

Enquête over de levenskwaliteit in 75 Europese steden



Voorwoord



Steden zijn het kloppende hart van onze maatschappij. Sinds 1998 verzamelen wij in samenwerking met de lidstaten statistische gegevens om Europese steden te kunnen vergelijken. De onderzoeksresultaten die deze gegevens aanvullen, vindt u op de volgende pagina's. Net als in 2004 en 2007 kregen de geïnterviewde inwoners de mogelijkheid om hun mening te geven over de levenskwaliteit in hun stad.

Het onderzoek werd in 75 steden uitgevoerd en toont aan dat de burgers over het algemeen tevreden zijn over de kwaliteit van een aantal diensten, vooral op het gebied van vervoer, gezondheid en cultuur. Er heerst ook algemene tevredenheid over de kwaliteit van openbare plaatsen en groene zones.

Er zijn echter ook een paar minder positieve punten. In veel steden zijn de burgers van mening dat het moeilijk is werk of betaalbare huisvesting te vinden. De meerderheid van de inwoners zegt dat armoede in hun stad problematisch is. Die resultaten kunnen toegeschreven worden aan de huidige crisis, want nu pas beginnen de mensen de gevolgen ervan te voelen. Bovendien is er in veel steden sprake van een toenemende "sociale polarisatie". Er ontstaan sociale subgroepen die dan weer een geografische onevenwichtigheid met zich meebrengen. Die problemen hebben duidelijk een invloed op het welzijn van de burgers.

Dankzij dit onderzoek kunnen wij ook nagaan in welke mate de burgers zich bewust zijn van de gevaren van klimaatverandering. Sommige steden staan duidelijk al verder dan andere. Ik merk ook op dat Europese burgers zich ernstig zorgen maken over luchtvervuiling en geluidsoverlast.

Al die uitdagingen bevestigen nog maar eens dat wij op verschillende gebieden actie moeten ondernemen in het kader van een geïntegreerd stedenbeleid. Enkel op die manier kunnen wij bouwen aan duurzame steden. Om dat te bereiken, moet worden geïnvesteerd in infrastructuur (vervoer, huisvesting, leercentra, culturele faciliteiten), moeten maatregelen worden ingevoerd ter ondersteuning van de sociaal-economische ontwikkeling (bijvoorbeeld steun aan kleine en middelgrote bedrijven, stadsvernieuwing) en voor de bevordering van sociale inclusie. Voor mij is dit een uitgelezen kans om te benadrukken dat het Europese cohesiebeleid een ideaal kader biedt om voor al deze uitdagingen een oplossing te zoeken en een antwoord te bieden op de behoeften van de Europese burgers

Johannes Hahn
Eurocommissaris
voor regionaal beleid



EUROPESE COMMISSIE
DIRECTORAAT-GENERAAL
REGIONAAL BELEID
Beleidsontwikkeling
Stedelijke ontwikkeling, territoriale cohesie

Belevingsenquête naar de kwaliteit van leven in Europese steden

Maart 2010
Veldwerk: november 2009

Dit document vertegenwoordigt het standpunt van de Commissie niet. Dit onderzoek is uitgevoerd door Gallup-Hungary binnen een raamcontract met Directoraat Generaal Communicatie (Europese Commissie).

Interpretaties en opinies weerspiegelen enkel en alleen het standpunt van de auteurs.

Deze studie bevat het werk dat is uitgevoerd in het kader van de Europese Urban Audit.

Aanvullende informatie over de Urban Audit:

http://ec.europa.eu/regional_policy/themes/urban/audit/index_nl.htm

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu>

(kies eerst de taal, klik “data” en daarna “urban audit”)

Mailbox: regio-urban-territorial@ec.europa.eu

en estat-urban-audit@ec.europa.eu

(specifiek voor statistische gegevens)

Inhoud

Inleiding	5
Voornaamste bevindingen	6
1. Perceptie van de maatschappelijke werkelijkheid	10
1.1 Gezondheidszorg, arbeidsmogelijkheden en huisvestingskosten	10
Gezondheidsdiensten.....	10
Arbeidsmogelijkheden.....	12
Huisvestingskosten.....	16
1.2 Armoede en financiële moeilijkheden	18
Stedelijke armoede	18
1.3 De aanwezigheid van buitenlanders	20
De aanwezigheid van buitenlanders is goed voor de stad	20
Integratie van buitenlanders	21
1.4 Gevoelens van veiligheid en vertrouwen.....	22
Mensen zijn betrouwbaar	22
Veiligheidsgevoel in de stad.....	24
Veiligheidsgevoel in eigen buurt.....	26
1.5 De belangrijkste problemen van steden	28
2. Vervuiling en klimaatverandering	32
2.1 Schone en gezonde steden.....	32
Luchtkwaliteit en luchtvervuiling	32
Lawaai is een groot probleem	34
Schone steden.....	36
2.2 Steden die zich inzetten voor de bestrijding van klimaatverandering.....	41
3. Administratieve diensten en uitgaven van de stad	44
Middelen op een verantwoordelijke manier besteed	44
4. Tevredenheid met de stadsinfrastructuur	46
Tevredenheid met culturele faciliteiten	46
Tevredenheid met openbare ruimten – markten en voetgangersgebieden.....	48
Tevredenheid met “het uiterlijk van de straten en gebouwen in de buurt”	50
Tevredenheid met openbare parken en tuinen (groene ruimten).....	52
Tevredenheid met mogelijkheden tot buitenrecreatie	54
Sportfaciliteiten	56
Algemene tevredenheid met de faciliteiten van een stad	58
5. Tevredenheid met het openbaar vervoer	60
5.1 Gebruiksfrequentie van het openbaar vervoer	60
5.2 Pendelmiddelen en pendeltijd.....	62
Transportmiddelen naar werk/school	62
Duur van de pendeltijd	66
5.3 Tevredenheid met het openbaar vervoer	68
Tevredenheid met het openbaar vervoer	68
Redenen voor het niet gebruiken van het openbaar vervoer	70
6. Een vergelijking met de resultaten van de belevingsenquête van 2006	71

Inleiding

Deze “Belevingsenquête naar de kwaliteit van leven in Europese steden” is in november 2009 uitgevoerd om de lokale percepties in 75 steden in de EU, Kroatië en Turkije te meten. De Europese Commissie (DG Regionaal beleid) gebruikt al diverse jaren dergelijke enquêtes om een momentopname te verkrijgen van de opvattingen van mensen over een reeks stedelijke kwesties. Eerdere enquêtes zijn uitgevoerd in 2004 en 2006¹. Dankzij deze belevingsenquêtes is het mogelijk vergelijkingen te maken tussen percepties en “feitelijke” gegevens van uiteenlopende statistische bronnen over kwesties als veiligheid in de stad, werkeloosheid en luchtkwaliteit (bv. Urban Audit²).

Deze belevingsenquête omvatte alle hoofdsteden van de betrokken landen, plus een tot zes extra steden in de grotere landen. De volgende 75 steden werden geselecteerd:

<i>Land</i>	<i>Stad</i>	<i>Land</i>	<i>Stad</i>
België/Belgique	Antwerpen Brussel/Bruxelles Liège	Lietuva	Vilnius
Bulgaria	Burgas Sofia	Luxembourg (G.D.)	Luxembourg
Česká Republika	Ostrava Praha	Magyarország	Budapest Miskolc
Danmark	Aalborg København	Malta	Valletta
Deutschland	Berlin Dortmund Essen Hamburg Leipzig München Rostock*	Nederland	Amsterdam Groningen Rotterdam
Eesti	Tallinn	Österreich	Graz Wien
Éire/Ireland	Dublin	Polska	Białystok Gdańsk Kraków Warszawa
Elláda	Athina Irakleio	Portugal	Braga Lisboa
España	Barcelona Madrid Málaga Oviedo	România	București Cluj-Napoca Piatra Neamț
France	Bordeaux Lille Marseille Paris Rennes Strasbourg	Slovenija	Ljubljana
Italia	Bologna Napoli Palermo Roma Torino Verona	Slovensko	Bratislava Kosice
Kypros / Kibris	Lefkosia	Suomi/Finland	Helsinki Oulu
Latvija	Riga	Sverige	Malmö Stockholm
		United Kingdom	Belfast Cardiff Glasgow London Manchester Newcastle
		Hrvatska	Zagreb
		Türkiye	Ankara Antalya Diyarbakır İstanbul

* Frankfurt an der Oder was included in earlier reports and has now been replaced by Rostock.

¹ Zie voor meer bijzonderheden: http://ec.europa.eu/public_opinion/flash/fl_156_en.pdf (Flash EB 196) en http://ec.europa.eu/regional_policy/themes/urban/audit/index_en.htm (ook in het Frans en het Duits)

² www.urbanaudit.org

Deze Flash Eurobarometer-enquête (nr. 277) werd uitgevoerd door Gallup Hungary. In elke stad werden 500 willekeurig geselecteerde burgers (van 15 jaar en ouder) ondervraagd. Zo ontstond een representatief profiel van de bredere populatie; de respondenten werden genomen uit alle gebieden van de aangeduide steden. Tussen 30 oktober en 10 november 2009 werden in totaal meer dan 37 500 vraagsprekken gehouden. Nadere bijzonderheden over de enquête methode zijn opgenomen in de bijlage bij het verslag over de voornaamste bevindingen.

In vergelijking met vorige enquêtes werden in Flash Eurobarometer nr. 277 nieuwe vragen geïntroduceerd om de tevredenheid van mensen met, onder meer, openbare ruimten in hun stad (zoals markten, pleinen en voetgangersgebieden) en mogelijkheden tot buitenrecreatie (zoals wandelen en fietsen) te beoordelen. Ook werd er een nieuwe reeks vragen geïntroduceerd over transportmiddelen en het gebruik van het openbaar vervoer, alsook de vraag welke kwesties als de belangrijkste voor de stad werden gezien. Tot slot werden er nieuwe uitspraken toegevoegd, zoals “in deze stad is armoede een probleem”, “deze stad is een gezonde stad om te wonen” en “de meeste mensen in deze stad zijn doorgaans betrouwbaar”.

In de meeste grafieken zijn de 75 steden gerangschikt volgens de percepties die hun respondenten van de kwaliteit van leven hebben – van de meest positieve tot de minst positieve. Er zij op gewezen dat de som van de percentages in de grafieken en tabellen door afronding niet altijd precies overeenstemt met de totalen in de tekst.

Voornaamste bevindingen

Gezondheidszorg, banen en huisvesting

- Van de 75 geënquêteerde steden waren de inwoners van Noordwest-Europese steden het meest tevreden met de gezondheidszorg: ten minste 80 % van de respondenten in die steden zei tevreden te zijn. In vele Zuid- en Oost-Europese steden was de tevredenheidsgraad aanzienlijk lager.
- Het beeld van de arbeidsmogelijkheden was tamelijk somber: slechts in zes steden was meer dan de helft van de respondenten het ermee eens dat het gemakkelijk was een goede baan te vinden.
- Op 10 steden na waren de respondenten pessimistisch over de beschikbaarheid van redelijk geprijsde woningen; vele steden waar men zo dacht, waren hoofdsteden en/of grote steden.

Armoede / economische situatie

- Met uitzondering van negen steden waren de respondenten die dachten dat armoede een probleem was in hun stad talrijker dan degenen die meenden dat dit niet het geval was.
- Ondanks deze heersende opvattingen over armoede gebeurde het zelden dat meer dan de helft van de respondenten in de steden toegaf zelf financiële moeilijkheden te hebben.

Immigratie / aanwezigheid van buitenlanders

- De opinies over de aanwezigheid van buitenlanders in de geënquêteerde steden waren doorgaans positief: in 68 steden vond minstens een kleine meerderheid van de ondervraagden deze gunstig.
- In bijna alle steden was het aandeel dat vond dat de buitenlanders in de stad goed geïntegreerd waren echter kleiner dan het aandeel dat onderschreef dat hun aanwezigheid goed was voor de stad.

Veiligheid en vertrouwen

- De steden leverden een gemengd beeld op wat betreft de betrouwbaarheid van mensen. In ongeveer een derde was minder dan de helft het ermee eens dat de meeste van hun medeburgers betrouwbaar waren. Diverse Oost-Europese hoofdsteden waren onderaan de ranglijst.

- In de meeste Scandinavische steden voelde circa twee derde van de respondenten zich altijd veilig in hun stad. Er was een sterke correlatie tussen de groep respondenten die het ermee eens was dat de meeste medeburgers betrouwbaar waren en de groep die zich altijd veilig voelde in hun stad.
- De respondenten in alle geënquêteerde steden waren meer geneigd te zeggen dat zij zich altijd veilig voelden in hun buurt dan te zeggen dat zij zich altijd veilig voelden in hun stad.

Belangrijkste kwesties waarmee stedelingen worden geconfronteerd

- Toen de respondenten werd gevraagd de drie belangrijkste problemen van hun stad te noemen, kozen zij meestal “banen scheppen/werkeloosheid verminderen”, “beschikbaarheid/kwaliteit van gezondheidszorg” en “onderwijs”.
- Banen scheppen/werkeloosheid verminderen was een van de drie belangrijkste problemen waarmee 64 van de 75 geënquêteerde steden van de respondenten werden geconfronteerd.
- De noodzaak om de kwaliteit/beschikbaarheid van de gezondheidszorg te verbeteren verscheen in 54 steden in de top drie van problemen.

Vervuiling / klimaatverandering

- De situatie rond de luchtvervuiling en de geluidshinder lijkt te zijn verbeterd in Europese steden.
- In alle Italiaanse steden in dit onderzoek was een grote meerderheid van de respondenten het ermee eens dat luchtvervuiling een groot probleem was. Vele steden in diezelfde situatie waren hoofdsteden en/of grote steden (met ten minste 500 000 inwoners).
- In de meeste steden was meer dan de helft van de respondenten het ermee eens dat lawaai een groot probleem was in hun stad – dit aandeel varieerde van 51 % in Rotterdam en Straatsburg tot 95 % in Athene.
- Zoals bij de resultaten voor luchtvervuiling en geluidshinder leken de meeste steden in de laatste paar jaar vooruitgang te hebben geboekt op het gebied van het schoonhouden van hun stad.
- Er was een sterke correlatie tussen de vastgestelde luchtvervuiling en of een stad werd gezien als gezond om in te wonen – dezelfde steden verschenen bovenaan en onderaan in de ranglijsten.
- Steden waar de respondenten meer geneigd waren het ermee eens te zijn dat de stad zich ervoor inzette om klimaatverandering te bestrijden, waren ook de steden waar respondenten enigszins meer geneigd waren het ermee eens te zijn dat hun stad een gezonde plek was om te wonen.

Administratieve diensten

- In ongeveer een op de drie geënquêteerde steden meende – minstens – een kleine meerderheid van de respondenten dat de stad haar middelen op een verantwoordelijke manier besteedde.
- Alle geënquêteerde Duitse steden (behalve München) eindigden onderaan voor administratieve diensten. Het aandeel respondenten dat het ermee oneens was dat de middelen in hun stad op een verantwoordelijke manier werden besteed, varieerde van 52 % in Leipzig tot 73 % in Dortmund.
- Er was een sterke correlatie tussen het aandeel respondenten dat het ermee eens was dat de middelen op een verantwoordelijke manier werden besteed en degenen die meenden dat de burgers door de administratieve diensten op efficiënte wijze werden geholpen.

Stadsinfrastructuur

- In de meeste steden (54 van de 75) was ten minste drie kwart van de respondenten tevreden met de culturele faciliteiten van hun stad, zoals concertgebouwen, musea en bibliotheken.
- In 69 steden zei een meerderheid van de respondenten tevreden te zijn met de openbare ruimten, zoals markten en voetgangersgebieden. Vele steden in hogere ranglijstposities (waar de meeste respondenten tevreden waren met de markten en voetgangersgebieden in hun stad) waren gelegen in Noord- en West-Europese landen.
- In 25 steden was ten minste driekwart van de ondervraagden tevreden met het uiterlijk van de straten en gebouwen in hun buurt en in 40 andere steden was de helft tot drie kwart van de respondenten tevreden.

- In bijna alle steden waren de respondenten echter meer tevreden met de markten en voetgangersgebieden in hun stad dan met het uiterlijk van de straten en gebouwen in hun buurt.
- De meeste burgers waren tevreden met de parken en tuinen in hun stad, met uitzondering van 7 van de 75 opgesomde steden. Evenzo waren de meeste burgers in alle steden ook tevreden met de buitenrecreatiemogelijkheden, met uitzondering van 9 van de 75 steden.
- Vele burgers vonden het moeilijk hun tevredenheid met de sportfaciliteiten van hun stad aan te geven – het aandeel “weet niet”-antwoorden was 44 % in Luik and Riga.
- Over het geheel gezien ontstond een positief beeld van de tevredenheid met de aangeboden typen faciliteiten. In de meeste geënquêteerde steden was ten minste drie kwart van de respondenten tevreden met minimaal vier van de zes in de enquête opgesomde aspecten, terwijl dit aandeel in slechts 11 steden tot onder de 50% is gedaald.

Openbaar vervoer

- In ongeveer de helft van de geënquêteerde steden zei circa twee derde van de respondenten zeer of tamelijk tevreden te zijn met het openbaar vervoer in hun stad.
- De meeste “frequente gebruikers van het openbaar vervoer” werden aangetroffen in Parijs, Londen, Praag, Stockholm en Boedapest – daar nam minstens driekwart van de respondenten ten minste één maal per week een bus, metro of een ander middel van openbaar vervoer in de stad.
- De Europese hoofdsteden waren onder de steden met de grootste aantallen respondenten die het openbaar vervoer gebruikten om te pendelen – bijvoorbeeld 90 % in Londen, 56 % in Bratislava en 52 % in Sofia.
- De pendeltijden waren het langst in de hoofdsteden en grote steden in Europa (d.w.z. steden met meer dan 500 000 inwoners).
- In acht steden zei – minstens – een relatieve meerderheid van respondenten gewoonlijk naar het werk of de opleidingsplaats te wandelen of te fietsen.

1. Perceptie van de maatschappelijke werkelijkheid

1.1 Gezondheidszorg, arbeidsmogelijkheden en huisvestingskosten

Gezondheidsdiensten

Onder de steden in de EU is er een grote variatie in de graad van tevredenheid met de gezondheidsdiensten aangeboden door artsen en ziekenhuizen. De totale tevredenheid (d.w.z. het totale aantal “zeer” en “tamelijk” tevreden burgers) varieerde van minder dan 40 % in Athene, Boekarest en Burgas tot meer dan 90 % in steden als Groningen, Antwerpen, Wenen en Bordeaux.

Een grondige bestudering van de ranglijst leert dat inwoners van West-Europese steden het meest tevreden waren met de gezondheidsdiensten: ten minste 80 % van de respondenten in deze steden zei *tamelijk* of *zeer* tevreden te zijn met de verleende gezondheidsdiensten door artsen en ziekenhuizen in hun stad. Bovendien zei niet meer dan 1 op de 20 respondenten in deze steden *helemaal niet tevreden* te zijn. Bijvoorbeeld, 92 % van de ondervraagden in Bordeaux zei tevreden te zijn met de diensten aangeboden door artsen en ziekenhuizen in de stad (35 % “zeer tevreden” en 57 % “tamelijk tevreden”), terwijl slechts 2 % *helemaal niet tevreden* was met deze diensten.

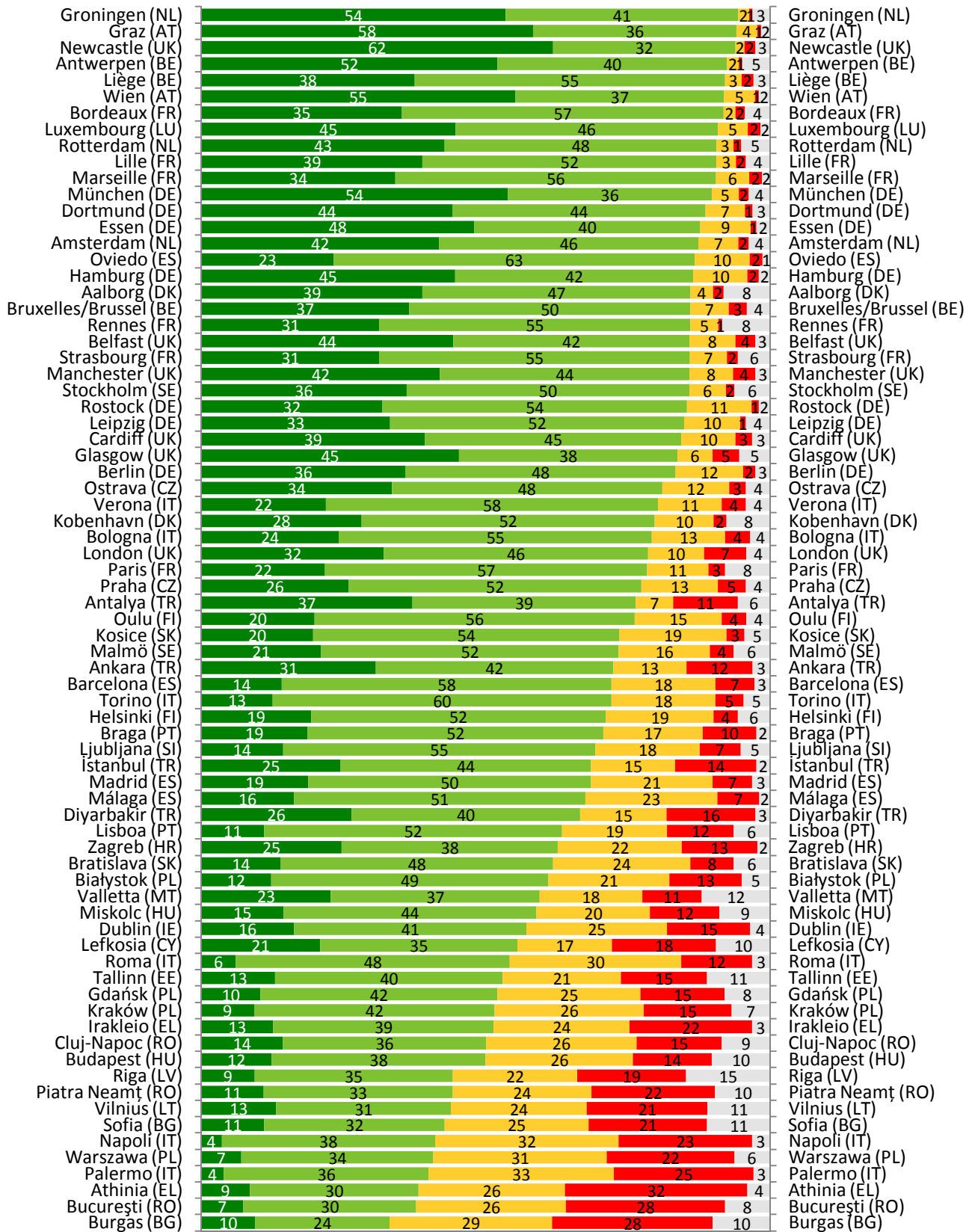
Londen en Parijs waren tamelijk laag geplaatst in vergelijking met andere West-Europese steden: 78 % van de Londenaren en 79 % van de Parijzenaren waren *tamelijk* of *zeer* tevreden met de gezondheidsdiensten verleend door artsen en ziekenhuizen in hun stad (vergeleken met, bijvoorbeeld, 91 % in Rotterdam of 88 % in Essen). Dublin was evenwel een echt buitenbeentje onder de West-Europese steden: van de inwoners van Dublin was een kleine meerderheid (57 %) tevreden met de gezondheidsdiensten van de stad, vergeleken met 40 % ontevreden inwoners (25 % “tamelijk ontevreden” en 15 % “helemaal niet tevreden”).

Een iets lagere, maar toch nog hoge tevredenheidsgraad werd gemeten in de zes aan dit onderzoek deelnemende Scandinavische steden: 86 % in Aalborg en Stockholm, 80 % in Kopenhagen, 76 % in Oulu, 73 % in Malmö en 71 % in Helsinki. Zoals bij de resultaten voor West-Europese steden, waren zeer weinig respondenten in de Scandinavische steden *helemaal niet tevreden* met de gezondheidsdiensten aangeboden door artsen en ziekenhuizen in hun stad (tussen de 2 % en 4 %).

In vele Zuid- en Oost-Europese steden was de tevredenheidsgraad aanzienlijk lager. In de 10 steden onderaan de ranglijst daalde de tevredenheid met de gezondheidsdiensten tot onder de 50 %, variërend van 34 % in Burgas tot 44 % in Vilnius, Piatra Neamt en Riga. In deze 10 steden waren de respondenten die *helemaal niet tevreden* waren met de gezondheidsdiensten aangeboden door artsen en ziekenhuizen in hun stad, bovendien veel groter in aantal dan de respondenten die *zeer tevreden* waren. Zo antwoordde 32 % van de respondenten in Athene dat zij *helemaal niet tevreden* waren, tegenover 9 % “zeer tevreden” respondenten.

Tevredenheid met gezondheidsdiensten (aangeboden door artsen en ziekenhuizen)

■ Zeer tevreden ■ Tamelijk tevreden ■ Tamelijk ontevreden ■ Helemaal niet tevreden ■ WN/GA



Q1. Kunt u mij vertellen of u in het algemeen zeer tevreden, tamelijk tevreden, tamelijk ontevreden of in het geheel niet tevreden bent met elk van de volgende zaken:

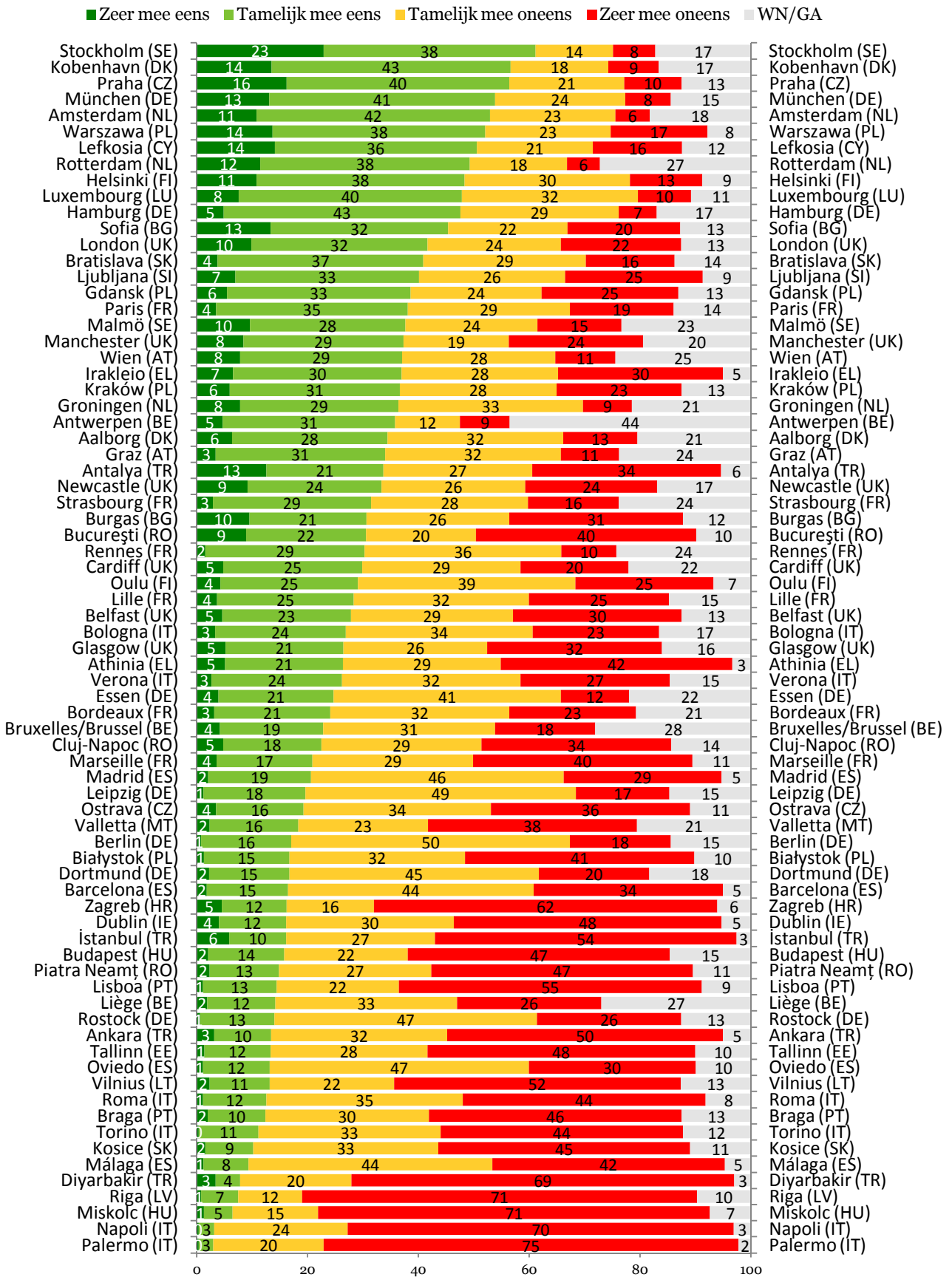
Base: alle respondenten, % per stad

Arbeidsmogelijkheden

Ofschoon de tevredenheid met de gezondheidsdiensten in het algemeen groot was, kwam er een minder rooskleurig beeld naar voren toen de respondenten werden ondervraagd over de arbeidsmogelijkheden in hun stad. In slechts zes steden was meer dan de helft van de respondenten het eens met de uitspraak dat het gemakkelijk was een goede baan te vinden: Stockholm (in totaal 61 % mee eens), Kopenhagen (57 %), Praag (56 %), München (54 %), Amsterdam (53 %) en Warschau (52 %). Zelfs in deze steden, echter, was minder dan een kwart van de respondenten het zeer eens met de uitspraak (tussen de 11 % en 23 %).

In de meeste steden (62 van de 75) waren de respondenten die het ermee oneens waren dat het gemakkelijk was een goede baan te vinden, talrijker dan degenen die het eens waren met de uitspraak. Bijvoorbeeld, terwijl een kleine meerderheid (53 %) van de respondenten in Essen niet van mening was dat het gemakkelijk was een goede baan te vinden in hun stad, vond slechts de helft daarvan (25 %) dat dit wel het geval was. Er zij echter opgemerkt dat in diverse steden een groot aantal – vooral gepensioneerde – respondenten geen mening over dit onderwerp heeft uitgesproken (bv. 20 % in Manchester, 27 % in Rotterdam en 44 % in Antwerpen). Zie pagina 14 voor een meer gedetailleerde bespreking van de resultaten van de steden waar respondenten het meest pessimistisch waren over de arbeidsmogelijkheden in hun stad.

Het is gemakkelijk een goede baan te vinden – steden gerangschikt van de meest positieve tot de minst positieve



Q2. Ik zal u een aantal uitspraken voorlezen. Kunt u mij zeggen of u het met ieder van deze uitspraken zeer eens bent, tamelijk mee eens bent, tamelijk mee oneens bent of zeer mee oneens bent?

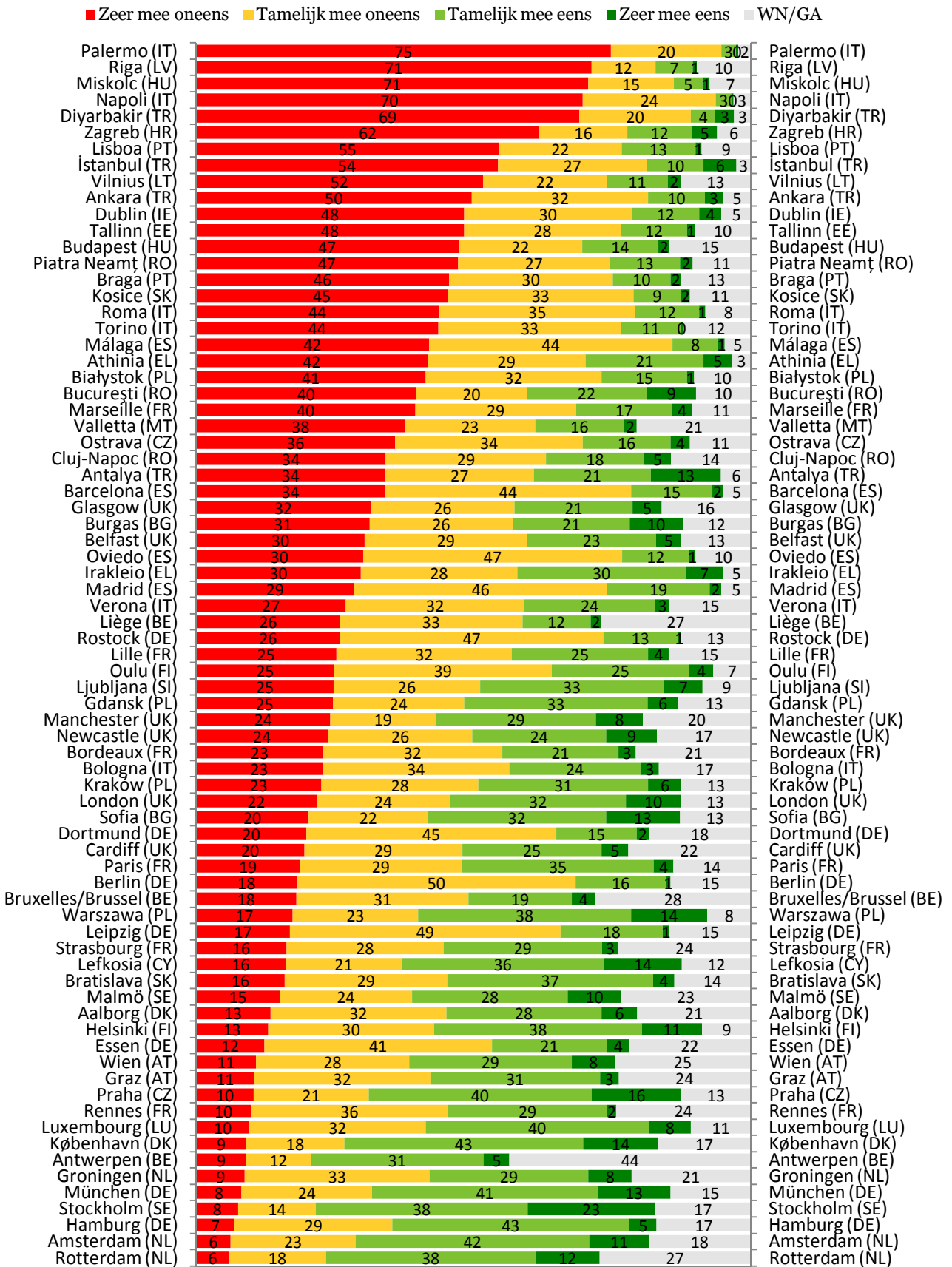
Base: alle respondenten, % per stad

In de steden waar de respondenten het meest pessimistisch waren over de arbeidsmogelijkheden, was een grote meerderheid van de respondenten het er *zeer mee oneens* dat het gemakkelijk was een goede baan te vinden in hun stad: 75 % in Palermo, 71 % in Riga en Miskolc, 70 % in Napels en 69 % in Diyarbakir. Andere steden waar meer dan de helft van de respondenten zei het daar zeer mee oneens te zijn, waren Vilnius (52 %), Istanbul (54 %), Lissabon (55 %) en Zagreb (62 %). Bovendien was in de overige geënquêteerde steden in Italië, Hongarije, Turkije en Portugal – minstens – een relatieve meerderheid van de ondervraagden het er *zeer mee oneens* dat goede banen gemakkelijk te vinden waren (bv. 44 % in Rome, 46 % in Braga en 50 % in Ankara; in Bologna was echter slechts 33 % het er “zeer mee oneens”).

