



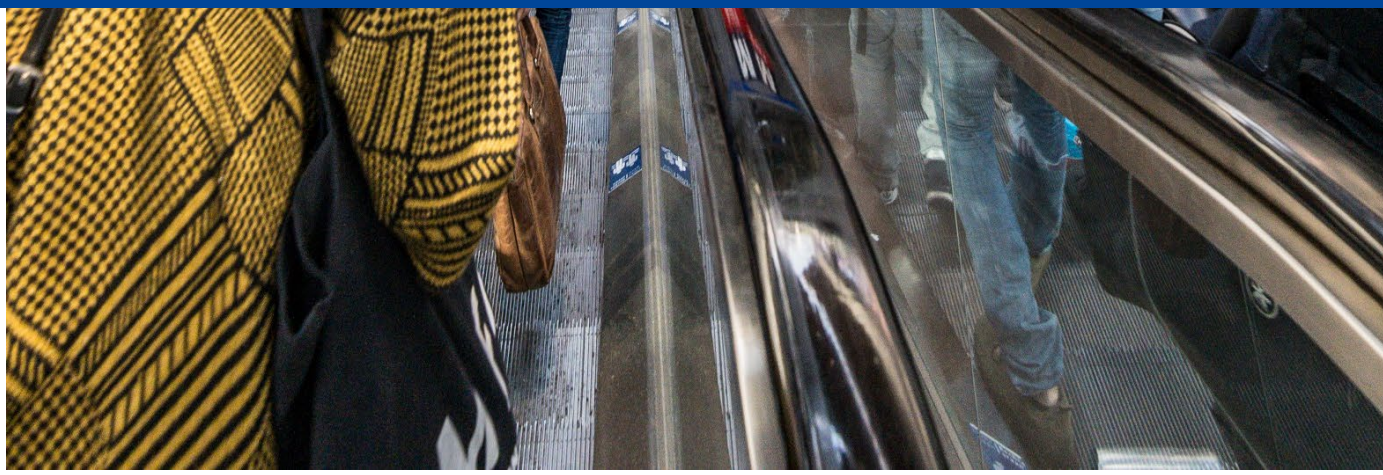
Gemeente
Amsterdam



Stadsdeelenquête Zuidoost

Bereikbaarheid Zuidoost met fiets en OV

Onderzoek en Statistiek



In opdracht van: Stadsdeel Zuidoost
Projectnummer: 231013
Auteur: Jessica Greven
E-mailadres: j.greven@amsterdam.nl

Bezoekadres: President Kennedylaan 923
Post: Postbus 658
1000 AR Amsterdam
Telefoon: 020 251 0333
Website: onderzoek.amsterdam.nl

Amsterdam, december 2023

Foto voorzijde: Metrostation Bijlmer Arena, fotograaf Alphons Nieuwenhuis (2019)

Samenvatting

Van 25 september tot 23 oktober 2023 heeft Onderzoek en Statistiek op verzoek van stadsdeel Zuidoost een online onderzoek uitgevoerd onder bewoners van het stadsdeel. Er deden 1.836 bewoners aan het onderzoek mee.

Het stadsdeel legde over veel verschillende onderwerpen vragen voor. Per thema is er een apart rapport. Het onderliggende rapport gaat over het thema Bereikbaarheid.

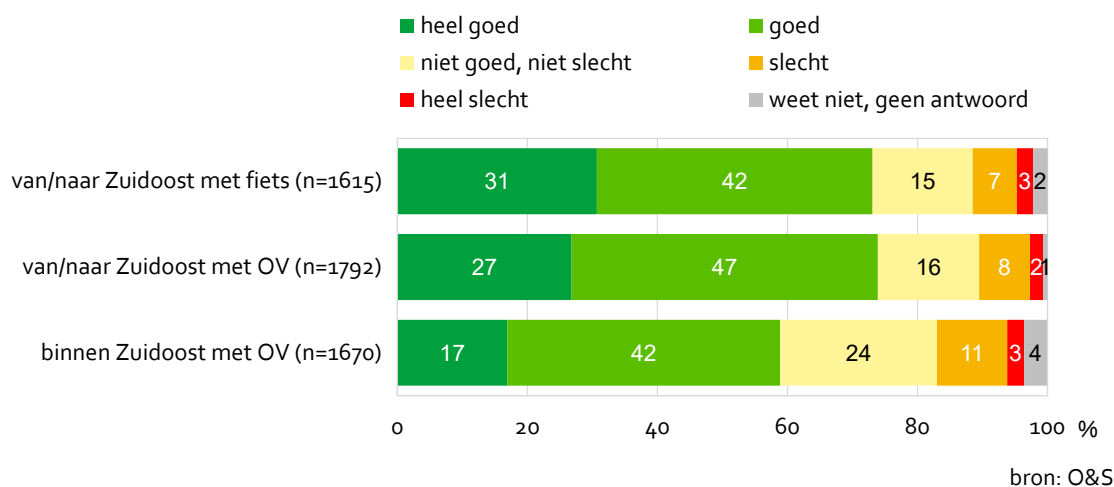
In de stadsdeelenquête Zuidoost is gevraagd wat bewoners van de bereikbaarheid van het stadsdeel per fiets of het openbaar vervoer vinden. Een deel van de ondervraagde bewoners geeft aan dat zij hier geen oordeel over hebben omdat zij *niet* van deze vervoermiddelen gebruik maken. Zo geeft 12% aan de fiets niet van/naar Zuidoost te gebruiken, 2% maakt geen gebruik van het openbaar vervoer van/naar Zuidoost en 9% gebruikt het OV niet om zich in Zuidoost te verplaatsen. Daarmee wordt de suggestie gewekt dat de overige bewoners (88% tot 98%) wel van deze vervoermiddelen gebruik maken. Uit de gegevens van de modal split (de verdeling van de verplaatsingen over de vervoerwijzen) van Verkeer en Openbare Ruimte blijkt dat dat in Zuidoost *niet* het geval is: in 2019 vond 22% van de verplaatsingen per fiets plaats, terwijl dat bijvoorbeeld in de stadsdelen Centrum en Zuid hoger is (46% en 43%). Een derde van de verplaatsingen in Zuidoost was in 2019 per openbaar vervoer (34%). Bij de bespreking van de resultaten over de bereikbaarheid per vervoermiddel in Zuidoost dient hiermee rekening te worden gehouden: niet iedereen die een mening heeft over de bereikbaarheid per fiets of OV maakt er ook daadwerkelijk gebruik van (zie [monitor_fiets_2021.pdf \(openresearch.amsterdam\)](#) en [Amsterdamse Thermometer Bereikbaarheid 2021 ATB - openresearch.amsterdam](#)).

In elk hoofdstuk wordt het aandeel niet-gebruikers per leeftijdsgroep besproken. Deze respondenten zijn buiten beschouwing gelaten bij de overige bespreking van de resultaten over het oordeel over de bereikbaarheid van en in het stadsdeel.

- Bijna drie kwart van de respondenten bestempelt de bereikbaarheid van en naar stadsdeel Zuidoost met de fiets als (heel) goed (73%), een tiende vindt dat (heel) slecht (10%).
- In Bijlmer-West is men iets minder tevreden over de bereikbaarheid per fiets (54% (heel) goed), 21% (heel) slecht. In Gaasperdam is men vaker (heel) tevreden (78%, versus 8% heel slecht).
- Bijna drie kwart van de respondenten bestempelt de bereikbaarheid van en naar stadsdeel Zuidoost met het openbaar vervoer als (heel) goed (74%), een tiende vindt dat (heel) slecht (10%).
- In Bijlmer-Oost is men iets minder vaak dan gemiddeld tevreden over de bereikbaarheid van en naar het stadsdeel met het openbaar vervoer: 66%, 14% vindt de bereikbaarheid van het stadsdeel met het OV (heel) slecht.

- Zes van de tien bewoners vinden de bereikbaarheid binnen het stadsdeel met het OV (heel) goed (61%), terwijl 14% dat (heel) slecht vindt. Een kwart heeft een neutrale mening: het is niet goed maar ook niet slecht.
- In Bijlmer-West is de helft van de bewoners (heel) tevreden over de bereikbaarheid in het stadsdeel met het OV (50%) en is men iets vaker (heel) ontevreden (25%).
- Uit de monitor Wonen in Amsterdam blijkt dat het aanbod aan openbaar vervoer in Zuidoost al jaren met een hoog rapportcijfer gewaardeerd wordt, in 2021 een 7,8. Dit cijfer is vergelijkbaar met het stadsgemiddelde van een 7,7.

Figuur 1 Mening over de bereikbaarheid van en naar of binnen stadsdeel Zuidoost (procenten)



Inhoud

Samenvatting	3
Inleiding	6
1 Fysieke bereikbaarheid stadsdeel Zuidoost	7
1.1 Modal split	7
1.2 Ruim de helft tot bijna drie kwart vindt bereikbaarheid (heel) goed	8
2 Bereikbaarheid van/naar Zuidoost per fiets	10
2.1 Jongeren en 70-plussers fietsen vaker niet van en naar Zuidoost	10
2.2 Bijlmer-West iets minder tevreden over bereikbaarheid per fiets	10
3 Bereikbaarheid van/naar Zuidoost met OV	13
3.1 Aanbod openbaar vervoer al jaren hoog gewaardeerd in Zuidoost	13
3.2 Ouderen gebruiken het OV iets vaker niet van en naar Zuidoost	14
3.3 Bijlmer-Oost iets minder tevreden over bereikbaarheid met het OV	15
4 Bereikbaarheid binnen Zuidoost met OV	18
4.1 Diverse leeftijdsgroepen gebruiken OV binnen Zuidoost niet	18
4.2 Bijlmer-West iets minder tevreden over bereikbaarheid in ZO met OV	19
Bijlage 1 Vragenlijst	22
Bijlage 2 Nadere uitwerkingen	23
Bijlage 3 Responsverantwoording	26

Inleiding

Van 25 september tot 23 oktober 2023 heeft Onderzoek en Statistiek op verzoek van stadsdeel Zuidoost een online onderzoek uitgevoerd onder bewoners van het stadsdeel. Op diverse manieren werd men opgeroepen om deel te nemen aan het onderzoek: via een gerichte social media campagne op Facebook en Instagram, via een bericht in de lokale krant en via flyers en posters in buurthuizen of instellingen in Zuidoost. Zuidoost kent een multiculturele bevolkingssamenstelling. Daarom is de gebruikte vragenlijst in zowel het Nederlands, Engels als Spaans voorgelegd.

