

Vervoerswijzekeuze op ritten tot 7,5 kilometer

Argumentaties van autobezitters voor de keuze van de auto, cq de fiets bij het maken van een korte rit

Resultaten, conclusies en aanbevelingen uit het onderzoek 'Verplaatsingsrepertoire Korte Rit'

November 2006

Vervoerswijzekeuze op ritten tot 7,5 kilometer

Argumentaties van autobezitters voor de keuze van de auto, cq de fiets bij het maken van een korte rit

Resultaten, conclusies en aanbevelingen uit het onderzoek 'Verplaatsingsrepertoire Korte Rit'

November 2006

.....

Colofon

Uitgegeven door: Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Rijkswaterstaat
Adviesdienst Verkeer en Vervoer
Hoofdafdeling Vervoer en Maatschappelijke Ontwikkelingen
Postbus 1031
3000 BA Rotterdam

Informatie: Mw. Drs. M. van Twuijver
Telefoon: 010- 282 5674
Fax:
E-mail: m.vtwuijver@avv.rws.minvenw.nl

Uitgevoerd door: Mw. Drs M. van Twuijver (AVV), mw. Drs. M. Schreuders & dhr. Dr. R. Jansen (Goudappel Coffeng bv)

Opmaak: Adviesdienst Verkeer en Vervoer

Datum: November 2006

Status: Definitief

Samenvatting, conclusies en aanbevelingen

Inleiding

Het onderzoek "Vervoerswijzekeuze op korte ritten tot 7,5 kilometer" had tot doel inzicht te krijgen in de vraag waarom en wanneer autobezitters kiezen voor de fiets dan wel de auto op afstanden tot 7,5 kilometer: Centraal in het onderzoek stonden *argumentatieprocessen achter vervoerswijzekeuzen* (waarom kiest u voor de auto en waarom voor de fiets?) en de rol hierbij van *situationele afhankelijkheid* (waarom kiest u de auto als u naar de voetbalclub gaat en de fiets als u uw kinderen naar school brengt?) en van *doelgroepen* (gebruiken mensen die altijd de auto nemen andere argumenten om de fiets te laten staan dan mensen die soms de auto nemen?). De verkregen inzichten moesten leiden tot handvatten voor decentrale overheden bij het vormgeven van hun mobiliteits-, cq. fietsbeleid. Hierbij was het van belang om (ervaren) belemmeringen voor grootschalig fietsgebruik te benoemen en suggesties te doen om deze belemmeringen weg te nemen.

Hiertoe is een grootschalig onderzoek opgezet, met zowel een diepgaand kwalitatieve fase als een verbredend kwantitatieve fase (onder 1021 personen). Het onderzoek is uitgevoerd onder personen met beschikking over een auto in zowel stedelijke als landelijke delen van Nederland, en zowel in plaatsen met een hoge als met een lage stedelijkheidsgraad. Om uiteindelijk aanknopingspunten te kunnen formuleren met lokaal mobiliteitsbeleid, zijn op diverse momenten ook gemeenten, provincies en kaderwetgebieden bij het onderzoek betrokken. Vooraf is deze partijen gevraagd naar hun wensen ten aanzien van het onderzoek, tijdens het onderzoek is hen gevraagd mee te denken over de aanpak en uitvoering van het project, en achteraf is hen gevraagd concrete invulling te geven aan de aanbevelingen van het onderzoek. Hiernaast zijn diverse belangenorganisaties als ANWB en Fietzersbond en kennisinstellingen (Kennisplatform Verkeer en Vervoer, Sociaal en Cultureel Planbureau) bij het onderzoek betrokken. Het onderzoek is uitgevoerd door Bureau Goudappel Coffeng.

Resultaten

Auto en fiets beconcurreren elkaar op de korte rit

In het onderzoek is voor 5 verplaatsingsmotieven nagegaan of en waarom men de auto dan wel de fiets neemt.. 82% maakt wel eens een korte rit om boodschappen te doen, 48% maakt wel eens een korte rit om uit te gaan, 45% maakt wel eens een korte rit om te gaan sporten/een vereniging te bezoeken, 26% maakt wel eens een korte rit om naar zijn/haar werk te gaan en 25% maakt wel eens een korte rit om kinderen naar school te brengen.

Uit het onderzoek blijkt dat op de korte rit fiets en auto ongeveer even vaak worden gebruikt. Er zijn wel meer mensen die *nooit de fiets nemen* ("hardnekkige auto gebruikers"), dan mensen die *nooit de auto nemen*. Dit verschilt overigens per verplaatsingsmotief: Persistent autogebruik op de korte rit komt relatief vaak voor bij uitgaan – "*ik neem dan nooit de fiets*" -, terwijl persistent fietsgebruik op de korte rit relatief vaak voorkomt bij woon-werk verkeer en bezoek van een (sport)vereniging – "*ik neem dan nooit de auto*".

Wisselend gebruik van fiets en auto komt het meest voor bij het brengen en halen van kinderen naar/van school.

Vrouwen en 40 plussers nemen relatief vaak de fiets, terwijl binnen gezinnen met jonge kinderen relatief vaker gebruik wordt gemaakt van de auto. Toch geven juist die gezinnen aan dat ze wel vaker de fiets willen nemen om hun kinderen het goede voorbeeld te geven, maar ze geven aan dat door (sociaal) onveilige situaties en het drukke levenspatroon (veel ketenverplaatsingen) de keuze voor de auto snel is gemaakt.

“Ik fiets omdat fietsen me een positief gevoel geeft”

De meest genoemde en meest doorslaggevende argumenten die gehanteerd worden om de fiets op een bepaald moment te verkiezen boven de auto zijn (in volgorde van belangrijkheid):

1. fietsen is gezond
2. fietsen is leuk
3. fietsen is goed voor het milieu
4. met fietsen kom ik snel door het verkeer heen
5. ik kan mijn fiets veilig stallen
6. fietsen is makkelijk (ik hoef dan geen parkeerplaats voor de auto te zoeken)

Opvallend is de positieve houding ten opzichte van fietsen: in de situaties dat de fiets wordt verkozen boven de auto, is deze keuze met name gebaseerd op de positieve gevoelens die fietsen geeft (gezond, leuk, iets bijdragen aan de maatschappij). In tweede instantie is die keuze in die situaties gebaseerd op de instrumentele waarde van fietsen (het is een snelle manier om van A naar B te komen) en pas in laatste instantie is de keuze voor de fiets gebaseerd op het vermijden van de negatieve aspecten van autorijden (zoals het zoeken naar een parkeerplaats voor de auto).

“Ik neem de auto omdat die comfortabel is en het me makkelijk wordt gemaakt wat betreft parkeren”

De meest genoemde en meest doorslaggevende argumenten die gehanteerd worden om de auto op een bepaald moment te verkiezen boven de fiets zijn (in volgorde van belangrijkheid):

1. het is slecht weer
2. ik kan makkelijk/gratis parkeren met de auto
3. ik vind de afstand te ver om te fietsen
4. de auto is comfortabel
5. ik vind het niet prettig in donker te fietsen
6. ik moet naar meerdere bestemmingen en heb weinig tijd
7. ik moet veel spullen meenemen

De argumenten ten grondslag liggen aan het verkiezen van de auto voor korte ritten boven de fiets betreffen de positieve aspecten van autorijden, maar op een andere manier dan het geval was bij de argumenten pro-fiets. De auto lijkt te worden verkozen boven de fiets om oncomfortabele situaties te vermijden (men wil niet nat worden, men wil niet moe worden van het fietsen van een lange afstand, men wil zich niet sociaal onveilig voelen etc.) en om redenen van tijdgebrek (ketenverplaatsingen). Dat het de automobilist in de situaties dat hij/zij de auto neemt makkelijk wordt gemaakt wat betreft parkeergelegenheid en parkeerkosten, werkt ook sterk mee in de keuze voor de auto.

Daarnaast blijkt dat de auto een andere functie heeft voor mensen die (vrijwel) altijd de auto pakken dan voor mensen die autogebruik en fietsgebruik afwisselen op de korte rit. Hoe meer men de auto uit gewoonte 'pakt', hoe meer comfort een rol speelt in de keuze voor de auto. Mensen die minder automatisch in de auto stappen, benadrukken meer de praktische functie van autorijden: handig als je veel boodschappen mee moet nemen.

“Ik ga fietsend naar mijn werk omdat er goede fietsenstallingen zijn”

Slechte weersomstandigheden spelen vrijwel altijd een rol bij de keuze van de auto. Maar sommige argumenten worden vaker aan een bepaald ritmotief gekoppeld dan andere. Zo is de aanwezigheid van voldoende (gratis) parkeerplaatsen vooral een argument om de auto te nemen bij boodschappen doen, woon-werkverkeer en bij sporten. En zijn ketenverplaatsingen, gecombineerd met tijdgebrek vooral een argument om de auto te nemen bij halen en brengen van kinderen, woon-werkverkeer en boodschappen doen. Sociale veiligheid (niet willen fietsen in het donker) is een argument in het voordeel van de auto bij met name het halen en brengen van kinderen, woon-werkverkeer en sporten. En het moeten vervoeren van veel spullen is vrijwel uitsluitend bij boodschappen doen een reden om de auto te nemen. De aanwezigheid van fietsenstallingen is een reden om de fiets te pakken bij met name woon-werkverkeer, sporten en uitgaan. En “het goede voorbeeld geven” is alleen bij het halen en brengen van kinderen doorslaggevend om de fiets te nemen.

Argumenten pro-fiets	Boodschappen	Halen/bringen	Sporten	Uitgaan	Woon-werk	Totaal
<i>Argumenten die voor alle ritmotieven als (zeer) belangrijk zijn genoemd</i>						
Fietsen is gezond	77 % (1)	82 % (2)	78 % (1)	69 % (2)	81% (1)	77 %
Fietsen is leuk	68 % (4)	77 % (3)	72 % (2)	57 % (5)	73 % (2)	69 %
Fietsen is goed voor 't milieu	70 % (2)	72 % (4)	70 % (3)	56 % (6)	63 % (4)	66 %
Met fiets snel door verkeer heen	61 % (5)	61 % (6)	48 % (6)	50 % (8)	59 % (6)	56 %
Fietsen is makkelijk (hoef auto niet te parkeren)	56 % (6)	51 % (7)	34 % (8)	51 % (7)	31 % (7)	45 %
Fietsen is goedkoop (geen parkeerkosten)	38 % (8)	28 % (10)	28 % (9)	38 % (9)	30 % (8)	32 %
Anderen fietsen ook	5 % (12)	6 % (11)	11% (11)	38 % (9)	10 % (11)	14 %
<i>Argumenten die voor 4 van de 5 ritmotieven als (zeer) belangrijk zijn genoemd</i>						
Fietsen is gewoonte	47 % (7)		49 % (5)	36 % (11)	63 % (4)	49 %
Heb dan alleen fiets tot beschikking	22 % (11)		14 % (10)	9 % (12)	29 % (9)	19 %
<i>Argumenten die voor 3 van de 5 ritmotieven als (zeer) belangrijk zijn genoemd</i>						
Kan fiets veilig stallen			70 % (3)	70% (1)	73% (2)	71 %
<i>Argumenten die voor 2 van de 5 ritmotieven als (zeer) belangrijk zijn genoemd</i>						
Ik fiets samen met anderen			37 % (7)	68 % (3)		53 %
Met fietsen heb ik overzicht over verkeer	29 % (9)	34 % (9)				32 %
<i>Argumenten die voor 1 ritmotief als (zeer) belangrijk zijn genoemd</i>						
Kleine hoeveelheid boodschappen	69 % (3)					
Wil kinderen leren fietsen		83 % (1)				
Wil goed voorbeeld aan kinderen geven		72 % (4)				
Auto's zorgen (bij school) voor verkeersonveilige situaties		35 % (8)				
Kan biertje drinken				(65% (4))		
Krijg een vergoeding van Werkgever					16% (10)	

Argumenten pro-auto	Boodschappen	Halen/brengen	Sporten	Uitgaan	Woon-werk	Totaal
	<i>Argumenten die voor alle ritmotieven als (zeer) belangrijk zijn genoemd</i>					
Slecht weer	79 % (2)	84 % (1)	81% (1)	84 % (1)	72 % (1)	80 %
Kan makkelijk parkeren	70 % (3)	29 % (9)	60 % (3)	57 % (6)	57 % (3)	55 %
Te ver om te fietsen	49 % (7)	54 % (6)	64 % (2)	73 % (3)	29 % (10)	54 %
Gratis parkeren	58 % (4)	24 % (11)	48 % (7)	53 % (8)	47 % (6)	46 %
Gewoonte	33 % (9)	27 % (10)	34 % (9)	32 % (9)	30 % (9)	31 %
Auto staat voor de deur	26 % (10)	23 % (12)	25 % (12)	28 % (11)	24 % (12)	25 %
Anderen gaan ook met auto	3 % (13)	1 % (17)	2 % (13)	16 % (12)	4 % (17)	5 %
	<i>Argumenten die voor 4 van de 5 ritmotieven als (zeer) belangrijk zijn genoemd</i>					
Comfortabel	53 % (6)	53 % (7)	58 % (5)	69 % (4)		58 %
In donker rijden met fiets niet prettig		64 % (4)	58 % (4)	56 % (7)	50 % (5)	57 %
Voorkomen fietsdiefstal		18 % (13)	30 % (11)	31 % (10)	21 % (13)	25 %
	<i>Argumenten die voor 3 van de 5 ritmotieven als (zeer) belangrijk zijn genoemd</i>					
Ketenmotief (meerdere bestemmingen)	55 % (5)	68 % (2)			60 % (2)	61%
Veel spullen mee	90 % (1)		54 % (6)		47 % (7)	64 %
Wil/moet op tijd thuis zijn	43 % (8)	66 % (3)				55 %
Rij mee met anderen			46 % (8)	63 % (5)	20 % (14)	43 %
Verkeer onveilig om te fietsen	14 % (11)	50 % (8)			18 % (16)	27%
Fietsen is niet leuk	10 % (12)	11 % (15)		12 % (13)		11 %
Geen (goede) fietsenstalling		13 % (14)	31 % (10)		19 % (15)	21 %
	<i>Argument dat voor 1 ritmotief als (zeer) belangrijk is genoemd</i>					
Ik vervoer meer kinderen		56 % (5)				
Kinderen vinden fietsen niet leuk		3 % (16)				
Als ik geen alcohol drink				75 % (2)		
Vanaf werk naar andere bestemmingen met auto					57 % (3)	
Moet netjes op werk verschijnen					38 % (8)	
Moet voor/na het werk kinderen brengen/halen					28 % (11)	

Aanbevelingen voor decentraal beleid

Hoewel een aantal belangrijke belemmeringen voor het nemen van de fiets niet zal kunnen worden beïnvloed (het slechte weer, het drukke levenspatroon van gezinnen met kinderen onder de 12 jaar), en hoewel er een grote groep verstokte autorijders is bij wie de gewoonte zeer moeilijk doorbroken zal kunnen worden, geeft het onderzoek handvatten voor decentraal beleid om meer mensen over te halen (meer) te gaan fietsen. Hierbij is het aan te bevelen om in te steken op een doelgroepbenadering, waarbij wordt aangehaakt op de argumentatieprocessen die mensen hanteren bij de keuze voor de fiets en de auto. Zo kunnen voor verschillende doelgroepen verschillende benaderingen worden onderscheiden.

De meest kansrijke doelgroepen zijn degenen die het autogebruik nu al afwisselen met het gebruik van de fiets; dit zijn de 40 plussers en de gezinnen van wie de kinderen reeds het huis uit zijn. Zij geven de auto een praktische functie en stellen zich daardoor minder afhankelijk van hun auto op. Wanneer parkeerregimes het hen moeilijker zouden maken om voor de auto te kiezen, staan ze niet negatief tegenover fietsen. Communicatiecampagnes die gericht zijn op enerzijds het positieve gevoel dat fietsen met zich mee brengt en anderzijds op de praktische voordelen (snel door het verkeer heen kunnen, niet naar parkeerplaatsen hoeven zoeken etc) zullen deze groepen aanspreken. Ook kan voor deze groepen worden gezocht naar mogelijkheden om het imago van de fiets te verbeteren: enerzijds door het ontwikkelen van fietsen die het gemak verhogen, anderzijds door de innovatieve fietsen die reeds op de markt zijn meer onder de aandacht te brengen.

Bij de minder kansrijke groepen, de verstokte autorijders – onder wie de gezinnen met kinderen onder de 12 jaar -, zal ten eerste meer gefocussed moeten worden op de paradox 'wel graag het goede voorbeeld willen geven met fietsen, maar door het drukke levenspatroon niet in staat zijn dit streven te realiseren'. Voor deze groep zal het fietsen van en naar scholen zo makkelijk, snel en veilig mogelijk gemaakt moeten worden. Decentrale overheden zouden zich in dit licht moeten focussen op het aanleggen of verbeteren van de sociale- en verkeersveiligheid van fietspaden en school-thuisroutes, het aanleggen of verbeteren van stallingsvoorzieningen voor de fiets (bij scholen maar ook op andere locaties) en het intensiveren en verbeteren van de aandacht voor de verkeerseducatie van beginnende fietsers jonger dan 12 jaar. Ten tweede kan voor de minder kansrijke groepen gefocussed worden op een langere termijn benadering: het doorbreken van het gewoontegedrag of het voorkomen van het ontstaan van ongewenst gewoontegedrag. Dit is kansrijk wanneer deze groep wordt aangesproken op momenten dat zij verhuizen of van baan veranderen. Dit zijn de momenten dat het mobiliteitsgedrag waaraan men gewend is ter discussie staat en waarop informatievoorziening over alternatieven voor de auto in overweging genomen wordt. Gemeentes kunnen deze informatie verstrekken wanneer nieuwe bewoners zich bij hen inschrijven. Hierbij zou binnen gemeentes kunnen worden samengewerkt met makelaars, woningbouwverenigingen en werkgevers.

Inhoudsopgave

1	INLEIDING	1
1.1	ACHTERGROND	1
1.2	MOBILITEITSMANAGEMENT	1
1.3	DOELSTELLING ONDERZOEK VERPLAATSINGSREPERTOIRE KORTE RIT	2
1.4	ONDERZOEKSVRAGEN	3
1.5	OPZET VAN HET ONDERZOEK EN LEESWIJZER	3
DEEL 1: WORKSHOP EN LITERATUURSCAN		
2	RESULTATEN WORKSHOP	7
2.1	INLEIDING	7
2.2	EINDPRODUCT: WENSEN EN BELEIDSRELEVANTIE	7
2.3	BESTAANDE KENNIS	8
2.4	WITTE VLEKKEN	9
3	RESULTATEN LITERATUURSCAN	11
3.1	THEORETISCHE GEDRAGSMODELLEN	11
3.2	VERVOERSMODALITEITEN	13
3.3	RITMOTIEVEN	15
3.4	WOONOMGEVING	16
3.5	KORTE RITTEN	16
3.6	BEÏNVLOEDING KEUZEN	18
3.7	METHODISCHE INZICHTEN	22
4	SAMENVATTING OP HOOFDLIJNEN EN IMPLICATIES	25
4.1	HOOFDLIJNEN	25
4.2	IMPLICATIES VOOR HET VERDERE ONDERZOEK	28
DEEL 2: KWALITATIEF ONDERZOEK		
5	INLEIDING KWALITATIEF ONDERZOEK	31
5.1	DOELSTELLING EN AANPAK VAN HET ONDERZOEK	31
5.2	WAARDE EN BEPERKING VAN HET KWALITATIEVE ONDERZOEK	35
6	RESULTATEN KWALITATIEF ONDERZOEK	37
6.1	ALGEMEEN	37
6.2	BOODSCHAPPEN DOEN	40
6.3	WINKELN	43
6.4	HALEN EN BRENGEN	46
6.5	SOCIAAL-RECREATIEF, SPORT EN UITGAAN	52
6.6	WOON-WERK	54
7	CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN KWALITATIEF ONDERZOEK	57
7.1	AFWEGINGSPROCESSEN EN ARGUMENTEN	57
7.2	DOORKIJK NAAR DECENTRAAL BELEID	59
7.3	DOORKIJK NAAR HET KWANTITATIEVE ONDERZOEK	62

DEEL 3: KWANTITATIEF ONDERZOEK

8	INLEIDING KWANTITATIEF ONDERZOEK	65
8.1	DOELSTELLING VAN HET KWANTITATIEVE ONDERZOEK.....	65
8.2	AANPAK KWANTITATIEVE ONDERZOEK.....	65
9	RESULTATEN KWANTITATIEF ONDERZOEK	67
9.1	ACHTERGRONDKENMERKEN	67
9.2	MOBILITEIT IN HET ALGEMEEN.....	69
9.3	MOBILITEIT OP DE KORTE RIT.....	70
9.4	ARGUMENTEN EN MOTIEVEN	74
10	GEBRUIKERSGROEPEN	81
10.1	GEBRUIKERSGROEPEN	81
10.2	ARGUMENTEN PER GEBRUIKERSGROEP EN RITMOTIEF	88
11	CONCLUSIES KWANTITATIEF ONDERZOEK	95
11.1	ARGUMENTEN EN MOTIEVEN OP DE KORTE RIT: HET ALGEMENE BEELD	95
11.2	ARGUMENTEN EN MOTIEVEN OP DE KORTE RIT: GEBRUIKERSGROEPEN IN BEELD	96
12	HANDVATTEN VOOR DECENTRAAL BELEID	99
12.1	INLEIDING.....	99
12.2	AANKNOPINGSPUNTEN	99
12.3	TOT BESLUIT	102

DEEL 4: AFSLUITENDE WORKSHOP

13	WORKSHOP 'MENSEN OVER (EN OP!) DE FIETS' OP 11 MAART 2004	107
14	LITERATUUR.....	111
14.1	BOEKEN EN TIJDSCHRIFTEN.....	111
14.2	INTERNETSITES.....	115
	BIJLAGE 1: DEELNEMERS AAN DE START-WORKSHOP	117
	BIJLAGE 2: VRAGENLIJST KWALITATIEVE ONDERZOEK	119
	BIJLAGE 3: BEGELEIDENDE BRIEF KWANTITATIEVE ONDERZOEK	125
	BIJLAGE 4: VRAGENLIJST KWANTITATIEVE ONDERZOEK.....	127
	BIJLAGE 5: AANPAK KWANTITATIEVE ONDERZOEK.....	145
	BIJLAGE 6: ARGUMENTEN PER RITMOTIEF.....	149
	BIJLAGE 7:ARGUMENTEN: GEBRUIKERSGROEP EN RITMOTIEF	161
	BIJLAGE 8: DEELNEMERS AAN DE AFSLUITENDE WORKSHOP	167
	BIJLAGE 9: VERSLAG VAN DE AFSLUITENDE WORKSHOP.....	169

INLEIDING

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

De afgelopen jaren is de mobiliteit gestaag toegenomen. Uit recentelijk verschenen cijfers van het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) van het CBS blijkt dat we in 2002 ruim 189 miljard kilometer met z'n allen hebben afgelegd ten opzichte van 170,5 miljard kilometer in het jaar 1999.

Het aandeel van de auto in deze vervoersprestatie is sinds 1991 toegenomen van 44 naar 49% in 2002. Naast deze algemene toename van het autogebruik zien we tegelijkertijd dat de auto ook vaker wordt gebruikt voor het afleggen van korte ritten (i.e. tot 7,5 km).

totaal aantal verplaatsingen (mld km)	korte verplaatsingen tot 7,5 km		
	totaal (mld km)	%	met de auto (%)
1999 17,1	12,3	71,1%	23,9%
2000 17,1	12,2	71,6%	23,8%
2001 17,1	12,2	71,4%	23,8%
2002 17,2	12,3	71,6%	24,6%

Tabel 1.1: Het aandeel korte (auto)verplaatsingen tot 7,5 km ten opzichte van het totale aantal verplaatsingen (bron: OVG)

Recente cijfers laten zien dat bijna driekwart van alle verplaatsingen korter is dan 7,5 km (zie tabel 1.1). Ook zien we dat het aandeel korte ritten dat met de auto wordt afgelegd langzaam toeneemt van 23,9% in 1999 tot 24,6% in 2002. Kortom, we hebben in Nederland te maken met een groot aantal korte verplaatsingen die met de auto worden afgelegd. Steeds meer vormen deze korte autoritten een probleem voor ons leefklimaat in de woongebieden, de bereikbaarheid van de stedelijke gebieden, de verkeersveiligheid, het milieu en de gezondheid van de reiziger zelf.

In het licht van deze problematiek heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat reeds in de voorgaande kabinetsperiode een aantal beleidslijnen (mede) ontwikkeld en uitgezet om het autogebruik voor de korte ritten terug te dringen. De belangrijkste voorbeelden hiervan zijn mobiliteitsmanagement en het korte-rittenbeleid.

1.2 Mobiliteitsmanagement

Mobiliteitsmanagement is door het vorige kabinet reeds verwoord als instrument om de bereikbaarheid van de stedelijke gebieden en de kwaliteit van de leefomgeving te vergroten. In het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) (Kabinetsstandpunt 2001) wordt de visie op mobiliteitsmanagement als volgt verwoord:

Mobiliteitsmanagement is het geheel aan 'verleidende' activiteiten gericht op het beïnvloeden van gedragalternatieven ten aanzien van de

verplaatsingsbehoefte, de vervoerswijzekeuze en de efficiëntie van verplaatsingen.

De woordkeuze 'verleiden' is gestoeld op het idee dat de overheid wil proberen de reiziger te motiveren *zelf*gewenste keuzen te maken uit de verschillende vervoersalternatieven die bovendien maatschappelijk aanvaardbaar zijn. Oplossingen wil de overheid juist *niet* zoeken in het ontwikkelen en implementeren van (meer) sturingsmaatregelen (i.e. wet- en regelgeving, prijsmechanismen en dergelijke) waarmee het 'juiste' gedrag als het ware wordt afgedwongen. Zij beoogt de reiziger *zelf* te motiveren tot ander gedrag ten gunste van de leefbaarheid, bereikbaarheid en de veiligheid. De decentrale overheden spelen in de ontwikkeling en uitvoering van dit beleid een belangrijke rol.

De achterliggende gedachte is dat mobiliteitsmanagement het beste vorm kan krijgen op decentraal niveau, omdat *daar* het uiteindelijke beleid gestalte krijgt in de vorm van 'mobiliteitsmanagementpakketten'. Deze pakketten dienen te bestaan uit allerlei (inhoudelijke en proces)maatregelen, toegesneden op de problematiek en mogelijkheden van de regio, een gemeente of een locatie. De rijksoverheid faciliteert en stimuleert dat beleid, opdat de decentrale overheden en andere decentraal betrokkenen het mobiliteitsbeleid concreet vorm gaan geven.

Een belangrijk aandachtspunt in de Nota Mobiliteitsmanagement is de wens om het fietsgebruik op de korte ritten fors te verhogen. De nota vermeldt dat de Fietzersbond, op basis van het benchmarkproject 'Fietsbalans', verwacht dat een stijging van het fietsgebruik met zo'n 15% tussen nu en 2010 haalbaar is. Omgerekend naar het aandeel korte ritten betekent dit een stijging van het fietsaandeel in de korte ritten van 33 naar 38%. Het resultaat van het onderzoek 'Verplaatsingsrepertoire Korte Rit' beoogt concrete handvatten te bieden richting decentrale overheden waarmee het fietsaandeel op de korte rit kan worden bevorderd.

Het korte-rittenbeleid vormt een onderdeel van mobiliteitsmanagement. Het doel is om de reiziger meer kwaliteit, meer alternatieven voor solo-autogebruik te bieden en barrières voor het gebruik van alternatieven weg te nemen. Binnen het korte-rittenbeleid wil het ministerie van Verkeer en Waterstaat autoritten op korte afstanden tot 7,5 kilometer terugdringen door reizigers te stimuleren vaker gebruik te maken van de fiets.

1.3 Doelstelling onderzoek Verplaatsingsrepertoire Korte Rit

Om te weten hoe weggebruikers kunnen worden gestimuleerd om voor een korte rit gebruik te maken van alternatieven voor de auto, dient eerst inzichtelijk te zijn wat, welk gedrag en wie gestimuleerd kan worden. Daarom wil het ministerie kennis verkrijgen over de wijze waarop het gebruik van de fiets op de korte rit kan worden gestimuleerd. Zij wil inzicht in de argumenten en het argumentatieproces van de reiziger die gebruikmaakt van de auto en andere vervoermiddelen op de korte rit tot 7,5 km. Ook wil men achterhalen welke belemmeringen de weggebruiker ervaart in de afweging van verschillende vervoersalternatieven op de korte rit. Het onderzoek levert kennis over de argumenten en afwegingsprocessen die een weggebruiker doorloopt bij het maken van een keuze tussen vervoersmodaliteiten voor de korte rit.

In het licht hiervan is het onderzoek 'Verplaatsingsrepertoire Korte Rit' opgestart.

De decentrale overheden en maatschappelijke organisaties spelen in de ontwikkeling en uitvoering van dit beleid een belangrijke rol. De resultaten van het onderzoek wil het ministerie gebruiken bij het ontwikkelen en inzetten van alternatieven voor het soloautogebruik op de korte rit. Zij beoogt hiermee concrete ondersteuning te bieden aan decentrale overheden en andere decentrale partners voor de ontwikkeling en uitvoering van het korte-rittenbeleid op decentraal niveau.

1.4 Onderzoeksvragen

Uit deze doelstelling zijn de volgende onderzoeksvragen gedestilleerd:

1. Welke afwegingsprocessen doorloopt een weggebruiker wanneer hij of zij een korte rit wil maken en de keuze heeft tussen verschillende verplaatsingsmogelijkheden? En welke argumenten worden in dit keuzeproses gehanteerd? Welke verschillen zijn er tussen deze argumenten naar reismotief?
2. In welke mate zijn er groepen te onderscheiden in de totale groep weggebruikers die verschillen qua verplaatsingsrepertoire? Welke keuzen maken zij op de korte rit en welke verschillen zijn er voor deze groepen van weggebruikers waar te nemen naar reismotief?
3. Op welke wijze kan de opgedane kennis over het verplaatsingsrepertoire van reizigers op de korte rit worden gebruikt bij de verdere ontwikkeling van het korte-rittenbeleid op decentraal niveau? Welke concrete handvatten kunnen voor de decentrale overheden worden aanbevolen?

De Adviesdienst Verkeer en Vervoer van het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft Goudappel Coffeng BV opdracht verleend het onderzoek 'Verplaatsings-repertoire Korte Rit' uit te voeren en op deze vraagstelling antwoord te geven. Bij de uitvoering van het onderzoek wordt Goudappel Coffeng ondersteund door een begeleidingsgroep bestaande uit vertegenwoordigers van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, de Adviesdienst Verkeer en Vervoer, de gemeente Utrecht, VERDI, Novem en het Sociaal en Cultureel Planbureau.

1.5 Opzet van het onderzoek en leeswijzer

Het onderzoek is gefaseerd uitgevoerd. Hieronder wordt op de afzonderlijke fasen ingegaan:

- Fase 1: literatuurscan en eerste workshop met decentrale overheden en belangenorganisaties (deel 1: hoofdstuk 2 tot en met 4)

Aan de workshop namen vertegenwoordigers deel van landelijke, provinciale en gemeentelijke organisaties, naast vertegenwoordigers uit maatschappelijke en onderzoeksinstituten. Zowel de workshop als de literatuurscan hadden ten doel bestaande kennis te inventariseren, zodat in de uitvoering van het totale onderzoek geleerd zou worden van reeds bestaand onderzoek. Ook werd beoogd middels de workshop aansluiting te vinden tussen de vraagstelling van het onderzoek en de wensen en

behoefte bij de decentrale overheden aangaande het mobiliteitsbeleid rondom korte ritten. De resultaten van de workshop en de literatuurscan vormen een belangrijk uitgangspunt voor de rest van het onderzoek.

- Fase 2: verkennend kwalitatief onderzoek (deel 2: hoofdstuk 5 tot en met 7).

Er is in deze fase gesproken met circa 60 burgers. Deze personen hebben deelgenomen aan het onderzoek middels een interview, deelname aan een groepsgesprek of in de vorm van een gesprek met het hele gezin. In al deze gesprekken stond het keuzegedrag en het mobiliteitspatroon op de korte rit centraal. De resultaten van deze gesprekken vormen de input voor de volgende fase.

- Fase 3: verbredend kwantitatief onderzoek (deel 3: hoofdstuk 8 tot en met 12).

De resultaten van het kwalitatieve onderzoek zijn op kwantitatieve wijze getoetst onder een steekproef van ca. 1000 burgers die beschikking hebben over een auto in hun huishouden.

- Fase 4: Afsluitende workshop met decentrale overheden en belangenorganisaties (de resultaten van deze workshop worden behandeld in deel 4: hoofdstuk 13).

Ter afsluiting van het onderzoek is een tweede workshop georganiseerd, die tot doel had een vertaling te maken van de resultaten van het onderzoek naar de praktijk van de beleidsmakers op decentraal niveau. De workshop had ook tot doel om als input te dienen voor een brochure over het stimuleren van fietsbeleid.

DEEL 1:

WORKSHOP EN LITERATUURSCAN

2 Resultaten workshop

2.1 Inleiding

Goudappel Coffeng BV heeft in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer op donderdag 10 oktober 2002 een workshop georganiseerd. Hierin stond de inventarisatie van kennis centraal, opdat ten behoeve van het onderzoek zou worden geleerd van reeds uitgevoerde studies en projecten. Deelnemers aan deze workshop waren afkomstig uit de landelijke, provinciale en gemeentelijke overheidsorganisaties, naast vertegenwoordigers uit maatschappelijke en onderzoeksorganisaties (zie bijlage 1). Het doel van de workshop was in de eerste plaats het zorgen voor afstemming met andere beleidslijnen en lopende projecten. In de tweede plaats werd beoogd inzicht te geven in het doel en de aanpak van de studie. Als derde doel werd beoogd te zorgen voor overeenstemming over het eindproduct van de studie bij de aanwezige deelnemers, het inventariseren van wensen daaromtrent en het toetsen op beleidsrelevantie van het eindproduct. Als laatste was de workshop gericht op het inventariseren van bestaande kennis over korte ritten en de eventuele 'witte vlekken'. In aanvulling op de workshop is een literatuurscan uitgevoerd gericht op het vinden van de belangrijkste recente inzichten in de bestaande binnen- en buitenlandse literatuur op het terrein van korte ritten en mobiliteitskeuzen. De resultaten van zowel de workshop als de literatuurscan vormen een belangrijke input voor de vervolgstappen van het onderzoek.

