

VOORUIT!

Een kwantitatief onderzoek over mobiliteit onder Nederlanders, in opdracht van de Mobiliteitsalliantie

CAROLINE VAN TEEFFELEN
HANS ONKENHOUT
ODETTE VLEK
AMSTERDAM, MAART 2017



VOORAF 03

HOOFDCONCLUSIE EN SAMENVATTING 07

DEELCONCLUSIES:

DE VISIE VAN NEDERLAND 14

DE URGENTIE VAN VERANDERING EN PROBLEEMHERKENNING 21

OPLOSSINGEN 25

- VERKEERSVEILIGHEID 28
- DUURZAAMHEID 35
- MULTIMODALITEIT 40

ACHTERGROND DEELNEMERS 50

BIJLAGEN 57



VOORAF



AANLEIDING EN DOEL ONDERZOEK

Aanleiding

Mobiliteit is cruciaal voor Nederland, de vraag blijft toenemen en verandert ook. ANWB, RAI Vereniging, TLN, NS, de stadsvervoerders, FMN en KNV hebben als partners in de Mobiliteitsalliantie VOORUIT! een gezamenlijke, integrale lange termijn visie op mobiliteit ontwikkeld als antwoord. De Mobiliteitsalliantie is gevormd voor de lange termijn, en heeft in een visie langs vier hoofdrichtingen (slim, flexibel, groen en veilig), acht bouwstenen als oplossing (een gezamenlijke visie van sector, markt en overheid, minister van mobiliteit, een deltaplan met investeringsagenda, renovatie van (fiscale) wet- en regelgeving, veiligheid (safe en secure), vraag gestuurde mobiliteit, duurzame mobiliteit, kansen creëren voor het Nederlandse bedrijfsleven) gepresenteerd. Met als uitgangspunten dat de gebruiker, de 'mobilitist', centraal staat met aandacht voor alle modaliteiten en de afstemming daartussen, en fact based keuzes.

Doel onderzoek

Dit onderzoek is onderdeel van het communicatieplan van de Mobiliteitsalliantie. Op 9 maart wordt het Nationaal Mobiliteitsdebat georganiseerd door de Mobiliteitsalliantie, en onderzoek onder het Nederlandse publiek geeft zicht op de argumenten die Nederlanders hebben bij bepaalde keuzes ten aanzien van mobiliteit.

ONDERZOEKSVRAGEN

In het onderzoek staan de volgende vragen centraal:

- 1) *In hoeverre herkennen Nederlanders zich in de geschetste visie van de Mobiliteitsalliantie?*
- 2) *Welke urgentie kent men toe aan de voorgelegde mobiliteitsuitdagingen?*
- 3) *Hoe staat men tegenover enkele van de oplossingsrichtingen uit de visie van de Mobiliteitsalliantie?*

Methode

Om de onderzoeksvragen te beantwoorden is online kwantitatief onderzoek uitgevoerd. De doelgroep voor dit onderzoek bestaat uit Nederlanders van 18 jaar en ouder. De steekproef is representatief naar geslacht, leeftijd en opleidingsniveau. In totaal hebben 1.551 Nederlanders de vragenlijst helemaal ingevuld. In de bijlage is een uitgebreide onderzoeksverantwoording opgenomen.

OVER DIT RAPPORT

We hebben dit rapport geschreven op basis van het principe van 'Pyramid Thinking'.



We starten met een overzicht van de conclusies van dit onderzoek en een samenvatting. In dit rapport noemen wij de deelnemers aan het onderzoek 'Nederlanders'. De antwoorden op de open vragen zijn op een kwalitatieve wijze geanalyseerd. Hierbij geven we een indicatie van de meest gegeven antwoorden maar kijken we ook naar inhoudelijke redenen, geïllustreerd door relevante quotes. Deze hebben we in de rapportage cursief weergegeven. De verschillen tussen doelgroepen hebben we getoetst op significantie. De percentages in het rapport zijn afgerond. Daardoor kan het totaal incidenteel optellen tot meer of minder dan 100%.

In de bijlage hebben we een uitgebreide onderzoeksverantwoording opgenomen. Hierin zijn ook de gebruikte vragenlijst, de tabellen en een uitdraai van alle antwoorden op de open vragen terug te vinden. In de tabellen is een indeling naar Nielsen gebieden terug te vinden:

- Nielsen I: de 3 grote steden plus randgemeenten, Amsterdam (plus Diemen, Ouder-Amstel, Landsmeer, Amstelveen), Rotterdam (plus Schiedam, Capelle aan den IJssel, Krimpen aan den IJssel, Nederlek, Ridderkerk, Barendrecht, Albrandswaard) en 's-Gravenhage (plus Leidschendam, Voorburg, Rijswijk, Wassenaar, Wateringen)
- Nielsen II: Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht (exclusief de Nielsen I gemeentes)
- Nielsen III: Groningen, Friesland en Drenthe
- Nielsen IV: Overijssel, Gelderland en Flevoland
- Nielsen V: Zeeland, Noord-Brabant en Limburg

HOOFDCONCLUSIE EN SAMENVATTING



SAMENVATTING

<p>1. De visie van de Mobiliteitsalliantie is herkenbaar voor Nederlanders</p> <p>Pagina 14–20</p>	<p>2. Nederlanders herkennen problemen en zien de urgentie van verandering</p> <p>Pagina 21–27</p>	<p>3. Voor het merendeel van de aangedragen oplossingen om de verkeersveiligheid te vergroten is draagvlak</p> <p>Pagina 28–34</p>	<p>4. Er is redelijk draagvlak voor de aangeboden oplossingen om de duurzaamheid te vergroten</p> <p>Pagina 35–39</p>	<p>5. Automobilisten hebben alternatieven, maar er zijn nog drempels te beslechten</p> <p>Pagina 40–49</p>
<p>Het merendeel van de Nederlanders verwacht in de toekomst (in enige mate) toenemende druk op de mobiliteit</p>	<p>Nederlanders vinden het belangrijk dat er de komende tijd aandacht wordt besteed aan het verminderen van de files, de drukte in het ov en de uitstoot van co2 en fijnstof. Ook efficiënt ruimte gebruik heeft prioriteit</p>	<p>Er is onder Nederlanders redelijk draagvlak voor extra handhaving van de verkeersregels als dit de verkeersveiligheid vergroot</p>	<p>Nederlanders noemen spontaan het gebruik van schonere auto's en het bevorderen van alternatieve vervoersmiddelen als belangrijke oplossingen om CO2 en fijnstof uitstoot te verminderen</p>	<p>Automobilisten zien hun fiets als belangrijkste alternatieve vervoersmiddel voor (een deel van) ritten met de auto. De reisafstand heeft een grote invloed</p>
<p>Het merendeel van de Nederlanders verwacht (in enige mate) in de toekomst een verminderde verkeersveiligheid</p>	<p>Nederlanders vinden het belangrijk dat er de komende tijd aandacht wordt besteed aan verkeersveiligheid en aan voorzieningen die het gebruik van de fiets in de stad stimuleren</p>	<p>Extra educatie voor jongeren is volgens een meerderheid van de Nederlanders een geschikte maatregel om verkeersveiligheid te vergroten</p>	<p>Er is (nog steeds) draagvlak voor betalen naar gebruik, mits dit niet leidt tot meer inkomsten voor de staatskas</p>	<p>Het weer, de reistijd en de afstand zijn de belangrijkste drempels bij de keuze voor de fiets. Voor het gebruik van het OV als alternatief zijn de belangrijkste drempels de reistijd, aansluiting op de plek van bestemming en de kosten</p>
<p>Een meerderheid van de Nederlanders verwacht (in enige mate) dat mensen in de toekomst steeds vaker ter plekke een afweging maken voor een vervoersmiddel</p>	<p>Een op de tien percipieert het ov als druk, vijf procent heeft frequent te maken met files</p>	<p>De helft van de Nederlanders vindt dat het nieuwe kabinet moet investeren in een betere ongevallen registratie</p>	<p>Nog niet alle Nederlanders zijn overtuigd van de voordelen van openbaar vervoer op afroep, duidelijke informatie over reistijden is een belangrijke voorwaarde</p>	<p>P+R voorzieningen zijn bekend maar gebruik blijft achter door gebrek aan relevantie</p>
	<p>Spontaan noemt men het ov, anders werken, beprijzing en extra infrastructuur om de files te bestrijden, en meer ov-capaciteit en betere samenwerking om de drukte in het ov aan te pakken</p>	<p>Nederlanders zijn over het algemeen voor een verbod van het lezen en versturen van berichten en het reageren op social media voor automobilisten en fietsers</p>	<p>Er is redelijk draagvlak voor bezorging buiten de spits en langere levertijden van online bestellingen</p>	<p>Niet iedereen verwacht dat autodelen binnen vijf jaar een grote vlucht zal nemen</p>



De visie wordt herkend

- Nederlanders herkennen de toegenomen druk op de mobiliteit in Nederland. Men vindt het druk op de weg, ondanks meer asfalt. En men vindt het druk in het openbaar vervoer. Ook herkent men het verschil in mobiliteitsuitdagingen tussen stedelijke en niet-stedelijk gebieden. Elektrische auto's en het stimuleren van andere vervoersmiddelen dan de auto (openbaar vervoer, de fiets) noemt men als oplossingen om de hoeveelheid fijnstof en CO2 te reduceren.
- Een meerderheid van de Nederlanders kan zich ook vinden in de gepresenteerde visie over de verkeersveiligheid. Toevoegingen die men hierbij heeft hebben te maken met smartphone gebruik, sommigen pleiten voor een verbod op smartphone gebruik in het verkeer, aanpak van asociaal rijgedrag en aandacht voor ouderen in het verkeer.
- Men herkent zich minder sterk in de visie dat in de toekomst steeds meer Nederlanders per reis een afweging zullen gaan maken welk vervoermiddel of vervoersmiddelen zij hiervoor gaan gebruiken. Sommigen doen dit al, maar anderen geven aan dat zij verwachten dat veel Nederlanders nog te verknocht zijn aan hun auto. Ook geeft men aan dat het openbaar vervoer in de niet-stedelijke gebieden zich hiervoor nog niet leent.



Nederlanders herkennen problemen en zien de urgentie voor verandering

- Er is een breed draagvlak onder de Nederlandse bevolking voor verbetering van de verkeersveiligheid en reductie van CO2 en fijn stof. Ook vindt men het belangrijk dat de dagelijkse files en de drukte in het openbaar vervoer worden aangepakt. Aandacht voor efficiënt ruimtegebruik in de steden en voorzieningen die het gebruik van de fiets in de stad stimuleren, kunnen eveneens op een breed draagvlak rekenen.
- Er is niet alleen draagvlak, ook ervaren Nederlanders in hun perceptie mobiliteitsproblemen aan de lijve. Een op tien van de regelmatige ov-gebruikers ervaart naar eigen zeggen vertragingen of drukte in één of meerdere ov-modaliteiten die zij gebruiken en vijf procent heeft bijna altijd te maken met files.



Openbaar vervoer, anders en flexibel werken, beprijzing en extra infrastructuur om de files te lijf te gaan

- Voordat oplossingen van de Mobiliteitsalliantie zijn voorgelegd, hebben Nederlanders zelf oplossingen aangedragen. Goedkoper en beter op elkaar aansluitend openbaar vervoer en flexibel en thuiswerken worden spontaan vaak genoemd om de dagelijkse files te lijf te gaan. Ook noemt men verandering van beprijzing (tol, spitstarieven) en extra infrastructuur als oplossingen voor de dagelijkse files.

Meer capaciteit en betere samenwerking om de drukte in het openbaar vervoer aan te pakken

- Vermindering van de drukte in het openbaar vervoer kan volgens de Nederlanders worden aangepakt door vergroting van de capaciteit, betere samenwerking tussen vervoerders en betere aansluitingen. Ook vinden sommigen dat er meer OV-capaciteit moet komen en dat het goedkoper moet worden.

Handhaving en regelgeving voor smartphone gebruik in het verkeer om de verkeersveiligheid te verbeteren

- Handhaving van de verkeersregels en aanpak van smartphone gebruik zijn door Nederlanders zelf vaak spontaan aangedragen als maatregelen om de verkeersveiligheid te bevorderen. Ook uit de voorgelegde stellingen blijkt draagvlak voor strengere handhaving van de verkeersregels als dit bijdraagt aan meer veiligheid in het verkeer. Ook is een meerderheid ervan overtuigd dat extra politie inzet de manie is om wat te doen aan de hufteigheid in het verkeer. Punt van aandacht is wellicht wel dat twee vijfde van Nederlanders bij extra handhaving de angst heeft dat dit vooral gebeurt om de Staatskas te spekken.
- Voor wat betreft het smartphone gebruik is een ruime meerderheid voor een verbod voor automobilisten en fietsers om (social media) berichten te lezen en versturen. Er is verdeeldheid omtrent een verbod op handsfree bellen en het navigeren met de smartphone.
- Verder is er onder de Nederlanders ook draagvlak voor een betere ongevallen registratie en meer verkeerseducatie onder jongeren. Nederland lijkt echter nog niet zonder meer klaar voor een verplichte vijf jaarlijkse rijtest voor alle rijbewijsbezitters.



Co2 en fijnstof uitstoot beperken door een schoner wagenpark en stimuleren van andere modaliteiten dan de auto

- Een schoner wagenpark en het stimuleren van het gebruik van andere vervoersmiddelen dan de auto zijn oplossingen die Nederlanders spontaan aandragen om de CO2 en fijnstof uitstoot door verkeer te beperken.
- Elektrisch rijden moet betaalbaarder worden. En fietsen, lopen en gebruik van het OV worden gestimuleerd door de voorzieningen te verbeteren, milieuzones in te stellen en meer en goedkoper openbaar vervoer.



OV op afroep leidt tot meer gebruik

- Niet alle Nederlanders zijn nu al overtuigd van openbaar vervoer op afroep als oplossing voor het dalende gebruik van het openbaar vervoer in de minder stedelijke gebieden. Het lijkt erop dat het onbekende hierin ook een rol speelt. Maar we zien wel dat 16% meer gebruik maken van het openbaar vervoer, als dat op afroep is.

Draagvlak voor herziening van de autobelastingen

- Andere vormen van autobelastingen kunnen ook een bijdrage leveren aan een duurzamere mobiliteit. Het draagvlak voor 'betalen naar het gebruik van de auto' is (nog steeds) aanwezig, voor een meerderheid wel onder de voorwaarde dat dit niet mag leiden tot meer inkomsten voor de Staatskas. En een meerderheid vindt het ook logisch om meer te betalen voor een auto die meer vervuult, als betalen naar gebruik wordt ingevoerd.
- Niet alle Nederlanders zijn overtuigd van de effectiviteit van een spitstarief, waarbij meer zou moeten worden betaald voor autogebruik in de spittijden.

Draagvlak voor bezorgen buiten de spits en langere levertijden

- Online winkelen neemt toe, en daarmee ook het vervoer van de bestellingen op de weg en in de woonwijk. Het bezorgen van pakketten op een centraal afhaalpunt om het aantal vervoersbewegingen terug te dringen kent meer tegen- dan voorstanders. Meer draagvlak is er voor het bezorgen van online bestellingen buiten de spittijden. Ook is bijna de helft van de Nederlanders bereid langere levertijden te accepteren als dat leidt tot minder vervoersbewegingen op de weg en in de wijk.