Het stadsdeel legde over veel verschillende onderwerpen vragen voor. Per thema is er een apart rapport. Het onderliggende rapport gaat over het thema fysieke bereikbaarheid en bespreekt wat mensen van de bereikbaarheid van en naar het stadsdeel per fiets en openbaar vervoer vinden en hoe zij oordelen over de bereikbaarheid in het stadsdeel met het openbaar vervoer.

Leeswijzer

Allereerst treft u vier hoofdstukken aan waarin de resultaten van het onderzoek per onderwerp worden besproken. In Bijlage 1 vindt u de gebruikte vragenlijst van het thema Bereikbaarheid terug. In Bijlage 2 treft u nadere uitwerkingen aan. In Bijlage 3 is de responsverantwoording van het onderzoek opgenomen en vindt u informatie over betrouwbaarheidsmarges bij enquêteonderzoek.

1 Fysieke bereikbaarheid stadsdeel Zuidoost

In dit hoofdstuk bespreken we wat mensen van de bereikbaarheid van en naar Zuidoost per fiets en openbaar vervoer vinden en hoe zij oordelen over de bereikbaarheid binnen het stadsdeel met het openbaar vervoer. Eerst bespreken we de modal split.

1.1 Modal split

De modal split is een verdeling van de verplaatsingen over de gekozen vervoerwijzen en wordt gebruikt in de transportwereld. De modal split wordt in de meeste gevallen op twee verschillende manieren berekend: modal split naar voertuigkilometers en de modal split naar aantal verplaatsingen.

Uit eerdere onderzoeken van de gemeente Amsterdam (Verkeer en Openbare Ruimte), zoals de Monitor Fiets 2020 met daarin het meerjarenplan fiets 2017-2022, of de Amsterdamse thermometer van de Bereikbaarheid 2021 blijkt dat in 2019-2020 ruim een vijfde (22%) van de verplaatsingen in stadsdeel Zuidoost met de fiets gedaan werd, terwijl dat in 2017 nog 25% was. In heel Amsterdam bedroeg het aandeel verplaatsingen per fiets 38% onder bewoners in 2019, in 2017 was dit 35%. In Zuidoost zien we op basis van de modal split dus een lichte daling in het aandeel fietsverplaatsingen in de periode 2017-2019, in heel Amsterdam is sprake van een lichte toename. Zie [monitor_fiets_2021.pdf \(openresearch.amsterdam\)](#) en [Amsterdamse Thermometer Bereikbaarheid 2021 ATB - openresearch.amsterdam](#).

Daarnaast vond in 2019-2020 een derde van de verplaatsingen in Zuidoost per openbaar vervoer plaats (34%). Dit was 42% in 2017. Voor heel Amsterdam bedragen de percentages 17% in 2019 en 19% in 2017.

In de stadsdeelenquête Zuidoost is gevraagd wat bewoners van de bereikbaarheid van het stadsdeel per fiets of het openbaar vervoer vinden. Een deel van de ondervraagde bewoners geeft aan dat zij hier geen oordeel over hebben omdat zij *niet* van deze vervoermiddelen gebruik maken. Zo geeft 12% aan de fiets niet van/naar Zuidoost te gebruiken, 2% maakt geen gebruik van het openbaar vervoer van/naar Zuidoost en 9% gebruikt het OV niet om zich in Zuidoost te verplaatsen. Daarmee wordt de suggestie gewekt dat de overige bewoners (88% tot 98%) wel van deze vervoermiddelen gebruik maken. Uit de gegevens van de modal split van Verkeer en Openbare Ruimte blijkt dat dat in Zuidoost *niet* het geval is: in 2019 vond 22% van de verplaatsingen per fiets plaats, terwijl dat bijvoorbeeld in de stadsdelen Centrum en Zuid hoger is (46% en 43%). Een derde van de verplaatsingen in Zuidoost was in 2019 per openbaar vervoer (34%). Bij de bespreking van de resultaten over de bereikbaarheid per vervoermiddel in Zuidoost dient hiermee rekening te worden gehouden: niet iedereen die een mening heeft over de bereikbaarheid per fiets of OV maakt er ook daadwerkelijk gebruik van (en vice versa).

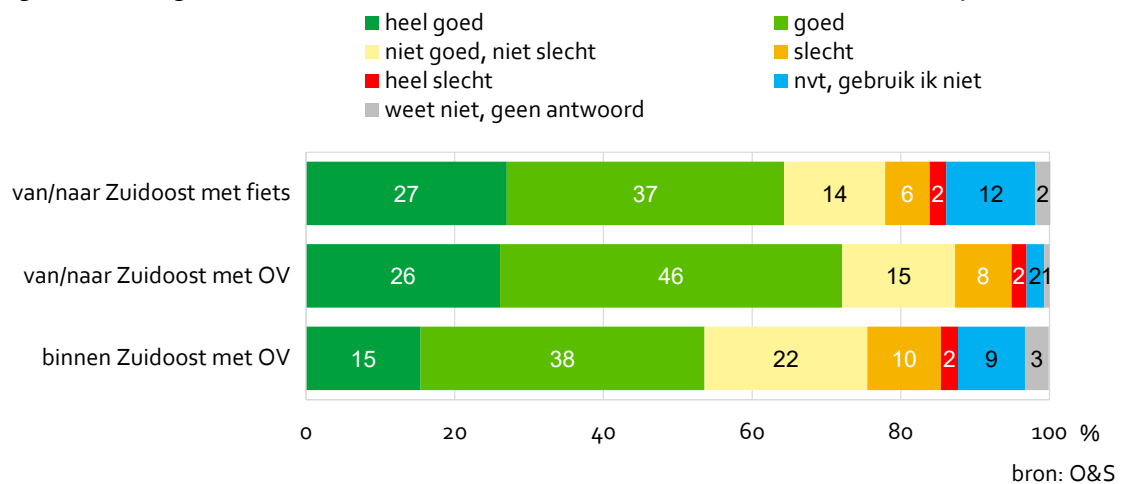
1.2 Ruim de helft tot bijna drie kwart vindt bereikbaarheid (heel) goed

Twee derde van de bewoners vindt de bereikbaarheid van en naar het stadsdeel met de fiets (heel) goed, 8% is van mening dat die bereikbaarheid (heel) slecht is. Veertien procent heeft een neutrale houding en ruim een tiende fietst niet van en naar Zuidoost (12%).

Over de bereikbaarheid van stadsdeel Zuidoost met het openbaar vervoer is bijna drie kwart tevreden, zij bestempelen dit als (heel) goed. Een tiende van de bewoners vindt de bereikbaarheid van Zuidoost per OV (heel) slecht en vijftien procent heeft een neutrale houding. Slechts een klein deel van de bewoners gebruikt het OV niet om van of naar Zuidoost te gaan (2%).

Ruim de helft van de respondenten bestempelt de bereikbaarheid *binnen* het stadsdeel met het openbaar vervoer als (heel) goed, 12% vindt dit (heel) slecht. Een tiende maakt geen gebruik van het OV binnen het stadsdeel, ruim een vijfde heeft een neutrale houding ten aanzien van het OV in het stadsdeel.

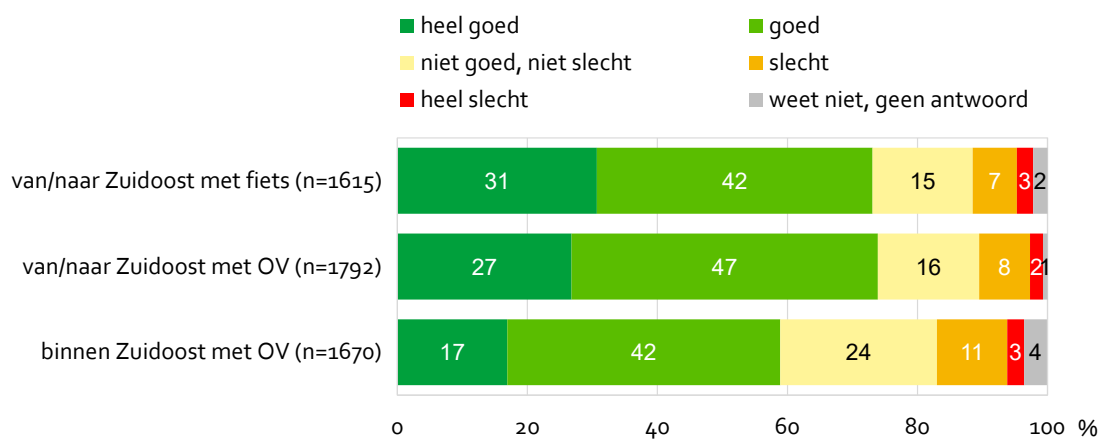
Figuur 1.1 Mening over de bereikbaarheid van en naar of binnen stadsdeel Zuidoost (n=1836, procenten)



In figuur 1.2 is het aandeel respondenten dat *geen* gebruik maakt van de fiets of het openbaar vervoer buiten beschouwing gelaten. Dan vindt bijna drie kwart van de respondenten de bereikbaarheid met de fiets of OV van en naar stadsdeel Zuidoost (heel) goed, een tiende vindt dat (heel) slecht.

