

Meningspeiling HOV

Meting Nijmeegs stadspanel 2010/2011

Meningspeiling HOV

Meting Nijmeegs stadspanel 2010/2011

Datum: januari 2011

Colofon

Gemeente Nijmegen

Afdeling Onderzoek en Statistiek

contactpersoon: Klaas Pruijsen

tel.: (024) 329 98 89

e-mailadres: onderzoek.statistiek@nijmegen.nl

Verkrijgbaar

Open Huis, Stadswinkel

Mariënborg 75

6611 PS Nijmegen

tel: (024) 329 24 08

of via www.nijmegen.nl

(onderdeel wonen & leven > onderzoek en cijfers)

Inhoudsopgave

| | |
|-----------------------------------|----|
| Samenvatting en conclusies | 3 |
| 1 Inleiding | 4 |
| 2 Achterliggende principes HOV | 6 |
| 3 Inpassing in de stad | 8 |
| 4 Positieve en negatieve aspecten | 10 |
| 5 Alternatieven | 13 |

Samenvatting en conclusies

De realisering van zogenaamd Hoogwaardig Openbaar Vervoer (hierna: HOV) is voor het stadsbestuur een strategisch project. In dat kader is een meningspeiling annex draagvlakmeting onder burgers gewenst. Dat doen we in deze fase niet door een uitgewerkt plan voor te leggen, maar door het Digitale Stadspanel achterliggende motieven en principes voor te leggen. Ruim 1.500 bij Nijmegen betrokken personen, veel middelbaar en hoger opgeleiden, werkten hier aan mee. HOV verschilt met het gewone stads- en streekvervoer vanwege snelheid, frequentie, comfort en betrouwbaarheid. Het systeem kent vrijliggende infrastructuur, bijvoorbeeld in de toekomst op de route Heijendaal - Nijmegen CS - Burchtstraat -Waalbrug - Knoop Lent – Ressen.

Vooraf positieve houding en oordelen over achterliggende principes HOV

Het stadspanel heeft een positieve grondhouding ten opzichte van enige achterliggende principes van HOV. Zo is er vertrouwen in de mogelijkheid om (de groei van) autogebruik binnen de stad terug te dringen. En het gevaar dat eventueel vrijgekomen wegcapaciteit zich weer zal vullen wordt laag ingeschat. Qua maximum wachttijden is er aansluiting bij de uitgangspunten van HOV. Over mogelijke hoge kosten zijn Stadspanelleden kritischer. Ook is er de verwachting dat een modern HOV met opvallende voertuigen geen extra passagiers zal trekken vanwege de uitstraling.

Weinig zorgen over inpassing en verkeersveiligheid

Bijna de helft van het panel denkt dat de noodzakelijke infrastructuur prima in de Nijmeegse openbare ruimte zal passen. De oversteekbaarheid voor fietsers en voethangers is daarbij een mogelijk probleem, maar verkeersveiligheid lijkt op voorhand op weinig zorgen te stuiten. Wel is een groot deel van het panel van mening dat busbanen of stroken met tramrails beter niet toegankelijk kunnen zijn voor fietsers of voetgangers. Tegelijkertijd stoort het sommigen dat stroken openbaar gebied mogelijk een ontoegankelijk "niemandsland" worden.

Veel voordelen gezien, kritiek op voortransport en mogelijke geluidsoverlast

De eerder genoemde positieve grondhouding gaat samen met het zien van vooral positieve aspecten. Het panel lijkt eventuele voordelen zwaarder te wegen dan mogelijke nadelen. Voordelen als het verbeteren van de bereikbaarheid van drukbezochte locaties, de concurrerende reissnelheid en een mogelijke verbetering van luchtkwaliteit worden duidelijk gezien. Meer dan de helft ziet bovendien kansen voor ondernemers ontstaan, en is er ook van overtuigd dat het stadsimago zal verbeteren. Bijna de helft zou vanwege het reisgemak dichtbij een HOV-halte willen wonen. Enige angst voor geluidsoverlast is er daarbij wel. Inherent aan HOV is het vereiste voortransport naar de opstaphalte, bijvoorbeeld te voet of per fiets. Hier ziet het panel een duidelijk nadeel. Andere veronderstelde negatieve aspecten, als de ruimtelijke inpassing in de bestaande stad en mogelijke verkeersonveiligheid, spelen veel minder.