Automobilisten hebben alternatieven, maar er zijn nog duidelijk drempels te beslechten

- Nederlanders die wekelijks autorijden zien vooral de fiets als alternatief. Op een afstandje volgen de trein en bus. Een derde van de Nederlanders die wekelijks autorijden geven aan geen alternatief te hebben.
- Weer, reistijd en afstand zijn de belangrijkste drempels om de fiets te laten staan. Reistijd, geen goede aansluiting op de plek van bestemming (de 'last mile') en kosten zijn de belangrijkste drempels om het OV niet te gebruiken en de auto te pakken.
- Aan Nederlanders die minder dan 30 kilometer enkele reisafstand hebben naar hun werk, hebben we gevraagd hoe waarschijnlijk het is dat zij gebruik zouden maken van een snelfietsroute. Meer dan een derde van deze groep geeft aan dat dit (zeer) waarschijnlijk is.
- De P+R voorzieningen zijn een schakel in het gebruik van verschillende modaliteiten. De bekendheid is hoog te noemen, 85% van de Nederlanders is er mee bekend. Het gebruik blijft hierbij achter: een derde heeft er gebruik van gemaakt. Veelal geeft men aan dat zich de situatie waarin men gebruik zou kunnen maken van een P+R zich nog niet heeft voorgedaan.
- Ook autodelen maakt het gebruik van verschillende modaliteiten eenvoudiger. Een derde van de Nederlanders denkt dat binnen nu en vijf jaar steeds meer mensen een auto zullen delen. Het voordeel dat hierdoor minder parkeerruimte nodig is, onderschrijft een ruime meerderheid van de Nederlanders.



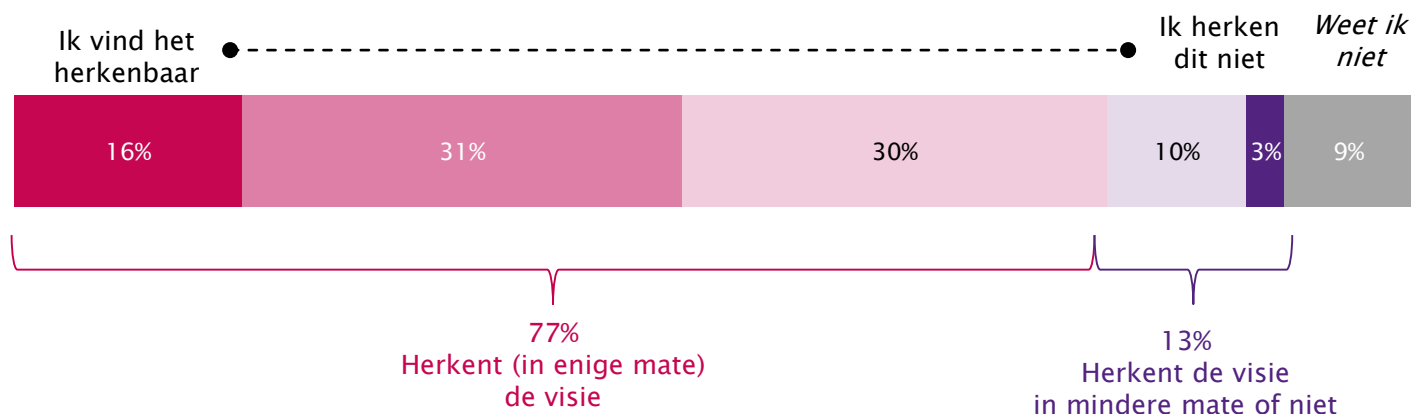
DE VISIE VAN NEDERLAND



HET MERENDEEL VAN DE NEDERLANDERS VERWACHT IN DE TOEKOMST (IN ENIGE MATE) TOENEMENDE DRUK OP DE MOBILITEIT

Wat is uw mening over dit kijkje in de toekomst van de mobiliteit in Nederland?

Basis: allen (n=1.551)



Een kijkje in de toekomst van de mobiliteit in Nederland

Het wordt steeds drukker op de Nederlandse wegen. Tot 2021 nemen de files tot 38% toe. Niet alleen op snelwegen, maar ook op provinciale wegen en in de stad zal de reistijd toenemen. Ook het OV wordt steeds meer gebruikt. Bevolkingsgroei en economische groei zijn de redenen van die toename. Doordat steeds meer mensen in de stad gaan wonen, nemen de verplaatsingen in de stad ook toe. Dat heeft tot gevolg dat de uitstoot van koolstofdioxide en fijnstof een probleem voor de leefbaarheid zou kunnen worden. Het aantal verkeersdoden en ernstig gewonden neemt de laatste jaren toe. De ruimte in stedelijke gebieden is schaars, er zal efficiënt met ruimte omgegaan moeten worden.

Nederlanders:

- Ruim drie kwart van de Nederlanders (77%) herkent zich in enige mate in de visie van de Mobiliteitsalliantie als het gaat om mobiliteit in Nederland. 13% herkent dit niet of in mindere mate.

Doelgroepverschillen:

- In de drie grote steden plus randgemeenten herkent men dit kijkje in de toekomst relatief vaak (84%).
- Middelbaar (80%) en hoog (84%) opgeleide Nederlanders herkennen de visie vaker dan laagopgeleide Nederlanders (71%).

ALS AANVULLING OP DEZE VISIE GAAN NEDERLANDERS SPONTAAN IN OP HET DICHTSLIBBENDE WEGENNET EN HET VERSCHIL TUSSEN DRUKTE IN STEDELIJKE EN BUITEN STEDELIJKE GEBIEDEN. GOEDKOPER EN FREQUENTER OV, ELEKTRISCHE AUTO'S EN EFFICIENTER GEBRUIK DAARVAN NOEMT MEN SPONTAAN ALS OPLOSSINGEN

Als u nog een toevoeging wilt doen bij dit kijkje in de toekomst van de mobiliteit in Nederland, dan kunt u dat hieronder doen

Basis: allen (n=1.551), open vraag.

Men noemt de toenemende drukte op de wegen, het groeiende aantal auto's en de uitbreiding van het wegennet:

- *Er komt steeds meer asfalt bij maar de files blijven toch groeien!*
- *Nederland slibt dicht.*
- *Er dreigt een verkeersinfarct.*

Men ervaart dat er een verschil is tussen de mobiliteit in de stedelijke gebieden en buiten de stedelijke gebieden:

- *Het OV in de kleinere gemeentes om de steden heen is eigenlijk veel belangrijker maar is er nagenoeg niet.*
- *Er is meer dan voldoende ruimte in de regio. De verkeersdruk zal wel toenemen.*
- *Het is een keuze om naar de stad te verhuizen. In de stad zal de uitstoot meer zijn, echter in de overige delen minder. Mensen zoeken zelf de problemen op.*

Sommigen vinden dat het openbaar vervoer goedkoper of gratis moet worden. Anderen vinden dat het openbaar vervoer vaker zou moeten rijden:

- *Openbaar vervoer goedkoper maken zodat er meer gebruik van gemaakt wordt.*
- *Openbaar vervoer zou ook 24 uur per dag beschikbaar moeten zijn.*

Het gebruik van elektrische auto's en een efficiënter gebruik van auto's zien sommigen als een mogelijke oplossing:

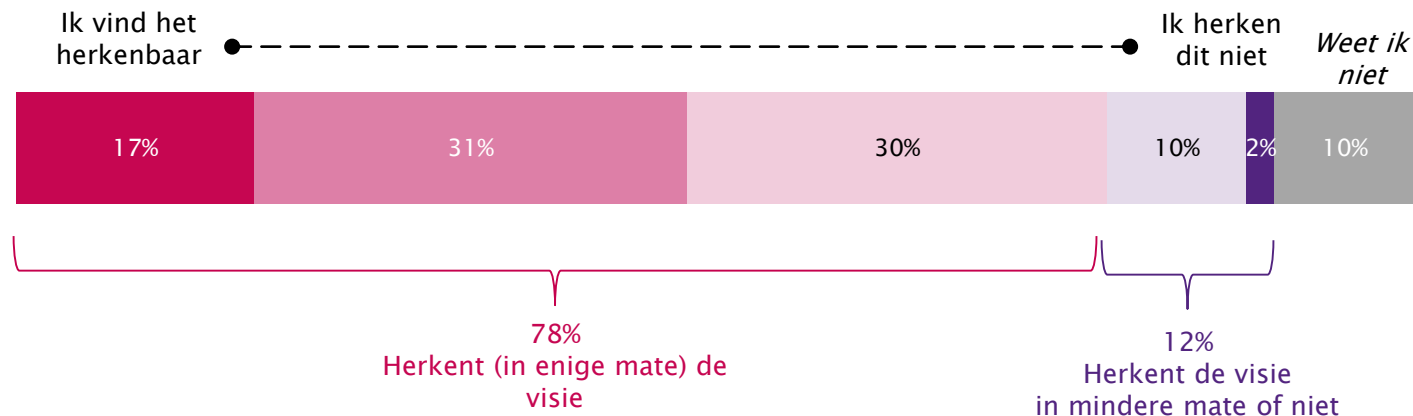
- *Mogelijk biedt de elektrische auto een oplossing.*
- *Naar mate meer mensen hybride en elektrische auto's aanschaffen, zal de uitstoot minder worden. Het is aan de volgende kabinetten om dit te stimuleren en belasting op dit soort auto's te verminderen!*
- *Minder auto's binnen één gezin.*
- *Meer gebruik gaan maken van carpoolen.*



HET MERENDEEL VAN DE NEDERLANDERS VERWACHT (IN ENIGE MATE) IN DE TOEKOMST EEN VERMINDERDE VERKEERSVEILIGHEID

Wat is uw mening over dit kijkje in de toekomst van de verkeersveiligheid in Nederland?

Basis: allen (n=1.551)



Een kijkje in de toekomst van de verkeersveiligheid in Nederland

Het aantal doden en ernstig gewonden in het verkeer neemt toe. Verkeersongevallen veroorzaken veel menselijk leed. En ook extra reistijd (files) en maatschappelijke kosten (14 miljard euro). Er speelt hierbij een aantal zaken een rol:

- ouderen blijven langer mobiel;
- meer afleiding in het verkeer door smartphonegebruik;
- minder politiecontrole op de weg;
- een onvolledig beeld van de plaatsen en toedracht van ongevallen, waardoor er minder goed onderzoek kan worden gedaan naar de verkeersveiligheid

Nederlanders:

- Ruim drie kwart van de Nederlanders (78%) herkent zich in enige mate in de visie van de alliantie als het gaat om de verkeersveiligheid. Bijna de helft (48%) vindt het kijkje in de toekomst van de mobiliteit in Nederland herkenbaar, 12% herkent deze toekomstvisie niet of in mindere mate.

Doelgroepverschillen:

- Nederlanders uit de drie grote steden kijken niet anders tegen de toekomst van verkeersveiligheid aan dan Nederlanders die elders wonen.
- Middelbaar (80%) en hoog (82%) opgeleide Nederlanders herkennen de visie over een verminderde verkeersveiligheid vaker dan laagopgeleide Nederlanders (70%).

ALS AANVULLING OP DE VISIE OVER VERKEERSVEILIGHEID GAAN NEDERLANDERS SPONTAAN IN OP HET GEVAAR VAN SMARTPHONEGEBRUIK, ASOCIAAL OF ONVERANTWOORD GEDRAG EN DE DEELNAME VAN OUDEREN AAN HET VERKEER

Als u nog een toevoeging wilt doen bij dit kijkje in de toekomst over de verkeersveiligheid in Nederland, dan kunt u dat hieronder doen
Basis: allen (n=1.551), open vraag.

Sommige Nederlanders zijn van mening dat het gebruik van mobiele telefoons in het verkeer de veiligheid bedreigt:

- *Smartphone gebruik in het algemeen in het verkeer geheel verbieden (ook fietsers/brommers/wandelaars, et cetera).*
- *Meer verkeersdoden zijn een gevolg van onoplettendheid, dit komt vooral door smartphonegebruik.*
- *Een verbod op mobieltjes tijdens deelname aan het verkeer.*

Men uit regelmatig onvrede over asociaal- en onverantwoord rijgedrag in het verkeer:

- *In dit rijtje mist 'hufteigheid' in het verkeer.*
- *De mentaliteit en het verkeersgedrag van de verkeersdeelnemer moet verbeteren. Oftewel men moet opgevoed worden.*

Anderen wijzen op de gevolgen van ouderdom in het verkeer:

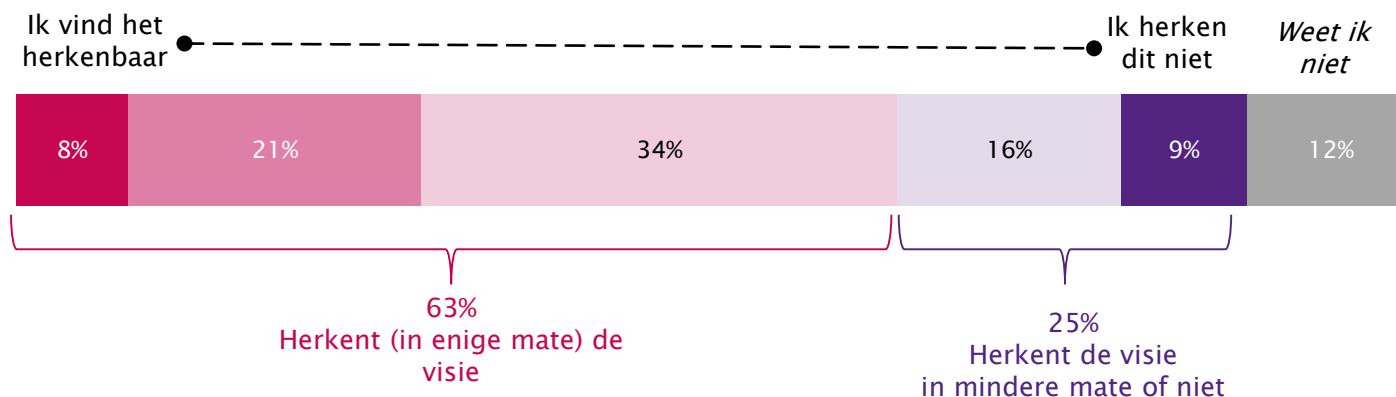
- *Als oplossing zou ik oudere mensen meer controleren op geschiktheid in het verkeer.*
- *Ouderen blijven inderdaad langer mobiel, en het is al een aantal keer voorgekomen dat een verwarde bejaarde aan het spookrijden was en een ernstig dodelijk ongeluk veroorzaakte.*



EEN MEERDERHEID VAN DE NEDERLANDERS VERWACHT (IN ENIGE MATE) DAT MENSEN IN DE TOEKOMST STEEDS VAKER TER PLEKKE EEN AFWEGING MAKEN VOOR EEN VERVOERSMIDDEL

Sommigen verwachten dat in de toekomst steeds meer mensen voor iedere reis opnieuw een afweging maken met welk vervoermiddel of vervoersmiddelen zij de reis gaan maken. Wat is uw mening hierover?