2.2 Eindproduct: wensen en beleidsrelevantie

Gevraagd naar de wensen rondom het eindproduct van het onderzoek Verplaatsingsrepertoire Korte Rit komt naar voren dat er behoefte is aan inzicht in de wijze waarop de vervoerswijzekeuze van burgers kan worden beïnvloed. Gemeenten en provincies zouden willen dat het onderzoek concrete handvatten oplevert waarmee door decentrale overheden kan worden gestuurd en waarmee daadwerkelijke effecten worden bewerkstelligd. In feite is er behoefte aan antwoord op de vraag: Welke beleidsmaatregelen dienen te worden genomen om het gebruik van de auto voor korte ritten te beperken en het gebruik van de fiets juist te bevorderen?

In het beleid van gemeenten en provincies wordt al veel gedaan op dit terrein, zoals het aanbieden van korte afstanden en verbindingen voor de fiets, zodat men vanuit subkernen de hoofdkern van een stad snel kan bereiken. Andere bestaande beleidsmaatregelen op dit terrein zijn het opheffen van de ontbrekende schakels, het verbeteren van de kwaliteit van bestaande verbindingen en het veiliger en aantrekkelijker maken van het bestaande fietsnetwerk. Ook werken veel gemeenten aan het plaatsen van stallingvoorzieningen bij bushaltes langs bijvoorbeeld provinciale wegen en (gratis) bewaakte stallingvoorzieningen. De inschatting is dat het 'makkelijker' is om met dergelijke beleidsmaatregelen de huidige fietser op de fiets te houden, maar dat het lastiger is om weggebruikers uit de auto op de fiets te krijgen. Het is nog onvoldoende bekend of en waarom het fietsbeleid al dan niet loont.

Daarom is er ook behoefte aan meer inzicht in de hoofdoorzaken van het fietsgebruik. Zowel het fiets- als het autogebruik kunnen worden verklaard uit het niveau van infrastructurele fietsvoorzieningen, bevolkings- en sociaal-

economische kenmerken en uit affectieve, emotionele, leefstijlfactoren en culturele waardenoriëntaties. Ook brede maatschappelijke ontwikkelingen zoals (hectische) leefstijl, tijdsdruk (i.e. bij tweeverdieners en taakcombineerders) en individualisering dragen bij aan een cultuur van autoafhankelijkheid. Men is minder geneigd om de fiets te nemen of te lopen, zelfs als dit sneller is. Het is echter nog onvoldoende duidelijk waarom dit het geval is en op welke wijze gemeenten en provincies hun beleid op deze invloedsfactoren kunnen sturen.

2.3 Bestaande kennis

Op de vraag welke kennis, op hoofdlijnen, bestaat op het terrein van de korte rittenproblematiek komen de volgende aspecten naar voren. In Nederlands onderzoek is beschreven dat de diverse determinanten van mobiliteit onder te verdelen zijn in:

- instrumentele motieven;
- affectief-emotionele motieven;
- sociale vergelijkingsmotieven (i.e. jezelf willen laten zien, 'de burens brengen de kinderen met de auto naar school dus wij ook').

2.3.1 Instrumentele motieven

Bij instrumentele motieven gaat het niet alleen om tijdstip, plaats en comfort, maar ook om praktische zaken die samenhangen met leefpatronen en -stijlen. Uit recent Engels onderzoek (Mackett & Robertson, 2000) waarin tevens aspecten van leefstijl zijn onderzocht, blijkt dat de tijdsbesteding, en dan voornamelijk het tijdsgebrek, bepalend is voor de vervoerswijzekeuze. Met name bij gezinnen waarvan een of beide ouders een baan hebben. Tijdsgebrek en combinatie van taken noodzaakt deze mensen om voor de auto te kiezen. Ook wordt de afstand als groot gepercipieerd waardoor vaker voor de auto wordt gekozen. Jongeren én ouderen maken relatief veel gebruik van de auto op de korte afstand. Bij jongeren is de kans het grootst om ze te bewegen een alternatief vervoermiddel te kiezen. In het onderzoek zijn respondenten gedurende diepte-interviews mogelijke maatregelen voorgelegd om het autogebruik te beperken en de fiets te stimuleren. Respondenten, zo blijkt uit het Engelse onderzoek, zijn van mening dat dwingende maatregelen meer effect sorteren dan vrijblijvende maatregelen. Van daaruit wordt het ook van belang geacht om in het vervolg van het onderzoek rekening te houden met het onderscheid tussen positieve en negatieve prikkels voor zowel de auto als de fiets. Omdat blijkt dat zogenoemde 'negatieve' prikkels (bijvoorbeeld betaald parkeren of dwingende maatregelen) meer effect hebben om weggebruikers uit de auto te krijgen dan positieve. Ook wordt het op basis van dit Engelse onderzoek van belang geacht om in het vervolg van het onderzoek aandacht te besteden aan huishoudens (traditioneel kostwinnersgezin versus tweeverdieners) aangezien er onderlinge relaties zijn tussen activiteiten en daaraan gerelateerde verplaatsingen van leden van het huishouden. In dit huishouden is ook de rol van de kinderen in het verplaatsingsrepertoire van belang. Meer dan in het verleden groeien de kinderen op met de auto als hoofdvervoermiddel. De zogenoemde 'achterbankkinderen' worden door hun ouders van muziekschool naar sportvereniging gereden omdat de ouders het verkeer zo onveilig vinden dat zij het onverantwoord vinden om hun kinderen alleen op de fiets te laten gaan. Maar dit heeft wel tot gevolg dat deze kinderen reeds op jonge leeftijd 'wennen' aan het vervoer met de auto. Zij maken onvoldoende of geen kennis met de fiets, leren niet wennen aan fietsen in het verkeer, waardoor de auto ook op latere leeftijd als belangrijk wordt gepercipieerd. Ook het veiligheidsaspect speelt hierin een rol. Kinderen doen tegenwoordig minder zelfstandige fietservaring op in het verkeer.

2.3.2 Affectieve en emotionele factoren

Verder komt in de workshop ter sprake dat uit Nederlands onderzoek bekend is dat affectief-emotionele factoren veel meer autogebonden zijn (NIPO, 2002). Maar aan de andere kant blijkt in de praktijk dat de fiets als product ook hip, trendy of cool kan zijn (denk bijvoorbeeld aan de nu heel populaire 'bak'fietsen). Van jaar tot jaar zijn hierin trends waar te nemen. Anderzijds wordt aangegeven dat de fiets geen echte status heeft, niet zoals de auto. In onze maatschappij is iets 'gewoons' geworden: vrijwel iedereen zit wel eens op de fiets, heeft in ieder geval fietsen geleerd of heeft een fiets thuis staan. Zelfs hoogwaardigheidsbekleders fietsen in Nederland. Benadrukt wordt dat het daarom van belang is om in het vervolg van het onderzoek doelgroepen te onderscheiden. Wat de ene groep immers aantrekt stoot de andere groep af. In recent onderzoek zijn op basis van attitudes en mobiliteitsbelevingen verschillende groepen van mobilisten zogenoemde segmenten onderscheiden (bijvoorbeeld: de Genieters, de Berusters, de Bewusten, de Prestatiegerichten en de Doelgerichten). De veronderstelling is dat dezelfde segmenten ook voor fietsers onderscheiden kunnen worden.

2.3.3 Sociale vergelijkingsmotieven

Over de invloed van sociale vergelijkingsmotieven op het terrein van korte ritten (i.e. jezelf willen laten zien, 'de burens brengen de kinderen met de auto naar school dus wij ook') zijn geen specifieke onderzoeken bekend.

In aanvulling hierop wordt geadviseerd op zoek te gaan naar internationaal vergelijkende (Europese) studies. Er loopt een Europees onderzoeksproject (waarin een afgevaardigde van de gemeente Utrecht is vertegenwoordigd) naar de integratie van het fietsbeleid in het algemene verkeers- en vervoersbeleid in zeventien middelgrote steden. Ook in deze projecten is de vraag hoe mensen op de fiets te krijgen. De nadruk in het project ligt voornamelijk op het uitwisselen van kennis.

2.4 Witte vlekken

Het laatste deel van de workshop was gericht op het benoemen van de witte vlekken of hiaten die zich voordoen in de bestaande kennis met betrekking tot korte ritten. In de eerste plaats wordt nog eens benadrukt dat het inzicht in de rol van de instrumentele factoren (zoals tijdstip, plaats en comfort) op huishoud- c.q. gezinsniveau beperkt is. Het zou waardevol zijn als de voorliggende studie naar het verplaatsingsrepertoire van de korte rit daarop meer licht zou kunnen werpen.

In de tweede plaats wordt benadrukt dat het moeilijk is om als overheid of als bedrijf te sturen op de status van de auto of de fiets, een emotionele factor. Het is van belang dat de studie nog eens beter bekijkt of die status nu werkelijk zo belangrijk is bij het maken van keuzen voor het vervoer op de korte rit. In ieder geval is het cruciaal dat de studie meer inzicht geeft in het brede scala aan affectieve en emotionele motieven van mensen om keuzen te maken. Met het onderzoek dient inzichtelijk te worden gemaakt of ook op affectieve en emotionele factoren kan of moet worden gestuurd. Met name omdat de meeste onderzoeken reeds de aandacht hebben gericht op de cognitieve, beter meetbare factoren.

In de derde plaats wordt het door de deelnemers aan de workshop van belang geacht tijdens de interviews in het vervolg van het onderzoek goed door te vragen naar de keuzen die *wel* kunnen worden beïnvloed. Dit levert bruikbare

informatie op voor de vormgeving van het korte-rittenbeleid van overheden, verenigingen en bedrijven.

In de vierde plaats blijkt er bij de decentrale overheden behoefte aan kennis over de mate waarin het voorzieningenniveau van het fietsnetwerk en aspecten zoals veiligheid, aantrekkelijkheid en snelheid een rol spelen in de vervoerswijzekeuze. De snelheid wordt in grote mate beïnvloed door verkeersregelingen, maar wat betekent dat voor het gebruik? De gebruiker vormt het vertrekpunt.

In de vijfde en tevens laatste plaats wordt door de deelnemers aan de workshop de behoefte geuit aan kennis van beïnvloeding van het fietsgebruik in het kader van vervoermanagement (gedacht wordt aan fiets-privéprojecten).

3 Resultaten literatuurscan

In dit hoofdstuk worden, op thematische wijze, de bevindingen gepresenteerd van de literatuurscan. Er is gekozen voor een indeling in de volgende thema's:

- theoretische gedragsmodellen;
- vervoersmodaliteiten;
- vervoersmotieven;
- woonomgeving;
- korte ritten;
- beïnvloeding keuzen;
- methodische inzichten.

3.1 Theoretische gedragsmodellen

3.1.1 Kosten- en batenmodellen

De kennis die binnen de consumentenpsychologie is verkregen over het maken van keuzen, het afwegen van kenmerken en voor- en nadelen van producten en diensten is zeer bruikbaar voor het begrijpen van de keuzeprocessen waaraan de 'korte-ritten-reiziger' onderhevig is. Het gedragskosten- en batenmodel (zie Wierenga en Van Raaij, 1987) gaat ervan uit dat mensen die gedragingen zullen kiezen waarvan de baten opwegen tegen de kosten. Ook de waardering van deze kosten en baten speelt een rol. Kosten zijn bestede tijd en moeite en baten zijn het gebruik van de auto, comfort, acceptatie door anderen. Toegepast op de reiziger betekent dit dat op de korte rit de baten van de auto (staat voor de deur dus makkelijk, geen last van regen, veel ruimte voor goederen, weinig inspanning) veel positiever worden beoordeeld dan de baten van de fiets (goed voor de gezondheid, geen brandstofkosten, kortste route, geen parkeerkosten). Dit zou kunnen verklaren waarom een reiziger voor bepaalde korte ritten liever de auto neemt dan de fiets.

3.1.2 Attitudes en percepties

In de sociale wetenschappen zijn al veel modellen ontwikkeld op het terrein van attitudes en percepties van mensen. Ook in het keuzeproces van de korte rit spelen attitudes en percepties, bijvoorbeeld over de kenmerken van beide vervoermiddelen, een grote rol. Soms zijn bestaande negatieve attitudes vrij 'hardnekkig'. Een voorbeeld is de perceptie van de snelheid: in de ogen van een notoire autorijder kan de fiets worden gezien als een langzaam vervoermiddel; in de werkelijkheid is de fiets soms sneller doordat de auto te kampen heeft met files, omleidingsroutes door eenrichtingsverkeer en dergelijke. Maar mensen blijven vaak bij oude gewoonten en staan vaak niet open voor nieuwe informatie, dus blijft die automobilist zijn auto als sneller beoordelen dan de fiets. De veronderstelling is dat als een reiziger juist en volledig is geïnformeerd over de aangeboden goederen en diensten er slechts geringe verschillen zijn tussen de objectieve en zijn of haar waargenomen gepercipieerde werkelijkheid. Maar vaak is dat dus niet het geval. De reiziger is vaak gericht op producten of diensten die zijn of haar interesse wekken; vaak is dit niet de fiets. In feite is dit volgens Van Wierenga en Van Raaij (1987) al een eerste stap in een beslissingsproces, namelijk de selectie van de te gebruiken informatie in het beslissingsproces.

In de consumentenpsychologie wordt hieraan ook wel gerefereerd als het doorbreken van een 'onverschilligheidsbarrière'. Cognitieve en affectieve

factoren in de informatieverwerking zijn moeilijk door mensen te scheiden. Vaak gaat er een primaire affectieve reactie vooraf aan de cognitieve uitwerking van de boodschap. Een product of dienst moet eerst een affectieve reactie teweegbrengen. Als het ware moet een 'onverschilligheidsbarrière' worden doorbroken, door een positieve, primaire affectieve reactie van de consument. Daarna moet bewuste aandacht voor de boodschap worden gecreëerd. Alleen langs die weg vindt cognitieve verwerking plaats. Dat geldt ook voor beslissingen die consumenten en dus ook reizigers nemen. Auto's zijn bekende en vertrouwde vervoermiddelen. Zij creëren een positieve, affectieve reactie. De fiets daarentegen is geen onbekend product maar de geneugten, de baten, zijn vaak minder bekend bij mensen bij wie de auto favoriet is. Dit product, de fiets, komt dan ook moeilijk of niet door die barrière heen. Of zoals dat in het jargon heet: dit product dringt niet door tot de 'evoked set' van mogelijkheden die de reiziger denkt te hebben en waaruit hij kiest. Cognitieve factoren (kennis) zijn vrij goed te meten, bijvoorbeeld door vragenlijsten. De cognitieve belemmeringen kunnen we dus vrij eenvoudig meten. Het is veel moeilijker om affectieve factoren te meten, omdat emotionele, affectieve argumenten door ons worden gerationaliseerd. Indirect meten kan wel door in diepte-interviews te proberen zo goed mogelijk dóór te vragen, juist op deze factoren.

Er zijn wel theoretische modellen die cognitieve en affectieve factoren gecombineerd meten, zoals de theory of reasoned action van Fishbein en Ajzen (1975; zie ook Ajzen en Fishbein, 1980) waarin de gedragsintentie wordt verklaard vanuit de attitude en sociale normen. In het geval van de keuze tussen fiets en auto voor de korte rit zou men kunnen zeggen dat de intentie om de auto te gebruiken wordt verklaard door de houding van deze persoon jegens de auto en de fiets naast de invloed die relevante referentiegroepen hebben, zoals vrienden, partner, collega's die de keuze voor de fiets of auto al dan niet zullen goed- of afkeuren. Een dergelijk model, of elementen uit dit model zijn bruikbaar om op intrapersoonlijke wijze het keuzegedrag in de voorliggende studie te ontrafelen.

3.1.3 Attributietheorie

Ook kunnen we veel leren uit de attributietheorie (o.a. Kelly, 1967) over de wijze waarop mensen causale verklaringen vinden voor hun eigen gedrag en dat van anderen. Consumentenontevredenheid leidt vaak tot een attributieproces (zie ook Wierenga en Van Raaij, 1987). Een reiziger die bijvoorbeeld ontevreden is over het vervoer per fiets, kan de ontevredenheid toeschrijven aan zichzelf (interne attributie) doordat hij het verkeerde merk of product heeft gekozen. Maar iemand kan ook de oorzaak bij een ander zoeken, de fabrikant of winkelier (i.e. 'dit regenpak is ontworpen door iemand die nooit fietst') die hem een onbevredigend product heeft geleverd of de gemeente vanwege de ontoegankelijkheid of onaantrekkelijkheid van de fietsroute. In het laatste geval zal de reiziger meer klagen en ontevredener zijn dan in het eerste geval. Bovendien is de ontevredenheid hardnekkiger en zal moeilijker te veranderen zijn.

3.1.4 Cognitieve-dissonantietheorie

Ook de theorie over cognitieve dissonantie van Festinger (1971) biedt aanknopingspunten voor het beschouwen van de intrapersoonlijke keuzesituaties zoals in de onderhavige studie. Reizigers die bijvoorbeeld altijd voor de korte rit de auto pakken, zullen deze keuze, dit gedrag, in overeenstemming brengen met hun attitudes jegens het gebruik van de auto en andersom. Reizigers die bijvoorbeeld heel bewust kiezen voor het gebruik van de fiets op de korte rit, zullen hun mening over de fiets in

overeenstemming brengen (i.e. fietsen is lekker en gezond; autorijden is ongezond en levert parkeerproblemen) met hun gedragskeuze. Zij heffen daarmee als het ware de cognitieve dissonantie op en dat geeft een prettig gevoel. Mensen hebben immers de neiging ervaren dissonantie zo snel mogelijk op te heffen door dan wel hun gedrag aan te passen, dan wel hun attitudes in overeenstemming te brengen met hun gedrag.

3.1.5 Gewoontegedrag

Veling (1994) heeft gewoontevorming onderzocht vanuit een psychologisch perspectief. Op basis van verschillende psychologische theorieën is een model geformuleerd dat beschrijft wat gewoonten zijn, hoe ze ontstaan en hoe ze kunnen worden doorbroken. Gewoontegedrag blijkt een verklaring te bieden waarom veranderingen in voor- en nadelen geen effect hebben op de vervoerswijze. Uit het onderzoek komen bruikbare inzichten: gewoontegedrag kan worden doorbroken als de voor- en nadelen sterk dan wel schoksgewijs worden veranderd. Een goed moment om in te grijpen in gewoontegedrag is als men in een nieuwe situatie terechtkomt, zoals bij verandering van baan of woonplaats.

3.2 Vervoersmodaliteiten

3.2.1 Auto

Publicaties over het autogebruik zijn voornamelijk gericht op verklaringen van het toegenomen autogebruik en strategieën ter vermindering van het autogebruik (Steg, 1996; Weggemans, Van Veenendaal & Meseken, 1999; Huibers Hanewald 1989). Externe determinanten van autogebruik zijn economisch, ruimtelijk, sociaal-cultureel, demografisch en politieke van aard. Relevante individuele factoren hebben betrekking op comfort, flexibiliteit, de auto als symbool van de vrijheid, zelfpresentatie, aansluiting op individualiseringsbehoefte zoals de behoefte aan privacy en streven naar macht en controle, cognitieve beperkingen leiden ertoe dat negatieve gevolgen van de auto een beperkte rol spelen.

3.2.2 Openbaar vervoer

Publicaties met betrekking tot het openbaar vervoer zijn voornamelijk gericht op de vraag van substitutie van auto door openbaar vervoer (Katteler, 1986; NS Reizigers, 1997). Gezien de reistijdverhoudingen kan de trein op afstanden kleiner dan 5 km nauwelijks met de auto concurreren. Op een wat grotere schaal (4 tot 10 km) zijn er wel degelijk mogelijkheden om het autogebruik te verminderen, namelijk door een gecombineerd gebruik van de auto, de fiets en het openbaar vervoer waarbij bestaande beperkingen ten aanzien van fietsbeschikbaarheid en de aanwezigheid van stallingfaciliteiten in het voor- en natransport worden opgeheven (Van Goeverden, 1993). In deze optiek kunnen optimale verbindingen de jaarlijkse autokilometrage verminderen en het aantal reizigerskilometers met het openbaar vervoer doen toenemen met 14%.¹

Ten aanzien van openbaar-vervoergebruik in stedelijke gebieden blijkt dat beleid dat is gericht op substitutie van de auto door verbeteringen aan het openbaar vervoer geen onverdeeld succes heeft gehad. Een onderzoek in Hong Kong wijst erop dat als het openbaar vervoer over het algemeen goed (i.e. betrouwbaar, snel, frequent, beschikbaar) en goedkoop is, dit de behoefte aan

¹ Dit betreft de toename van het gebruik van het verbindend openbaar vervoer met 1.509 reizigerskilometers. Dat is 14% van het totaal aantal met het verbindend stelsel afgelegde kilometers. Deze toename is enerzijds het gevolg van substitutie van auto door openbaar vervoer, anderzijds van nieuwe openbaar-vervoerverplaatsingen.

een auto kan onderdrukken (Cullinane, 2002). Het blijkt echter dat een minimaal serviceniveau is geboden; het aanbod moet groot, goed en goedkoop zijn. Als de algemene perceptie is dat het openbaar vervoer een slechte kwaliteit heeft, blijken specifieke mobiliteitsmaatregelen géén of nauwelijks effect te sorteren.

Analyses van objectieve mogelijkheden van substitutie wijzen erop dat in potentie tweederde deel van de autoverplaatsingen als keuzevrij ten opzichte van het openbaar vervoer kan worden beschouwd. Voor een belangrijk deel gaat het hierbij om korte ritten. Het zijn voornamelijk subjectieve, daggebonden en incidentele redenen die de objectieve keuzevrijheid inperken.

3.2.3 Fiets

Uit een studie van Vermeulen en Janse (2001) wordt een voorstel gedaan over de opzet van een bonussysteem waarmee de rijksoverheid decentrale overheden zoals gemeenten van prikkels kan voorzien om aan het fietsbeleid inhoud te geven. Middels een bonussysteem kan fietsbeleid worden gestimuleerd, terwijl vormgeving en uitvoering van beleid een decentrale aangelegenheid blijft. Volgens de auteurs zijn de succesfactoren van goed fietsbeleid: continue aandacht voor de fietser, verwennen van fietsers met goede infrastructuur (i.e. een uitgebreid fietsnetwerk, sociaal en verkeersveilige fietspaden, snelle en doorgaande routes met zo min mogelijk verkeerslichten en dergelijke), ontmoedigen van korte autoverplaatsingen, afstemming van wonen, werken, winkelen, recreëren en de ruimtelijke vormgeving op wijkniveau). Op de wat langere termijn kan het bonussysteem een steun zijn voor het fietsbeleid.

In een publicatie van Niepoth en Brohm (2001) wordt juist een vraagteken gezet bij de hooggespannen verwachtingen omtrent het fietsgebruik. De verwachtingen omtrent fietsgebruik worden volgens de auteurs te hoog ingeschat. Sinds 1995 is er in de Amsterdamse situatie sprake van een daling. Met name door toegenomen gemiddelde verplaatsingsafstanden doordat functies verder van elkaar zijn komen te liggen. Boven 5 km neemt fietsgebruik drastisch af, zo laat de studie zien. Zelfs met goede stimuleringsmaatregelen zal het fietsgebruik hooguit enkele procenten kunnen stijgen. In de ogen van de auteurs blijft de auto de grootste concurrent van de fiets.

In een studie van het voormalige Projectbureau Integrale Verkeers- en Vervoerstudies uit 1980 staan de fietsbeleving en de vervoerswijzekeuze centraal. Er is onderzocht welke bijdrage geleverd kan worden door het opnemen van psychologische factoren in vervoerswijzekeuzemodellen. De studie gaat in op de effecten van belevingsaspecten op de fietskeuze en is uitgevoerd op een vooronderzoek naar een groot aantal belevingsaspecten van fietsen in het kader van de demonstratiefietsroute in Den Haag, zoals prettig/onprettig, in-/ontspannend, gezellig/ongezellig, gevaarlijk/veilig, sportief/gewoon. Volgens het onderzoek hebben belevingsaspecten wel degelijk invloed, soms onafhankelijk van objectieve kenmerken. Met name de beleving prettig/onprettig en in-/ontspannend; deze betreffen indicaties van rijplezier. In de studie blijkt dat wijzigingen in attitudes een secundaire invloed hebben op de vervoerswijzekeuze. Bij marktsegmentatie en -beïnvloeding is kennis van attitudes juist van doorslaggevende betekenis. Hoe te sturen op het rijplezier is echter niet bekend. Volgens de auteurs is kennis over invloeden van persoons- en huishoudenskenmerken op de subjectieve beleving (attitudes) en de keuzesituatie wel van belang bij de beoordeling van plannen voor de fiets.

3.3 Ritmotieven

3.3.1 Woon-werk

Studies naar woon-werkverkeer en substitutie richten zich voornamelijk op het verband tussen vervoerswijzekeuze enerzijds en de bereikbaarheid van de bestemmingen anderzijds. Er is een sterk verband tussen attitudes en vervoerswijzekeuze. Dit wil onder meer zeggen dat een positieve beoordeling van de auto en de trein tot respectievelijk meer auto- en treingebruik leidt. Bij de auto zijn kwalitatieve aspecten van belang, zoals tevredenheid, comfort en gemak, maar tevens de beoordeling van de parkeersituatie op het werkadres. Het treingebruik is mogelijk te beïnvloeden door de parkeermogelijkheden op het werkadres te beperken (PIVVS, 1981-1986, Deel I, II en III).

3.3.2 Recreatie

Een goed voorbeeld van een studie op het terrein van recreatie in relatie tot korte ritten is uitgevoerd door Novem en MuConsult (2002). In het onderzoek worden mogelijkheden beschreven voor energiebesparing in het recreatieve verkeer, sport en sportieve recreatie, recreatief winkelen en uitgaansactiviteiten. Het onderzoek heeft betrekking op de analyse van de omvang en de structuur van het recreatief verkeer. Er blijkt dat problemen in de sfeer van de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid, maar vooral ook de sociale veiligheid bijdragen aan het draagvlak voor alternatieve vervoerswijzen. Voor de diverse segmenten zijn alternatieven uitgewerkt en zijn randvoorwaarden voor implementatie van de plannen benoemd. Voor elk van de segmenten is een aantal alternatieve vervoerswijzen uitgewerkt. Dit zijn deels bestaande, deels nieuwe ideeën of variaties erop. In concrete projecten dienen de alternatieven nader op de behoeften en wensen van recreanten, de betrokken partijen en de lokale omstandigheden te worden afgestemd. Maatregelen in de sfeer van het verbeteren van fietsvoorzieningen hebben een algemene geldigheid in de zin dat deze voor elk segment het gebruik van de auto kunnen verminderen.

3.3.3 Winkelen

In deze paragraaf komt een aantal publicaties aan de orde die gericht zijn op de relatie tussen korte ritten en het motief winkelen. De gemeente Haarlem (1997) heeft een onderzoek gedaan naar het winkelen in Zuid-Kennemerland en de IJmond. Het koopgedrag in de genoemde regio's is in kaart gebracht. Minder bezoeken aan het centrum van Haarlem vanuit Zuid Kennemerland blijkt te maken te hebben met de verslechterde parkeersituatie (i.e. te weinig plaatsen en te hoge tarieven). Reden van meer bezoek van Heemstede-centrum is verbetering en uitbreiding van het winkelassortiment. Stringenter parkeerbeleid, niet onbetaald kunnen parkeren en slechte bereikbaarheid hebben negatieve impact op autobezzoek. Er wordt meer van parkeergarages gebruikgemaakt en men laat de auto wat vaker staan. Een latere publicatie van de gemeente Haarlem (1998) betreft de binnenstadsmonitor. Dit is een meerjarig onderzoek naar de ontwikkeling van het economisch functioneren van het kernwinkelgebied en de relatie met het gemeentelijk beleid op het gebied van bereikbaarheid. Uit deze monitor blijkt dat degenen die met de auto komen, per bezoek gemiddeld 50 à 100% meer besteden dan bezoekers met andere vervoermiddelen. Bezoekers buiten Haarlem besteden meer dan bezoekers uit Haarlem. Haarlem heeft veel publiciteit gehad als de beste winkelstad. Breed winkelaanbod is een belangrijke reden om naar Haarlem te gaan. Parkeren in parkeergarages is toegenomen (stringenter parkeerbeleid). Relevant voor de voorliggende studie zijn de effecten van een stringenter parkeerbeleid. Minder parkeren op straat en meer parkeren in parkeergarages, ook op vrijdagavond (uitgaan). Op zaterdag doen zich parkeercapaciteitsproblemen voor, zowel op straat (aantal locaties) als in de garages. Passanten vinden dat de

bereikbaarheid van de stad met het openbaar vervoer iets is toegenomen en met de auto iets is afgenomen. De beoordeling van de parkeersituatie is niet sterk veranderd. Regiobezoekers hebben een positiever beeld dan Haarlemse bezoekers. Er is een positief beeld van het winkelaanbod en de gezelligheid.

3.4 Woonomgeving

Connekt heeft in 1999 een studie laten uitvoeren met als onderwerp: Mobiliteit begint bij de woning: het effect van de woonomgeving op de mobiliteit en vervoerswijzekeuze. Dit onderzoek verschaft inzicht in de vraag in welke mate de ruimtelijke structuur en de ruimtelijke inrichting van de woonomgeving een verklaring vormen voor de mobiliteit in het algemeen en de vervoerswijzekeuze in het bijzonder, en welke stedenbouwkundige en verkeerskundige aspecten daarbij een belangrijke rol spelen. De in de studie opgedane kennis is met name relevant voor de ontwikkeling van de beleidsinstrumenten voor de decentrale overheden. Enkele relevante bevindingen zijn: in landelijke gebieden is het aandeel autoverplaatsingen groter dan in suburbane of stedelijke gebieden. De mobiliteit is in laatstgenoemde gebieden het grootst; autoverplaatsingen hebben voornamelijk plaats over korte afstanden. Het ritmotief is volgens het onderzoek van groot belang. Wekelijkse boodschappen worden veelal, ongeacht de afstand, met de auto gedaan. Dagelijkse boodschappen doet men daarentegen veelal lopend of met de fiets. Als een wijk voetgangers- of fietsvriendelijk is lijkt dit weinig effect te hebben op het aantal autoverplaatsingen. In een fietsvriendelijke wijk worden meer autokilometers gemaakt dan in een voetgangersvriendelijke wijk. Een korte tijd tot de dichtstbijzijnde doorgaande weg leidt tot een groter aandeel autoverplaatsingen. Een goede bereikbaarheid van winkels en voorzieningen leidt voor de dagelijkse boodschappen tot een hoger aandeel voor de fiets. Voor de wekelijkse boodschappen is de invloed van ruimtelijke kenmerken op mobiliteit en vervoerswijzekeuze gering.

3.5 Korte ritten

In vrijwel alle gescande Nederlandse en buitenlandse publicaties worden korte ritten gedefinieerd als verplaatsingen over een afstand tot een km of 5. Soms tot 7,5 km. Daarboven wordt gesproken van langere afstanden.

In een studie van TNO Inro en ITS uit 1999 is nagegaan is hoe de gemiddelde verplaatsingsafstand, het aandeel van korte verplaatsingen en het autogebruik bij korte verplaatsingen zich in de periode 1985-1997 heeft ontwikkeld. Verplaatsingsmotieven lijken als eerste ingang voor doelgroepen het meest kansrijk. Korte verplaatsingen worden vooral voor winkelen, zaken-privé, halen/brengen, visite/logeren en ontspanning/sport gemaakt. Ook zakelijk verkeer is interessant. Men kan zich het beste richten op verplaatsingen tot 7,5 km. Dit omvat reeds 75% van het aantal autoverplaatsingen korter dan 15 km. In het kader van het project Korte Ritten heeft Novem de haalbaarheid van een schoolomgevingsmonitor laten onderzoeken. Dit initiatief sluit aan bij het project KANS (Kinderen Anders Naar School). Er wordt beschreven dat de verkeersveiligheid bij scholen vier keer per dag in het geding is. Er blijkt behoefte te zijn aan een schoolomgevingsmonitor. Een objectief instrument dat ook als pressiemiddel kan worden gebruikt richting gemeente en ouders. Kinderen dienen eerder te leren om zelfstandig naar school te gaan. Belangrijke trigger om autogebruik te verminderen, is het verbeteren van de verkeers- en de sociale veiligheid om scholen. Als kinderen dicht bij school wonen, leren ze

eerder zelfstandig naar school gaan. Maatregelen die een bijdrage leveren aan de beïnvloeding zijn: educatie en voorlichting, infrastructurele ingrepen, kinderen al jong zelfstandigheid bijbrengen en aanstellen van actieve verkeersouders.

In het kader van het project Korte Ritten zijn in een groot aantal gemeenten projecten uitgevoerd die elk eigen aanknopingspunten hebben voor het onderhavige onderzoek. Met name daar waar het gaat om beleidsmaatregelen. Een aantal daarvan zijn:

- Case Veghel: een onderzoek naar het terugdringen van particulier autoverkeer naar bedrijventerrein De Dubbelen. Er is een checklist opgesteld die ook door andere gemeenten kan worden gebruikt. Het idee is dat bedrijven meer dan voorheen auto's van werknemers op eigen terrein laten parkeren en tevens dat fietsgebruik toeneemt. Belangrijke slaagfactoren zijn onder andere: besteed niet alleen aandacht aan maatregelen op het terrein van infrastructuur, maar ook op het gebied van gedrag en organisatie, sluit aan bij bestaande initiatieven, werk samen met andere partijen (i.e. openbaar-vervoerbedrijven bijvoorbeeld, en scholen).
- Case Tilburg: Er is onderzoek gedaan naar het fietsvriendelijker maken van winkelcentrum Westemarkt. Dit heeft tevens een checklist en een overzicht van slaag- en faalfactoren opgeleverd. Een van de slaagfactoren is bijvoorbeeld het regelmatig communiceren richting de inwoners die een gemeente wil beïnvloeden.
- Case Sporten KAN: Ruim de helft van de sporters komt met de auto en hiervan is bijna de helft onder geen voorwaarde bereid om de auto te laten staan. Medewerking van alle partijen, zowel gemeenten als sportverenigingen, blijkt een cruciale factor te zijn. Alleen communiceren over de voordelen voor gezondheid, milieu en veiligheid is onvoldoende om het fietsen te bevorderen. Vaak pakt men de auto uit gemak en juist dat dient te worden doorbroken. Uit deze case blijkt dat er kansen zijn om mensen te bewegen voor het sporten de auto te laten staan, maar het is wel van belang dat de partijen die dit voor elkaar moeten krijgen enthousiast zijn en met elkaar samenwerken.