Een vergelijking met de resultaten van de vorige belevingsenquête leert dat Napels en Palermo in beide enquêtes het slechtst scoorden: in 2006 en in 2009 was slechts 3 % van de respondenten in deze twee Italiaanse steden het ermee eens dat het gemakkelijk was een goede baan te vinden. Ook in Diyarbakir en Miskolc was slechts een kleine wijziging merkbaar in het aandeel respondenten dat deze uitspraak onderschreef; Riga kende echter een daling van 28 procentpunten in het aandeel respondenten dat meende dat goede banen gemakkelijk te vinden waren (8 % in 2009, tegenover 36 % in 2006). Andere steden waar respondenten in 2009 aanzienlijk minder optimistisch waren over de arbeidsmogelijkheden dan in 2006, waren onder meer Dublin (-50 procentpunten), Tallinn (-24), Verona (-21), Cardiff (-21), Vilnius (-20) en Glasgow (-20).

In slechts een paar steden waren de respondenten in 2009 optimistischer dan in 2006. De grootste stijging in het aandeel respondenten dat het ermee eens was dat het gemakkelijk was een goede baan te vinden, was te zien in Stockholm – van de 20^e positie in 2006 (43 %) naar de hoogste plaats in 2009 (61 %), een stijging met 18 procentpunten. Vergelijkbare stijgingen van de kans dat respondenten het met de uitspraken eens zijn, waren merkbaar in Malmö (+17 procentpunten) en Hamburg (+15).

Het is gemakkelijk een goede baan te vinden steden gerangschikt van de meest negatieve tot de minst negatieve (% Zeer mee oneens)



Q2. Ik zal u een aantal uitspraken voorlezen. Kunt u mij zeggen of u het met ieder van deze uitspraken zeer eens bent, tamelijk mee eens bent, tamelijk mee oneens bent of zeer mee oneens bent?

Base: alle respondenten, % per stad

Huisvestingskosten

Ongeveer twee derde van de respondenten woonachtig in Leipzig, Aalborg, Braga en Oulu was het *zeer of tamelijk* eens met de uitspraak dat het gemakkelijk was een goede woning te vinden tegen een redelijke prijs (tussen de 64 % en 71 %). In zes andere steden – Dortmund, Oviedo, Newcastle, Malaga, Diyarbakir en Berlijn – was een kleine meerderheid van de ondervraagden het daar mee eens (tussen de 51 % en 59 %).

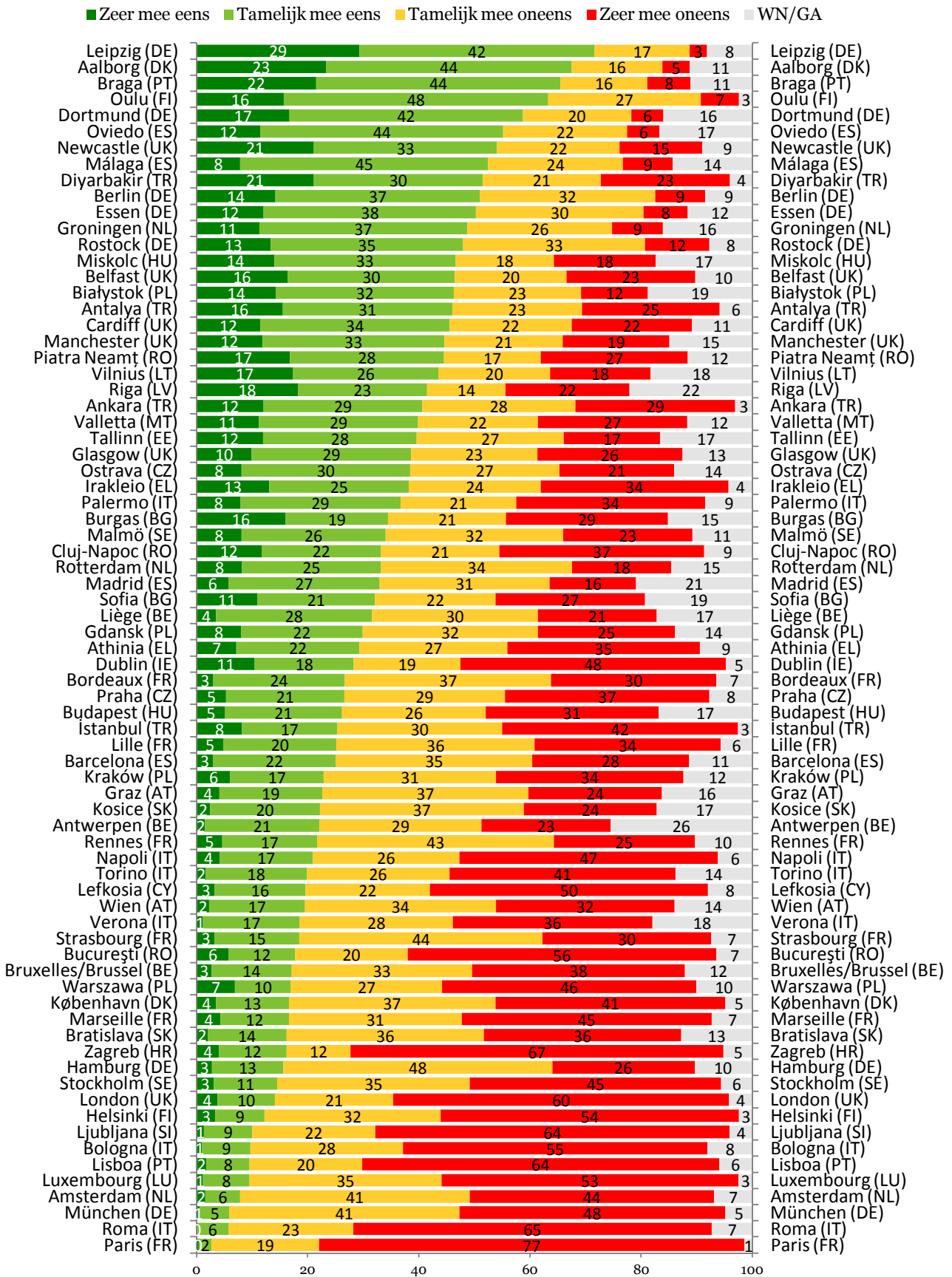
In alle overige steden hadden respondenten een minder optimistisch beeld van de huisvesting in hun stad. Het aandeel respondenten dat er *zeer of tamelijk* mee oneens was dat het gemakkelijk was tegen een redelijke prijs een goede woning te vinden, varieerde van minder dan een kwart van de respondenten in sommige van de bovengenoemde steden (Leipzig, Aalborg en Braga – tussen de 20 % en 24 %) tot bijna 9 op de 10 respondenten in Luxemburg, München en Rome (88 %-89 %) en nagenoeg alle respondenten in Parijs (96 %).

Ongeveer drie kwart van de Parijzenaren (77 %) en twee derde van de inwoners van Rome (65 %) waren het er *zeer mee oneens* dat een redelijk geprijsde woning gemakkelijk te vinden was in hun stad; dit aandeel was echter kleiner in München en Luxemburg (respectievelijk 48 % en 53 %). Andere steden waar meer dan de helft van de respondenten het *zeer oneens* was met deze uitspraak, waren Zagreb (67 %), Ljubljana (64 %), Lissabon (64 %), Londen (60 %), Boekarest (56 %), Bologna (55 %), Helsinki (54 %).

Vele steden met een positie in het onderste derde deel van deze ranglijst waren hoofdsteden en/of grote steden (met ten minste 500 000 inwoners). Verscheidene van deze steden zijn in de vorige alinea's genoemd (Rome, Lissabon, enz.), maar het onderste derde deel omvatte ook steden als Stockholm, Marseille en Brussel. De belangrijkste uitzondering onder deze grote hoofdsteden was Berlijn, gerangschikt in de top 10 van steden waar ten minste de helft van de respondenten het ermee eens was dat het gemakkelijk was een redelijk geprijsde woning te vinden in hun stad; geen van de andere steden in de top 10 was een hoofdstad en de meeste steden hadden minder dan 500 000 inwoners (zoals Leipzig, Braga en Oulu).

Ondanks de negatieve verandering, van 2006 tot 2009, in de perceptie die stedelingen hadden van de arbeidsmogelijkheden in hun stad, zagen weinig van de geënquêteerde steden een daling in het aandeel respondenten dat het ermee eens was dat het gemakkelijk was een goede woning tegen een redelijke prijs te vinden. Dit aandeel is in een derde van de steden zelfs gestegen met 10 procentpunten of meer.

Het is gemakkelijk een goede woning te vinden tegen een redelijke prijs



Q2. Ik zal u een aantal uitspraken voorlezen. Kunt u mij zeggen of u het met ieder van deze uitspraken zeer eens bent, tamelijk mee eens bent, tamelijk mee oneens bent of zeer mee oneens bent?

Base: alle respondenten, % per stad

1.2 Armoede en financiële moeilijkheden

Stedelijke armoede

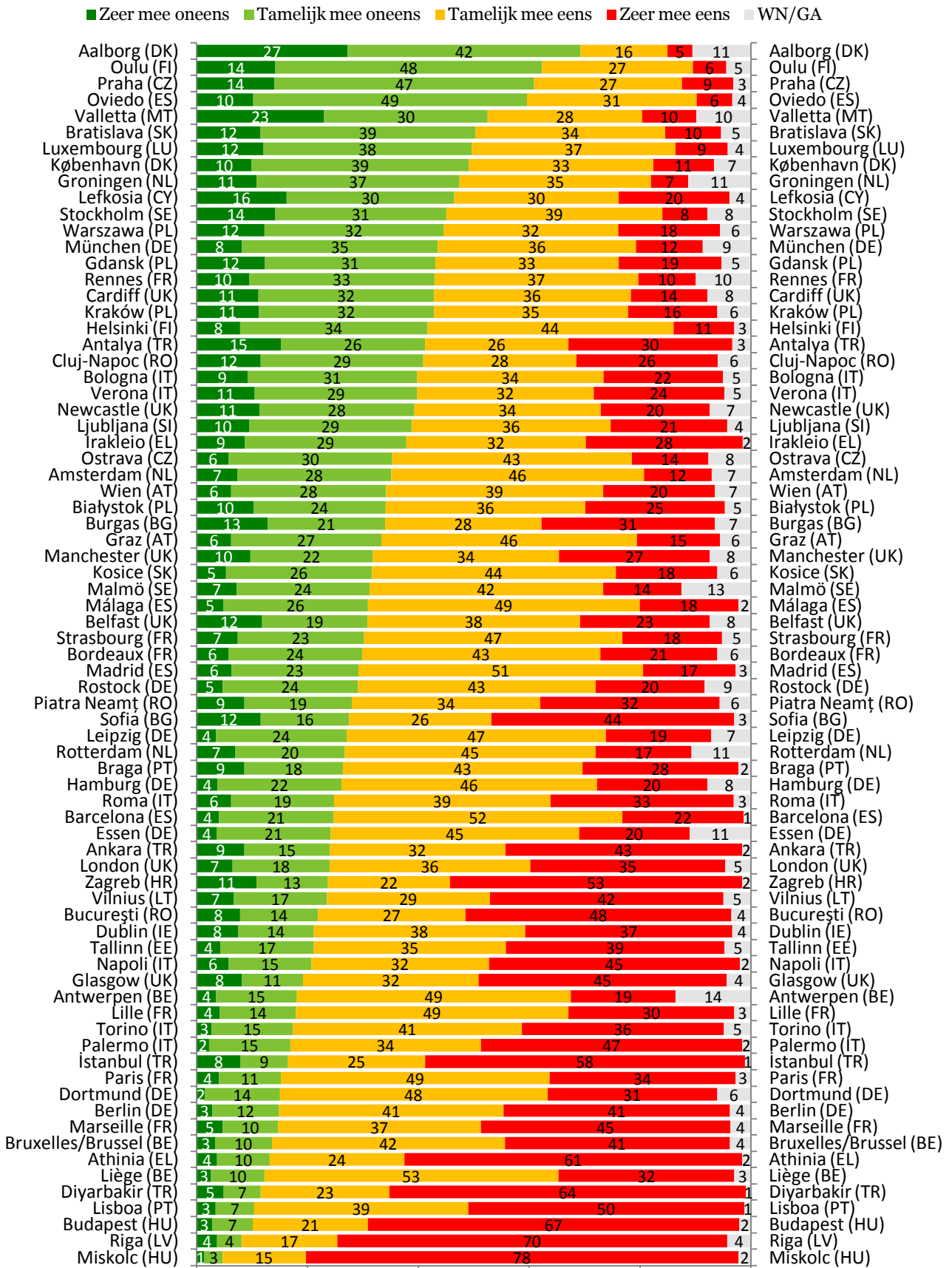
De respondenten in Praag, Luxemburg, Kopenhagen, Stockholm, Warschau en Nicosia behoorden niet alleen tot degenen die het meest geneigd waren het ermee eens te zijn dat het gemakkelijk was een goede baan te vinden in hun stad, maar ook tot degenen die het meest geneigd waren het ermee oneens te zijn dat hun stad een armoedeprobleem had. Evenzo waren Miskolc, Riga, Lissabon, Diyarbakir en Luik niet alleen in de onderste ranglijstposities te vinden wat de perceptie van de arbeidsmogelijkheden betreft, maar ook onder de steden die het meest geneigd waren het ermee eens te zijn dat armoede een probleem was. Toch was de correlatie tussen de percepties van deze twee aspecten tamelijk zwak (correlatiecoëfficiënt .544) – zoals geïllustreerd in de puntgrafiek op pagina 20.

De helft of meer van de respondenten in Aalborg, Oulu, Praag, Oviedo, Valletta, Bratislava en Luxemburg was het er *tamelijk* of *zeer mee oneens* dat armoede een probleem was in hun stad (tussen de 50 % en 69 %). In Groningen en Kopenhagen was slechts minder dan de helft van de respondenten het met deze uitspraak oneens (48 %-49 %). Deze negen steden waren de enige steden waar de respondenten die niet meenden dat armoede een probleem was in hun stad talrijker waren dan degenen die vonden dat dit wel het geval was (variërend van 21 % in Aalborg tot 46 % in Luxemburg).

Ongeveer 9 op de 10 ondervraagden in Miskolc, Riga, Boedapest, Lissabon en Diyarbakir waren het er *tamelijk* of *zeer mee eens* dat armoede een probleem was in hun stad (tussen de 87 % en 93 %). Bovendien was in elk van deze steden ten minste de helft van de respondenten het er *zeer* mee eens dat armoede een probleem vormde: variërend van 50 % in Lissabon tot 78 % in Miskolc. Andere steden waar een meerderheid van de ondervraagden het *zeer* eens was met de uitspraak, waren Athene (61 %), Istanbul (58 %) en Zagreb (53 %).

Er was niet alleen een grote variatie tussen Europese steden in de perceptie die respondenten hadden van armoede als probleem in hun stad, maar ook tussen steden binnen bepaalde landen. Zo varieerde in Duitsland het aandeel respondenten dat meende dat armoede een probleem was in hun stad, van 48 % in München tot 79 % in Dortmund en 82 % in Berlijn. Evenzo was dit aandeel in Heraklion 60 %, terwijl in Athene 85 % van de respondenten onderschreef dat armoede een probleem was.

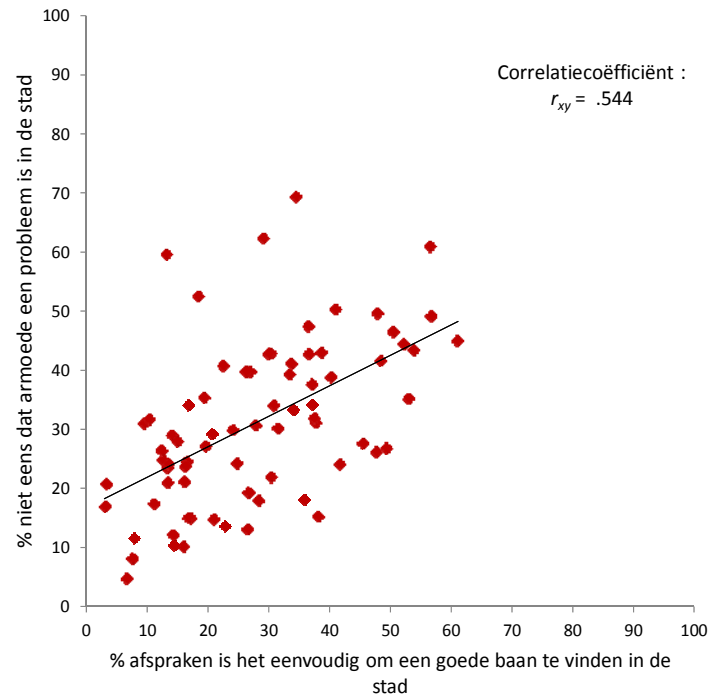
Armoede is een probleem



Q2. Ik zal u een aantal uitspraken voorlezen. Kunt u mij zeggen of u het met ieder van deze uitspraken zeer eens bent, tamelijk mee eens bent, tamelijk mee oneens bent of zeer mee oneens bent?

Base: alle respondenten, % per stad

Correlatie tussen de perceptie van arbeidsmogelijkheden en de perceptie van armoede



[NB: Een correlatiecoëfficiënt vat de sterkte van de (lineaire) samenhang tussen twee grootheden samen. Terwijl een correlatie van -1 of 1 een perfecte correlatie aangeeft, wil een coëfficiënt van 0 zeggen dat er geen correlatie is tussen twee grootheden. Een positieve correlatie betekent dat met het groter worden van één grootte de andere ook groter wordt (d.w.z. hoe groter de score voor variabele A, hoe groter de score voor variabele B). Een negatieve correlatie houdt in dat met het groter worden van één grootte de andere kleiner wordt.]

1.3 De aanwezigheid van buitenlanders

De aanwezigheid van buitenlanders is goed voor de stad

De opinies van stedelingen over de aanwezigheid van buitenlanders in hun stad waren in het algemeen positief: in 68 steden (van de 75) was minstens een kleine meerderheid van de ondervraagden het *zeer* of *tamelijk* eens met de uitspraak dat de aanwezigheid van buitenlanders goed was voor hun stad.

De respondenten woonachtig in Luxemburg of Stockholm waren het meest geneigd te denken dat de aanwezigheid van buitenlanders gunstig was voor hun stad: respectievelijk 92 % en 88 % van de respondenten in deze steden was het met de uitspraak eens (respectievelijk 48 % en 55 % “zeer mee eens”). Andere steden waar de respondenten zeer geneigd waren hun aanwezigheid als nuttig te zien, waren Krakau, Gdansk, Piatra Neamt, Burgas, Kopenhagen en Parijs – in deze steden waren meer dan 8 op de 10 respondenten het ermee eens (tussen de 81 % en 84 %).

Anderzijds waren de respondenten in Nicosia het minst geneigd om het er *zeer* of *tamelijk* mee eens te zijn dat de aanwezigheid van buitenlanders goed was (7 % “zeer mee eens” en 24 % “tamelijk mee eens”), terwijl ongeveer twee derde van hen het oneens was met de uitspraak (41 % “zeer mee oneens” en 24 % “tamelijk mee oneens”). Slechts in twee andere steden waren de respondenten die het met de uitspraak oneens waren groter in aantal dan degenen die het er wel mee eens waren: Athene (40 % “mee eens” tgv. 56 % “mee oneens”) en Luik (41 % “mee eens” tgv. 48 % “mee oneens”).

Ostrava, Ankara en Antwerpen stonden ook onderaan genoteerd, hoewel in die steden meer respondenten meenden dat de aanwezigheid van buitenlanders een goede zaak was voor hun stad dan

het equivalente aandeel in Nicosia: 47 %-48 % van de respondenten in die steden was het *zeer of tamelijk* met de uitspraak eens. Ongeveer 4 op de 10 ondervraagden in Antwerpen en Ankara waren het ermee oneens dat de aanwezigheid van buitenlanders goed was voor hun stad; dit aandeel bedroeg echter slechts 32 % in Ostrava – in deze stad kon of wilde een vijfde van de respondenten deze vraag niet beantwoorden.

Evenals bij de resultaten in de voorgaande punten verschilden de opvattingen over de aanwezigheid van buitenlanders niet alleen tussen steden binnen Europa, maar ook tussen steden binnen een specifiek land. Bijvoorbeeld, terwijl 80 % van de respondenten in Amsterdam het ermee eens was dat de aanwezigheid van buitenlanders gunstig was voor hun stad, daalde dit aandeel in Rotterdam tot 61 %. In enkele andere steden ontstond echter een meer uniform beeld. Zo werd eerder opgemerkt dat Luik en Antwerpen onderaan genoteerd stonden (respectievelijk 41 % en 47 % “mee eens”), maar Brussel scoorde niet veel beter – slechts 54 % was het ermee eens dat de aanwezigheid van buitenlanders goed was voor hun stad.

Integratie van buitenlanders

Hoewel vele stedelingen het ermee eens leken te zijn dat de aanwezigheid van buitenlanders in hun stad gunstig was (zie voorgaand onderdeel), waren zij minder geneigd het ermee eens te zijn dat die buitenlanders goed geïntegreerd waren. In bijna alle geënquêteerde steden was het aandeel respondenten dat het ermee eens was dat buitenlanders in hun stad goed geïntegreerd waren kleiner dan het aandeel dat het ermee eens was dat hun aanwezigheid goed was voor hun stad – dit is duidelijk te zien in de puntgrafiek hierna.

Het aandeel respondenten dat het er *zeer of tamelijk* mee eens was dat buitenlanders in hun stad goed geïntegreerd waren, varieerde van 20 % in Athene tot 67 % in Antalya. Andere steden met een hogere ranglijstpositie waren Groningen, Cluj-Napoca, Cardiff, Kosice, Braga en Luxemburg; in deze steden was ruwweg twee derde (65 %-66 %) van de respondenten het ermee eens dat buitenlanders goed geïntegreerd waren.

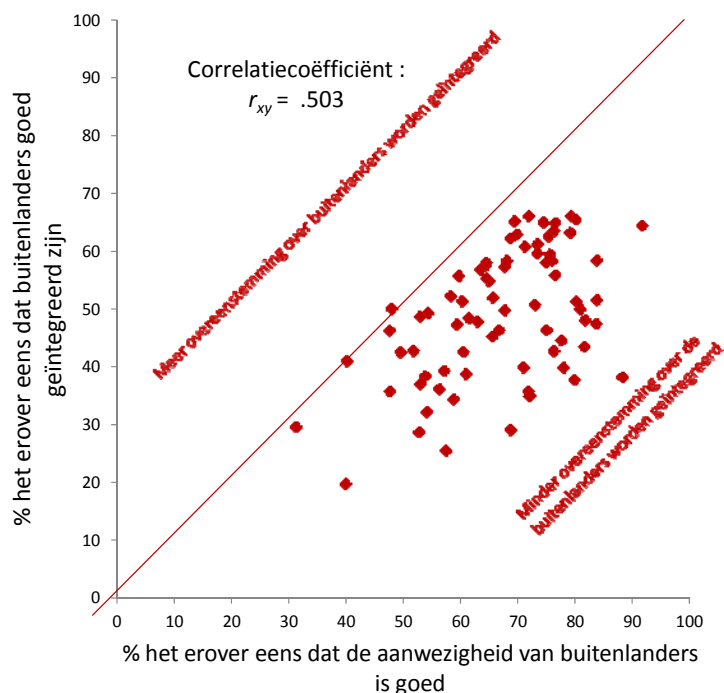
Meer dan drie kwart van de respondenten in Athene was het ermee oneens dat buitenlanders in hun stad goed geïntegreerd waren: 25 % *tamelijk* mee oneens en 52 % *zeer* mee oneens. In 13 andere steden was een meerderheid van de respondenten het er *tamelijk* of *zeer* mee oneens (bv. 64 % in Wenen, 58 % in Barcelona); Athene was echter de enige stad waar een meerderheid van de respondenten het *zeer* oneens was met de uitspraak.

Vele respondenten vonden het moeilijk een mening te uiten over de integratie van buitenlanders in hun stad: het aandeel “weet niet”-antwoorden varieerde van 3 % in Athene en Luxemburg tot 44 % in Gdansk. Andere steden waar ongeveer 4 op de 10 respondenten niet konden of wilden zeggen of de buitenlanders goed geïntegreerd waren, waren Miskolc en Burgas (40 %-41 %).

De correlatiecoëfficiënt voor de samenhang tussen het aandeel respondenten dat het ermee eens was dat a) de aanwezigheid van buitenlanders goed was en b) zij goed geïntegreerd waren, bedroeg .503 – een tamelijk zwakke correlatie tussen twee variabelen op stedelijk niveau. Met andere woorden, steden waar vele respondenten meenden dat de aanwezigheid van buitenlanders positief was, werden niet noodzakelijk gekenmerkt door een groot aandeel respondenten dat vond dat die buitenlanders goed geïntegreerd waren, en andersom.

Stockholm is een perfecte illustratie hiervan: zijn respondenten behoorden tot degenen die het meest geneigd waren te denken dat de aanwezigheid van buitenlanders goed was voor hun stad; zij behoorden echter ook tot degenen die het minst geneigd waren te denken dat die buitenlanders goed geïntegreerd waren (88 % tgov. 38 % “mee eens”). Er zij opgemerkt dat het huidige resultaat van de stad bij de laatste vraag een verbetering met 26 procentpunten vertegenwoordigt ten opzichte van de situatie in 2006; in dat jaar was slechts 12 % van de respondenten in Stockholm het ermee eens dat de buitenlanders goed geïntegreerd waren (zie grafiek in bijlage 1).

Correlatie tussen twee uitspraken over buitenlanders



1.4 Gevoelens van veiligheid en vertrouwen

Mensen zijn betrouwbaar

Toen de stedelingen werd gevraagd of zij meenden dat de meeste mensen in hun stad doorgaans betrouwbaar waren, was er opnieuw een grote variatie. Aalborg was koploper met een groep van 34 % respondenten die het er *zeer* mee eens was en een groep van 56 % die het er *tamelijk* mee eens was; slechts 6 % in Aalborg was het ermee oneens dat de meeste mensen betrouwbaar waren. Istanbul sloot de ranglijst met resultaten die bijna het spiegelbeeld vormden van de Aalborgse resultaten: 59 % van de mensen woonachtig in Istanbul was het er *zeer* mee oneens en 26 % was het er *tamelijk* mee oneens dat de meeste van hun medeburgers betrouwbaar waren – slechts 14 % was het met de uitspraak eens.

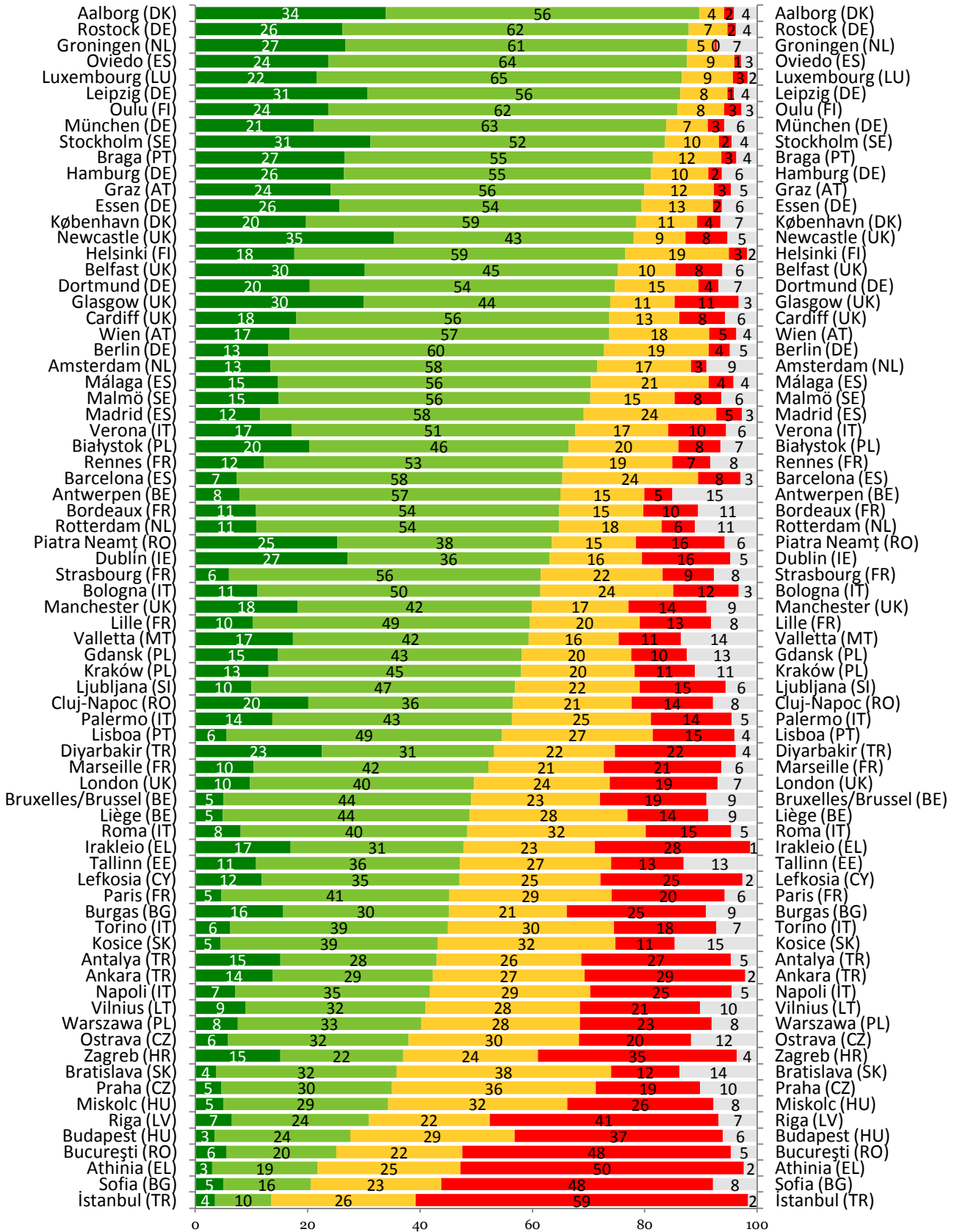
Een zeer hoge graad van vertrouwen werd ook gemeten in Rostock, Groningen en Oviedo; in deze drie steden was 88% van de respondenten het ermee eens dat de meeste mensen in hun stad doorgaans betrouwbaar waren. Niettemin was zelfs in die steden slechts ongeveer een kwart van de respondenten het *zeer* eens met de uitspraak (24 %-27 %). Het grootste aandeel “zeer mee eens”-antwoorden was te vinden in Aalborg (zie eerder), Newcastle, Belfast, Glasgow, Stockholm en Leipzig (30 %-35 %).

In ongeveer een derde van de steden was minder dan de helft van de ondervraagden het er *tamelijk* of *zeer* mee eens dat de meeste van hun medeburgers betrouwbaar waren. Diverse hoofdsteden van Oost-Europese landen voegden zich bij Istanbul onderaan de ranglijst: Sofia, Boekarest, Boedapest, Riga, Praag, Bratislava, Zagreb en Warschau. In deze hoofdsteden was 21 % tot 41 % van de respondenten het ermee eens dat de meeste mensen in hun stad doorgaans betrouwbaar waren; ten minste de helft van de respondenten dacht echter het tegenovergestelde (tussen de 50 % en 71 %). Andere steden waar ten minste de helft van de ondervraagden het met deze uitspraak oneens was, waren Napels, Athene, Heraklion, Miskolc, Ostrava, Nicosia, Ankara en Antalya (tussen de 50 % en 75 %).