Basis: allen (n=1.551)



Nederlanders:

- Ruim drie vijfde van de Nederlanders (63%) herkent zich in enige mate in de verwachting dat er in de toekomst steeds vaker per reis wordt afgewogen welk vervoersmiddel wordt gebruikt, 29% binnen deze groep vindt het verhaal herkenbaar. Een kwart herkent de situatie niet (25%).

Doelgroepverschillen:

- Nederlanders die dichterbij hun werk wonen herkennen zich relatief vaker in het verhaal in vergelijking tot Nederlanders die verder van hun werk wonen: <10 kilometer van hun werk: 70%, 11 tot 20 kilometer van hun werk: 75%.

NEDERLANDERS UITEN VAAK SPONTAAN HUN TWIJFELS OVER EEN DAADWERKELIJKE MENTALITEITSVERANDERING ALS HET GAAT OM EEN OVERWEGING VAN HET VERVOERSMIDDEL PER REIS

Sommigen verwachten dat in de toekomst steeds meer mensen voor iedere reis opnieuw een afweging maken met welk vervoermiddel of vervoersmiddelen zij de reis gaan maken. Als u hier nog een toelichting bij heeft, dan kunt u dat onderstaand doen

Basis: allen (n=1.551), open vraag.

Een deel van de Nederlanders heeft niet het idee dat deze mentaliteitsverandering op grote schaal zal worden overgenomen:

- *De auto blijft voor heel veel mensen toch een makkelijk vervoersmiddel dat snel gebruikt wordt. De gewenning hieraan haal je er niet snel uit en zal in de nabije toekomst zeker niet gaan spelen.*
- *Ik denk wel dat mensen gewoontedieren blijven.*
- *Ik vrees dat er een vaste groep is die 'verknocht' is aan het reizen met de auto en een tunnelvisie heeft.*
- *De meeste mensen kiezen vooral voor gemak, dan doen ze geen moeite om het milieu te sparen.*

Sommigen zijn van mening dat dit afhankelijk is van waar iemand woont:

- *Ik woon in een dorp met slecht openbaar vervoer. Er zal dus nog heel wat moeten veranderen voor er iets af te wegen valt.*
- *Is zeer afhankelijk van waar je woont en of je de beschikking hebt over een auto.*
- *Waar wij wonen ben je bijna verplicht om eigen vervoer te hebben, zeer slecht openbaar vervoer.*

Enkele Nederlanders geven aan dat het afwegen van het vervoersmiddel iets is wat men al (regelmatig) doet:

- *Heb ik op dit moment ook al vaak, dan vergelijk ik voornamelijk de kosten van de auto en OV, en de reistijd die daarbij komt kijken.*
- *Ik maak die afweging zelf ook bij elke reis.*



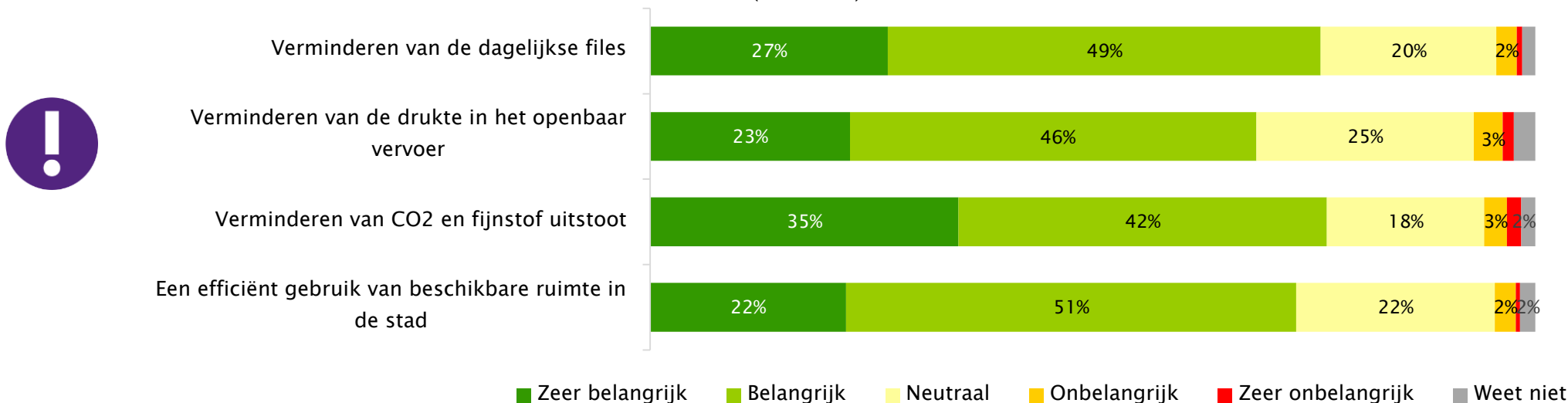
DE URGENTIE VAN VERANDERING EN PROBLEEMHERKENNING



NEDERLANDERS VINDEN HET BELANGRIJK DAT ER DE KOMENDE TIJD AANDACHT WORDT BESTEED AAN HET VERMINDEREN VAN DE FILES, DE DRUKTE IN HET OV EN DE UITSTOOT VAN CO2 EN FIJNSTOF. OOK EFFICIENT RUIMTE GEBRUIK HEEFT PRIORITEIT

Hoe belangrijk of onbelangrijk vindt u het dat de komende tijd aandacht wordt besteed aan de volgende zaken?

Basis: allen (n=1.551)



Nederlanders:

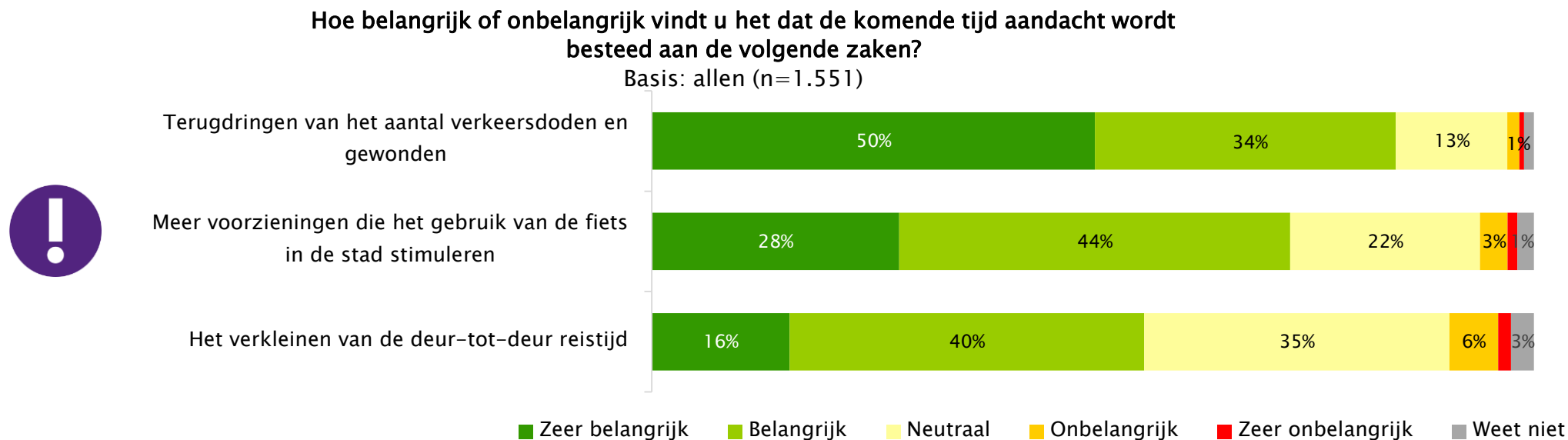
- Een ruime meerderheid van de Nederlanders vindt het belangrijk dat aan de voorgelegde thema's de komende tijd aandacht wordt besteed.

Doelgroepverschillen:

- Nederlanders uit de drie grote steden en randgemeenten vinden het vaker zeer belangrijk dat er de komende tijd aandacht wordt besteed aan de vermindering van CO2 en fijnstof uitstoot (44%) en dat er meer aandacht komt voor efficiënt gebruik van ruimte in de stad (32%) dan Nederlanders uit andere gebieden in Nederland.
- Nederlanders die hun auto gebruiken voor woon-werkverkeer vinden het verminderen van de dagelijkse files vaker zeer belangrijk dan Nederlanders die dit traject met het openbaar vervoer afleggen (31% versus 19%). Deze Nederlanders vinden het verminderen van CO2 en fijnstof uitstoot weer vaker zeer belangrijk (43%).



NEDERLANDERS VINDEN HET BELANGRIJK DAT ER DE KOMENDE TIJD AANDACHT WORDT BESTEED AAN VERKEERSVEILIGHEID EN AAN VOORZIENINGEN DIE HET GEBRUIK VAN DE FIETS IN DE STAD STIMULEREN



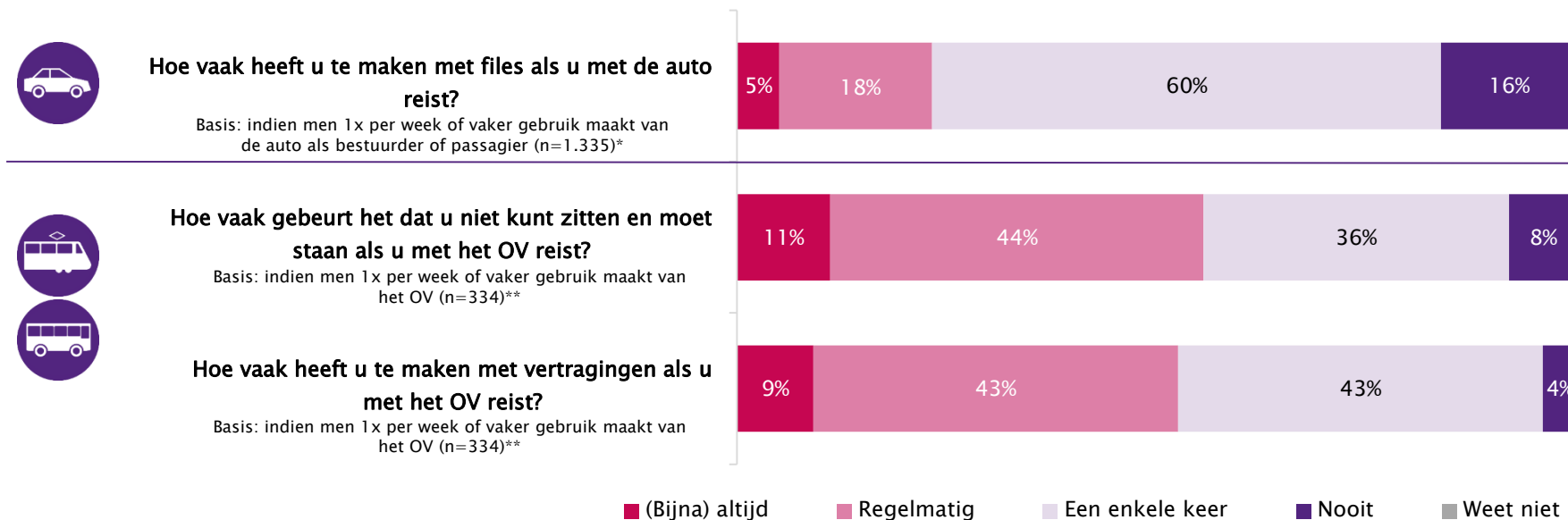
Nederlanders:

- Nederlanders vinden het (zeer) belangrijk dat er de komende tijd aandacht wordt besteed aan het terugdringen van het aantal verkeersdoden en gewonden (84%). Bijna drie kwart (72%) vindt het belangrijk dat het fietsgebruik in de stad wordt gestimuleerd. Op enige afstand (56%) lijkt er ook draagvlak te zijn voor het verkleinen van de deur-tot-deur reistijd.

Doelgroepverschillen:

- Nederlanders die hun woon-werk traject afleggen met het openbaar vervoer vinden het vaker (zeer) belangrijk dat er meer voorzieningen komen die het gebruik van de fiets in de stad stimuleren dan Nederlanders die met de auto gaan (81% versus 67%).

EEN OP DE TIEN PERCIPIEERT HET OV ALS DRUK, VIJF PROCENT HEEFT FREQUENT TE MAKEN MET FILES



Nederlanders:

- Vijf procent van de Nederlanders die één keer per week of vaker autorijden geeft aan dat zij (bijna) altijd te maken hebben met files*. Van alle Nederlanders die één keer per week of vaker met één of meerdere ov-middelen reizen**, geeft 11% aan dat het (bijna) altijd voorkomt dat zij niet kunnen zitten en heeft 9% (bijna) altijd te maken met vertragingen.

Doelgroepverschillen:

- Nederlanders die woonachtig zijn in de drie grote steden of randgemeenten hebben vaker last van files als zij met de auto reizen (32% regelmatig tot (bijna) altijd).
- Nederlanders die zowel het OV als de auto gebruiken voor woon-werkverkeer geven vaker aan regelmatig of (bijna) altijd met files te maken te hebben als zij met de auto reizen (40%). Gebruikers van de auto geven relatief vaak aan regelmatig of (bijna) altijd met vertragingen te maken te hebben als zij met het OV reizen (64%).



OPLOSSINGEN FILES EN DRUKTE IN HET
OPENBAAR VERVOER

NEDERLANDERS ZIEN HET VERBETEREN VAN HET OPENBAAR VERVOER EN MEER MOGELIJKHEDEN TOT FLEXIBEL- EN THUIS WERKEN ALS BELANGRIJKSTE OPLOSSINGEN VOOR HET FILEPROBLEEM

Wat ziet u als belangrijkste oplossingen om de dagelijkse files te verminderen?

Basis: Indien men het verminderen van de dagelijkse files (zeer) belangrijk vindt (n=1.179), open vraag.

Nederlanders zien goedkoper en beter (op elkaar aansluitend) openbaar vervoer als een belangrijke oplossing om de dagelijkse files te verminderen:

- *Betere bus- en treinverbindingen en voorzieningen. Een systeem waarmee je meerdere keren per uur gewoon overal op de bus kunt stappen.*
- *Gratis of goedkoper openbaar vervoer.*
- *Inrichten van een efficiënt openbaar vervoer systeem.*

Flexibel- en thuis werken ziet een aantal Nederlanders als een goede oplossing voor het fileprobleem:

- *Flexibele werkplekken en tijden. Meer inzetten van online oplossingen zoals vergaderen achter de computer via een beeldverhouding.*
- *Gespreide werktijden. Geen intensieve momenten meer in de ochtend en avond.*
- *Flexibele werktijden. Mail bijvoorbeeld eerst thuis beantwoorden en daarna naar de fysieke werkplek.*

Soms pleit men voor een uitbreiding van de infrastructuur door meer en/of bredere wegen:

- *Meer asfalt, verbeteren infrastructuur. Mini auto's en vrachtwagens, busjes rechts blijven met inhaalverbod.*
- *Snelwegen flink verbreden, zeker tussen drukke steden, van Tilburg naar Eindhoven bijvoorbeeld.*
- *Meer wegen aanleggen is denk ik de beste oplossing.*

Een enkeling ziet het invoeren van hogere kosten voor het gebruik van (bepaalde) autowegen als een oplossing voor de dagelijkse files:

- *Maak het autorijden tijdens de spits duurder. Tolpoortjes?*
- *Spitstarief.*



NEDERLANDERS NOEMEN SPONTAAN HET VERGROTEN VAN DE CAPACITEIT EN HET VERBETEREN VAN DE VERBINDINGEN EN SAMENWERKING TUSSEN VERVOERDERS ALS BELANGRIJKSTE OPLOSSINGEN OM DRUKTE IN HET OPENBAAR VERVOER TE VERMINDEREN

Wat ziet u als belangrijkste oplossingen om de drukte in het openbaar vervoer te verminderen?