Ten slotte blijkt uit de in het voorjaar van 2002 gehouden Conferentie over Korte Ritten dat er te weinig probleembesef is bij de doelgroepen. Zogenaemde azijninstrumenten blijken duur en werken averechts. Het blijkt dat kennis over het krachtenveld (i.e. bestuurlijk en ook ten aanzien van andere betrokken organisaties: winkeliers, bedrijven) van eminent belang is. Verder blijkt dat eenzijdige aandacht voor fietsen door de middenstand snel als een belemmering wordt gezien. Samenwerking tussen 'stakeholders' is daarom ook cruciaal.

Ook het achtergronddocument van de Stichting Natuur en Milieu, Fietsersbond en de ANWB getiteld 'Korte afstanden ... lang zo gek nog niet' geeft aanknopingspunten voor het ontwikkelen van beleidsinstrumenten. Dit document bevat een actieplan voor de korte afstanden. Het beschrijft concrete voorstellen en maatregelen die voorkomen dat de verplaatsingsafstand steeds groter worden, zoals het maken van fietsparkeervoorzieningen, het investeren in een hoogwaardig openbaar-vervoernetwerk, het verbeteren van de functionaliteit van het overstappen en dergelijke. Als op deze punten forse investeringen worden gedaan, kan de keuze voor lopen, fietsen en het openbaar vervoer op de korte afstand nog aantrekkelijker worden gemaakt.

Er zijn diverse buitenlandse onderzoeken gedaan op het terrein van korte ritten. In een Engels artikel van Mackett (2001) worden manieren besproken waarop

beleid kan worden ingezet om automobilisten voor de korte rit uit de auto te krijgen. De focus ligt daarbij op automobilisten. Respondenten zijn gevraagd om alternatieven voor de auto op korte afstanden aan te dragen. Tevens zijn gebeurtenissen geïnventariseerd die tot een overstap naar een andere modaliteit zouden leiden. Op basis van het onderzoek wordt geconcludeerd dat het meest succesvolle beleid bestaat uit het verbeteren van busdiensten door aanpassen van routing en frequentie. Daarnaast is het volgens de auteurs van belang om de perceptie van autobezitters ten aanzien van het openbaar vervoer te verbeteren en ook de verbeterde kwaliteit van de busdiensten over te brengen. Er zullen dan met name effecten te zien zijn in het woon-werkverkeer. Ook in deze studie wordt geconcludeerd dat het veel moeilijker is om fietsen en lopen te bevorderen. Veel respondenten gaven namelijk aan te kunnen lopen of fietsen, maar benoemden geen specifieke acties die hen daadwerkelijk zou overhalen. Opvallend is wel dat naast centrale en lokale overheden ook andere organisaties (i.e. scholen, brancheverenigingen) en bedrijven een rol van belang kunnen hebben, aldus de auteurs.

Uit Engels onderzoek blijkt dat de kortste ritten voornamelijk door jongeren en ouderen worden gemaakt (Mackett & Robertson, 2000). De gemiddelde ritlengte neemt voor alle ritmotieven toe. De auto wordt voor korte ritten vaak gebruikt omdat deze beschikbaar is, maar niet omdat het noodzakelijk is. Ook blijkt dat het al dan niet hebben van kinderen van grote invloed is op het aantal korte ritten. Verder blijkt dat het veel huishoudens een autoafhankelijke leefstijl hebben opgebouwd. Het is daarom van belang dat in de voorliggende studie wordt nagedacht over alternatieven die de kwaliteiten van de auto combineren met andere vervoersmodaliteiten. Verder blijkt dat het voor het ritmotief winkelen, gezien het aantal alternatieven, relatief eenvoudig is om tot een reductie van autokilometers te komen.

3.6 Beïnvloeding keuzen

Over de beïnvloeding van keuzes zijn vele interessante documenten gevonden. De meest relevante die in de literatuurscan zijn doorgenomen, betreffen de volgende bronnen: de provincie Noord-Brabant (2001), Boerboom (1993), Katteler (1988), Verplanken, (1994), Aarts, (2000), Matthies, (2002), Hunecke, (2001), Onnen (1989), Knippenberg (1988), Etema (1989), Buiskool (1986) en Mackett en Robertson (2000), Beecroft, Chatterjee en Lyons (2002), Hyden, Nilsson en Risser (1998) en Bamberg (2000). Hierna wordt ingegaan op de belangrijkste relevante bevindingen.

Door de provincie Noord-Brabant is in 2001 een vernieuwingsprogramma voor het Personenvervoer van Morgen opgesteld met het oog op het tot stand brengen van ingrijpende veranderingen van het openbaar vervoer. Het doel is de leefbaarheid van de provincie te verbeteren en bereikbaarheid van stedelijke en plattelandsregio's te garanderen. De publicatie is een beleidsdocument gericht op een verbetering van het openbaar vervoer en een stijging van het aantal reizigerskilometers. Men maakt een onderscheid tussen diverse typen reizigers, zoals de keuzereiziger en potentiële gebruikers van het openbaar vervoer. Scholieren zijn bijvoorbeeld de potentiële keuzereizigers van de toekomst.

Boerboom (1993) heeft de beïnvloeding van de vervoermiddelkeuze in het woon-werkverkeer door middel van voorlichting onderzocht. Het betreft een afstudeerscriptie. De mogelijkheid werd onderzocht om door middel van voorlichting de vervoerswijzekeuze voor het woon-werkverkeer te veranderen

van auto richting bus (het Fishbein-model vormde de leidraad). Voorlichting blijkt een zeer beperkte rol te spelen. Er moet eerst aan een randvoorwaarde worden voldaan, waarvan de belangrijkste de concurrentieverhouding is tussen auto en openbaar vervoer. Ook moet voorlichting zo individueel mogelijk of doelgroepgericht plaatsvinden. Van een algemene campagne mag weinig effect (permanente gedragsverandering) verwacht worden, aldus de auteur.

In een artikel van Katteler (1988) wordt beschreven welke effecten investeringen in het fietsrouten netwerk hebben op de feitelijke vervoermiddelkeuze, de beleving van de omstandigheden waarin de fiets wordt gebruikt en op het evenwicht in de keuzesituatie bij het vervoermiddelgebruik. Een relevant resultaat is dat het versterken van de continuïteit van het fietsbeleid, het verkorten van verplaatsingstijden, het behoud van comfort en veiligheid gunstig zijn voor keuze voor de fiets. Op langere termijn voorkomen deze maatregelen het 'terugvallen' van de fiets. Deze inzichten zijn met name relevant voor de ontwikkeling van gemeentelijk fietsbeleid in de latere fase van deze studie.

Verplanken (1994) heeft een vervoerswijzekeuzemodel getest waarbij rekening is gehouden met attitudes en gewoontegedrag in autogebruik. Gewoonte blijkt een belangrijke determinant van vervoerswijzekeuze. De resultaten suggereren een soort van 'trade off' tussen gewoonten en attitudes. Aarts (2000) heeft onderzocht of, aannemende dat verplaatsingsgedrag voortkomt uit gewoonte, automatisch wordt gekozen voor een bepaalde vervoerswijze bij bepaalde verplaatsingsmotieven. In een experiment onder studenten is gekeken naar de relatie verplaatsingsmotief en vervoerswijzekeuze. Uit de studie blijkt dat gewoonte het resultaat is van frequentie en consistentie van hetzelfde gedrag. Gewoontegedrag blijkt maar moeilijk te onderdrukken, hetgeen betekent dat gewoonten leiden tot automatische responses. Reisgewoonten kunnen er dan ook toe leiden dat aan reisdoelen automatisch een vervoerswijzekeuze wordt verbonden.

In Duits onderzoek van Matthies (2002) wordt een vervoerswijzekeuzemodel onderzocht waarmee verschillen in sexe in de bereidheid om het autogebruik te reduceren worden verklaard. Vrouwen blijken meer bereid dan mannen tot minder autogebruik. In de studie wordt dit verklaard doordat vrouwen een sterker normbesef hebben en minder sterke gewoonten om de auto te pakken. Hun bereidheid om de auto minder te gebruiken wordt hoofdzakelijk beïnvloed door ecologische normen. Feitelijk verplaatsingsgedrag wordt echter wel meer door gewoonte beïnvloed. Nog meer buitenlands onderzoek is verricht naar de interactie van ecologische normoriëntatie, prijs en afstand van metrostations op het gebied van vervoerswijzekeuze (Hunecke, 2001). Uit de studie blijkt dat zowel persoonlijke normen als kosten de vervoerswijzekeuze beïnvloeden.

Uit diverse Nederlandse onderzoeken van Onnen uit 1989 komen zowel inhoudelijke als qua opzet relevante zaken naar voren. In een eerste studie is een beslissings-experiment naar de vervoermiddelkeuze gedaan. Voor de kortere afstanden trad een sterk positief effect op voor met name de fiets en een negatieve attitude ten aanzien van het openbaar vervoer. Jongeren hebben een significant positievere attitude over de auto dan andere leeftijdsklassen. Er bestaan verschillen in de vervoermiddelkeuze bij de classificatie van de proefpersonen naar type huishouden. Mensen uit een- of tweepersoonshuishoudens kiezen vaker voor de auto en personen uit gezinnen vaker voor de fiets. In een tweede studie is op basis van een literatuurstudie kennis op het gebied van de besliskunde en verkeerskunde (vervoermiddelkeuze) bij elkaar gebracht. Lange-termijnbeslissingen zoals

leefstijl, locatiekeuzen met betrekking tot activiteiten en vervoermiddelbezit blijken het uitgangspunt van het keuzeproces te vormen. Op basis hiervan worden beschikbare objectieve alternatieven door de beslisser gefilterd. Kortetermijnoverwegingen zoals momentane beschikbaarheid van vervoermiddelen, situationele omstandigheden en beperkingen in de tijdsplanning alsook persoonlijke kenmerken zoals gebrek aan informatie en perceptie van alternatieven spelen hier een rol. Om hieruit een keuze te maken, is een strategie nodig. Deze beslissingen worden echter ook beïnvloed door gewoonte. Daarbij is onderscheid te maken tussen onwil tegen verandering of vertraagde respons. Zoals al eerder ter sprake kwam, blijkt ook uit dit onderzoek dat bepaalde situaties kunnen leiden tot een doorbreking van gewoontegedrag, zoals belangrijke veranderingen in persoonlijke omstandigheden van het individu. Ook belangrijke veranderingen als gevolg van beleidsmaatregelen (transportinnovatie) kunnen dit tot gevolg hebben (soms nieuwsgierigheidseffect). Gewoonten blijken wederom hardnekkig te zijn. In een derde studie vindt wederom een beslissingsexperiment plaats om hiaten in de kennis over beslisprocessen bij vervoermiddelkeuzen in te vullen. Voor de kortere afstanden trad een sterk positief effect op voor met name de fiets en een negatieve attitude ten aanzien van het openbaar vervoer. Jongeren hebben een significant positievere attitude over de auto dan andere leeftijdsklassen. Ook in deze studie blijkt weer dat er verschillen zijn in de vervoermiddelkeuze van huishoudentypen: mensen uit een- of tweepersoonshuishoudens kiezen vaker voor de auto en personen uit gezinnen vaker voor de fiets.

Het Duitse onderzoek van Bamberg (2000) richt zich op Theory of Planned Behavior. De studie biedt aanknopingspunten voor gedragsbeïnvloeding en de doorbreking van gewoontegedrag op het gebied van vervoerswijzekeuze. Het is een empirisch onderzoek naar het promoten van nieuw gedrag door middel van het vormen van een zogenoemde 'implementatie-intentie'. De hypothese dat een doelintentie die versterkt wordt met een implementatie-intentie de kans verhoogt op het daadwerkelijk vertonen van dit gedrag, wordt bevestigd. Dit biedt een mogelijkheid om gewoontegedrag te doorbreken. Campagnes om het openbaar vervoer te promoten moeten niet alleen besluitvormingsprocessen beïnvloeden, aldus de auteurs, maar zouden ook gericht moeten worden op het formeren van een implementatie-intentie om het gewenste gedrag te bewerkstelligen. De auteur geeft aan dat de kans dat iemand zijn intentie om bepaald gedrag te vertonen verwezenlijk, wordt vergroot als deze intentie gerelateerd is aan een bepaalde situatie. Bijvoorbeeld het aanbieden van een zeer voordelige mogelijkheid om een tijdje van het openbaar vervoer gebruik te maken. Dat de verwachtingen over het beklijven van het effect van deze maatregel evenwel niet overschat mogen worden, blijkt al uit onderzoek dat in 1988 door Van Knippenberg is uitgevoerd. In deze studie is namelijk de beïnvloeding van de vervoermiddelkeuze in het woon-werkverkeer door middel van een tijdelijke gedragsverandering onderzocht. Voorspeld werd dat personen die tijdelijk met de bus in plaats van met de auto naar hun werk zouden gaan, dit ook in de toekomst vaker zouden doen. Verder werd voorspeld dat deze effecten sterker zouden zijn in de groep die een lage beloning voor de medewerking ontving dan in de groep die een hoge beloning ontving. Direct na de geïnduceerde gedragsverandering bleken deelnemers in de experimentele groepen, met name de lage-beloningsgroep, meer dan voorheen van de bus gebruik te maken, zowel voor het woon-werkverkeer als in het algemeen. In de tweede meting bleek deze gedragsverandering grotendeels tenietgedaan. Vervoermiddelkeuze is volgens de auteur voor het woon-werkverkeer in de eerste plaats een kwestie van gewoonte. Een positieve ervaring met het doelgedrag kan die gewoonte

enigszins veranderen en een tijdelijke gedragsverandering teweegbrengen, maar na verloop van tijd verdwijnt het effect weer.

Ettema heeft in 1989 de vervoermiddelkeuze in de vervoerregio Eindhoven onderzocht door middel van een gecombineerde 'revealed choice/stated choice'-benadering. Het onderzoek richtte zich op de relatie tussen de eigenschappen van vervoermiddelen en de vervoermiddelkeuze. Uit de resultaten blijkt dat automobilititeit kan worden teruggedrongen door harde maatregelen als beïnvloeding van kosten, rijtijd, vertraging en loopafstand (In revealed choice zijn vooral rijtijd en loopafstand belangrijke factoren en in stated choice vooral prijsmaatregelen). Carpool, trein en fiets kunnen door verschillende beleidsmaatregelen een redelijk aandeel verwerven in de modal split, in tegenstelling tot de bus (slecht imago).

Het rapport van Buiskool (1986) is relevant voor het ontwikkelen van beleidsplannen in de laatste fase van de onderhavige studie. Er blijken kleine verschillen tussen de verplaatsingsmotieven. De situatie in een woonwijk lijkt wel mede van belang te zijn. Bevolkingssamenstelling heeft een zeer geringe of geen wezenlijke rol.

Verschillen in oriëntatiepatroon en vervoerswijzekeuze van stadswijken blijken in het algemeen mede te worden toegeschreven aan verschillen in ligging (afstand) en openbaar-vervoeraansluiting (aanwezigheid infrastructuur) ten opzichte van de binnenstad plus de oude wijken daaromheen van de nabijgelegen grote stad. Relatief korte afstanden leiden tot meer verplaatsingen, waarbij ook meer van de fiets gebruik wordt gemaakt. Relatief goed openbaar vervoer leidt tot meer verplaatsingen waarbij ook meer van het openbaar vervoer gebruik wordt gemaakt. Een algemene goede ontsluiting voor een bepaalde vervoerswijze kan leiden tot relatief meer verplaatsingen met die vervoerswijze. Een minder goede ontsluiting van deze vervoerswijze leidt juist tot minder verplaatsingen met die vervoerswijze. Er is hierbij vooral sprake van uitwisseling van openbaar-vervoer- en autoverplaatsingen.

In buitenlands onderzoek van Mackett en Robertson (2000) blijkt dat diverse kenmerken van de vervoerswijzen een verandering in de vervoerswijzekeuze (positief en negatief) kunnen beïnvloeden. Volgens de onderzoekers is het daarbij wel van belang dat men over de karakteristieken van andere vervoerswijzen een valide perceptie heeft. Autogebruik blijkt te kunnen worden gereduceerd door hogere brandstofprijzen, heffingen voor toegang tot centra en beperken van toegang tot centra. Respondenten zeggen te worden ontmoedigd om te fietsen door kwantiteit en kwaliteit van de fietsroutes, zoals het gebrek aan fietspaden, slecht wegdek en geen aansluitend netwerk van fietspaden. Verder blijkt dat als er minder routes zijn die geschikt zijn voor de fietsers en de bestaande routes bovendien niet sociaal en verkeersveilig zijn, onvoldoende doorgaand en slecht qua wegdek, dan wordt het fietsgebruik ontmoedigd. Ook bij lopen gaat dat op: men loopt meer als de looproutes schoon, goed en veilig zijn. Uit de studie blijkt ook dat busgebruik kan worden bevorderd door het verhogen van de kwaliteit en snelheid, het verlagen van de tarieven, een optimale routing en sociale veiligheid. In deze studie worden ook een aantal organisatorische initiatieven en maatregelen genoemd die veranderingen in vervoerswijzekeuze kunnen beïnvloeden. Bedrijven kunnen bijvoorbeeld een belangrijke rol spelen in de vervoerswijzekeuze; met name bij grote veranderingen, zoals een nieuwe locatie van het kantoor. Succes vereist in dit geval een gecombineerde aanpak inclusief effectieve publiciteit. Effectief lijken financiële maatregelen (zoals subsidie voor openbaar-vervoerabonnementen) in combinatie met negatieve prikkels zoals stringent

parkeerbeleid, P+R-terreinen, bedrijven lokaliseren bij stations, gebruik van telecommunicatie, thuisbezorging van goederen en informatievoorziening.

Een vrij conceptueel rapport dat hierdoor minder geschikt is voor het ontwikkelen en implementeren van beleid, maar wel achtergrondinformatie biedt is van Beecroft, Chatterjee en Lyons (2002). Het rapport gaat over de aard van lokaal verplaatsingsgedrag en hoe het kan worden beïnvloed. Er is een 'toolkit' ontworpen op basis van een beschouwing van facetten van lokaal verplaatsingsgedrag. De toolkit is een verzameling van concepten en ideeën gericht op de modal split, leefbaarheid en milieu. Een voorbeeld is het afdwingen van autoadvertenties waarin ook recht wordt gedaan aan gezondheid, milieu en dergelijke. Ook het onderzoek van Simma en Axhausen uit 2001 is vrij conceptueel. Zij presenteren modellen om hypothesen te testen aangaande effecten van autobeschikbaarheid en seizoensbezit van openbaarvervoerskaarten (abonnementen) op vervoerswijzegebruik. De gedachte is dat personen zich in de keuze van de vervoerswijze door autobeschikbaarheid of het bezit van een openbaar-vervoerabonnement (commitment) laten leiden. Er blijkt een sterke relatie tussen commitment en vervoerswijzegebruik: commitment versterkt het gebruik van vervoerswijzen en vermindert het gebruik van een alternatieve vervoerswijze. Het beïnvloeden van commitment vormt een mogelijkheid om de vervoerswijzekeuze te beïnvloeden. Uit ander buitenlands onderzoek (Dijkstra et al, 1998) komen ideeën over het wegnemen van belemmeringen om te lopen of te fietsen. In het kader van het EU-project ADONIS hebben Dijkstra et al (1998) een overzichtscatalogus gemaakt van allerlei Europese maatregelen, (vaak heel eenvoudige) technische en niet-technische ingrepen die fiets- en/of voetgangervriendelijk zijn, ook voor mensen die minder slecht ter been zijn. Zoals het aanbrengen van verkeersborden met fietsrouteaanduidingen, voorbeelden van goed verlichte fietstunnels, educatiepakketten voor ouders waarmee zij het verkeersbewustzijn van hun kinderen kunnen vergroten et cetera.

Een Europese publicatie van Hyden, Nilsson en Risser uit 1998 is gezien de aard en diepgang van het onderzoek zeer bruikbaar voor het voorliggende project. Er is op een rij gezet welke projecten, maatregelen (en randvoorwaarden) een bijdrage kunnen leveren aan het vervangen van korte ritten door lopen en fietsen gericht op weggebruikers, werkgevers en overheden. Voorbeelden daarvan zijn: het aanleggen van fiets- en voetgangervriendelijke infrastructuur en het belonen (i.e. middels belastingvoordelen of kortingen op grondprijzen) van werkgevers die het fietsen naar het werk promoten. Dergelijke projecten dienen in ieder geval aandacht te hebben voor: informatiebeleid, product- en distributiebeleid, incentives en prijsbeleid en communicatiebeleid. Ook wordt segmentatie van doelgroepen noodzakelijk geacht.

3.7 Methodische inzichten

In het nog lopende onderzoek 'Determinanten van het autogebruik' worden de invloeden onderzocht op de vervoermiddelkeuze (on)aantrekkelijkheid auto en openbaar vervoer (ITS, 2002). Het betreft een onderzoek dat in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat is uitgevoerd. De vragenlijst bevat een aantal vragen die interessant zijn voor het voorliggende onderzoek. De meest relevante vragen hebben betrekking op:

- voorkeuren voor de auto of openbaar vervoer voor de lange afstand;
- aantrekkelijkheid van de auto en openbaar vervoer in het algemeen;
- (on)aantrekkelijkheid van auto en openbaar vervoer gerelateerd aan allerlei kenmerken van openbaar vervoer en auto;

-
- gevoel en attitudes over de auto;
 - hoe vaak van auto en openbaar vervoer gebruik wordt gemaakt bij verschillende ritmotieven (winkelen, uitgaan, halen en brengen).

Van de resultaten van dit onderzoek wordt in de onderhavige studie met name gebruikgemaakt bij het construeren van de vragenlijst voor het landelijke, kwantitatieve enquêteonderzoek dat in de volgende fase van de studie plaatsvindt.

4 Samenvatting op hoofdlijnen en implicaties

Uit de workshop is gebleken dat er bij de decentrale overheden behoefte is aan concrete handvatten en ideeën voor korte-rittenbeleid en maatregelen waarmee gericht kan worden gestuurd. Aanknopingspunten voor deze handvatten worden in deze fase van de studie gevonden in de literatuur. Er is reeds veel onderzoek gedaan naar achtergronden en determinanten van mobiliteit. De belangrijkste invloedsfactoren zijn:

- demografische factoren (i.e. woonachtig in een stedelijk of landelijk gebied);
- vraag- en aanbodfactoren (i.e. parkeermogelijkheden, het aanbod van alternatieven, autobezit);
- direct persoonsgebonden kenmerken (i.e. geslacht, leeftijd, handicap etc.);
- indirect persoonsgebonden kenmerken (i.e. het bezit van een rijbewijs of OV-jaarkaart, werktijden, werklocatie);
- individuele voorkeuren en attitudes (i.e. motivaties, houding ten opzichte van de fiets en auto);
- reismotieven (i.e. sociaal gerelateerde of werkverplaatsingen, ketenverplaatsingen);
- elementen c.q. kenmerken van het vervoermiddel (i.e. comfort, snelheid, kosten, mate van vrijheid);
- fysieke omgevingskenmerken en situationele kenmerken (i.e. weersomstandigheden, ervaren sociale veiligheid);
- levensstijl en gewoonten;
- de sociale omgeving van de reiziger (i.e. referentiegroepen, sociale normen en waarden);
- beschikbaarheid van informatie over alternatieven.

Het is de vraag welke determinanten nu het meest beïnvloedbaar zijn en op welke wijze. In dit hoofdstuk kijken we terug op de resultaten van de deskresearch met deze vraag in het achterhoofd. We vatten de belangrijkste bevindingen over deze determinanten op hoofdlijnen samen. Daarbij wordt ook een conceptueel denkmodel gepresenteerd dat de eerste stap vormt in het verklaren van het intrapersonlijke keuzegedrag op de korte rit. En als we deze determinanten kunnen aanwijzen, welke implicaties hebben deze dan voor het verdere onderzoek? Ook op die vraag gaan we in.

4.1 Hoofdlijnen

Terugkijkend naar de inhoudelijke uitkomsten op hoofdlijnen, zijn de belangrijkste resultaten als volgt samengevat:

4.1.1 Gewoonte

In belangrijke mate wordt mobiliteitsgedrag bepaald door gewoonte; voor korte ritten wordt de auto vaak gebruikt omdat deze beschikbaar is, maar niet omdat het noodzakelijk is. Gewoonte speelt daarbij een rol. Gewoontegedrag is moeilijk te doorbreken maar bepaalt wel in belangrijke mate de vervoerswijzekeuze van mensen op de korte en op de langere rit. Het is het resultaat van frequentie en consistentie van hetzelfde gedrag. Vrouwen en mannen blijken hierin te verschillen: vrouwen blijken meer bereid dan mannen tot minder autogebruik, omdat vrouwen een sterker normbesef hebben en minder sterke gewoonten om de auto te pakken. Gewoontegedrag kan worden doorbroken als de voor- en nadelen van dit gedrag sterk dan wel schoksgewijs worden veranderd. Bijvoorbeeld wanneer er sprake is van een verandering van

baan of een verhuizing naar een andere woonplaats. Dergelijke lange-termijnbeslissingen vormen een belangrijke basis van het keuzeprocess op de langere termijn. Op de kortere termijn wordt het keuzeprocess met name bepaald door kosten van vervoerswijzen, de momentane beschikbaarheid van vervoermiddelen, tijdsbeperkingen, situationele omstandigheden (i.e. het weer, bagage), persoonlijke kenmerken (i.e. gebrek aan informatie, perceptie van alternatieve vervoerswijzen) maar ook door gewoonten. Positieve ervaringen met het beoogde vervoermiddel kunnen de gewoonte enigszins veranderen en leiden tot een tijdelijke gedragsverandering. Bijvoorbeeld door het ontvangen van een beloning of het aanbieden van gratis openbaar vervoer. Maar na verloop van tijd verdwijnt dit effect weer.

4.1.2 Attitudes

Er is een verband tussen attitudes en vervoerswijzekeuze: een positieve beoordeling van de auto en de trein leidt tot respectievelijk meer auto- en treingebruik. Bij de auto zijn kwalitatieve aspecten van belang, zoals tevredenheid, comfort en gemak, maar tevens de beoordeling van de parkeersituatie op het werkadres.

4.1.3 Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer kan op de korte rit concurrerend zijn met de auto. Dit verschilt echter per situatie en gebied, af te leggen afstand en openbaar-vervoermodaliteit. In het stedelijk gebied kan het openbaar vervoer op de korte rit (tot 5 km) en de langere rit concurrerend zijn met de auto wanneer het openbaar vervoer betrouwbaar is, de verbindingen snel zijn, frequent en daadwerkelijk beschikbaar.

Trein

De trein speelt op de korte afstand als substituut voor de auto nauwelijks een rol, maar wel op iets langere korte ritten (tussen de 4-10 km). Met name wanneer de parkeermogelijkheden op het werkadres beperkt zijn, de kosten omlaag worden gebracht, de rijtijd beperkt en betrouwbaar is.

Bus

Voor de bus zijn de substitutiemogelijkheden beperkt. De bus heeft te kampen met een vrij hardnekkig slecht imago; men heeft de algemene perceptie dat de bus slechte kwaliteit biedt. Het verhogen van de kwaliteit en snelheid, het verlagen van de tarieven, een optimale routing en sociale veiligheid van het busvervoer zijn basisvoorwaarden om dit imago te verbeteren.

4.1.4 Fiets

Fietsbeleid heeft een gunstig effect op de keuze voor de fiets wanneer gemeenten inzetten op de volgende factoren: continue aandacht voor de fietser, het verwennen van fietsers met goede infrastructuur (i.e. een uitgebreid en aansluitend fietsnetwerk, een verkeersveilig fietsnetwerk, goed wegdek, sociaal en verkeersveilige fietspaden, verkorting van verplaatsingsafstanden door snelle en doorgaande routes met zo min mogelijk verkeerslichten, het behoud van comfort en dergelijke), het ontmoedigen van korte autoverplaatsingen (door bijvoorbeeld negatieve prikkels zoals toegangs- en verblijfsheffingen, betaald parkeren), het afstemmen van wonen, werken, winkelen, recreëren en de ruimtelijke vormgeving op wijkniveau. Ook bij lopen gaan deze succesfactoren op: men loopt meer als de looproutes schoon, goed en veilig zijn.

4.1.5 Ruimtelijke inrichting

Ruimtelijke inrichting heeft een nauwe relatie met mobiliteit. Zo bepalen de ligging en afstand tot een openbaar-vervoeropstappunt in belangrijke mate de vervoerswijzekeuze. Korte afstanden tot stations leiden tot meer korte verplaatsingen die met de fiets kunnen worden afgelegd. In het algemeen leidt een goede ontsluiting van elke vervoerswijze tot relatief meer verplaatsingen met die vervoerswijze, met name wanneer het gaat om uitwisseling van openbaar vervoer en autoverplaatsingen.

4.1.6 Huishoudentype

Ook het huishoudentype is van invloed op het mobiliteitsgedrag in het algemeen en vervoerswijzekeuze in het bijzonder. Een- of tweepersoonshuishoudens kiezen vaker voor de auto. Personen uit gezinnen vaker voor de fiets. In dit verband is specifieke beleidsaandacht noodzakelijk voor de groep mensen die hun kind(eren) met de auto haalt en brengt van en naar school. Dit haal- en brenggedrag per auto wordt gestimuleerd door verkeersonveilige en sociaal onveilige situaties op de schoolroutes die fietsende kinderen moeten afleggen. Sommige ouders kiezen er om deze reden voor de kinderen te halen en te brengen met de auto. Deze keuze heeft echter een averechts effect omdat het vaak leidt tot verkeersonveilige situaties *rondom* de school. Om deze vicieuze cirkel te doorbreken, dienen ouders gestimuleerd te worden om hun kinderen eerder te leren zelfstandig met de fiets naar school te gaan. Tegelijkertijd dienen de ouders bewust te worden gemaakt van de gevaren van het halen en brengen met de auto. Ook schoolbesturen en verkeersouders spelen een rol in het verbeteren van de verkeers- en sociale veiligheid rondom scholen. Ook de afstand tot de school blijkt bepalend voor het 'naar school fietsen' van kinderen op de korte afstand. Dus hoe dichter de kinderen bij school wonen, des te eerder ouders geneigd zullen zijn hun kinderen te leren eerder zelfstandig naar school te gaan. Scholieren zijn de potentiële keuzereizigers van de toekomst. Op dat punt heeft het beleid een uitdaging voor zich liggen, gezien het feit dat jongeren van deze leeftijd een aanzienlijk positiever houding hebben over de auto dan andere leeftijdsklassen.

4.1.7 Bedrijfsorganisatorische factoren

Bedrijfsorganisatorische initiatieven kunnen een bijdrage leveren aan het beïnvloeden van de mobiliteit op de korte rit. Door bijvoorbeeld de aanleg van fiets- en voetgangervriendelijke infrastructuur, het belonen (i.e. middels belastingvoordelen of kortingen op grondprijzen) van werkgevers die het fietsen naar het werk promoten. Dergelijke projecten dienen in ieder geval aandacht te hebben voor informatiebeleid, product- en distributiebeleid, incentives en prijsbeleid en communicatiebeleid. Ook is het onderscheid naar doelgroepen noodzakelijk. Ook kunnen bedrijven een belangrijke rol spelen in de vervoerswijzekeuze bij grote veranderingen, zoals een nieuwe locatie van het kantoor. Succes vereist in dit geval een gecombineerde aanpak inclusief effectieve publiciteit, zoals financiële maatregelen (i.e. subsidie voor openbaar-vervoerabonnementen) in combinatie met negatieve prikkels zoals stringent parkeerbeleid, P+R-terreinen, bedrijven lokaliseren bij stations, gebruik van telecommunicatie, thuisbezorging van goederen en informatievoorziening. Maar van publiciteit in de vorm van algemene voorlichtingscampagnes mag weinig effect van worden verwacht. Voorlichting dient zo individueel mogelijk of doelgroepgericht te worden toegepast. In deze voorlichting dient tevens oog te zijn voor emoties en affectieve reacties. Bij de beïnvloeding van modaliteitskeuzen in het algemeen speelt namelijk het teweegbrengen van een affectieve reactie een belangrijke rol. Als het product de reiziger niet aanspreekt, zoals het geval is met de bus, en geen affectieve reactie

teweegbrengt, dan wordt het lastiger om rationele argumenten overtuigend te laten zijn.

4.2 Implicaties voor het verdere onderzoek

In de eerste plaats is het belangrijk dat in de volgende fasen onderscheid wordt gemaakt naar doelgroepen met elk andere verplaatsingspatronen, keuzemogelijkheden, attitudes en gewoonten. Bijvoorbeeld scholieren, de potentiële keuzereizigers van de toekomst, gezinnen met kinderen beperkt door tijd, oudere mensen, die weinig of geen keuzemogelijkheden hebben en vaak door hun fysieke mogelijkheden zijn gebonden aan de auto of het openbaar vervoer. In de tweede plaats is het belangrijk na te gaan welke maatregelen het soloautogebruik kunnen terugdringen en op draagvlak kunnen rekenen onder keuzereizigers. Het louter faciliteren van de fiets biedt immers onvoldoende stimulans de auto te laten staan op de korte rit. Omdat veel huishoudens een autoafhankelijke leefstijl hebben opgebouwd, is het in de derde plaats van belang in het onderzoek aandacht te besteden aan de vraag welke vervoersalternatieven de kwaliteiten van de auto combineren met andere vervoersmodaliteiten en voor welke groepen en in welke situaties deze alternatieven ook een echt alternatief zijn.