Zes van de tien bewoners vinden de bereikbaarheid binnen het stadsdeel met het OV (heel) goed, terwijl 14% dat (heel) slecht vindt.

Figuur 1.2 Mening over de bereikbaarheid van en naar of binnen stadsdeel Zuidoost (procenten)



bron: O&S

In de volgende hoofdstukken bespreken we steeds de resultaten met weglating van degenen die geen gebruik van het vervoermiddel maken.

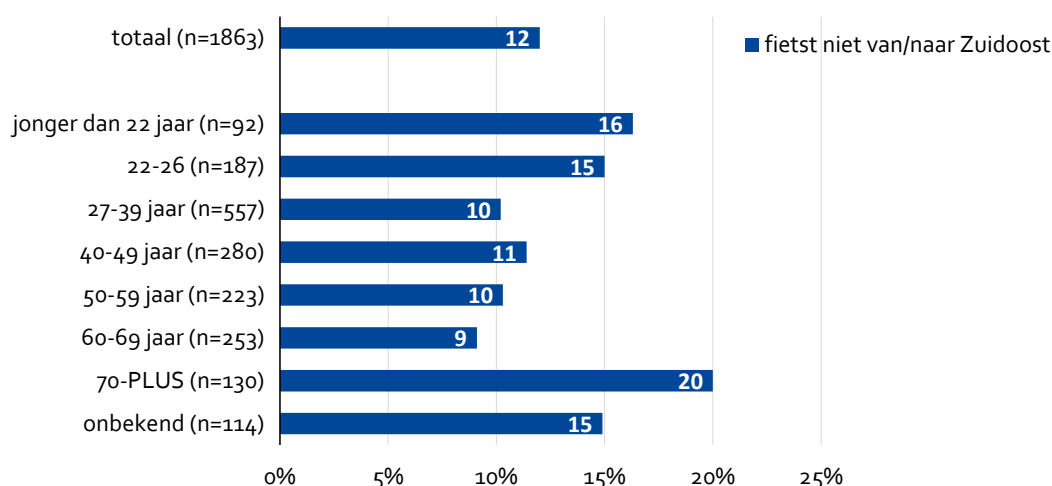
2 Bereikbaarheid van/naar Zuidoost per fiets

In dit hoofdstuk bespreken we wat mensen van de bereikbaarheid van en naar Zuidoost per fiets vinden en welke leeftijdsgroepen geen gebruik maken van een fiets om van en naar Zuidoost te fietsen. Op basis van de modal split (22% van de verplaatsingen in Zuidoost vond in 2019 plaats per fiets) weten we dat niet iedereen die een mening over de bereikbaarheid per fiets heeft er ook daadwerkelijk gebruik van maakt. Zie [monitor fiets 2021.pdf \(openresearch.amsterdam\)](#).

2.1 Jongeren en 70-plussers fietsen vaker niet van en naar Zuidoost

Twaalf procent van de respondenten van de stadsdeelenquête geeft aan dat ze geen gebruik maken van de fiets om van of naar Zuidoost te gaan. Onder jongeren tot 27 jaar en bij 70-plussers in het stadsdeel is dat aandeel relatief groter. Op basis van de modal split zal het aandeel bewoners dat niet fietst in werkelijkheid groter zijn dan 12%.

Figuur 2.1 Aandeel niet-fietsers in Zuidoost, naar leeftijdsgroepen (procenten)



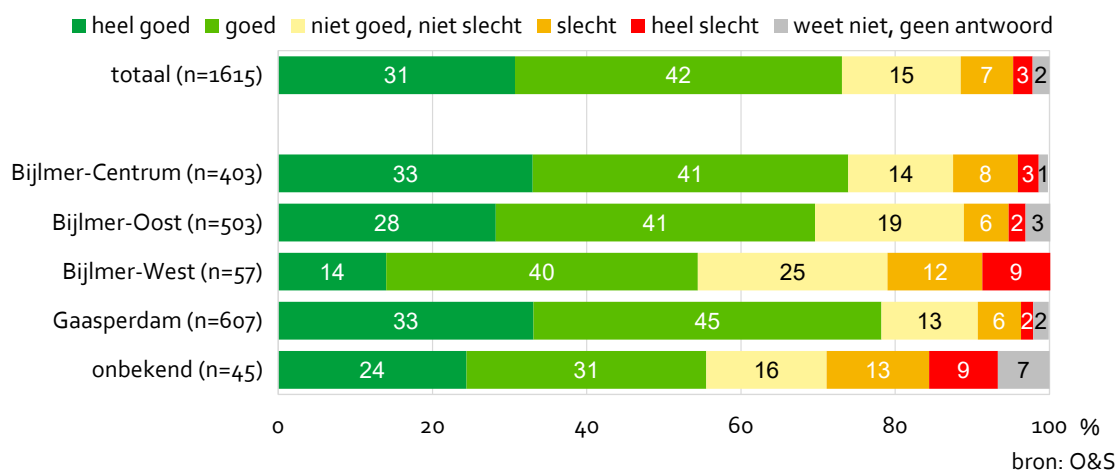
bron: O&S

De groep niet-fietsers zijn in het verdere hoofdstuk buiten beschouwing gelaten bij het oordeel over de bereikbaarheid van en naar Zuidoost per fiets.

2.2 Bijlmer-West iets minder tevreden over bereikbaarheid per fiets

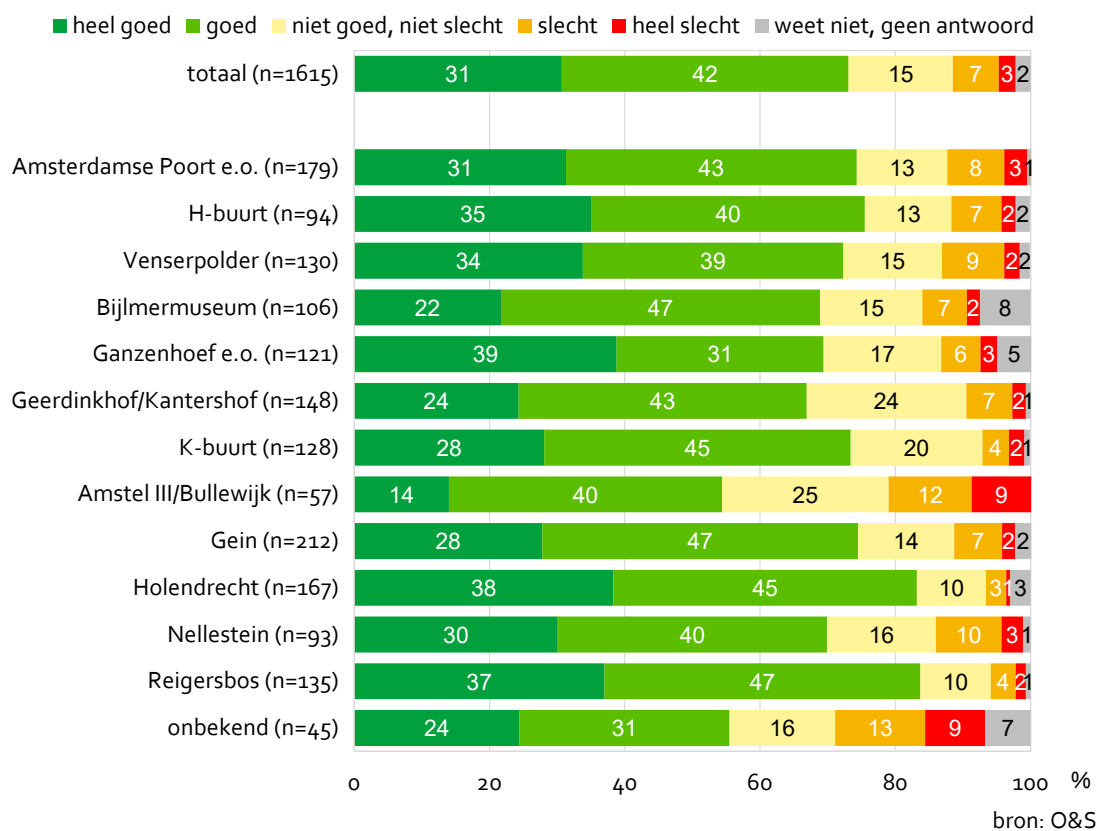
Drieënzeventig procent van de ondervraagden vindt de bereikbaarheid van en naar Zuidoost per fiets (heel) goed, 10% vindt dat (hee) slecht. In Gaasperdam is men net iets meer tevreden over de bereikbaarheid per fiets (78%), in Bijlmer-West bedraagt dit aandeel 54% en vindt een vijfde de bereikbaarheid per fiets (heel) slecht. Een kwart van de bewoners uit dit gebied heeft een neutrale houding. Er is in dit onderzoek niet gevraagd waarom men niet of niet zo tevreden is over de bereikbaarheid van het stadsdeel per fiets. Mogelijk speelt mee dat Bijlmer-West in transitie is en nog niet is ingericht op langzaam verkeer, waaronder fietsers.