Eerder werd vermeld dat Newcastle het grootste aandeel “zeer mee eens”-antwoorden had: 35 %. Het grootste “zeer mee oneens”-aandeel was echter bijna dubbel zo groot: 59 % van de respondenten in Istanbul was het er *zeer mee oneens* dat de meeste van hun medeburgers betrouwbaar waren. In Sofia, Boekarest en Athene zei circa de helft van de respondenten het er *zeer mee oneens* te zijn (48%-50%).

Over het algemeen kunnen de mensen in de stad vertrouwd worden

■ Zeer mee eens ■ Tamelijk mee eens ■ Tamelijk mee oneens ■ Zeer mee oneens ■ WN/GA



Q2. Ik zal u een aantal uitspraken voorlezen. Kunt u mij zeggen of u het met ieder van deze uitspraken zeer eens bent, tamelijk mee eens bent, tamelijk mee oneens bent of zeer mee oneens bent?

Base: alle respondenten, % per stad

Veiligheidsgevoel in de stad

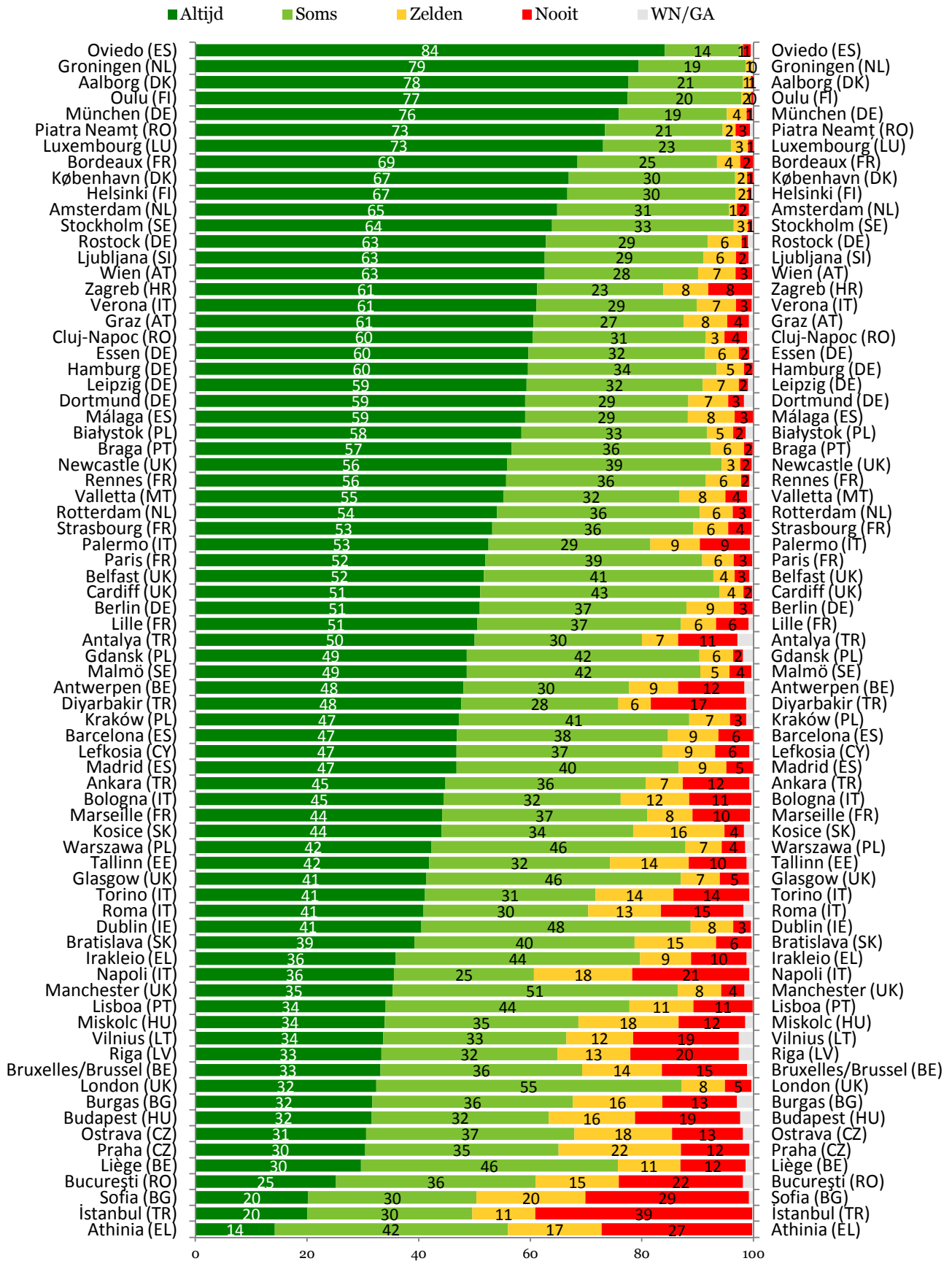
Het aandeel respondenten dat zei zich *altijd* veilig te voelen in hun stad, was het grootst in Oviedo (84 %). Andere steden waar de respondenten meer geneigd waren te antwoorden dat zij zich *altijd* veilig voelden in hun stad, waren Groningen (79 %), Aalborg (78 %), Oulu (77 %), München (76 %), Piatra Neamt en Luxemburg (beide 73 %). Niet meer dan 1 op de 20 respondenten in de bovengenoemde steden voelde zich *zelden* of *nooit* veilig in de stad (tussen de 1 % en 5 %).

Evenzo voelde ongeveer twee derde van de respondenten in de meeste andere geënquêteerde steden in de Scandinavische landen (zoals Kopenhagen en Helsinki) zich *altijd* veilig in hun stad (tussen de 64 % en 67 %), terwijl dit bij minder dan 1 op de 20 respondenten *zelden* of *nooit* het geval was (3%-4%). Er is echter één uitzondering hierop: slechts de helft (49 %) van de respondenten in Malmö zei zich *altijd* veilig te voelen en een tiende (9 %) *zelden* of *nooit*. Het huidige resultaat van die stad is echter een verbetering met 15 procentpunten ten opzichte van 2006; in dat jaar zei slechts 34 % van de respondenten in Malmö zich *altijd* veilig te voelen in hun stad (zie grafiek in bijlage 1).

Dit overheersende gevoel van veiligheid stond in scherp contrast met de resultaten van steden in de onderste regionen van deze ranglijst; daar antwoordden minder dan 4 op de 10 respondenten dat zij zich *altijd* veilig voelden in hun stad – zo koos 34 % van de ondervraagden in Lissabon, Miskolc en Vilnius “altijd” als antwoord. De ondervraagden in Athene, Istanbul, Sofia en Boekarest waren het minst geneigd te zeggen dat zij zich *altijd* veilig voelden in hun stad (tussen de 14 % en 25 %). In Istanbul en Sofia zei circa de helft van de ondervraagden zich *zelden* of *nooit* veilig te voelen in hun stad; dit aandeel was in Athene en Boekarest iets kleiner (respectievelijk 44 % en 37 %).

De puntgrafiek hierna toont een sterke correlatie tussen het aandeel respondenten dat het ermee eens was dat de meeste van hun medeburgers betrouwbaar waren en het aandeel respondenten dat zich *altijd* veilig voelde in hun stad. Anders gezegd, steden waar een grote meerderheid meende dat de meeste mensen in hun stad betrouwbaar waren, werden ook gekenmerkt door een groot aandeel respondenten dat zich altijd veilig voelde in hun stad. Tot deze groep behoorden Oviedo, Luxemburg en Stockholm. Er waren niettemin enkele buitenbeentjes die het vermelden waard zijn: hoewel Brussel, Luik, Londen, Manchester en Lissabon gemiddelde scores hadden voor het aandeel respondenten dat medeburgers doorgaans vertrouwde (tussen de 49 % en 60 %), behoorden hun respondenten tot degenen die het minst geneigd waren te antwoorden dat zij zich *altijd* veilig voelden in hun stad (tussen de 30 % en 35 %).

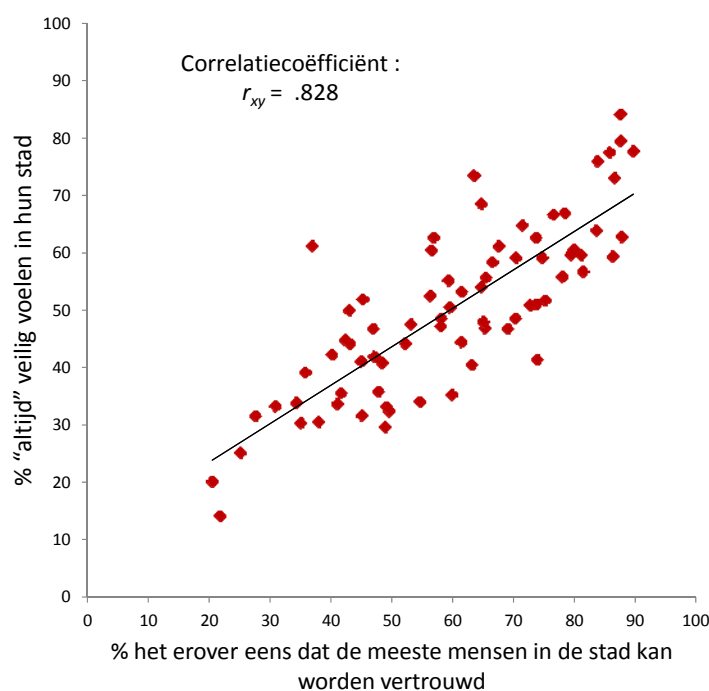
De respondenten voelen zich veilig in de stad



Q3. Kunt u mij over ieder van de volgende uitspraken vertellen of dit u altijd, soms, zelden of nooit overkomt?

Base: alle respondenten, % per stad

Correlatie tussen “vertrouwen in mensen” en “zich veilig voelen in de stad”



Veiligheidsgevoel in eigen buurt

Het is niet verrassend dat er een sterke correlatie werd vastgesteld tussen een meer algemeen veiligheidsgevoel (in de stad – besproken in het vorige onderdeel) en het meer specifieke veiligheidsgevoel in eigen buurt (correlatiecoëfficiënt .897). Daarnaast toont de puntgrafiek hierna dat respondenten in alle steden in dit onderzoek meer geneigd waren te zeggen dat zij zich *altijd* veilig voelden in hun buurt dan te antwoorden dat zij zich *altijd* veilig voelden in hun stad (in het algemeen).

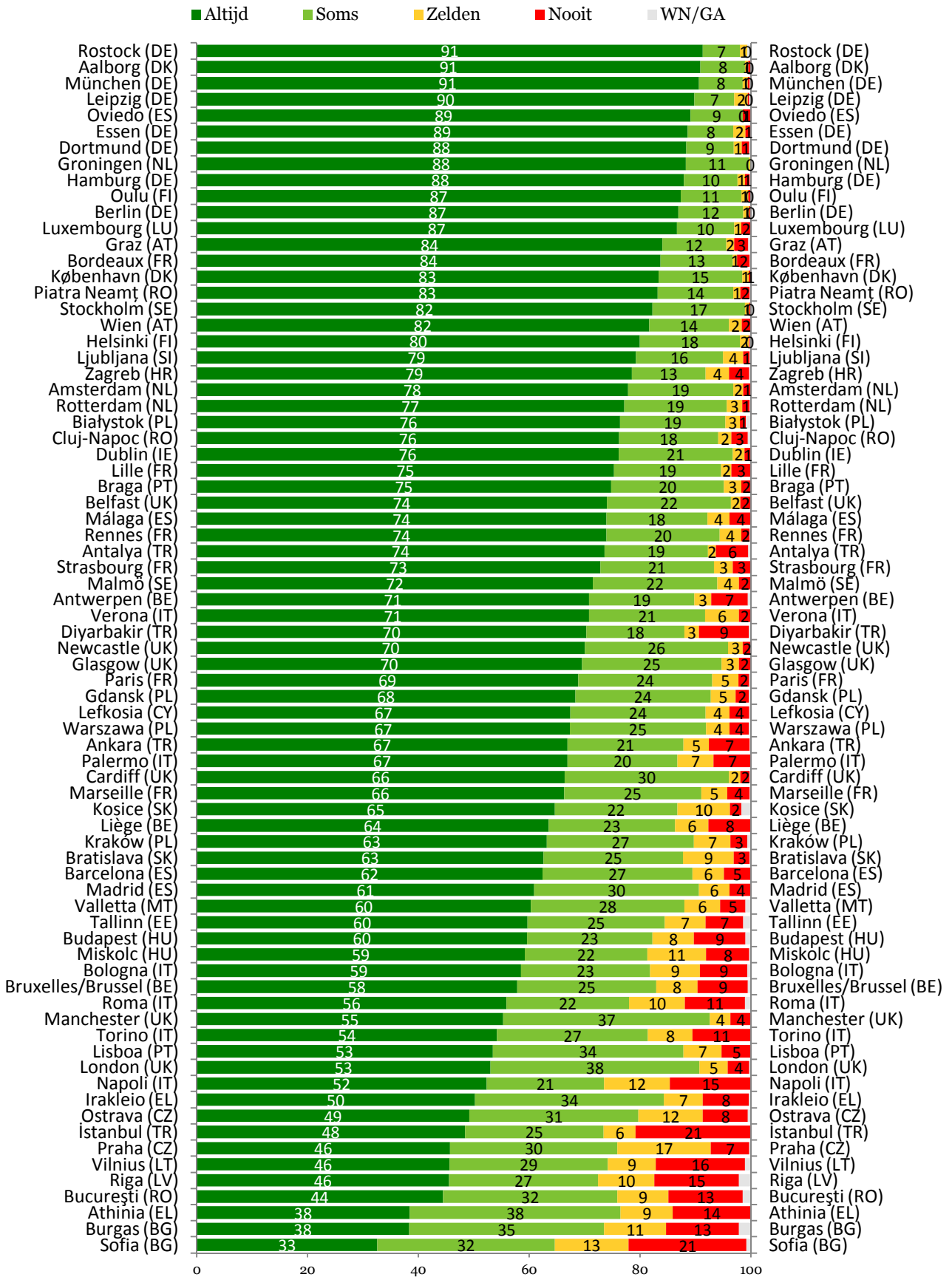
In 65 steden koos een meerderheid van de ondervraagden “altijd” als antwoord op de vraag hoe vaak zij zich veilig voelden in hun buurt – variërend van 52 % in Napels tot 91 % in München, Aalborg en Rostock. In de overige 10 steden zei niet meer dan de helft van de ondervraagden zich *altijd* veilig te voelen in hun buurt, terwijl 15 % tot 34 % van hen zich *zelden* of zelfs *nooit* veilig voelde.

Elk van de Duitse steden in dit onderzoek werd hoog in de ranglijst geplaatst, waar circa 9 op de 10 respondenten zich *altijd* veilig voelden in hun buurt: 91 % van de ondervraagden in Rostock en München, 90 % in Leipzig, 89 % in Essen, 88 % in Dortmund en Hamburg en 87 % in Berlijn voelden zich *altijd* veilig in de buurt waar zij woonden. Andere steden die tot deze groep behoorden, waren Aalborg (91 %), Oviedo (89 %), Groningen (88 %), Oulu en Luxemburg (beide 87 %).

Anderzijds waren de in Sofia woonachtige respondenten het meest geneigd te antwoorden dat zij zich *zelden* of *nooit* veilig voelden in hun buurt (13 % “zelden” en 21 % “nooit”). In Athene, Burgas, Boekarest, Riga, Vilnius, Praag, Istanbul en Napels voelde meer dan een vijfde van de ondervraagden zich *zelden* of *nooit* veilig in de buurt waar zij woonden (22 %-27 %). Terwijl in de meeste van de voornoemde steden het aandeel respondenten dat zich *altijd* veilig voelde in hun buurt in de periode 2006-2009 is gedaald, vertegenwoordigt het huidige resultaat voor Napels een verbetering met 21 procentpunten ten opzichte van 2006 (31 % in 2006 tgv. 52 % in 2009).

Andere steden die een stijging hebben gezien in het aandeel ondervraagden dat zich *altijd* veilig voelde in eigen buurt, zijn onder meer de Duitse steden (bv. Berlijn: +21 procentpunten; Essen: +16; München: +8), Gdansk (+18) en Dublin (+15).

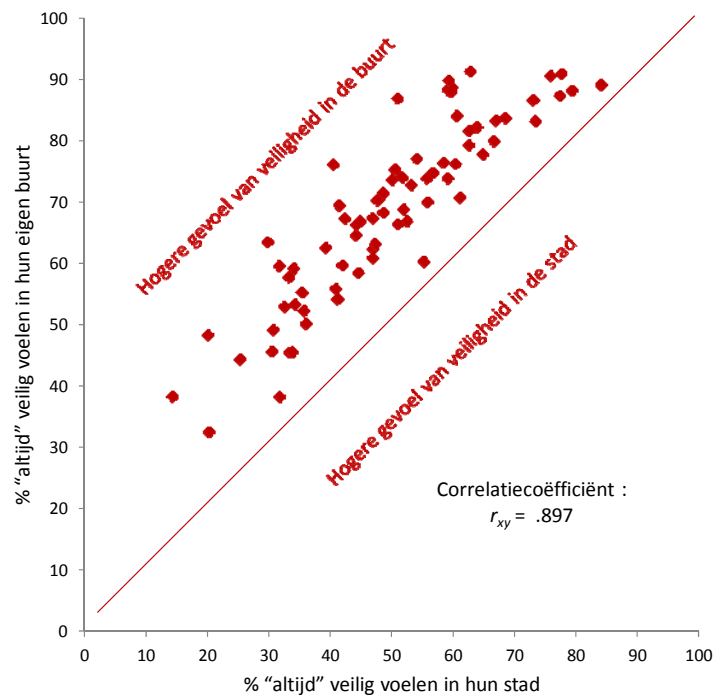
De respondenten voelen zich veilig in hun buurt



Q3. Kunt u mij over ieder van de volgende uitspraken vertellen of dit u altijd, soms, zelden of nooit overkomt?

Base: alle respondenten, % per stad

Correlatie tussen veiligheidsgevoel in steden en in buurten



1.5 De belangrijkste problemen van steden

De grafiek op pagina 30 toont – voor elke stad – de opvattingen van respondenten over wat de drie belangrijkste kwesties voor hun stad waren, gekozen uit een lijst van 10 potentiële problemen (bv. huisvestingscondities, banen scheppen/werkeloosheid verminderen, onderwijs, veiligheid in de stad en luchtvervuiling).

Een eerste blik leert dat “banen scheppen/werkeloosheid verminderen”, “kwaliteit/beschikbaarheid van gezondheidszorg” en “onderwijs” in het merendeel van de steden tot de drie belangrijkste problemen behoorden.

In 64 (van de 75) steden was **banen scheppen/werkeloosheid verminderen** een van de drie belangrijkste problemen waarmee de steden van de respondenten geconfronteerd werden. In deze steden varieerde het aandeel respondenten dat dit probleem selecteerde, van 33 % in Kopenhagen tot 78 % in Miskolc. In Napels, Malaga, Rostock, Bialystok en Braga selecteerde 70 % tot 73 % van de respondenten dit probleem – er zij opgemerkt dat de respondenten in deze steden behoorden tot degenen die er het minste mee eens waren dat het gemakkelijk was een goede baan te vinden in hun stad (zie punt 1.1).

De noodzaak tot het verbeteren van de kwaliteit/beschikbaarheid van **gezondheidszorg** dook bij 54 steden op als een van de drie belangrijkste problemen; de respondenten in Lissabon, Braga, Dublin, Helsinki en Oulu waren het meest geneigd deze kwestie te kiezen (tussen de 62 % en 67 %). **Onderwijs en opleiding** werd in 39 steden gekozen als een van de belangrijkste kwesties; de respondenten in Diyarbakir, Berlijn, Hamburg en Belfast waren het meest geneigd deze uitdaging voor hun stad te vermelden (tussen de 58 % en 61 %).

Eerder werd opgemerkt dat de respondenten in Parijs en Luxemburg tot degenen behoorden die het meest geneigd waren te denken dat een redelijk geprijsde woning in hun stad moeilijk te vinden was. Het is dan ook niet verrassend dat **de beschikbaarheid van goede woningen** door inwoners van die steden ook als een van de drie belangrijkste problemen werd genoemd (respectievelijk 51 % en 39 %).

Andere steden waar de kwestie “huisvestingscondities” tot de belangrijkste problemen werd gerekend, waren Bordeaux, Stockholm, Ljubljana en Zagreb (tussen de 31 % en 41 %).

Eerder in dit hoofdstuk (punt 1.4) werden de gevoelens van veiligheid en vertrouwen in Europese steden besproken – deze resultaten vertoonden een grote variatie tussen de steden. Een soortgelijke ongelijkheid was ook zichtbaar bij het aandeel respondenten dat **veiligheid in de stad** als prioritaire kwestie voor hun stad selecteerde; deze kwestie was in 23 steden een van de drie belangrijkste problemen. Het aandeel dat “veiligheid in de stad” selecteerde, varieerde van 27 % in Kosice tot 52 % in Rotterdam.

Andere regelmatig vermelde kwesties waren luchtvervuiling, wegeninfrastructuur en openbaar vervoer. Het probleem van de **luchtvervuiling** verscheen bij 21 steden in de top drie van meest vermelde problemen; de respondenten in Burgas, Sofia en Ostrava waren het meest geneigd deze kwestie te selecteren (tussen de 55 % en 63 %). **Wegeninfrastructuur** werd in 11 steden gekozen als een de voornaamste problemen, terwijl **openbaar vervoer** in vier steden in de top drie van belangrijkste problemen opdook. Een problematische wegeninfrastructuur werd het vaakst genoemd door respondenten in Sofia (51 %) en in de geënquêteerde Poolse steden: Gdansk (49 %), Krakau (45 %), Warschau (44 %) en Bialystok (38 %). De respondenten in Nicosia waren het meest geneigd openbaar vervoer als een van de belangrijkste problemen van hun stad te kiezen – 45 % van de respondenten. Elk van deze onderwerpen zal in de volgende hoofdstukken nader worden besproken.

Percepties van de belangrijkste problemen van steden (drie vaakst genoemde kwesties)

Antwerpen (BE)	Veiligheid in de stad 47	Wegen 30	Luchtvervuiling 30	Málaga (ES)	Banen scheppen 72	Gezondheidszorg 45	Onderwijs 39	Budapest (HU)	Banen scheppen 50	Gezondheidszorg 46	Luchtvervuiling 39	Malmö (SE)	Banen scheppen 54	Gezondheidszorg 46	Veiligheid in de stad 38
Bruxelles/Brussel (BE)	Veiligheid in de stad 45	Banen scheppen 37	Onderwijs 35	Oviedo (ES)	Banen scheppen 65	Gezondheidszorg 48	Onderwijs 40	Miskolc (HU)	Banen scheppen 78	Veiligheid in de stad 49	Gezondheidszorg 40	Stockholm (SE)	Huisvesting 41	Banen scheppen 40	Gezondheidszorg 40
Liège (BE)	Veiligheid in de stad 50	Banen scheppen 43	Luchtvervuiling 33	Bordeaux (FR)	Banen scheppen 52	Huisvesting 37	Gezondheidszorg 36	Valletta (MT)	Luchtvervuiling 45	Gezondheidszorg 37	Wegen 31	Belfast (UK)	Onderwijs 58	Gezondheidszorg 57	Banen scheppen 52
Ostrava (CZ)	Luchtvervuiling 55	Banen scheppen 40	Veiligheid in de stad 32	Lille (FR)	Banen scheppen 51	Veiligheid in de stad 39	Gezondheidszorg 37	Amsterdam (NL)	Onderwijs 46	Veiligheid in de stad 39	Gezondheidszorg 38	Cardiff (UK)	Gezondheidszorg 55	Onderwijs 49	Banen scheppen 46
Praha (CZ)	Luchtvervuiling 43	Lawaai 38	Veiligheid in de stad 34	Marseille (FR)	Banen scheppen 50	Veiligheid in de stad 38	Onderwijs 34	Groningen (NL)	Onderwijs 44	Banen scheppen 41	Gezondheidszorg 40	Glasgow (UK)	Gezondheidszorg 53	Onderwijs 51	Banen scheppen 47
Aalborg (DK)	Gezondheidszorg 49	Onderwijs 47	Banen scheppen 40	Paris (FR)	Huisvesting 51	Banen scheppen 41	Onderwijs 36	Rotterdam (NL)	Veiligheid in de stad 52	Onderwijs 41	Gezondheidszorg 38	London (UK)	Gezondheidszorg 49	Onderwijs 44	Banen scheppen 42
Kopenhagen (DK)	Gezondheidszorg 39	Onderwijs 38	Banen scheppen 33	Rennes (FR)	Banen scheppen 51	Onderwijs 42	Gezondheidszorg 35	Wien (AT)	Onderwijs 48	Banen scheppen 46	Veiligheid in de stad 45	Manchester (UK)	Onderwijs 47	Gezondheidszorg 46	Banen scheppen 44
Berlin (DE)	Banen scheppen 68	Onderwijs 59	Veiligheid in de stad 34	Strasbourg (FR)	Banen scheppen 47	Luchtvervuiling 44	Onderwijs 39	Graz (AT)	Banen scheppen 41	Onderwijs 41	Luchtvervuiling 38	Newcastle (UK)	Gezondheidszorg 53	Banen scheppen 52	Onderwijs 50
Dortmund (DE)	Banen scheppen 66	Onderwijs 51	Wegen 31	Dublin (IE)	Banen scheppen 63	Gezondheidszorg 63	Onderwijs 48	Białystok (PL)	Banen scheppen 71	Gezondheidszorg 60	Wegen 38	Burgas (BG)	Luchtvervuiling 63	Gezondheidszorg 51	Banen scheppen 39
Essen (DE)	Banen scheppen 60	Onderwijs 51	Gezondheidszorg 29	Bologna (IT)	Banen scheppen 42	Luchtvervuiling 38	Veiligheid in de stad 37	Gdańsk (PL)	Gezondheidszorg 52	Wegen 49	Banen scheppen 44	Sofia (BG)	Luchtvervuiling 56	Wegen 51	Gezondheidszorg 38
Hamburg (DE)	Onderwijs 59	Banen scheppen 52	Veiligheid in de stad 35	Napoli (IT)	Banen scheppen 73	Luchtvervuiling 39	Gezondheidszorg 35	Kraków (PL)	Gezondheidszorg 53	Wegen 45	Banen scheppen 43	Zagreb (HR)	Banen scheppen 67	Gezondheidszorg 47	Huisvesting 31
Leipzig (DE)	Banen scheppen 69	Onderwijs 50	Wegen 31	Palermo (IT)	Banen scheppen 62	Luchtvervuiling 38	Gezondheidszorg 36	Warszawa (PL)	Gezondheidszorg 56	Wegen 44	Openbaar vervoer 38	București (RO)	Gezondheidszorg 55	Onderwijs 37	Luchtvervuiling 37
München (DE)	Onderwijs 50	Banen scheppen 43	Veiligheid in de stad 34	Roma (IT)	Banen scheppen 49	Luchtvervuiling 39	Openbaar vervoer 33	Braga (PT)	Banen scheppen 70	Gezondheidszorg 67	Onderwijs 43	Cluj-Napoc (RO)	Banen scheppen 52	Gezondheidszorg 52	Onderwijs 34
Rostock (DE)	Banen scheppen 72	Onderwijs 51	Gezondheidszorg 36	Torino (IT)	Banen scheppen 62	Luchtvervuiling 39	Veiligheid in de stad 37	Lisboa (PT)	Gezondheidszorg 62	Banen scheppen 51	Veiligheid in de stad 37	Piatra Neamț (RO)	Banen scheppen 64	Gezondheidszorg 59	Onderwijs 32
Tallinn (EE)	Banen scheppen 55	Gezondheidszorg 44	Sociale voorzieningen 34	Verona (IT)	Luchtvervuiling 48	Banen scheppen 42	Veiligheid in de stad 29	Ljubljana (SI)	Gezondheidszorg 45	Banen scheppen 45	Huisvesting 33	Ankara (TR)	Gezondheidszorg 53	Onderwijs 52	Banen scheppen 44
Athina (EL)	Gezondheidszorg 52	Luchtvervuiling 47	Banen scheppen 38	Lefkosia (CY)	Openbaar vervoer 45	Gezondheidszorg 44	Luchtvervuiling 35	Bratislava (SK)	Wegen 30	Luchtvervuiling 30	Gezondheidszorg 29	Antalya (TR)	Gezondheidszorg 51	Onderwijs 50	Banen scheppen 35
Irakleio (EL)	Wegen 45	Gezondheidszorg 44	Banen scheppen 39	Riga (LV)	Banen scheppen 69	Gezondheidszorg 59	Sociale... 38	Kosice (SK)	Banen scheppen 44	Veiligheid in de stad 27	Luchtvervuiling 23	Diyarbakir (TR)	Onderwijs 61	Banen scheppen 61	Gezondheidszorg 52
Barcelona (ES)	Banen scheppen 54	Gezondheidszorg 46	Veiligheid in de stad 41	Vilnius (LT)	Banen scheppen 53	Gezondheidszorg 46	Veiligheid in de stad 31	Helsinki (FI)	Gezondheidszorg 66	Onderwijs 46	Openbaar vervoer 40	Istanbul (TR)	Gezondheidszorg 50	Banen scheppen 48	Onderwijs 47
Madrid (ES)	Banen scheppen 59	Gezondheidszorg 48	Veiligheid in de stad 37	Luxembourg (LU)	Onderwijs 47	Banen scheppen 44	Huisvesting 39	Oulu (FI)	Gezondheidszorg 64	Banen scheppen 59	Onderwijs 53				

Q5. Welk van de volgende kwesties zijn de drie belangrijkste voor uw stad?

Base: alle respondenten, % per stad

2. Vervuiling en klimaatverandering

2.1 Schone en gezonde steden

Luchtkwaliteit en luchtvervuiling

In het vorige hoofdstuk werd vermeld dat luchtvervuiling in 21 steden tot de drie belangrijkste problemen werd gerekend. Zo was luchtvervuiling voor 56 % van de respondenten in Sofia, 47 % in Athene, 39 % in Boedapest en 37 % in Boekarest een van de belangrijkste problemen van hun stad. De respondenten in die vier steden waren ook het meest geneigd het *tamelijk* of *zeer* eens te zijn met de uitspraak dat “luchtvervuiling een groot probleem was in hun stad” (tussen de 92 % en 96 %). In Athene en Boekarest waren meer dan 8 op de 10 respondenten het *zeer* eens met die uitspraak (respectievelijk 88 % en 83 %).

Alle Italiaanse steden in dit onderzoek waren onderaan de ranglijst te vinden met een grote meerderheid van respondenten die het er *tamelijk* of *zeer* mee eens was dat luchtvervuiling een groot probleem was in hun stad: 89 % van de ondervraagden in Rome, 86 % in Napels, 84 % in Bologna, 83 % in Turijn en 82 % in Palermo en Verona.

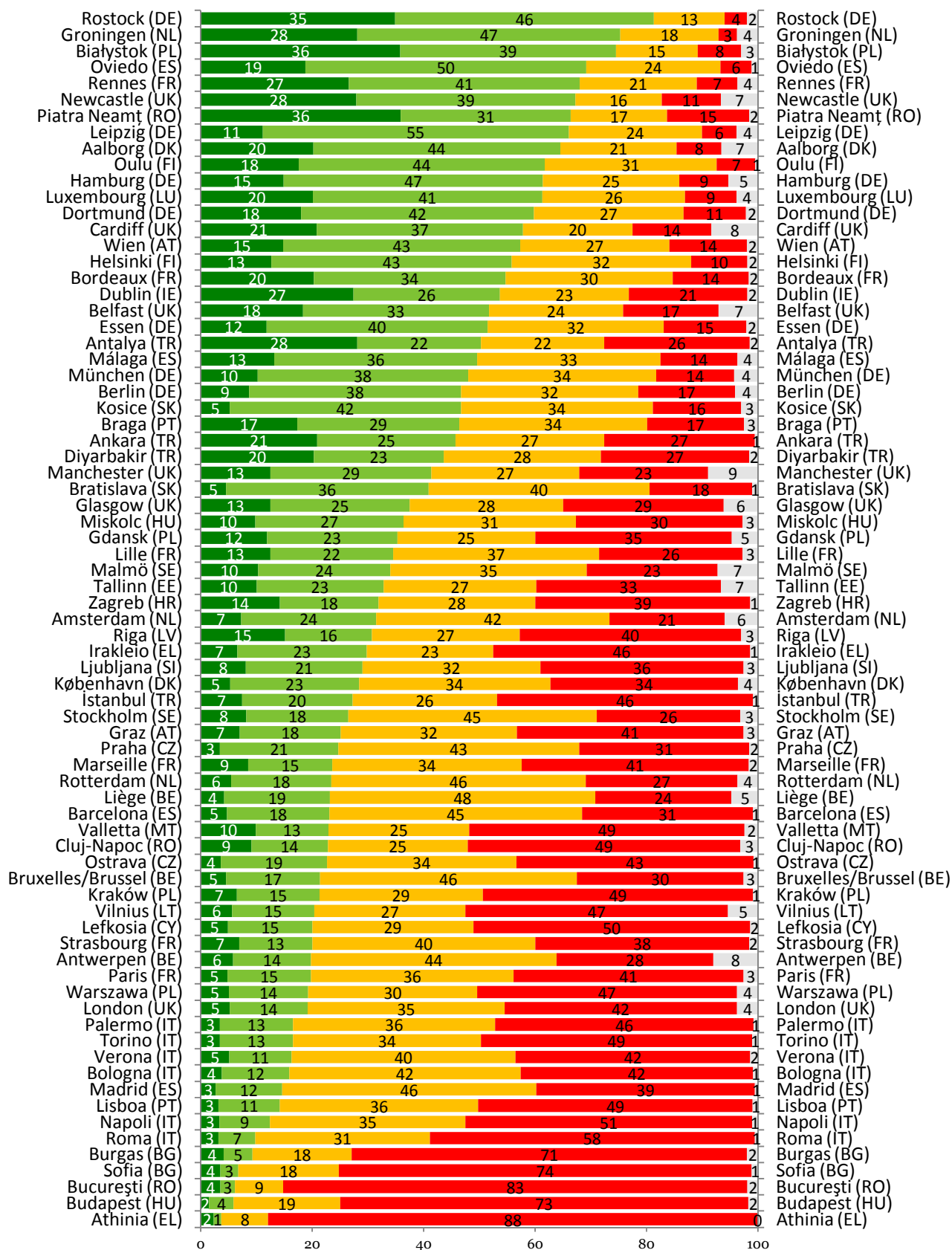
Vele steden in het onderste kwart van de ranglijst waren hoofdsteden en/of grote steden (met ten minste 500 000 inwoners). Verscheidene van deze steden zijn in de voorgaande alinea's opgesomd (Athene, Boedapest, Rome, Napels, enz.), maar de lijst omvatte ook steden als Warschau, Parijs, Lissabon en Londen. De opvallendste uitzondering onder deze laaggeplaatste steden was Burgas, een stad met minder dan 250 000 inwoners, waar evenwel ongeveer 9 op de 10 respondenten meenden dat luchtvervuiling een groot probleem was (18 % “tamelijk mee eens” en 71 % “zeer mee eens”).