DEEL 2:

KWALITATIEF ONDERZOEK

5 Inleiding kwalitatief onderzoek

In dit deel van het rapport staan drie onderwerpen centraal. In de eerste plaats wordt in hoofdstuk 5 ingegaan op de doelstelling en de algemene aanpak van het kwalitatieve onderzoek. We gaan daarbij in op een aantal achtergrondkenmerken waarmee we de bevroegde groep burgers wat meer 'kleur' geven voor de lezer van dit rapport. We besteden daarnaast ook aandacht aan de waarde en beperkingen van dit kwalitatieve onderzoek. Daarna geven we in hoofdstuk 6 een overzicht van de bevroegde groep burgers. Hoofdstuk 7 bevat een samenvatting en conclusies van het kwalitatieve onderzoek.

5.1 Doelstelling en aanpak van het onderzoek

5.1.1 Doelstelling

Het kwalitatieve onderzoek in fase 2 vormt het 'hart' van de studie; in deze fase wordt in belangrijke mate inzicht verkregen in de vraagstelling van het onderzoek. Het doel van fase 2 is boven tafel te krijgen welke afwegingsprocessen de reiziger doorloopt wanneer hij of zij een korte rit wil maken en de keuze heeft tussen verschillende verplaatsingsmogelijkheden en welke situationele factoren hierin een rol spelen. Daarnaast willen we zicht krijgen op de achterliggende intrapersonlijke argumentatieprocessen voor het al dan niet kiezen van de auto als vervoersmodaliteit voor de korte rit. Hiermee wordt bedoeld op afwegings- en argumentatieprocessen die reizigers zelf doorlopen als zij een bepaalde verplaatsing willen gaan maken en de keuze hebben uit diverse vervoermiddelen. De vraag die met het kwalitatieve onderzoek beantwoord dient te worden, luidt dan ook in het kort: Waarom kiest een persoon de ene keer de auto en de andere keer de fiets voor dezelfde korte rit? En welke argumenten worden in dit keuzeproces gehanteerd?

5.1.2 Welke typen gesprekken hebben we gevoerd?

Aan het kwalitatieve onderzoek hebben in totaal 61 mensen deelgenomen. Iedere persoon is slechts op één manier in het onderzoek betrokken. Of middels een individueel diepte-interview, ofwel als onderdeel van een gesprek met een compleet gezin c.q. huishouden, dan wel als deelnemer aan een groepsgesprek. Er zijn in totaal 26 individuele diepte-interviews gevoerd. Al deze gesprekken hebben bij de mensen thuis plaatsgevonden. Ten tweede hebben we gesprekken gevoerd met vier gezinnen met kinderen in de leeftijd van 7 tot 20 jaar waarvan één of twee ouders werken. In totaliteit waren dit 18 personen.² In de derde en laatste plaats heeft een drietal groepsgesprekken plaatsgehad met in totaliteit 17 personen. In deze groepsgesprekken werd onder leiding van een gespreksleider een discussie gevoerd tussen de deelnemers. De kracht van deze groepsgesprekken was vooral de dynamiek die ontstond tussen de deelnemers doordat diverse tegengestelde meningen met

² De reden voor het voeren van gesprekken in gezinsverband vloeide voort uit de gedachte dat we in gesprekken met complete gezinnen meer inzicht zouden verkrijgen in de onderlinge samenhang van de verplaatsingspatronen van de diverse gezinsleden, de daarmee samenhangende motieven en beweegredenen die ten grondslag liggen aan de vervoerswijzekeuze op de korte afstand. De wat oudere kinderen in het gezin konden namelijk ook al meepraten over het studieonderwerp. Hun inbreng heeft ons de mogelijkheid geboden meer te weten te komen over de keuzen en afwegingen die een rol spelen in het totale gezin, ook wat levensstijl betreft. Bovendien hebben wij de ervaring uit ander kwalitatief onderzoek dat vrouwen en mannen er vaak andere verplaatsingspatronen of attitudes op na houden. Als we alleen met de vrouw zouden spreken, missen we het 'verhaal er tegenover' van de man en vice versa. Dit was de meerwaarde van het gesprek met de gezinnen; tijdens deze 'familiegesprekken' is deze meerwaarde ook gebleken.

elkaar werden geconfronteerd. Leidraad in de groepsgesprekken was het 'boven tafel krijgen' van de afwegingen en argumenten die bij de vervoerswijzekeuze op de korte afstand bij diverse burgers een rol spelen.

5.1.3 Wat waren de uitgangspunten bij de werving van de burgers?

En belangrijk uitgangspunt bij de werving van de burgers was het streven naar een zo heterogeen mogelijke groep burgers (beter te benoemen als: mobilisten!) die varieerden in achtergrondkenmerken zoals leeftijd, geslacht, samenstelling van het huishouden, verplaatsingsgedrag en stedelijkheidsgraad van de woongemeente, opleidingsniveau en sociale status. Kortom, het kwalitatieve onderzoek diende vooral de 'breedte' in te gaan: zoveel mogelijk verschillende typen reizigers dienden vertegenwoordigd te zijn zodat landelijk een aardige doorsnee kon worden gegeven van de Nederlandse mobilist die kan kiezen uit verschillende vervoermiddelen.

Om dit te bereiken, zijn we bij de werving van de burgers uitgegaan van twee factoren: stedelijkheidsgraad en de indeling Randstad/niet-Randstad (zie tabel 5.1).

Randstad	niet-Randstad	
A	B	stedelijk
C	D	niet-stedelijk

Tabel 5.1: Basisindeling steekproef kwalitatief onderzoek

Beide factoren spelen een cruciale rol in mobiliteitspatronen en vervoerswijzekeuzen: afgelegde afstanden, vervoerkeuzemogelijkheden, componenten van levensstijlen en dergelijke kunnen aanmerkelijk verschillen per gebied. Hierdoor kan de problematiek van de korte rit in deze gebieden verschillen van aard.

Vervolgens hebben we gekozen voor acht woonplaatsen in Nederland die in de matrix 'pasten'. In deze plaatsen zijn de deelnemers aan het kwalitatieve onderzoek daadwerkelijk geworven. In overleg met de opdrachtgever en de begeleidingsgroep zijn de volgende plaatsen geselecteerd:

- Den Haag en Alphen aan den Rijn (Randstad - stedelijk);
- Den Bosch en Deventer (niet-Randstad - stedelijk);
- Heerhugowaard en Schoonhoven (Randstad - niet-stedelijk);
- Ommen en Uden (niet-Randstad - niet-stedelijk).

5.1.4 Hoe heeft de werving van de burgers plaatsgevonden?

De daadwerkelijke werving van de burgers is op straat uitgevoerd. In elke woonplaats zijn mensen geworven op verschillende locaties die gerelateerd waren aan zes verschillende reismotieven die we in het onderzoek onderscheiden, namelijk:

- sociaal-recreatief en sport;
- zakelijk;
- woon-werk;
- schoolbezoek;
- boodschappen doen;
- halen en brengen van kinderen.

Deze reismotieven zijn van belang voor het onderzoek omdat de veronderstelling is dat deze bestemmingen een belangrijke rol spelen in de vervoerswijzekeuze op de korte rit.

Concreet betekent dit dat we burgers voor de drie typen gesprekken hebben geworven bij sportvelden en -scholen, in winkelstraten, op parkeerterreinen en bushaltes bij winkelcentra, bij grote en kleinere kantoren, bij voorgezette onderwijsinstellingen, bij het hoger beroepsonderwijs, bij basisscholen en crèches.

Op deze locaties zijn mensen gericht aangesproken en geselecteerd (i.e. op basis van leeftijd, geslacht, samenstelling van het huishouden en aspecten van hun verplaatsingsgedrag) en vervolgens gevraagd om hun medewerking te verlenen aan het onderzoek. Er is in dit korte gesprekje tevens ingegaan op het doel van het onderzoek, de ervaringen met korte ritten en vervoerskeuzen. Met iedereen die mee wilde werken aan het onderzoek is een afspraak gemaakt die vervolgens schriftelijk is bevestigd. Als dank voor hun deelname aan het onderzoek ontving iedereen een kleine vergoeding.

5.1.5 Met wie hebben we gesproken?

In totaliteit hebben we gesproken met 61 personen waarvan 46% vrouwen, 38% mannen en 16% kinderen. De leeftijd varieerde van 7 tot 73 jaar en was gemiddeld 36 jaar. In tabel 5.2 staat een overzicht van een aantal achtergrondkenmerken³.

³ Alhoewel het gaat om kleine, absolute aantallen, hebben we toch percentages vermeld om 'gevoel voor verhoudingen' te krijgen tussen de verschillende categorieën achtergrondkenmerken.

achtergrondkenmerken	absoluut	%
<i>geslacht (n=61)</i>		
man	23	38%
vrouw	28	46%
kinderen (< 18 jaar)	10	16%
<i>leeftijd (n=61)</i>		
5-12 jaar	3	5%
13-18 jaar	7	11%
19-25 jaar	5	8%
26-35 jaar	14	23%
36-45 jaar	16	26%
46-55 jaar	10	16%
56-65 jaar	2	3%
> 65 jaar	4	7%
<i>autorijder? (n=51)</i>		
ja	42	82%
nee	9	18%
<i>fietser? (n=51)</i>		
ja	47	92%
nee	4	8%
<i>OV-reiziger? (n=51)</i>		
ja	26	51%
nee	25	49%
<i>betaald werk? (n=51)</i>		
ja	35	69%
nee	16	31%
<i>kinderen? (n=51)</i>		
ja, thuiswonend in de leeftijd van:	31	61%
0-5 jaar	12	
5-12 jaar	31	
13-18 jaar	12	
19-25 jaar	2	
ja, reeds uitwonend	7	14%
nee, geen kinderen	9	18%
onbekend	4	8%
<i>stedelijkheid – regio (n=61)</i>		
stedelijk – randstad	7	11%
stedelijk – niet randstad	17	28%
niet-stedelijk – randstad	18	30%
niet-stedelijk – niet randstad	19	31%

Tabel 5.2: Achtergrondkenmerken burgers kwalitatief onderzoek

De grootste groep geïnterviewden valt in de leeftijdscategorie tussen de 26 en 55 jaar. Van de totale groep burgers die aan het onderzoek hebben deelgenomen heeft de meerderheid thuiswonende of reeds uitwonende kinderen: ruim 6 van de 10 burgers heeft thuiswonende kinderen in de leeftijd van 0 tot 25 jaar. Kinderen van alle leeftijden, zoals kinderen die nog niet naar school gaan, crèche kinderen, basisschoolleerlingen en kinderen van het middelbaar onderwijs, zijn daarin vertegenwoordigd. Ook is de groep burgers met iets oudere kinderen die reeds uit huis zijn, de 'empty-nesters', met 14% ruimschoots in de steekproef vertegenwoordigd. Wat het auto- en fietsbezit betreft, blijkt dat van de bevroegde burgers ouder dan 18 jaar de overgrote meerderheid een auto en/of een fiets tot zijn of haar beschikking heeft: respectievelijk 82 en 92%. Op de vraag of men wel eens met het openbaar vervoer reist, geeft ruim de helft aan dat men dat wel eens (of regelmatig) doet. Verder hebben 7 van de 10 burgers ouder dan 18 jaar een betaalde baan. Over andere achtergrondkenmerken zoals opleiding, inkomen en dergelijke, hebben we in dit kwalitatieve deel van de studie geen informatie. Het kwantitatieve onderzoek, in de volgende fase van de studie, biedt daarover meer inzicht.

5.1.6 Waaroer hebben we gesproken?

De interviews en gesprekken zijn gevoerd aan de hand van een (deels) gestructureerde vraagpuntenlijst met onderwerpen waarop door de interviewer of gespreksleider is doorgevraagd (zie bijlage 2). In de gesprekken is een beeld verkregen van het algemene mobiliteitspatroon van de deelnemers. Er werd gesproken over de verschillende keuzen die mensen maken als zij een korte rit gaan afleggen. Niet alleen in het algemeen, maar ook in relatie tot de verschillende reismotieven. Voor alle vervoerswijzekeuzen werd gevraagd naar de achterliggende afwegingen en argumenten. Tevens werden een aantal vragen voorgelegd over attitudes en opvattingen over de diverse vervoerswijzen en de belemmeringen die worden ondervonden bij het maken van vervoerswijzekeuzen.

5.2 Waarde en beperking van het kwalitatieve onderzoek

De vraag is nu, wat is de waarde en beperking van dit kwalitatieve onderzoek en de bijbehorende steekproef? In het algemeen is het zo dat kwalitatief onderzoek zeer bruikbaar is voor het verkrijgen van inzicht in vraagstukken waarover minder kennis voorhanden is. Op het gebied van korte ritten is reeds veel onderzoek gedaan, maar vrijwel in alle gevallen wordt in dit onderzoek met name gekeken naar automobilititeit. Naar de processen die reizigers doorlopen als zij afwegingen maken tussen bijvoorbeeld de auto en de fiets enerzijds of tussen het openbaar vervoer en de auto anderzijds is nog niet eerder op deze diepgaande wijze onderzoek gedaan. Voor het verkrijgen van inzicht in het thema korte rit, waarbij gekeken wordt naar alle typen mobiliteiten, is dit onderzoek dus zeer waardevol. Daarnaast levert het kwalitatieve onderzoek belangrijke aanknopingspunten voor fase 3 van dit onderzoek, waarin een schriftelijke, kwantitatieve vragenlijst is uitgezet onder (netto) 1.000 personen. Op basis van de resultaten van het kwalitatieve onderzoek kunnen we in de volgende fase van het onderzoek beter en gericht vragen formuleren. In feite is dit ook de 'klassieke' manier waarop kwalitatief onderzoek in toegepast (beleids)onderzoek kan worden gebruikt.

Aan de andere kant heeft kwalitatief onderzoek per definitie ook beperkingen (die overigens tegelijkertijd ook als 'kracht' van kwalitatief onderzoek kunnen worden beschouwd). Er is namelijk een beperkt aantal personen 'in de diepte' geïnterviewd. Dit heeft als voordeel boven kwantitatief onderzoek dat we in staat zijn om diepere en gedetailleerdere informatie te verkrijgen over de argumentatieprocessen die bij de mobiliteitskeuzen op de korte rit een rol spelen. Maar we hebben op deze manier slechts een beperkte groep personen bevroegd, 61 in totaal. Dat is te weinig om generaliserende uitspraken te doen over de Nederlandse mobilist in het algemeen. Aan de andere kant: dat was ook niet het doel van deze fase van het onderzoek.

Het kwalitatieve deel van het onderzoek dient een goede doorsnee op te leveren van de overwegingen en argumentatieprocessen die mobilisten in Nederland hanteren of doormaken als zij een mobiliteitskeuze maken op de korte rit. Als we nu de achtergrondkenmerken beschouwen, kunnen we concluderen dat de kwalitatieve steekproef, overall gezien, een aardige doorsnee vormt van de Nederlandse mobilist. Dat geldt echter niet voor de kenmerken stedelijkheid en regio. Het aantal deelnemers uit de regio getypeerd als 'stedelijk - Randstad' is naar verhouding lager dan de andere drie regio's waaruit de deelnemers afkomstig zijn. Daarnaast is het onze inschatting dat we hierdoor minder burgers in de steekproef hebben die gebruikmaken van het Randstedelijk vervoer tussen en binnen grotere plaatsen in het westen en midden van het land. Het gebruik van het openbaar vervoer zou door deze samenstelling van deze steekproef lager uit kunnen vallen dan de werkelijkheid.

Dit artefact van de steekproef wordt in het kwantitatieve deel voorkomen door in de steekproeftrekking te stratificeren naar regio en stedelijkheid.⁴

In het volgende hoofdstuk wordt ingegaan op de belangrijkste bevindingen van het kwalitatieve onderzoek.

⁴ Dit komt doordat het groeps gesprek dat in de regio 'stedelijk - Randstad' plaats zou vinden niet is doorgedaan. Er konden onvoldoende mensen in dit gebied worden geworven die allen wilden deelnemen aan het groeps gesprek op dezelfde datum en tijd. Gedurende de uitvoering van het onderzoek is daarom in overleg met de opdrachtgever en de begeleidingsgroep besloten de 21 deelnemers die voor dit groeps gesprek waren benaderd, een schriftelijke vragenlijst toe te sturen in de volgende, kwantitatieve fase van het onderzoek. Op deze manier wordt deze groep burgers alsnog in het onderzoek betrokken.

6 Resultaten kwalitatief onderzoek

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste resultaten uit het kwalitatieve onderzoek gepresenteerd aan de hand van de volgende rit motieven:

- boodschappen doen;
- winkelen;
- halen en brengen;
- sociaal-recreatief, sport en uitgaan;
- woon-werk.

Alle bevindingen die voor elk van deze motieven worden beschreven, hebben betrekking op het maken van korte ritten tot 7,5 km. Daar waar de bevindingen betrekking hebben op de wat langere korte rit tot 15 km wordt dit expliciet vermeld. Als het gaat om algemene mobiliteit wordt dat expliciet vermeld. Maar eerst gaan we in op een aantal algemene bevindingen die als een 'rode draad' door het onderzoek lopen.

6.1 Algemeen

In deze paragraaf gaan we eerst in op de rol van de ratio en emotie in de argumentatieprocessen rondom korte ritten zoals we dit in het voorliggende kwalitatieve onderzoek hebben ervaren. Aansluitend beschrijven we de algemene attitudes en opinies die een bijdrage leveren aan de keuzen die worden gemaakt op de korte rit tussen auto, fiets en openbaar vervoer.

6.1.1 Argumentatieprocessen: ratio en emotie

De argumentatieprocessen die voor korte ritten met deze motieven worden doorlopen, zijn veelal zeer bewust en in mindere mate ad hoc. Natuurlijk is er bij vrijwel iedereen in de totale groep wel eens sprake van gewoontegedrag of een ad hoc beslissing, maar over het algemeen is het opvallend dat men zeer bewust een afweging maakt voor een bepaald vervoermiddel en dat aan die keuze ook beïnvloedbare argumentaties ten grondslag liggen. Vooral wanneer het om een beslissing gaat die het verplaatsingspatroon op de langere termijn heeft vastgelegd. Ter verduidelijking noemen we hier een voorbeeld van gezinnen met jonge kinderen (tot middelbare-schoolleeftijd). Deze ouders hebben een weloverwogen keuze gemaakt om hun kinderen naar school te brengen ofwel met de auto dan wel met de fiets. Dit is een keuze die voor een aantal jaren vastligt en die vaak is gebaseerd op de verkeersveiligheid van de route (of van bepaalde punten op de route). Als er iets aan die route verandert dat de feitelijke verkeersveiligheid verbetert, zijn ouders bereid om de eerder gemaakte keuze te heroverwegen. Dit betekent dus dat de vervoerswijzekeuze op de korte rit voor ouders met kinderen minder vastligt dan van te voren gedacht.

Kinderen tot een jaar of 10 worden vaak nog te jong gevonden om helemaal alleen te fietsen. Deze kinderen worden met de auto naar school gebracht of met de fiets, maar dan wel met een begeleidende ouder die het verkeer eigenlijk te onveilig vindt. Naarmate de leeftijd vordert doet zich als het ware een omslagpunt voor waarop ouders vinden dat hun kinderen moeten wennen om alleen (of met vriendjes) te fietsen in het verkeer zonder begeleiding. Zij switchen op dat moment van auto naar de fiets (of laten hun kinderen alleen fietsen) maar zij zijn daartoe sneller geneigd als zij als ouders vinden dat de verkeersveiligheid van de route dat toelaat. Heel duidelijk is naar voren

gekomen dat de verkeersonveiligheid dus een heel belangrijk argument is voor ouders om hun kinderen met de auto naar school te brengen of onder begeleiding samen naar school te fietsen. De belangrijkste bevinding die we hieruit kunnen afleiden is dat, of het nu gaat om subjectieve of objectieve verkeersonveiligheid, de bevindingen uit deze kwalitatieve fase van het onderzoek laten zien dat hier kansen liggen voor decentrale beleidsmakers. Met andere woorden: het zorgdragen voor verkeersveilige fietsroutes kan een belangrijke bijdrage leveren aan de bevordering van het fietsgebruik op de korte rit met name onder gezinnen met schoolgaande kinderen.

Wat emotionele overwegingen betreft, blijkt ook uit dit onderzoek dat het evident is dat emotie in het algemeen een rol speelt bij vervoerswijzekeuzen. Maar niet in die mate dat men bijvoorbeeld aangeeft te willen pronken met de auto of graag aan de buurman te willen laten zien hoe groot zijn of haar auto wel niet is. In dit onderzoek is een dergelijke emotie ten opzichte van de auto slechts door vier personen duidelijk verwoord, zoals blijkt uit de volgende (door mannen) geuite emoties over de auto:

'Ik heb nu geen auto, die moest ik weg doen. Maar toen wel, en andere automobilisten maakten plaats voor mij, omdat ik een mooie auto reed.'

'De auto geeft me wel een kick.'

'Ik rij nu in een nieuwer model. Maar destijds een klassieke auto van 17 jaar oud en status speelde toen wel een beetje een rol, ja.'

'Ik krijg wel een speciaal gevoel van de auto.'

De meeste mensen geven echter aan de auto te zien als een gebruiksvoorwerp dat met name gemak, vrijheid en comfort biedt. Dat bij de fiets emotie ook een rol speelt, blijkt uit het feit dat de fiets mensen vrijheid biedt. Maar anderzijds geeft de fiets ook een bepaald soort gemak, bijvoorbeeld om makkelijk en snel door het verkeer heen te komen zonder parkeerproblemen. Maar de fiets biedt in de ogen van de mensen die aan het kwalitatieve deel van het onderzoek hebben meegedaan wel veel minder comfort dan de auto. En dan met name tijdens de wintermaanden en bij slechte weersomstandigheden. Onder deze omstandigheden kiest men voor de auto.

Verder zien we in het kwalitatieve onderzoek dat emotie ook een rol speelt bij de mensen die juist *niet* voor het openbaar vervoer kiezen. Wellicht een open deur, maar ook in dit onderzoek komt de sterke negatieve emotie naar voren die veel mensen ervaren rond het gebruik van het openbaar vervoer. Met name de bus wordt beschouwd als een oncomfortabel vervoermiddel dat kampt met een zeer slecht imago. En imago heeft alles te maken met emotie. Wellicht is deze bevinding over het openbaar vervoer een artefact van de steekproef, waarin in mindere mate de frequente openbaar-vervoerreizigers in het westen en midden van het land (i.e. de forensen die dagelijks trein, tram of metro pakken om naar hun werk te gaan) lijken te zijn vertegenwoordigd. Of deze veronderstelling juist is, zal het kwantitatieve onderzoek beter aan het licht brengen.

6.1.2 Attitudes en opinies

Aan de basis van argumenten om voor de auto of voor de fiets of juist voor het openbaar vervoer te kiezen, liggen individuele attitudes en opinies ten grondslag. Om de verschillende keuzeprocessen en afwegingen voor het vervoer op de korte rit beter te kunnen beoordelen, is daarom in de gesprekken ook aandacht besteed aan de achterliggende houdingen van de burgers die de

uiteindelijke keuze van het vervoer op de korte rit mede bepalen. De hoofdlijnen die wij voor de verschillende vervoermiddelen, de auto, de fiets en het openbaar vervoer, hebben aangetroffen in de diverse gesprekken, hebben we hierna samengevat.

De auto

In de keuze voor de auto op de korte rit blijken vergelijkingen ten opzichte van andere mensen binnen deze groep personen nauwelijks een rol te spelen, affectieve en instrumentele motieven juist wel. De auto is vooral gemakkelijk, heeft een grote laadruimte, is snel en comfortabel, men zit droog en lekker warm. De auto wordt als een luxe vervoermiddel beschouwd; men kan er daadwerkelijk van genieten. Het geeft een gevoel van vrijheid, maar met name het feit dat men onafhankelijk is van anderen wordt als een belangrijk voordeel gezien. Het minst aantrekkelijk van de auto zijn de hoge kosten zoals de aanschaf, verzekering, belasting, brandstof en het onderhoud.

Als men over een mooie auto beschikt kan men daar zichtbaar van genieten. Vooral mannen laten dit blijken. Sommigen gaan hier heel ver in. Zij zien de auto ook als een statussymbool. Een mooie grote auto dwingt respect af, zelfs in het verkeer. Vrouwen geven meestal aan niet speciaal een mooie auto te willen hebben. Deze moet er echter wel netjes uitzien. Een auto met een aardig design wordt wel als aantrekkelijk beschouwd, maar het is geen 'must' om 'n auto te hebben. Mensen die vaker in de file staan, vinden dat wel vervelend maar lijken de situatie te accepteren, en zeker wanneer een vergelijking met de kwaliteit en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer wordt gemaakt.

De auto is hét vervoermiddel voor het gezin. Het is erg makkelijk als men jonge kinderen heeft. Bij grotere kinderen is de auto ook het vervoermiddel bij uitstek om met het gezin uitstapjes te maken of familie te bezoeken op lange afstanden. Voor ouders met jonge kinderen is het prettig te weten dat de kinderen veilig in de auto zitten en vooral ook tijdens de avonduren. Verkeersveiligheid en sociale veiligheid zijn voor ouders cruciale issues in de keuze voor de auto op de korte rit.

De fiets

Mensen die graag of veel fietsen of op de fiets zijn aangewezen geven, op een enkele uitzondering na, aan dat ze van het fietsen genieten. Ze genieten van de buitenlucht en van de nabijheid van de natuur. Deze mensen vinden fietsen gezond. Enkelen geven aan dat je op de fiets nog kunt dagdromen in tegenstelling tot de auto. Voor de korte afstanden wordt de fiets als een flexibel vervoermiddel beschouwd. Het uiterlijk van de fiets vindt men over het algemeen niet belangrijk. Deze moet er echter wel netjes uitzien en degelijk zijn.

Er zijn ook mensen die niet of nauwelijks fietsen of de fiets enkel in de zomer voor een recreatief ritje gebruiken. Het lijkt alsof deze mensen genoemde ervaringen niet delen, maar wellicht omdat men deze ervaringen ook niet opdoet of omdat men fietsen lichamelijk wel erg inspannend vindt.

In gezinnen met jonge kinderen vinden ouders het belangrijk om de kinderen vroeg te leren fietsen zodat ze ook het verkeer leren kennen. Voor hen is belangrijk dat kinderen zich bewust worden van gevaarlijke en drukke verkeerssituaties en hoe hier mee om te gaan. Deze ouders willen een voorbeeldfunctie vervullen, vinden fietsen ook gezond voor hun kinderen en merken op dat ze het goed vinden dat kinderen wennen aan koude.

De oudere generaties, dat wil zeggen alleenstaanden, of gezinnen met kinderen in de middelbare-schooleeftijd, oudere of uitwonende kinderen, benadrukken

vooral de recreatieve waarde van fietsen en het feit dat fietsen gezond voor ze is. Ze maken vaker uitstapjes met de fiets.

Openbaar vervoer

Zoals al eerder geconstateerd in andere studies, blijkt ook in dit onderzoek weer dat het openbaar vervoer te kampen heeft met een imago probleem. Soms wordt er behoorlijk gespot met het openbaar vervoer. Vrijwel iedereen heeft er een slechte indruk van en weet wel aan een slechte ervaring te refereren. De bereidheid die veel mensen toch tonen om een keer van de bus of de trein gebruik te maken wordt meestal niet beloond met een prettige ervaring. Die enkele keer dat men het openbaar vervoer toch uitprobeert, gaat er vaak wat mis. De keuze om vanaf dat moment niet meer met het openbaar vervoer te reizen is dan snel gemaakt. Dit wordt overigens ook gevoed door het slechte nieuws in de media over de Nederlands Spoorwegen van het afgelopen jaar, aldus de burgers.

In de perceptie van een groot deel van de burgers is het openbaar vervoer duurder dan de auto, met name wanneer met meerdere personen, zoals het gezin, wordt gereisd. Bewust staat hier 'perceptie' omdat we de indruk hebben dat niet iedereen op de juiste wijze een vergelijking maakt van de autokosten en de kosten van het openbaar vervoer. In deze vergelijking houden zij namelijk geen rekening met de feitelijk hogere vaste autokosten. In de ogen van het merendeel van de burgers zijn de kosten van het openbaar vervoer veel zichtbaarder en meer voelbaar dan de autokosten. Bovendien wordt in de gesprekken regelmatig gezegd dat men niet graag afhankelijk is van het openbaar vervoer. Het kost veel tijd, bij vertragingen zijn de alternatieven meestal beperkt en de aansluitingen zijn slecht. Op de korte afstand is het openbaar vervoer meestal geen optie; er gaat geen bus naar de bestemming of er rijdt geen bus (in de avond of nacht). Dit maakt het openbaar vervoer in de ogen van veel burgers onbetrouwbaar. Andere negatieve klanken over het openbaar vervoer hangen samen met sociale onveiligheid die wordt ervaren: 's avonds in de bus of trein of op en rondom stations. Verder wordt de stank en tocht gehekeld en ook onverschilligheid van het personeel. Echter, deze negatieve perceptie van de bus geldt niet voor de zogenoemde Interliner; met name de snelle verbinding en het comfort in deze bus worden gewaardeerd. Ook de perceptie over het reizen met de trein is veel positiever. Vooral op grotere afstanden, als bijvoorbeeld met intercity's wordt gereisd. In de gesprekken kwam naar voren dat men het prettig vindt om in de trein rustig ontspannen een krant of boek te lezen of naar buiten te kijken. Ten slotte wijzen de bevindingen van het kwalitatieve onderzoek erop dat mensen die vaker van de bus of trein gebruikmaken ook positiever zijn over het product.

In de rest van dit hoofdstuk vervolgen we met een beschrijving van de belangrijkste argumenten en keuzeprocessen die een rol spelen bij vervoerswijzekeuzen op de korte rit. Deze bevindingen zijn geordend per verplaatsingsmotief.

6.2 Boodschappen doen

Boodschappen doen, doet vrijwel iedereen. En iedereen maakt daarvoor ook korte ritten. Voor het doen van de wekelijkse boodschappen, die vaak groot van omvang en hoeveelheid zijn, hebben de burgers de voorkeur voor de auto. Eén van hen formuleert het als volgt:

'Ik zou ook de fiets kunnen nemen, want het winkelcentrum is hier vlakbij (circa 1,5 kilometer) maar ik wil niet met de boodschappen leuren. Het voordeel van de auto is ook dat ik veel boodschappen tegelijk kan meenemen.'

Daarentegen pakt men de fiets voor een korte rit als de dagelijkse boodschappen, in kleinere hoeveelheden, gekocht moeten worden. Om voor het halen van de dagelijkse boodschappen op de korte rit de fiets te pakken, worden als argumenten genoemd (in willekeurige volgorde):

- de hoeveelheid boodschappen;
- de (gepercipieerde) snelheid;
- de rechtstreekse route (i.e. de afstand);
- de tijd;
- de mogelijkheid om precies vóór de deur van de winkel te kunnen komen;
- de beperkte parkeermogelijkheden en parkeerdrukke;
- het uitsparen van parkeerkosten;
- weersomstandigheden.

Wat de parkeerkosten betreft geven de burgers aan dat de fiets in hun ogen als voordeel heeft dat zij besparen op parkeerkosten voor de auto; de fiets heeft bovendien als voordeel dat zij niet hoeven te zoeken naar een parkeerplaats als zij boodschappen gaan doen.

'Mijn keuze hangt af van daar waar ik naartoe ga, het weer en de dingen die ik moet gaan halen. Als ik verder dan 7,5 kilometer moet rijden, dan neem ik altijd de auto. Maar ik ga niet met de auto de stad in omdat het daar zo lastig is met parkeren. Ik vind dat een ramp en een reden voor mij om niet met de auto maar juist met de fiets te gaan. Bovendien kan ik mijn fiets vlak voor de deur stallen, ik vermijd het autoparkeerprobleem en ik heb geen parkeerkosten.'

Wel blijken de onderzochte burgers meer bereid zijn om voor de wekelijkse boodschappen parkeergeld te betalen dan voor de dagelijkse boodschappen.⁵ Ondanks deze weloverwogen argumenten, vormen slechte weersomstandigheden vrijwel voor iedereen een reden om voor de dagelijkse boodschappen de auto te verkiezen boven de fiets. Dit wordt door het volgende citaat geïllustreerd.

'Ik maak voor korte afstanden altijd de bewuste afweging om de fiets te nemen. Soms neem ik dan toch op het laatste moment de auto. Dit heeft meestal te maken met slecht weer of beperkte tijd. Maar soms ben je met de fiets wel sneller dan met de auto en voor korte ritten neem ik dan toch vaker de fiets.'

Er is een kleine groep burgers die vrijwel altijd voor de auto kiest, of zij nu een korte rit maken voor de dagelijkse of voor de wekelijkse boodschappen. Deze keuze blijkt met name te zijn ingegeven door de (gepercipieerde) snelheid van de auto en het gemak dat de auto hen biedt, zoals blijkt het volgende citaat:

'Twee keer in de week doe ik vrij veel boodschappen in één keer. Vanwege de beperkte tijd die dan heb, neem ik dan toch de auto. Het is sneller en ik kan dus meer meenemen. Maar het is ook gemakkelijk, want de auto staat voor de deur en de fiets moet ik eerst uit de schuur halen.'

⁵ Overigens geeft men ook aan dat als de winkels op zeer korte afstand (i.e. enkele tientallen meters) van de woning zijn gelegen, men vaker gaat lopen om boodschappen te doen.

6.2.1 Gezinnen met thuiswonende kinderen

In gezinnen met kinderen is tijdgebrek vaak bepalend voor de vervoerswijzekeuze op de korte rit als zij boodschappen gaan doen. Zo willen ouders van jonge kinderen tot circa 12 jaar bijvoorbeeld graag op tijd terug zijn van de winkel om de kinderen, die uit school komen, op te kunnen vangen. In deze gezinnen wordt aangegeven dat men dagelijks een druk programma heeft waarbij diverse activiteiten elkaar opvolgen.

'Ik maak voor korte afstanden altijd de afweging om de fiets te nemen. Vooral de tijd die heb, is hierbij van belang. Ik moet me soms haasten om op tijd thuis te zijn voor de kinderen. Dat was de reden om de auto te nemen. Nu heb ik meer tijd en neem ik de fiets. Ik beschouw de auto echt als pure luxe.'

Soms is er sprake van feitelijk tijdgebrek: te weinig overbruggingstijd om op tijd van de ene naar de andere bestemming te gaan met de fiets.