Geen uitgesproken oordelen over alternatieven

Bewoners en bezoekers kunnen zich op allerlei manieren in stad en regio verplaatsen. De afweging die zij maken ten opzichte van alternatieven voor HOV zijn niet eenduidig. De voorkeur wordt zeker niet gegeven aan de auto. Maar oordelen over het fietspadennetwerk, transferia in combinatie met het huidige bussysteem of het doorontwikkelen van het huidige bussysteem als alternatieven zijn niet afgetekend. Misschien lopen de meningen op dit vlak uiteen, of is er onvoldoende inhoudelijke informatie beschikbaar om op dit moment een goed oordeel te vellen.

1 Inleiding

Altijd Nijmegen... Dat betekent ook vooruit kijken naar de toekomst van de stad. Daarin is bereikbaarheid een belangrijk thema. De realisering van zogenaamd Hoogwaardig Openbaar Vervoer, al dan niet als tram, is voor het stadsbestuur een strategisch project. HOV kan als een lang lint de stedelijke ontwikkeling gaan raken, bijvoorbeeld op de route campus Heijendaal - Nijmegen CS - Burchtstraat -Waalbrug - Knoop Lent – Ressen. Een dergelijk project heeft impact en genereert kansen. Eind 2010, begin 2011 vindt het HOV in onze regio zich in de ontwikkelfase.

Aan O&S is een bijdrage aan inhoudelijke oplading van dit HOV-project gevraagd. Het betreft een meningspeiling annex draagvlakmeting onder burgers. Opdrachtgever is de teamleider Omgeving HOV, afdeling projectleiding, directie Grondgebied.

Doel onderzoek en probleemstelling

Doel van het onderzoek is het leveren van een inhoudelijke bijdrage aan het project door het peilen van meningen en een toetsing van draagvlak onder Nijmegenaren¹. Onderzoeksgegevens over het draagvlak van HOV in Nijmegen zijn onder meer belangrijk binnen een op te starten communicatietraject. Belangrijke aanknopingspunten voor het formuleren van probleemstelling en onderzoeksvragen zijn de drie centrale begrippen 'mening', 'draagvlak' en 'HOV'. Deze worden hierna gedefinieerd.

Begrippen

Onder 'mening' verstaan we hier denkwijze, gevoel of oordeel. 'Draagvlak' definiëren we als ondersteuning, goedkeuring door de gemeenschap, afwezigheid van verzet.

'HOV' is hoogwaardig openbaar stads- en streekvervoer. Onderscheidend met het gewone stads- en streekvervoer vanwege snelheid, frequentie, comfort en betrouwbaarheid. Er worden hoge eisen gesteld aan de doorstroming, met een hoge gemiddelde reissnelheid. Belangrijk zijn ook comfort en reisinformatie bij haltes. HOV rijdt frequent, heeft een concurrerende reistijd ten opzichte van de auto, en benut daarom vrijliggende infrastructuur. Wat betreft het voertuig worden er hoge eisen gesteld aan reizigerscomfort, de milieuvriendelijkheid en de herkenbaarheid als hoogwaardig vervoermiddel.

HOV dient eenvoudig en gemakkelijk te zijn, zodat potentiële reizigers als vanzelfsprekend van het openbaar vervoer gebruik maken. Het gaat daarbij om betrouwbaarheid in vertrek- en aankomsttijden, hoge frequenties, snelheid, comfort, toegankelijkheid, goede en actuele reisinformatie, communicatie / marketing en prijs. Bij voorbeelden zie je vaak:

- een eigen en herkenbaar hoogwaardig concept, mensen willen erin gezien worden.
- comfortabele en milieuvriendelijke voertuigen met hoogwaardige voertuigtechniek;
- een eigen rijbaan (medegebruik door hulpvoertuigen, lijnbussen of taxi's is soms onder voorwaarden toegestaan);
- aantrekkelijke, hoogwaardig ingerichte knooppunten en HOV-haltes, met actuele reisinformatie en een comfortabele overstapmogelijkheid;
- ook de omgeving van de HOV-as aantrekkelijker is ingericht voor fietsers en voetgangers;

¹ Het betreft geen draagvlakmeting in bedrijfsmatige zin.