Basis: Indien men het verminderen drukte in het openbaar vervoer (zeer) belangrijk vindt (n=1.070), open vraag.

Een verhoging van de capaciteit van het openbaar vervoer wordt door Nederlanders gezien als oplossing voor de drukte in het openbaar vervoer:

- *Grotere treinen, bussen, metro's en trams aanschaffen voor meer capaciteit.*
- *Meer treinen en bussen op drukke trajecten, dus niet vier overvolle treinen in de spits tussen Eindhoven en Amsterdam, maar zes.*
- *Frequenter rijden van het OV.*

Een deel van de Nederlanders ziet een betere verbinding en een betere samenwerking tussen vervoerders als oplossing voor de drukte in het openbaar vervoer:

- *Meer materieel, betere aansluitingen, meer samenwerking tussen vervoerders.*
- *Betere spreiding van vervoer, meer inzet en betere verbindingen.*
- *Meer capaciteit in de spits en betere aansluitingen.*

Volgens sommigen zou het goedkoper maken van het openbaar vervoer een oplossing kunnen zijn om meer investeringen te kunnen doen:

- *Gratis OV, met verdriedubbeling van de vervoersmiddelen.*
- *Meer gratis OV, dat scheidt niet alleen werkgelegenheid, maar leidt ook tot een stuk minder files.*

Het aanpassen van vaste werktijden of -plekken wordt door enkele Nederlanders genoemd als oplossing voor de drukte in het openbaar vervoer:

- *De werktijden van de mensen meer verspreiden over de dag. Ook thuiswerken als het mogelijk is.*



OPLOSSINGEN: VERKEERSVEILIGHEID



NEDERLANDERS ZIEN HET HANDHAVEN VAN DE VERKEERSREGELS EN HET VERMINDEREN VAN SMARTPHONEGEBRUIK IN HET VERKEER ALS BELANGRIJKSTE OPLOSSINGEN OM HET AANTAL VERKEERSSLACHTOFFERS TERUG TE DRINGEN

Wat ziet u als belangrijkste oplossingen om het aantal verkeersdoden en –gewonden terug te dringen?

Basis: Indien men het terugdringen van het aantal verkeersdoden en gewonden (zeer) belangrijk vindt (n=1.303), open vraag.

Een aantal Nederlanders vindt dat handhaving van de verkeersregels een belangrijke rol kan spelen in een oplossing voor het aantal verkeersslachtoffers:

- *Betere controle op verkeersovertredingen en naleving van regels.*
- *Door meer controle uit te voeren en te handhaven.*
- *Handhaven van de bestaande regels door strengere straffen.*
- *Hard- en te langzaam rijdende automobilisten aanpakken.*

Daarnaast vindt een deel van de Nederlanders dat het inperken van het gebruik van mobiele telefoons kan helpen bij het terugdringen van verkeersslachtoffers:

- *Het gewoon niet mogelijk maken om de telefoon onder het rijden te gebruiken.*
- *Telefoon op offline in het verkeer. Als men in de auto zit zou de telefoon geen ontvangst mogen hebben.*
- *Gebruik telefoons ontmoedigen.*

Een aantal Nederlanders vindt daarnaast dat alcoholgebruik in het verkeer zou moeten worden verminderd om verkeersslachtoffers te beperken:

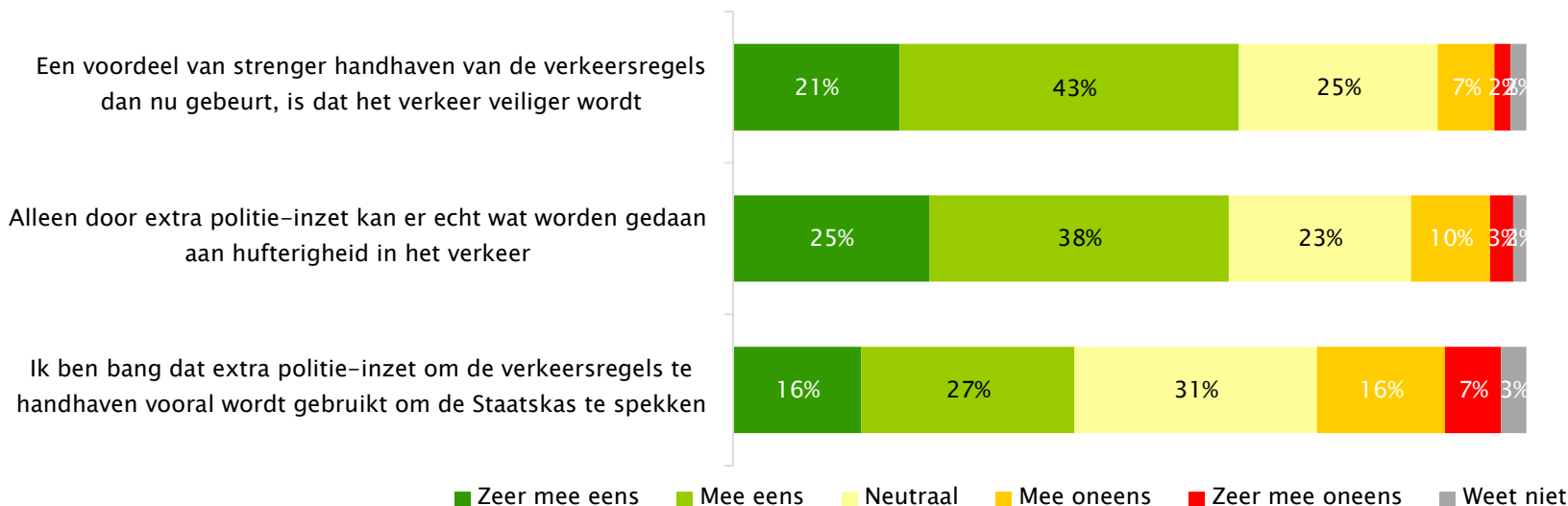
- *Beter toekijken op gebruik van alcohol.*
- *Alcoholsloten in de auto.*
- *Geen alcohol tijdens het rijden, strengere controles.*



ER IS ONDER NEDERLANDERS REDELIJK DRAAGVLAK VOOR EXTRA HANDHAVING VAN DE VERKEERSREGELS ALS DIT DE VERKEERSVEILIGHEID VERGROOT

In hoeverre bent u het eens of oneens met de volgende stellingen?

Basis: allen (n=1.551)



Nederlanders:

- Bijna twee derde van de Nederlanders (64%) vindt dat het vergroten van de verkeersveiligheid een voordeel is van strengere handhaving. Ook is men van mening dat door extra politie-inzet huftegrigheid meer kan worden tegengegaan (63%). Onder ruim twee vijfde van de Nederlanders (43%) heerst echter wel de angst dat extra politie-inzet in de praktijk vooral wordt gebruikt om de Staatskas te spekken.

EXTRA EDUCATIE VOOR JONGEREN IS VOLGENS EEN MEERDERHEID VAN DE NEDERLANDERS EEN GESCHIKTE MAATREGEL OM VERKEERSVEILIGHEID TE VERGROTEN

In hoeverre bent u het eens of oneens met de volgende stellingen?

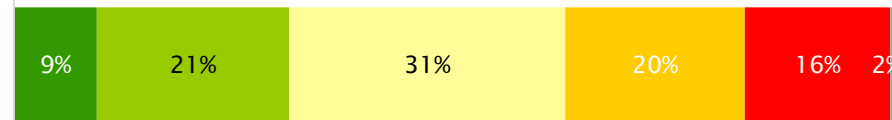
Basis: allen (n=1.551)



Alle jongeren moeten tot minimaal hun 16e jaar verkeersonderwijs krijgen



Rijbewijsbezitters zouden verplicht elke vijf jaar een rijtest moeten afleggen



■ Zeer mee eens ■ Mee eens ■ Neutraal ■ Mee oneens ■ Zeer mee oneens ■ Weet niet

Nederlanders:

- Extra verkeersonderwijs aan jongeren tot 16 jaar ziet een meerderheid van de Nederlanders als een goede bijdrage voor de verkeersveiligheid (62%), een op de tien Nederlanders kan zich hier niet in vinden (10%). Het verplicht stellen van een vijfjaarlijkse rijtest voor rijbewijsbezitters ziet men in vergelijking met de andere maatregel als minder geschikt. 30% van de Nederlanders kan zich vinden in deze stelling, terwijl het bij ruim een derde weerstand oproept (36%).

Doelgroepverschillen:

- Hoogopgeleide Nederlanders zijn het relatief vaak (helemaal) niet eens met de stelling dat rijbewijsbezitters verplicht een vijfjaarlijkse rijtest zouden moeten afleggen (41%).

DE HELFT VAN DE NEDERLANDERS VINDT DAT HET NIEUWE KABINET MOET INVESTEREN IN EEN BETERE ONGEVALLEN REGISTRATIE

In hoeverre bent u het eens of oneens met de volgende stelling?
Basis: allen (n=1.551)



Het nieuwe kabinet moet mensen en geld vrij maken om de ongevallen registratie op orde te krijgen



■ Zeer mee eens ■ Mee eens ■ Neutraal ■ Mee oneens ■ Zeer mee oneens ■ Weet niet

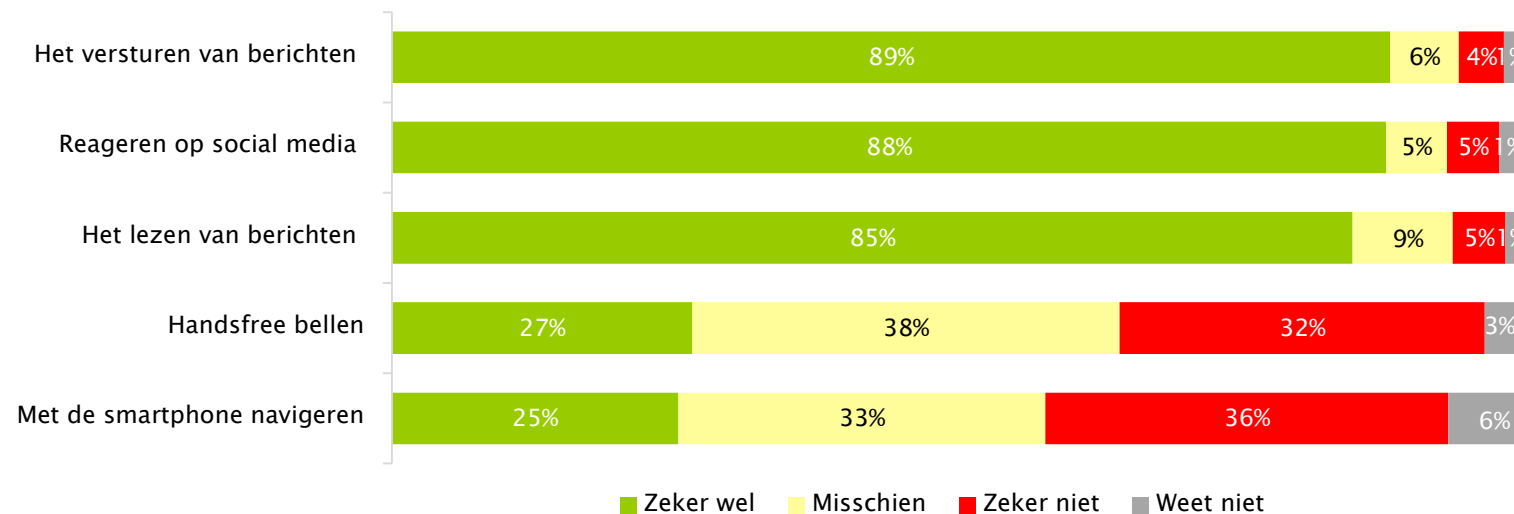
Nederlanders:

- De helft van de Nederlanders (49%) is het (helemaal) eens met het voorstel dat het nieuwe kabinet geld en mensen moet vrijmaken om de ongevallen registratie op orde te krijgen. 38% staat hier neutraal tegenover en 9% is het niet (helemaal) niet mee eens.

NEDERLANDERS ZIJN VOOR EEN VERBOD VAN HET LEZEN EN VERSTUREN VAN BERICHTEN EN HET REAGEREN OP SOCIAL MEDIA VOOR AUTOMOBILISTEN

Wat vindt u? Moet er voor bestuurders van een auto, als zij rijden, een verbod komen op...

Basis: allen (n=1.551)



Nederlanders:

- Een ruime meerderheid van de Nederlanders is van mening dat er voor bestuurders van auto's een verbod moet komen op het versturen van berichten (zoals appjes/sms'jes en e-mails) (89%), het reageren op social media (88%) en het lezen van berichten (85%). Over een verbod op handsfree bellen en het navigeren met een smartphone zijn de meningen verdeeld.

Doelgroepverschillen:

- Hoe ouder een Nederlander is, hoe vaker zij voor een verbod zijn op gebruik van de smartphone voor deze activiteiten tijdens het autorijden.
- Nederlanders die de auto gebruiken voor hun woon-werkverkeer zijn vaker dan Nederlanders die dit traject met het OV doen, van mening dat er een verbod moet komen op het lezen van berichten tijdens het autorijden (84% versus 76%).