'Het weer en de hoeveelheid spullen die ik mee moet nemen, zijn bepalend voor de keuze van de auto. Het komt bijna nooit voor dat ik het voornemen had om met de fiets te gaan en op het laatste moment toch voor de auto koos. Die keren dat dit voorkwam, was omdat het regende of door tijdgebrek.'

Maar het komt ook voor dat er sprake is van gepercipieerd tijdgebrek en dat mensen denken dat de fiets op deze korte ritten langzamer is dan de auto, terwijl in werkelijkheid de fiets in die situatie juist wel sneller is dan de auto. Vanwege deze opeenvolging van activiteiten, die meestal buitenshuis plaatshebben, en de beperkte tijd die aan elke activiteit wordt besteed, kiest men voor de auto. Dat dit niet alleen geldt voor het ritmotief 'boodschappen doen' maar ook voor andere ritmotieven, komt later in dit hoofdstuk aan de orde.

6.2.2 Gezinnen met uitwonende kinderen

De wat 'oudere' echtparen en alleenstaanden (de 'empty-nesters'), van circa 50 jaar en ouder, waarvan de kinderen al het huis uit zijn, hebben over het algemeen meer (vrije) tijd dan toen de kinderen nog klein waren en thuis woonden. Sommige van deze echtparen en alleenstaanden zijn gepensioneerd of werken nog maar een beperkt aantal dagen per week. Hierdoor hebben zij meer ruimte in hun dagelijkse en wekelijkse activiteitenpatronen en hun mobiliteit wordt veel minder bepaald door belemmeringen zoals het gebrek aan tijd of het slechte weer. Deze burgers geven aan dat zij door deze zogenoemde 'speelruimte' in feite op elk moment van de dag kunnen reizen; dat geldt voor korte, maar ook voor langere afstanden. De fiets is daarbij een favoriet vervoermiddel met name op de korte afstand. Zij geven aan dat zij voor het doen van de boodschappen dan ook bewust de drukke momenten van de dag, zoals de spits en het uitgaan van de scholen, mijden. Ook mijden zij de drukke winkeltijden heel bewust. Eén van deze 'ouderen' formuleert dit als volgt:

'Wij zijn allebei gepensioneerd. Onze beide kinderen zijn al jaren het huis uit en die hebben nu zelf ook kinderen. Vroeger had ik een antiekzaak, maar die heb ik nu verkocht. We gebruiken de auto weinig om boodschappen te doen, want het winkelcentrum is vlakbij (circa 3 kilometer van ons huis) en het gaat net zo makkelijk op de fiets, of ik wacht wel even als het regent. We worden niet beperkt door tijd, afspraken of andere verplichtingen; we kunnen doen wat we willen.'

Alleen wanneer ook zij veel spullen moeten vervoeren, dan kiezen ook de 'ouderen' voor de auto om boodschappen te doen, ongeacht de afstand.

6.2.3 Conclusie boodschappen doen

Boodschappen doen, dat doen we allemaal. En dat iedereen daarvoor korte ritten aflegt, is evident. Ook dit kwalitatieve deel van het onderzoek laat zien dat in feite iedere burger een soort gewoonte heeft ontwikkeld om voor de dagelijkse boodschappen de fiets te pakken (of te lopen) en voor de wekelijkse boodschappen de auto. Deze gewoonte is echter wel in oorsprong gebaseerd op argumenten in een bepaald keuzeprocess. Als we de resultaten uit de gesprekken over het maken van korte ritten voor het ritmotief 'boodschappen doen' in brede zin beschouwen, blijken daaruit een aantal hoofdlijnen. In de mobiliteitskeuze op de korte rit spelen, voor het ritmotief 'boodschappen doen', met name de volgende argumenten een centrale rol:

- de weersomstandigheden;
- de hoeveelheid die men moet vervoeren;
- de afstand(en) die men af moet leggen;
- de beschikbare tijd;
- de (gepercipieerde) snelheid van het vervoermiddel;
- de parkeermogelijkheden;
- de parkeerkosten.

Wij concluderen op basis van het kwalitatieve deel van de studie dat de eerste vier argumenten, alleen of in combinatie met elkaar, het meest bepalend zijn voor de keuze om met de fiets of met de auto boodschappen te gaan doen op de korte rit. Parkeerkosten en parkeermogelijkheden spelen hierin wel een rol, maar geven niet de doorslag in deze mobiliteitskeuze. Men is bereid voor het parkeren te betalen, maar dan ook alleen als het gaat om grote hoeveelheden boodschappen, of er wordt een uitwijkmogelijkheid gevonden bij een andere parkeerlocatie of een ander winkelcentrum. Maar dit laatste betreft natuurlijk een keuze die men al veel eerder heeft gemaakt. Men wisselt niet wekelijks van locatie om de wekelijkse of dagelijkse boodschappen te doen. De weersomstandigheden, de te vervoeren hoeveelheid en de afstand zijn veel meer bepalend dan de parkeerkosten. Als het regent pakt men de auto (dat is een keuze uit gemak), als het mooi weer is, geeft de hoeveelheid te vervoeren spullen de doorslag. Per definitie is het eigenlijk zo dat men voor de dagelijkse boodschappen altijd de fiets pakt en voor de wekelijkse boodschappen altijd de auto, ongeacht persoonskenmerken of de levensfase van een persoon. Zodra het echter slecht weer is, de te vervoeren hoeveelheid te groot of men heeft weinig tijd, wordt de auto aantrekkelijker op de korte rit dan de fiets. Dat dit niet alleen voor het doen van boodschappen geldt maar ook voor andere ritmotieven, blijkt verderop in dit hoofdstuk.

Ten slotte concluderen wij dat in de ogen van de huidige groep onderzochte mensen het openbaar vervoer, en dan met name de bus, niet wordt beschouwd als een goed alternatief voor het maken van een korte rit om boodschappen te gaan doen. Wat boodschappen doen betreft, wordt alleen een keuze gemaakt tussen auto enerzijds en fiets anderzijds; en voor mensen die heel dichtbij een winkelcentrum wonen (enkele tientallen meters), is lopen zelfs nog een beter alternatief dan de auto of de fiets.

6.3 Winkelen

Winkelen is in deze studie gedefinieerd als het doen van uitstapjes naar winkelcentra van grote(re) steden of (stads)kernen. In deze steden of kernen gaat men winkelen met als doel het kopen van kleding, cadeaus, specialiteiten of andere zaken waarvoor men een groter assortiment en winkelaanbod wenst

dan in de eigen woonplaats beschikbaar is. Voor het winkelen worden zowel korte als lange ritten afgelegd zowel met de auto, het openbaar vervoer als de fiets. De bevindingen van het kwalitatieve onderzoek lijken erop te duiden dat de mensen uit minder stedelijk gebied vaker voor het winkelen wat grotere afstanden afleggen dan 7,5 km. En dat de mensen uit de meer stedelijke gebieden winkelen op kortere afstand van de eigen woning of woonplaats.

'We hebben de auto voor de deur staan en rijden allebei. We gebruiken de auto vooral voor de wat langere afstanden. Om te gaan winkelen, of om naar vrienden en familie te gaan en voor de vakantie natuurlijk.'

Echter, in het algemeen geldt dat het merendeel van de mensen die hebben deelgenomen aan het kwalitatieve deel van de studie, de voorkeur heeft voor de auto wanneer zij gaan winkelen vanwege het gemak en comfort van de auto, de hoeveelheid te vervoeren mensen (!), de hoeveelheid en grootte van de aangeschafte spullen en de vrijheid in de vertrektijd.

Soms wordt de auto ook als voortransport gebruikt om naar het station of de opstaphalte te reizen en van daaruit op de trein of bus te stappen. Deze mensen leggen ook een korte rit af, maar dan als onderdeel van een zogenoemde ketenverplaatsing. In de gesprekken kwam bijvoorbeeld naar voren dat men de auto aan de rand van de stad parkeert om vervolgens het openbaar vervoer te nemen om het stadscentrum in te gaan. De belangrijkste overwegingen voor deze keuze zijn: het vermijden van files, parkeerproblemen en parkeerkosten op de plaats van bestemming.

'Ik reis ook wel eens met het openbaar vervoer als ik naar een andere stad ga om te winkelen. Meestal parkeer ik dan aan de rand van de stad en neem ik het openbaar vervoer de stad in.'

Overigens vormt het openbaar vervoer, in vergelijking met de auto of fiets, voor het merendeel van de onderzochte groep burgers geen alternatief als men gaat winkelen. Dan heeft de auto toch de voorkeur, of het nu gaat om de korte of de wat langere rit. Dit heeft niet alleen te maken met de eerder genoemde argumenten ten voordele van de auto, maar ook met een tweetal aspecten van het openbaar vervoer zelf. Enerzijds de gepercipieerde vervoerskosten van het openbaar vervoer, of liever gezegd de ervaren vervoerskosten, anderzijds het geboden comfort c.q. de service van het openbaar vervoer. Wat de kosten betreft, geven deze burgers aan dat zij het openbaar vervoer, met name de trein en de bus, als duur ervaren. Dat zij in deze vergelijking geen rekening houden met de feitelijk hogere vaste autokosten doet in het afwegingsproces van het merendeel van de burgers niet ter zake. Hij of zij 'ervaart' de kosten van het openbaar vervoer veel directer in zijn of haar portemonnee op het moment dat er kaartjes bij het loket worden gekocht. Toch zijn er ook burgers die feitelijk weten dat de auto duurder is om een dagje te gaan winkelen, maar die toch heel bewust voor de auto kiezen vanwege de vrijheid om de eigen tijd in kunnen delen, het comfort en het gemak dat de auto biedt, zoals door het volgende citaat wordt geïllustreerd.

'Als ik met het openbaar vervoer reis ben ik afhankelijk van tijden waarop ik naar huis kan. Als ik naar huis wil na een dagje winkelen, dan wil ik dat zelf bepalen. Als ik met ons tweeën naar Utrecht ga, dan ben ik wel meer geld kwijt met de auto, maar het is wel luxer. Ik kan het zelf bepalen. Het alternatief is dat ik eerst naar het station moet om dan de trein te nemen. Dit kost meer moeite. Nu stap ik in de auto en rij ik naar de plaats van bestemming.'

Naast de gepercipieerde kosten zijn een aantal andere kenmerken van het openbaar vervoer genoemd die het volgens de burgers minder aantrekkelijk maken om met het openbaar vervoer te reizen als men gaat winkelen en een korte rit aflegt. Dit betreft de afhankelijkheid van bepaalde tijdstippen waarop het openbaar vervoer vertrekt, in samenhang daarmee de beperkte frequentie, het wachten op slecht beschutte plekken, de slechte aansluitingen en het gebrek aan comfort in de bus door stank, nattigheid in de bus door regen en sneeuw, drukte, rijstijl van de chauffeurs (met name bus) en het gedrag van medepassagiers.

In dit onderzoek hebben we niet volledig 'hard' kunnen maken dat de mensen die geen of weinig gebruikmaken van het openbaar vervoer dat doen vanwege gebrek aan informatie. Zelfs uit de gesprekken met de mensen die heel af en toe met het openbaar vervoer reizen blijkt toch dat de mensen hun 'weg weten te vinden' naar routeplanners, kaartautomaten, opstaphaltes, stations en dergelijke. Onze veronderstelling is dat een aantal van deze gezinnen niet volledig op de hoogte is van reguliere openbaar-vervoeraanbiedingen bijvoorbeeld in de vorm van gezinskorting, of zich door hun gebrek aan ervaring met openbaar vervoer geremd voelen ermee te reizen. Aanwijzingen vinden we daarvoor in een aantal verschillende gesprekken. Zo bleek gebrek aan algemene openbaar-vervoerinformatie of beter gezegd een gebrek aan ervaring, routine of gewoonte bij het reizen met de trein. Het volgende citaat geeft dat aan:

'Laatst ben ik met de trein naar Schiphol geweest. Ik moest in Duivendrecht met de kinderen binnen 4 minuten overstappen. Rennen en vliegen, en zoeken; het was een ramp. Ik dacht, als ik in de auto had gezeten dan was ik er al geweest. Zo'n ritje moet ik eigenlijk als een uitje zien, maar ik kan mijn tijd wel beter gebruiken. Ervaring speelt natuurlijk ook wel mee. Ik ben niet gewend hoe het op het station gaat en ik weet niet altijd waar ik moet zijn.'

Een dergelijke 'slechte' ervaring met het openbaar vervoer kan 'hardnekkig' zijn en meespelen in de overweging om volgende keer voor de auto te kiezen en het openbaar vervoer niet meer als alternatief te beschouwen. In een ander gesprek werd verteld dat men de kosten voor het openbaar vervoer en de auto op de juiste manier vergeleek, maar in feite blijkt de kostenvergelijking die deze persoon maakt, 'scheef' te lopen. Het volgende citaat illustreert dit:

'Ik reis vrijwel niet met het openbaar vervoer, behalve wanneer ik naar Amsterdam moet. Het vinden van een parkeerplaats is daar lastig, er is erg veel verkeer en de parkeerkosten liggen hoog. Aan de andere kant is het openbaar vervoer ook duur, vooral als je met z'n tweeën reist. Ik neem dan toch de auto, omdat dit goedkoper is inclusief de parkeerkosten. Deze afweging maak ik regelmatig. Alleen als ik alleen reis loont het openbaar vervoer. Maar omdat ik meestal met mijn vrouw op pad ga, wordt het te duur.'

Dat deze redenering niet klopt, blijkt alleen al uit het feit dat deze persoon spreekt over duurder vervoer met z'n tweeën en in zijn afweging het besparen van de parkeerkosten niet meeneemt en ook geen rekening houdt met dalurenkorting of goedkopere dagkaarten voor meerdere personen.

De fiets daarentegen wordt door de onderzochte groep burgers soms als alternatief gebruikt voor de auto en het openbaar vervoer. Met name wanneer het gaat om een nabijgelegen winkelbestemming, wanneer de weersomstandigheden goed zijn en omdat fietsen gezonder wordt gevonden.

Ook de beperkte parkeermogelijkheden voor de auto en de parkeerkosten spelen in deze keuze voor de fiets wederom een rol.

6.3.1 Conclusie winkelen

Voor winkelen, om kleding en andere (leuke) spullen te kopen, worden korte en lange(re) ritten afgelegd. Het favoriete vervoermiddel is de auto en soms de auto in combinatie met het openbaar vervoer. De belangrijkste overwegingen om te kiezen voor de auto als men gaat winkelen en een korte rit af moet leggen, zijn:

- gemak en comfort van de auto;
- de hoeveelheid mensen en spullen die worden vervoerd;
- de vrijheid in tijd;
- de stedelijkheid van de woonplaats;
- parkeerproblemen op de plaats van bestemming;
- parkeerkosten;
- de ervaren vervoerkosten van het openbaar vervoer;
- andere kenmerken van het 'product' openbaar vervoer.

De fiets wordt met name gebruikt om te gaan winkelen wanneer de weersomstandigheden goed zijn en men bovendien op korte afstand wonen van de plek waar men wil gaan winkelen. De gezondheid van het fietsen, de parkeerproblemen van de auto en de parkeerkosten zijn ook allemaal genoemd als duidelijke overweging voor het nemen van de fiets op de korte rit.

6.4 Halen en brengen

Met het halen en brengen wordt niet alleen bedoeld op het naar school (of de crèche, oppas en dergelijke) brengen en van school halen van kinderen, maar ook op buitenschoolse en andere (hobby) activiteiten na schooltijd en in het weekend, zoals zwemles, pianoles, bezoek van vrienden en vriendinnen enzovoort. Deze buitenschoolse activiteiten zijn relatief beperkt als de kinderen nog klein zijn (tot 5 à 6 jaar), maar nemen per kind en per week toe als de kinderen ouder worden (vanaf 6 à 7 jaar). Oudere kinderen, ofwel jong volwassen die nog thuis wonen, zijn weliswaar veel zelfstandiger, maar worden ook regelmatig met de auto gehaald en gebracht.

6.4.1 School

Korte ritten, voor het naar school (of de crèche, oppas en dergelijke) brengen en van school halen van de kinderen, worden door de meeste ouders in dit onderzoek met de fiets afgelegd. De belangrijkste argumenten hiervoor zijn:

- de afstand tot de school;
- de gezondheid van de kinderen;
- het leren wennen aan het verkeer;
- de voorbeeldfunctie van ouders;
- de directheid van de fietsroute;
- de verkeersveiligheid van de fietsroute;
- de verkeersveiligheid rondom de school;
- de mogelijkheid om de fiets te stallen bij school;
- de mogelijkheid om de auto te parkeren bij school.

Uit de bevindingen van het kwalitatieve onderzoek blijkt de afstand tot de school de meest bepalende factor om de kinderen op de fiets naar en van school te brengen en te halen. De fiets is in dat geval snel en 'direct'. Vaak denken de ouders niet eens in afstanden, maar meer in aantallen minuten dat zij moeten fietsen; tussen 10 en 20 minuten fietsen wordt dan als kort

beschouwd en 'fietsbaar'. Daarna worden de gezondheid van de kinderen, het leren wennen aan het verkeer en de voorbeeldfunctie die de ouders willen geven, genoemd als bepalende redenen voor het met de fiets halen en brengen van en naar school. Het volgende citaat is daarvan een illustratie.

'We hebben één auto. Mijn man heeft de auto voor zijn werk nodig. Ik neem de fiets om naar mijn werk te gaan en de kinderen naar school te brengen. Door de week fiets ik met de kinderen van en naar school. Ik vind het beter voor de kinderen om te leren fietsen en het verkeer te leren kennen. Ook is het gezond. Als het noodweer is kan ik eventueel de auto van mijn schoonouders lenen. Heel af en toe neem ik het openbaar vervoer.'

De jongere kinderen (soms wel tot het tiende levensjaar) fietsen vaak nog onder begeleiding met de ouders. Vooral vanwege de verkeersveiligheid van de route of locaties op de schoolroute, of verkeersveiligheidsproblemen en parkeerproblemen rondom de school, zoals blijkt uit de volgende citaten.

'Ik zou mijn kinderen veel eerder naar school laten fietsen als het maar veiliger zou zijn. Ik breng mijn kinderen nog steeds naar school terwijl mijn dochter al 9,5 jaar oud is. Ik praat elke dag met mijn kinderen over verkeerssituaties. Of ze bijvoorbeeld voorrang hebben of niet.'

'Ik breng mijn kinderen juist met de fiets naar school omdat veel van de verkeersproblemen bij onze school juist worden juist veroorzaakt doordat ouders hun kinderen met de auto naar school brengen. Dit wordt algemeen erkend door de ouders en door onze school. Soms parkeren ouders midden op de weg of op een oversteekplaats. Dan wordt het verkeer al snel onoverzichtelijk.'

Deze ouders geven aan dat sommige scholen zich onder druk van de ouders (en soms ook door het voordoen van daadwerkelijke ongevallen) ervoor inzetten om de verkeersveiligheid rond de school te verbeteren. Bijvoorbeeld door het verbieden van het parkeren van auto's voor de deur van de school, door het invoeren van eenrichtingsverkeer of het aanbieden van kort en gratis parkeren op een nabijgelegen betaalde parkeerplaats tijdens bepaalde uren van de ochtend en de middag, als de school begint of uitgaat. Maar niet alle scholen nemen dit initiatief, en niet altijd blijkt het resultaat van de genomen acties. De volgende citaten zijn daarvan een illustratie.

'Ik breng mijn dochters van 11 en 9 jaar met de fiets naar school. De laatste tijd fietsen ze steeds meer zelfstandig. Voorheen ging ik mee vanwege de verkeersveiligheid en de drukte op straat. Vooral bij de school is het verkeer gevaarlijk omdat veel ouders met de auto komen. Er staan aan beide kanten auto's geparkeerd en de situatie is erg onoverzichtelijk. Het lijkt wel spitsuur bij school. Er zijn veel ouders die van dichtbij komen en toch de kinderen met de auto brengen. Aan de voorzijde van de school hebben ze nu een verkeersdrempel en oversteekplaats aangelegd. Aan de achterkant van de school niet. De school probeert het fietsgebruik te stimuleren door de ouders in schoolkrantjes op te roepen de fiets te nemen als ze uit de buurt komen.'

'Sinds kort mogen de auto's nog maar vanuit één richting naar school. De verkeerssituatie is hierdoor verbeterd. Tijdens een verbouwing van de school heeft de school een keer een autoloze schooldag georganiseerd. Maar dit heeft helaas een kortstondig effect op het autogebruik gehad.'

De zorg voor het milieu wordt ook als overweging genoemd om met de fiets te gaan, maar wel in veel mindere mate dan de hierboven genoemde argumenten. De kinderen zelf noemen het milieu wel als overweging om pertinent niet met de auto naar school te willen gaan.

Bij ouders die de kinderen voor de korte rit naar of van school toch met de auto brengen en halen spelen verkeersveiligheidsoverwegingen mee, terwijl zij liever zouden gaan fietsen. Dit dilemma wordt goed geïllustreerd door een ouder van drie kinderen:

'Ik vind het veiliger als ik met de kinderen de auto neem dan de fiets. Op de fiets moet ik echt heel goed op de kinderen letten en ben ik altijd blij als we weer thuis zijn. 's Ochtends breng ik mijn dochters van 11 en 9 altijd naar school op de fiets. Zij fietsen zelfstandig terug naar huis. Maar daar maak ik me wel eens zorgen over. Op weg naar school is er één gevaarlijke weg en daar moeten zij oversteken.'

In dit verband kwam in de gesprekken ook de vraag naar voren wat gemeenten doen om de verkeersveiligheid van de (school)routes te verbeteren. In sommige gemeenten wordt hieraan veel aandacht besteed door het aanleggen van vrijliggende fietspaden of, zoals we al eerder zagen, het aanleggen van bepaalde snelheidsremmende infrastructuur rondom scholen. Maar er zijn ook gemeenten die op dit punt in de ogen van de ouders van schoolgaande kinderen nog heel wat kunnen verbeteren. De volgende citaten geven hiervan een illustratie.

'De gemeente doet steeds meer voor de fiets. Dat heb ik wel gemerkt. Er zijn meer vrijliggende fietspaden. Dit vind ik een goede ontwikkeling. Ik vind het belangrijk voor de verkeersveiligheid van de fietser, temeer omdat automobilisten steeds nonchalanter worden.'

'De gemeente doet niets! De omstandigheden om kinderen zelfstandig te laten fietsen zijn slecht. Ze nemen geen snelheidsbeperkende maatregelen. Volgens mij worden de ouders die daarover klagen niet serieus genomen. De verkeersdrempels die er bij ons liggen, zijn niet veilig voor de fietsers en de auto's rijden er veel te hard overheen. En op school parkeren sommige ouders liever voor het hek dan op de parkeerplaatsen een paar meter verderop. Het lijkt wel of er iets ernstigs moet gebeuren voordat de gemeente actie onderneemt..'

Op de vraag wat de gemeente zou moeten doen om het voor fietsers in de gemeente aantrekkelijker te maken, komen veel ideeën naar voren, zoals: het versmallen van wegen om de snelheid van het autoverkeer omlaag te brengen, het aanleggen van verkeersdrempels die wél het juiste effect hebben, maatregelen die het voor auto's in bepaalde gebieden 'auto-onvriendelijker' maken. Op dit punt is er voor veel gemeenten nog veel 'te winnen', zo blijkt uit de gesprekken met de burgers.

Verder noemen de bevraagde ouders tijdgebrek als belangrijke reden om toch voor het naar school brengen en halen de auto te nemen. Bijvoorbeeld omdat zij voor of na het brengen en/of halen andere activiteiten hebben zoals werk, boodschappen of omdat zij meerdere kinderen van andere ouders moeten halen. Wat het laatste argument betreft, blijkt uit de gesprekken met de ouders dat gezinnen elkaar soms afwisselen in het halen en brengen van de kinderen van en naar school; ook dan wordt in de regel gekozen voor de auto. Dit vinden zij veiliger dan met z'n allen op de fiets in het verkeer. Bovendien heeft dit als voordeel dat de wekelijkse last van de ritten wordt verdeeld tussen de

gezinnen, aldus de ouders. Een bijkomend argument dat wordt genoemd, is dat de auto dan in ieder geval goed gevuld is.

Net als bij de andere verplaatsingsmotieven spelen weersomstandigheden ook een rol bij de keuze voor de auto om de kinderen naar school te brengen en te halen. De bevraagde ouders geven aan dat zij het onprettig vinden als hun kinderen doorweekt aankomen op school. Ook zeggen zij dat kinderen liever niet met regenpakken op school aankomen. Deze zijn namelijk niet 'cool' en bovendien erg onpraktisch in gebruik. Overigens zijn er ook kinderen die de auto zelf ook als prettig ervaren en dan vooral bij slechte weersomstandigheden. Tenslotte wordt in dit verband ook door ouders 'bekend' uit gemakzucht in deze situaties voor de auto te kiezen. Deze mensen wonen soms ook nabij de school en kiezen toch voor de auto puur vanwege het gemak dat de auto hen biedt. Geen gedoe om de kinderen op de fiets te krijgen, geen extra tijd waar zij rekening mee moeten houden; vlug de auto in en uit en weer doorrijden.

Fietsenstallingen

In verschillende gesprekken komt de kwantiteit en kwaliteit van de fietsenstallingen aan de orde. Soms zijn dit ouders van kinderen die weliswaar naar school fietsen, maar toch ook aangeven dat er geen stallingsvoorzieningen zijn bij school en dat zij dit vervelend vinden, zo blijkt uit het volgende citaat.

'Ik breng mijn zoon van 6 jaar met de fiets naar school. Hij kan nog niet alleen fietsen. Bovendien is een deel van het traject niet veilig te noemen. Ik kan het stuk ook lopen, maar mijn zoon fietst graag. Een nadeel is wel dat er geen stallingsvoorzieningen zijn bij school.'

Ook zijn er ouders die hun auto laten staan voor het naar school brengen van de kinderen, maar ze ook niet zelf laten fietsen vanwege de stallingsvoorzieningen, zoals blijkt uit de volgende tekst.

'Ik irriteer me mateloos aan het autoverkeer bij school. Ik laat me bij school niet zien met de auto. Mijn dochter gaat achter op de fiets, omdat zij haar fiets niet bij school kwijt kan.'

Ten slotte zien we ook dat de veiligheid van fietsenstallingen, niet zozeer in relatie tot kinderen en fietsenstallingen op scholen maar meer in het algemeen bij stationvoorzieningen, verbeterd zou kunnen worden. Eén van de burgers verwoordt dit als volgt:

'De fietsenstallingen bij het station zouden veiliger moeten zijn. Als ik me veiliger zou voelen op en bij het station dan zou ik misschien vaker van de trein gebruikmaken.'

6.4.2 Buitenschoolse activiteiten

Het verplaatsingsrepertoire rond het halen en brengen voor buitenschoolse activiteiten blijkt diffuser van aard. De mate waarin ouders hun kinderen met de auto of fiets halen en brengen van en naar andere activiteiten vertoont namelijk meer variatie dan het vervoer van en naar school. Het is ongeveer 'fifty-fifty': soms neemt men de fiets, in andere gevallen de auto. De belangrijkste argumenten die de bevraagde burgers noemen om met de auto te gaan voor buitenschoolse activiteiten, zijn:

- het gebrek aan tijd door opeenvolgende activiteiten;
- de weersomstandigheden;
- de verkeersveiligheid van fietsroutes en locaties op die route;

-
- de sociale veiligheid;
 - het samen reizen met kinderen van andere ouders.

Het gebrek aan tijd is soms meer een kwestie van ervaren tijdgebrek en gemakzucht, hetgeen we afleiden uit het feit dat de ouders zeggen het soms 'een gedoe' te vinden om alle kinderen op tijd op de fiets te krijgen. Voor anderen is het tijdgebrek het gevolg van opeenvolgende activiteiten die de ouders zelf zo kort op elkaar hebben gepland. In die zin is het ontstane tijdgebrek in feite het gevolg van een eigen, bewuste keuze. Eén van de ouders ervaart dat als volgt:

'Op woensdag haal ik de kinderen om 12.15 uur uit school met de auto. Om 13.00 uur gaan we thuis eten en dan breng ik mijn dochter met de auto naar balletles. Tegelijkertijd ga ik dan met mijn zoon (200 meter verderop) zwemmen. Maar dezelfde middag heeft mijn dochter om 15.15 uur muziekles en dan moet mijn zoon op tijd het zwembad uit. Ik vind het wel prettig dat deze activiteiten kort na elkaar plaats hebben, maar soms is het stressen en met de auto kan ik het net redden.'

Andere ouders, met name diegenen die kinderen hebben van uiteenlopende leeftijden waarvan de verschillende scholen dezelfde begintijden hebben, of ouders die gebonden zijn aan vaste werktijden en dat dienen te combineren met de begintijden van buitenschoolse en andere activiteiten van het gezin, hebben te maken met reëel tijdgebrek. Maar net als met het halen en brengen van en naar school speelt ook de verkeersveiligheid van de fietsroutes en locaties op die routes een belangrijke rol in de keuze voor de auto op de korte rit. Eén van de bevroegde ouders formuleert dat als volgt:

'Ik maak korte ritten om de kinderen naar sport te brengen en te halen. De reden hiervoor is de afstand en de verkeersonveilige situatie bij de brug. Een gedeelte van de route die we zouden moeten fietsen is echt onveilig. Aangezien ik vier kinderen meeneem, vind ik het onveilig om met de fiets te gaan, ondanks de afstand van circa 6 kilometer. Het is in dit geval de verkeersveiligheid die voor mij de keuze voor de auto bepaalt.'

In aanvulling op de verkeersveiligheid wordt bij het halen en brengen van de kinderen naar andere activiteiten dan school ook de sociale veiligheid als argument genoemd om de auto te nemen in plaats van de fiets. Uit het onderzoek blijkt dat het daarbij niet alleen gaat om ervaren gevoelens van onveiligheid bij de kinderen, maar soms ook bij de ouders (en dan met name bij de vrouwen). Dit probleem van sociale onveiligheid speelt vrijwel alleen bij korte ritten die 's avonds worden gemaakt.

'Vanavond moet ik in Den Bosch zijn. Met het openbaar vervoer neemt dit meer tijd in beslag. Ik zou eerder van huis moeten. Bovendien zou ik pas om 's avonds 1 uur op het station van Heerhugowaard zijn. Dit vind ik niet prettig.'

'Ik ga 's avonds met de auto. Ik fiets liever niet in het donker. Op korte afstanden, als ik nog even snel een boodschap moet halen, neem ik wel eerder de fiets. Ik voel me niet heel erg onveilig, maar het hangt ook van het tijdstip af. Als het heel laat is vermijd ik de fiets.'

De volgende citaten illustreren het gevoel van sociale onveiligheid in het verkeer in het algemeen.

's Avonds neem ik toch makkelijker de auto. Voor mijzelf maakt het mij meestal niet zoveel uit om 's avonds te fietsen. Voor mijn kinderen ligt dit anders. Ik heb liever niet dat mijn dochter van 11 's avonds met de fiets gaat. Mijn dochter is 's avonds een keer door een jongen geslagen.'

'Als ik 's avonds alleen wegga neem ik wel de fiets. Of het donker is maakt mij niet uit. Maar ik denk dat vrouwen 's avonds wel makkelijker de auto pakken. Ik vermijd het om in het donker te fietsen, vooral aan de buitenrand van de stad. Je kunt hier wel langs de huizen fietsen, maar bepaalde afgelegen gebieden kun je beter vermijden. Het is daar ook slecht verlicht.'

'Ook als ik ga sporten neem ik de fiets. Het is voor mij geen bezwaar om in het donker te fietsen, want het is van 19.00 tot 20.00 uur dus dat is geen probleem. Maar als het donker is zorg ik er wel voor dat ik langs verlichte wegen fiets. Als het slecht verlicht zou zijn dan zou ik wellicht met een vriendin samen fietsen.'

De meeste ouders laten hun kinderen 's avonds niet alleen op de fiets gaan. Dit is echter ook afhankelijk van de afstand en van de kwaliteit van de straatverlichting op weg naar de bestemming. Binnen de bebouwde kom en op korte afstand van de woning is het vertrouwen dat ouders hebben dat de kinderen ongeschonden thuiskomen groter. Jong volwassenen die nog thuis wonen worden om verschillende redenen ook vaker met de auto gehaald en gebracht. Dochters worden al snel in bescherming genomen en mogen 's avonds niet alleen met de fiets op pad. Het gaat dan voornamelijk over de buitengebieden of slecht verlichte wegen binnen de bebouwde kom die vermeden moeten worden. Jongens fietsen in die situatie met vrienden of vriendinnen. De jong volwassenen worden door de ouders ook vaak van en naar het station gehaald en gebracht (voor- en of natransport).

Het is van belang te noemen dat bij slechte weersomstandigheden ook de kinderen zelf graag met de auto worden gebracht en gehaald. Overigens is in veel gesprekken genoemd dat kinderen 's avonds met de auto worden gebracht en gehaald omdat zowel ouders als kinderen geen licht op de fiets hebben. In deze gevallen werd er blijk van gegeven dat het licht reeds langere tijd stuk was en dat er niets aan werd gedaan.

6.4.3 Conclusie halen en brengen

Terugkijkend op de bevindingen over het halen en brengen van kinderen op korte ritten concluderen we het volgende. Het belangrijkste argument om voor een korte rit de fiets te pakken om de kinderen te naar school te brengen en te halen, is de afstand tussen de woning en de school. Naarmate deze afstand korter is, of liever gezegd als het gaat om een rit die met de fiets in 10 à 20 minuten is af te leggen, dan gaan de kinderen met de fiets naar school. Hun ouders vinden het belangrijk dat zij naar school fietsen vanwege: de gezondheid, het leren wennen aan het verkeer, het stellen van een voorbeeld. In deze afweging wordt tevens de directheid en de verkeersveiligheid van de fietsroute meegenomen plus de (on)mogelijkheid om de auto te parkeren bij school. Deze ouders kiezen heel duidelijk voor de fiets ondanks de verkeersonveilige situaties rond de school en de beperkte stallingmogelijkheden voor de fiets. Als de kinderen zelf kunnen fietsen, neemt voor de ouders het belang van de verkeersveiligheidsaspecten in het afwegingsproces tussen de fiets en de auto toe. Jongere kinderen in de leeftijd tot zo'n 10 jaar worden namelijk op de fiets naar school nog begeleid door hun ouders. Kinderen ouder dan 10 jaar worden geacht zelfstandig met de fiets van en naar school te kunnen gaan. Zij zijn in staat de verkeersonveilige situaties onderweg zelf te

'managen'. De ouders die voor deze korte ritten de kinderen toch met de auto halen en brengen van en naar school doen dit vanwege: de ervaren verkeersveiligheid van de schoolroute, tijdgebrek (feitelijk en gepercipieerd), gebrek aan fietsenstallingen bij school, slechte weersomstandigheden en gemakzucht. Ook als het koud is, laat men de kinderen liever niet fietsen, bijvoorbeeld na het zwemmen, of als het vroeg donker is zoals in de winter.