Figuur 2.2 Mening over de bereikbaarheid van en naar stadsdeel Zuidoost per fiets, naar gebied (procenten)



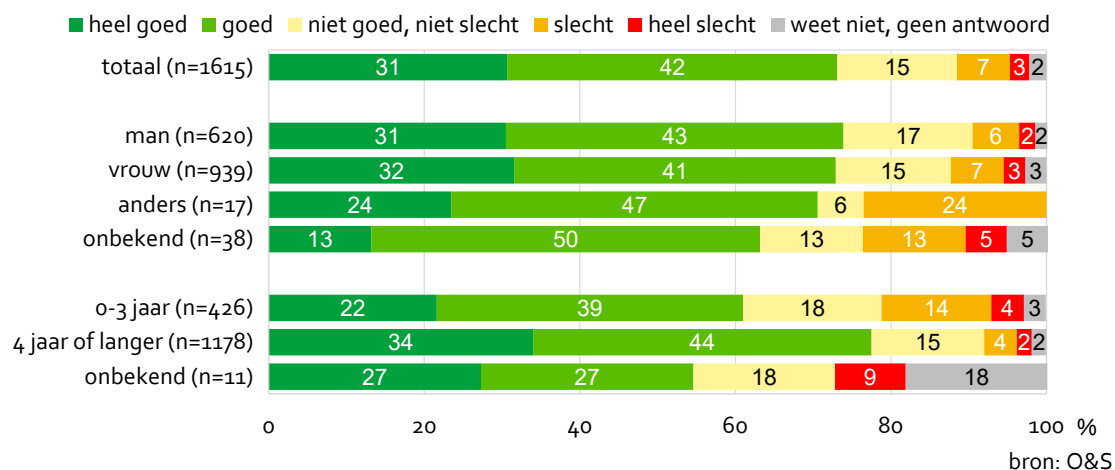
De verschillen op wijkniveau zijn klein (figuur 2.3). Bewoners uit Holendrecht en Reigersbos vinden de bereikbaarheid per fiets van en naar het stadsdeel iets vaker (heel) goed. Zoals eerder aangegeven zijn bewoners uit Amstel III/Bullewijk (=Bijlmer-West) minder enthousiast over de bereikbaarheid van Zuidoost per fiets (21%, versus 10% gemiddeld).

Figuur 2.3 Mening over de bereikbaarheid van en naar stadsdeel Zuidoost per fiets, naar wijk (procenten)



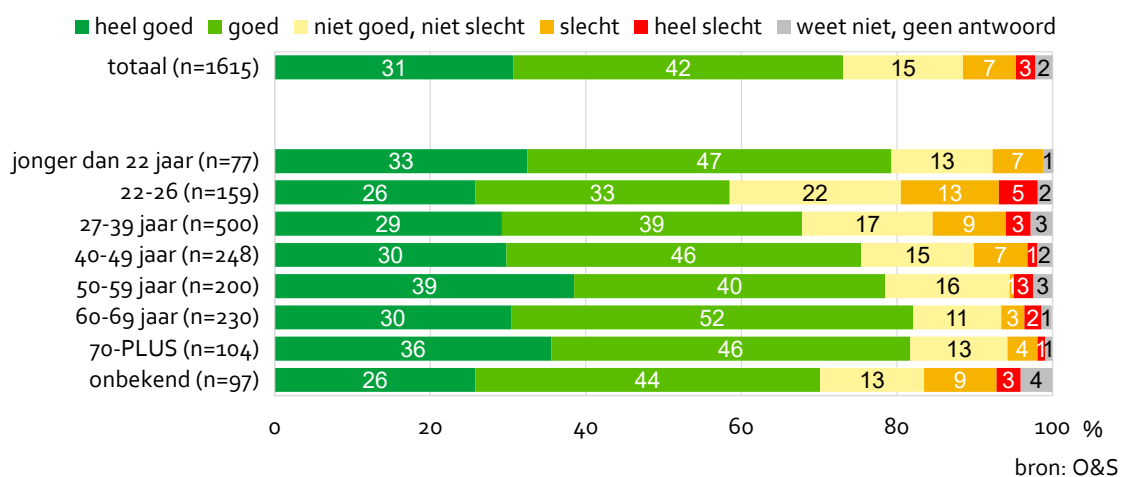
Verschillen van mening tussen mannen en vrouwen zijn er niet, wel zijn mensen die 4 jaar of langer in het stadsdeel wonen positiever over de bereikbaarheid van het stadsdeel met de fiets (78% versus 61% bij degenen die er korter dan 4 jaar wonen).

Figuur 2.4 Mening over de bereikbaarheid van en naar stadsdeel Zuidoost per fiets, naar geslacht en woontuur (procenten)



Met uitzondering van de jongste leeftijdsgroep zijn respondenten tot 40 jaar iets negatiever over de bereikbaarheid van Zuidoost per fiets. Over het algemeen zijn (minstens) zes van de tien tot ruim acht van de tien bewoners er (heel) tevreden over.

Figuur 2.5 Mening over de bereikbaarheid van en naar stadsdeel Zuidoost per fiets, naar leeftijdsgroepen (procenten)



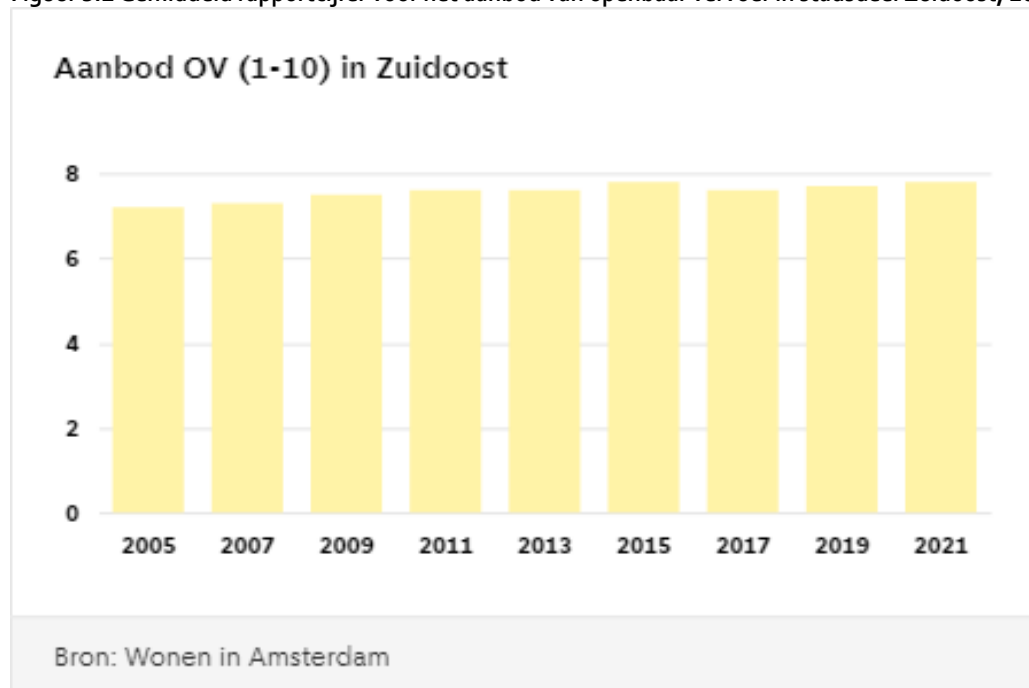
3 Bereikbaarheid van/naar Zuidoost met OV

In dit hoofdstuk bespreken we wat mensen, afgezien van de waardering voor het aanbod aan OV in het stadsdeel, van de bereikbaarheid van en naar Zuidoost met het openbaar vervoer vinden en welke leeftijdsgroepen geen gebruik maken van het OV om van en naar stadsdeel Zuidoost te gaan. Op basis van de modal split (34% van de verplaatsingen in Zuidoost vond in 2019 plaats per openbaar vervoer) weten we dat niet iedereen die een mening over de bereikbaarheid per OV heeft er ook daadwerkelijk gebruik van maakt. Zie [monitor_fiets_2021.pdf](#) ([openresearch.amsterdam](#)).

3.1 Aanbod openbaar vervoer al jaren hoog gewaardeerd in Zuidoost

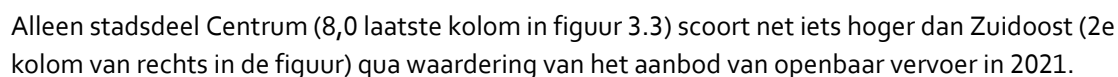
Ter vergelijking nemen we hier de mate van tevredenheid over het aanbod aan openbaar vervoer uitgedrukt in een rapportcijfer op. Uit de gegevens van de monitor Wonen in Amsterdam opgenomen in het Dashboard Kerncijfers van O&S blijkt dat het aanbod van openbaar vervoer in Zuidoost al jaren een vrij hoog gemiddeld cijfer krijgt, in 2021 is dat een 7,8 terwijl dat in 2005 een 7,2 was. De resultaten voor 2023 verschijnen in de loop van 2024.