- hoge frequentie: minimaal 4x per uur, in de spitsuren 6x - 8x per uur;
- hoge exploitatiesnelheid: in stedelijk gebied bijvoorbeeld minimaal 25 km/h, daarbuiten 40 km/h;
- concurrerende reistijd (reistijd OV/ reistijdauto < 1,0);
- hoge mate van betrouwbaarheid en stiptheid (bij frequentie 4x per uur maximaal 2 minuten te laat);
- herkenbare haltes bij belangrijke knooppunten (halteafstand 600 - 1.000m in stedelijk gebied).

Probleemstelling en onderzoeksthema's

De ondersteuning door de gemeenschap van HOV in Nijmegen meten we niet door in deze fase een uitgewerkt plan voor te leggen, maar door in te gaan op achterliggende motieven en principes. Geredeneerd vanuit de begripsomschrijvingen van draagvlak en HOV zijn de vraagthema's bij deze draagvlakmeting:

- a. houding/oordeel/belang principes van HOV
- b. mening over inpassing in de stad
- c. mening over positieve aspecten
- d. mening over negatieve aspecten
- e. afweging t.o.v. alternatieven

De onderzoekspopulatie is de Nijmeegse bevolking. De optie om het onderzoek ook te richten op regiobewoners, omdat het HOV-systeem vooral ook regionale betekenis heeft, is vanwege kostenoverwegingen niet ingevuld. Daarentegen is het stadspanel benut, bestaande uit ca. 3.500 Nijmegenaren die betrokken zijn bij de stad. Er is sprake van een goede spreiding naar stadsdeel en leeftijd (18+). Daarentegen zitten in het panel relatief veel middelbaar en hoogopgeleide personen. Het stadspanel is niet volledig representatief voor alle Nijmegenaren, maar waardevol omdat het om betrokken respondenten gaat. Van het panel participeerden 1.527 leden. Het is mogelijk uitspraken te specificeren naar geslacht, dagbesteding of opleidingsniveau.

Onderzoeksvragen

Welk draagvlak voor en oordeel over HOV in stad en regio bestaat er onder Nijmegenaren?

- A. T.a.v. de principes van HOV: heeft u vertrouwen, vindt u dat er geïnvesteerd moet worden, ziet u kansen?
- B. Over inpassing in de stad: past het ruimtelijk in de stad? Barrièrewerking?
- C. Over positieve aspecten: mening over voordelen verkeer, milieu, etc.
- D. Over negatieve aspecten: mening over nadelen verkeer, milieu, etc. Voor- en natransport?
- E. Afweging t.o.v. alternatieven: Zou u gebruik maken van een HOV-systeem? Is opwaarderen huidig systeem niet voldoende? Vult de vrijgekomen verkeersruimte zich niet met auto's?