Voor het maken van korte ritten voor het halen en brengen van de kinderen voor buitenschoolse activiteiten zijn er een aantal accentverschillen. Deze ritten leggen de ouders zowel met fiets als met de auto af. Net als bij de ritten naar school is dit afhankelijk van (feitelijk en gepercipieerd) tijdgebrek door opeenvolgende activiteiten, de weersomstandigheden en de verkeersveiligheid van fietsroutes en locaties op die route. Aanvullende argumenten zijn: het samen reizen met kinderen van andere ouders en de ervaren sociale veiligheid tijdens de avonduren. Gemakzucht speelt ook een rol gezien, het feit dat ouders makkelijk besluiten hun kinderen maar even met de auto te brengen voor activiteiten in de avond omdat het licht op de fiets kapot is.

Het openbaar vervoer wordt door de bevroegde groep burgers in geringe mate genoemd om kinderen te halen of te brengen; dat geldt zowel voor school als voor andere activiteiten.

6.5 Sociaal-recreatief, sport en uitgaan

In het kwalitatieve deel van het onderzoek is ook met de burgers gesproken over de mate waarin zij korte ritten maken voor sociaal-recreatieve activiteiten, om te gaan sporten en om uit te gaan. Het ging hier om activiteiten als wandelen, fietsen, toeren, uitgaan, theater- en bioscoopbezoek, stedenbezoek of andere hobby's buitenshuis. Uit de gesprekken blijkt dat veel van deze activiteiten in de avonduren plaatshebben. Om deze reden kiezen de mensen in de winter vaak voor de auto, het openbaar vervoer of men probeert voor het donker weer terug te zijn. Met name in de minder stedelijke gebieden vindt men het onprettig om 's avonds door de buitengebieden te fietsen. Het is onprettig in het donker, te koud of men voelt zich niet veilig. Met name de wat oudere mensen van boven de 60 jaar ervaren dit onveiligheidsgevoel. In de zomer is het langer licht en pakt men voor deze korte ritten vaker de fiets. Ook als men een borrel wil drinken of de afstand tot plaats van bestemming is kort (circa 5 km).

'Ik gebruik de fiets meestal om te gaan musiceren bij mijn vriend, 5 kilometer verderop. Als ik in de buurt moet zijn neem ik de fiets tenzij ik zware spullen mee moet nemen of als het heel slecht weer is. Ik fiets meestal niet als het donker is.'

'Voor familiebezoek in de buurt neem ik de fiets. Bij slecht weer neem ik de Hopper of een ander biedt aan mij met de auto te brengen en te halen. Als ik met de fiets ga, ben ik voor het donker weer terug.'

Met name vrouwen pakken 's avonds sneller de auto voor activiteiten buitenshuis. Of zij fietsen samen met andere vrouwen om te gaan sporten, vanwege de sociale veiligheid, of er wordt gecarpoold. Het is meestal geen probleem om 's avonds een parkeerplaats te vinden. Voor uitwedstrijden in het weekend worden grotere afstanden afgelegd. Carpoolen is in dat geval een bekend fenomeen.

Wat jong volwassen betreft, blijkt uit de gesprekken dat zij voor uitgaansactiviteiten het vervoer onderling tussen vrienden regelen. Soms fietsen

ze met elkaar mee of iemand is de 'Bob' en rijdt de auto. Het openbaar vervoer (bus en discobus) is bij hen niet populair vanwege de sociale veiligheid of omdat er geen nachtvervoer is.

'Als we uitgaan nemen we de auto. Meestal is er ook een 'Bob'. We hebben ook wel eens van een discobus gebruikgemaakt. Dat was leuk, maar niet heus: vechtpartijen in de bus en politiebegeleiding.'

Bij uitgaan, theater- en bioscoopbezoek wordt zowel voor de auto als voor de fiets gekozen. Als het dichtbij is, is het gemakkelijk om de fiets te nemen. Mannen die het voornemen hebben het café te bezoeken, om bijvoorbeeld te biljarten en te drinken, nemen eerder de fiets. Voor de auto wordt gekozen vanwege slechte weersomstandigheden en omdat men netjes op de plaats van bestemming aan wil komen, of omdat er gratis of goed (bijvoorbeeld nabij het theater) onder het gebouw kan worden geparkeerd. De auto wordt derhalve ook uit gemak genomen⁶.

Voor stedenbezoek worden meestal grotere afstanden afgelegd. Ook als men zich voorneemt om te gaan wandelen wordt vaak eerst de auto genomen om op de plaats van de bestemming te komen.

Mensen die in de vrije tijd fietsen leggen daarbij meestal meer dan 15 kilometer af. Er wordt veel in voor de ontspanning gefietst door oudere alleenstaanden en echtparen waarvan de kinderen reeds uit huis zijn (de 'empty-nesters'). Zij hebben meer vrije tijd te besteden, omdat nog maar in deeltijd wordt gewerkt of omdat men vervroegd is uitgetreden. De indruk bestaat dat zij eerder geneigd zijn om te lopen of te fietsen op korte afstanden. Ze mijden bewust de drukke momenten van de dag zoals de spits en als de scholen uitlopen. Ook worden drukke winkeltijden gemeden. Opvallend is daarbij dat deze oudere generatie de fiets vooral vanwege de gezondheid én met name ook vanwege het recreatieve gebruik waardeert. Hierbij geldt dat tijdgebrek bij deze groep mensen niet of nauwelijks een rol speelt. Deze groep mensen neemt ook nog wel eens de auto om te gaan toeren om daarbij van de hoofdroutes af te gaan. In dat geval kunnen ze ook daadwerkelijk van het comfort van de auto genieten.

6.5.1 Conclusie sociaal-recreatief, sport en uitgaan

Korte ritten die worden gemaakt voor sociaal-recreatieve activiteiten, om te gaan sporten of uit te gaan, vinden vooral 's avonds plaats. Daarom kiezen veel mensen in de winter vaak voor de auto of het openbaar vervoer. Of men probeert voor het donker weer thuis te zijn. De achterliggende reden is een gevoel van sociale onveiligheid in het donker. Dit wordt met name zo ervaren in de minder stedelijke gebieden, bij vrouwen en bij de wat oudere mensen van boven de 60 jaar. 's Zomers is dat anders, dan pakt men voor deze korte ritten vaker de fiets. Jong volwassen regelen het vervoer vaak onderling tussen vrienden als zij uitgaan. Soms fietsen ze met elkaar mee of iemand is de 'BOB' en rijdt de auto. Het openbaar vervoer (bus en discobus) is bij hen niet populair vanwege de sociale veiligheid of omdat er geen nachtvervoer is. Bij uitgaan, theater- en bioscoopbezoek wordt zowel voor de auto als voor de fiets gekozen. Als het dichtbij is, is het gemakkelijk om de fiets te nemen. Mannen die het voornemen hebben het café te bezoeken, nemen eerder de fiets. Voor de auto wordt dan gekozen vanwege slechte weersomstandigheden, omdat

⁶ De taxi wordt als vervoerswijzekeuze op de korte rit, wanneer men uitgaat, niet genoemd. Mogelijkerwijs hangt dit samen met de samenstelling van de steekproef. Daarin zijn minder mensen opgenomen uit de stedelijke gebieden van het westen van het land. De veronderstelling is dat in die gebieden vaker gebruik wordt gemaakt van de taxi in combinatie met het openbaar vervoer als men uitgaat en de auto laat staan.

men netjes op de plaats van bestemming aan wil komen of vanwege de goede parkeermogelijkheden.

6.6 Woon-werk

Korte ritten die worden gemaakt om naar het werk te gaan zijn verhoudingsgewijs minder vaak dan de voorgaande ritmotieven aan de orde gekomen. Voor het merendeel van de bevroegde mensen bleek de woon-werkafstand groter dan 15 kilometer. In de gesprekken bleek dat de mensen die dichtbij hun werk woonden, ook vaker gebruik van de fiets maakten. Het belangrijkste argument hiervoor is inderdaad de korte, fietsbare afstand tussen woning en werk en hiermee ook de snelheid in vergelijking met de auto. Maar onder de invloed van slechte weersomstandigheden wordt vaak de fiets vervuild voor de auto. Ook bij het maken van een 'ketenverplaatsing', bijvoorbeeld het halen en brengen van kinderen in combinatie met een rit naar het werk, wordt gekozen voor de auto. De afstand tussen huis en school (of crèche, oppas) betreft veelal de korte rit; de afstand die daarna wordt afgelegd, naar het werk, betreft juist geen korte rit.

Soms is het niet nodig om de auto te nemen, omdat de afstand van school naar het werk ook eenvoudig met de fiets kan worden overbrugd. In dat geval wordt echter aangegeven dat men het belangrijk vindt om weer op tijd terug te zijn om de kinderen van school of thuis te kunnen opvangen. De korte tijdsperiode van voornamelijk het werk naar school of thuis maakt voor hen de keuze voor de auto duidelijk.

'Mijn werk is vlakbij ons huis. Maar ik neem dan de auto omdat ik op tijd voor de kinderen thuis wil zijn als zij uit school komen. Als ik genoeg tijd zou hebben, zou ik liever met de fiets gaan.'

Uit de gesprekken met de bevroegde personen bleek verder dat het openbaar vervoer als onaantrekkelijk wordt beschouwd om de korte rit naar het werk te maken. De belangrijkste argumenten daarvoor zijn:

- ontbreken van directe verbindingen;
- geen openbaar-vervoerverbinding (met name in de buitengebieden);
- de afhankelijkheid van het vervoer;
- de wachttijden (met name in de avonden en in de minder stedelijke gebieden).

Mogelijkerwijs hangen deze argumenten samen met de samenstelling van de steekproef. Daarin zijn naar verhouding minder mensen vertegenwoordigd uit de stedelijke gebieden in het westen van het land.

Een bijkomend argument, voor de mensen uit dit onderzoek, om niet voor het openbaar vervoer te kiezen, is dat de rijtijden van bijvoorbeeld de bus niet aansluiten op de tijdstippen dat de kinderen uit school komen of niet op de werktijden zijn afgestemd.

'Ik zou best met het openbaar vervoer naar mijn werk willen gaan in plaats van met de auto. Maar dan moet er wel een directe openbaar-vervoerverbinding zijn. Dan wil ik het wel overwegen.'

Ook zien we dat, zoals al eerder aan de orde is geweest, een slechte ervaring met het openbaar vervoer hardnekkig kan zijn, met name in de minder stedelijke gebieden. Deze mensen hebben de neiging weer 'terug te vallen' op de auto. Ook blijkt dat voor mensen die 's avonds of op onregelmatige tijden

werken (bijvoorbeeld in ploegendienst) het openbaar vervoer geen optie is. Bij vrouwen die 's avonds werken speelt ook de sociale veiligheid een belangrijke rol in de afweging om voor de auto te kiezen. Wegen die slecht zijn verlicht of buitengebieden die 'unheimisch' aandoen nopen tot de keuze voor de auto.

'Ik werk 's avonds en ik neem de auto. De fiets is voor mij geen optie omdat ik langs een eng stuk zonder verlichting door de polder moet fietsen. Vanuit het bedrijf rijdt ook een taxibusje, maar dat gebruik ik niet omdat ik op de terugweg vaak op de taxi moet wachten. Ik kan ook met de bus, maar dan moet ik een behoorlijk stuk lopen.'

Ten slotte blijkt uit de gesprekken dat de werkgevers vaker vergoedingen verstrekken om het fietsen te stimuleren. Daarbij werd door meerdere mensen echter opgemerkt dat zij deze mogelijkheid hebben aangegrepen om een nieuwe fiets aan te schaffen, maar niet om nu perse meer te gaan fietsen. Onze indruk is dat dit met name het geval is in de minder stedelijke gebieden waar het in de ogen van deze werkenden minder loont om met de fiets naar het werk te gaan als de afstand tussen het werk en thuis groter is. Overigens is in geen enkel gesprek naar voren gekomen dat op het werk onvoldoende parkeerplaatsen voorhanden zouden zijn. Ook daarvan veronderstellen we dat dit samenhangt met de stedelijkheid van een gebied en de schaarste van parkeerplaatsen die toeneemt met de stedelijkheidsgraad van gebieden.

6.6.1 Conclusie woon-werk

Voor korte ritten die worden afgelegd om naar het werk te gaan, pakken de meeste mensen de fiets. Dit doen zij met name vanwege deze korte, fietsbare afstand, maar ook omdat voor hen de fiets feitelijk sneller is dan de auto dan wel als sneller wordt ervaren. Men hoeft minder te wachten bij stoplichten, de route is directer en men verliest geen tijd aan het zoeken van een parkeerplaats. Alleen als het slecht weer is of als zij twee (of meer) opeenvolgende ritten moeten maken waarvoor zij de auto nodig hebben, wordt voor de auto gekozen. Het openbaar vervoer is voor het merendeel van deze mensen geen aantrekkelijk alternatief om een korte rit naar het werk te maken. De belangrijkste argumenten daarvoor zijn: het ontbreken van directe verbindingen, geen openbaar-vervoerbinding, de afhankelijkheid van het vervoer, de wacht- en rijtijden. Onze verwachting is dat dit resultaat samenhangt met de stedelijkheid van het gebied waarin de persoon woont. Dit baseren wij op de samenstelling van de steekproef van het kwalitatieve onderzoek. Zoals in hoofdstuk 5 werd genoemd, zijn daarin naar verhouding minder mensen uit de stedelijke gebieden in het westen vertegenwoordigd. De stedelijke agglomeraties in het westen van het land hebben over het algemeen een groter en dichter netwerk van verschillende openbaar-vervoervoorzieningen. Mogelijkerwijs vinden we daarom in dit deel van het onderzoek een onderschatting van het gebruik van het openbaar vervoer voor de korte ritten die voor woon-werkverplaatsingen worden gemaakt.

7 Conclusies en aanbevelingen kwalitatief onderzoek

In dit hoofdstuk kijken we, in beknopte zin, terug op de resultaten van het kwalitatieve onderzoek. Tevens geven we in dit hoofdstuk een doorkijk naar de volgende fase van het totale onderzoek, namelijk fase 3, waarin het kwantitatieve onderzoek plaats gaat vinden.

7.1 Afwegingsprocessen en argumenten

Een van de centrale bevindingen uit het kwalitatieve onderzoek is dat iedereen wel eens een korte rit maakt en dat iedereen dat ook doet voor verschillende ritmotieven. Er zijn geen groepen of segmenten van burgers aangetroffen in dit onderzoek die alleen voor één ritmotief korte ritten maken en nooit voor een ander ritmotief. Ook zijn er geen groepen van burgers gevonden die alleen maar korte ritten maken en zich nooit over langere afstanden verplaatsen. Iedereen legt korte afstanden af, om diverse maar vaak ook zeer eensluidende argumenten en motieven⁷.

Op de hoofdvragen van het onderzoek, namelijk waarom iemand voor de ene korte rit voor de auto kiest en een andere keer voor dezelfde rit de fiets prefereert en welke argumenten daarbij worden gehanteerd, geeft het kwalitatieve onderzoek de volgende antwoorden:

Boodschappen doen/winkelen

- Korte ritten voor de dagelijkse boodschappen worden met de fiets gemaakt. De voornaamste argumenten voor deze keuze zijn: de geringe hoeveelheid, de snelheid, de afstand, de tijd, de mogelijkheid voor de deur van de winkel te komen, het omzeilen van parkeerproblemen en het uitsparen van parkeerkosten. Als een korte rit voor de dagelijkse boodschappen toch met de auto wordt gemaakt, heeft dat als belangrijkste reden: de weersomstandigheden zijn slecht, de te vervoeren hoeveelheid is te groot of er is weinig tijd.
- Korte ritten voor de wekelijkse boodschappen worden met de auto gedaan. De voornaamste argumenten voor deze keuze zijn: de omvang en de hoeveelheid van de boodschappen.
- 'Empty-nesters', de oudere echtparen en alleenstaanden van circa 50 jaar en ouders met uitwonende kinderen, wijken in dit argumentatieproces niet veel af. Belangrijkste verschil is ten opzichte van jongere mensen dat zij door hun grotere ruimte in hun activiteitenpatroon, aanmerkelijk minder worden beperkt door tijdgebrek in hun vervoerswijzekeuzen op de korte rit.
- Voor gezinnen met jonge kinderen is tijdgebrek een aanvullend argument om voor de korte rit die wordt gemaakt voor beide typen boodschappen de auto te pakken.
- Het openbaar vervoer is voor het doen van boodschappen geen alternatief als daarvoor een korte rit wordt afgelegd.
- Om te gaan winkelen worden zowel korte als lange ritten afgelegd met de auto, het openbaar vervoer of de fiets.

⁷ In hoeverre dit beeld wordt beïnvloed door achtergrondkenmerken van de ondervraagde burgers, zoals bijvoorbeeld sociale klasse, zal blijken uit het kwantitatieve onderzoek.

-
- In minder stedelijke gebieden worden voor het winkelen langere afstanden afgelegd met de auto.
 - Voor het maken van een korte rit met de auto wanneer men gaat winkelen, geeft men in hoofdzaak de volgende argumenten: gemak en comfort, de hoeveelheid te vervoeren spullen en personen, de vrijheid in de vertrektijd, de stedelijkheid van de woonplaats, parkeerproblemen en parkeerkosten.
 - Om te gaan winkelen worden ook korte ritten afgelegd met de auto als onderdeel van een ketenverplaatsing die wordt vervolgd met het openbaar vervoer.
 - Het openbaar vervoer vormt voor het merendeel van de ritten die men maakt als men gaat winkelen geen alternatief. Argumenten hiervoor zijn: de (gepercipieerde) kosten van het openbaar vervoer in vergelijking met de kosten van de auto, en het geboden comfort en de service van het openbaar vervoer.

Kinderen halen en brengen

- Korte ritten om de kinderen van en naar school (en crèche, oppas) te halen en te brengen, worden afgelegd met de fiets. Argumenten daarvoor zijn: de afstand tot de school, de gezondheid van de kinderen, het leren wennen aan het verkeer, de directheid van de fietsroute, de verkeersveiligheid van de fietsroute, de stallingsmogelijkheden voor de fiets en de parkeermogelijkheden voor de auto.
- Korte ritten die worden gemaakt voor het halen en brengen van en naar buitenschoolse activiteiten worden zowel met de auto als met de fiets gemaakt. Voor de auto hanteren mensen die volgende argumenten: tijdgebrek, weersomstandigheden, verkeersveiligheid van fietsroutes, sociale veiligheid 's avonds en het samen reizen met kinderen van andere ouders.
- Het openbaar vervoer is voor de bevraagde groep geen alternatief om een korte rit af te leggen voor het halen en brengen van kinderen voor buitenschoolse activiteiten. Oudere kinderen (middelbare-schoolleeftijd) gaan zelf vaak met het openbaar vervoer naar school.

Sociaal-recreatieve activiteiten

- Korte ritten voor sociaal-recreatieve activiteiten, sport en uitgaan, vinden vooral 's avonds plaats. Om deze reden kiezen de meeste mensen voor dergelijke korte ritten de auto of het openbaar vervoer. Met name in de winter als de weersomstandigheden slechter zijn. Vrouwen en wat oudere mensen kiezen voor korte ritten met ritmotief sociaal-recreatief vaker voor de auto. Deze keuze heeft met name te maken met gevoelens van sociale onveiligheid.

Woon-werk verkeer

- Korte ritten voor het woon-werkverkeer worden veelal met de fiets afgelegd. Het belangrijkste argument voor de mensen die tot deze keuze komen, is inderdaad de korte afstand tussen woning en werk en de snelheid van de fiets ten opzichte van de auto.
- Voor korte ritten die voor het woon-werkverkeer met de auto worden afgelegd, hebben mensen als argument slechte weersomstandigheden en het maken van een ketenverplaatsing, bijvoorbeeld het halen en brengen van de kinderen in combinatie met een rit naar het werk.
- Het openbaar vervoer is voor het merendeel van de mensen die aan het voorliggende kwalitatieve deel hebben meegedaan geen aantrekkelijk alternatief om een korte rit naar het werk te maken. De belangrijkste argumenten daarvoor zijn: het ontbreken van directe verbindingen, geen

openbaar-vervoerverbinding, de afhankelijkheid van het vervoer, de wacht- en rijtijden. De verwachting is dat dit resultaat samenhangt met stedelijkheid van het gebied waarin de persoon woont. Deze verwachting is gebaseerd op de samenstelling van de steekproef van het kwalitatieve onderzoek, waarin naar verhouding minder mensen uit deze stedelijke gebieden in het westen afkomstig zijn. De stedelijke agglomeraties in het westen van het land hebben over het algemeen een groter en dichter netwerk van verschillende openbaar-vervoervoorzieningen. Mogelijkerwijs vinden we daarom in dit deel van het onderzoek een onderschatting van het gebruik van het openbaar vervoer voor de korte ritten die voor woon-werkverplaatsingen worden gemaakt.

7.2 Doorkijk naar decentraal beleid

Op basis van de resultaten van het kwalitatieve onderzoek doen we in deze paragraaf een voorzet voor de formulering van een aantal concrete handvatten voor gemeenten en andere decentrale (overheids)partijen. Heel duidelijk is gebleken in de gesprekken met de burgers dat er veel kansen liggen voor de decentrale partijen om het korte rittenbeleid (beter) vorm te kunnen geven. De volgende ideeën dienen tevens als discussiepunt waarover in fase 4 van het onderzoek nader met de decentrale partijen wordt doorgepraat.

7.2.1 Tijdgebrek

In veel van de gevoerde gesprekken komt het gebrek aan tijd telkens weer naar voren.

Ludiek punt om hierbij te noemen, is dat de door ons benaderde mensen bij crèches en scholen in Den Haag, die hun kinderen ophaalden of brachten, geen minuutje de tijd hadden om ook maar even iemand aan te horen die iets wilde vragen. 'Te druk', was het antwoord of 'geen tijd'. Zoals bekend, we hebben het met z'n allen veel te druk en onze kinderen klaarblijkelijk ook al.

In dit onderzoek beantwoorden we niet de vraag of er nu werkelijk sprake is van een probleem. Maar we zien wel dat veel mensen die tijdgebrek ervaren daar ook zelf verantwoordelijk voor zijn. Gewoonweg door het te kort op elkaar plannen van teveel activiteiten. Ook zijn er mensen die wel feitelijk tijdgebrek hebben doordat zij aan school en werktijden zijn gebonden die kort op elkaar volgen. Dat maakt het wel eens lastig alle activiteiten goed te plannen.

Nu is de vraag: Wat kunnen decentrale partijen doen om het gebrek aan tijd zelf in de hand te houden? Voor een groot deel, zoals blijkt uit het voorgaande, is dat ook de verantwoordelijkheid en het gevolg van keuzen van de mensen zelf. Plan minder activiteiten in het algemeen en minder activiteiten per dag met meer tijd ertussen. Ook is het verstandig het fietsen op zichzelf te beschouwen als een gezonde bezigheid. Gewoon lekker buiten spelen is ook een hele gezonde buitenschoolse activiteit! Aan de andere kant, en dat zien we ook terug in de huidige campagne met als slogan 'Kinderen hebben het druk; van wie zouden ze dat nou hebben?', probeert de overheid nu al via de media de keuzen van de ouders op dit punt te beïnvloeden. Dergelijke acties zijn natuurlijk altijd ondersteunend. Maar decentrale overheden kunnen meer doen. In de gesprekken met ouders van kinderen bleek bijvoorbeeld dat met scholen niet te praten viel over de openingstijden van de school of opvang van de kinderen voor schooltijd. Een ouder van twee kinderen met verschillende leeftijden, die op verschillende scholen zitten en die iedere dag op dezelfde tijd op school moeten zijn, koos als vanzelfsprekend voor de auto omdat anders

altijd een van beide kinderen te laat op school zou komen. Het eerste kind iets eerder op school laten komen, was geen alternatief, omdat er geen opvang beschikbaar was. Ons inziens liggen hier kansen voor gemeenten om de oplossing van dit en vergelijkbare problemen te faciliteren.

7.2.2 Verkeer en ruimtelijke inrichting

Een van de opvallende zaken in dit deel van het onderzoek is dat verkeersveiligheid veel vaker door burgers werd genoemd als problematisch dan bereikbaarheid. Het gaat dan met name om verkeersveiligheid van fietsroutes en bepaalde locaties op deze routes. Ouders nemen de verkeersveiligheid van fietsroutes van hun kinderen heel duidelijk mee in de afweging voor de auto of voor de fiets. Op dit punt liggen ons inziens kansen voor gemeenten. Uit veel gesprekken blijkt dat gemeenten op dit punt heel actief beleid voeren, maar er zijn ook gemeenten die voor de fietsers in het algemeen en het fietsende kind in het bijzonder nog 'winsten' kunnen behalen met name voor de afdelingen verkeer en ruimtelijke inrichting. We noemen een aantal kansen:

In de eerste plaats kunnen schoolroutes vaak veel verkeersveiliger worden door het aanleggen van vrijliggende fietspaden, het verbeteren van een oversteekplaats of het aanleggen van een fietstunnel. Deze veranderingen leiden ertoe dat ouders hun keuze voor de auto heroverwegen, of de kinderen eerder (en met een gerust hart) op de fiets naar school laten gaan. In een paar gesprekken met deze ouders lagen de 'pijnpunten' van de schoolroutes zo op tafel. Elke gemeente die goed weet te luisteren naar deze burgers, weet zo heel concreet waar de verkeersveiligheid verbeterd kan worden. Nu kunnen schoolroutes per seizoen verschillen door demografische en ruimtelijke veranderingen. Het is daarom heel belangrijk voor de veiligheid van de fietsroutes dat de gemeente zich steeds op de hoogte stelt van de meest gebruikte fietsroutes van scholieren en de veiligheid van die route voor schoolgaande kinderen.

In de tweede plaats liggen er kansen voor de ruimtelijk inrichting wat het locatieniveau betreft. In het kwalitatieve onderzoek is gebleken dat de afstand tot de school in grote mate het vervoer op de fiets bepaalt. Met andere woorden, als hiermee in ruimtelijke plannen voor woonwijken en scholen van tevoren beter en eerder rekening wordt gehouden, uit zich dat door de ligging van scholen (en crèches) op een goede fietsafstand van elkaar. Op deze manier worden mensen met schoolgaande kinderen door de ruimtelijke ligging van hun huis en de school 'gedwongen' om een keuze te maken voor de fiets. Aangezien de kinderen een aantal jaren achtereen naar dezelfde school gaan, wordt met deze ruimtelijke inrichting een keuze voor de fiets op de wat langere termijn beïnvloed. Voor het vroegtijdig wennen aan het verkeer en aan de fiets is dit alleen maar gunstig.

In de derde plaats liggen er kansen op het terrein van de inrichting van schoolterreinen zelf en de omliggende omgeving. Niet elke school is voorzien van goede en voldoende fietsenstallingen voor de kinderen. Op deze manier worden de kinderen die op de fiets naar school gaan in feite weer ontmoedigd. Ook wat parkeermogelijkheden betreft voor ouders die hun kinderen halen en brengen met de auto. Weliswaar dienen ter bevordering van het fietsen met name de voorzieningen en maatregelen voor dit vervoermiddel centraal te staan. Maar anderzijds dienen scholen ook niet volledig onbereikbaar te zijn voor het autoverkeer. Om die reden dient het beleid mede aandacht te hebben voor het aanleggen van beperkte, en op enige afstand gelegen

parkeervoorzieningen om de verkeersveiligheid rondom scholen en crèches ook te verbeteren.

Ten vierde zien wij mogelijkheden om kinderen via de scholen al op jonge leeftijd bewust te maken van de voordelen van het fietsen voor de gezondheid en het milieu. In het onderzoek is gebleken dat met name het laatste onderwerp kinderen zeer aanspreekt.

7.2.3 Imago openbaar vervoer

Er is al veel geschreven en gezegd over het imago van het openbaar vervoer, en dan met name de bus en de trein. Ook in dit onderzoek komt dat negatieve imago weer naar voren. Voor sommige trajecten en modaliteiten zal de kritiek helemaal niet opgaan en aan de andere kant zijn we ook allemaal uit eigen ervaring bekend met dit fenomeen. Openbaar-vervoerbedrijven steken veel tijd en geld in reclame en andere activiteiten om dit negatieve imago weg te werken. Maar het is de vraag of deze activiteiten het beoogde effect sorteren als aan de echte 'kwalen' in het openbaar vervoer niets wordt gedaan. Een imago kan uiteindelijk alleen maar worden veranderd door concrete daden die worden gezien. Ons inziens geeft het voorliggende onderzoek aan dat decentrale overheidspartijen en openbaar-vervoerbedrijven veel meer kunnen doen dan nu en daadwerkelijk het openbaar vervoer aantrekkelijker kunnen maken. Heel duidelijk kwam de kritiek naar voren op de snelheid en de aansluitingen van het openbaar vervoer. Dit verklaart ook precies waarom men over de Interliner zo positief is. Dit type busvervoer is snel en heeft nauwelijks te maken met aansluitingen omdat het over lange afstanden rijdt. Op iets kortere trajecten wordt ook kritiek geuit op de aansluitingen, maar ook op de betrouwbaarheid van de reistijden. Met aansluitingen bedoelt men niet alleen de aansluitingen op andere modaliteiten, maar ook die op werktijden van bedrijven. Het is ons inziens verstandig als decentrale partijen deze kans oppakken en gerichte rijtijdenanalyses uitvoeren op trajecten waar het openbaar vervoer geïntensiveerd kan worden. Met als reden te ontdekken waar en hoe de rijtijden van het lokale busvervoer kunnen worden versneld om op deze manier bestaande lijnen in kwaliteit te verbeteren.

Verder liggen er ons inziens kansen in het beter informeren van de burgers over de kosten van het openbaar vervoer in vergelijking met de auto. In de perceptie van veel mensen is het openbaar vervoer te duur vergeleken met de auto. Veel mensen die nu niet van het openbaar vervoer gebruikmaken baseren zich alleen op de kosten die zij meteen in hun portemonnee voelen. De vaste lasten voor de auto worden geregeld met automatische incasso en die 'voelt' men minder rechtstreeks. Dit is perceptie, maar wel de werkelijkheid voor die mensen.

7.2.4 Denken in tijd en niet in afstand

Tenslotte nog het volgende punt. In de gesprekken met de burgers bleek herhaaldelijk dat als zij verplaatsingen en vervoerswijzekeuzen met elkaar afwegen, zij meer denken in *tijd* dan in *afstand*. Veel van de mensen konden zich bij een afstand van 7,5 kilometer niet zoveel voorstellen. Deze constatering lijkt van ondergeschikt belang, maar het tegendeel is waar. Onze inschatting is dat dit 'denken in tijd' met name van belang is wanneer wordt gecommuniceerd over het korte-rittenbeleid en bijbehorende maatregelen richting burgers. Het is van belang duidelijk aan de burger uit te leggen in 'zijn taal' wat de overheid wil beïnvloeden. Een rit van 7,5 kilometer of minder zegt de burger vrijwel niks. Mensen denken in tijd. Daarmee moet een communicatiestrategie die een decentrale partij hanteert dus rekening houden.

7.3 Doorkijk naar het kwantitatieve onderzoek

Ter afsluiting van dit kwalitatieve onderzoek geven we in deze paragraaf nog een doorkijk naar de opzet en inhoud van het kwantitatieve onderzoek. De resultaten van het kwalitatieve onderzoek hebben geleid tot de volgende aannamen waarmee in het kwantitatieve onderzoek rekening moet worden gehouden:

Om ervoor te zorgen dat we in het kwalitatieve onderzoek zoveel mogelijk mensen betrekken die daadwerkelijk een keuze hebben tussen een auto enerzijds en andere vervoermiddelen anderzijds, dient de steekproef in het kwantitatieve deel landelijk representatief te zijn voor de populatie personen wonende in huishoudens die in het bezit zijn van minimaal één auto. Derhalve wordt aanbevolen een steekproef te trekken uit huishoudens die in het bezit zijn van één of meer auto's.

Uit de resultaten van het kwalitatieve onderzoek is gebleken dat er verschillen zijn in modaliteitskeuzen op de korte rit die samenhangen met de regio waar iemand woont, de stedelijkheid van dit gebied en het al dan niet hebben van schoolgaande en thuiswonende kinderen. Daarom dient de steekproef van het kwantitatieve deel van het onderzoek te worden gestratificeerd naar regio, stedelijkheidsgraad en huishoudgrootte.

Ook zijn in het kwalitatieve onderzoek verschillen in modaliteitskeuzen gevonden tussen mannen en vrouwen, leeftijd en werksituatie. Daarom wordt in het kwantitatieve onderzoek ook informatie toegevoegd over achtergrondkenmerken zoals de samenstelling van het huishouden en de inkomenssituatie van het huishouden, alsmede kenmerken als leeftijd, geslacht, opleidingsniveau en werksituatie voor iedere persoon behorende tot dat huishouden.

Korte ritten worden gemaakt door iedereen en voor verschillende ritmotieven en met verschillende modaliteiten. Tabel 7.1 geeft een overzicht van de ritmotieven en 'keuzeparen' van vervoersmodaliteiten op de korte rit die, zo blijkt uit het kwalitatieve onderzoek, relevant zijn en tevens door de opdrachtgever en de begeleidingsgroep zijn gekozen om nader te onderzoeken in het kwantitatieve deel van het onderzoek.