Alle steden waar de inwoners het minst geneigd waren te denken dat luchtvervuiling een ernstig probleem vormde voor hun stad, hadden minder dan 500 000 inwoners. De respondenten in Rostock, gevolgd door de respondenten in Groningen en Bialystok, waren het vaakst het ermee oneens dat luchtvervuiling een probleem was (81 % in Rostock en 75 % in Groningen en Bialystok). In Oviedo, Rennes, Newcastle, Piatra Neamt, Leipzig en Aalborg was ongeveer twee derde van de respondenten het *tamelijk* of *zeer* mee oneens dat luchtvervuiling een probleem was (tussen de 64 % en 69 %).

Een vergelijking met de resultaten van de vorige belevingsenquête leert dat vele steden – naar de mening van de inwoners – hun luchtkwaliteit in de afgelopen drie jaar hebben verbeterd. Zo was in 2006 slechts 6 % van de respondenten in Valletta het ermee oneens dat luchtvervuiling een probleem was in hun stad en dit aandeel is in 2009 gestegen tot 23 %. De tegenovergestelde trend (d.w.z. een daling in de positieve perceptie van luchtkwaliteit) werd vastgesteld in een minderheid van de steden in dit onderzoek: bijvoorbeeld in Stockholm (-16 procentpunten), Malmö (-16), Ostrava (-11) en Boedapest (-10). Voor nadere bijzonderheden over het laatste zie grafiek in bijlage 1.

Luchtvervuiling is een groot probleem

■ Zeer mee oneens ■ Tamelijk mee oneens ■ Tamelijk mee eens ■ Zeer mee eens ■ WN/GA



Q2. Ik zal u een aantal uitspraken voorlezen. Kunt u mij zeggen of u het met ieder van deze uitspraken zeer eens bent, tamelijk mee eens bent, tamelijk mee oneens bent of zeer mee oneens bent?

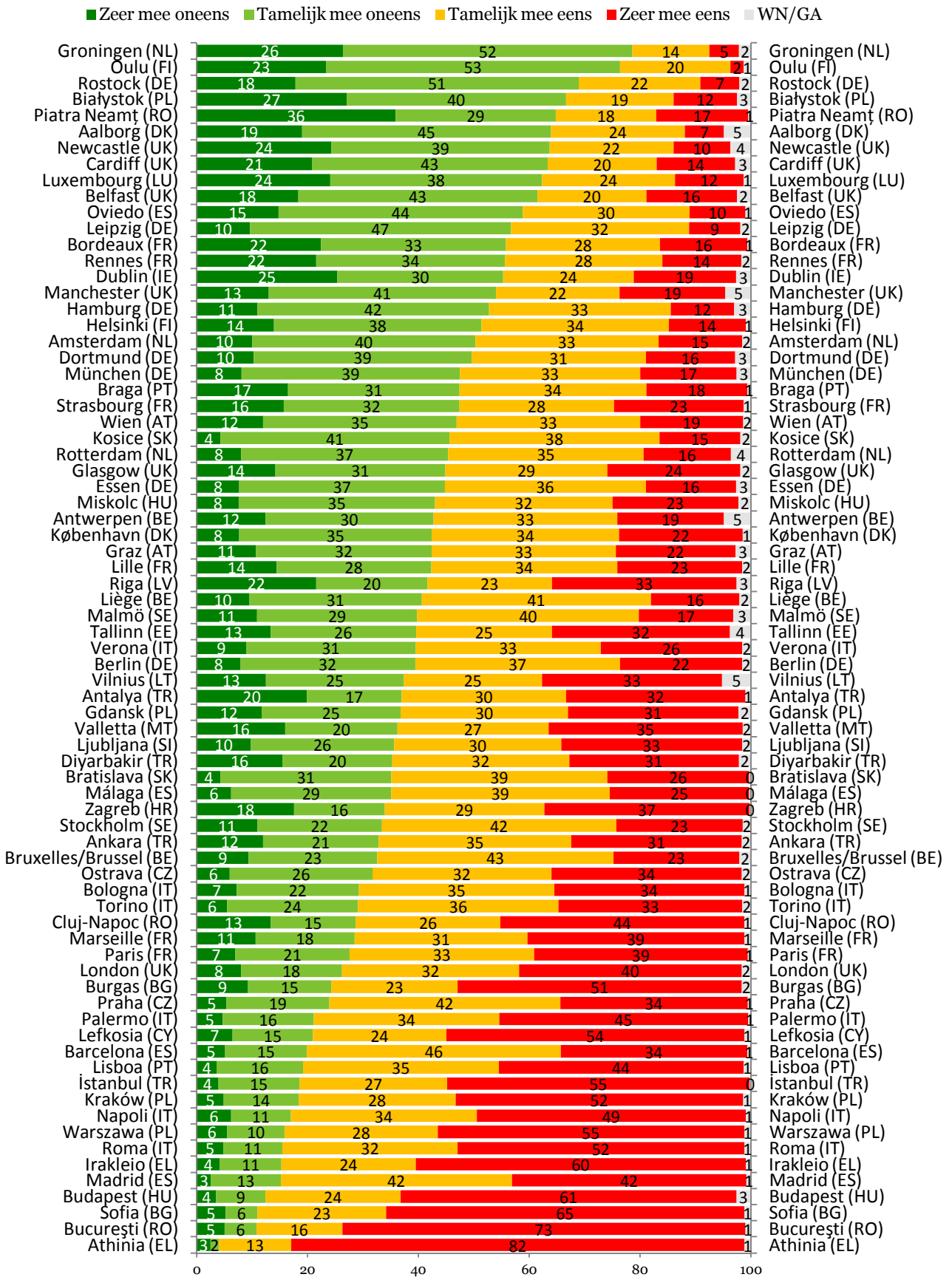
Base: alle respondenten, % per stad

Lawaai is een groot probleem

Meer dan drie kwart van de respondenten in Groningen en Oulu was het oneens met de uitspraak dat lawaai een groot probleem was in hun stad (respectievelijk 78 % en 76 %); slechts ongeveer een vijfde van de respondenten in deze steden was het over deze kwestie eens (respectievelijk 19 % en 22 %). Niettemin was in de meeste andere steden meer dan de helft van de respondenten het ermee eens dat lawaai een groot probleem was in hun stad – dit aandeel varieerde van 51 % in Rotterdam en Straatsburg tot 95 % in Athene.

De puntgrafiek hierna toont een sterke correlatie tussen de groepen respondenten die het ermee oneens waren dat *luchtvervuiling* een groot probleem was in hun stad en de groepen die het ermee oneens waren dat *lawaai* een groot probleem was. Evenzo behoorden de respondenten in Athene, Boekarest, Sofia en Boedapest niet alleen tot degenen die het meest geneigd waren het ermee eens te zijn dat luchtvervuiling een groot probleem was in hun stad, maar ook tot degenen die vonden dat lawaai een probleem was; in deze steden was 85 % tot 95 % van de respondenten het *tamelijk* of *zeer* eens met de uitspraak dat lawaai een groot probleem was. Bovendien waren ten minste 6 op de 10 respondenten in deze vier steden het *zeer* eens over het lawaai (tussen de 61 % en 82 %).

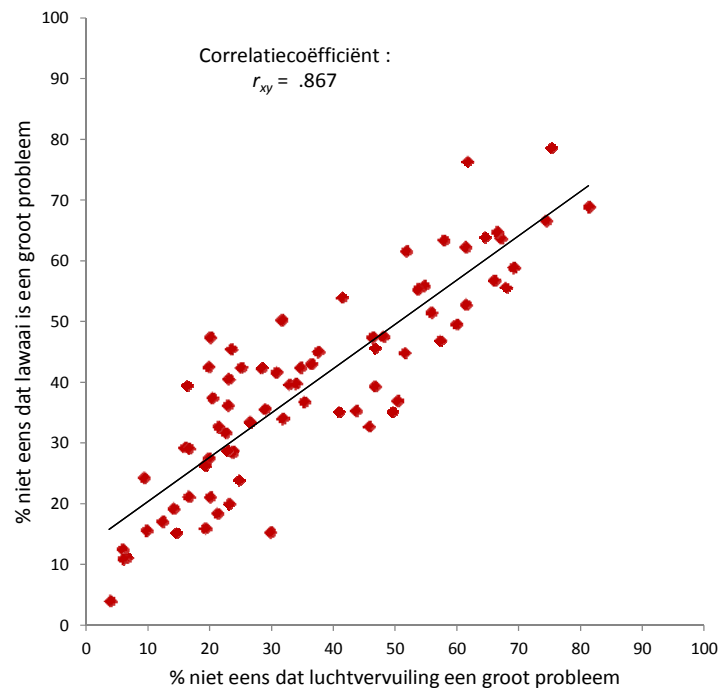
Lawaai is een groot probleem



Q2. Ik zal u een aantal uitspraken voorlezen. Kunt u mij zeggen of u het met ieder van deze uitspraken zeer eens bent, tamelijk mee eens bent, tamelijk mee oneens bent of zeer mee oneens bent?

Base: alle respondenten, % per stad

Correlatie tussen “luchtvervuiling” en “lawaai”



Schone steden

Niet alleen was er een hoge correlatie tussen de groepen respondenten die het ermee oneens waren dat luchtvervuiling en geluidshinder grote problemen waren in hun stad, maar ook tussen degenen die het ermee oneens waren dat luchtvervuiling een probleem was en degenen die het ermee eens waren dat zij in een schone stad woonden (correlatiecoëfficiënt .694).

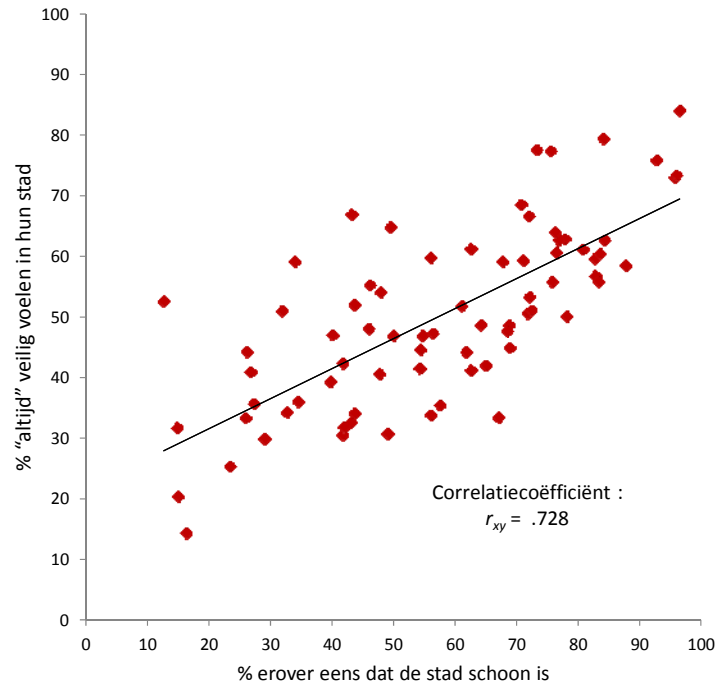
In Oviedo, Piatra Neamt en Luxemburg waren nagenoeg alle respondenten het ermee eens dat zij in een schone stad woonden (96 %-97 %). In meer dan een derde van de geënquêteerde steden was echter minder dan de helft van de respondenten het ermee eens dat hun stad schoon was. De kleinste groepen waren te zien in Palermo, Boedapest, Sofia en Athene: minder dan een zesde van de ondervraagden in die steden was het er *tamelijk* of *zeer* mee eens dat zij in een schone stad woonden (tussen de 13 % en 17 %). Bijna 6 op de 10 respondenten in Palermo, Sofia en Athene waren het er *zeer mee oneens* dat hun stad schoon was (58 %-59 %).

Zoals bij de resultaten voor luchtvervuiling en geluidshinder leken de meeste steden in de afgelopen paar jaar vooruitgang te hebben geboekt op het gebied van het schoonhouden van hun stad. Bijvoorbeeld, terwijl uit de resultaten van de vorige belevingsenquête blijkt dat minder dan een tiende van de respondenten in Marseille of Napels het ermee eens was dat hun stad schoon was, nam dit aandeel in 2009 tot iets meer dan een kwart toe (26 %-27 %). Er zij op gewezen dat de respondenten in Malmö en Stockholm nu eveneens meer geneigd waren het ermee eens te zijn dat zij in een schone stad woonden (+22 en +23 procentpunten in vergelijking met 2006), ofschoon zij een verslechtering in de luchtkwaliteit en een stijging van de geluidshinder hadden gezien in diezelfde periode.

Athene, Palermo en Brussel waren de grootste uitzonderingen op deze positieve trend. In deze steden is het aandeel respondenten dat het ermee eens was dat hun stad schoon was, gedaald met ten minste 12 procentpunten. Zo waren in 2006 3 op de 10 ondervraagden in Athene het ermee eens dat zij in een schone stad woonden, terwijl dit aandeel in 2009 daalde tot 16 % (-14 procentpunten). Zie de grafiek in bijlage 1 voor meer informatie.

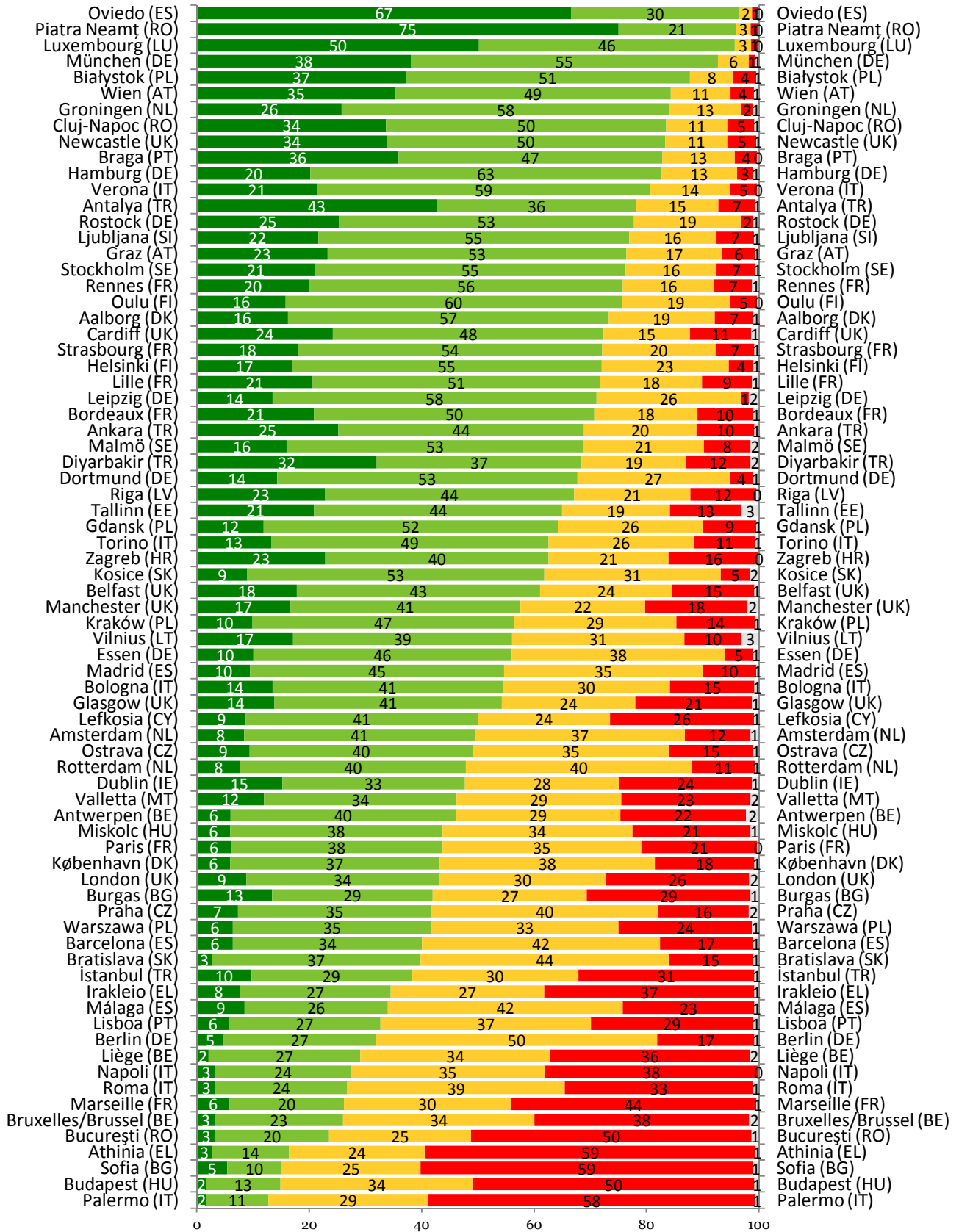
Interessant is dat steden die door hun inwoners als schoon werden beschreven, ook de steden waren waar een groter aandeel zich *altijd* veilig voelde – zoals geïllustreerd in de puntgrafiek hierna. Bijvoorbeeld, meer dan 9 op de 10 respondenten in Piatra Neamt, Luxemburg en München waren het ermee eens dat zij in een schone stad woonden en ongeveer drie kwart van hen voelde zich er *altijd* veilig. Evenzo beschreef minder dan een zesde van de respondenten in Athene en Sofia hun stad als schoon en slechts een iets groter aandeel – ongeveer een vijfde – voelde zich *altijd* veilig in die stad.

Correlatie tussen “een schone stad” en “veiligheidsgevoel”



De stad is schoon

■ Zeer mee eens ■ Tamelijk mee eens ■ Tamelijk mee oneens ■ Zeer mee oneens ■ WN/GA



Q2. Ik zal u een aantal uitspraken voorlezen. Kunt u mij zeggen of u het met ieder van deze uitspraken zeer eens bent, tamelijk mee eens bent, tamelijk mee oneens bent of zeer mee oneens bent?

Base: alle respondenten, % per stad

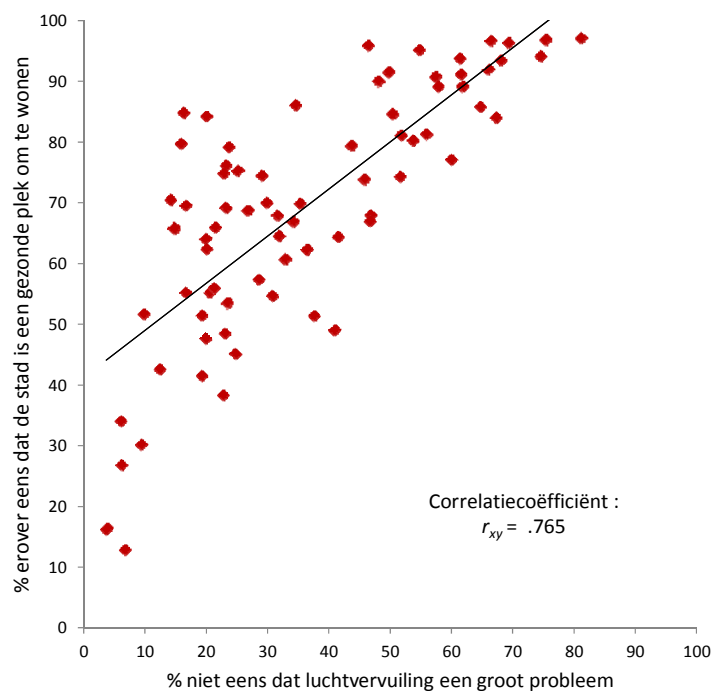
Gezonde steden om te wonen

Wanneer er gekeken wordt naar de vastgestelde luchtvervuilingsniveaus en of een stad al dan niet werd gezien als gezond om in te wonen, zijn er opnieuw overeenkomsten: steeds verschenen dezelfde steden bovenaan of onderaan in de ranglijsten. De correlatiecoëfficiënt voor de samenhang tussen deze twee variabelen op stedelijk niveau was $.765$ – een sterke correlatie.

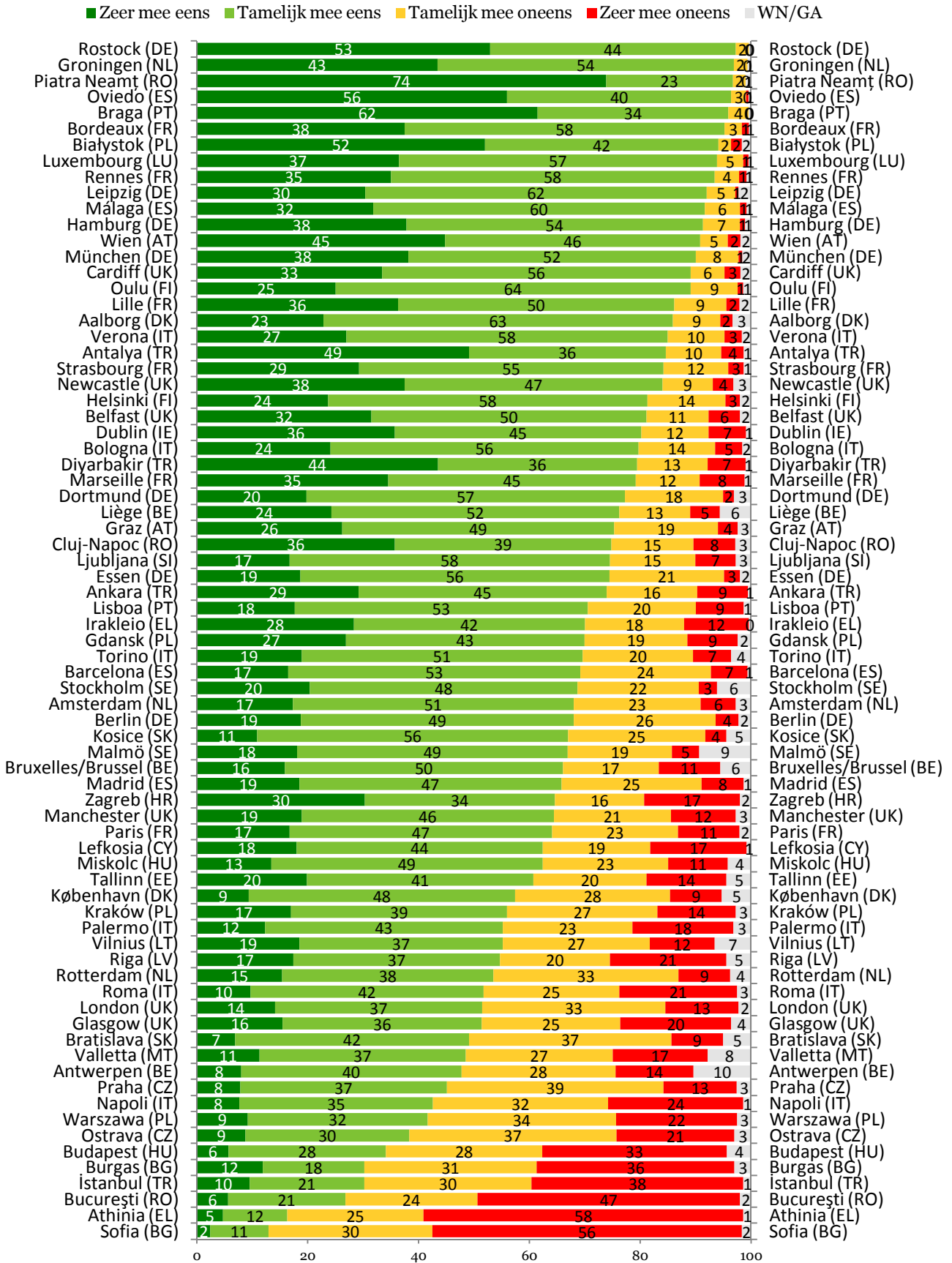
Rostock, Groningen, Bialystok, Oviedo, Rennes en Leipzig waren steden met enkele van de grootste groepen ondervraagden die het er mee oneens waren dat luchtvervuiling een probleem was. De respondenten in die steden behoorden ook tot degenen die het meest geneigd waren het er *tamelijk* of *zeer* mee eens te zijn dat hun stad een gezonde plek was om te wonen: 97 % in Rostock en Groningen, 96 % in Oviedo, 94 % in Bialystok, 93 % in Rennes en 92 % in Leipzig. De respondenten in Piatra Neamt, Braga, Bordeaux, Luxemburg, Malaga en Hamburg waren echter evenzeer geneigd om het met deze uitspraak eens te zijn (tussen de 92 % en 97 %).

De respondenten in Sofia en Athene behoorden niet alleen tot degenen die het meest geneigd waren het ermee eens te zijn dat luchtvervuiling een groot probleem was in hun stad, zij waren ook het minst geneigd het er *tamelijk* of *zeer* mee eens te zijn dat hun stad een gezonde plek was om te wonen (respectievelijk 13 % en 17 %) – meer dan de helft van die respondenten was het *zeer* met deze uitspraak oneens (respectievelijk 56 % en 58 %). Hoewel Sofia en Athene de enige steden waren waar een meerderheid het er *zeer* mee oneens was, was in acht andere steden meer dan de helft van de respondenten het er *tamelijk* of *zeer* mee oneens dat zij in een gezonde stad woonden: Boekarest (71 %), Istanbul (68 %), Burgas (67 %), Boedapest (61 %), Ostrava (58 %), Napels en Warschau (beide 56 %) en Praag (52 %).

Correlatie tussen "luchtvervuiling" en "een gezonde stad"



De stad is een gezonde stad om te wonen



Q2. Ik zal u een aantal uitspraken voorlezen. Kunt u mij zeggen of u het met ieder van deze uitspraken zeer eens bent, tamelijk mee eens bent, tamelijk mee oneens bent of zeer mee oneens bent?

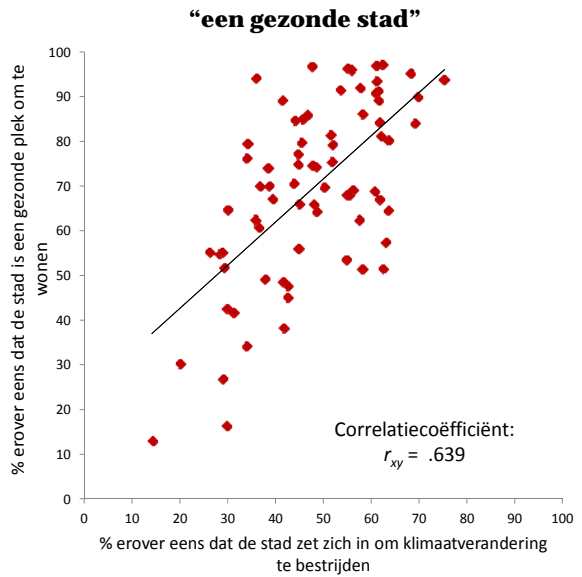
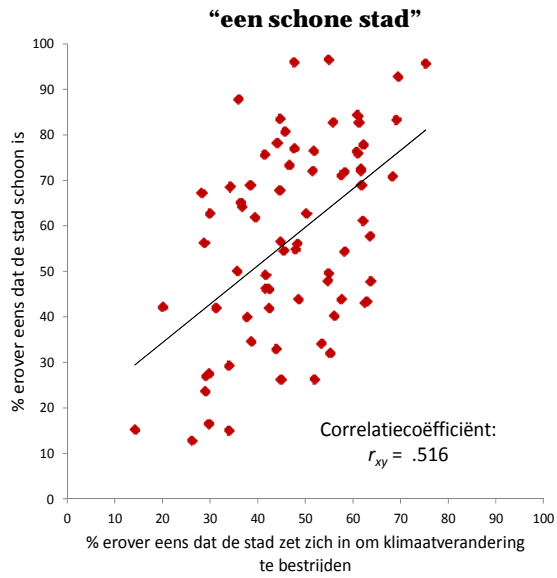
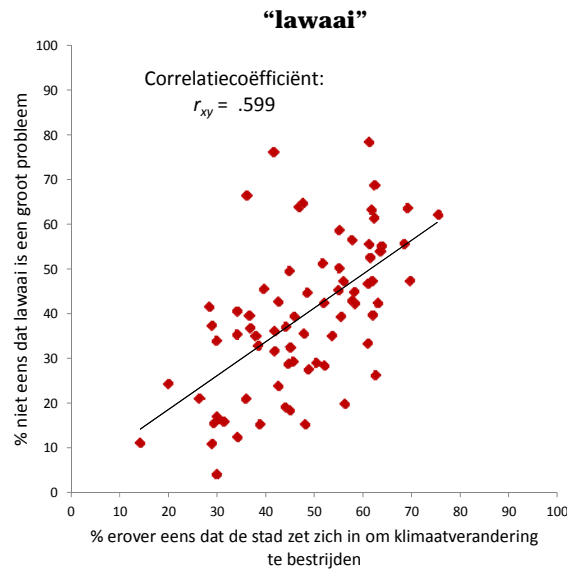
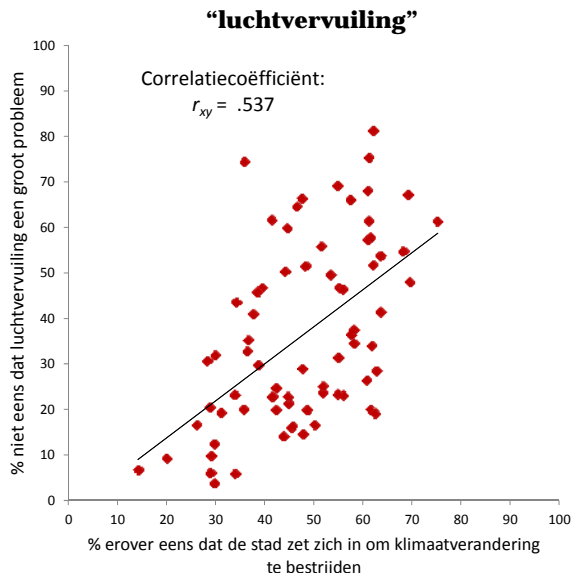
Base: alle respondenten, % per stad

2.2 Steden die zich inzetten voor de bestrijding van klimaatverandering

Het aandeel respondenten dat het er *tamelijk* of *zeer* mee eens was dat hun stad zich ervoor inzette om klimaatverandering te bestrijden (bv. door milieuvriendelijke transportmiddelen te bevorderen), varieerde van 14 % in Sofia tot 76 % in Luxemburg. München, Newcastle en Bordeaux schaarden zich bovenaan de ranglijst bij Luxemburg (tussen de 68 % en 70 % mee eens), terwijl Burgas en Palermo zich onderaan aansloten bij Sofia (respectievelijk 20 % en 26 % mee eens). Er werd aanzienlijk minder variatie vastgesteld in het aandeel respondenten dat het er *zeer* mee eens was dat hun stad zich ervoor inzette om klimaatverandering tegen te gaan – in de meeste steden in dit onderzoek zei een tiende tot een vijfde van de respondenten het zeer eens te zijn met de uitspraak.

Vele respondenten vonden het moeilijk deze vraag over de inzet van hun stad voor de bestrijding van klimaatverandering te beantwoorden. In Piatra Neamt, Tallinn, Vilnius, Antwerpen, Kosice en Burgas antwoordde meer dan 3 op de 10 respondenten met “weet niet” (tussen de 32 % en 36 %). In Dublin, Luxemburg, Londen, Barcelona en Belfast gaf echter minder dan een tiende van de respondenten geen antwoord op deze vraag.

Een vergelijking met de resultaten die in de vorige onderdelen over gezonde en schone steden zijn besproken, levert opnieuw overeenkomsten op tussen de ranglijstposities van steden – steden waar de respondenten meer geneigd waren het ermee eens te zijn dat hun stad zich ervoor inzette om klimaatverandering te bestrijden, waren ook de steden waar de respondenten, bijvoorbeeld, iets meer geneigd waren het ermee eens te zijn dat hun stad een gezonde plek was om te wonen. De vier puntgrafieken hierna tonen niettemin dat de correlatiecoëfficiënten enigszins kleiner waren dan de meeste coëfficiënten die eerder in het verslag werden besproken.