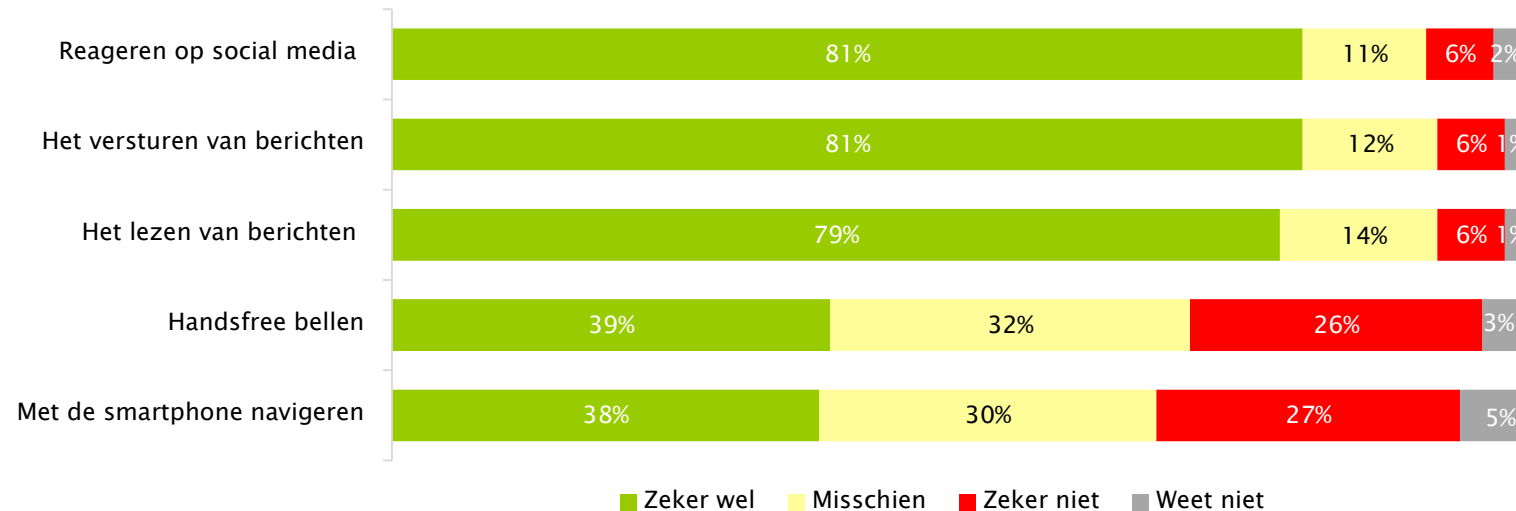


NEDERLANDERS ZIJN VOOR EEN VERBOD VAN REAGEREN OP SOCIAL MEDIA EN HET LEZEN EN VERSTUREN VAN BERICHTEN OP DE SMARTPHONE VOOR FIETSER



Wat vindt u? Moet er voor fietsers een verbod komen op...

Basis: allen (n=1.551)



Nederlanders:

- Een ruime meerderheid van de Nederlanders is van mening dat er voor fietsers een verbod moet komen op het reageren op social media (81%) en het versturen (81%) en lezen (79%) van berichten (zoals appjes/sms'jes en e-mails). Over een verbod op handsfree bellen en het navigeren met een smartphone zijn de meningen verdeeld.

Doelgroepverschillen:

- Hoe ouder een Nederlander is, hoe vaker zij voor een verbod zijn op gebruik van de smartphone voor deze activiteiten tijdens het fietsen.
- Nederlanders die de auto gebruiken voor hun woon-werkverkeer zijn vaker dan Nederlanders die dit traject met het OV doen, van mening dat er een verbod moet komen op het lezen (77% versus 64%) en versturen (79% versus 69%) van berichten tijdens het fietsen.



OPLOSSINGEN: DUURZAAMHEID



NEDERLANDERS NOEMEN SPONTAAN HET GEBRUIK VAN SCHONERE AUTO'S EN HET BEVORDEREN VAN ALTERNATIEVE VERVOERSMIDDELEN ALS BELANGRIJKE OPLOSSINGEN OM CO2 EN FIJNSTOF UITSTOOT TE VERMINDEREN

Wat ziet u als belangrijkste oplossingen om CO2 en fijnstof uitstoot door verkeer te verminderen?

Basis: Indien men het verminderen van CO2 en fijnstof uitstoot (zeer) belangrijk vindt (n=1.194), open vraag.

Met name het gebruik van schonere auto's waaronder een elektrische variant noemt men als belangrijke oplossing voor het probleem:

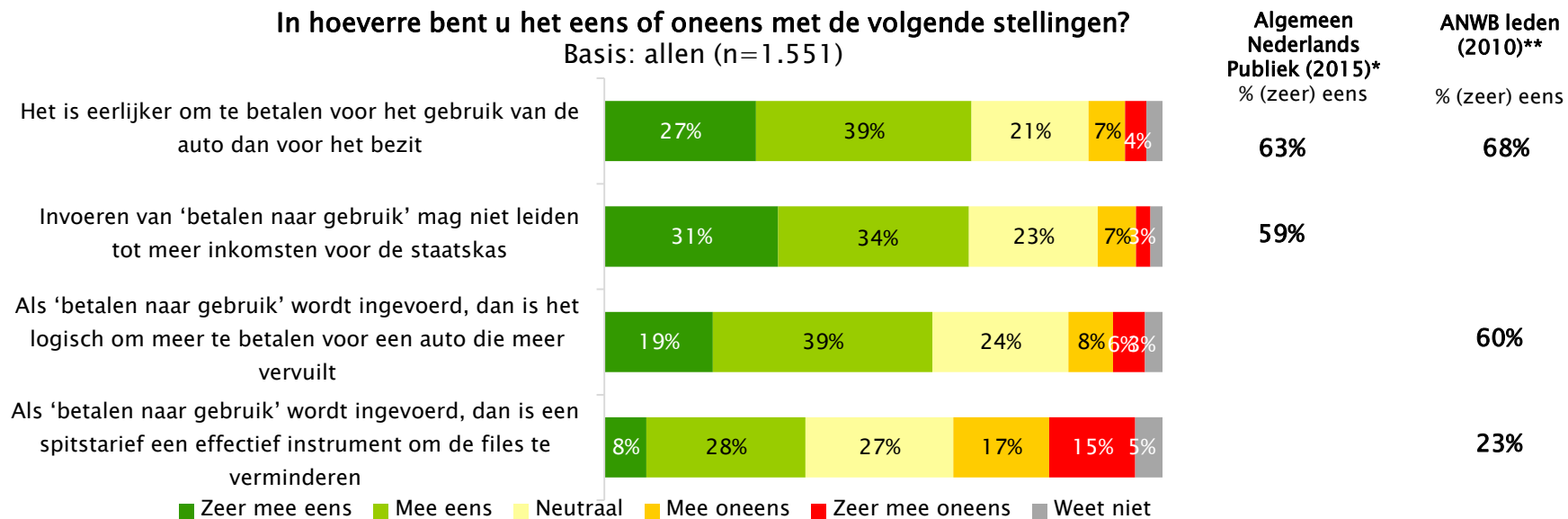
- *Verminderen van diesel auto's, het belonen van elektrisch rijden.*
- *Elektrische auto's meer betaalbaar maken.*
- *Elektrische aandrijving promoten en milieuzones instellen in binnensteden. Onzuinige verbrandingsmotoren met subsidie laten vervangen door iets beters/elektrisch.*

Daarnaast zijn er Nederlanders die pleiten voor het bevorderen van alternatieve vervoersmiddelen, zoals het openbaar vervoer en de fiets:

- *Meer gebruik maken van alternatieven. Carpoolen, de trein of de fiets zijn goede alternatieven voor de auto of bus.*
- *Fietsen of lopen stimuleren en auto's die veel uitstoot geven in het centrum verbieden.*
- *Meer openbaar vervoer door dit goedkoper te maken.*
- *In dicht bewoonde regio's de fietsvoorzieningen sterk verbeteren zodat er meer mensen uitgenodigd worden om de fiets of e-bike te gebruiken.*



ER IS (NOG STEEDS) DRAAGVLAK VOOR BETALEN NAAR GEBRUIK, MITS DIT NIET LEIDT TOT MEER INKOMSTEN VOOR DE STAATSKAS



Duurzaam, groen als basis
De volgende vragen gaan over 'betalen naar gebruik'. Naast de brandstofaccijns moet er een vaste belasting voor de aankoop van een nieuwe auto worden betaald of voor het bezit van uw auto. Of men nu veel of weinig rijdt, maakt voor de hoogte van deze belastingen geen verschil. Een alternatief is 'betalen naar gebruik'. Alle autobelastingen hangen dan af van het gebruik van de auto: hoeveel kilometer men rijdt of hoeveel brandstof men gebruikt. Wie meer rijdt, betaalt meer. Wie minder rijdt, betaalt minder.

Nederlanders:

- Twee derde van de Nederlanders is van mening dat het eerlijker is om te betalen voor het gebruik van de auto dan voor het bezit (66%). Een even grote groep (65%) vindt dat invoering van betalen naar gebruik niet mag leiden tot meer inkomsten voor de staatskas. Ook vindt een meerderheid (58%) van de Nederlanders het logisch dat er binnen betalen naar gebruik meer betaald moet worden voor auto's die meer vervuilen. Over de effectiviteit van een spitstarief om de files te verminderen zijn de meningen wat meer verdeeld. 36% is het (helemaal) eens met de stelling, terwijl 32% het hier (helemaal) mee oneens is.

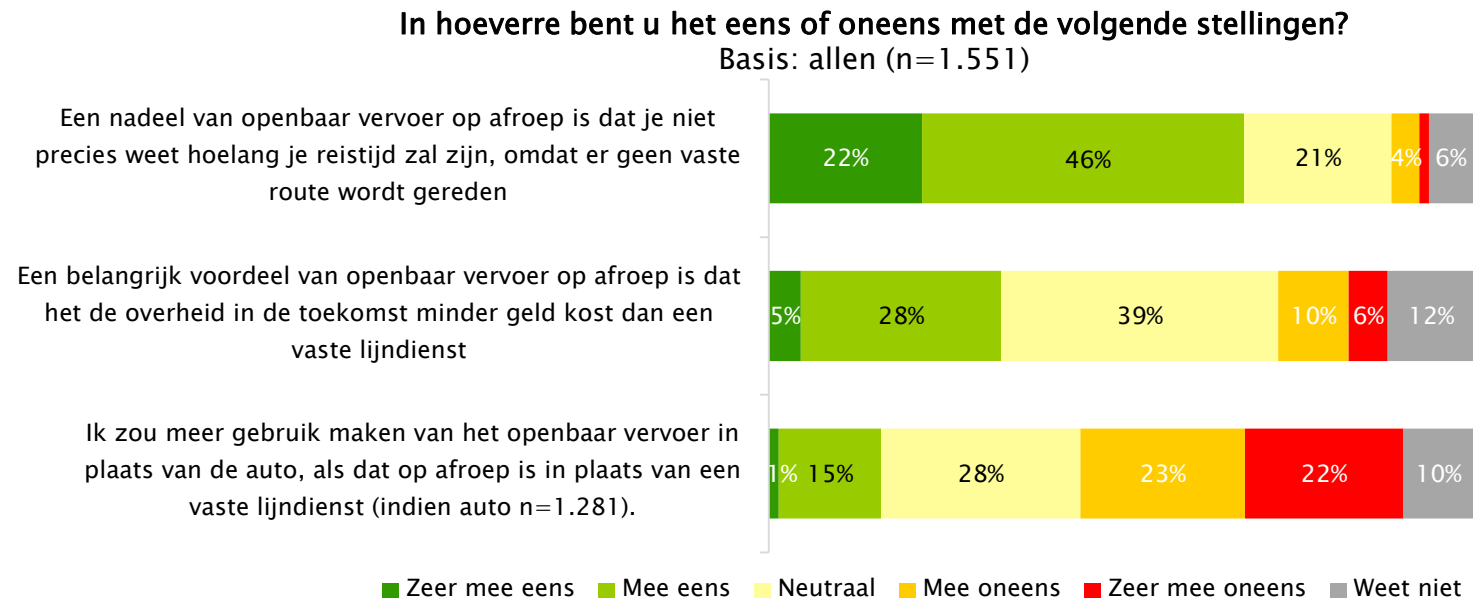
Doelgroepverschillen:

- Nederlanders die meer dan 15.000 kilometer per jaar autorijden zijn het minder vaak eens met de stelling dat het eerlijker is om te betalen naar gebruik (56%).
- Nederlanders die hun auto gebruiken voor woon-werkverkeer zijn vaker van mening dat 'betalen naar gebruik' niet mag leiden tot meer inkomsten voor de staatskas (72% versus 56% (helemaal) eens).

* Onderzoek over het betalen naar gebruik in plaats van bezit van auto's (2015). Dit onderzoek is representatief naar geslacht, leeftijd en opleiding. In totaal hebben 2.119 Nederlanders deelgenomen.
**ANWB ledenpeiling (2010) naar de opvattingen over het wetsontwerp 'Kilometerprijs'. Dit onderzoek is niet representatief voor ANWB-leden en/of Nederlanders. In totaal hebben 348.502 respondenten deelgenomen.



NOG NIET ALLE NEDERLANDERS ZIJN OVERTUIGD VAN DE VOORDELEN VAN OPENBAAR VERVOER OP AFROEP, DUIDELIJKE INFORMATIE OVER REISTIJDEN IS EEN BELANGRIJKE VOORWAARDE

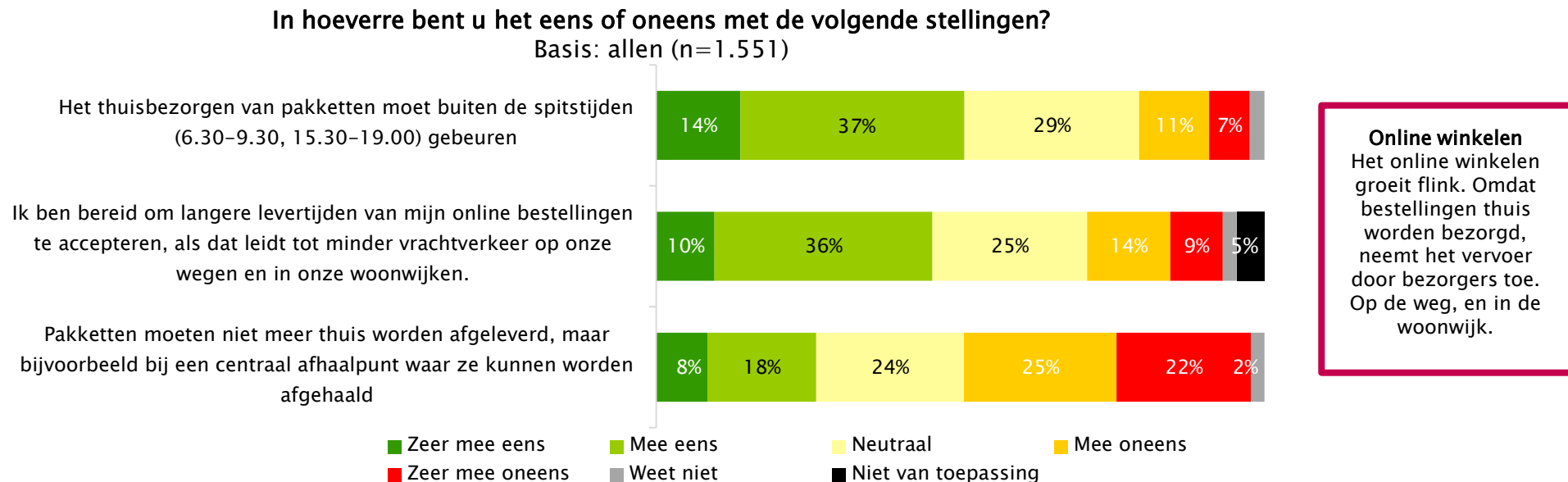


OV op afroep
Het openbaar vervoer wordt in stedelijke gebieden steeds meer gebruikt. In dunbevolkte gebieden, zoals bijvoorbeeld het platteland, gebeurt het omgekeerde. Daar wordt het openbaar vervoer minder gebruikt. Daardoor worden vaste buslijnen niet meer rendabel. Een alternatief voor vaste buslijnen is openbaar vervoer op afroep. Hierbij is geen sprake meer van vaste vertrektijden. Reizigers geven vooraf hun vertrektijden en locatie op, waarna hun ritten worden ingepland en verzorgd met een taxibusje.