Ritmotief	keuzepaar van vervoersmodaliteiten
halen en brengen	ja fiets, nee auto ja auto, nee fiets
boodschappen doen	ja fiets, nee auto ja auto, nee fiets
sociaal recreatieve activiteiten	ja fiets, nee auto ja auto, nee fiets
Uitgaan	ja fiets, nee auto ja auto, nee fiets
Woon-werk	ja fiets, nee auto ja auto, nee fiets ja fiets, nee openbaar vervoer ja openbaar vervoer, nee fiets ja auto, nee openbaar vervoer ja openbaar vervoer, nee auto

Tabel 7.1: Overzicht van relevante modaliteitskeuzen en ritmotieven voor het kwantitatieve onderzoek

DEEL 3:

KWANTITATIEF ONDERZOEK

8 Inleiding kwantitatief onderzoek

In dit deel van de rapportage wordt ingegaan op het kwantitatieve onderzoek. Hoofdstuk 9 beschrijft de resultaten van het kwantitatieve onderzoek. Hoofdstuk 10 gaat specifiek in op de 5 gebruikersgroepen. In hoofdstuk 11 zijn conclusies en aanbevelingen van het kwantitatieve onderzoek opgenomen. Aan dit deel van het rapport zijn verder vijf bijlagen verbonden, namelijk bijlage 3 met de begeleidende brief bij de enquête, bijlage 4 met daarin de schriftelijke vragenlijst, bijlage 5 waarin de aanpak, steekproef en dergelijke van het kwantitatieve onderzoek wordt verantwoord, bijlage 6, waarin de argumenten pro-auto en pro-fiets per ritmotief zijn opgenomen en als laatste bijlage 7 waarin tabellen zijn opgenomen met argumenten pro-auto en pro-fiets naar gebruikersgroep en ritmotief.

8.1 Doelstelling van het kwantitatieve onderzoek

Het doel van het kwantitatieve onderzoek is:

1. Het ontwikkelen van kennis op het terrein van de korte-rittenproblematiek. Hoe zitten de argumentatieprocessen in elkaar? Waarom kiest men voor de ene korte rit voor de auto en de andere keer voor de fiets?
2. Het kwantitatief toetsen van de resultaten uit de kwalitatieve onderzoeksfase onder een grotere groep respondenten.

Om aan deze doelstelling te voldoen, is een (panel)steekproefonderzoek gehouden onder Nederlandse personen van 19 jaar en ouder wonend in een huishouden, die in het bezit zijn van minimaal één auto. De invulling en opzet van dit onderzoek zijn in grote mate bepaald door de resultaten van het kwalitatieve onderzoek. Samen met de opdrachtgever en de begeleidingsgroep is voorafgaand aan het kwantitatieve onderzoek nauw overleg gepleegd over de nadere invulling van dit deel van de studie, zoals de inhoud van de schriftelijke vragenlijst.

8.2 Aanpak kwantitatieve onderzoek⁸

8.2.1 Algemene werkwijze

Het kwantitatieve onderzoek is uitgevoerd met behulp van een schriftelijke 'zelfinvul'-vragenlijst die aan de respondenten is toegestuurd (zie bijlage 4). De vragenlijst omvatte 16 pagina's en bestond uit de volgende onderdelen:

- vervoermiddelen;
- korte ritten om kinderen te halen (en) of te brengen;
- korte ritten om te sporten (en) of verenigingen te bezoeken;
- korte ritten om boodschappen te doen;
- korte ritten om uit te gaan;
- woon-werkverkeer in het algemeen.

⁸ In bijlage 5 wordt uitgebreider ingegaan op de aanpak en steekproefsamenstelling van het kwantitatieve onderzoek.

8.2.2 Steekproef

De onderzoekspopulatie bestaat uit door personen in Nederland van 19 jaar en ouder wonende in huishoudens die in het bezit zijn van minimaal één auto.

Het veldwerk heeft plaatsgevonden begin maart 2003. Het veldwerk is zeer voorspoedig verlopen en eind maart kon het veldwerk met 1.021 goed ingevulde vragenlijsten worden afgesloten.

9 Resultaten kwantitatief onderzoek

Dit hoofdstuk beschrijft de resultaten van het kwantitatieve onderzoek. De volgende onderwerpen komen daarbij aan de orde. Allereerst geven we een korte beschrijving van de onderzochte groep respondenten op een aantal algemene achtergrondkenmerken. In de tweede plaats gaan we kort in op de algemene mobiliteit van de totale groep. In de derde plaats gaan we in op de mobiliteit op de korte rit van de totale groep respondenten en de argumenten die zij bij de modaliteitskeuze hanteren. Ten slotte geven we in dit hoofdstuk een beschrijving van een vijftal verschillende gebruikersgroepen, die door ons a priori zijn gevormd binnen de totale groep respondenten. Deze groepen zijn door ons samengesteld op basis van hun vervoerswijzekeuzen op de korte rit, zoals gebleken uit de antwoorden in de enquête. Deze gebruikersgroepen (of enkele daarvan) vormen in het laatste hoofdstuk van dit rapport het uitgangspunt voor de beleidsaanbevelingen voor de decentrale overheden.

9.1 Achtergrondkenmerken

9.1.1 Regio en stedelijkheid⁹

Van de totale steekproef woont bijna 40% in zeer sterk en sterk stedelijk gebied. Eenzelfde aandeel woont in weinig en niet-stedelijk gebied.

	%
zeer sterk stedelijk	14
sterk stedelijk	25
matig stedelijk	20
weinig stedelijk	24
niet-stedelijk	16
Totaal	100

Tabel 9.1: Stedelijkheid (in percentages)

De overige respondenten wonen in matig stedelijk gebied. Van degenen die aangeven in zeer sterk en sterk stedelijk gebied te wonen, concentreert zich twee derde in het westelijk deel van Nederland; dit is inclusief de drie grote steden.

⁹ De frequentieverdelingen van de achtergrondkenmerken stedelijkheidsgraad, regio, en huishoudgrootte zijn vergeleken met de verdeling van deze variabelen in de populatie (GfK Minicensus, 2000). Gebleken is dat de steekproef niet significant afwijkt van de populatie. Dit betekent dat de netto steekproef waarover uitspraken worden gedaan in dit hoofdstuk, representatief is op deze drie kenmerken voor de bruto steekproef van Nederlanders die behoren tot de huishoudens die in het bezit zijn van één of meer auto's. Zie ook bijlage 3 voor een uitgebreidere verantwoording van de steekproef.

	%
grote steden	14
rest west	29
Noord	11
Oost	20
Zuid	26
Totaal	100

Tabel 9.2: Regio's (in percentages)

Ruim driekwart (77%) van de personen die in weinig en niet-stedelijk gebied wonen, leven in het overige deel van Nederland.

9.1.2 Geslacht, leeftijd, beroepssituatie en opleiding

Van de 1.021 respondenten is 54% vrouw en 46% man. De leeftijd varieert van 20 tot 87 jaar en is gemiddeld 50 jaar¹⁰. De vrouwen zijn gemiddeld 48 en de mannen 52 jaar.

	%
20-29	6
30-39	21
40-49	24
50-59	23
60-69	16
70 en >	10
Totaal	100

Tabel 9.3: Leeftijd (in percentages)

Wat de beroepssituatie betreft, blijkt dat zes van de tien personen een betaalde baan heeft; circa een derde werkt 36 uur of meer per week¹¹.

	%
werkzaam 36 uur of meer	32
werkzaam parttime	28
gepensioneerd	21
WAO, WW, RWW	5
huisvrouw, -man	12
student, scholier, overig	1
Totaal	100

Tabel 9.4: Beroepssituatie (in percentages)

Het aandeel werkende mannen en vrouwen is ongeveer even groot: 63% van de mannen en 57% van de vrouwen werkt. De meeste parttimers zijn vrouwen

¹⁰ De gemiddelde leeftijd van de Nederlander in de leeftijdsgroep van 20 jaar en ouder bedraagt 47 jaar (bron: CBS, 2001). In de steekproef vinden we een gemiddelde leeftijd van 50 jaar. Dit mag ook worden verwacht, aangezien personen in huishoudens met ten minste één auto in bezit gemiddeld iets ouder zijn dan personen die deel uitmaken van huishoudens ongeacht autobezit. Als personen van 70 jaar en ouder buiten beschouwing worden gelaten, treffen we in de steekproef een gemiddelde leeftijd aan van 47,5 jaar.

¹¹ De verdeling in de beroepssituatie is vergeleken met de verdeling van de maatschappelijke participatie onder autobezitters zoals bekend in het OVG (2001). Beide verdelingen komen vrij goed overeen. Het belangrijkste verschil is dat het aandeel 'werkzame personen 36 uur of meer' wat groter is in het OVG en het aandeel 'werkzaam parttime' juist wat kleiner.

(88%). Een vijfde deel (21%) van de respondenten is gepensioneerd of met de VUT, ontvangt wachtgeld, een AOW-uitkering enzovoorts. De totale groep respondenten is redelijk goed opgeleid: 25% heeft een voortgezette opleiding genoten, 43% een middelbare opleiding en de overige 23% heeft een lagere opleiding of alleen het basisonderwijs gevolgd¹².

9.1.3 Huishoudensgrootte¹³

De meerderheid (88%) van de 1.021 respondenten is afkomstig uit een meerpersoonshuishouden.

	%
1 persoon	12
2 personen	42
3 personen	18
4 personen	21
5 personen	6
6 personen of meer	1
Totaal	100

Tabel 9.5: Huishoudgrootte (in percentages)

Van alle meerpersoonshuishoudens (n=903) heeft 14% kinderen waarvan de jongste in de leeftijd van 0-5 jaar, 16% heeft kinderen waarvan de jongste in de leeftijd van 6-12 jaar en 10% heeft kinderen waarvan de jongste in leeftijd van 13-17 jaar.

9.2 Mobiliteit in het algemeen

Auto

Alle 1.021 respondenten hebben zelf de beschikking over een auto. Wat de algemene mobiliteit betreft, zonder onderscheid naar korte of langere ritten, zien we het volgende beeld. Het grootste deel (54%) van de ondervraagde groep legt minder dan 10.000 km per jaar af met de auto¹⁴. Een klein deel, slechts 11%, verplaatst zich meer dan 20.000 km per jaar met de auto. De verwachting is dat deze mensen veel onderweg zijn voor aan het werk gerelateerde verplaatsingen, aangezien maar liefst 91% van deze groep werkzaam is.

	%
minder dan 10.000 km per jaar	54
Tussen de 10.000 en 20.000 km per jaar	36
Meer dan 20.000 km per jaar	11
Totaal	100

Tabel 9.6: Jaarlijks aantal afgelegde kilometers (in percentages)

¹² Vergeleken met de verdeling van het opleidingsniveau van de autobezitters in het OVG (2001) blijkt in deze steekproef een lager aandeel lager opgeleiden en een hoger aandeel middelbaar opgeleiden.

¹³ Zie voetnoot 1 en bijlage 3 voor informatie over de verantwoording van de steekproef.

¹⁴ Ter vergelijking: het gemiddelde autokilometrage in het OVG (2001) bedraagt 6.000 km per persoon per jaar. Ongeveer de helft van de Nederlandse bevolking rijdt echter geen auto. Dit betekent dat de andere helft bij benadering ruim 10.000 km per jaar met de auto rijdt. Dit komt bij benadering overeen met de bevindingen van het onderhavige steekproefonderzoek.

Er wordt veel autogereden: 50% van alle 1.021 personen geeft aan de auto meerdere keren per dag te gebruiken. Vier van de tien respondenten gebruikt de auto een paar keer per week. Er zijn hierin geen verschillen wat betreft mannen en vrouwen. Wel blijkt dat met name gezinnen met jonge kinderen de auto vaker gebruiken om meerdere ritten per dag te maken dan gezinnen met geen of oudere kinderen: 35% van de mensen die de auto meerdere keren per dag gebruiken, heeft kinderen in de leeftijd van 0 tot 12 jaar. Wat de leeftijd van de respondenten zelf betreft, zien we dat respondenten die de auto vaak gebruiken, betrekkelijk jong is: 38% van de mensen die de auto meerdere keren per week gebruiken, zijn tussen de 20 en 39 jaar oud.

	meerdere keren per dag	1 keer per dag	1 keer per paar per week	keer paar per maand	keer zelden/ nooit	totaal
20-29	9	4	3	4	0	6
30-39	29	23	14	15	6	21
40-49	26	14	23	25	13	24
50-59	24	21	22	27	44	23
60-69	7	18	25	20	19	16
70 en >	5	21	15	10	19	10
Totaal	100	100	100	100	100	100

9.7: Algemeen gebruik van de auto naar leeftijd (in percentages)

Onder de mensen die de auto zelden of nooit gebruiken, treffen we veel ouderen aan: 82% is 50 jaar of ouder.

Fiets en openbaar vervoer

Van alle 1.021 respondenten heeft 94% (955 personen) een fiets. Verder zegt 46% (n=464) van de 1.021 respondenten wel eens gebruik te maken van het openbaar vervoer.

9.2.1 Samenvatting en conclusies mobiliteit in het algemeen

We zien dat er door de totale groep van 1.021 respondenten veel met de auto wordt gereden. De auto wordt vaak meerdere keren per dag gebruikt. Zowel mannen als vrouwen rijden auto. Veel mensen met jonge kinderen gebruiken de auto regelmatig. Het lijkt erop dat de (subjectieve) autoafhankelijkheid in de gezinnen met jonge kinderen groter is dan in de gezinnen zonder of met oudere kinderen. Ook zien we dat veel jonge mensen (20-39 jaar) de auto in het algemeen veel gebruiken. Onder oudere mensen (50 jaar en ouder) is de auto minder favoriet. Binnen de totale onderzochte groep respondenten blijkt het openbaar vervoer minder populair vergeleken met de auto en de fiets.

9.3 Mobiliteit op de korte rit¹⁵

9.3.1 Met de auto

Alle 1.021 respondenten hebben een auto in het huishouden die zij zelf gebruiken. Voor de korte rit wordt de auto vaak gebruikt: 70% (n=720) van meerdere keren per dag tot een paar keer per week: namelijk 42% gebruikt de auto een paar keer per week en 28% één of meerdere keren per dag.

¹⁵ Er zijn geen enquêtevragen gesteld over de vervoerswijzekeuze: lopen. Hiertoe is besloten in overleg met de opdrachtgever en de begeleidingsgroep, omdat lopen op de korte rit tot 7,5 km niet voor alle afstanden een reëel alternatief is.

	%
meerdere keren per dag	19
één keer per dag	9
paar keer per week	42
paar keer per maand	16
Zelden	11
Nooit	1
Totaal	100

Tabel 9.8: Gebruik auto voor korte rit (%), n=1021

Een groot deel van de mensen die meerdere keren per week de auto gebruiken voor de korte rit, is vrij jong: 39% is tussen de 20 en 39 jaar oud. De groep die zelden of nooit de auto gebruikt voor een korte rit, bevat een hoog aandeel (67%) 50-plussers. Het is daarom niet verwonderlijk dat we een groot aandeel werkenden (74%) aantreffen onder de 'korte-rittenrijders' en juist een klein aandeel gepensioneerden (10%).

	meerdere keren per dag	1 per per dag	keer paar per week	keer paar per maand	keer zelden/ nooit	totaal
20-29	9	9	5	4	5	6
30-39	30	25	19	17	13	21
40-49	23	20	25	30	15	24
50-59	26	18	20	26	31	24
60-69	7	17	19	14	22	16
70 en >	6	11	11	10	14	10
totaal	100	100	100	100	100	100

Tabel 9.9: Gebruik auto voor de korte rit naar leeftijd (in percentages)

De 'korte-rittenrijders' zijn vaak mensen met kinderen: van de 720 (70%) respondenten die de auto meerdere keren per dag tot een paar keer per week gebruiken op de korte rit, is 14% afkomstig uit een gezin waarvan het jongste kind 0-5 jaar is, 16% komt uit een gezin waarvan het jongste kind 6-12 jaar oud is en 9% komt uit een gezin met het jongste kind in de leeftijd van 13-17 jaar.

9.3.2 Met de fiets

Van de 955 personen die zeggen de beschikking te hebben over een fiets, gebruikt 60% (n=573) de fiets geregeld voor de korte rit: 31% één tot meerdere keren per dag en 29% een paar keer per week.

	%
meerdere keren per dag	24
één keer per dag	6
paar keer per week	29
paar keer per maand	17
Zelden	20
Nooit	3
Totaal	100

Tabel 9.10: Gebruik fiets voor korte rit (%), n=955

Met name vrouwen (60%) gebruiken de fiets meerdere keren per dag om er korte ritten mee te maken. Wat leeftijd betreft blijkt dat in alle leeftijdscategorieën de fiets wordt gebruikt voor korte ritten, maar ouderen wel vaker dan de andere leeftijden. Onder de mensen die elke dag een korte rit maken met de fiets, is een groot aandeel (21%) ouderen tussen de 70 en 80 jaar.

	meerdere keren dag	1 keer per dag	per paar per week	keer paar per maand	keer zelden/ nooit	totaal
20-29	3	0	5	8	12	6
30-39	17	8	21	24	33	21
40-49	29	23	21	24	28	24
50-59	25	25	24	26	22	23
60-69	17	21	19	13	12	16
70 en >	8	23	10	6	10	10
Totaal	100	100	100	100	100	100

Tabel 9.11: Gebruik fiets korte rit naar leeftijd (%), n=955

Van de 573 respondenten die de fiets één keer tot een paar keer per week gebruiken voor de korte rit, is 13% afkomstig uit een gezin met het jongste kind van 0-5 jaar, 16% uit een gezin met het jongste kind van 6-12 jaar en 10% uit een gezin waarvan het jongste kind in de leeftijd is van 13-17 jaar. Onder de 'korte-rittenrijders' bevinden zich wat de fiets betreft ook werkenden, maar wel minder dan bij de auto. Van de 228 mensen (24%) die de fiets meerdere keren per dag gebruiken voor korte ritten, heeft 57% een betaalde baan (vergeleken met 74% bij de korte ritten met de auto) en 21% van deze groep is gepensioneerd (vergeleken met 10% bij de auto). Het (huishoudens)inkomen van de groep mensen die meerdere keren per dag de fiets pakt voor een korte rit, ligt voor driekwart (74%) tussen de € 18.000,- en € 42.000,-.

9.3.3 Met het openbaar vervoer

Van alle 464 respondenten die zeggen wel eens van het openbaar vervoer gebruik te maken, gebruikt slechts 10% het openbaar vervoer meerdere keren per dag tot een paar keer per week voor het maken van een korte rit.

	%
meerdere keren per dag	3
één keer per dag	1
Paar keer per week	6
Paar keer per maand	17
Zelden	43
Nooit	30
Totaal	100

Tabel 9.12: Gebruik openbaar vervoer voor korte rit (%), n=464

Daarnaast maakt 73% zelden of nooit gebruik van het openbaar vervoer voor de korte rit en dus wel voor de langere afstand.

9.3.4 Samenvatting en conclusies mobiliteit op de korte rit

Op de korte rit gaat de keus vrijwel uitsluitend tussen auto en fiets. En die twee houden elkaar voor de korte rit keurig in evenwicht (zie tabel 9.13). Bij mensen met kinderen tot en met 12 jaar slaat de balans wat door naar de auto, bij vrouwen en ouderen meer naar de fiets.

gebruiksfrequentie	auto	fiets	openbaar vervoer
meerdere keren per dag	19	24	3
Een keer per dag	9	6	1
Een paar keer per week	42	29	6
Een paar keer per maand	16	17	17
Zelden	11	20	43
Nooit	1	3	30
Totaal	100 (n=1021)	100 (n=955)	100 (n=464)

Tabel 9.13 Gebruiksfrequentie voor de korte rit, van de auto, de fiets en het openbaar vervoer (in %)

9.3.5 Hoe vaak van de tien keer ...

Ook voor alle ritmotieven apart, is aan de respondenten gevraagd zich voor te stellen hoe vaak zij van de tien keer een korte rit maken om boodschappen te gaan doen, te gaan sporten, uit te gaan, te gaan werken of de kinderen te halen of te brengen. In tabel 9.14 staat een overzicht van het gemiddelde aantal keren dat men inschat voor deze motieven een korte rit te maken, berekend over de totale groep respondenten.

Ritmotief	vervoerswijze			
	Auto	fiets	lopen	OV
Boodschappen	5	3	2	0
Halen en brengen	6	3	1	0
Sporten en verenigingsbezoek	6	3	1	0
Uitgaan	6	2	1	1
Woon-werk	7	2	0	1

Tabel 9.14: Aantal keren gebruik auto, fiets, openbaar vervoer of lopen bij tienmaal korte rit per ritmotief

We zien hier een ander beeld ontstaan dan uit tabel 9.13 geconcludeerd werd, waarbij men inschatte hoe vaak men gebruikt maakt van de auto, fiets of het openbaar vervoer voor een korte rit *in het algemeen*. Die algemene schatting liet een evenwichtige verdeling zien tussen de auto en de fiets. In bovenstaande tabel (9.14) wordt *per ritmotief* gevraagd naar een inschatting hoe vaak men voor een korte afstand de auto pakt, fietst, loopt of met het openbaar vervoer gaat.. Het beeld dat nu ontstaat is dat de auto toch de voorkeur geniet boven de fiets. Dit lijkt niet consequent. Wij hebben de indruk dat het voor de respondenten lastiger was de vervoerswijzekeuze per ritmotief aan te geven en hechten meer belang aan de algemene inschatting.

In het vervolg van dit hoofdstuk, waarin een overzicht wordt gegeven van de argumenten pro-auto en pro-fiets, wordt uitgegaan van de constatering of men voor het betreffende ritmotief *wel eens* gebruik maakt van de auto of van de fiets. *De frequenties die in tabel 9.15 zijn weergegeven worden in dit hoofdstuk verder buiten beschouwing gelaten*¹⁶.

¹⁶ In hoofdstuk 10 wordt wel weer teruggekomen op de cijfers uit tabel 9.15.

9.4 Argumenten en motieven¹⁷

In de voorgaande paragrafen is het mobiliteitsgedrag van de 1.021 respondenten in het algemeen beschreven en zijn de vervoerswijzekeuzen op de korte rit aan de orde geweest. We vervolgen nu met een paragraaf waarin we per ritmotief ingaan op de verschillende argumenten die deze mensen hanteren bij het maken van de vervoerswijzekeuzen op de korte rit.

In de schriftelijke enquête zijn zes vervoerswijzekeuzen-paren tussen auto, fiets en openbaar vervoer aan de respondenten voorgelegd voor vijf verschillende ritmotieven. In tabel 9.15 staat een overzicht van alle voorgelegde keuzen ofwel keuzeparen.

Keuzepaar	Ritmotieven				
	boodschappen	Halen-brengen	sport	uitgaan	Woon-werk
Fiets-auto	X	X	X	X	X
Auto-fiets	X	X	X	X	X
Fiets-OV					X
OV-fiets					X
Auto-OV					X
OV-fiets					X

Tabel 9.15: Overzicht van de ritmotieven en de relevante keuzen tussen vervoerswijzen op de korte rit¹⁸

De werkwijze was als volgt:

- Elke respondent werd eerst gevraagd of hij/zij wel eens een korte rit maakt voor het desbetreffende ritmotief.
- Was het antwoord daarop 'ja', dan kregen zij vervolgens de vraag a. of zij voor dit ritmotief wel eens de voorkeur gaven aan de fiets boven de auto, en b. of zij voor dit ritmotief wel eens de voorkeur gaven aan de auto boven de fiets¹⁹. Het is immers mogelijk dat dezelfde persoon voor het boodschappen doen de ene keer met de auto gaat en de andere keer met de fiets.
- Daarna werd ingegaan op de vraag a. in het geval dat je voor dit ritmotief de voorkeur geeft aan de auto boven de fiets, waarom en in welke situaties je dat dan doet (welke argumenten hanteert je voor die keuze?), en b. in het geval dat je voor dit ritmotief de voorkeur geeft aan de fiets boven de auto, waarom en in welke situaties je dat dan doet (welke argumenten hanteer je voor die keuze?)²⁰

De respondenten konden hierbij voor een aantal argumenten (in de vorm van stellingen) aangeven in hoeverre zij deze belangrijk vonden bij hun vervoerswijzekeuze. De voorgelegde argumenten zijn gebaseerd op de resultaten van de literatuurstudie en van het kwalitatieve deel van het onderzoek.

¹⁷ Uit het kwalitatieve onderzoek is gebleken dat korte ritten met name worden gemaakt voor de motieven boodschappen doen, halen en brengen, sporten en verenigingsbezoek, uitgaan en woon-werk. Ook is gebleken dat niet elk zogenaamd 'keuzepaar' tussen auto, openbaar vervoer, fiets en lopen even vaak relevant is bij het nemen van beslissingen over vervoerswijzekeuzen op de korte rit. Aan de mensen die hebben deelgenomen aan het kwantitatieve onderzoek, zijn dan ook alleen de relevant gebleken keuzen tussen bepaalde vervoerswijzen op de korte rit voorgelegd.

¹⁸ Voor de keuzeparen die te maken hebben met het openbaar vervoer, wordt verwezen naar bijlage 6

¹⁹ Voor het ritmotief woon-werkverkeer werd ook nog naar de keuzeparen in relatie tot het openbaar vervoer gevraagd.

²⁰ Voor de exacte vraagstelling in de enquête, verwijzen we naar bijlage 4.

Met deze werkwijze kon een overzicht worden gegeven van de argumenten pro-auto en pro-fiets (en voor woon werk ook pro-openbaar vervoer) die een belangrijke rol spelen in de verschillende vervoerswijzekeuzen op de korte rit voor de verschillende ritmotieven. Hier wordt in de volgende paragrafen op ingegaan. Eerst zal een algemeen beeld worden geschetst van de argumenten die doorslaggevend zijn voor het prefereren van de fiets, cq de auto. Daarna zal kort worden ingegaan op specifieke aspecten voor elk ritmotief²¹.

9.4.1 Algemeen beeld van de argumenten die doorslaggevend zijn om de fiets te nemen

Argumenten pro-fiets	Boodschappen N=591	Halen/brengen N=193	Sporten N=320	Uitgaan N=296	Woon-werk N=184	Totaal
<i>Argumenten die voor alle ritmotieven als (zeer) belangrijk zijn genoemd</i>						
Fietsen is gezond	77 % (1)	82 % (2)	78 % (1)	69 % (2)	81 % (1)	77 %
Fietsen is leuk	68 % (4)	77 % (3)	72 % (2)	57 % (5)	73 % (2)	69 %
Fietsen is goed voor 't milieu	70 % (2)	72 % (4)	70 % (3)	56 % (6)	63 % (4)	66 %
Met fiets snel door verkeer heen	61 % (5)	61 % (6)	48 % (6)	50 % (8)	59 % (6)	56 %
Fietsen is makkelijk (hoef auto niet te parkeren)	56 % (6)	51 % (7)	34 % (8)	51 % (7)	31 % (7)	45 %
Fietsen is goedkoop (geen parkeerkosten)	38 % (8)	28 % (10)	28 % (9))	38 % (9)	30 % (8)	32 %
Anderen fietsen ook	5 % (12)	6 % (11)	11% (11)	38 % (9)	10 % (11)	14 %
<i>Argumenten die voor 4 van de 5 ritmotieven als (zeer) belangrijk zijn genoemd</i>						
Fietsen is gewoonte	47 % (7)		49 % (5)	36 % (11)	63 % (4)	49 %
Heb dan alleen fiets tot beschikking	22 % (11)		14 % (10)	9 % (12)	29 % (9)	19 %
<i>Argumenten die voor 3 van de 5 ritmotieven als (zeer) belangrijk zijn genoemd</i>						
Kan fiets veilig stallen			70 % (3)	70 % (1)	73 % (2)	71 %
<i>Argumenten die voor 2 van de 5 ritmotieven als (zeer) belangrijk zijn genoemd</i>						
Ik fiets samen met anderen			37 % (7)	68 % (3)		53 %
Met fietsen heb ik overzicht over verkeer	29 % (9)	34 % (9)				32 %
<i>Argumenten die voor 1 ritmotief als (zeer) belangrijk zijn genoemd</i>						
Kleine hoeveelheid boodschappen	69 % (3)					
Wil kinderen leren fietsen		83 % (1)				
Wil goed voorbeeld aan kinderen geven		72 % (4)				
Auto's zorgen (bij school) voor verkeersonveilige situaties		35 % (8)				
Kan biertje drinken				(65% (4)		
Krijg een vergoeding van Werkgever					16% (10)	

Tabel 9.16: argumenten, per ritmotief, die doorslaggevend zijn om de fiets te nemen (het percentage personen dat dit argument als (zeer) belangrijk argument ervaart bij de keuze voor de fiets; en tussen haakjes de rangorde van het betreffende argument in relatie tot de andere argumenten bij dat betreffend ritmotief.

²¹ In bijlage 6 wordt uitgebreider ingegaan op de argumenten voor de afzonderlijke ritmotieven. In bijlage 6 worden voor het ritmotief woon-werk ook argumenten weergegeven die worden gehanteerd bij de keuzeparen auto-openbaarvervoer, openbaarvervoer-auto, fiets-openbaar vervoer en openbaar vervoer-fiets.

De tabel laat zien dat de meest genoemde en meest doorslaggevende argumenten die gehanteerd worden om de fiets op een bepaald moment te verkiezen boven de auto zijn (in volgorde van belangrijkheid):

1. fietsen is gezond
2. fietsen is leuk
3. fietsen is goed voor het milieu
4. met fietsen kom ik snel door het verkeer heen
5. ik kan mijn fiets veilig stallen
6. fietsen is makkelijk (ik hoef dan geen parkeerplaats voor de auto te zoeken)

Opvallend is de positieve houding ten opzichte van fietsen: in de situaties dat de fiets wordt verkozen boven de auto, is deze keuze met name gebaseerd op de positieve gevoelens die fietsen geeft (gezond, leuk, iets bijdragen aan de maatschappij). In tweede instantie is die keuze in die situaties gebaseerd op de instrumentele waarde van fietsen (het is een snelle manier om van A naar B te komen) en pas in laatste instantie is de keuze voor de fiets gebaseerd op het vermijden van de negatieve aspecten van autorijden (zoals het zoeken naar een parkeerplaats voor de auto).

9.4.2 Algemeen beeld van de argumenten die doorslaggevend zijn om de auto te nemen

Tabel 9.17 laat zien dat de meest genoemde en meest doorslaggevende argumenten die gehanteerd worden om de auto op een bepaald moment te verkiezen boven de auto zijn (in volgorde van belangrijkheid):

1. het is slecht weer
2. ik kan makkelijk/gratis parkeren met de auto
3. ik vind de afstand te ver om te fietsen
4. de auto is comfortabel
5. ik vind het niet prettig in donker te fietsen
6. ik moet naar meerdere bestemmingen en heb weinig tijd
7. ik moet veel spullen meenemen

De argumenten ten grondslag liggen aan het verkiezen van de auto voor korte ritten betreffen de positieve aspecten van autorijden, maar op een andere manier dan het geval was bij de argumenten pro-fiets. De auto lijkt te worden verkozen boven de fiets om oncomfortabele situaties te vermijden (men wil niet nat worden, men wil niet moe worden van het fietsen van een lange afstand, men wil zich niet sociaal onveilig voelen etc.) en om redenen van tijdgebrek (ketenverplaatsingen). Dat het de automobilist in de situaties dat hij/zij de auto neemt makkelijk wordt gemaakt wat betreft parkeergelegenheid en parkeerkosten, werkt ook zeker mee in de keuze voor de auto.

Argumenten pro-auto	Boodschappen N=744	Halen/brengen N=237	Sporten N=329	Uitgaan N=427	Woon-werk N=191	Totaal
	<i>Argumenten die voor alle ritmotieven als (zeer) belangrijk zijn genoemd</i>					
Slecht weer	79 % (2)	84 % (1)	81% (1)	84 % (1)	72 % (1)	80 %
Kan makkelijk parkeren	70 % (3)	29 % (9)	60 % (3)	57 % (6)	57 % (3)	55 %
Te ver om te fietsen	49 % (7)	54 % (6)	64 % (2)	73 % (3)	29 % (10)	54 %
Gratis parkeren	58 % (4)	24 % (11)	48 % (7)	53 % (8)	47 % (6)	46 %
Gewoonte	33 % (9)	27 % (10)	34 % (9)	32 % (9)	30 % (9)	31 %
Auto staat voor de deur	26 % (10)	23 % (12)	25 % (12)	28 % (11)	24 % (12)	25 %
Anderen gaan ook met auto	3 % (13)	1 % (17)	2 % (13)	16 % (12)	4 % (17)	5 %
	<i>Argumenten die voor 4 van de 5 ritmotieven als (zeer) belangrijk zijn genoemd</i>					
Comfortabel	53 % (6)	53 % (7)	58 % (5)	69 % (4)		58 %
In donker rijden met fiets niet prettig		64 % (4)	58 % (4)	56 % (7)	50 % (5)	57 %
Voorkomen fietsdiefstal		18 % (13)	30 % (11)	31 % (10)	21 % (13)	25 %
	<i>Argumenten die voor 3 van de 5 ritmotieven als (zeer) belangrijk zijn genoemd</i>					
Ketenmotief (meerdere bestemmingen)	55 % (5)	68 % (2)			60 % (2)	61%
Veel spullen mee	90 % (1)		54 % (6)		47 % (7)	64 %
Wil/moet op tijd thuis zijn	43 % (8)	66 % (3)				55 %
Rij mee met anderen			46 % (8)	63 % (5)	20 % (14)	43 %
Verkeer onveilig om te fietsen	14 % (11)	50 % (8)			18 % (16)	27%
Fietsen is niet leuk	10 % (12)	11 % (15)		12 % (13)		11 %
Geen (goede) fietsenstalling		13 % (14)	31 % (10)		19 % (15)	21 %
	<i>Argument dat voor 1 ritmotief als (zeer) belangrijk is genoemd</i>					
Ik vervoer meer kinderen		56 % (5)				
Kinderen vinden fietsen niet leuk		3 % (16)				
Als ik geen alcohol drink				75 % (2)		
Vanaf werk naar andere bestemmingen met auto					57 % (3)	
Moet netjes op werk verschijnen					38 % (8)	
Moet voor/na het werk kinderen brengen/halen					28 % (11)	

Tabel 9.17: argumenten, per ritmotief, die doorslaggevend zijn om de auto te nemen (het percentage personen dat dit argument als (zeer) belangrijk argument ervaart bij de keuze voor de fiet; en tussen haakjes de rangorde van het betreffende argument in relatie tot de andere argumenten bij dat betreffend ritmotief.