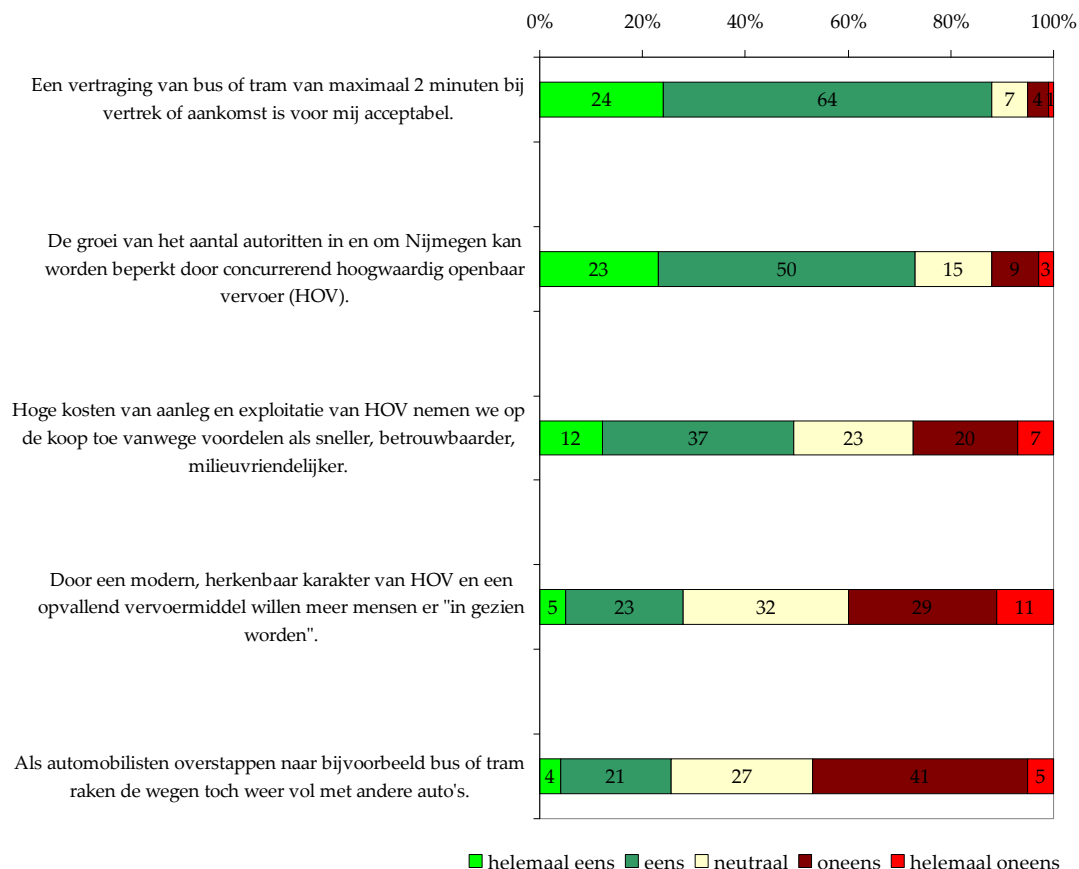
De genoemde vraagthema's en onderzoeksvragen zijn vertaald in series van stellingen die aan respondenten zijn voorgelegd. Daarbij is een mix van positieve, neutrale en negatieve formuleringen gepresenteerd.

2 Achterliggende principes HOV

De volgende uitspraken over het eventueel belang dat toegekend wordt aan Hoogwaardig Openbaar Vervoer (hierna: HOV) brengen enkele principiële motieven en overtuigingen van Nijmegenaren (vertegenwoordigd in het Stadspanel) aan het licht. Het gaat om de houding en het oordeel over enige achterliggende principes van HOV:

- o Een vertraging van bus of tram van maximaal 2 minuten bij vertrek of aankomst is voor mij acceptabel.
- o De groei van het aantal autoritten in en om Nijmegen kan worden beperkt door concurrerend hoogwaardig openbaar vervoer (HOV).
- o Hoge kosten van aanleg en exploitatie van HOV nemen we op de koop toe vanwege voordelen als sneller, betrouwbaarder, milieuvriendelijker.
- o Door een modern, herkenbaar karakter van HOV en een opvallend vervoermiddel willen meer mensen er "in gezien worden".
- o Als automobilisten overstappen naar bijvoorbeeld bus of tram raken de wegen toch weer vol met andere auto's.

Uit de beantwoording komt een positieve grondhouding ten opzichte van enige principes van HOV naar voren. Er lijkt vertrouwen in de mogelijkheid om (de groei van) autogebruik binnen de stad terug te dringen. En het gevaar dat eventueel vrijgekomen wegcapaciteit zich weer zal vullen wordt laag ingeschat. Qua maximum wachttijden is er aansluiting bij de uitgangspunten van HOV.



Figuur 1: Stellingen rond principes van HOV

Ten aanzien van mogelijk hoge kosten zijn stadspanelleden kritischer. Zo'n 27% zou hoge kosten van aanleg en exploitatie niet op de koop toe nemen. Een groter aandeel (40%) is sceptisch over de impact van imagoaspecten op het feitelijk gebruik. Zij verwachten dat een modern HOV met opvallende voertuigen geen extra passagiers zal trekken vanwege de uitstraling.

De oordelen over de genoemde stellingen zijn ook gedifferentieerd naar geslacht, dagbesteding of opleidingsniveau. Stellingen rond principes van HOV worden door vrouwen en mannen niet of nauwelijks verschillend beantwoord. Postactieven (gepensioneerden en vutters) en ook studenten en scholieren zijn relatief sterk overtuigd van de effectiviteit van HOV om het aantal autoritten te beperken. Binnen deze groepen zijn relatief veel voorstanders en weinig tegenstanders te vinden. Uitkeringsgerechtigden en ook huisvrouwen/huisman daarentegen zijn wat pessimistischer.