3. Administratieve diensten en uitgaven van de stad

Middelen op een verantwoordelijke manier besteed

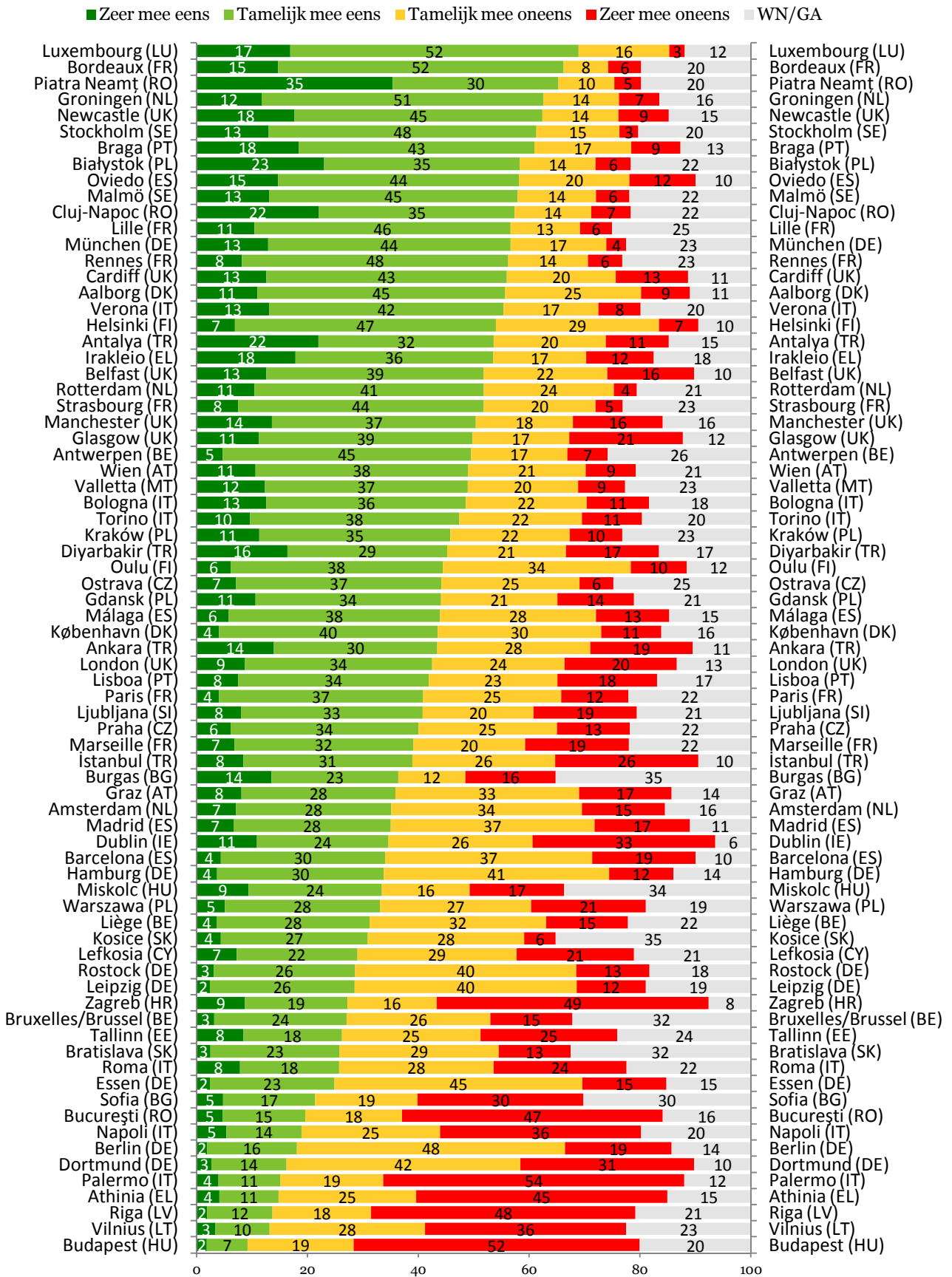
In een derde van de steden in dit onderzoek (24 van de 75) dacht ten minste een kleine meerderheid van de respondenten dat hun stad haar middelen op een verantwoordelijke manier besteedde. De ondervraagden in Luxemburg, Bordeaux en Piatra Neamt waren het vaakst het ermee eens dat dit het geval was (respectievelijk 69 %, 67 % en 65 %). In de laatstgenoemde stad waren de respondenten ook het meest geneigd het er *zeer* mee eens te zijn dat de middelen op een verantwoordelijke manier werden besteed (35 %, tegenover 15 %-17 % in Bordeaux en Luxemburg).

Terwijl in Luxemburg meer dan twee derde van de respondenten het er *tamelijk* of *zeer* mee eens was dat hun stad haar middelen op een verantwoordelijke manier besteedde, was in Boedapest minder dan een tiende die mening toegedaan. In Boedapest was meer dan twee derde het ermee oneens dat de middelen op een verantwoordelijke manier werden besteed (52 % “zeer mee oneens” en 19 % “tamelijk mee oneens”). Andere steden waar de respondenten het bijna in gelijke mate oneens waren, waren Dortmund (73 %), Palermo (73 %) en Athene (70 %).

Alle Duitse steden in dit onderzoek (München uitgezonderd) eindigden onderaan. Het aandeel respondenten dat het er *tamelijk* of *zeer* mee oneens was dat de middelen in hun stad op een verantwoordelijke manier werden besteed, varieerde van 52 % in Leipzig tot 73 % in Dortmund. Daar staat tegenover dat in München slechts ongeveer een vijfde (21 %) van de respondenten het ermee oneens was dat de middelen op een verantwoordelijke manier werden besteed, terwijl 57 % het met deze opvatting eens was (13 % “zeer mee eens” en 44 % “tamelijk mee eens”).

Evenals bij de uitspraak over de inzet van steden voor de bestrijding van klimaatverandering, vonden de stedelingen het moeilijk om een mening te formuleren over het beheer van de middelen van de stad – dit is mogelijk toe te schrijven aan een betrekkelijk laag niveau van verantwoordelijkheden op stedelijk niveau en/of een gebrek aan doorzichtigheid in beheer en uitgaven. Het aandeel “weet niet”-antwoorden varieerde van minder dan een tiende in Dublin en Zagreb (6 %-8 %) tot meer dan driemaal dit aandeel in Sofia, Bratislava, Brussel, Miskolc, Burgas en Kosice (30 %-35 %).

De stad besteedt haar middelen op een verantwoorde manier



Q2. Ik zal u een aantal uitspraken voorlezen. Kunt u mij zeggen of u het met ieder van deze uitspraken zeer eens bent, tamelijk mee eens bent, tamelijk mee oneens bent of zeer mee oneens bent?

Base: alle respondenten, % per stad

4. Tevredenheid met de stadsinfrastructuur

Tevredenheid met culturele faciliteiten

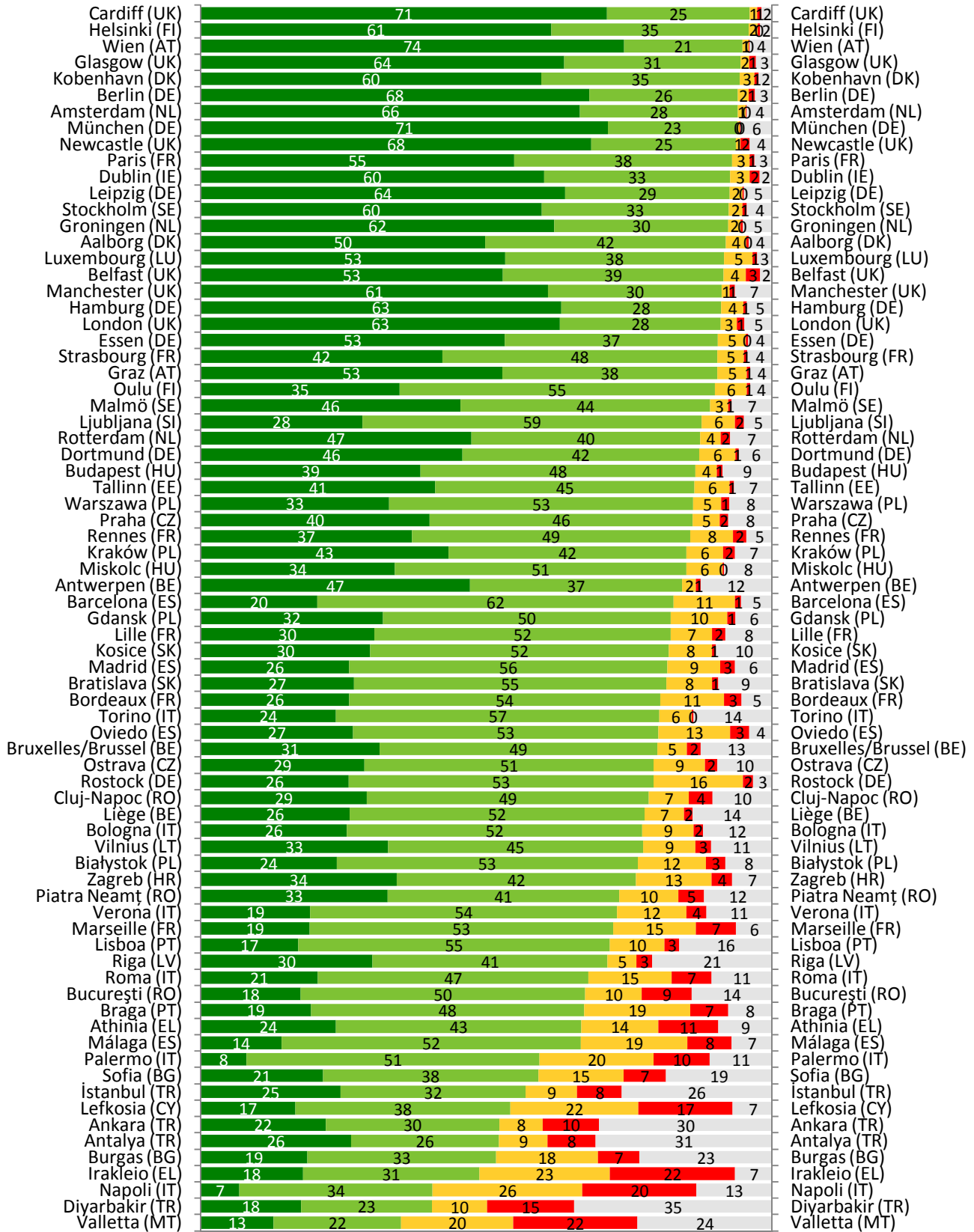
In de meeste steden (54 van de 75) was ten minste drie kwart van de respondenten tevreden met de culturele faciliteiten in hun stad, zoals concertgebouwen, musea en bibliotheken. In ongeveer de helft van de 54 steden was meer dan 50 % van de respondenten *zeer tevreden* met deze faciliteiten; dit aandeel was het grootst in Wenen (74 %), Cardiff (71 %), Newcastle (68 %), München (71 %), Berlijn (68 %) en Amsterdam (66 %).

In voornoemde steden was minder dan 1 op de 20 respondenten ontevreden met de culturele faciliteiten in de stad (bv. 2 % in Cardiff en 3 % in Berlijn). Meer dan een kwart van de respondenten in Braga (26 %), Malaga (27 %), Palermo (30 %), Nicosia (39 %), Valletta (42 %), Heraklion (45 %) en Napels (46 %) zei *tamelijk ontevreden* of *helemaal niet tevreden* te zijn met de culturele faciliteiten. Desondanks waren alleen in Valletta en Napels deze ontevreden respondenten talrijker dan de tevreden respondenten (Valletta: 42 % “ontevreden” tgov. 35% “tevreden”; Napels: 46 % “ontevreden” tgov. 41 % “tevreden”).

In vele steden onderaan in de ranglijst beantwoordde een aanzienlijk aantal respondenten deze vraag over de culturele faciliteiten niet. De grootste groepen “weet niet”-antwoorden werden geregistreerd in de Turkse steden in dit onderzoek: 35 % in Diyarbakir, 31 % in Antalya en 30 % in Ankara.

Tevredenheid met culturele faciliteiten (bv. concertgebouwen en musea)

■ Zeer tevreden ■ Tamelijk tevreden ■ Tamelijk ontevreden ■ Helemaal niet tevreden ■ WN/GA



Q1. Kunt u mij vertellen of u in het algemeen zeer tevreden, tamelijk tevreden, tamelijk ontevreden of in het geheel niet tevreden bent met elk van de volgende zaken:

Base: alle respondenten, % per stad

Tevredenheid met openbare ruimten – markten en voetgangersgebieden

De tevredenheid met openbare ruimten was in het algemeen groot: in 69 steden zei een meerderheid van de respondenten *zeer* of *tamelijk* tevreden te zijn met de openbare ruimten in hun stad, zoals markten en voetgangersgebieden. Onder de burgers van Oviedo, München, Groningen, Malmö, Cardiff, Luxemburg, Rennes, Newcastle en Piatra Neamt was de tevredenheidsgraad het hoogst (tussen de 90 % en 96 %). Bovendien waren in de meeste van deze steden meer dan 4 op de 10 respondenten *zeer tevreden* en minder dan 1 op de 10 burgers ontevreden met de openbare ruimten in hun stad.

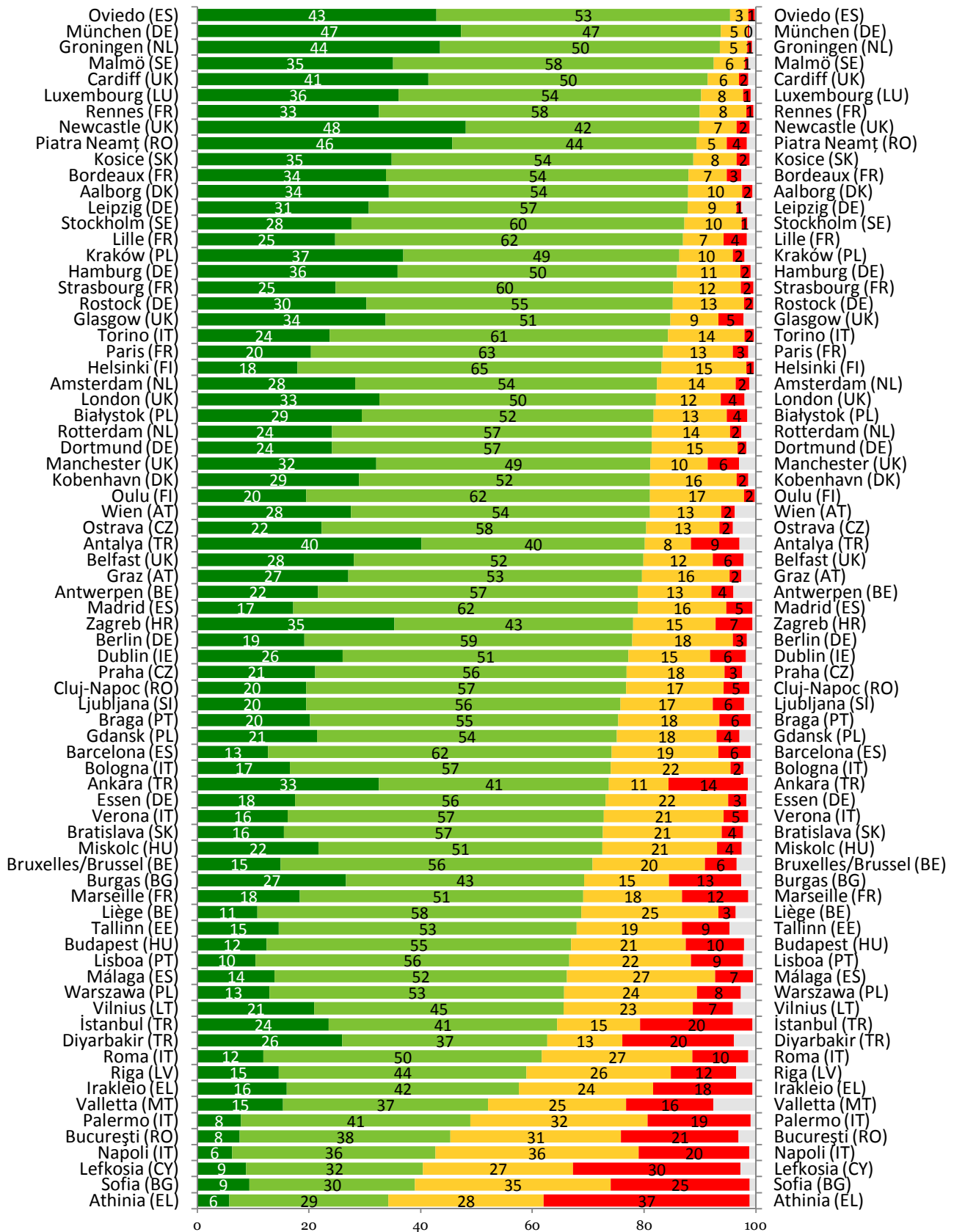
Vele steden in de hogere ranglijstposities (waar de meeste respondenten tevreden waren met de markten en voetgangersgebieden in hun stad) waren gelegen in Noord- en West-Europese landen – zoals Groningen en Malmö (zie eerder), Aalborg, Stockholm en Straatsburg. Een van de opvallendste uitzonderingen bij de hogere ranglijstposities was echter Piatra Neamt, waar 46 % van de respondenten *zeer* tevreden en 44 % *tamelijk* tevreden was met de openbare ruimten in hun stad.

Bij de lagere ranglijstposities ontstond een zeer ander beeld: al die steden waren gelegen in Zuid- en Oost-Europese landen. In Sofia, Boekarest, Athene, Napels, Palermo en Nicosia was minder dan de helft van de respondenten *zeer* of *tamelijk* tevreden met de openbare ruimten in hun stad (tussen de 35 % en 49 %) – de hiermee corresponderende groepen ontevreden respondenten varieerden van 51 % in Palermo tot 65 % in Athene. Het is van belang te vermelden dat, terwijl Piatra Neamt eindigde tussen de steden met de hoogste graad van tevredenheid met openbare ruimten, Boekarest tot de laagst geplaatste steden behoorde.

Wanneer nader wordt gekeken naar de respondenten met het meer extreme antwoord “zeer tevreden” blijkt dat, terwijl in München, Newcastle en Piatra Neamt nagenoeg de helft van de ondervraagden dit antwoord selecteerde, dit aandeel in de laagst geplaatste steden tot onder de 10 % daalde (bv. 6 % in Napels en 9 % in Nicosia). Bovendien was het aandeel respondenten met het antwoord “helemaal niet tevreden” minimaal twee keer zo groot in de volgende steden: 19 % in Palermo, 20 % in Napels, 21 % in Boekarest, 25 % in Sofia, 30 % in Nicosia en 37 % in Athene.

Tevredenheid met openbare ruimten (bv. markten of voetgangersgebieden)

■ Zeer tevreden ■ Tamelijk tevreden ■ Tamelijk ontevreden ■ Helemaal niet tevreden ■ WN/GA



Q1. Kunt u mij vertellen of u in het algemeen zeer tevreden, tamelijk tevreden, tamelijk ontevreden of in het geheel niet tevreden bent met elk van de volgende zaken:

Base: alle respondenten, % per stad

Tevredenheid met “het uiterlijk van de straten en gebouwen in de buurt”

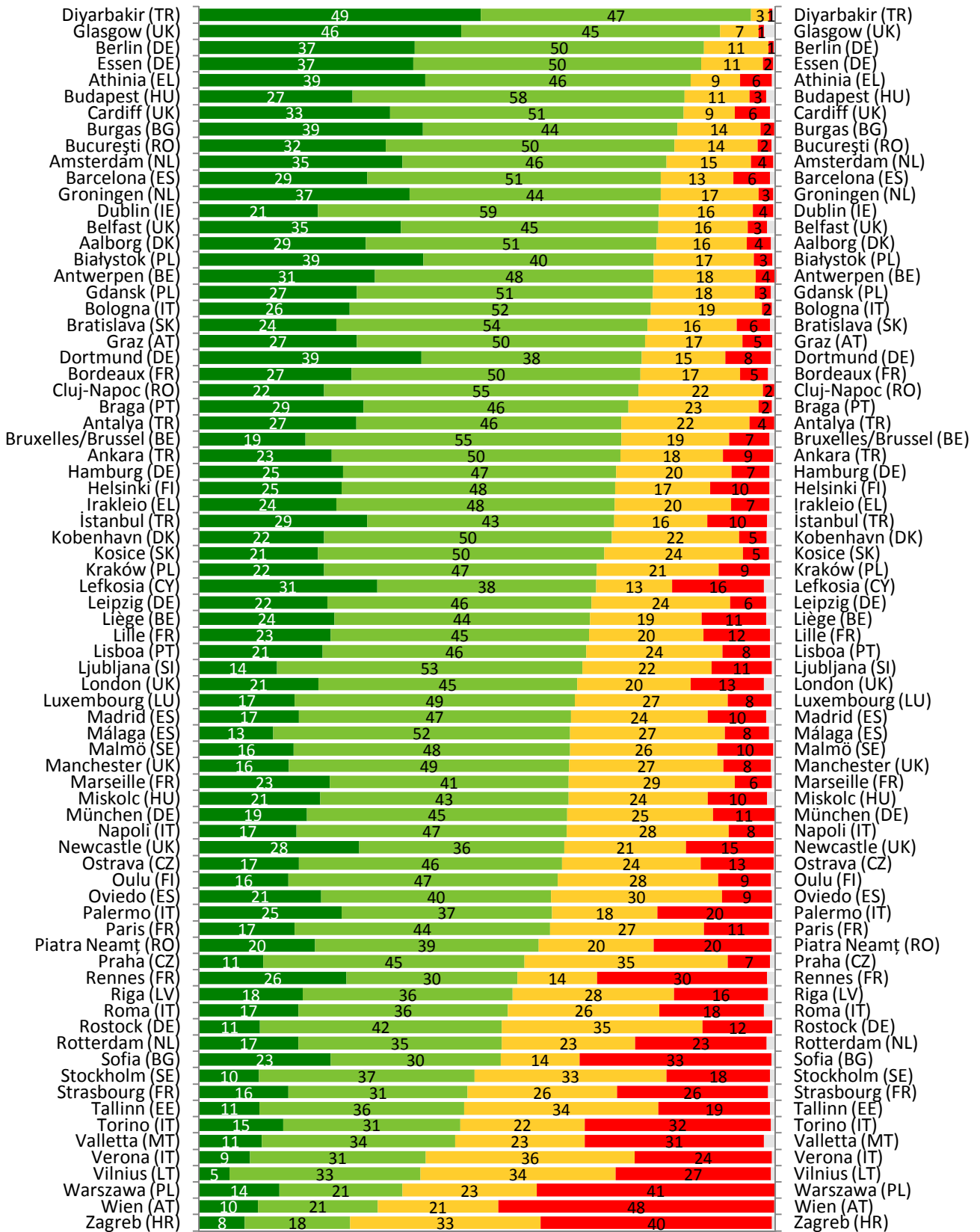
De burgers van Oviedo waren niet alleen het meest tevreden met de openbare ruimten in hun stad, zij behoorden ook tot degenen die het meest tevreden waren met het uiterlijk van de straten en gebouwen in hun buurt: 49 % van de respondenten was *zeer* tevreden en 47 % was *tamelijk* tevreden.

Onder de respondenten was de tevredenheid met het uiterlijk van de straten en gebouwen in hun buurt in het algemeen groot. In 25 steden was ten minste drie kwart van de ondervraagden tevreden (variërend van 75 % in Leipzig tot 96 % in Oviedo – zie eerder) en in 40 andere steden was de helft tot drie kwart van de respondenten tevreden (variërend van 52 % in Burgas tot 74 % in Ljubljana). In de overige 10 steden waren de respondenten echter meer geneigd tot ontevredenheid dan tot tevredenheid met het uiterlijk van de straten en gebouwen in hun buurt.

De respondenten in Sofia waren het minst tevreden met het uiterlijk van hun straten en gebouwen: 36 % tevreden respondenten tegenover 73 % ontevreden respondenten (33 % “tamelijk ontevreden” en 40 % “helemaal niet tevreden”). In Athene, Heraklion, Napels en Palermo waren 6-7 op de 10 ondervraagden niet tevreden met het uiterlijk van de straten en gebouwen in hun buurt. Tot slot was in Boekarest, Nicosia, Rome, Valletta en Lissabon een kleine meerderheid van de respondenten ontevreden met dit aspect van hun buurt (tussen de 51 % en 54 %).

Tevredenheid met het uiterlijk van de straten in mijn buurt

■ Zeer tevreden ■ Tamelijk tevreden ■ Tamelijk ontevreden ■ Helemaal niet tevreden ■ WN/GA



Q1. Kunt u mij vertellen of u in het algemeen zeer tevreden, tamelijk tevreden, tamelijk ontevreden of in het geheel niet tevreden bent met elk van de volgende zaken:

Base: alle respondenten, % per stad

Tevredenheid met openbare parken en tuinen (groene ruimten)

De burgers van Malmö, München, Groningen, Cardiff en Luxemburg waren niet alleen het meest tevreden met de openbare ruimten in hun stad, zij behoorden ook tot degenen die het meest tevreden waren met wat hun stad te bieden had op het gebied van groene ruimten, zoals openbare parken en tuinen. In deze steden was 92 % tot 94 % van de ondervraagden met dit aspect van hun stad tevreden. Er waren nog zes andere steden met ten minste 90 % tevreden burgers: Leipzig en Hamburg (beide 93 %), Bordeaux, Stockholm, Bialystok (allemaal 91 %) en Glasgow (90 %).

De respondenten in Malmö, München, Hamburg, Cardiff en Bialystok waren eveneens het meest geneigd *zeer* tevreden te zijn met de parken en tuinen van hun stad (55 %-63 %). Het aandeel “zeer tevreden” respondenten daalde echter tot ongeveer 1 op de 20 in Athene en Palermo (4 %-6 %).

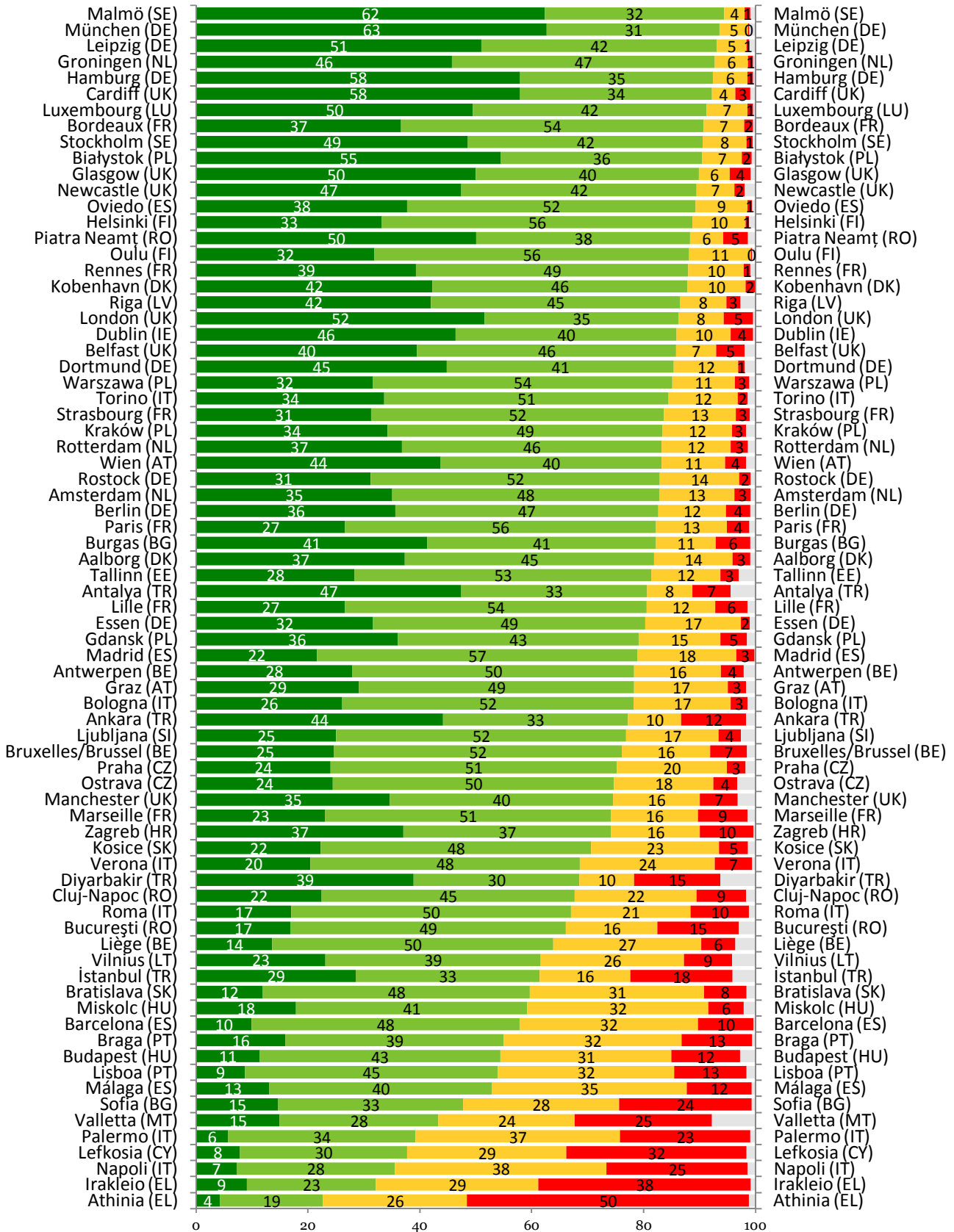
Een nadere blik op de lagere ranglijstposities leert dat de respondenten in Athene of Palermo niet de enige respondenten waren met een geringe tevredenheid met de beschikbare groene ruimten in hun stad, aangezien hetzelfde gold voor de respondenten in Heraklion, Napels en Nicosia. In elk van deze steden waren minder dan 4 op de 10 respondenten tevreden met de tuinen, parken en andere groene ruimten in hun stad; de ontevreden respondenten waren echter aanzienlijk groter in aantal: 76 % in Athene, 67 % in Heraklion, 63 % in Napels, 61 % in Nicosia en 60 % in Palermo.

Een vergelijking tussen de resultaten van de belevingsenquêtes van 2006 en 2009 toont dat de graad van tevredenheid met de parken, tuinen en andere groene ruimten in de stad in de meeste steden in dit onderzoek is toegenomen. De grootste stijgingen zijn gemeten in Burgas (van 56 % in 2006 naar 82 % in 2009; +24 procentpunten), Bratislava (van 36 % in 2006 naar 60 % in 2009; +24 procentpunten), Antwerpen (van 56 % in 2006 naar 78 % in 2009; +22 procentpunten) en Sofia (van 26 % in 2006 naar 48 % in 2009; +22 procentpunten).

In ongeveer een derde van de steden is de tevredenheid met groene ruimten en faciliteiten in de laatste paar jaar gelijk gebleven, terwijl in enkele steden de respondenten nu minder tevreden waren dan drie jaar geleden: Nicosia (-14 procentpunten), Heraklion (-12), Athene (-9), Brussel (-9), Palermo, Valletta en Rome (allemaal -6).

Tevredenheid met groene ruimten (bv. parken en tuinen)

■ Zeer tevreden ■ Tamelijk tevreden ■ Tamelijk ontevreden ■ Helemaal niet tevreden ■ WN/GA



Q1. Kunt u mij vertellen of u in het algemeen zeer tevreden, tamelijk tevreden, tamelijk ontevreden of in het geheel niet tevreden bent met elk van de volgende zaken:

Base: alle respondenten, % per stad

Tevredenheid met mogelijkheden tot buitenrecreatie

Het is niet verrassend dat de resultaten betreffende de tevredenheid met buitenrecreatiemogelijkheden (zoals wandelen of fietsen) vele overeenkomsten vertonen met die omtrent de tevredenheid met groene ruimten (openbare parken, tuinen, enz.) in de geënquêteerde Europese steden. Voor beide vragen werd in de meeste geënquêteerde steden een hoge tevredenheidsgraad gemeten. Daarnaast waren er overeenkomsten in de rangorde van steden voor beide vragen – dezelfde steden in de hogere en lagere posities.

De respondenten in Oulu en Helsinki waren het meest tevreden met de mogelijkheden tot buitenrecreatie die hun stad te bieden had (respectievelijk 95 % en 93 %). Daarnaast was een meerderheid van de respondenten in deze steden *zeer* tevreden met dit aspect van het stadsleven (respectievelijk 68 % en 56 %). Groningen, Cardiff, München, Rotterdam, Stockholm, Newcastle en Bordeaux voegden zich bij de Finse steden bovenaan de ranglijst met 85 % tot 90 % tevreden burgers.