Figuur 3.1 Gemiddeld rapportcijfer voor het aanbod van openbaar vervoer in stadsdeel Zuidoost, 2005-2021



Zie https://onderzoek.amsterdam.nl/interactief/kerncijfers?tab=indicator&thema=verkeer&indicator=VKOV_R&index=stadsdelen&jaar=2021&gebied=T&taal=nl

Figuur 3.2 Gemiddeld rapportcijfer voor het aanbod van openbaar vervoer in Amsterdam naar stadsdeel en gebied, 2021

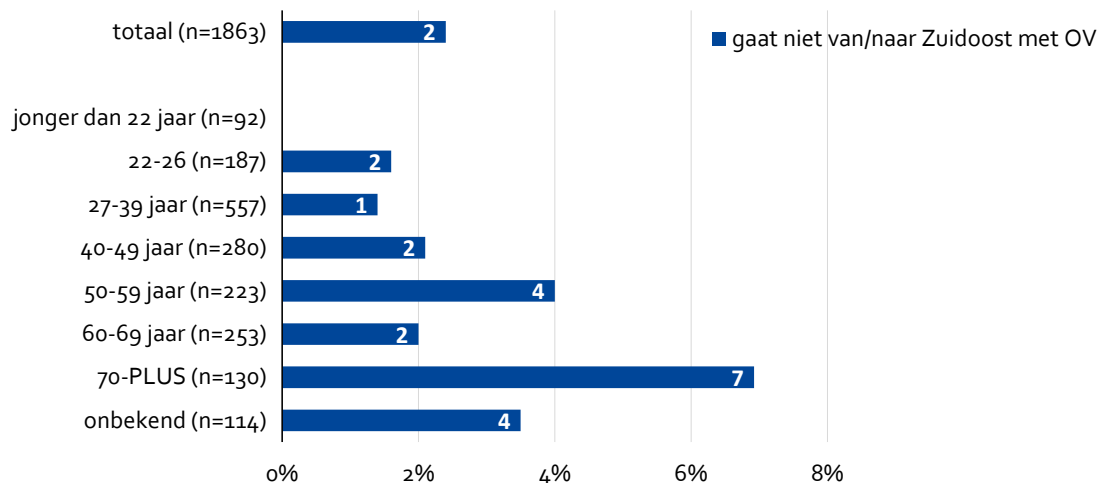


Figuur 3.3 Gemiddeld rapportcijfer voor het aanbod van openbaar vervoer in de stadsdelen, 2021



Een kleine groep respondenten van de stadsdeelenquête gebruikt het openbaar vervoer niet om van en naar Zuidoost te gaan (2%). Zeventigplussers maken er relatief vaker geen gebruik van (7%). Op basis van de modal split zal het aandeel bewoners dat geen gebruik maakt van het openbaar vervoer in werkelijkheid groter zijn dan 2%.

Figuur 3.4 Aandeel respondenten dat het openbaar vervoer niet gebruikt van en naar Zuidoost, naar leeftijdsgroepen (procenten)



bron: O&S

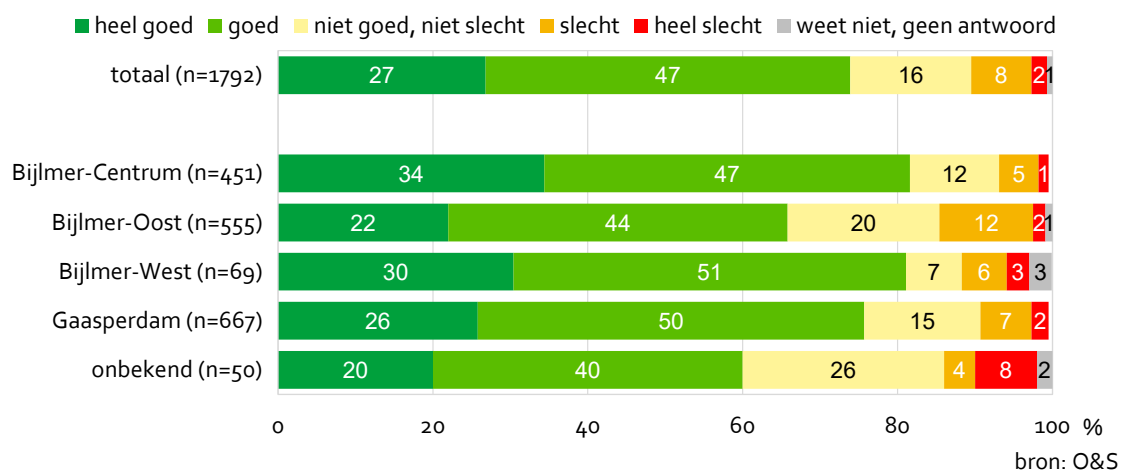
De groep die geen gebruik maakt om van en naar het stadsdeel te gaan met het openbaar vervoer is in het verdere hoofdstuk buiten beschouwing gelaten bij het oordeel over de bereikbaarheid van en naar Zuidoost met het OV.

3.3 Bijlmer-Oost iets minder tevreden over bereikbaarheid met het OV

Vierenzeventig procent van de ondervraagden vindt de bereikbaarheid van en naar Zuidoost met het openbaar vervoer (heel) goed, 10% vindt dat (heel) slecht. In Bijlmer-Centrum en Bijlmer-West is men net iets meer tevreden over de bereikbaarheid van het stadsdeel per OV (beide 81%), in Bijlmer-Oost bedraagt dit aandeel 66% en vindt 14% de bereikbaarheid van het stadsdeel met het OV (heel) slecht. Een vijfde van de bewoners uit dit gebied heeft een neutrale houding.

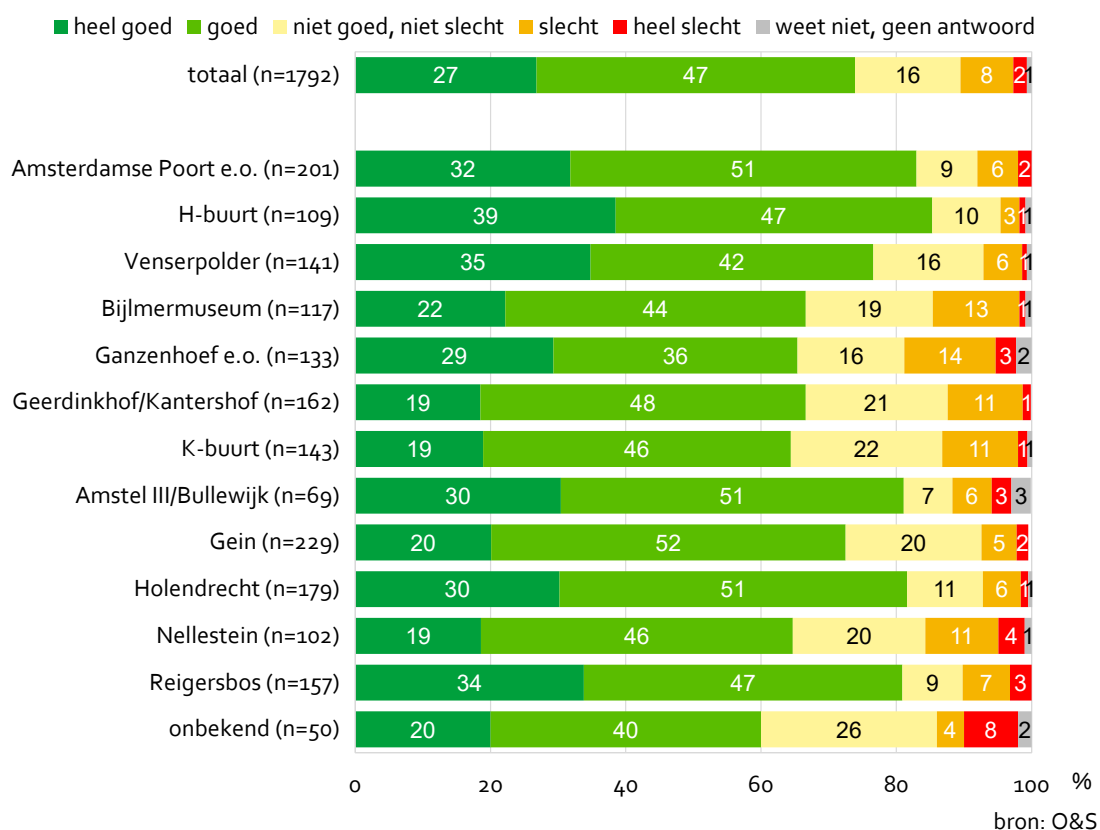
Er is in dit onderzoek niet gevraagd waarom men niet of niet zo tevreden is over de bereikbaarheid van het stadsdeel met het openbaar vervoer.

Figuur 3.5 Mening over de bereikbaarheid van en naar stadsdeel Zuidoost met het openbaar vervoer, naar gebied (procenten)



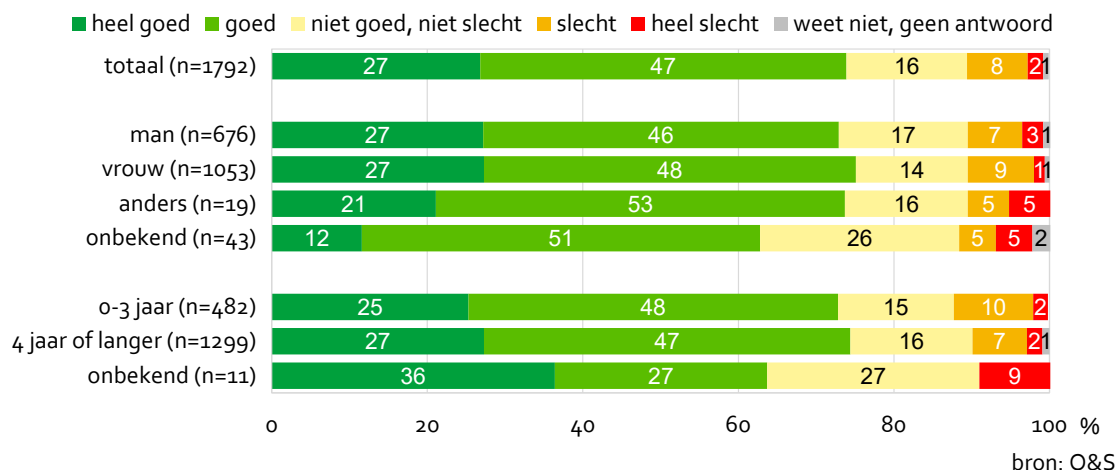
In alle wijken van Zuidoost is minimaal 60% van de bewoners (heel) tevreden over de bereikbaarheid van en naar het stadsdeel met het openbaar vervoer. In sommige wijken bestempelt een relatief groter aandeel deze bereikbaarheid als (heel) slecht, zoals bijvoorbeeld in Ganzenhoef (17%) of Bijlmermuseum en Nellestein (beide 14%, versus 10% gemiddeld).