Ten aanzien van mogelijke hoge kosten zijn MBO-ers nog wat kritischer dan gemiddeld. Ook de groep werklozen/uitkeringsgerechtigden is wat uitgesprokener over de kosten/baten verhouding. Gepensioneerden en vutters nemen op voorhand eventuele hoge kosten juist vaker op de koop toe. Panelleden met LBO, VMBO, Mavo en ook MBO-ers zijn wat minder negatief over de effecten van een moderne uitstraling. Deze groepen zijn juist wat meer geducht dat wegen toch weer volraken met andere auto's als automobilist overstappen naar bijvoorbeeld bus of tram. Studenten en scholieren zijn juist wat positiever over de te verwachten effecten van de moderne vormgeving en imago.

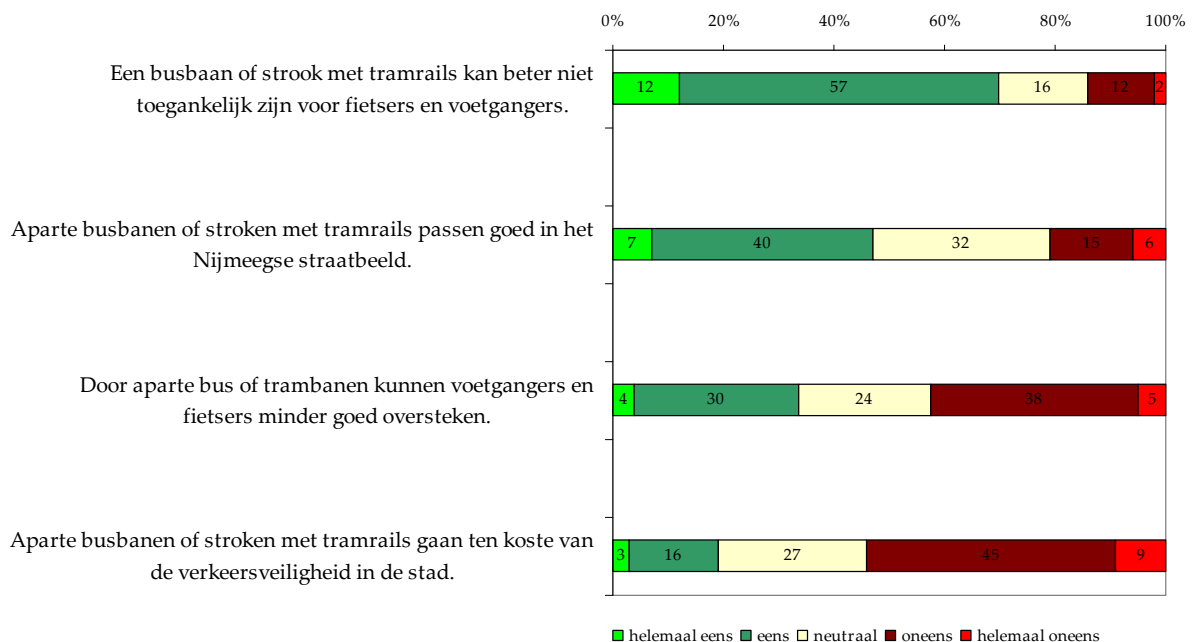
Voor het overige zijn er geen duidelijke verschillen in beantwoording tussen panelleden naar geslacht, dagbesteding en opleiding.

3 Inpassing in de stad

Aan panelleden is gevraagd naar hun mening over inpassing van HOV in de stad. Wat vindt men van de ruimte die nodig is voor de inrichting van HOV? De volgende stellingen gaan in op de oversteekbaarheid van HOV-banen voor fietsers en voetgangers, de ruimtelijke inpassing en de verkeersveiligheid:

- o Een busbaan of strook met tramrails kan beter niet toegankelijk zijn voor fietsers en voetgangers.
- o Aparte busbanen of stroken met tramrails passen goed in het Nijmeegse straatbeeld.
- o Door aparte bus of trambanen kunnen voetgangers en fietsers minder goed oversteken.
- o Aparte busbanen of stroken met tramrails gaan ten koste van de verkeersveiligheid in de stad.