Nederlanders:

- Een op de zeven Nederlanders (16%) zou meer gebruik maken van het openbaar vervoer in plaats van de auto, als dat op afroep zou zijn in plaats van een vaste lijndienst. Twee derde van de Nederlanders (68% (helemaal) eens) ziet wel als nadeel dat je niet precies weet hoelang je reistijd zal zijn, omdat er geen vaste route wordt gereden. Een derde van de Nederlanders (33%) vindt een belangrijk voordeel van openbaar vervoer op afroep dat het de overheid in de toekomst minder geld kost dan een vaste lijndienst.

ER IS REDELIJK DRAAGVLAK VOOR BEZORGING BUITEN DE SPITS EN LANGERE LEVERTIJDEN VAN ONLINE BESTELLINGEN



Nederlanders:

- De helft van de Nederlanders (51%) is van mening dat het thuisbezorgen van pakketten buiten de spijstijden moet gebeuren. 19% is het echter niet eens met dit initiatief. Langere levertijden als dat leidt tot minder vrachtverkeer op onze wegen en in onze woonwijken wordt door 46% van de Nederlanders geaccepteerd, maar door 23% van de Nederlanders niet. Het initiatief om pakketten bij een centraal afhaalpunt af te leveren in plaats van thuis kent meer tegenstanders (47% (helemaal) niet eens) dan voorstanders (26% (helemaal) oneens).

Doelgroepverschillen:

- Hoogopgeleide Nederlanders accepteren eerder een langere levertijd als dit leidt tot minder vrachtverkeer dan laagopgeleide Nederlanders (53% versus 38%).

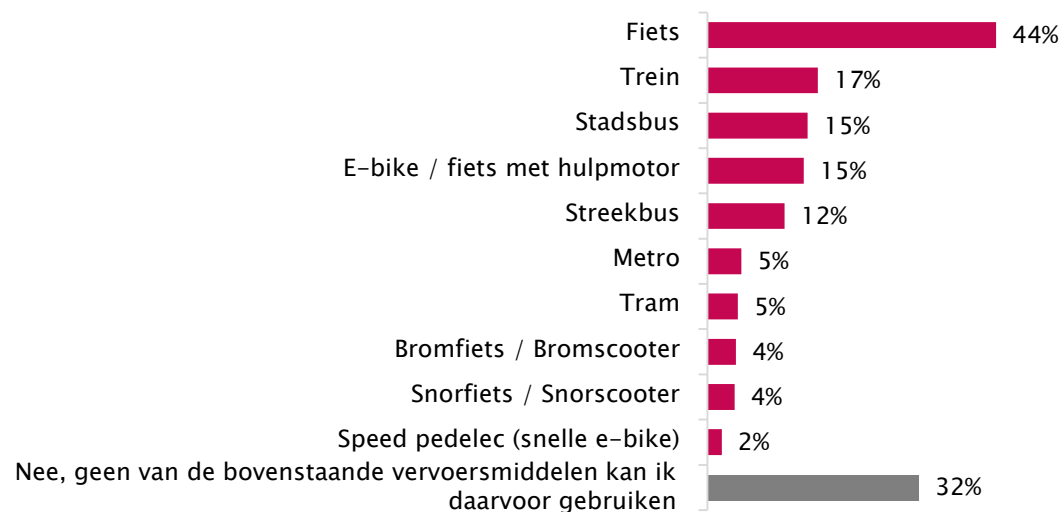
OPLOSSINGEN: MULTIMODALITEIT



AUTOMOBILISTEN ZIEN HUN FIETS ALS BELANGRIJKSTE ALTERNATIEVE VERVOERSMIDDEL VOOR (EEN DEEL VAN) RITTEN MET DE AUTO

U maakt een paar keer week gebruik van de auto. Kunt u voor één of meerdere van deze ritten, of voor een deel daarvan, gebruik maken van een ander vervoersmiddel? *(U kunt meerdere antwoorden kiezen. Gaat u uit van de vervoersmiddelen die qua reisafstand een alternatief voor u zijn en waar u over kunt beschikken)*

Basis: Indien men één keer per week of vaker de auto gebruikt als bestuurder (n=1.153)



Nederlanders:

- Nederlanders die wekelijks autorijden, zien de fiets als belangrijkste alternatieve vervoersmiddel voor (een deel) van de ritten die zijn nu met de auto doen. Andere alternatieven zijn de trein (17%), Stadsbus (15%), E-bike/ fiets met hulpmotor (15%) en streekbus (12%). Een derde (32%) van de bestuurders ziet geen alternatief vervoersmiddel voor (een deel) van hun ritten.

Doelgroepverschillen:

- Voor Nederlanders uit de drie grote steden en randgemeenten zijn de tram (26%), metro (26%) en stadsbus (26%) logischerwijs vaker alternatieven voor de auto.
- Reisafstand speelt een belangrijke rol in de alternatieven die men ziet voor de auto. Op de volgende pagina is de uitsplitsing naar reisafstand opgenomen.

TREIN BELANGRIJKSTE ALTERNATIEF VOOR DE AUTO INDIEN DE ENKELE REISAFSTAND GROTER IS DAN 30 KILOMETER

U maakt een paar keer week gebruik van de auto. Kunt u voor één of meerdere van deze ritten, of voor een deel daarvan, gebruik maken van een ander vervoersmiddel? (U kunt meerdere antwoorden kiezen. Gaat u uit van de vervoersmiddelen die qua reisafstand een alternatief voor u zijn en waar u over kunt beschikken)

Basis: Indien men één keer per week of vaker de auto gebruikt als bestuurder, uitgesplitst naar enkele reis woon – werk afstand

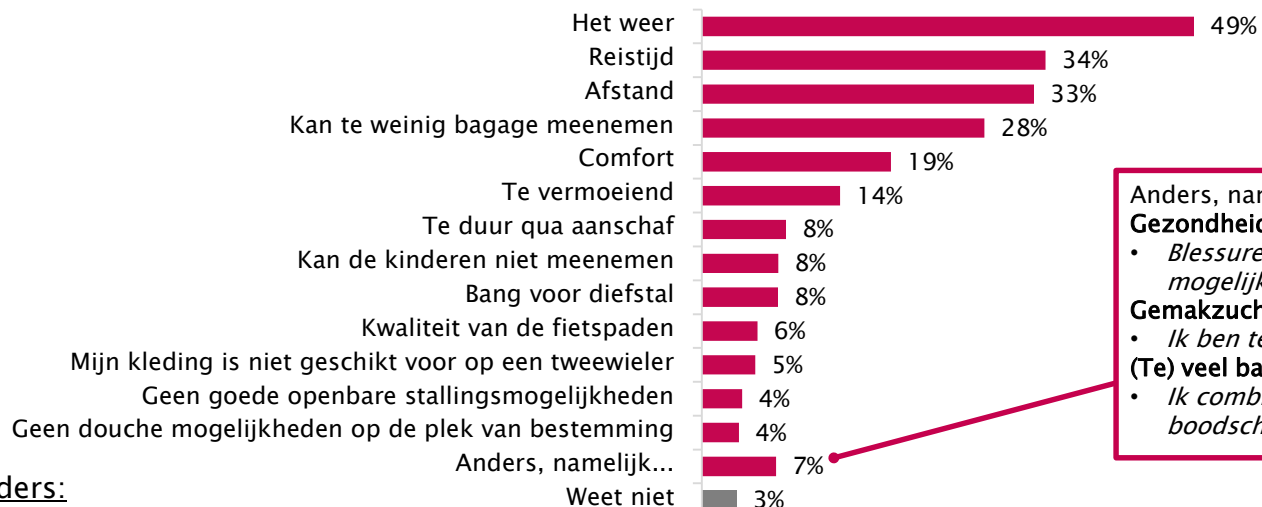
Reisafstand woon-werk, enkele reis				
Alternatief	t/m 10 km	11-20 km	21-30km	Meer dan 30km
Fiets	67%	43%	31%	28%
E-bike / fiets met hulpmotor	15%	14%	8%	3%
Trein	8%	13%	24%	41%
Streekbus	12%	17%	18%	12%
Stadsbus	19%	11%	17%	22%
Geen	13%	30%	37%	40%
Totaal	164%	150%	156%	165%
n =	123	134	112	158

- Met name Nederlanders die minder dan 10 kilometer van hun werk wonen zien de fiets vaker als alternatief vervoersmiddel (67%). Als deze afstand meer dan 30 kilometer is, is voor deze Nederlanders de trein (41%) of streekbus (22%) vaker een realistisch alternatief voor de auto. Maar zij zien ook vaker geen van de aangeboden alternatieven als optie (40%).

HET WEER, DE REISTIJD EN DE AFSTAND ZIJN DE BELANGRIJKSTE DREMPELS BIJ DE KEUZE VOOR DE FIETS IN PLAATS VAN DE AUTO

Wat zijn voor u de belangrijkste redenen om geen gebruik te maken van de fiets, E-bike, fiets met hulpmotor of speed pedelec voor de ritten die u nu met de auto maakt?

Basis: Indien fiets, E-bike, fiets met hulpmotor, Speed pedelec als alternatief (n=622)



Anders, namelijk:

Gezondheidsproblemen:

- *Blessure waardoor fietsen even niet zo goed mogelijk was.*

Gemakzucht:

- *Ik ben te lui om te gaan fietsen.*

(Te) veel bagage:

- *Ik combineer nu vaak ritje met de auto met boodschappen doen voorafgaand aan mijn werk.*

Nederlanders:

- Nederlanders die een fiets, e-bike, fiets met hulpmotor of speed pedelec als geschikt alternatief zien voor ritten met de auto, zien het weer (49%), de reistijd (34%) en de afstand (33%) als belangrijkste redenen waarom zij op dit moment geen gebruik maken van de fiets in plaats van de auto.

Doelgroepverschillen:

- Voor Nederlanders uit de drie grote steden en randgemeenten zijn het weer (59%), de afstand (44%), reistijd (47%) en comfort (27%) relatief vaak een reden om geen gebruik te maken van een (elektrische) fiets. Ook hebben zij relatief vaak geen geschikte kleding aan (12%) en zijn zij vaker bang voor diefstal (18%).
- Nederlanders die met het OV naar hun werk reizen, zijn relatief vaak bang voor diefstal (16%) en kiezen daarom niet voor de fiets.
- Voor Nederlanders die minder dan 10 kilometer van hun werk wonen is afstand minder vaak een reden om niet met de fiets te gaan dan voor Nederlanders met een langere afstand tot hun werk (16% versus 32% (11–20 km), 44% (21–30 km) en 47% (meer dan 30 km). Voor de Nederlanders met een afstand van 30 km of meer is naast afstand ook reistijd een belangrijke drempel (53%).



DE REISTIJD, AANSLUITING OP BESTEMMING EN KOSTEN ZIJN DE BELANGRIJKSTE DREMPELS BIJ DE KEUZE VOOR HET OV IN PLAATS VAN DE AUTO

Wat zijn voor u de belangrijkste redenen om geen gebruik te maken van het openbaar vervoer voor de ritten die u nu met de auto maakt?

Basis: Indien trein, streekbus, stadsbus, metro, tram als alternatief (n=386)



Nederlanders:

- Nederlanders hebben vaak meerdere redenen waarom zij niet voor het openbaar vervoer kiezen als alternatief voor de auto. De reistijd is voor de helft van de bestuurders een drempel (48%). Ook een ontbrekende aansluiting op de plek van bestemming (39%), de kosten (31%), het lang moeten wachten door beperkte frequentie (27%), te veel moeten overstappen (25%), de aansluiting (24%) en de drukte (24%) zijn veelgenoemde redenen waarom men niet kiest voor het openbaar vervoer in plaats van de auto.

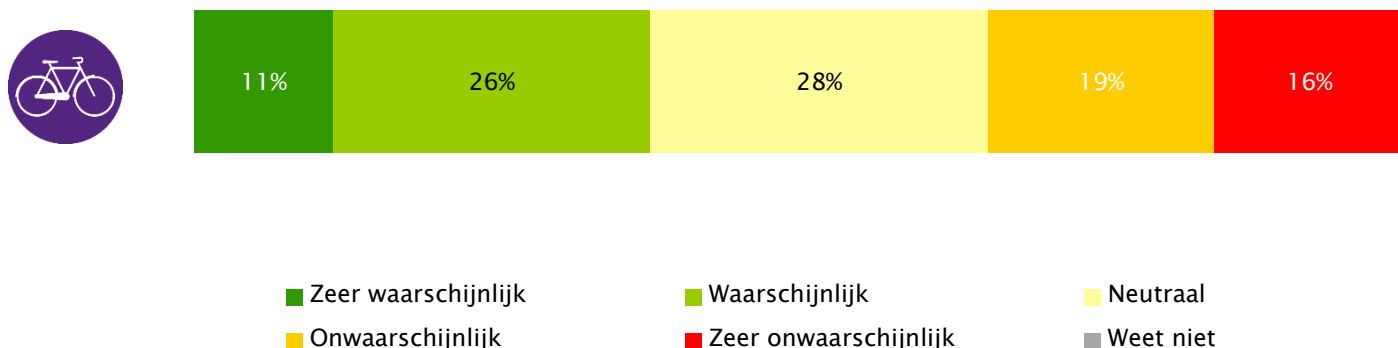
Doelgroepverschillen:

- Voor Nederlanders uit de drie grote steden en randgemeenten is het aantal overstappen relatief vaak een reden om niet voor het OV in plaats van de auto te kiezen (33%). Ook voelen zij zich relatief vaak niet veilig in het OV (14%).
- Nederlanders die nu met de auto naar hun werk gaan vinden de kosten vaker een drempel van het OV dan Nederlanders die al met het OV naar hun werk gaan (36% versus 13%).
- De reistijd is voor Nederlanders die meer dan 21 kilometer van hun werk afwonen een belangrijke drempel om met het OV te reizen.

BIJNA TWEE VIJFDE VAN DE GROEP NEDERLANDERS DIE QUA AFSTAND IN AANMERKING KOMT ZAL (ZEER) WAARSCHIJNLIJK GEBRUIK MAKEN VAN EEN SNELFIETSRROUTE TUSSEN HUN WONING EN WERK

Als er een snelfietsroute zou liggen tussen uw huis en werk, hoe waarschijnlijk of onwaarschijnlijk is het dat u voor uw woon – werkverkeer hiervan gebruik gaat maken?

Basis: indien woon-werkverkeer auto/ov, afstand enkele reis < 30 km (n=431)



Het aantal elektrische fietsen groeit flink. Deze fiets maakt het mogelijk om sneller grotere afstanden af te leggen, ook in het woon-werkverkeer. Daarom leggen provincies en gemeenten steeds meer snelfietsroutes aan, waarover snel en comfortabel gefietst kan worden.

Nederlanders:

- Voor 37% van de Nederlanders die een auto of het openbaar vervoer gebruiken voor woon-werkverkeer, en niet meer dan 30 kilometer van hun werk vandaan wonen, is het (zeer) waarschijnlijk dat zij gebruik zullen maken van snelfietsroutes. Ruim een derde (35%) geeft aan dat dit voor hen (zeer) onwaarschijnlijk is.