Figuur 3.6 Mening over de bereikbaarheid van en naar stadsdeel Zuidoost met het openbaar vervoer, naar wijk (procenten)



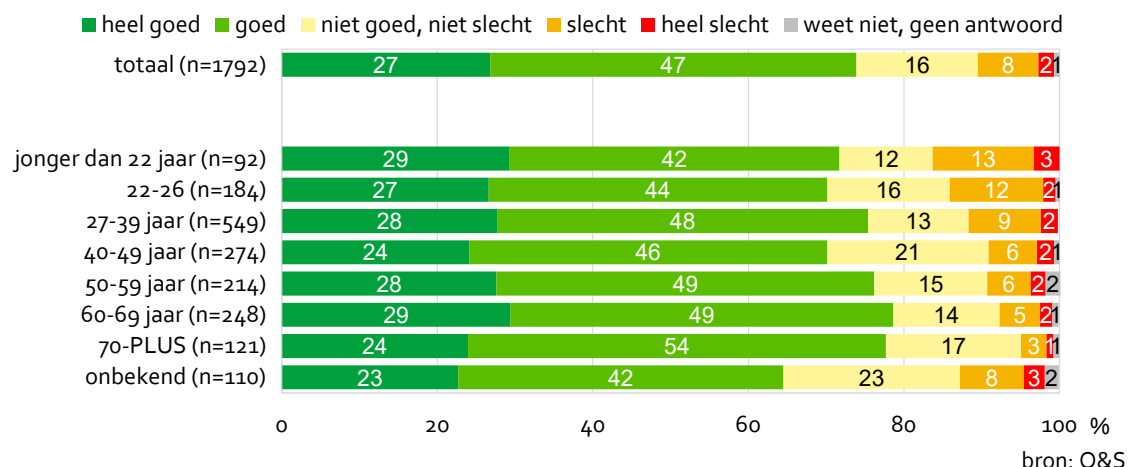
Verschillen van mening tussen mannen en vrouwen of tussen mensen die kort of lang in Zuidoost wonen over de bereikbaarheid van Zuidoost met het openbaar vervoer zijn er niet. De figuur is hier voor de volledigheid opgenomen.

Figuur 3.7 Mening over de bereikbaarheid van en naar stadsdeel Zuidoost met het openbaar vervoer, naar geslacht en woontijd (procenten)



Over het algemeen zijn alle leeftijdsgroepen (heel) tevreden over de bereikbaar van het stadsdeel met het openbaar vervoer (tussen 71% en 78%). Daarnaast zijn bewoners onder de 27 jaar net iets vaker ook (heel) negatief over de bereikbaarheid van Zuidoost met het openbaar vervoer (tussen 14% en 16% versus 10% gemiddeld).

Figuur 3.8 Mening over de bereikbaarheid van en naar stadsdeel Zuidoost met het openbaar vervoer, naar leeftijdsgroepen (procenten)



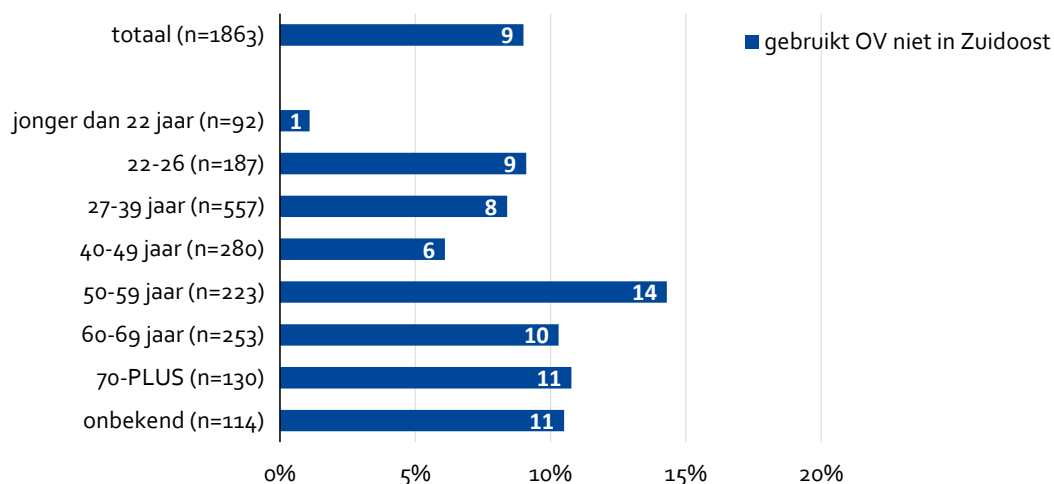
4 Bereikbaarheid binnen Zuidoost met OV

In dit hoofdstuk bespreken we wat mensen van de bereikbaarheid binnen Zuidoost met het openbaar vervoer vinden en welke leeftijdsgroepen geen gebruik maken van het OV om zich binnen het stadsdeel te verplaatsen. Ook hier geldt dat we op basis van de modal split (34% van de verplaatsingen in Zuidoost vond in 2019 plaats per openbaar vervoer) weten dat niet iedereen die een mening over de bereikbaarheid per OV heeft er ook daadwerkelijk gebruik van maakt. Zie [monitor_fiets_2021.pdf \(openresearch.amsterdam\)](#).

4.1 Diverse leeftijdsgroepen gebruiken OV binnen Zuidoost niet

Een tiende van de bewoners gebruikt het openbaar vervoer binnen het stadsdeel niet. Onder de jongste leeftijdsgroep is dat slechts 1% terwijl het aandeel dat het openbaar vervoer binnen Zuidoost niet gebruikt onder mensen in de leeftijdsgroep van 50-59 jaar op 14% ligt. Op basis van de modal split zal het aandeel bewoners dat geen gebruik maakt van het openbaar vervoer in Zuidoost in werkelijkheid groter zijn dan 9%.

Figuur 4.1 Aandeel respondenten dat het openbaar vervoer niet gebruikt binnen Zuidoost, naar leeftijdsgroepen (procenten)



bron: O&S

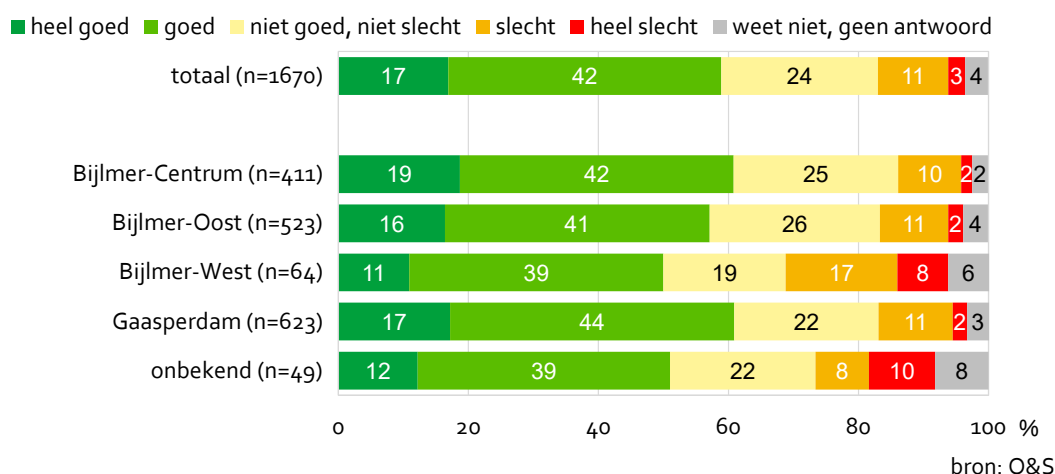
De groep die geen gebruik maakt van het openbaar vervoer om zich binnen het stadsdeel te verplaatsen is in het verdere hoofdstuk buiten beschouwing gelaten bij het oordeel over de bereikbaarheid binnen Zuidoost met het OV.

4.2 Bijlmer-West iets minder tevreden over bereikbaarheid in ZO met OV

Negenenvijftig procent van de ondervraagden vindt de bereikbaarheid in Zuidoost met het openbaar vervoer (heel) goed, 14% vindt dat (heel) slecht. In Bijlmer-West is de helft van de bewoners (heel) tevreden over de bereikbaarheid in het stadsdeel met het OV (50%) en is men iets vaker (heel) ontevreden (25%). Een mogelijke verklaring kan zijn dat dit gebied nog slecht ontsloten is met OV omdat het een bedrijven/kantoren gebied was, met een inrichting gericht op autoverkeer. In de andere gebieden treden nagenoeg geen verschillen van mening op over de bereikbaarheid in het stadsdeel met het openbaar vervoer. Een kwart van de bewoners heeft er een neutrale houding over: het is niet goed, maar ook niet slecht.