Terwijl bijna de helft van het panel de noodzakelijke infrastructuur in de Nijmeegse openbare ruimte vindt passen is er ook een grote groep (32%) die zich waarschijnlijk nog een beeld moet worden. Voor een van de drie is de oversteekbaarheid van HOV-infrastructuur een issue, maar een grotere groep (43%) ziet geen problemen op dit vlak. Verkeersveiligheid lijkt op voorhand op weinig zorgen te stuiten. Wel is een groot deel van het panel (69%) van mening dat busbanen of stroken met tramrails beter niet toegankelijk kunnen zijn voor fietsers of voetgangers. Enkele respondenten benadrukten in een aparte reactie dat de openbare ruimte op en rond OV-infrastructuur vaak erg onaantrekkelijk en onveilig is voor langzaam verkeer. Tegelijkertijd stoort het hen dat stroken openbaar gebied een ontoegankelijk "niemandsland" worden.



Figuur 2: Stellingen rond inpassing

Ook de oordelen over de genoemde stellingen rond inpassing van HOV zijn gedifferentieerd naar geslacht, dagbesteding of opleidingsniveau. Deze zijn nauwelijks verschillend tussen vrouwen en mannen of naar opleidingsniveau. Panelleden met lager en middelbaar onderwijs zien wat sterker problemen met het oversteken van HOV-infrastructuur. Zo ook werklozen en uitkeringsgerechtigden, waaronder (waarschijnlijk) ook personen met lichamelijke beperkingen.

Studenten en scholieren daarentegen zijn minder bevreesd dan gemiddeld voor moeilijk oversteken van aparte busbanen of tramstroken.

Vooraf studenten en scholieren ziet geen verkeersveiligheidsproblemen. Huisvrouwen/mannen en werklozen/uitkeringsgerechtigden daarentegen zijn wel bevreesd voor problemen met de veiligheid voor het overige verkeer. Vooral gepensioneerden zijn van mening dat HOV-infrastructuur gevrijwaard moet zijn van fietsers of voetgangers.

Voor het overige zijn er ook hier geen duidelijke verschillen in beantwoording naar geslacht, dagbesteding en opleidingsniveau.

4 Positieve en negatieve aspecten

Over HOV kan op verschillende manieren gedacht worden. Om de mening over positieve of negatieve aspecten te peilen zijn de volgende stellingen voorgelegd:

- Locaties waar veel mensen komen (bijvoorbeeld Heijendaal of Winkelcentrum Dukenburg) zullen door de komst van HOV beter bereikbaar worden.
- Wat mij betreft mag het HOV er komen als de luchtkwaliteit in Nijmegen door vermindering van het autogebruik verbetert.
- Ik zou het HOV nemen als ik minstens zo snel op mijn bestemming ben als met de auto.
- HOV biedt kansen voor ondernemers, omdat de bereikbaarheid van gebieden in de stad verbetert.
- HOV in Nijmegen versterkt het imago van de stad.
- Vanwege het reisgemak zou ik dichtbij een HOV-halte willen wonen.
- Het is vervelend dat ik eerst naar een verder weggelegen opstappunt van HOV moet reizen, voordat ik HOV kan gebruiken.
- Vanwege mogelijke (geluids)overlast zou ik niet dichtbij een HOV-route of halte willen wonen.
- Lange busbanen of tramstroken passen niet in het Nijmeegse straatbeeld.
- Snel openbaar vervoer levert binnen de stad onveilige verkeerssituaties op.

Het verbeteren van de bereikbaarheid van drukbezochte locaties (zoals bijvoorbeeld Heijendaal of winkelcentrum Dukenburg) wordt door het grootste aandeel panelleden (80%) als voordeel gezien. Daarnaast is één van de kenmerken van HOV de veronderstelde (relatief) hoge reissnelheid. Dit lijkt een overtuigend voordeel, want 7 van de 10 panelleden (69%) denken over te stappen van auto naar HOV als men minstens zo snel op de bestemming is. Een vergelijkbare groep (72%) ziet in een mogelijke verbetering van luchtkwaliteit een belangrijk positief aspect.