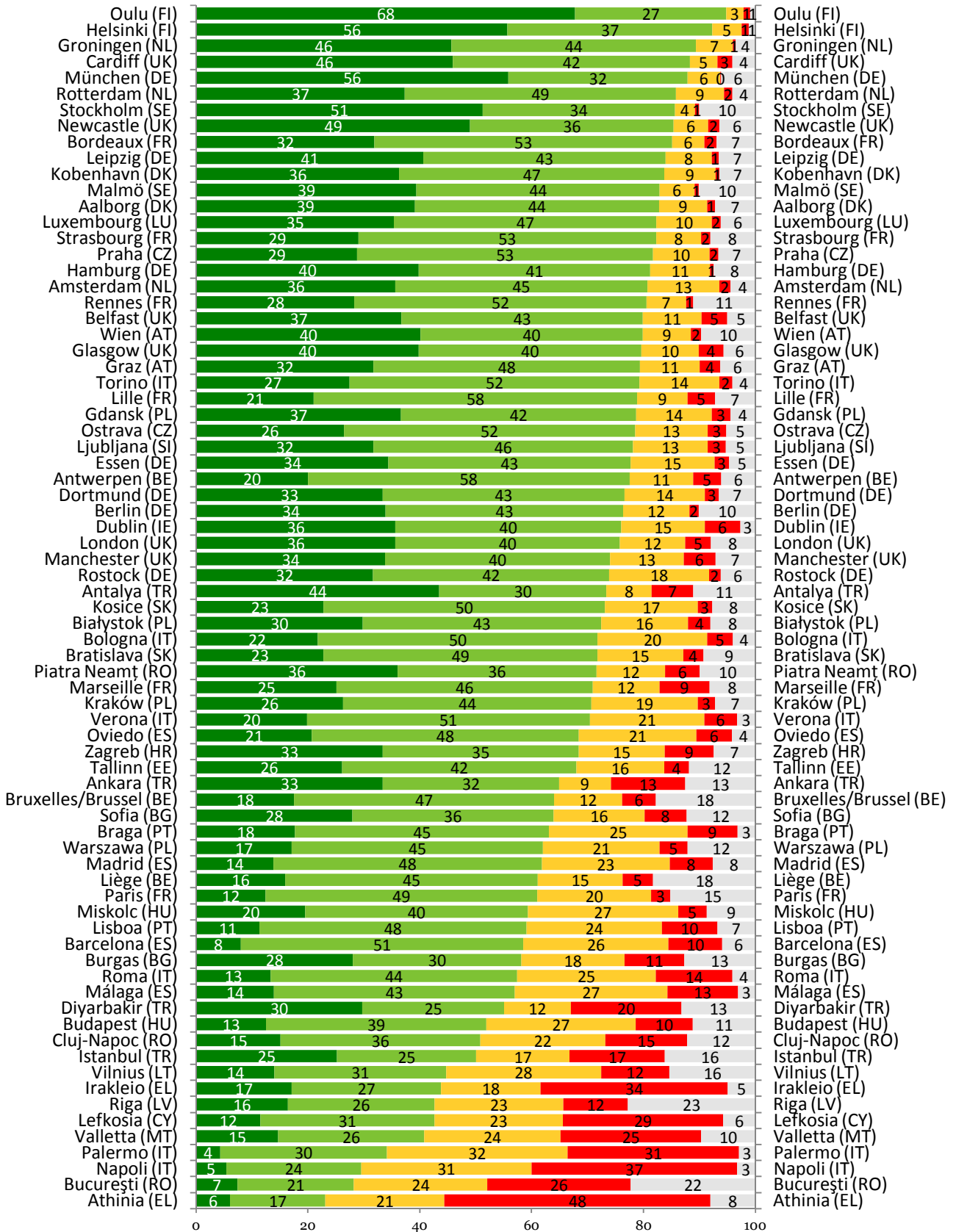
Geen van de hoogst geplaatste steden voor het aspect tevredenheid met buitenrecreatiemogelijkheden was gelegen in Zuid- of Oost-Europa; de hoogst geplaatste Oost-Europese stad was Praag (met 82 % tevreden burgers – 16^e positie), terwijl de hoogst geplaatste Zuid-Europese stad Turijn was (met 79 % tevreden burgers – 24^e positie).

De respondenten in Athene waren niet alleen het minst tevreden met de openbare parken en tuinen in hun stad, zij waren ook het minst tevreden met de mogelijkheden tot fietsen, wandelen en andere vormen van buitenrecreatie: slechts 23 % van de ondervraagden in Athene was tevreden, terwijl 48 % *helemaal niet tevreden* was. Napels, Palermo, Valletta, Nicosia en Heraklion schaarden zich – opnieuw – bij Athene onderaan de ranglijst met 48 % tot 68 % ontevreden respondenten.

In sommige steden vond een aanzienlijk aantal respondenten het moeilijk om de vraag over buitenrecreatie te beantwoorden. De grootste groepen “weet niet”-antwoorden werden geregistreerd in Riga en Boekarest (22 %-23 %).

Tevredenheid met buitenrecreatie (bv. wandelen of fietsen)

■ Zeer tevreden ■ Tamelijk tevreden ■ Tamelijk ontevreden ■ Helemaal niet tevreden ■ WN/GA



Q1. Kunt u mij vertellen of u in het algemeen zeer tevreden, tamelijk tevreden, tamelijk ontevreden of in het geheel niet tevreden bent met elk van de volgende zaken:

Base: alle respondenten, % per stad

Sportfaciliteiten

De meeste stedelingen hadden geen moeite met het beantwoorden van de vragen over tevredenheid die in het vorige onderdeel zijn besproken (bv. tevredenheid met openbare ruimten of groene ruimten en faciliteiten). Er ontstond echter een ander beeld toen hen werd gevraagd hun tevredenheid met de sportfaciliteiten (zoals sportvelden en overdekte sporthallen) van hun stad aan te geven. Het aandeel “weet niet”-antwoorden varieerde van 3 %-4 % in de Finse steden – Helsinki en Oulu – tot 44 % in Luik en Riga. Andere steden met een zeer groot aandeel respondenten dat geen antwoord gaf op deze vraag, waren Antalya (40 %), Diyarbakir (37 %) en Ankara (36 %) in Turkije.

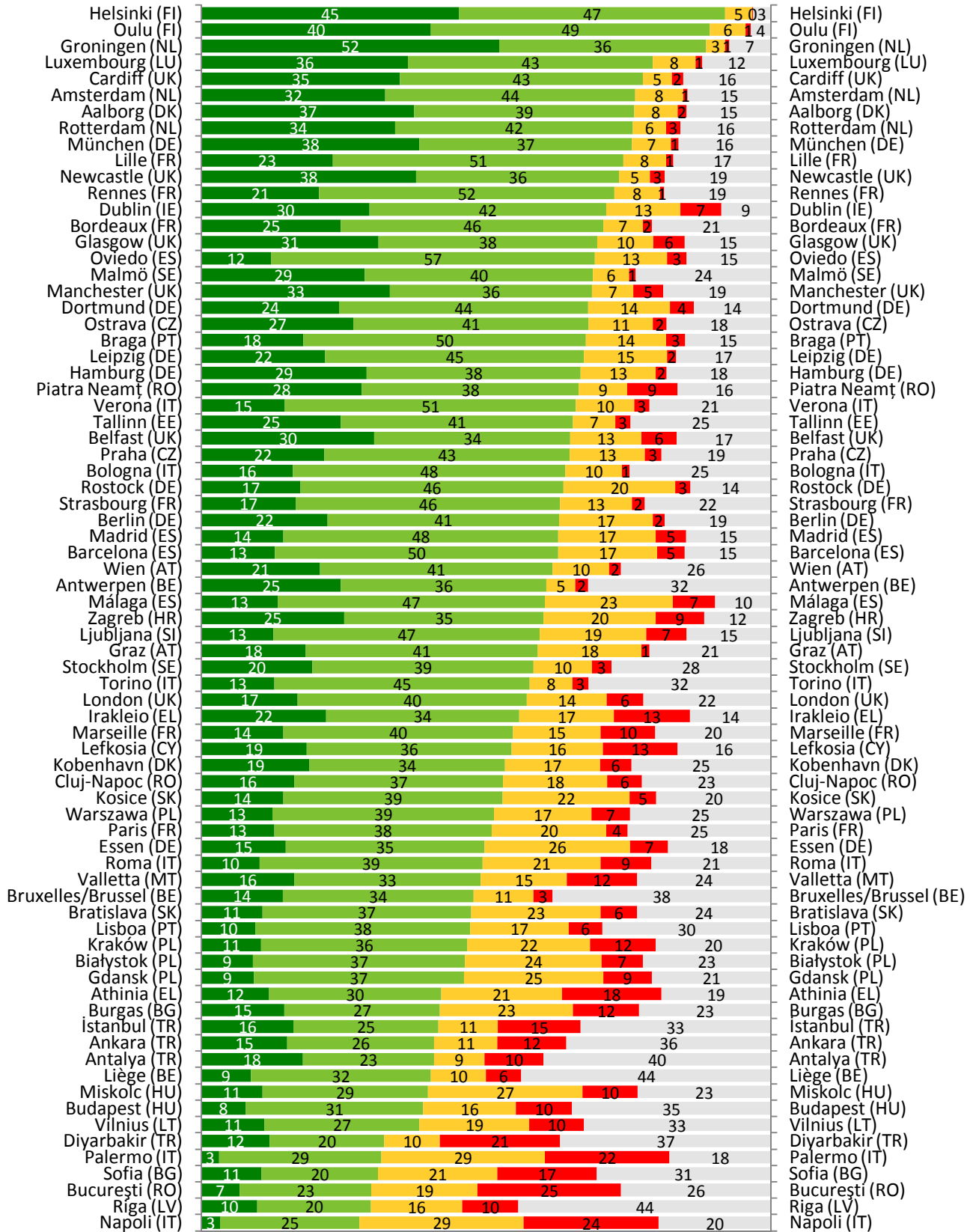
De respondenten in Helsinki, Oulu en Groningen behoorden niet alleen tot degenen die het meest tevreden waren met de buitenrecreatiemogelijkheden van hun stad, zij waren ook (veruit) het meest tevreden met de aangeboden sportfaciliteiten: 92 % in Helsinki, 89 % in Oulu en 88 % in Groningen. In elk van deze steden waren ten minste 4 op de 10 respondenten *zeer* tevreden met dit type faciliteiten (respectievelijk 45 %, 40 % en 52 %).

In de steden in de lagere ranglijstposities beantwoordde echter een groot aantal respondenten deze vraag niet; onder de respondenten die de vraag wel beantwoordden, waren de ontevreden respondenten echter talrijker dan de tevreden respondenten. In Napels zei 28 % van de respondenten blij te zijn met de sportfaciliteiten van hun stad, terwijl een bijna dubbel zo groot aantal respondenten aangaf niet tevreden te zijn (29 % “tamelijk ontevreden” en 24 % “helemaal niet tevreden”). De hiermee corresponderende aantallen waren 30 % “tevreden” tegenover 44 % “ontevreden” in Boekarest, 31 % “tevreden” tegenover 38 % “ontevreden” in Sofia en 32 % “tevreden” tegenover 51 % “ontevreden” in Palermo.

Een vergelijking met de resultaten van de vorige belevingsenquête toont dat het aandeel respondenten dat tevreden was met de sportfaciliteiten van hun stad, in ongeveer een derde van de geënquêteerde steden is toegenomen.

Tevreden met sportfaciliteiten (bv. sportvelden en overdekte sporthallen)

■ Zeer tevreden ■ Tamelijk tevreden ■ Tamelijk ontevreden ■ Helemaal niet tevreden ■ WN/GA



Q1. Kunt u mij vertellen of u in het algemeen zeer tevreden, tamelijk tevreden, tamelijk ontevreden of in het geheel niet tevreden bent met elk van de volgende zaken:

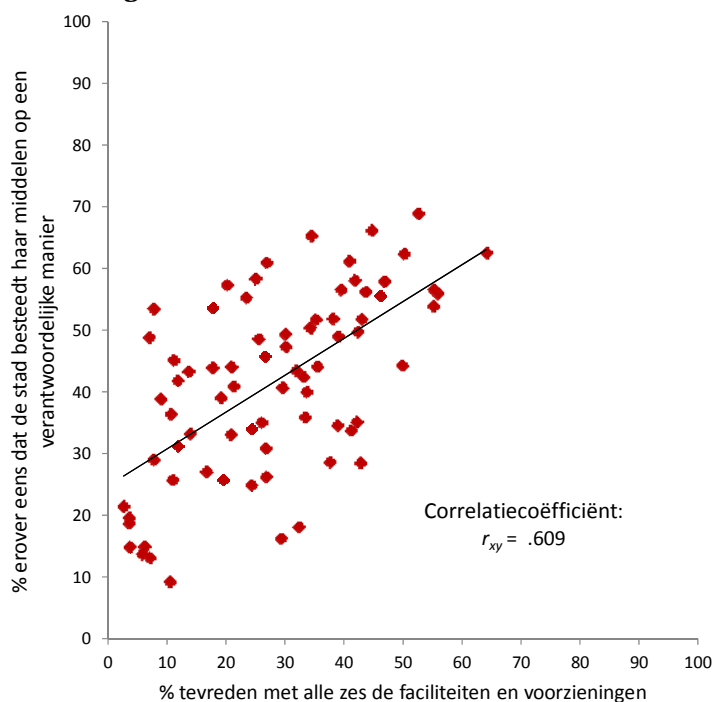
Base: alle respondenten, % per stad

Algemene tevredenheid met de faciliteiten van een stad

Over het geheel gezien ontstond echter een positief beeld van de tevredenheid van stedelingen met de verschillende typen faciliteiten die steden aanbieden. In de meeste geënquêteerde steden (bv. Newcastle, Oviedo en Ostrava) zei ten minste drie kwart van de respondenten tevreden te zijn met minimaal vier van de zes in de enquête opgesomde aspecten, terwijl dit aandeel in slechts 11 steden tot onder de 50 % is gedaald (bv. Valletta en Heraklion). Tot slot bleef het aandeel respondenten dat tevreden was met slechts één, of zelfs geen, van de typen faciliteiten die in de enquête werden opgesomd, in meer dan twee derde van de geënquêteerde steden onder de 10 %.

Interessant is dat de steden waar vele respondenten tevreden waren met elk van de in de enquête opgesomde faciliteiten, ook de steden waren waar de respondenten meer geneigd waren het ermee eens te zijn dat hun stad haar middelen op een verantwoordelijke manier besteedde – zoals geïllustreerd in de puntgrafiek hierna. In Groningen, bijvoorbeeld, zei een grote meerderheid (64 %) van de respondenten tevredenheid te zijn met elk van de in de enquête opgesomde faciliteiten en een ongeveer gelijk aandeel (63 %) meende dat de stad haar middelen op een verantwoordelijke manier besteedde.

Correlatie tussen “tevredenheid met de faciliteiten en voorzieningen van de stad” en “verantwoord beheer”



5. Tevredenheid met het openbaar vervoer

5.1 Gebruiksfrequentie van het openbaar vervoer

Toen de stedelingen werd gevraagd hoe vaak zij het openbaar vervoer in hun stad gebruikten, onderscheidde Nicosia zich van de rest met een groep van 84 % respondenten die zei *nooit* gebruik te maken van het openbaar vervoer. In de overige steden varieerde dit aandeel echter van minder dan 5 % in Parijs, Helsinki en Praag tot ongeveer 50 % in Braga en Palermo (respectievelijk 47 % en 53 %).

Anderzijds werden de grootste aantallen “frequente gebruikers van het openbaar vervoer” aangetroffen in Parijs, Londen, Praag, Stockholm en Boedapest – daar nam minstens drie kwart van de respondenten *ten minste één maal per week* een bus, metro of een ander middel van openbaar vervoer in de stad (tussen de 5 % en 86 %). Verder maakte 44 % tot 59 % van de respondenten in deze hoofdsteden *dagelijks* gebruik van het openbaar vervoer.

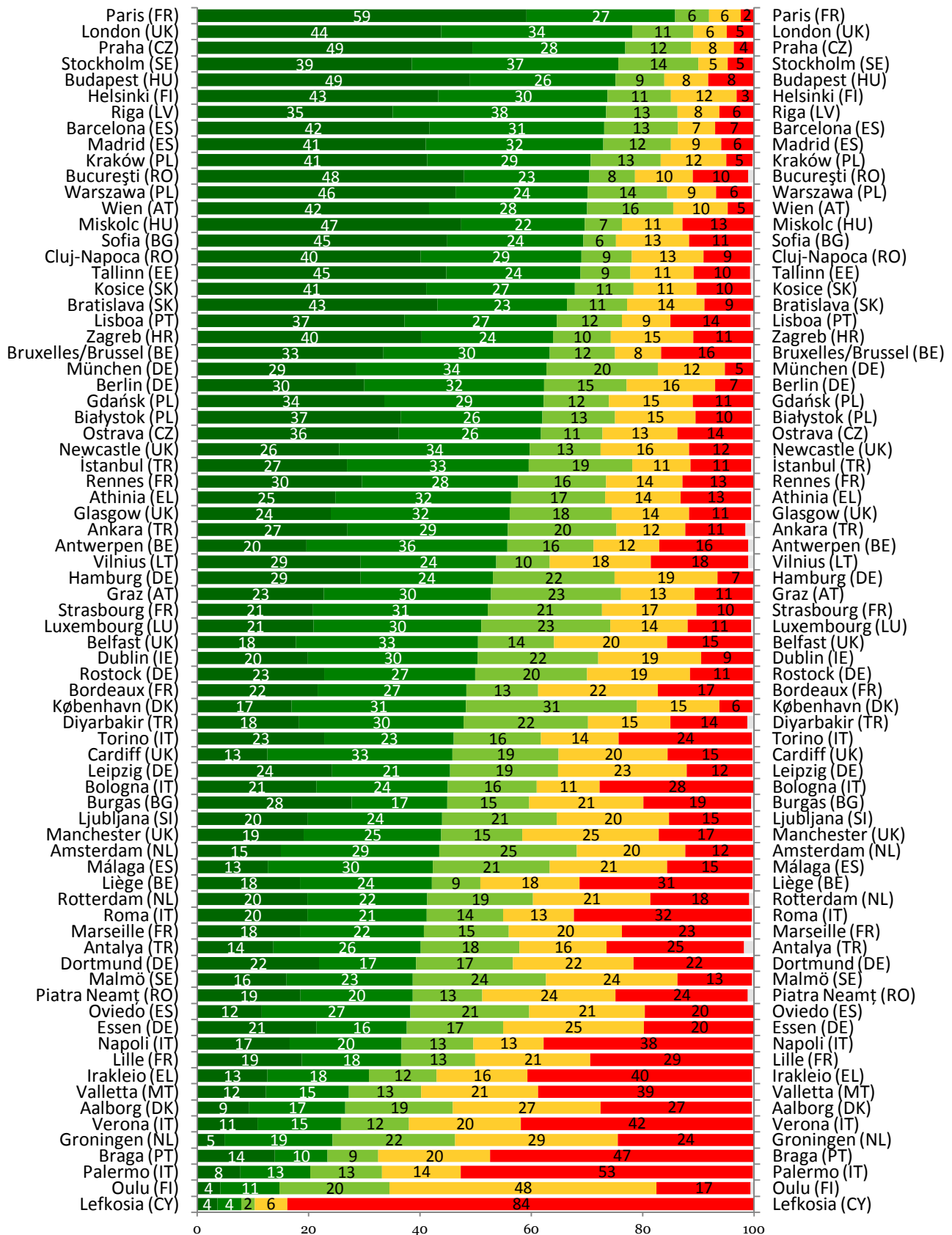
De meeste hoofdsteden in Europa hadden een positie in het bovenste derde deel van de ranglijst (bv. steden met de meeste “frequente gebruikers van het openbaar vervoer”). Verscheidene hoofdsteden zijn in de vorige alinea’s genoemd (Stockholm, Londen, enz.), maar het bovenste derde deel omvatte ook steden als Riga (73 % “frequente gebruikers van het openbaar vervoer”), Warschau (70 %), Madrid (73 %) en Lissabon (64 %).

Opvallend was dat twee Europese hoofdsteden, Rome en Amsterdam, een positie hadden onder de steden waar minder dan de helft van de respondenten ten minste één maal per week een bus, metro of een ander middel van openbaar vervoer in de stad nam (respectievelijk 41 % en 44 %). In Rome zei 45 % van de respondenten *minder dan één maal per maand* of *nooit* gebruik te maken van het openbaar vervoer. Het hiermee corresponderende aandeel voor Amsterdam was kleiner: 32 %.

In Nicosia, Oulu, Palermo en Braga gebruikte twee derde of meer respondenten het openbaar vervoer *minder dan één maal per maand* (of *nooit*). Eerder werd opgemerkt dat 84 % van de respondenten in Nicosia *nooit* gebruik maakte van het openbaar vervoer. Dit aandeel was echter vijfmaal kleiner in Oulu (17 % – de hiermee corresponderende percentages voor Palermo en Braga waren respectievelijk 43 % en 47 %). In Oulu zei ongeveer de helft van de respondenten (48 %) wel gebruik te maken van het openbaar vervoer, maar minder dan één maal per maand.

Gebruiksfrequentie van het openbaar vervoer

■ Dagelijks ■ Ten minste één maal per week ■ Ten minste één maal per maand
■ Minder dan één maal per maand ■ Nooit ■ WN/GA



Q4C. Hoe vaak gebruikt u het openbaar vervoer in [NAAM VAN DE STAD]?

Base: alle respondenten, % per stad

5.2 Pendelmiddelen en pendeltijd

Transportmiddelen naar werk/school

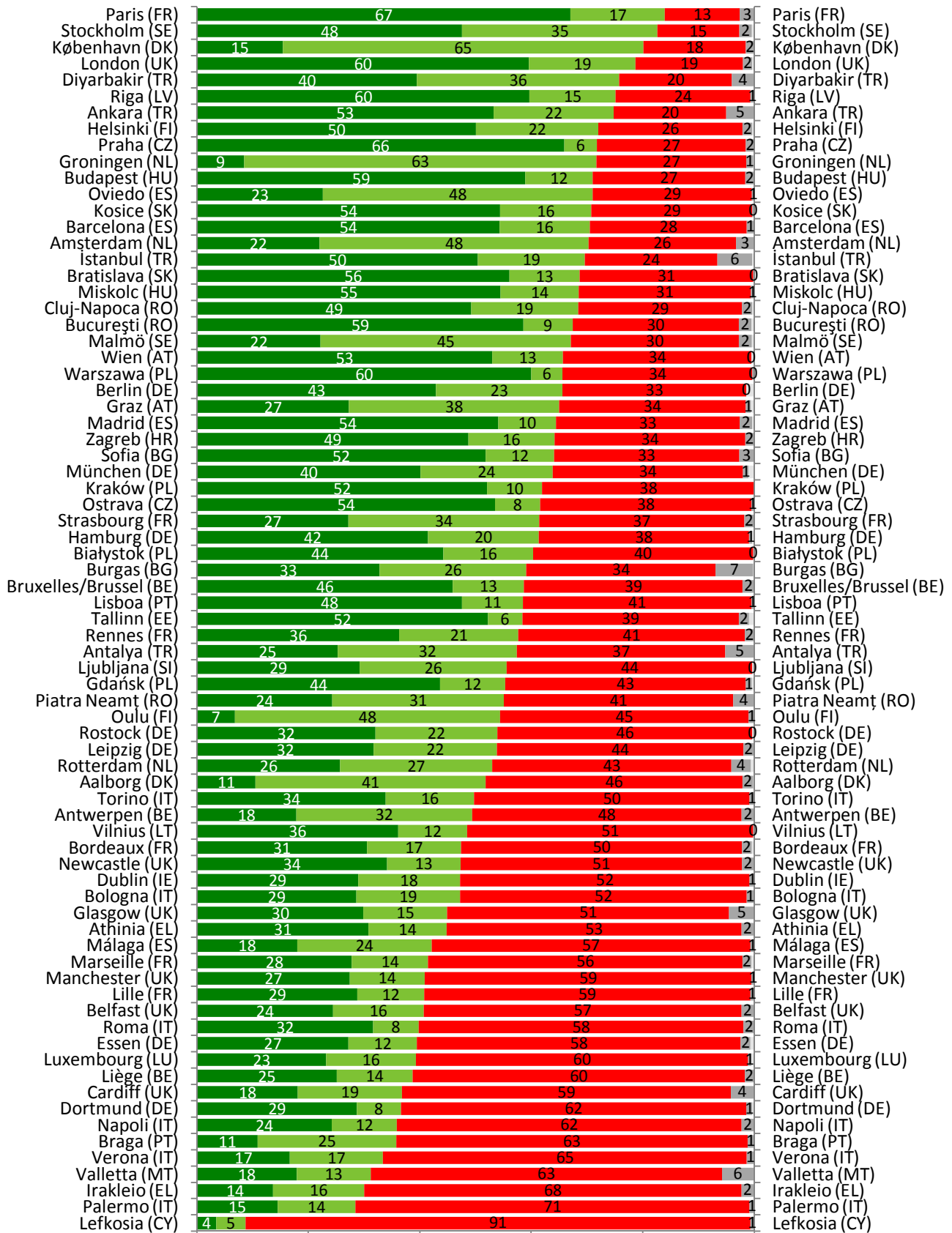
[NB: alle aantallen in dit onderdeel verwijzen naar respondenten die naar het werk of een onderwijsinstelling reizen (de steekproefomvang varieerde van 200 in Antwerpen tot 419 in Kopenhagen).]

Zoals bij de resultaten in het vorige onderdeel varieerde het aandeel respondenten dat het *openbaar vervoer* gebruikte om naar het werk of een onderwijsinstelling te gaan, van minder dan een tiende in Nicosia en Oulu (respectievelijk 4 % en 7 %) tot twee derde in Parijs en Praag (66 %-67 %). Er waren opnieuw Europese hoofdsteden onder de steden met de grootste aantallen respondenten die het openbaar vervoer gebruikten om te pendelen – bijvoorbeeld 60 % in Londen, 56 % in Bratislava en 52 % in Sofia.

Nicosia en Oulu, daarentegen, waren steden waar slechts een minderheid van de respondenten het openbaar vervoer gebruikte om te pendelen (respectievelijk 4 % en 7 %). Terwijl 91 % van de respondenten in Nicosia per auto (of motorfiets) reisde en slechts 5 % naar het werk wandelde of fietste, waren in Oulu echter nagenoeg gelijke aantallen respondenten die met de auto naar het werk reden of naar het werk wandelden/fietsten (respectievelijk 45 % en 48 %). Voor een nadere analyse van de resultaten met betrekking tot de laatstgenoemde transportmiddelen zie pagina 64.

Meest gebruikte transportmiddelen om naar het werk of een opleiding te gaan

■ Openbaar vervoer ■ Fiets/Wandelen ■ Auto/Motorfiets ■ Overige ■ WN/GA



Q4B. Welk transportmiddel gebruikt u meestal/hoofdzakelijk om naar uw werk/opleidingsplaats te gaan?

Base: degenen die een reis naar het werk of onderwijsinstelling, % per stad

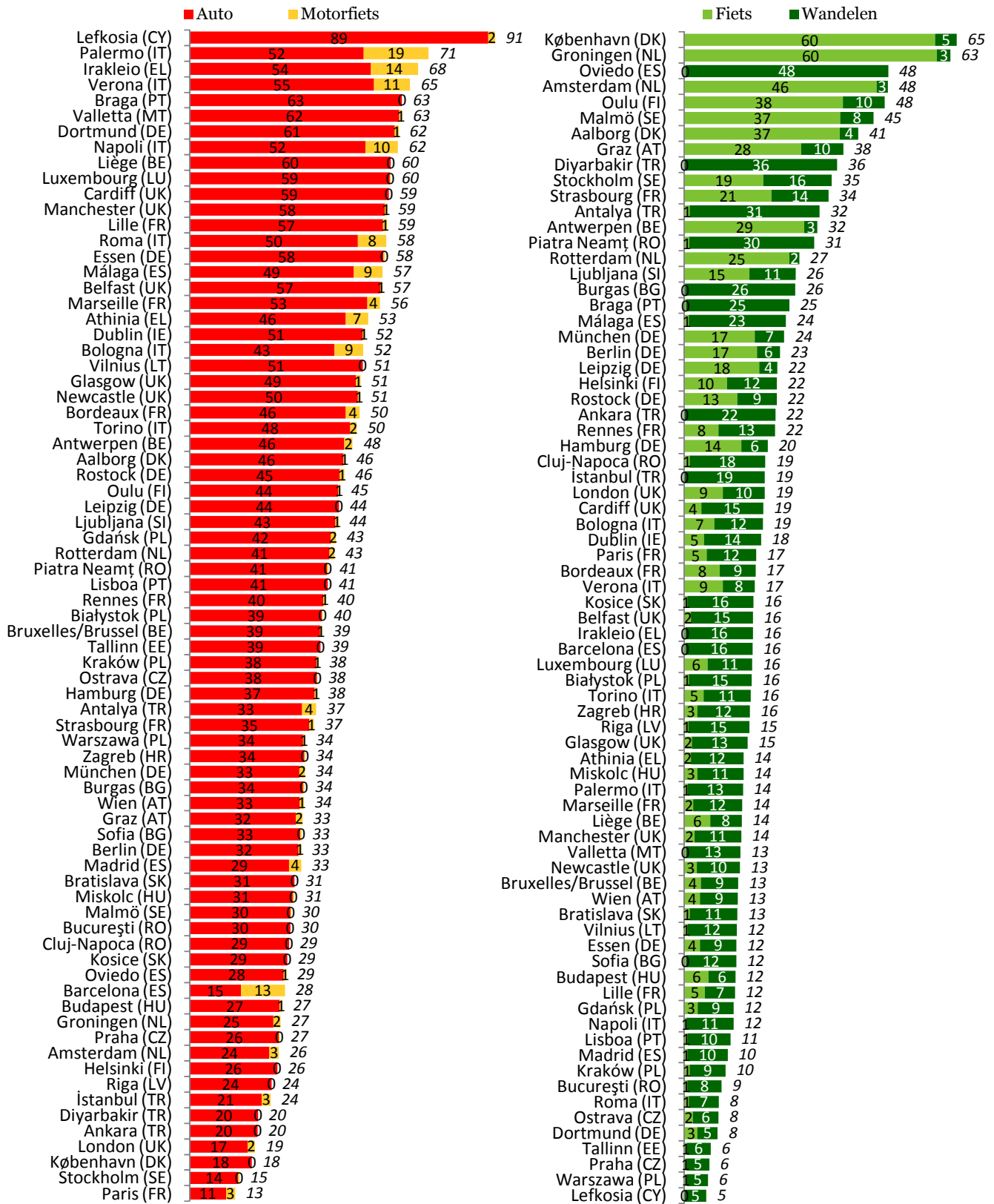
Hoewel het aandeel respondenten dat een *auto of motorfiets* gebruikte om naar het werk of de onderwijsinstelling te reizen niet in de buurt kwam van het cijfer voor Nicosia (91 %), was in ongeveer de helft van de geënquêteerde steden de auto of motorfiets het voornaamste transportmiddel. De respondenten in Nicosia (zie eerder), Palermo (71 %), Heraklion (68 %) en Verona (65 %) waren het meest geneigd “auto” of “motorfiets” als antwoord te selecteren.

Wanneer nader wordt gekeken naar de pendelmethoden, blijkt dat in Italiaanse, Spaanse en Griekse steden meestal de *motorfiets* werd gebruikt. Zo werd door 19 % van de respondenten in Palermo, 14 % in Heraklion en 13 % in Barcelona gezegd dat zij gewoonlijk de motorfiets gebruikten om naar het werk te gaan.

In acht steden zei – minstens – een relatieve meerderheid van de respondenten gewoonlijk naar het werk of de onderwijsinstelling *te wandelen of te fietsen*. De respondenten in Kopenhagen en Groningen kozen dit antwoord het meest (respectievelijk 65 % en 63 %). In Graz, Malmö, Oulu, Amsterdam en Oviedo wandelde of fietste 38 % tot 48 % van de respondenten naar het werk.

Daarnaast zouden Groningen, Kopenhagen en Amsterdam als “fietssteden” kunnen worden aangeduid. In Groningen en Kopenhagen fietste 60 % van de respondenten naar het werk of de school. Het hiermee overeenstemmende aandeel voor Amsterdam was 46%. In Nicosia en de Turkse steden – Ankara, Istanbul en Diyarbakir – selecteerde geen enkele respondent dit antwoord. Anderzijds werden respondenten die naar hun werk of onderwijsinstelling *wandelden*, het vaakst aangetroffen in Oviedo (48 %), Diyarbakir (36 %) en Antalya (31 %).

Meest gebruikte transportmiddelen om naar het werk of een opleiding te gaan - auto/motorfiets en fietsen/wandelen



Q4B. Welk transportmiddel gebruikt u meestal/hoofdzakelijk om naar uw werk/opleidingsplaats te gaan?

Base: degenen die een reis naar het werk of onderwijsinstelling, % per stad

Duur van de pendeltijd

[NB: alle aantallen in dit onderdeel hebben betrekking op respondenten die naar het werk of een onderwijsinstelling reizen]

De stedelingen werd ook gevraagd hoe lang zij gewoonlijk onderweg waren naar hun werk of onderwijsinstelling. Het is niet verrassend dat de pendeltijden in de hoofdsteden en grote steden in Europa (d.w.z. steden met meer dan 500 000 inwoners) het langst waren.