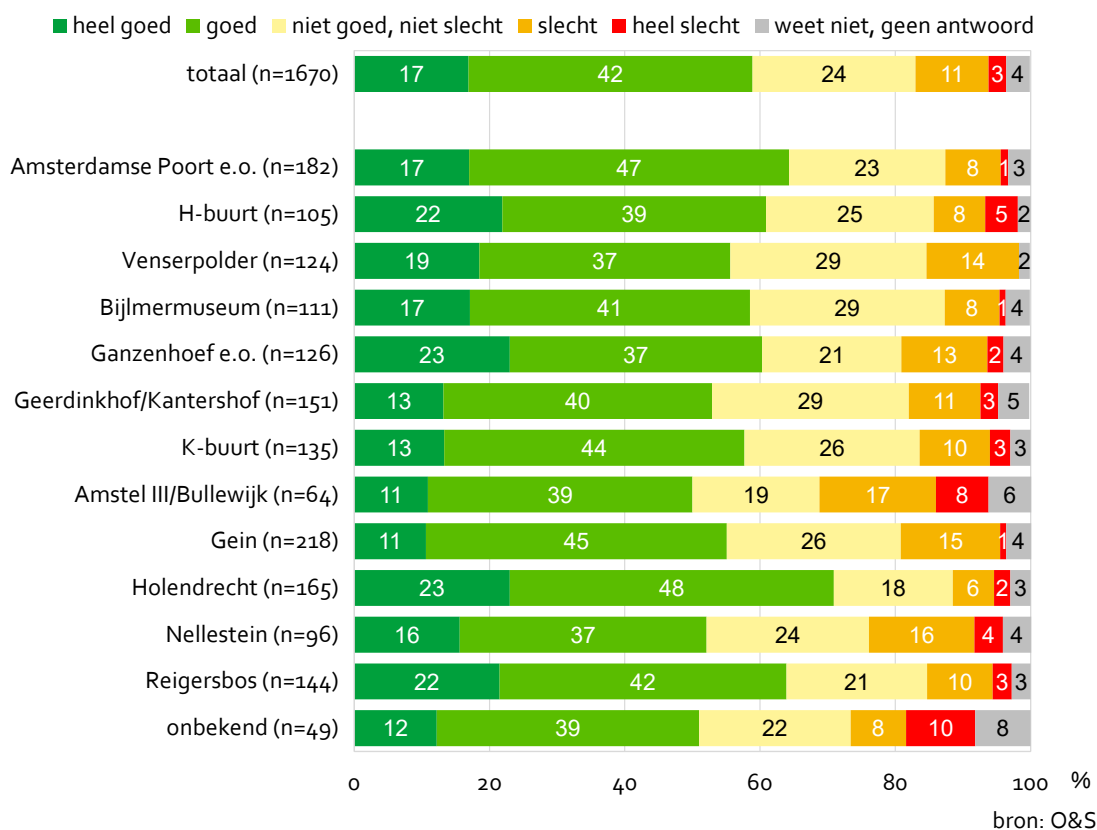
Er is in dit onderzoek niet gevraagd waarom men niet of niet zo tevreden is over de bereikbaarheid in het stadsdeel met het openbaar vervoer.

Figuur 4.2 Mening over de bereikbaarheid binnen stadsdeel Zuidoost met het openbaar vervoer, naar gebied (procenten)



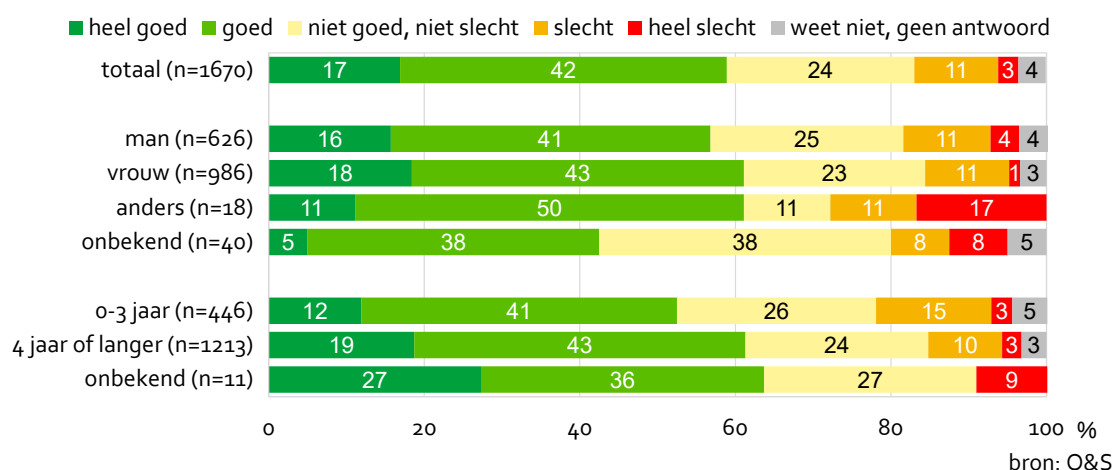
In alle wijken van Zuidoost is minimaal 50% van de bewoners (heel) tevreden over de bereikbaarheid binnen het stadsdeel met het openbaar vervoer (zie figuur 4.3 op de volgende pagina). In Holendrecht is men er het meest (heel) tevreden over (71%). In sommige wijken bestempelt een relatief groter aandeel de bereikbaarheid binnen het stadsdeel met het OV als (heel) slecht, zoals bijvoorbeeld in Amstel III/Bullewijk (25%) of Nellestein (20%, versus 14% gemiddeld).

Figuur 4.3 Mening over de bereikbaarheid binnen stadsdeel Zuidoost met het openbaar vervoer, naar wijk (procenten)



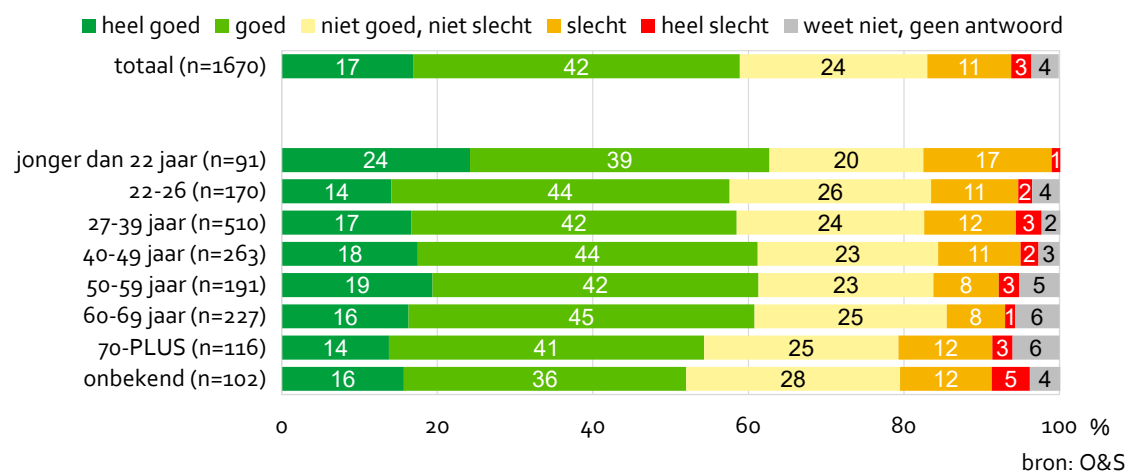
Verschillen van mening tussen mannen en vrouwen zijn er niet, wel zijn mensen die 4 jaar of langer in het stadsdeel wonen positiever over de bereikbaarheid binnen het stadsdeel met het openbaar vervoer (62% versus 53% bij degenen die er korter dan 4 jaar wonen).

Figuur 4.4 Mening over de bereikbaarheid binnen stadsdeel Zuidoost met het openbaar vervoer, naar geslacht en woonduur (procenten)



Over het algemeen zijn er weinig verschillen tussen de diverse leeftijdsgroepen: 55% van de 70-plussers is (heel) tevreden over de bereikbaar binnen het stadsdeel met het openbaar vervoer terwijl dit bij de jongste leeftijdsgroep op 63% ligt. De jongste bewoners zijn daarnaast net iets vaker ook (heel) negatief over de bereikbaarheid in Zuidoost met het openbaar vervoer (18% versus 14% gemiddeld).

Figuur 4.5 Mening over de bereikbaarheid binnen stadsdeel Zuidoost met het openbaar vervoer, naar leeftijdsgroepen (procenten)



Bijlage 1 Vragenlijst

6 Wat vindt u van de bereikbaarheid van en naar Zuidoost met de fiets?

heel goed

goed

niet goed, niet slecht

slecht

heel slecht

niet van toepassing, ik ga nooit met de fiets van / naar Zuidoost

weet niet, geen antwoord

7 Wat vindt u van de bereikbaarheid van en naar Zuidoost met het openbaar vervoer?

heel goed

goed

niet goed, niet slecht

slecht

heel slecht

niet van toepassing, ik ga nooit met openbaar vervoer van / naar Zuidoost

weet niet, geen antwoord

8 Wat vindt u van de bereikbaarheid binnen Zuidoost met het openbaar vervoer?

heel goed

goed

niet goed, niet slecht

slecht

heel slecht

niet van toepassing, ik ga nooit met openbaar vervoer in Zuidoost

weet niet, geen antwoord

Bijlage 2 Nadere uitwerkingen

Tabel Respons naar taal waarin de vragenlijst werd ingevuld en herkomstlanden (aantallen)

	Nederlands	Engels	Spaans	totaal
Nederland	775	2	0	777
Suriname	309	0	0	309
Indonesië	49	3	0	52
Duitsland	38	8	0	46
Curaçao	28	1	0	29
Ghana	24	8	0	32
Turkije	18	7	0	25
Verenigd Koninkrijk	9	8	0	17
België	9	2	0	11
Italië	8	17	3	28
Aruba	8	2	0	10
Dominicaanse Republiek	7	0	8	15
Iran	6	7	0	13
Griekenland	6	6	0	12
Marokko	6	1	0	7
Polen	5	11	0	16
Colombia	5	3	8	16
Pakistan	5	1	0	6
China	4	4	0	8
Nigeria	4	1	0	5
Australië	4	0	0	4
Nederlandse Antillen (oud)	4	0	0	4
Brazilië	3	13	1	17
Verenigde Staten van Amerika	3	6	0	9
Spanje	3	4	11	18
Frankrijk	3	4	0	7
Hongarije	3	3	0	6
Peru	3	1	1	5
Sri Lanka	3	1	0	4
Oostenrijk	3	0	0	3
Caribisch Nederland	3	0	0	3
India	2	18	0	20
Rusland	2	6	0	8
Portugal	2	4	1	7
Egypte	2	3	0	5
Filippijnen	2	3	0	5