Meer dan de helft ziet duidelijk kansen voor ondernemers ontstaan in de omgeving van nieuwe halteplaatsen van HOV, is er ook van overtuigd dat het stadsimago zal verbeteren. Bijna de helft zou vanwege het reisgemak dichtbij een HOV-halte willen wonen. Duidelijke angst voor geluidsoverlast is er daarbij niet. Hoewel een van de drie panelleden (33 %) uitspreekt mogelijk (geluids)overlast te vrezen ziet een bepaalde groep (met 29 % iets kleiner) geen problemen. Bijna vier van de 10 ondervraagden neemt een neutrale positie in. Misschien heeft men meer informatie nodig om zich een oordeel te vormen.

Inherent aan HOV-lijnen is het vereiste vortransport naar de opstaphalte, bijvoorbeeld te voet of per fiets. Hier ziet het panel een duidelijk nadeel, 7 van de 10 (71%) vindt het vervelend eerst naar een opstappunt te moeten reizen. Andere veronderstelde negatieve aspecten, als de ruimtelijke inpassing in de bestaande stad en mogelijke verkeersonveiligheid, spelen voor het panel veel minder. Meer dan de helft verwacht geen problemen op deze vlakken.

Al met al gaat de eerder genoemde positieve grondhouding ten opzichte van achterliggende principes van HOV samen met het waarderen van vooral positieve aspecten. Het panel lijkt meer voordelen dan nadelen te zien.



Figuur 3: Stellingen rond voordelen en nadelen

Ook hier de differentiatie naar geslacht, dagbesteding of opleidingsniveau. Panelleden met een havo of vwo-opleiding zijn iets minder uitgesproken over mogelijke bereikbaarheidsvoordelen. Vrouwen zijn nog wat meer genegen om over te stappen vanuit de auto dan het panel gemiddeld, en vinden luchtkwaliteit nog wat belangrijker. Ook huisvrouwen of huismannen vinden de mogelijke verbetering van luchtkwaliteit relatief belangrijk. Een ruime meerderheid van werklozen en uitkeringsgerechtigden zou tevens HOV nemen als men minstens zo snel op de bestemming is als met de auto, maar er is ook een duidelijke groep die dat niet zou doen.

Huismannen of huisvrouwen en ook werklozen of uitkeringsgerechtigden zien iets minder vaak kansen voor ondernemers, en voorzien eerder onveilige verkeerssituaties als gevolg van HOV.

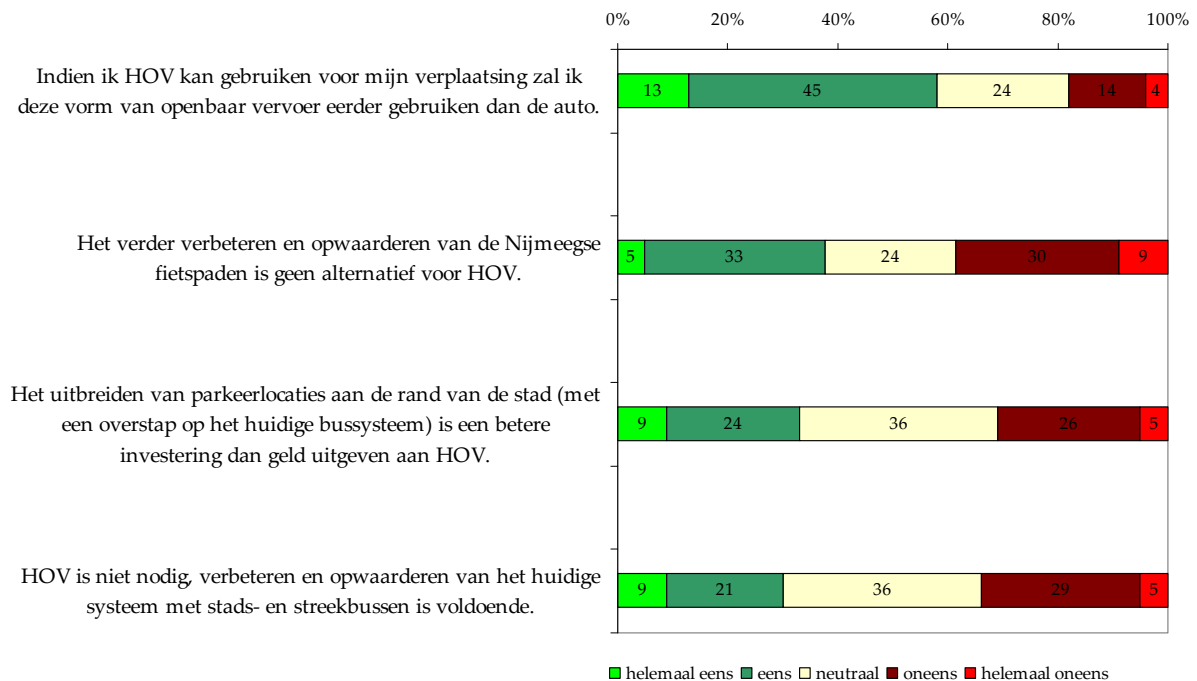
Huismannen of huisvrouwen zijn gemiddeld ook wat kritischer ten aanzien van de mogelijke impact van HOV op het stadsbeeld. Vrouwen, studenten en scholieren en gepensioneerden zijn nog wat sterker geïnteresseerd in eventuele nabijheid van HOV-halte dan gemiddeld. Vier van de tien panelleden met hoger voortgezet onderwijs vrezen geluidsoverlast bij HOV-haltes.