Doelgroepverschillen:

- Voor Nederlanders die op dit moment met het openbaar vervoer reizen tussen hun woning en werk, is het vaker (zeer) waarschijnlijk dat zij gebruik zullen maken van een snelfietsroute dan Nederlanders die met de auto of auto en openbaar vervoer naar hun werk gaan (51% versus 34% en 29%).
- Voor Nederlanders die minder dan 10 kilometer van hun werk wonen is het vaker (zeer) waarschijnlijk dat zij de snelfietsroute zullen gebruiken dan voor Nederlanders die 21 tot 30 kilometer van hun werk wonen (45% versus 28%).

P+R VOORZIENINGEN ZIJN BEKEND ONDER NEDERLANDERS, MAAR HET GEBRUIK VAN BLIJFT ACHTER

Had u, voordat u aan dit onderzoek begon, wel eens gehoord van P+R-voorzieningen?

Basis: allen (n=1.551)



15%
Nee



85%
Ja



Heeft u het afgelopen jaar gebruik gemaakt van een P+R-voorziening?

Basis: Indien bekend met P+R (n=1.317)



Nederlanders:

- Het merendeel van de Nederlanders is bekend met P+R voorzieningen (85%). Van de Nederlanders die bekend zijn met de voorziening heeft twee derde (67%) hier in het afgelopen jaar geen gebruik van gemaakt.

Doelgroepverschillen:

- Middelbaar en hoogopgeleide Nederlanders zijn vaker bekend met P+R voorzieningen dan laagopgeleiden (85% en 94% versus 77%). Van de Nederlanders die voor het onderzoek bekend waren met P+R voorzieningen hebben laagopgeleiden hier in het afgelopen jaar ook vaker geen gebruik van gemaakt dan middelbaar en hoogopgeleiden (76% versus 65% en 63%).
- Ouderen (55 jaar en ouder) hebben relatief vaak geen gebruik gemaakt van P+R voorzieningen (55-64 jaar: 72%, 65+ jaar: 79%)

HET GEBRUIK VAN P+R VOORZIENINGEN BLIJFT ACHTER DOOR GEBREK AAN RELEVANTIE

Waarom heeft u het afgelopen jaar geen gebruik gemaakt van een P+R-voorziening?

Basis: Indien men wel bekend is met P+R voorzieningen, maar men deze niet heeft gebruikt in het afgelopen jaar (n=886)



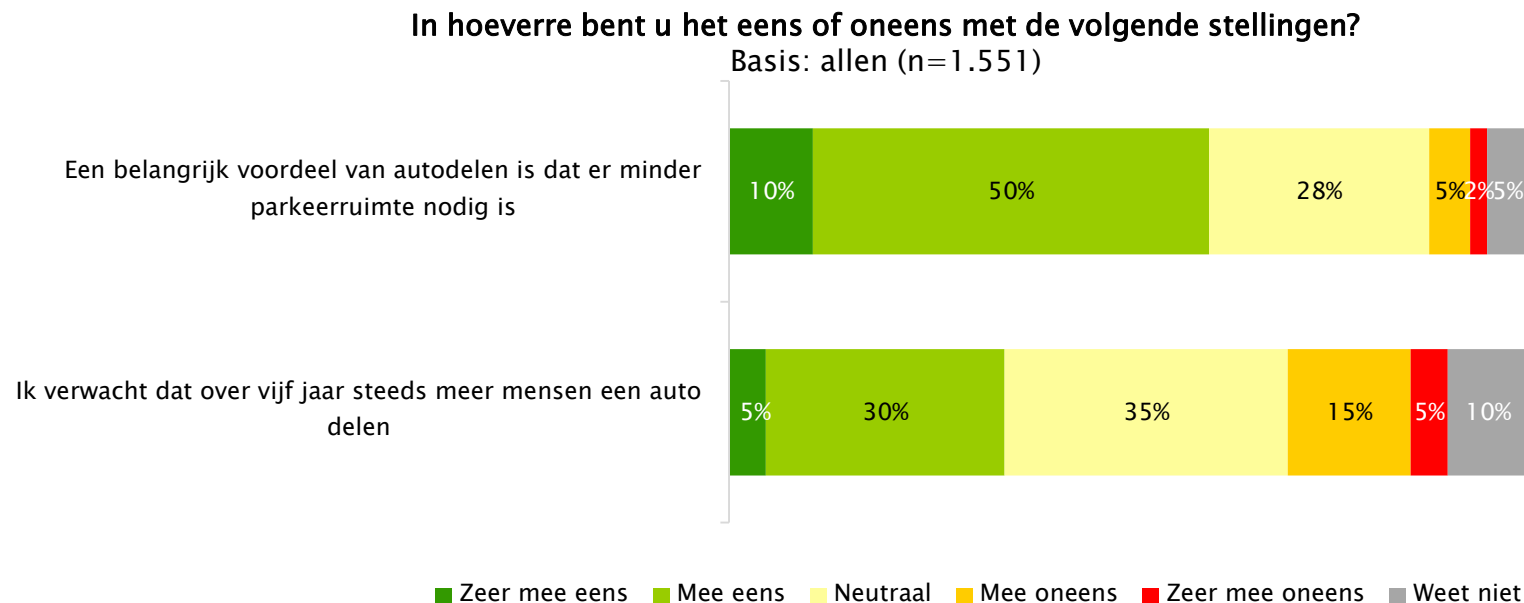
Nederlanders:

- De belangrijkste redenen dat men in het afgelopen jaar geen gebruik heeft gemaakt van een P+R voorziening is dat zij in het afgelopen jaar geen situatie hebben gehad waarin zij gebruik zouden kunnen maken van P+R (44%).

Doelgroepverschillen:

- Bij Nederlanders uit de drie grote steden en randgemeenten is het ontbreken van een geschikte situatie voor P+R minder vaak een reden om geen gebruik te maken van de voorziening (30%). Zij noemen vaker andere redenen (29%), het niet in bezit zijn van een auto of rijbewijs wordt door hen het vaakst genoemd.
- De jongste leeftijdsgroepen (18-34 jaar: 12%, 35-44 jaar: 11%) noemen vaker dat zij niet goed op de hoogte zijn van hoe P+R voorzieningen werken dan de oudere groepen (vanaf 45 jaar).

NIET IEDEREEN VERWACHT DAT AUTODELEN BINNEN VIJF JAAR EEN GROTE VLUCHT ZAL NEMEN



Als alternatief voor een eigen auto kan men bijvoorbeeld gebruik maken van deelauto's. Dat kan via deelauto's van een organisatie zoals Greenwheels of Connect Car. Maar dat kan ook via particuliere initiatieven of een app als Snappcar. Men huurt dan een deelauto van een particulier, of stelt de eigen auto beschikbaar.

Nederlanders:

- Het merendeel van de Nederlanders (60%) ziet als belangrijk voordeel van autodelen dat er minder parkeerruimte nodig is. Een derde (35%) verwacht dat steeds meer mensen dit over vijf jaar doen, een vijfde (20%) denkt echter dat dit niet het geval zal zijn over vijf jaar.

Doelgroepverschillen:

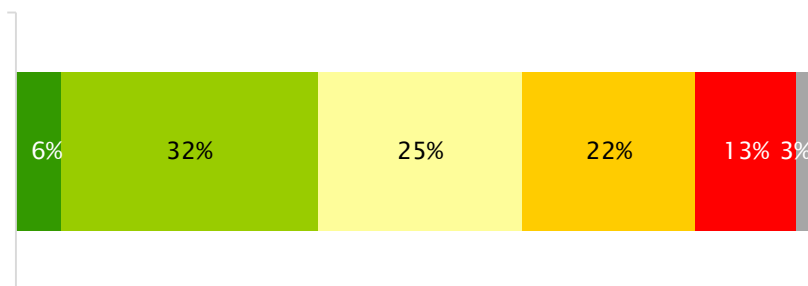
- Nederlanders die het openbaar vervoer gebruiken om naar hun werk te gaan, zijn het vaker (zeer) eens met het voordeel dat autodelen heeft voor de benodigde parkeerruimte dan Nederlanders die met de auto naar hun werk gaan (71% versus 60%). Zij verwachten ook vaker dat over vijf jaar meer mensen een auto delen (45% versus 34%).
- Hoogopgeleide Nederlanders verwachten vaker dat men over vijf jaar vaker een auto deelt dan middelbaar- en laagopgeleiden (47% versus 34% en 24%).

DE MENINGEN VAN NEDERLANDERS ZIJN VERDEELD ALS HET GAAT OM EEN AANPASSING VAN HET PARKEERTARIEF OP DE DRUKTE IN HET GEBIED

Het wordt met name in de steden steeds drukker. Ruimte wordt schaarser. In hoeverre bent u het eens of oneens met de volgende stelling?

Basis: allen (n=1.551)

Het is logisch dat je in dichtbevolkte gebieden meer moet betalen voor parkeerplekken dan in rustigere gebieden.



■ Zeer mee eens ■ Mee eens ■ Neutraal ■ Mee oneens ■ Zeer mee oneens ■ Weet niet

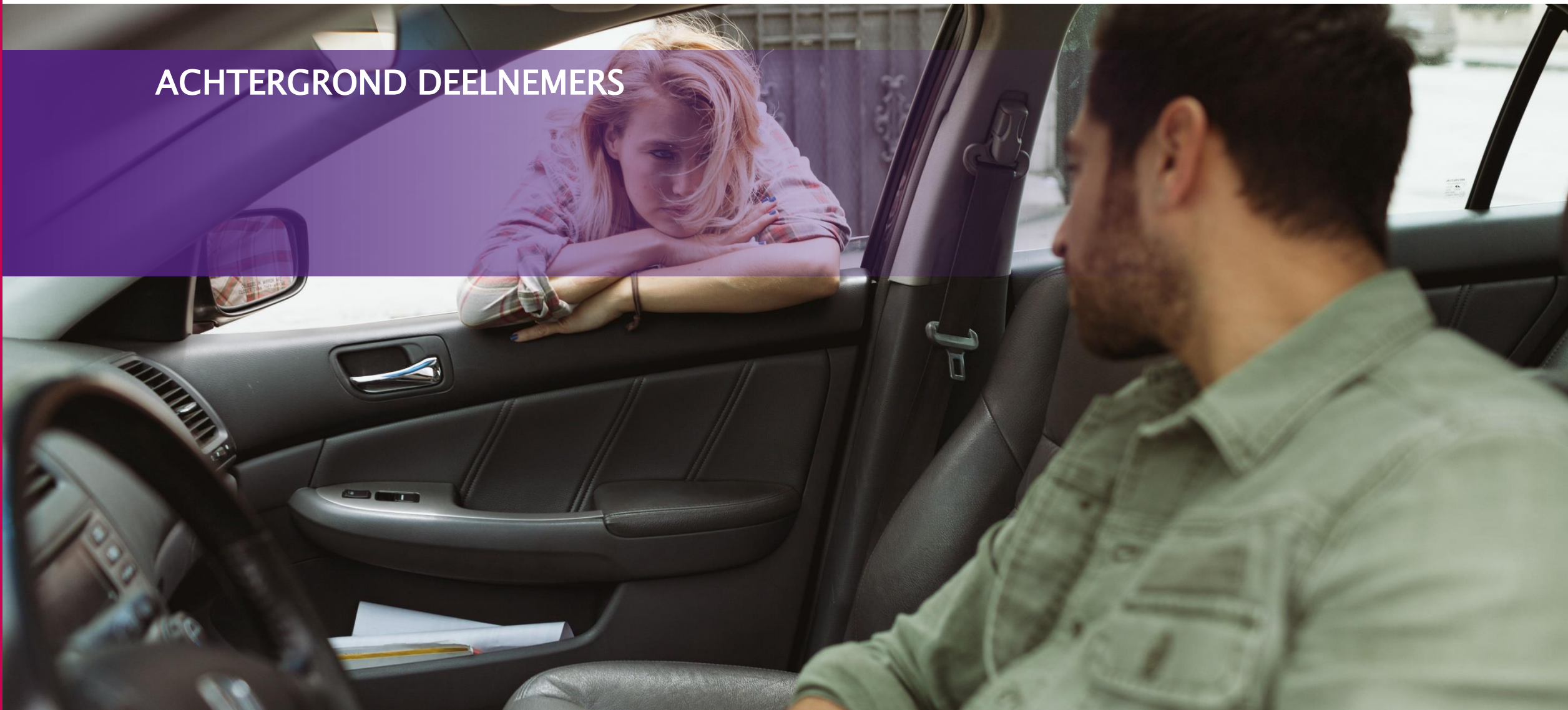
Nederlanders:

- Dat er verschil zit in de parkeerkosten per gebied wordt niet door iedereen positief ontvangen. 38% van de Nederlanders vindt het logisch dat er in dichtbevolkte gebieden meer betaald moet worden voor parkeerplekken dan in rustigere gebieden. 35% is het (helemaal) oneens met deze stelling.


Doelgroepverschillen:


- Nederlanders uit de drie grote steden en randgemeenten zijn het niet vaker eens of oneens met deze stelling dan Nederlanders uit andere gebieden in Nederland.
- Nederlanders van 18 tot 34 jaar vinden het relatief vaak logische dat je in dichtbevolkte gebieden meer moet betalen dan in rustigere gebieden (48%).


ACHTERGROND DEELNEMERS



ACHTERGROND DEELNEMERS AAN HET ONDERZOEK (n=1.551)

	Geslacht	
	Man	49%
	Vrouw	51%

	Leeftijd	
	18 t/m 24 jaar	11%
	25 t/m 34 jaar	15%
	35 t/m 44 jaar	16%
	45 t/m 54 jaar	19%
	55 t/m 64 jaar	16%
	65 jaar en ouder	22%

	Opleidingsniveau	
	Laag	31%
	Middel	44%
	Hoog	25%

Regio	
Noord	11%
Oost	21%
West	44%
Zuid	24%

Belangrijkste bezigheid	
Schoolgaand/studeren	8%
Ondernemer	7%
Loondienst	46%
Huisman/vrouw	8%
Arbeidsongeschikt	5%
Werkloos/bijstand	4%
VUT/pensioen	19%



ACHTERGROND DEELNEMERS AAN HET ONDERZOEK (n=1.551)



Wat ga je stemmen bij de verkiezingen 15 maart?

VVD	7%
PvdA	3%
PVV	15%
SP	6%
CDA	4%
D66	4%
ChristenUnie	3%
GroenLinks	5%
SGP	1%
Partij voor de Dieren	2%
50PLUS	3%
Anders	1%
Weet ik nog niet	43%
Ik ga niet stemmen	4%

ANWB lid?