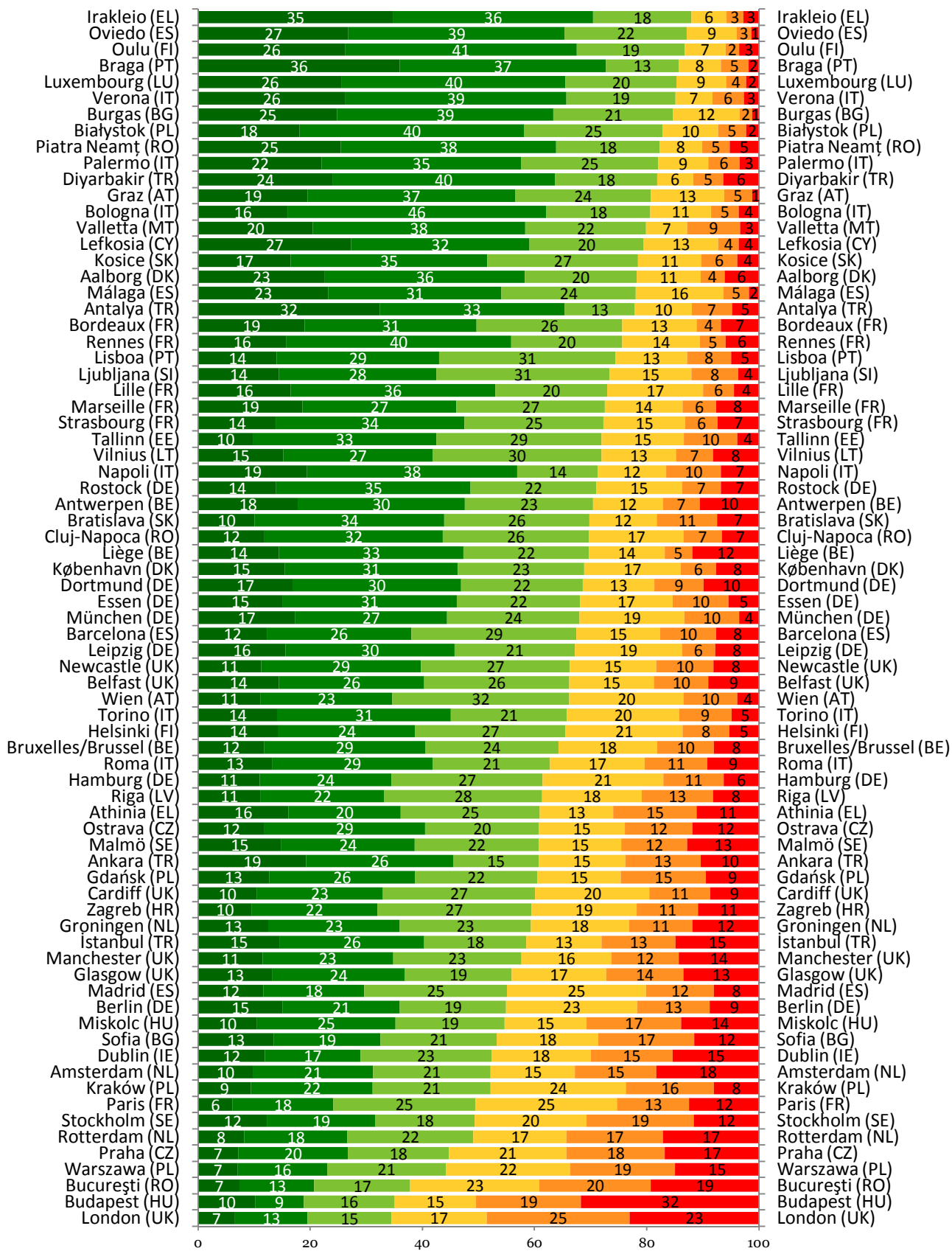
In Parijs, Stockholm, Rotterdam, Praag, Warschau, Boekarest, Boedapest en Londen antwoordde minstens de helft van de respondenten dat zij meer dan 30 minuten per dag onderweg waren naar hun werk of onderwijsinstelling (tussen de 50 % en 65 %). Daarnaast meldden de respondenten in Londen en Boedapest het vaakst een pendeltijd van meer dan een uur (respectievelijk 23 % en 32 %).

Enkele van de kleinere steden in Europa eindigden bovenaan in deze ranglijst (bv. Heraklion, Oviedo, Oulu, Braga, Luxemburg, Verona en Burgas). In deze steden had minder dan een zesde van de respondenten meer dan 30 minuten nodig om naar het werk of de onderwijsinstelling te reizen (12 %-16 %) en had ten minste een kwart van hen niet meer dan 10 minuten nodig (25 %-36 %).

Het is niet verrassend dat in kleinere steden waar vele respondenten naar hun werk wandelden, een aanzienlijk aantal respondenten niet veel pendeltijd nodig had (bv. in Oviedo of Diyarbakir). Desondanks lijkt de pendeltijd niet rechtstreeks verband te houden met de wijze van vervoer. Hoewel de pendeltijden het langst waren in de Europese hoofdsteden – tevens de steden waar een meerderheid van de respondenten het openbaar vervoer gebruikte om te pendelen – waren er enkele voorbeelden van steden met een overheersend gebruik van auto/motorfiets of fiets waar de pendeltijden even lang waren. Bijvoorbeeld, 52% van de respondenten in Dublin zei met de auto naar het werk te gaan en een soortgelijk aandeel (48 %) zei ten minste 30 minuten nodig te hebben om het werk te bereiken. Evenzo wandelde of fietste 48 % van de ondervraagden in Amsterdam naar hun werk, terwijl een even groot aantal zei gewoonlijk 30 minuten of meer nodig te hebben om naar het werk te gaan.

Minuten per dag onderweg naar het werk of de opleiding

■ Minder dan 10 minuten
 ■ Tussen 10 - 20 minuten
 ■ Tussen 20 - 30 minuten
■ Tussen 30 - 45 minuten
 ■ Tussen 45 - 60 minuten
 ■ Meer dan 60 minuten



Q4A. Hoeveel minuten per dag besteedt u meestal om naar uw werk/opleidingsplaats te gaan?
 Base: degenen die een reis naar het werk of onderwijsinstelling, % per stad

5.3 Tevredenheid met het openbaar vervoer

Tevredenheid met het openbaar vervoer

De totale graad van tevredenheid met het openbaar vervoer (d.w.z. de som van “zeer” en “tamelijk” tevreden burgers) varieerde van 12 % in Palermo tot 93 % in Helsinki, terwijl het aandeel *zeer* tevreden respondenten varieerde van nagenoeg niemand in Palermo en Napels (1 %-2 %) tot 53 % in Wenen.

In ongeveer de helft van de geënquêteerde steden antwoordde ongeveer twee derde van de respondenten dat zij *zeer* of *tamelijk* tevreden waren met het openbaar vervoer in hun stad. Steden als Straatsburg, Stockholm, Hamburg, Newcastle en Groningen voegden zich bij Helsinki en Wenen in de hogere ranglijstposities met een tevredenheidsgraad van minimaal 80 %. In de meeste van deze steden maakte een meerderheid van de respondenten ook ten minste één maal per week gebruik van het openbaar vervoer (zie punt 5.1). In Groningen echter was slechts 24 % “frequente gebruiker van het openbaar vervoer” en gebruikte 9 % het openbaar vervoer om naar het werk of de onderwijsinstelling te gaan – niettemin was 83 % van de respondenten *zeer* of *tamelijk* tevreden met het openbaar vervoer in Groningen.

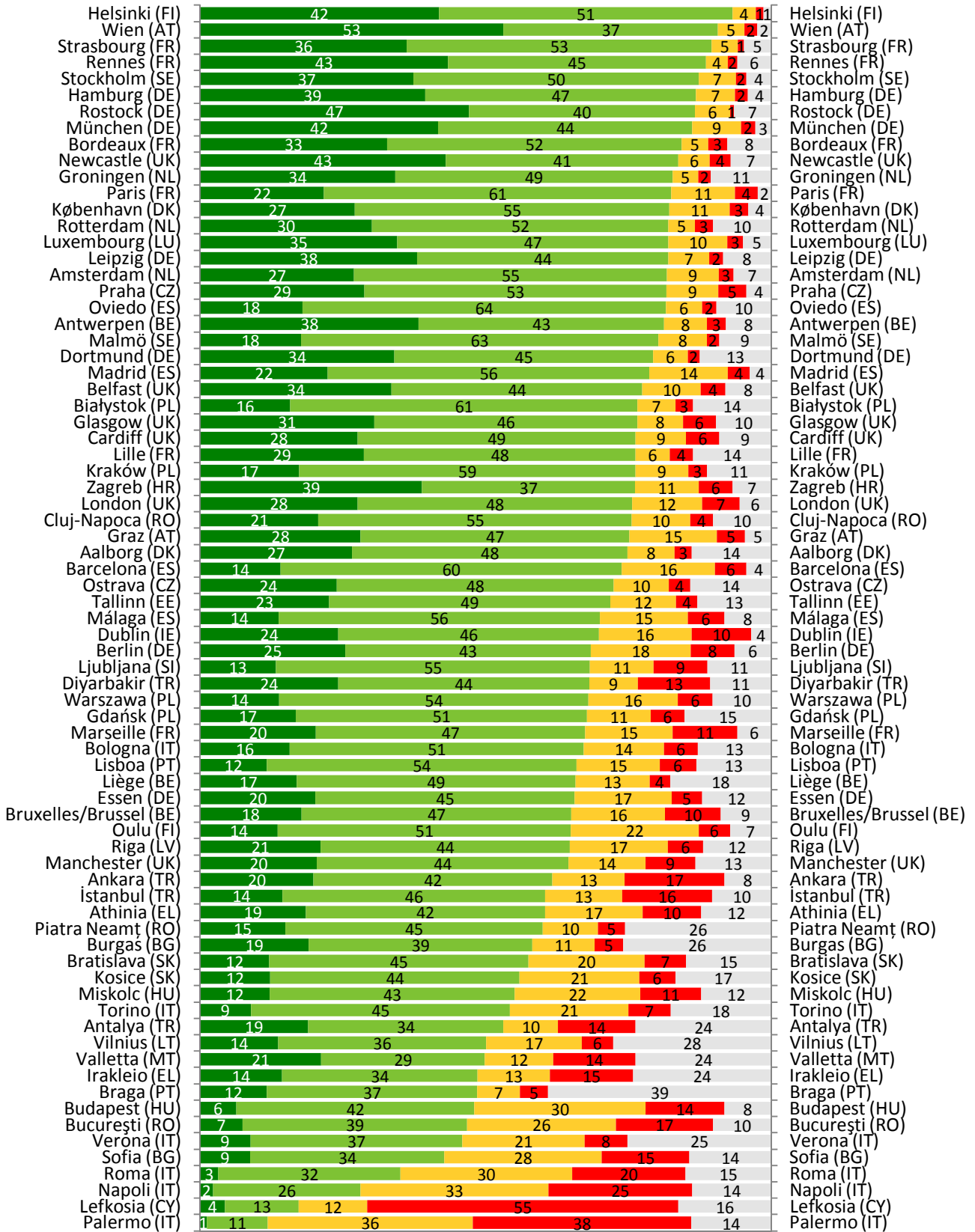
Anderzijds was in Rome, Napels, Nicosia en Palermo ten minste de helft van de respondenten ontevreden met het openbaar vervoer van hun stad (tussen de 50 % en 74 %). Een kleine meerderheid (55 %) van de respondenten in Nicosia was *helemaal niet tevreden* met het openbaar vervoer in hun stad. Dit stemt overeen met de bevinding dat het openbaar vervoer in Nicosia – volgens zijn inwoners – een groot probleem was (zie punt 1.5).

In sommige steden vond een aanzienlijk aantal respondenten het moeilijk om deze vraag over het openbaar vervoer in hun stad te beantwoorden (bv. 39 % in Braga en 28 % in Vilnius) – meer dan de helft van de respondenten met “weet niet” als antwoord maakte nooit gebruik van het openbaar vervoer van hun stad.

Bij de vergelijking tussen de resultaten van de belevingsenquêtes van 2006 en 2009 was de grootste stijging in de tevredenheid met het openbaar vervoer zichtbaar in Bratislava: in 2009 zei 58 % van de respondenten dat zij *tamelijk* of *zeer* tevreden waren met het openbaar vervoer van de stad, tegenover 30 % in 2006 (+28 procentpunten). De grootste daling in de tevredenheid werd vastgesteld in Miskolc (55 % in 2009 tgv. 73 % in 2006; -18 procentpunten).

Tevredenheid met het openbaar vervoer

■ Zeer tevreden ■ Tamelijk tevreden ■ Tamelijk ontevreden ■ Helemaal niet tevreden ■ WN/GA



Q1. Kunt u mij vertellen of u in het algemeen zeer tevreden, tamelijk tevreden, tamelijk ontevreden of in het geheel niet tevreden bent met elk van de volgende zaken:

Base: alle respondenten, % per stad

Redenen voor het niet gebruiken van het openbaar vervoer

Teneinde beter te begrijpen waarom bepaalde stedelingen ontevreden waren met het openbaar vervoer en/of er geen gebruik van maakten, werd deze respondenten gevraagd waarom zij *nooit* gebruik maakten van het openbaar vervoer in hun stad. Er moet evenwel enige voorzichtigheid worden betracht bij het interpreteren van de resultaten, aangezien in sommige steden zeer weinig respondenten het openbaar vervoer niet gebruikten; deze vraag werd dan ook door weinig respondenten beantwoord.

De respondenten – zij die nooit gebruik maakten van het openbaar vervoer – kregen een lijst met 10 mogelijke redenen voor het niet gebruiken van het openbaar vervoer (bv. niet frequent genoeg, niet aangepast aan de vereiste reisroute, te duur of niet veilig). Desondanks gaven vele respondenten “overige” als reden op voor het niet gebruiken van het openbaar vervoer in hun stad – dit aandeel varieerde van 31 % in Palermo en Marseille tot 86 % in Parijs.

Een van de “overige” redenen voor het niet gebruiken van het openbaar vervoer kon bijvoorbeeld beperkte mobiliteit zijn: de respondenten waren misschien eenvoudigweg niet in staat het openbaar vervoer te gebruiken omdat zij zich slecht konden verplaatsen (bv. vele van de oudere respondenten gaven “overige” als reden op voor het niet gebruiken van het openbaar vervoer). Andere respondenten hoefden misschien het openbaar vervoer niet te gebruiken, omdat andere methoden (bv. auto of fiets) toereikend en gemakkelijk waren om zich in hun stad te verplaatsen.

Van de in de enquête opgesomde redenen werden de redenen die verband hielden met een ontoereikende infrastructuur – d.w.z. openbaar vervoer niet frequent genoeg, niet aangepast aan de reisroute, niet gemakkelijk toegankelijk – het vaakst genoemd. De respondenten in Rennes en Bologna klaagden het meest over het feit dat het openbaar vervoer *niet aangepast was aan hun reisroute* (respectievelijk 31 % en 28%). In Ljubljana, Heraklion, Helsinki, Nicosia en Graz zei ten minste een kwart van de respondenten het openbaar vervoer om deze reden niet te gebruiken (25 %-27 %).

De respondenten in Nicosia waren ook het meest geneigd *niet frequent genoeg* als reden op te geven voor het niet gebruiken van dergelijke faciliteiten (37 %). In Palermo en Manchester klaagde ongeveer een vijfde van de respondenten hierover (respectievelijk 22 % en 19 %).

De groepen respondenten die zeiden dat ze het openbaar vervoer nooit gebruikten omdat er *geen gemakkelijke toegang was vanaf waar zij woonden of waar zij naar toe moesten*, waren het grootst in Helsinki (20 %), Aalborg (19 %), Dublin, Berlijn, Stockholm en Ljubljana (allemaal 17 %).

Verder werden klachten over *variaties in dienstregeling/niet betrouwbare dienstregeling* het vaakst genoemd door respondenten in Nicosia (23 %), Manchester (19 %), Palermo (18 %) en Rome (16 %). In Manchester (opnieuw), München, Miskolc, Boedapest en Berlijn waren respondenten het meest geneigd te zeggen dat het openbaar vervoer *te duur* was (16 %-21 %). Praag viel op doordat een derde (32 %) van de respondenten het openbaar vervoer overvol vond en 20 % zei dat het onveilig was.

Tot slot werden respondenten die eenvoudigweg *niet van het openbaar vervoer hielden* het vaakst aangetroffen in enkele Franse steden die aan dit onderzoek deelnamen: Marseille (33 %), Bordeaux (28 %) en Lille (26 %).

6. Een vergelijking met de resultaten van de belevingsenquête van 2006

In de bijlage worden 15 grafieken getoond die een samenvatting geven van de resultaten van de huidige enquête in vergelijking met die van de vorige belevingsenquête (uitgevoerd in 2006).

De grootste stijging van het aandeel respondenten dat het ermee eens was dat goede banen gemakkelijk te vinden waren, werd gezien in Stockholm en Malmö (respectievelijk +18 en +17 procentpunten). In deze steden werd ook de grootste stijging gezien van het aandeel ondervraagden dat het ermee eens was dat de middelen in hun stad op een verantwoordelijke manier werden beheerd en dat de administratieve diensten hen op efficiënte wijze hadden geholpen (+17 en +26 procentpunten).

Anderzijds werd Heraklion regelmatig aangetroffen onder de steden met de grootste daling in dergelijke positieve percepties bij de vergelijking van de resultaten van de huidige enquête met die van 2006.

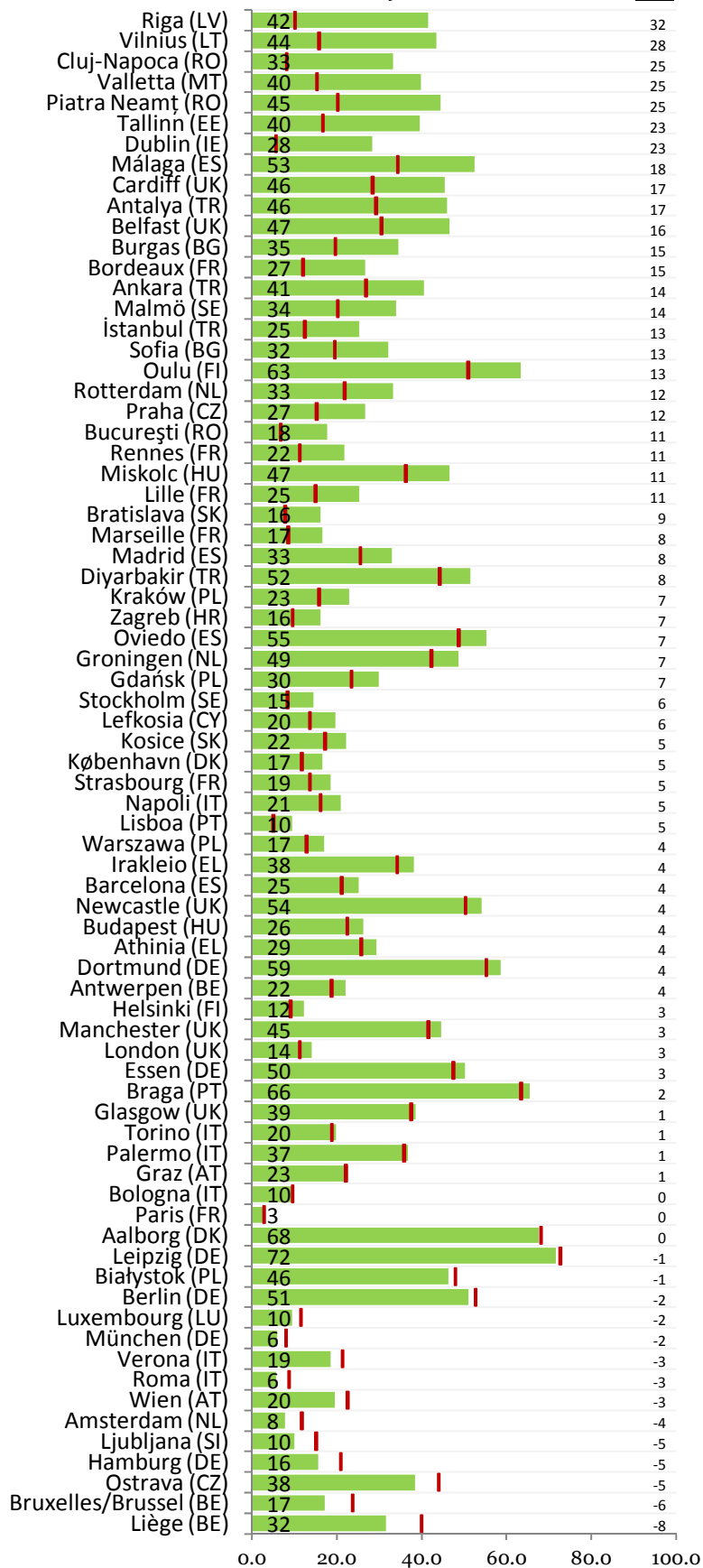
Annex 1 (in English only)
Vergelijking 2009/2006

It is easy to find good housing at a reasonable price

(% agree) 2006-2009

■ 2009 ■ 2006

Diff.



Q2. I will read you a few statements. Please tell me whether you strongly agree, somewhat agree, somewhat disagree or strongly disagree with each of these statements?

Base: all respondents, % of "Strongly and somewhat agree" by city

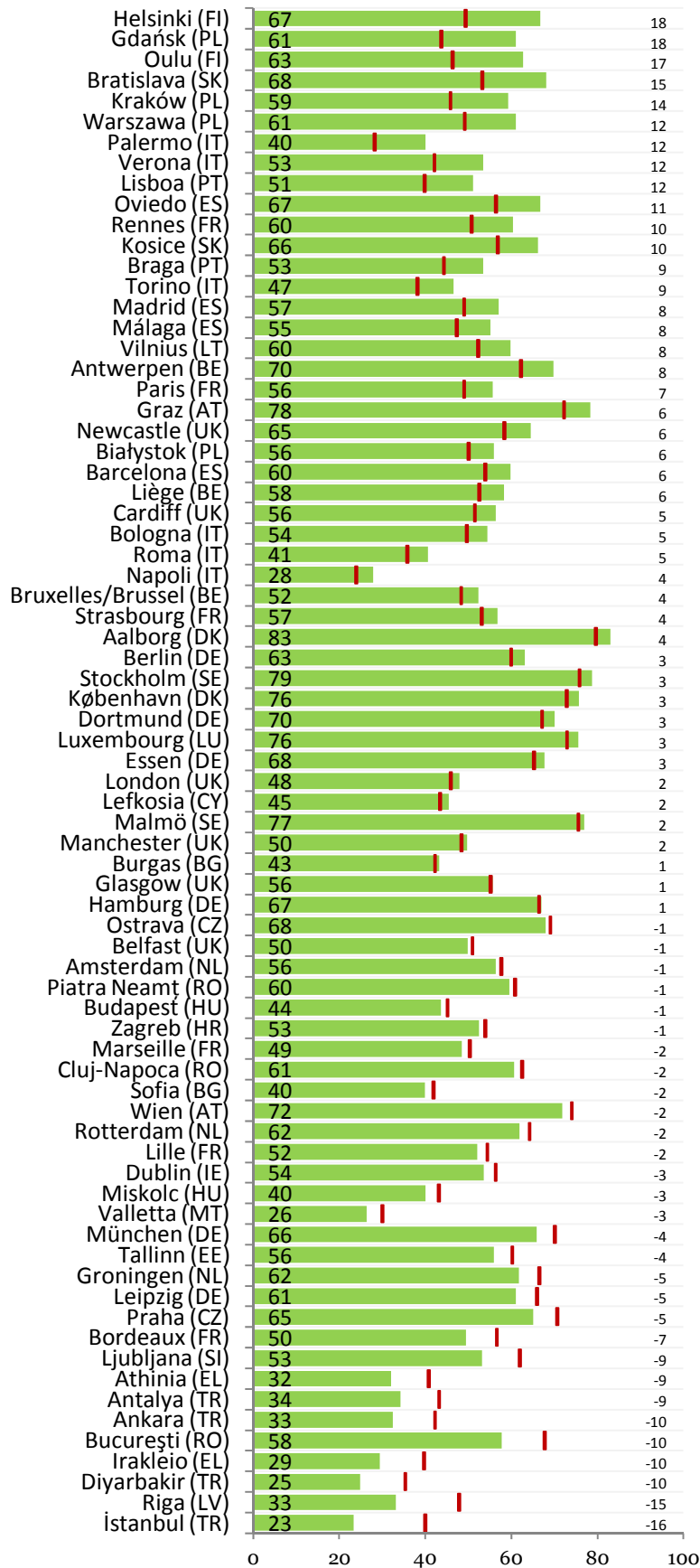
Difficulties in paying bills at the end of the month

(% never) 2006-2009

■ 2009

■ 2006

Diff:

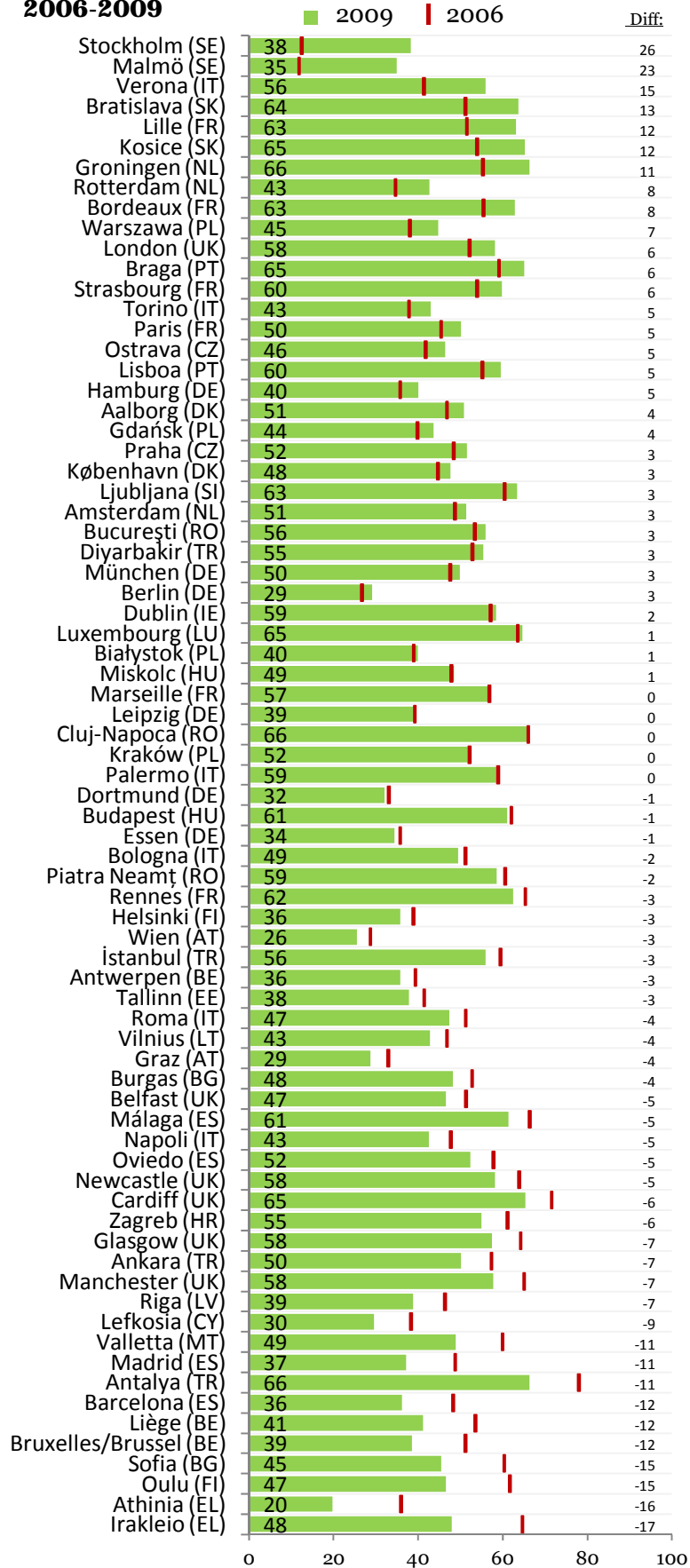


Q3. For each of the following statements, please tell me, if this always, sometimes, rarely or never happens to you?

Base: all respondents, % of "Never" by city

Foreigners are well integrated (% agree)

2006-2009

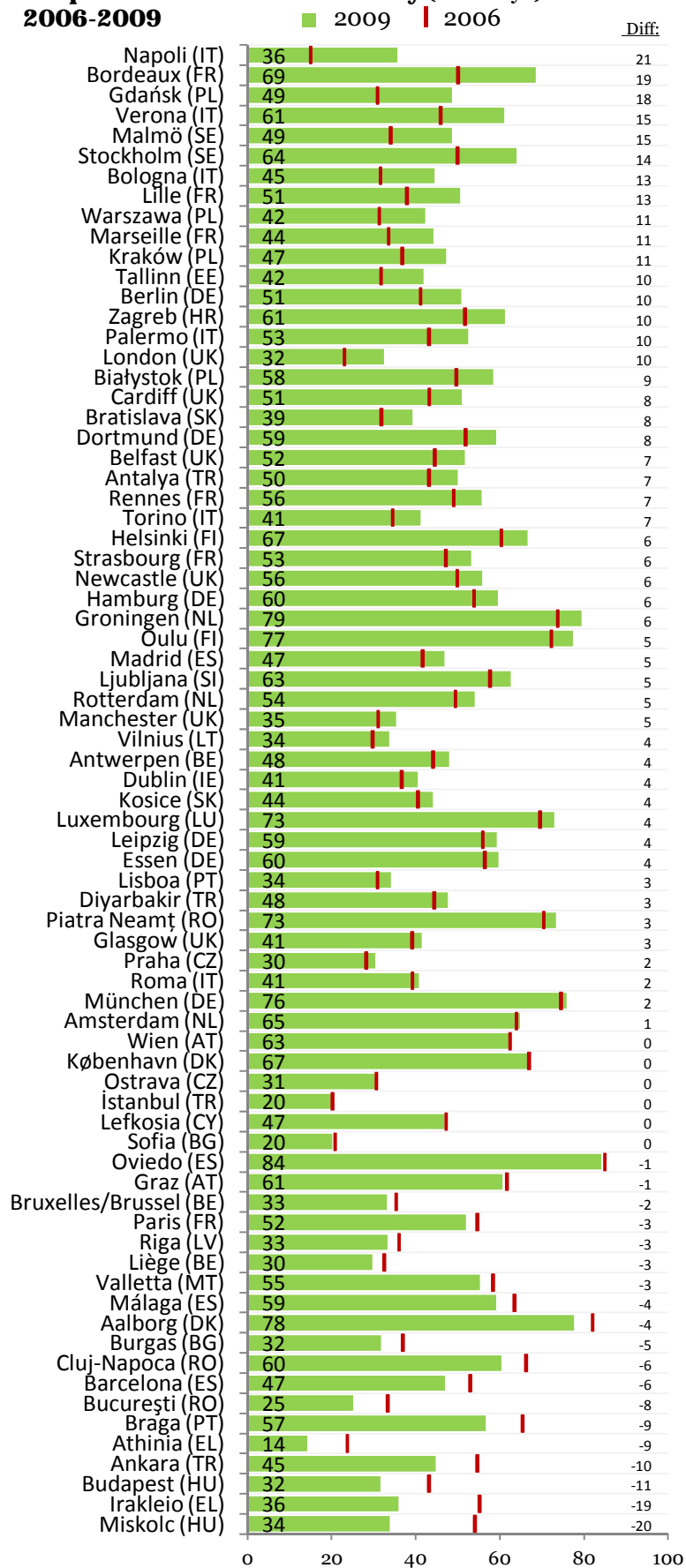


Q2. I will read you a few statements. Please tell me whether you strongly agree, somewhat agree, somewhat disagree or strongly disagree with each of these statements?

Base: all respondents, % of "Strongly and somewhat agree" by city

Respondents feel safe in the city (% always)

2006-2009



Q3. For each of the following statements, please tell me, if this always, sometimes, rarely or never happens to you?