5 Alternatieven

Bewoners en bezoekers kunnen zich op allerlei manieren in stad en regio verplaatsen. Welke afweging maken zij ten opzichte van alternatieven voor HOV? Geven zij de voorkeur aan de auto, het inzetten op het fietspadennetwerk, transferia in combinatie met het huidige bussysteem of het doorontwikkelen van het huidige bussysteem:

- Indien ik HOV kan gebruiken voor mijn verplaatsing zal ik deze vorm van openbaar vervoer eerder gebruiken dan de auto.
- Het verder verbeteren en opwaarderen van de Nijmeegse fietspaden is geen alternatief voor HOV.
- Het uitbreiden van parkeerlocaties aan de rand van de stad (met een overstap op het huidige bussysteem) is een betere investering dan geld uitgeven aan HOV.
- HOV is niet nodig, verbeteren en opwaarderen van het huidige systeem met stads- en streekbussen is voldoende.

Bijna 6 van de 10 panelleden (58%) zien zichzelf overstappen van auto naar HOV als het systeem bruikbaar en relevant is voor de reis die men wil maken. Ten aanzien van alternatieven als het opwaarderen van het stedelijk fietspadennetwerk - of het huidige bussysteem (al dan niet combinatie met parkeerlocaties aan de rand van de stad) lopen de meningen uiteen. Al met al is er geen afgetekend beeld in de afweging rond alternatieven. Het panel is op een aantal vlakken niet eenduidig, en geeft op sommige thema's vaak een neutraal oordeel. Misschien was er onvoldoende inhoudelijke informatie beschikbaar om op het moment een goed oordeel te vellen.



Figuur 4: Stellingen rond alternatieven

Ook stellingen rond eventuele alternatieven voor HOV worden naar geslacht, dagbesteding of opleidingsniveau soms verschillend beantwoord. Vrouwen zien HOV wat sterker als alternatief voor de auto dan mannen. Zo ook wetenschappelijk opgeleiden. Panelleden die niet werken of studeren (zowel huisvrouwen/mannen, werklozen als gepensioneerden) zijn wat minder geneigd HOV te kiezen in plaats van de auto dan andere panelleden.

Het verbeteren van het fietspadennetwerk is voor werklozen wat meer dan gemiddeld een alternatief, en weegt voor huisvrouwen/mannen juist wat minder op tegen HOV dan gemiddeld. Over parkeerlocaties aan de rand van de stad (als alternatief) zijn studenten/scholieren, werklozen en panelleden met een WO-opleiding wat minder enthousiast dan het panel als geheel. Panelleden met hoger voortgezet onderwijs, MBO of HBO zien juist parkeerlocaties aan de rand van de stad als aanvulling op het bestaande bussysteem als een betere investering. Werklozen en gepensioneerden zien wat minder dan gemiddeld het huidige bussysteem als alternatief. Huisvrouwen/mannen juist wat meer, studenten en scholieren nemen vaak een neutrale positie in.

Voor het overige zijn er geen duidelijke verschillen in beantwoording naar geslacht, dagbesteding of opleidingsniveau.