Ja (zelf of iemand in huishouden)	57%
Nee	43%



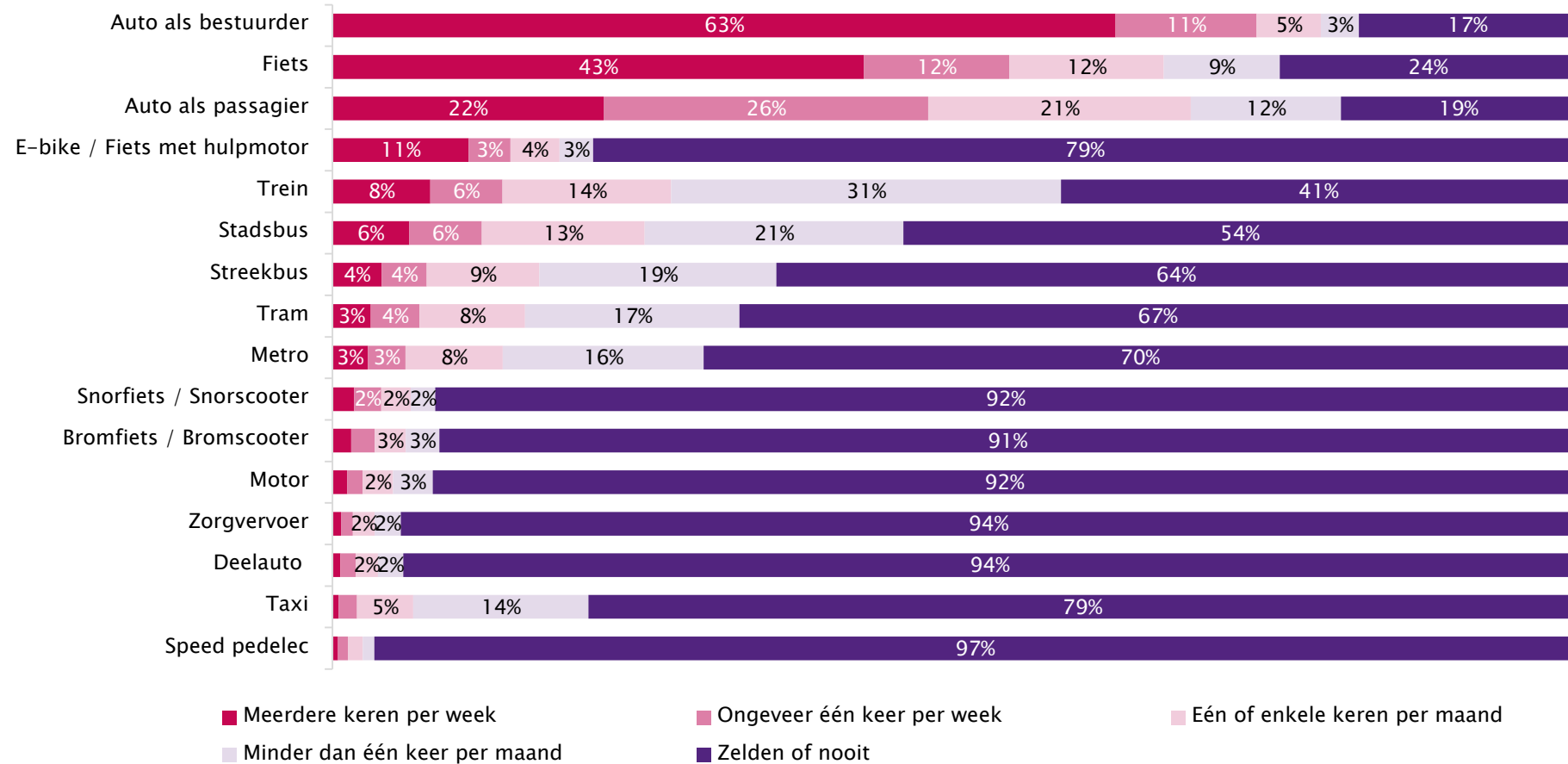
Forens (n=659)

Auto	28%
Auto en OV	5%
OV	9%



ACHTERGROND DEELNEMERS AAN HET ONDERZOEK (n=1.551)

Hoe vaak maakt u gebruik van onderstaande vervoersmiddelen?
Basis: allen (n=1.551)

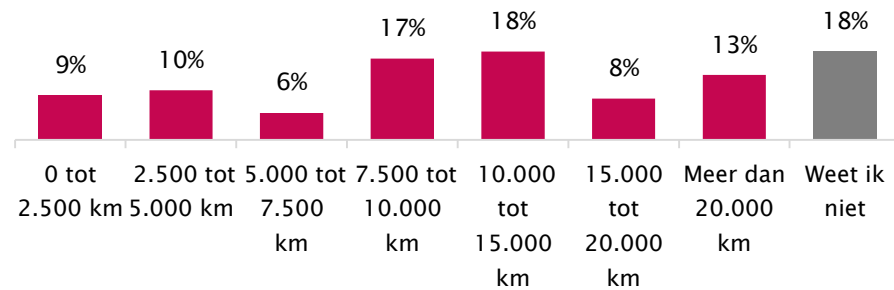


ACHTERGROND DEELNEMERS AAN HET ONDERZOEK (n=1.551)



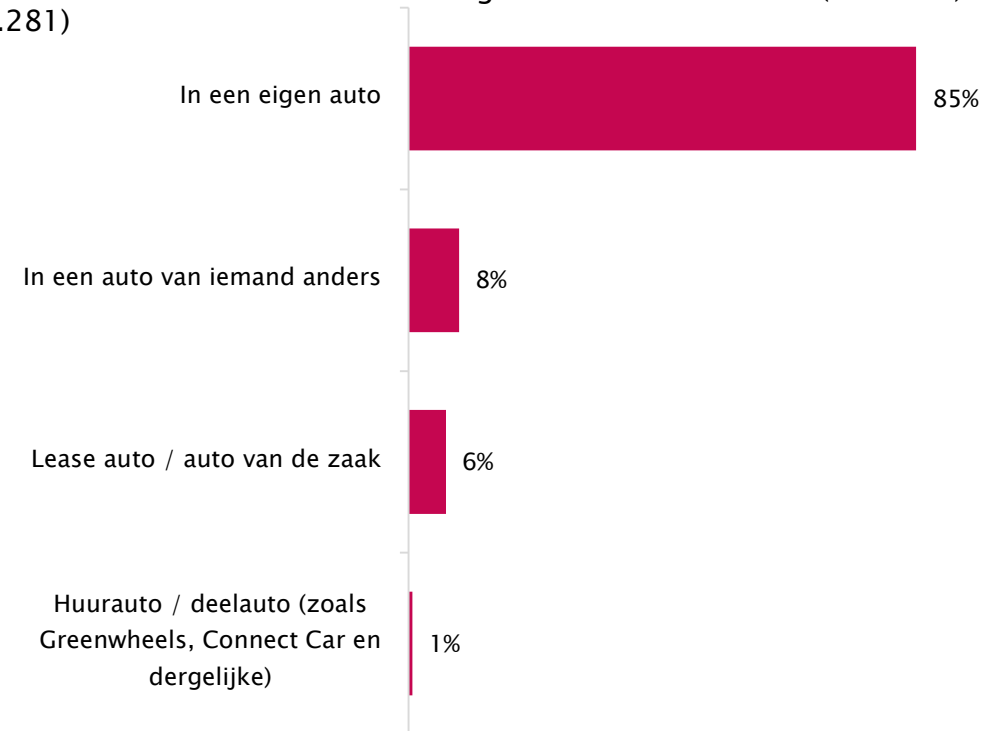
Hoeveel kilometer rijdt u zelf ongeveer per jaar in de auto waar u doorgaans mee rijdt?

Basis: Indien men een auto gebruikt als bestuurder (n=1.281)



In wat voor auto rijdt u de meeste kilometers?

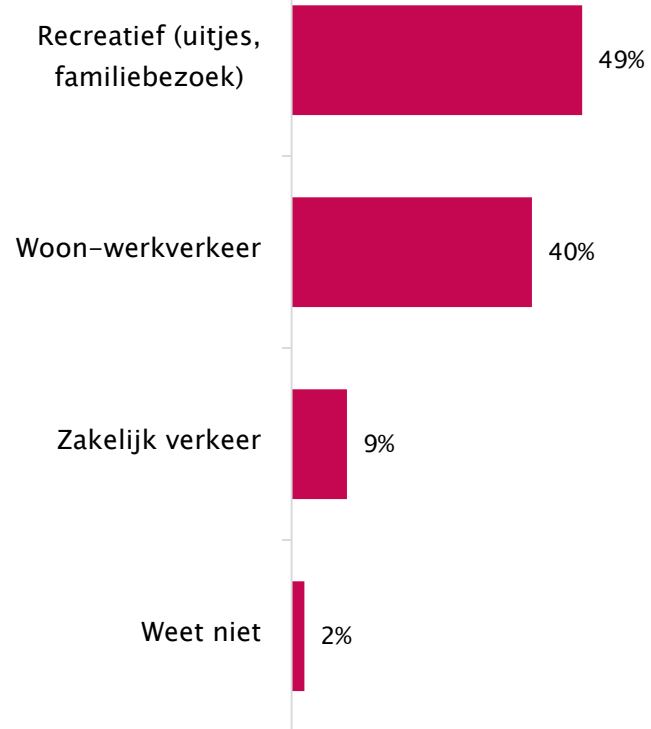
Basis: Indien men een auto gebruikt als bestuurder (n=1.281)



ACHTERGROND DEELNEMERS AAN HET ONDERZOEK (n=1.551)



Waarvoor gebruikt u uw auto het vaakst? (aantal ritten)
Basis: Indien men een auto gebruikt als bestuurder (n=1.281)



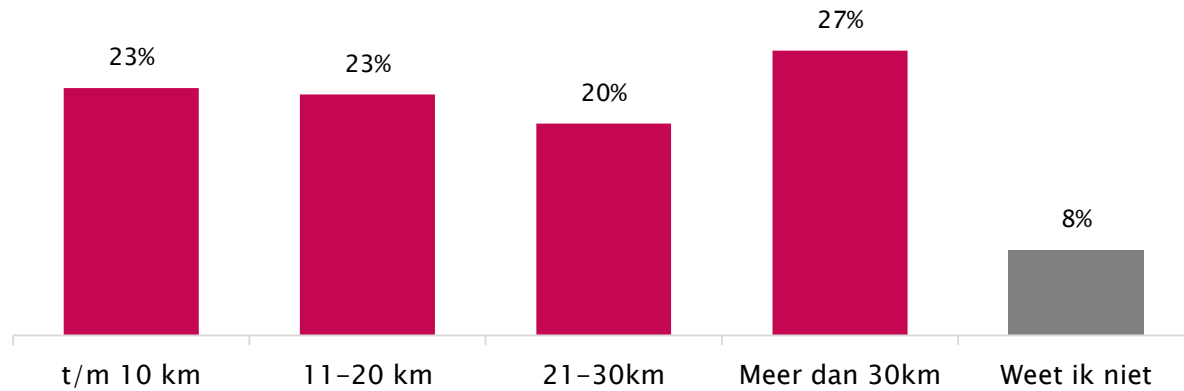
Waarvoor gebruikt u het openbaar vervoer het vaakst?
Basis: indien men gebruik maakt van het OV (n=1.039)



ACHTERGROND DEELNEMERS AAN HET ONDERZOEK (n=1.551)



Wat is ongeveer de afstand van uw huis naar uw werk? (Gaat u uit van een enkele reis)
Basis: indien men gebruikt maakt van de auto/het OV voor woon-werkverkeer (n=659)



BIJLAGEN



ONDERZOEKSVERANTWOORDING

Onderzoeksvragen

In het onderzoek staan de volgende vragen centraal:

- 1) *In hoeverre herkennen Nederlanders zich in de geschetste visie van de Mobiliteitsalliantie?*
- 2) *Welke urgentie kent men toe aan de voorgelegde mobiliteitsuitdagingen?*
- 3) *Hoe staat men tegenover enkele van de oplossingsrichtingen uit de visie van de Mobiliteitsalliantie?*

Methode

Het kwantitatieve onderzoek is online uitgevoerd. De doelgroep voor dit onderzoek bestaat uit algemeen Nederlands publiek van 18 jaar en ouder.

ONDERZOEKSVERANTWOORDING

Respons

In totaal hebben 1.551 Nederlanders de vragenlijst helemaal ingevuld.

Omschrijving	Aantal
Gestart met vragenlijst	2.236
Uitgescreend (geen doelgroep)	0
Uitgescreend (quotum vol)	574
Afgehaakt	104
Uitgescreend (niet goed ingevuld)	7
Gekwalificeerde deelnemers (netto steekproef)	1.551

ONDERZOEKSVERANTWOORDING

Steekproefomvang en betrouwbaarheid

Voor het onderzoek is gebruik gemaakt van een steekproef, niet iedereen uit de populatie heeft zijn of haar mening gegeven. Als de uitkomsten van dit onderzoek worden gebruikt om over de populatie uitspraken te doen, dan moeten betrouwbaarheidsmarges in acht worden genomen. Bij een steekproefomvang van $n = 1.551$ bedraagt de maximale marge bij 95% betrouwbaarheid 2,5%.

Steekproef en steekproefkader

Als steekproefkader hebben we gebruik gemaakt van het onlinepanel van Panelclix. Wij werken met leveranciers die voldoen aan onze kwaliteitseisen conform het Research Keurmerk, gebaseerd op ISO-norm 20252. Hieruit is een a-selecte steekproef getrokken.

Representativiteit

De steekproef is representatief naar geslacht, leeftijd en opleidingsniveau. De representativiteit is bereikt door quotering tijdens de dataverzameling en een kleine weging van de resultaten. Op de volgende pagina is een overzicht opgenomen van de wegingsvariabelen. Als referentiebestand hebben we gebruik gemaakt van de Gouden Standaard 2015, ontwikkeld door de MOA en het CBS.

Vragenlijst

De vragenlijst heeft online gestaan van 17 februari 2017 tot en met 21 februari 2017. De vragenlijst is in nauw overleg met de Mobiliteitsalliantie tot stand gekomen. Gemiddeld hebben de Nederlanders 13 minuten nodig gehad om de vragenlijst in te vullen.

ONDERZOEKSVERANTWOORDING

Weging						
Geslacht en leeftijd	Ongewogen n			Gewogen n		
	Opleidingsniveau					
	Laag	Middel	Hoog	Laag	Middel	Hoog
Man						
18 t/m 24 jaar	19	53	7	26	53	7
25 t/m 34 jaar	18	61	39	25	57	38
35 t/m 44 jaar	27	51	40	27	58	41
45 t/m 54 jaar	38	69	45	37	69	43
55 t/m 64 jaar	38	53	36	38	53	37
65 jaar en ouder	62	59	38	59	58	38
Vrouw						
18 t/m 24 jaar	19	55	12	19	53	12
25 t/m 34 jaar	19	55	45	19	52	49
35 t/m 44 jaar	26	66	46	25	57	45
45 t/m 54 jaar	41	72	24	40	71	37
55 t/m 64 jaar	56	50	24	53	49	26
65 jaar en ouder	113	52	23	110	50	22

Weging

In deze tabel zijn de wegingsvariabelen terug te vinden met een overzicht van de aantallen voor en na weging.





In opdracht van **de Mobiliteitsalliantie**, februari 2017

Caroline van Teeffelen, caroline@ruigroknetaanel.nl



Hans Onkenhout, hans@ruigroknetaanel.nl



Odetta Vlek, odette@ruigroknetaanel.nl



Silodam 1a, 1013 AL Amsterdam, Telefoon 020-6238512, e-mail: info@ruigroknetaanel.nl, KvK 34135878, BTW 809001469B01, Bank 659170264