Base: all respondents, % of "Always" by city

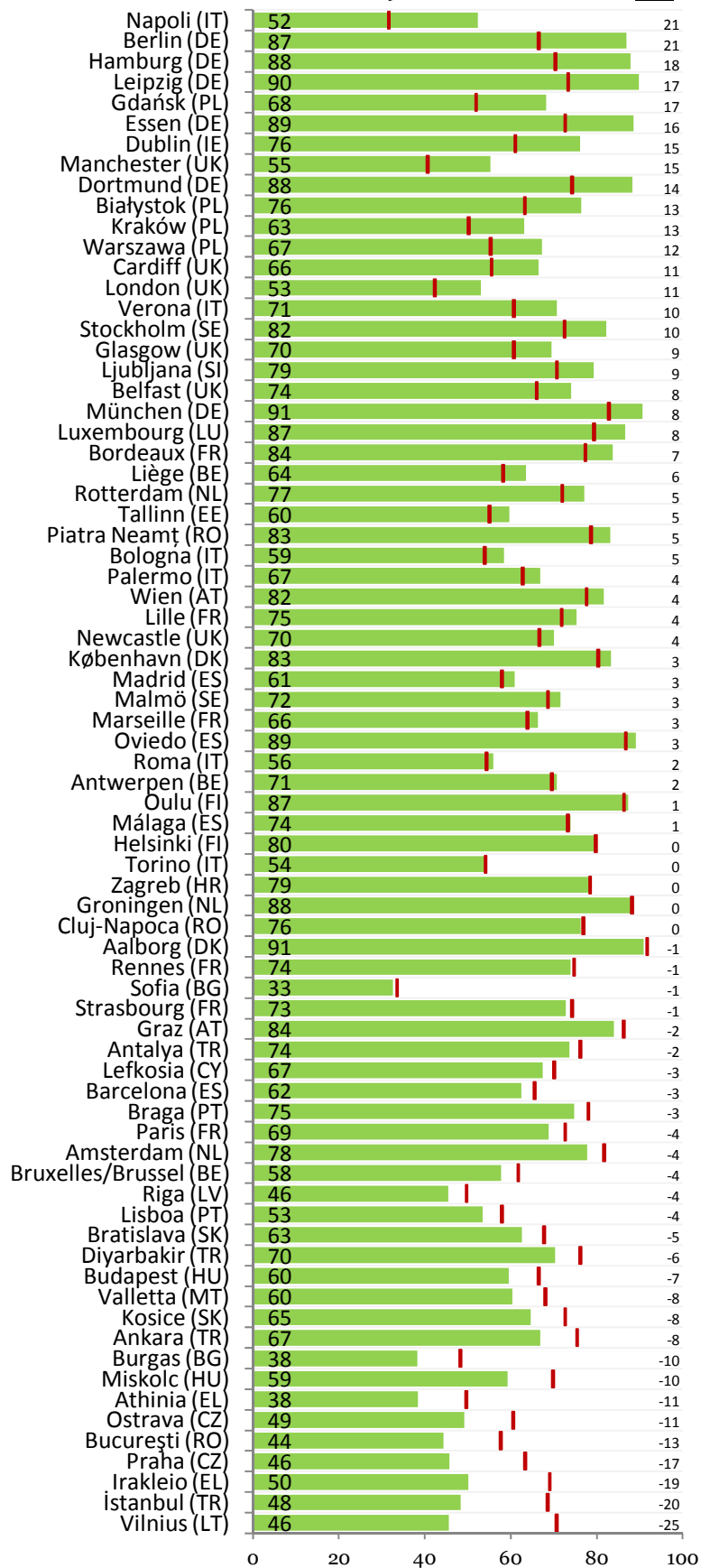
Respondents feel safe in their neighbourhood

(% always) **2006-2009**

■ 2009

■ 2006

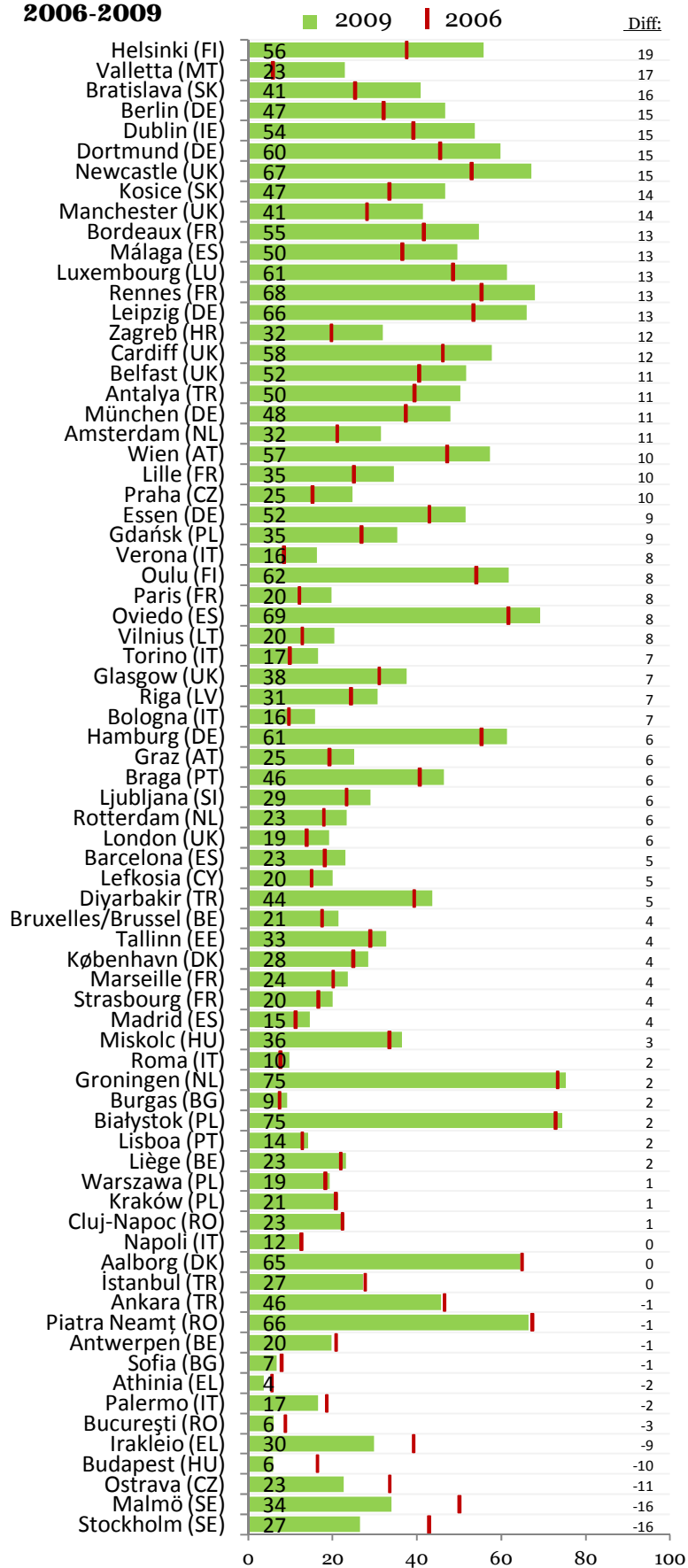
Diff.



Q3. For each of the following statements, please tell me, if this always, sometimes, rarely or never happens to you?

Base: all respondents, % of "Always" by city

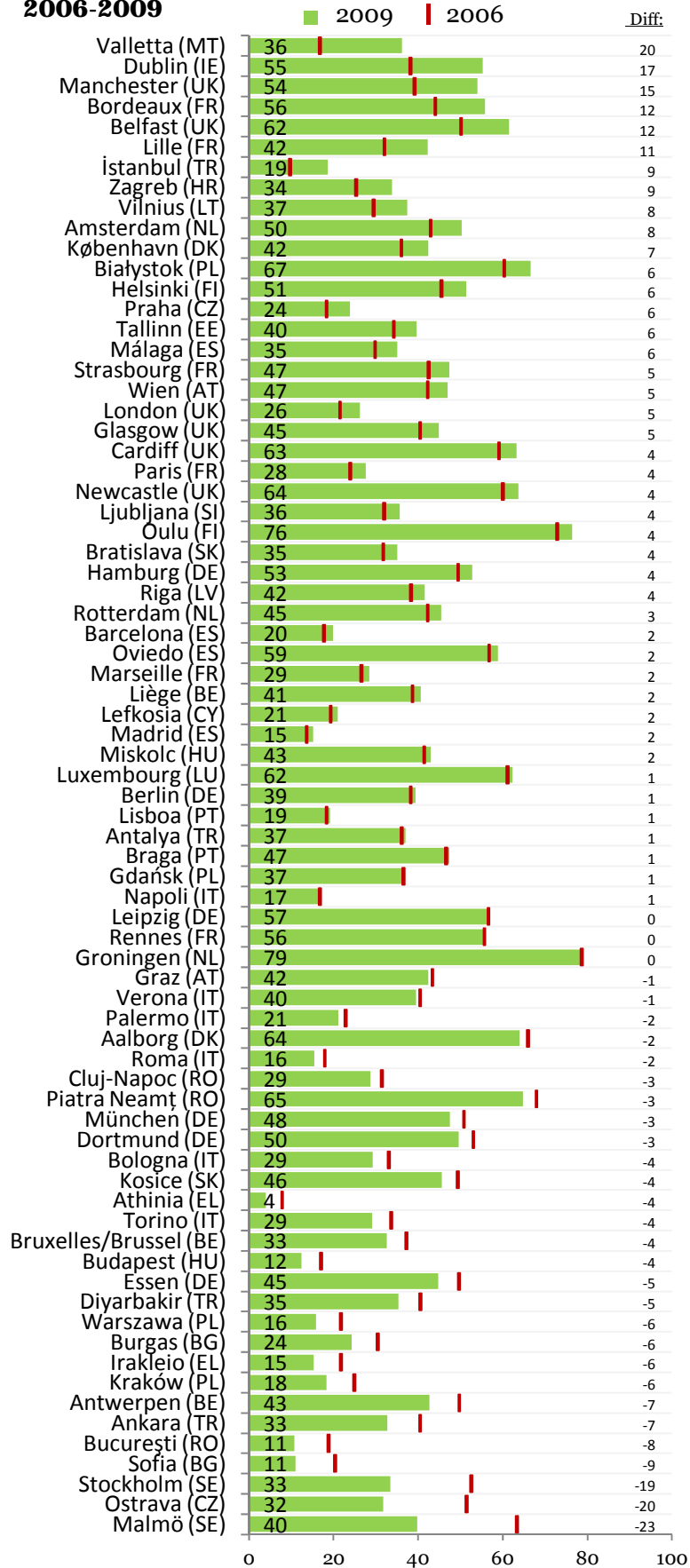
**Air pollution is a major problem (% “disagree”)
2006-2009**



Q2. I will read you a few statements. Please tell me whether you strongly agree, somewhat agree, somewhat disagree or strongly disagree with each of these statements?

Base: all respondents, % of "Strongly and somewhat disagree" by city

Noise is a major problem (% “disagree”)
2006-2009

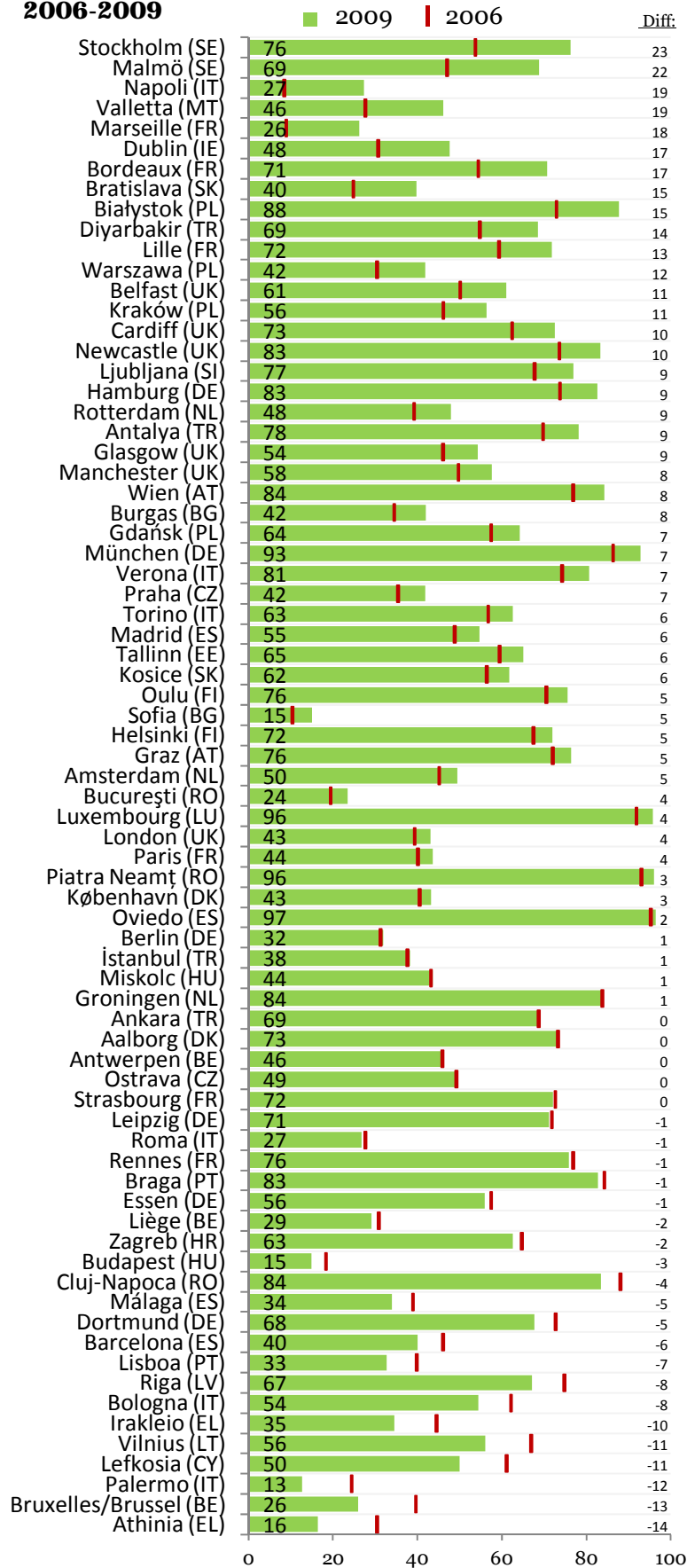


Q2. I will read you a few statements. Please tell me whether you strongly agree, somewhat agree, somewhat disagree or strongly disagree with each of these statements?

Base: all respondents, % of “Strongly and somewhat disagree” by city

The city is clean (% agree)

2006-2009

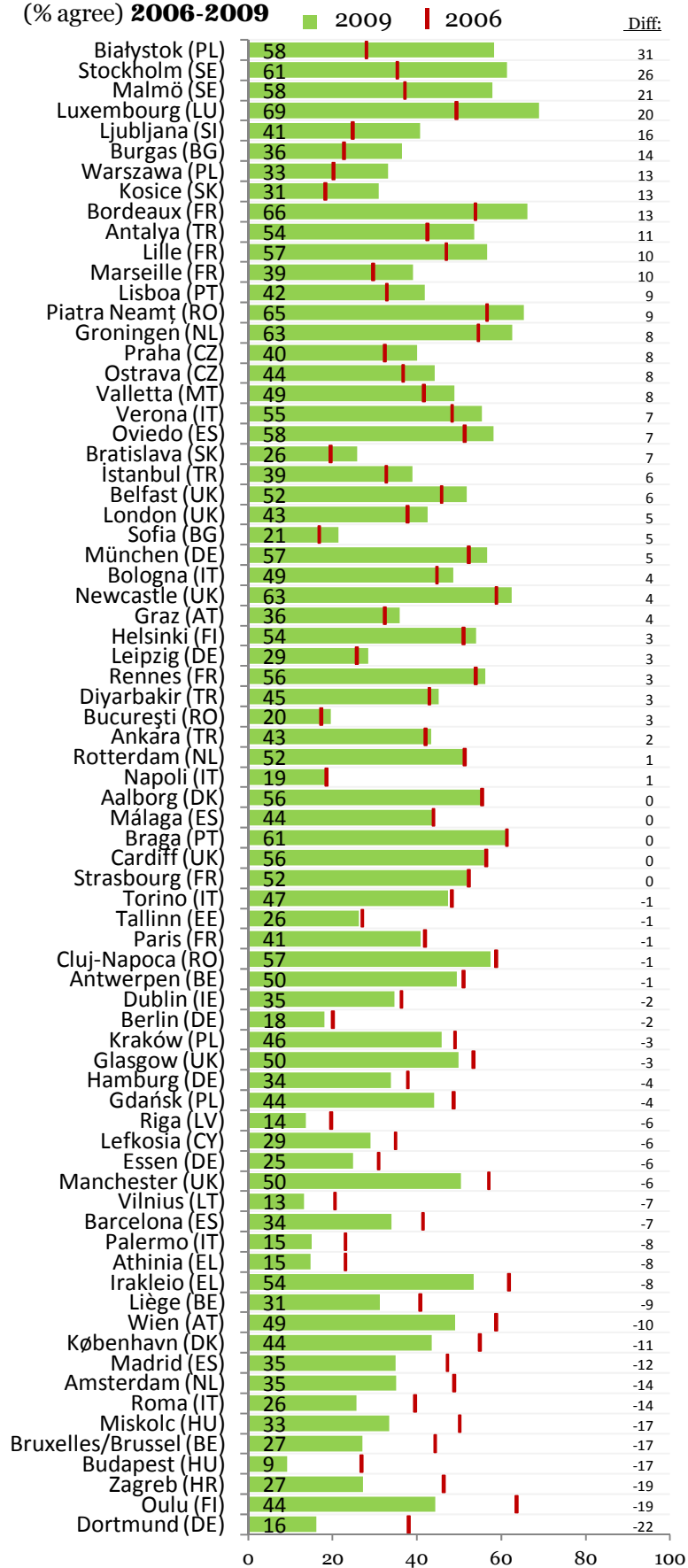


Q2. I will read you a few statements. Please tell me whether you strongly agree, somewhat agree, somewhat disagree or strongly disagree with each of these statements?

Base: all respondents, % of "Strongly and somewhat agree" by city

The city spends its resources in a responsible way

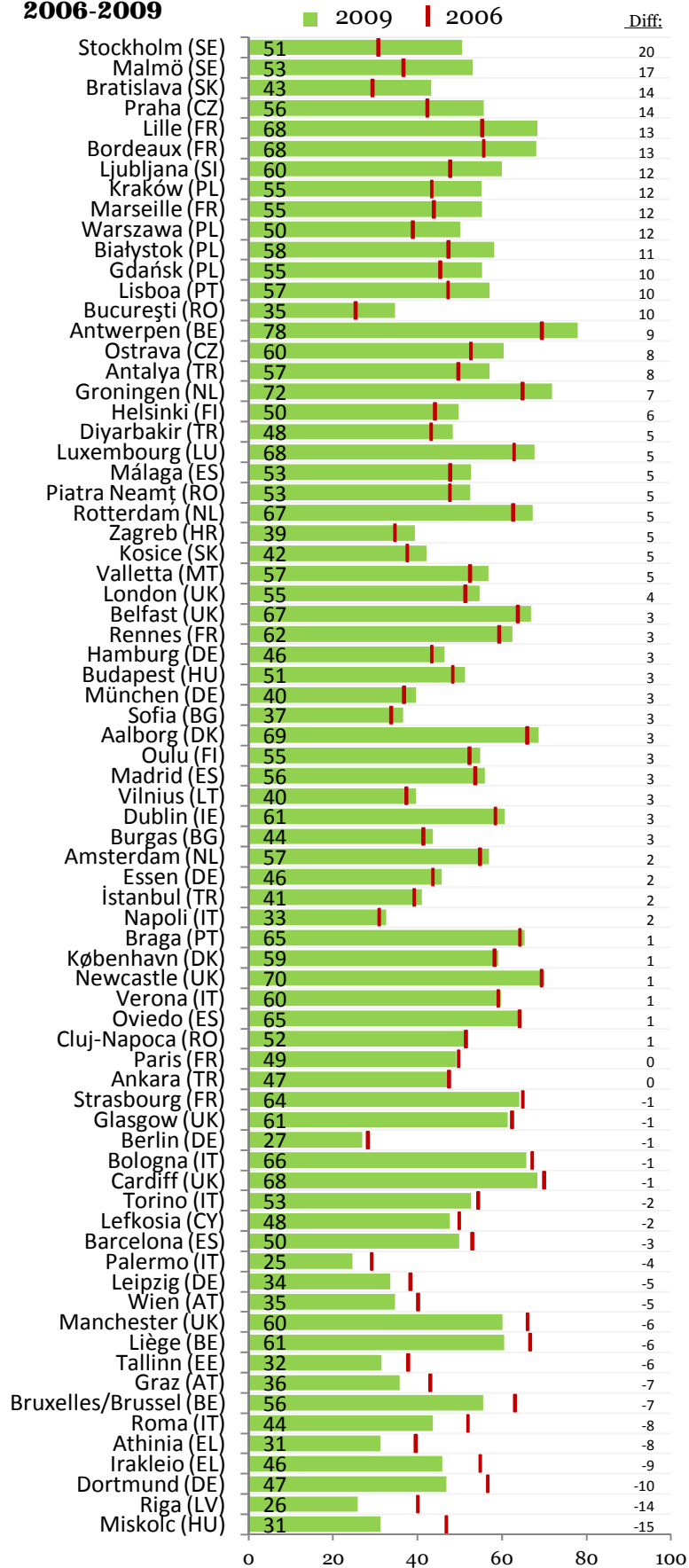
(% agree) **2006-2009**



Q2. I will read you a few statements. Please tell me whether you strongly agree, somewhat agree, somewhat disagree or strongly disagree with each of these statements?

Base: all respondents, % of "Strongly and somewhat agree" by city

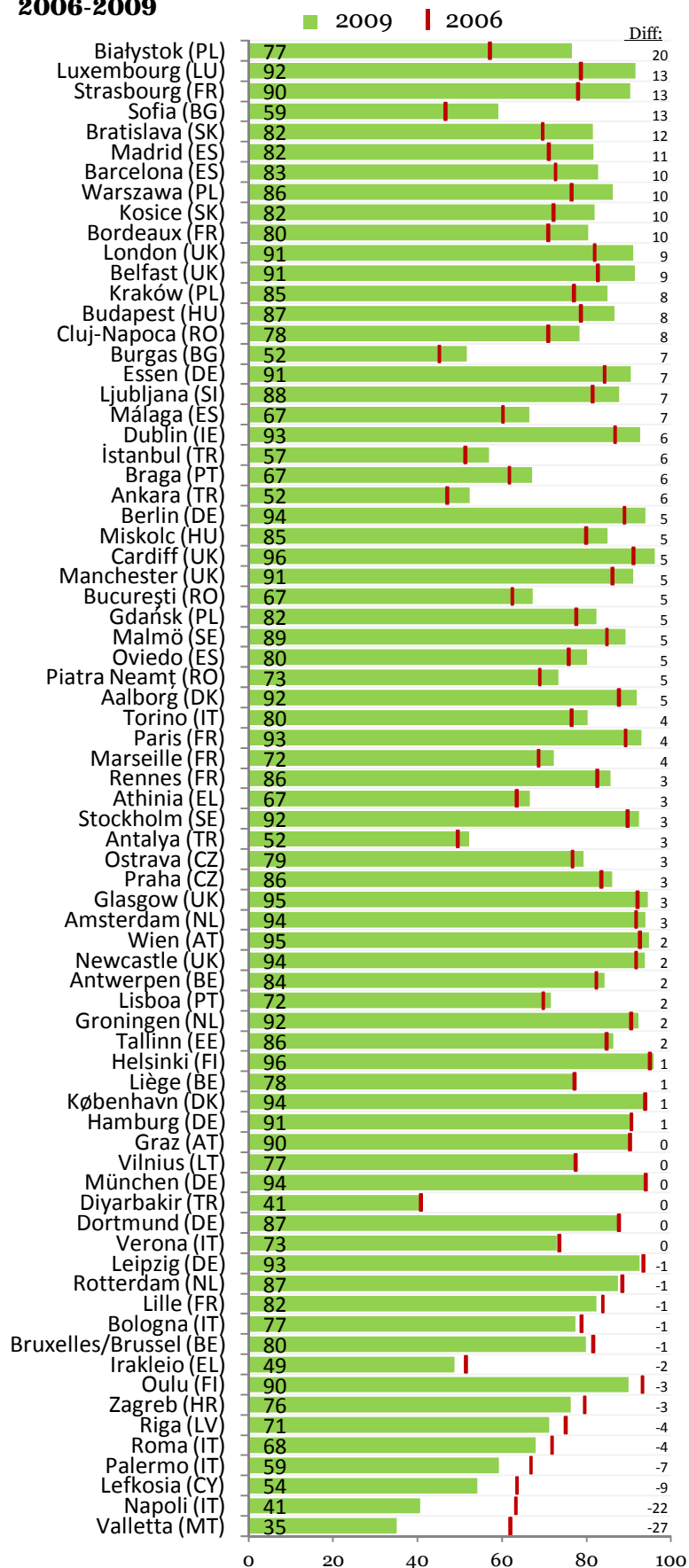
**Administrative services help efficiently (% agree)
2006-2009**



Q2. I will read you a few statements. Please tell me whether you strongly agree, somewhat agree, somewhat disagree or strongly disagree with each of these statements?

Base: all respondents, % of "Strongly and somewhat agree" by city

Satisfaction with cultural facilities (% satisfied)
2006-2009

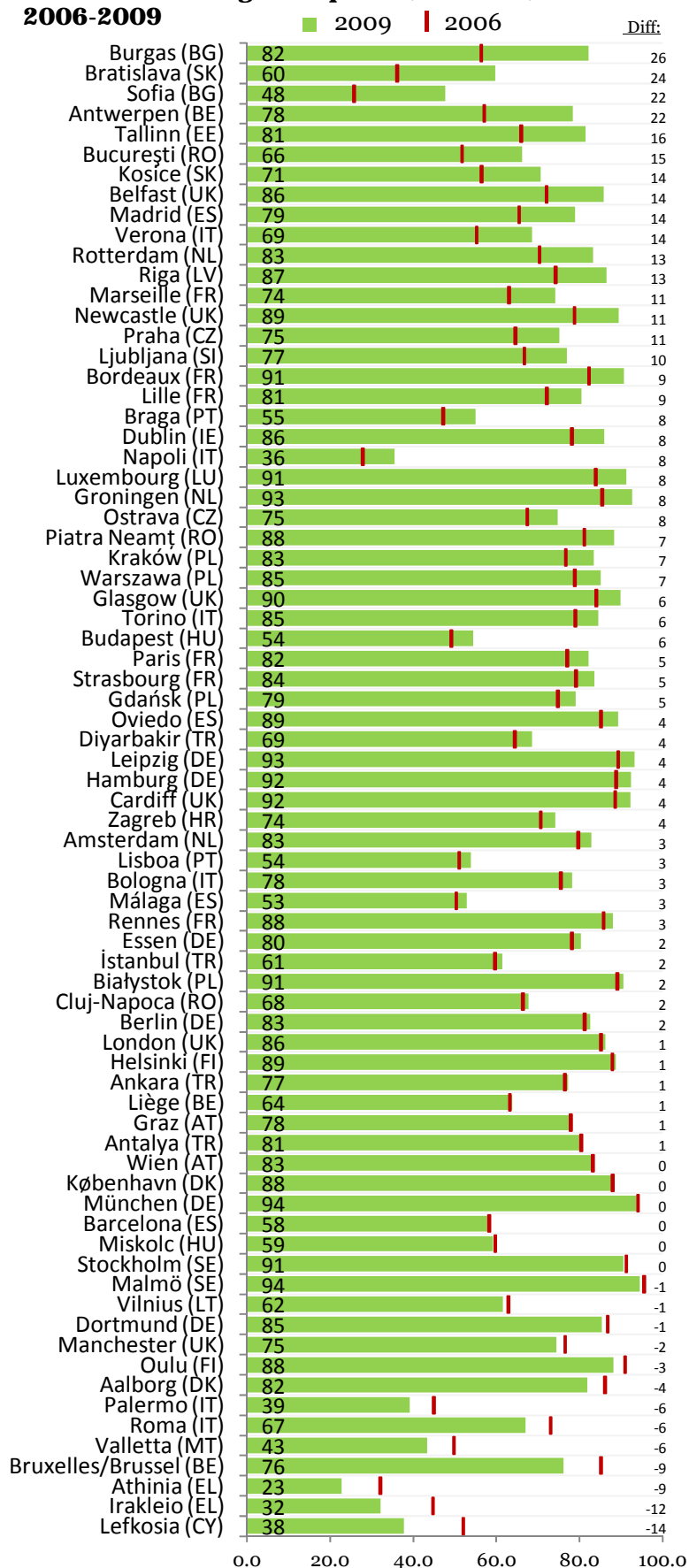


Q1. Generally speaking, please tell me if you are very satisfied, rather satisfied, rather unsatisfied or not at all satisfied with each of the following issues:

Base: all respondents, % of "Very and rather satisfied" by city

Satisfaction with green spaces (% satisfied)

2006-2009

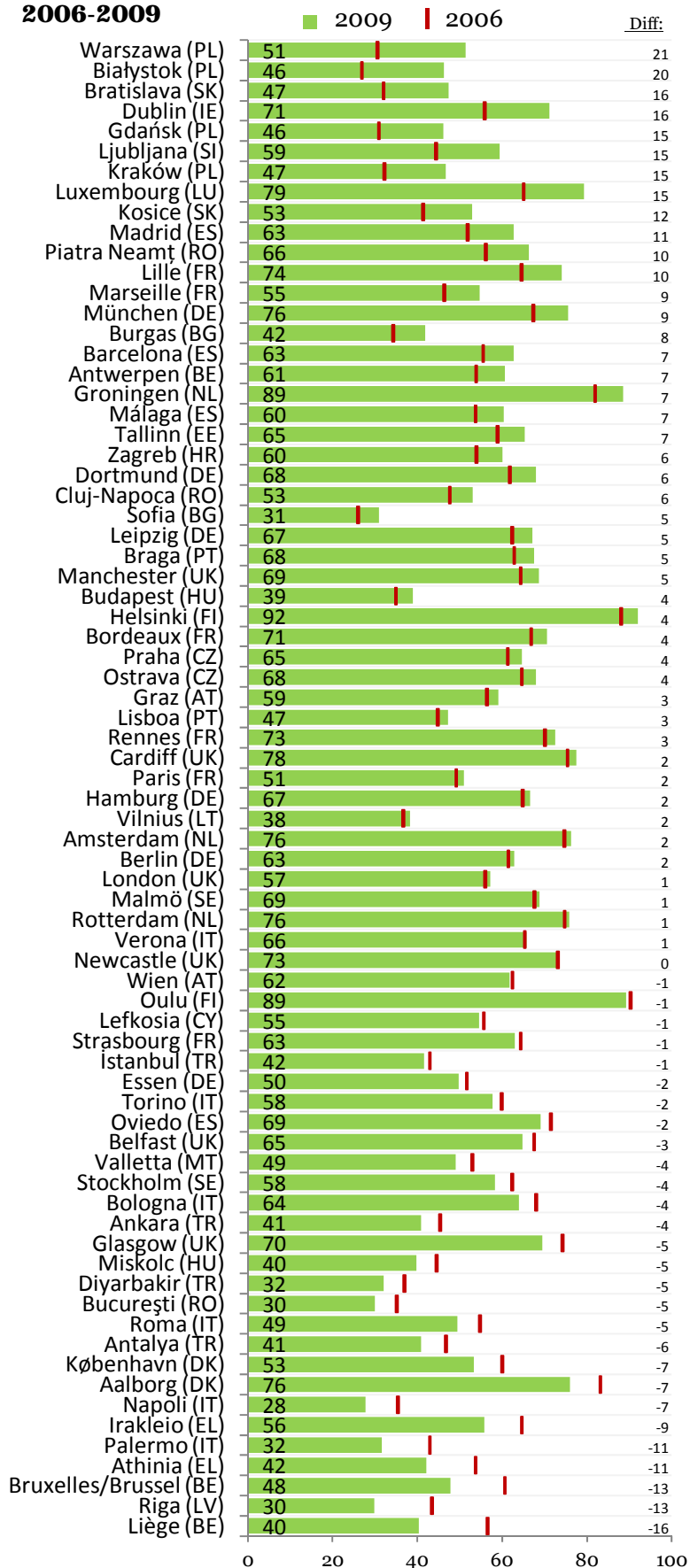


Q1. Generally speaking, please tell me if you are very satisfied, rather satisfied, rather unsatisfied or not at all satisfied with each of the following issues:

Base: all respondents, % of "Very and rather satisfied" by city

Satisfaction with sport facilities (% satisfied)

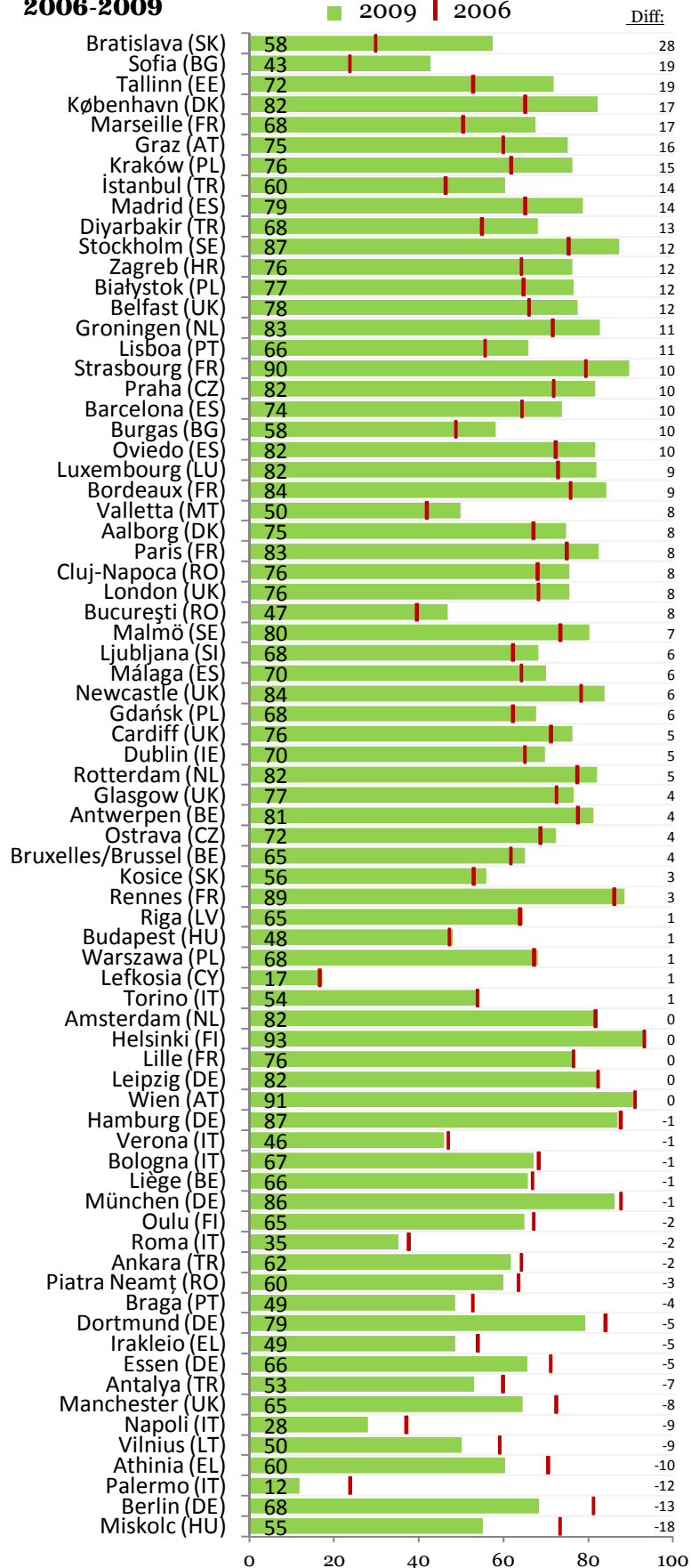
2006-2009



Q1. Generally speaking, please tell me if you are very satisfied, rather satisfied, rather unsatisfied or not at all satisfied with each of the following issues:

Base: all respondents, % of "Very and rather satisfied" by city

Satisfaction with public transport (% satisfied)
2006-2009



Q1. Generally speaking, please tell me if you are very satisfied, rather satisfied, rather unsatisfied or not at all satisfied with each of the following issues:

Base: all respondents, % of "Very and rather satisfied" by city





Urban Audit Perception Survey 2006

- Participating city



© EuroGeographics Association for the administrative boundaries