	Nederlands	Engels	Spaans	totaal
Japan	2	1	0	3
Afghanistan	2	1	0	3
Cuba	2	0	1	3
Kaapverdië	2	0	0	2
Papoea-Nieuw-Guinea	2	0	0	2
Tunesië	2	0	0	2
Irak	2	0	0	2
Armenië	2	0	0	2
Sint Maarten	2	0	0	2
Soedan	2	0	0	2
Argentinië	1	5	6	12
Oekraïne	1	5	0	6
Zuid-Afrika	1	3	0	4
Kroatië	1	3	0	4
Slowakije	1	3	0	4
Mexico	1	2	1	4
Israël	1	2	0	3
Thailand	1	2	0	3
Bulgarije	1	2	0	3
Uruguay	1	1	1	3
Canada	1	1	0	2
Kameroen	1	1	0	2
Zwitserland	1	1	0	2
Bosnië-Herzegovina	1	1	0	2
Tsjechië	1	1	0	2
Venezuela	1	0	5	6
Chili	1	0	3	4
Ecuador	1	0	2	3
Guyana	1	0	0	1
Jamaica	1	0	0	1
Maleisië	1	0	0	1
Congo (DR)	1	0	0	1
Namibië	1	0	0	1
Zuid-Korea	1	0	0	1
Liberia	1	0	0	1
Frans Guyana	1	0	0	1
Servië	1	0	0	1
Montenegro	1	0	0	1
Finland	1	0	0	1
Bahama eilanden	1	0	0	1
Trinidad en Tobago	1	0	0	1
Georgië	1	0	0	1
Uganda	1	0	0	1

	Nederlands	Engels	Spaans	totaal
Syrië	1	0	0	1
Mongolië	1	0	0	1
Letland	1	0	0	1
Eritrea	1	0	0	1
Sovjet-Unie	1	0	0	1
Niue	1	0	0	1
Roemenië	0	10	0	10
Litouwen	0	6	0	6
Wit-Rusland	0	3	0	3
Ethiopië	0	2	0	2
Ierland	0	2	0	2
Estland	0	2	0	2
Rusland (oud)	0	1	1	2
Noorwegen	0	1	0	1
Vietnam	0	1	0	1
Nieuw-Zeeland	0	1	0	1
Denemarken	0	1	0	1
Cyprus	0	1	0	1
Slovenië	0	1	0	1
Azerbeidzjan	0	1	0	1
Moldavië	0	1	0	1
Guatemala	0	1	0	1
Nicaragua	0	1	0	1
El Salvador	0	1	0	1
Hongkong	0	1	0	1
Sint Lucia	0	1	0	1
Costa Rica	0	0	2	2
Verenigde Arabische Emiraten	0	0	1	1
Bolivia	0	0	1	1
Honduras	0	0	1	1
Puerto Rico	0	0	1	1
onbekend	84	29	5	118
totaal	1511	261	64	1836

bron: O&S

Bijlage 3 Responsverantwoording

Het onderzoek werd van 25 september tot 23 oktober 2023 uitgevoerd. Aan het onderzoek deden 1.836 bewoners van Zuidoost mee, waarvan ruim een vijfde jonger is dan 30 jaar. Per gebied ziet de respons er als volgt uit:

Tabel R1 Respons naar gebied en leeftijdsgroepen (aantallen)

	18-29 jaar	30-55 jaar	55-plus	onbekend	totaal
Bijlmer-Centrum	155	203	75	33	466
Bijlmer-Oost	111	268	160	30	569
Bijlmer-West	41	25	2	1	69
Gaasperdam	77	298	255	51	681
onbekend	14	18	7	12	51
totaal	398	812	499	127	1836

bron: O&S

Het kleinste aantal deelnemers zien we in Bijlmer-West. Hier wonen niet veel mensen. Van een deel van de respondenten weten we niet in welk gebied ze in Zuidoost wonen (postcode onbekend), ze wonen in ieder geval wel in het stadsdeel.

Per gebied ziet de bevolking van 18 jaar en ouder per 1 januari 2023 er als volgt uit:

Tabel R2 Bevolking van 18 jaar en ouder per gebied en leeftijdsgroepen (aantallen)

	18-29 jaar	30-55 jaar	55-plus	totaal
Bijlmer-Centrum	6865	8206	5257	20328
Bijlmer-Oost	5914	10108	8172	24194
Bijlmer-West	2336	957	70	3363
Gaasperdam	4893	10638	10721	26252
totaal	20008	29909	24220	74137

bron: O&S

Daarmee komt het responspercentage uit op 2,5%. In Gaasperdam is het responspercentage onder jongeren wat lager dan gemiddeld, in Bijlmer-Centrum onder 55-plussers.

Tabel R3 Responspercentage per gebied en leeftijdsgroepen (procenten)

	18-29 jaar	30-55 jaar	55-plus	totaal
Bijlmer-Centrum	2,3	2,5	1,4	2,3
Bijlmer-Oost	1,9	2,7	2,0	2,4
Bijlmer-West	1,8	2,6	2,9	2,1
Gaasperdam	1,6	2,8	2,4	2,6
totaal	2,0	2,7	2,1	2,5

bron: O&S

Er deden 1.082 vrouwen en 689 mannen aan het onderzoek, van een deel van de respondenten is dat onbekend.

De helft van de respondenten woont al 11 jaar of langer in Zuidoost. In Bijlmer-Oost doet 54% dat, in Bijlmer-West woont 84% korter dan 4 jaar in de wijk.

Tabel R4 Respons naar gebied en woontduur (aantallen)

	een jaar of korter	2-3 jaar	4-10 jaar	11 jaar of langer	geen antwoord	totaal
Bijlmer-Centrum	84	84	113	183	2	466
Bijlmer-Oost	47	83	132	305	2	569
Bijlmer-West	20	38	10	2	0	69
Gaasperdam	51	64	112	453	2	681
onbekend	9	9	12	17	5	51
totaal	211	278	379	960	11	1836

bron: O&S

Er werden 1.511 vragenlijsten in het Nederlands ingevuld, 261 in het Engels en 64 in het Spaans. In Bijlage 2 is een nadere uitwerking opgenomen.

Respondenten hebben een diverse (migratie) achtergrond. In tabel R5 zijn in afwijking van de standaard indeling naar herkomstgroepen van het CBS die groepen onderscheiden die qua omvang in stadsdeel Zuidoost relevant zijn.

Tweeënveertig procent is van Nederlandse herkomst, 17% heeft een Surinaamse achtergrond. Van de 113 respondenten die uit overig Amerika afkomstig zijn, hebben er 100 een herkomst in Zuid-Amerika.

Tabel R5 Respons naar gebied en herkomst (aantallen)

	Bijlmer- Centrum	Bijlmer- Oost	Bijlmer- West	Gaasperdam	onbekend	totaal
Nederland	163	238	24	339	13	777
overig Europa incl. Turkije	84	67	25	83	7	266
Suriname	80	99	5	119	6	309
Nederlandse Antillen	14	22	1	10	1	48
overig Amerika	34	33	6	36	4	113
Ghana	9	14	0	7	2	32
overig Afrika incl. Marokko	12	9	1	14	0	36
Indonesië	11	22	2	16	1	52
overig Azië + Oceanië	30	28	3	21	3	85
onbekend	29	37	2	36	14	118
totaal	211	278	379	960	51	1836

bron: O&S

Betrouwbaarheidsmarges

Het is bij enquêteonderzoek gebruikelijk om betrouwbaarheidsmarges bij de uitkomsten aan te geven. In de regel geldt: hoe groter de responsgroep, des te betrouwbaarder de schatting. In onderstaande tabel zijn deze steekproefmarges voor een aantal subgroepen gegeven. De marges gelden voor een normale verdeling en een betrouwbaarheid van 95%. Wat betekent dit? Stel we vinden voor een groep van 500 respondenten dat 25% ja zegt op de vraag "Bent u het hiermee eens?". Bij die schatting hoort een betrouwbaarheidsmarge van 3,8%. Dat betekent dat we met 95% betrouwbaarheid kunnen zeggen dat het percentage dat het eens is in werkelijkheid tussen 21,2% en 28,8% ligt. Als we 2.500 respondenten ondervragen dan geldt, eveneens bij een percentage van 25% en een betrouwbaarheid van 95%, dat het percentage ligt tussen 23,3% en 26,7%. Genoemde marges gelden bij benadering.

Tabel R6 Betrouwbaarheidsmarges ($\alpha = 0.05$; in percentages)

subtotaal in tabel	5% ja 95% nee	10% ja 90% nee	25% ja 75% nee	50% ja 50% nee
50	6,0	8,3	12,0	13,9
100	4,3	5,9	8,5	9,8
200	3,0	4,2	6,0	6,9
300	2,5	3,4	4,9	5,7
400	2,1	2,9	4,2	4,9
500	1,9	2,6	3,8	4,4
1.000	1,4	1,9	2,7	3,1
2.000	1,0	1,3	1,9	2,2
2.500	0,9	1,2	1,7	2,0

bron: O&S



Gemeente Amsterdam



Onderzoek en Statistiek

Postbus 658
1000 AR Amsterdam

onderzoek.amsterdam.nl