9.4.3 Boodschappen doen

Van alle 1.021 respondenten maken 842 mensen (82%) wel eens een korte rit om boodschappen te doen. Van deze 842 mensen geven 744 (88%) personen aan dat zij voor het maken van korte ritten om boodschappen te doen (wel eens) kiezen voor de auto in plaats van voor de fiets. Daarnaast geven 591 (70%) personen van de 842 respondenten aan dat zij om boodschappen te doen (wel eens) de fiets verkiezen boven de auto.

We zien dat als men boodschappen gaat doen, men de auto met name neemt als er veel spullen gehaald moeten worden of wanneer het slecht weer is. Het feit dat er makkelijke of gratis geparkeerd kan worden bij winkels is ook een belangrijk argument om de auto te nemen. De fiets wordt gepakt in situaties dat er kleine hoeveelheden boodschappen gedaan moet worden. Daarnaast gelden de argumenten die in het algemeen worden gehanteerd bij de keuze voor de fiets: het is gezond, goed voor het milieu, leuk en makkelijk omdat men geen parkeerplaats hoeft te zoeken.

9.4.4 Halen en brengen van kinderen

Voor het halen en brengen van kinderen, naar crècheopvang, schoolse en buitenschoolse activiteiten, maken 253 mensen (25%) van alle 1.021 respondenten wel eens een korte rit. Van deze 253 personen geven 237 (94%) aan dat zij (wel eens) de auto verkiezen voor het maken van een korte rit om de kinderen te halen en te brengen. Daarnaast geven 193 (76%) van de 253 personen (wel eens) de voorkeur aan de fiets voor het maken van een korte rit om de kinderen te halen en te brengen.

Bij het halen en brengen van kinderen zien we dat (naast 'slecht weer') het tijds patroon van gezinnen met kleine kinderen een grote rol speelt bij de keuze voor de auto: men moet voor of na het halen of brengen van de kinderen ook op andere bestemmingen zijn of heeft tijdnoed en gaat er daarbij van uit dat de auto hen het snelst naar de bestemming brengt. Een argument dat in het voordeel van de auto uitpakt en dat uniek is voor dit ritmotief is het vervoeren van meerdere kinderen. De auto wordt ook sneller gepakt wanneer het slecht weer is of wanneer het donker is bij vertrek of aankomst: men wil dan liever niet fietsen.

Ook bij de argumenten die worden gehanteerd om de fiets te verkiezen zien we een veelgenoemde, die bij de andere ritmotieven niet voorkomt: bij het halen of brengen van kinderen willen ouders een goed voorbeeld geven aan hun kinderen en nemen daarom de fiets.

9.4.5 Sporten en verenigingbezoek

Van alle 1.021 respondenten maken 460 personen (45%) wel eens een korte rit om te gaan sporten of een vereniging te bezoeken. Van deze 460 personen geven 329 personen (72%) aan dat zij (wel eens) de auto verkiezen voor het maken van een korte rit om te gaan sporten of een vereniging te bezoeken. Daarnaast geeft ongeveer een even groot aantal (320, 70%) van de 460 personen aan (wel eens) de voorkeur aan de fiets te geven voor het maken van een korte rit om te gaan sporten of een vereniging te bezoeken.

Als men gaat sporten of een vereniging bezoekt, wordt de auto gepakt omdat het op dat moment slecht weer is, men de afstand te ver vindt om te fietsen, men niet in het donker wil fietsen, makkelijk en/of gratis kan parkeren of nogal wat bagage bij zich heeft. De fiets wordt geprefereerd vanuit de reeds bekende motieven (gezond, leuk, snel), maar ook de aanwezigheid van een veilige fietsenstalling is bevorderlijk voor het nemen van de fiets.

9.4.6 Uitgaan

Van de 1.021 respondenten maken 487 (48%) personen wel eens een korte rit om uit te gaan. Van deze 487 personen geven 427 personen (88%) de voorkeur (wel eens) aan de auto als men uitgaat.; 296 personen (61%) geven (wel eens) de voorkeur aan de fiets.

Als men uitgaat speelt de aanwezigheid van veilige fietsenstallingen een grote rol bij de keuze voor de fiets. Hier zien we ook dat het feit dat men met

anderen samen gaat fietsen naar de uitgaansbestemming als veelal argument wordt gehanteerd. Naast de 'leuke' aspecten van het fietsen, vindt men het ook wel makkelijk dat men – als men 'de stad ingaat' - geen parkeerplaats hoeft te zoeken. De auto wordt geprefereerd bij slecht weer, als de respondent de 'BOB' is en dus geen alcohol gaat nuttigen, men de afstand als te ver ervaart, niet in het donker wil fietsen. De aanwezigheid van parkeerplaatsen (al dan niet gratis) werkt eveneens de keuze voor de auto in de hand.

9.4.7 Woon-werk

Van de 1.021 respondenten hebben 617 mensen (60%) een woon-werkafstand van 7,5 km of minder. In de tabel staat de voorkeur van deze 617 mensen voor verschillende 'keuzeparen' van vervoerswijzen.

Voorkeur voor ...	%
fiets i.p.v. de auto	30
auto i.p.v. de fiets	31
fiets i.p.v. OV	24
OV i.p.v. de fiets	9
auto i.p.v. OV	22
OV i.p.v. de auto	8

Bij woon-werk ritten zien we dat het aandoen van meerdere bestemmingen voor, tijdens of na het werk zeer vaak wordt genoemd als argument om de auto te kiezen. Uiteraard wordt ook hier weer gezegd dat men met de auto naar het werk gaat als het slecht weer is en men er makkelijk en/of gratis kan parkeren. Men neemt de fiets niet als men in het donker moet fietsen en/of netjes op het werk wil verschijnen. Voor de keuze van de fiets wijken de argumenten bij het ritmotief woon-werk nauwelijks af van die van de andere ritmotieven; men geeft hier wel aan dat men naar het werk fietst omdat men zijn/haar fiets daar veilig kan stallen.

9.4.8 Samenvatting en conclusies argumenten en motieven

In onderstaande tabel worden per ritmotief de percentages weergegeven van de personen die op de korte rit 1. nooit de auto kiezen, 2. soms voor de auto kiezen en soms voor de fiets, en 3. die nooit voor de fiets kiezen.

Ritmotief	maakt wel eens korte rit		kiest nooit auto		kiest soms auto, soms fiets		kiest nooit fiets	
	voor dit (korte) ritmotief!							
	aantal	%	aantal	%	aantal	%	aantal	%
Boodschappen doen	842	100	98	12	493	58	251	30
Kinderen halen en brengen	253	100	16	6	177	70	60	24
Sporten en verenigingsbezoek	460	100	131	29	189	41	140	30
Uitgaan	487	100	58	12	238	49	191	39
Woon-werk	268	100	77	29	107	40	84	31

Tabel 9.17: Keuze voor auto of fiets, per ritmotief (aantal respondenten en %) ²²

²² Openbaar vervoer is in deze tabel buiten beschouwing gelaten. Het gaat hier om de keuze tussen auto of fiets.

Uit deze tabel blijkt dat de groep 'verstokte automobilisten' (personen die nooit de fiets kiezen) over het algemeen groter is dan de groep 'verstokte fietsers' (die nooit de auto kiezen). Dit beeld verschilt wel enigszins per ritmotief: er zijn meer verstokte automobilisten onder het uitgaansverkeer en er zijn meer verstokte fietsers in het verkeer richting sportvereniging of het werk.

Er zijn er verschillen en overeenkomsten waar te nemen in de diverse argumenten die men hanteert per ritmotief. Zo blijkt dat de weersomstandigheden, ongeacht het ritmotief, vrijwel altijd een belangrijke rol spelen in de keuze voor de auto op de korte rit. Ook hebben we gezien dat in de keuze voor de fiets op de korte rit de zorg voor de gezondheid en het plezier in het fietsen, ongeacht het ritmotief, vrijwel altijd een belangrijke rol spelen. Maar er zijn ook verschillen in argumenten tussen de ritmotieven. Zo wordt de keuze voor de auto of de fiets bij het boodschappen doen mede bepaald door de omvang van de te vervoeren hoeveelheid. Bij grote hoeveelheden pakt men de auto, bij kleine hoeveelheden de fiets. In de keuze voor de auto bij het halen en brengen en woon-werkverkeer spelen ketenverplaatsingen en tijdgebrek een belangrijke rol. Bij het sporten en uitgaan speelt in de keuze voor de auto ook de afstand een rol. Wat de fiets betreft, zien we educatieve elementen alleen terug bij het halen en brengen van de kinderen met de fiets. De aanwezigheid van fietsenstallingen speelt een rol in de keuze voor de fiets bij de ritmotieven woon-werk, uitgaan en sporten. Ten slotte sociale veiligheid: bij het halen en brengen, sporten en woon-werkverkeer is dit een argument om de auto te pakken, terwijl bij het ritmotief uitgaan dit argument meespeelt in de beslissing om samen met anderen de fiets te nemen op de korte rit.

	Argumenten pro auto	Argumenten pro fiets
Boodschappen doen	Veel boodschappen Voldoende (gratis) parkeerplaatsen Ketenverplaatsingen/tijdgebrek	Weinig boodschappen
Halen en brengen van kinderen	Ketenverplaatsingen/tijdgebrek Sociale veiligheid Verkeersveiligheid	Educatief aspect
Woon-werk verkeer	Ketenverplaatsingen/tijdgebrek Voldoende parkeerplaatsen Sociale veiligheid	Aanwezigheid fietsenstallingen
Sporten	Ervaren afstand te ver om te fietsen Sociale veiligheid Voldoende parkeerplaatsen	Aanwezigheid fietsenstallingen
Uitgaan	Ervaren afstand te ver om te fietsen	Aanwezigheid fietsenstallingen Sociale veiligheid (fietsen met anderen) Gelegenheid om alcohol te nuttigen

Tabel 9.18 Verschillen in argumentaties pro-auto cq pro-fiets tussen de ritmotieven

10 Gebruikersgroepen

10.1 Gebruikersgroepen

In de voorgaande paragrafen hebben we een beeld gekregen van de argumenten die de respondenten uit de totale groep hanteren bij het maken van vervoerswijzekeuzen op de korte rit. Tevens hebben we verschillen en overeenkomsten gezien in deze keuzen en argumenten wat ritmotieven betreft. In dit hoofdstuk zoomen we nader in op de totale groep met de bedoeling gebruikersgroepen of segmenten te vinden van mensen die zich van elkaar onderscheiden in hun vervoerswijzekeuze op de korte rit. Het idee hierachter is dat deze gebruikersgroepen (of enkele daarvan) een aanknopingspunt kunnen vormen om heel gericht en op maat decentraal beleid te ontwikkelen, waarmee bepaalde groepen mensen in de samenleving kunnen worden gestimuleerd om voor de korte rit vaker te kiezen voor de fiets in plaats van voor de auto. Immers, een van de centrale vragen in dit onderzoek is welke beleidshandvatten kunnen worden afgeleid om het korte-rittenbeleid van decentrale overheden vorm te geven. Om deze vraag te kunnen beantwoorden, is het van belang inzicht te hebben in de mate waarin deze groepen kiezen voor de auto (en) of de fiets.²³

10.1.1 Vijf gebruikersgroepen

Door ons zijn a priori vijf gebruikersgroepen gevormd binnen de totale groep van 1.021 respondenten. De indeling van deze groepen is gebaseerd op de vervoerswijzekeuzen van de respondenten op de korte rit, zoals gebleken uit de antwoorden in de enquête.²⁴ De vijf groepen zijn als volgt onderverdeeld:

1. (bijna) altijd auto (80-100% van de korte ritten per auto);
2. overwegend auto (60-80% per auto);
3. wisselend auto en fiets (40-60% per auto);
4. overwegend fiets (20-40% per auto);
5. (bijna) altijd fiets (0-20% per auto).

In tabel 10.1 staat een overzicht van de verdeling van de respondenten over deze groepen.

²³ Er is bewust voor gekozen de analyse toe te spitsen op de keuze tussen auto en fiets. In het voorgaande werd immers duidelijk dat het openbaar vervoer een ondergeschikte rol speelt als het gaat om korte ritten.

²⁴ In de vragenlijst hebben de respondenten voor vijf motieven aangegeven hoe vaak zij bij het maken van tien korte ritten kiezen voor de auto, de fiets, het openbaar vervoer of gaan lopen. In feite hebben zij met het antwoord op deze vraag hun vervoerswijzekeuzen aangegeven voor maximaal vijftig korte ritten (i.e. vijf motieven maal tien ritten). Om voldoende onderscheid te krijgen tussen de groepen, is gekozen voor steeds 20% verschil qua grootte tussen de vijf groepen. Omdat de verschillende motieven niet voor elke respondent even belangrijk zijn, had bij het samenstellen van deze indeling gewogen moeten worden naar belang van het motief. Aan de andere kant is het zo dat de gekozen indeling impliciet rekening houdt met het belang van de verschillende motieven. Namelijk, sommige mensen maken voor alle motieven korte ritten en andere mensen maken voor slechts één motief een korte rit (bijvoorbeeld omdat ze geen kinderen hebben, niet sporten, niet uitgaan en niet (meer) werken). Daardoor hebben sommige respondenten daadwerkelijk maximaal 50 korte ritten te verdelen en anderen slechts 30 of 40 ritten; dat ligt dus in feite aan de motieven die voor hen relevant zijn in hun verplaatsingsrepertoire op de korte rit.

Gebruikersgroep	steekproef		o.b.v. OVG
	abs.	%	abs.
1. (bijna) altijd auto	357	35	3.560.665
2. overwegend auto	89	9	915.600
3. wisselend auto en fiets	330	32	3.255.465
4. overwegend fiets	49	5	508.666
5. (bijna) altijd fiets	111	11	1.119.066
Geen korte ritten	85	8	813.866
Totaal	1.021	100	10.173.328

Tabel 10.1: Gebruikersgroepen²⁵

We wisten uit de voorgaande resultaten dat, als het om korte ritten gaat, onder de respondenten meer verstokte automobilisten zijn dan verstokte fietsers. Dat zien we in deze tabel bevestigd. De drie groepen '(bijna) altijd auto', 'overwegend auto' en 'wisselend auto en fiets' vormen tezamen driekwart van de totale groep. De groepen die voor korte ritten veel meer (of altijd) gebruik maken van de fiets zijn veel kleiner.

10.1.2 Achtergrondkenmerken²⁶

In deze paragraaf gaan we nader in op de verschillende persoons- en achtergrondkenmerken van de vijf gebruikersgroepen. In de hiernavolgende tabellen is voor een aantal kenmerken van de respondenten aangegeven hoe deze verdeeld zijn over de gebruikersgroepen.²⁷

10.1.3 Geslacht

De groep mensen die '(bijna) altijd gebruik' maakt van de auto voor korte ritten bestaat voor de helft uit mannen en vrouwen. Er is dus zowel een groep mannen als een groep vrouwen te onderscheiden die (bijna) altijd de auto pakt voor de korte rit. Ook in de groep die wisselend gebruik maakt van de auto op de korte rit, wijkt het percentage vrouwen en mannen niet veel af van de totale groep van 1.021 respondenten.

²⁵ Het OVG neemt de dagelijkse mobiliteit waar. Dit betekent dat voor personen én voor huishoudens van één dag gegevens over de gemaakte verplaatsingen voorhanden zijn. Op basis van deze gegevens kunnen op persoonsniveau géén uitspraken over bijvoorbeeld het wekelijkse mobiliteitspatroon worden gedaan. Strict genomen kunnen de segmenten die in het onderzoek 'Verplaatsingsrepertoire' zijn onderscheiden niet in het OVG worden teruggevonden. De omvang van de groepen in Nederland kan echter wel worden benaderd door de percentuele verdeling van de segmenten in het onderzoek 'Verplaatsingsrepertoire' toe te passen op de totale groep van personen in het OVG die deel uitmaken van huishoudens met ten minste één auto. De omvang van de groep die minimaal over één auto in het huishouden beschikt en die 18 jaar of ouder is bedraagt 10.173.328.

²⁶ Alle verbanden tussen de vervoerswijzekeuze en de achtergrondkenmerken zijn getoetst met behulp van de statistische maat Goodman en Kruskal tau. Dit is een asymmetrische maatstaf geschikt voor het toetsen van samenhang tussen variabelen op het nominale meetniveau.

²⁷ Alleen voor deze tabel is gecorrigeerd voor de verdeling tussen het aandeel mannen en vrouwen, zoals deze ook in het OVG voorkomt. Dit is gedaan om te voorkomen dat we het verband in deze tabel verkeerd zouden interpreteren. Er is namelijk een lichte oververtegenwoordiging van vrouwen in de totale groep respondenten. Dit vormt verder geen probleem voor de overige verbanden tussen de vervoerswijzekeuze en de achtergrondkenmerken in de rest van de analyses, zolang het betreffende kenmerk geen verband heeft met geslacht.

	geslacht		totaal
	vrouw	man	
	%	%	%
(bijna) altijd auto	47	53	100
overwegend auto	65	35	100
wisselend	44	56	100
overwegend fiets	76	24	100
(bijna) altijd fiets	55	45	100
Totaal	50	50	100

Tabel 10.2: Gebruikersgroepen verdeeld naar geslacht (%)

Voor de groep mensen die overwegend (i.e. 60 tot 80% van de korte ritten) de auto gebruikt voor korte ritten ligt dit echter anders. In deze groep is maar liefst 65% van de respondenten vrouw. Dit is 15% meer dan in de totale groep van 1.021 respondenten. Het aandeel mannen is in deze groep met 35% extreem lager vergeleken met de totale groep waarin 50% van het mannelijke geslacht is. Een vergelijkbaar beeld zien we in de groepen die overwegend gebruik maken van de fiets. Op basis hiervan is de verwachting dat geslacht een verband vertoont met de vervoerswijzekeuze op de korte rit. Na toetsing blijkt dit verband significant (tau-waarde=.03; $p=.01$). Het blijkt dat twee groepen zich qua vervoerswijzekeuze onderscheiden van de totale groep: de gebruikersgroep die overwegend fietst op de korte rit én de groep die juist overwegend de auto gebruikt op de korte rit bestaan beide voornamelijk uit vrouwen.

10.1.4 Leeftijd

Ook hebben we gekeken naar de relatie tussen de vervoerswijzekeuze en leeftijd. De groepen 1 en 3, die (bijna) altijd de auto pakken en die wisselend van de auto en de fiets gebruik maken, wijken qua leeftijdsverdeling weinig af van de totale groep van 1.021 respondenten. Daarentegen zijn er drie groepen die qua leeftijdsverdeling significant (tau-waarde=.02; $p=.00$) afwijken van de totale groep, namelijk de groepen 2, 4 en 5 (i.e. overwegend auto, overwegend fiets en (bijna) altijd fiets).

	20 tot 39 jaar		40 tot 59 jaar		60 jaar oftotaal ouder	
	%	%	%	%	%	%
(bijna) altijd auto	34	41	25	7	100	100
overwegend auto	36	57	7	29	100	100
wisselend	23	48	12	67	100	100
overwegend fiets	20	67	16	48	100	100
(bijna) altijd fiets	16	48	26	36	100	100
Totaal	28	47	26	36	100	100

Tabel 10.3: Gebruikersgroepen verdeeld naar leeftijd (in percentages)

In groep 2 die overwegend autorijdt, is het aandeel 60-plussers met 7% namelijk beduidend lager dan de 26% in de totale groep. De groep die overwegend fietst, bestaat voor 67% uit mensen in de leeftijd tussen 40 en 59 jaar. Dit is maar liefst 20% hoger dan het aandeel van deze leeftijdscategorie in de totale groep. Ten slotte blijkt dat de respondenten in groep 5, die (bijna) altijd de fiets nemen op de korte rit, met name afkomstig zijn uit de wat oudere leeftijdscategorie: 36% is 60 jaar of ouder; dat is 10% meer dan in de totale groep. De verwachting is dat dit hogere aandeel te maken heeft met het feit dat deze mensen meer vrije tijd hebben, omdat zij minder werken of met

pensioen zijn. De conclusie luidt dat leeftijd duidelijk samenhang vertoont met de keuze voor de auto of de fiets op de korte rit. In het algemeen is te zien dat onder de mensen die voor de korte rit (bijna) altijd de fiets pakken meer ouderen voorkomen. Daarnaast zien we wederom twee eerder onderscheiden groepen opvallen: de gebruikersgroep die overwegend fietst op de korte rit heeft een hoger aandeel mensen tussen 40 en 59 jaar. De groep die juist overwegend de auto gebruikt op de korte rit, bestaat ook uit meer mensen in de leeftijd van 40 tot 59 jaar, maar er zijn in deze groep ook meer jonge mensen tussen 20 en 39 jaar.

10.1.5 Stedelijkheidsgraad

Het volgende achtergrondkenmerk waarop we de gebruikersgroepen vergelijken, is de stedelijkheidsgraad van het woongebied van de respondenten. Uit tabel 10.4 blijkt dat alleen groep 4 die overwegend de fiets gebruikt, er uitspringt qua verband tussen vervoerswijzekeuze en stedelijkheid.

%	stedelijkheidsgraad					totaal
	zeer stedelijk	sterk sterk stedelijk	matig stedelijk	weinig stedelijk	niet-stedelijk	
(bijna) altijd auto	18	26	21	20	15	100
overwegend auto	10	29	26	25	10	100
Wisselend	10	25	15	31	19	100
overwegend fiets	10	29	33	24	4	100
(bijna) altijd fiets	15	23	22	21	19	100
Totaal	14	25	20	25	16	100

Tabel 10.4: Gebruikersgroepen verdeeld naar stedelijkheidsgraad (in percentages)

Deze groep die overwegend fietst, bestaat voor 33% uit mensen afkomstig uit matig stedelijk gebied en juist een zeer klein aandeel uit niet-stedelijke gebieden (4%) vergeleken met de totale groep. Deze relatie blijkt significant (tau-waarde=.01; p=.00). We concluderen dan ook dat er sprake is van een verband tussen stedelijkheidsgraad en de vervoerswijzekeuze op de korte rit. We merken hierbij op dat dit verband enigszins lastig is te verklaren. We kunnen bijvoorbeeld niet bevestigen dat er meer wordt gefietst in stedelijke gebieden en minder in niet-stedelijke gebieden; of andersom. Een dergelijke symmetrische relatie is niet aangetoond.

10.1.6 Regio

Wat de regio betreft, zijn er geen groepen die zich onderscheiden van de totale groep: er is geen significant verband tussen vervoerswijzekeuze en regio (tau-waarde=.00; p=.55).

%	regio					totaal
	3 grote steden	rest west	noord	oost	zuid	
(bijna) altijd auto	18	27	9	18	28	100
overwegend auto	9	30	10	24	27	100
Wisselend	10	32	12	20	26	100
overwegend fiets	10	35	8	18	29	100
(bijna) altijd fiets	9	31	14	21	25	100
Totaal	13	30	11	20	27	100

Tabel 10.5: Gebruikersgroepen naar regio (in percentages)

Een duidelijk 'patroon' in de relatie tussen de keuze voor de auto of de fiets op de korte rit in de regio is op basis van deze resultaten niet aangetoond.

10.1.7 Gezinscyclus

Het volgende achtergrondkenmerk waarop de gebruikersgroepen zijn vergeleken, is de gezinscyclus. Wat dit kenmerk betreft, blijkt wel weer een duidelijk verband.

%	gezinscyclus op basis van leeftijd jongste kind				
	alleen- staanden	jongste kind 0-12 jaar	jongste kind 13-17 jaar	twee- meerpersoons met kind 18 jaar of ouder of zonder kind	oftotaal
(bijna) altijd auto	16	27	6	51	100
overwegend auto	2	56	17	25	100
Wisselend	10	23	8	59	100
overwegend fiets	8	49	12	31	100
(bijna) altijd fiets	10	19	12	59	100
Totaal	12	29	9	51	100

Tabel 10.6: Gebruikersgroepen naar gezinscyclus op basis van de leeftijd van het jongste kind (in percentages)

Er zijn twee groepen die qua gezinscyclus afwijken van de totale groep respondenten. In de eerste plaats zien we dat groep 2 die overwegend van de auto gebruik maakt voor de korte rit, een beduidend groter aandeel (56%) gezinnen betreft waarin het jongste kind tussen 0 en 12 jaar oud is vergeleken met dit aandeel in de totale groep (29%). Bovendien bestaat groep 2 uit een veel kleiner aandeel gezinnen zonder of met kinderen ouder dan 18 jaar (25%). Tevens zien we slechts een aandeel van 2% alleenstaanden. Dit zijn grote verschillen vergeleken met de totale groep. Een overeenkomstig beeld zien we in groep 4 die overwegend de fiets gebruikt voor de korte rit. In groep 4 is het aandeel gezinnen waarvan het jongste kind in de leeftijd van 0 tot 12 jaar is, 20% hoger dan in de totale groep. De conclusie die we uit dit beeld kunnen trekken, luidt dat er sprake is van een samenhang tussen de vervoerswijzekeuze op de korte rit en de gezinscyclus waarin men zich bevindt. Dit verband blijkt na toetsing significant (tau-waarde=.04; p=.00).

10.1.8 Beroepssituatie

Het volgende kenmerk waarop de gebruikersgroepen zijn vergeleken, is de beroepssituatie. Tussen de vervoerswijzekeuze op de korte rit en de beroepssituatie blijkt een significant verband (tau-waarde= .02; p=.00).

%	beroepssituatie					
	werkzaam parttime	werkzaam 36 uur meer	arbeids- of ongeschikt, bijstand, werkloos	gepensio- neerd	overig	totaal
(bijna) altijd auto	25	37	7	20	11	100
overwegend auto	49	25	3	5	18	100
Wisselend	25	35	5	21	14	100
overwegend fiets	53	21	0	11	15	100
(bijna) altijd fiets	28	19	5	32	16	100
Totaal	29	32	5	20	13	100

Tabel 10.7: Gebruikersgroepen naar beroepssituatie (in percentages)

Gezien de eerdere relatie tussen leeftijd en vervoerswijze op de korte rit die we in het voorgaande constateerden, is het niet verwonderlijk dat nu een relatie blijkt met de beroepssituatie die logischerwijs ook met leeftijd is verbonden. Er zijn drie groepen die qua verdeling van de beroepssituatie afwijken van de

totale groep respondenten, namelijk de groepen 2, 4 en 5. Groep 2 die overwegend de auto pakt voor de korte rit, bestaat uit een aanzienlijk hoger aandeel parttimers. Dat geldt ook voor groep 4 die overwegend fietst op de korte rit. In beide groepen is het aandeel parttimers rond de 20% hoger dan in de totale groep. De laatste groep die zich onderscheidt, groep 5 die (bijna) altijd fietst op de korte rit, heeft juist een hoger aandeel (32%) gepensioneerden vergeleken met de totale groep (20%).

Op basis hiervan concluderen we dat een relatie bestaat tussen de keuzen tussen de auto en de fiets op de korte rit en de beroepssituatie, maar dat deze niet geldt voor alle gebruikersgroepen.

10.1.9 Opleiding

Wat opleiding betreft, blijkt weliswaar een verband met de vervoerswijzekeuze op de korte rit, maar dit is zeer zwak significant (tau-waarde=.00; p=.04). Groep 4 die overwegend fietst, blijkt te bestaan uit een groter aandeel hoger opgeleiden (i.e. hoger beroepsonderwijs en wetenschappelijk onderwijs) en een kleiner aandeel laagopgeleiden (i.e. basisonderwijs, LVBO en lager voortgezet onderwijs) vergeleken met de totale groep.

%	opleiding				totaal
	basis- onderwijs en LVBO en lager voort.	middelbaar voort.	hoger voort.	hbo/w	
(bijna) altijd auto	27	41	7	25	100
overwegend auto	15	43	13	29	100
Wisselend	27	45	3	25	100
overwegend fiets	12	45	6	37	100
(bijna) altijd fiets	17	50	5	28	100
Totaal	24	44	6	26	100

Tabel 10.8: Gebruikersgroepen naar opleidingsniveau (in percentages)

De andere groepen onderscheiden zich verder niet en laten geen grote verschillen zien ten opzichte van de verdeling van het opleidingsniveau in de totale groep.

10.1.10 Inkomen huishouden

Ten slotte is ook gekeken naar de relatie tussen de vervoerswijzekeuze op de korte rit en het brutojaarinkomen van het huishouden. Er blijkt geen significant verband (tau-waarde=.00; p=,22).

%	huishoudensinkomenklasse				totaal
	tot € 18.000,-	€ 18.000,- € 30.000,-	-€ 30.000,- € 42.000,-	-€ 42.000,- of meer	
(bijna) altijd auto	20	37	26	17	100
Overwegend auto	5	40	38	18	100
Wisselend	18	42	26	14	100
Overwegend fiets	10	43	30	18	100
(bijna) altijd fiets	18	37	33	12	100
Totaal	17	39	28	16	100

Tabel 10.9: Gebruikersgroepen naar huishoudensinkomenklasse (in percentages)

We concluderen dan ook dat er geen verband bestaat tussen vervoerswijzekeuze op de korte rit en het inkomen van het huishouden.

10.1.11 Samenvatting en conclusies gebruikersgroepen

We hebben de totale groep respondenten uitgebreid geanalyseerd op een aantal persoonskenmerken en achtergrondvariabelen op zoek naar verschillen in hun keuzegedrag op de korte rit. Het meest opvallende resultaat van deze analyse is dat er significante verbanden bestaan tussen de vervoerswijzekeuze op de korte rit en

- geslacht,
- leeftijd,
- stedelijkheid,
- gezinscyclus en
- beroepssituatie.

Er zijn geen algemeen geldende, symmetrische verbanden gevonden, maar wel asymmetrische verbanden tussen de vervoerswijzekeuze van een drietal groepen respondenten en hun achtergrondkenmerken. Deze drie groepen gedragen zich anders dan de rest. Dit zijn met name de groep 'overwegend auto' (2) en de groep 'overwegend fiets' (4) en in iets mindere mate groep 5 '(bijna) altijd de fiets'. Voor de groepen 2 en 4 is er sprake van een significant verband tussen leeftijd, geslacht, gezinscyclus en beroepssituatie aan de ene kant en de vervoerswijzekeuze op de korte rit aan de andere kant. Verder laat groep 4 nog een, lastig te interpreteren, verband zien met stedelijkheid. Groep 5 laat alleen een significant verband zien tussen de vervoerswijzekeuze en de kenmerken leeftijd en beroepssituatie.

Deze drie groepen laten zich als volgt beschrijven. Groep 2 die overwegend de auto gebruikt op de korte rit, bestaat voor tweederde deel uit vrouwen, bevat minder dan 10% 60-plussers, bestaat voor de helft uit gezinnen waarvan het jongste kind tussen 0 en 12 jaar is en bestaat voor meer dan de helft uit parttimers. Groep 4 die overwegend van de fiets gebruik maakt op de korte rit, bestaat voor driekwart uit vrouwen, voor tweederde deel uit 40- tot 59-jarigen, voor eenderde deel uit respondenten afkomstig uit matig stedelijk gebied, voor de helft uit gezinnen met kinderen waarvan het jongste kind tussen 0 en 12 jaar is en voor de helft uit parttimers. En groep 5 die (bijna) altijd de fiets pakt op de korte rit, bestaat voor eenderde deel uit 60-plussers en voor eenderde deel uit gepensioneerden.

Op basis hiervan concluderen we dat korte ritten per fiets vaker worden afgelegd door de wat oudere mensen en dat de auto juist vaker wordt gebruikt op de korte rit door de wat jongere mensen. Verder blijkt zowel in de groep die korte ritten maakt op de fiets als in de groep die de voorkeur heeft voor de auto een naar verhouding groot aandeel vrouwen. Ook blijkt een relatief groot aandeel parttimers onder de korte-rittenrijders: er is een groep parttimers die de voorkeur heeft voor de auto en een andere groep parttimers die voor korte ritten graag de fiets pakt. Ongetwijfeld hangt dit samen met het grotere aandeel vrouwen die doorgaans meer parttime werken. Ten slotte concluderen we dat zowel onder de mensen die korte ritten met de fiets afleggen als onder de mensen die juist met de auto korte ritten maken, veel gezinnen zijn met jonge kinderen.

10.2 Argumenten per gebruikersgroep en ritmotief²⁸

In deze laatste paragrafen van dit hoofdstuk zoomen we nader in op de argumenten die de vijf gebruikersgroepen hanteren, uitgesplitst naar ritmotief en de verschillen die we daarin zien tussen de vijf gebruikersgroepen. Het is de bedoeling om aan het einde van deze paragraaf meer zicht te hebben op de achterliggende argumenten van elke gebruikersgroep die kunnen verschillen per reismotief en die de vervoerswijzekeuzen op de korte rit kunnen beïnvloeden.

10.2.1 (Bijna) altijd auto

Voor alle motieven laten de mensen uit groep 1 die altijd de auto gebruiken voor korte ritten, hun keuze voor de auto in eerste instantie afhangen van slechte weersomstandigheden en het comfort van de auto. Zij voelen zich daarin niet beïnvloed door andere mensen. Als we kijken naar de verschillen per motief zien we het volgende. Het halen en brengen van de kinderen doen zij ook graag met de auto door tijdgebrek en om ketenverplaatsingen te maken. Om boodschappen te doen, nemen zij de auto omdat er veel spullen vervoerd moeten worden. Als zij gaan sporten, kiezen zij graag voor de auto, omdat ze goed kunnen parkeren bij de sportclub of de vereniging. Ook als zij de auto gratis kunnen parkeren, is de keuze voor de auto snel gemaakt. Sowieso zien we bij deze groep mensen dat het parkeren ook een belangrijke reden is om met de auto uit te gaan. Daar komt bij dat zij ook voor de auto kiezen omdat zij die avond geen alcohol drinken en terugrijden. Om naar het werk te gaan, kiezen zij voor de auto om een ketenverplaatsing te kunnen maken (in combinatie met tijdgebrek) of omdat zij de fietsafstand als te ver beoordelen. Bovendien geeft deze groep aan dat het met de auto naar het werk gaan een gewoonte is. De enkele keer dat deze fervente 'autorijders' de fiets pakken, doen zij dat vooral om gezond bezig te zijn en denken daarbij ook om het milieu. Bovendien vinden zij het ook vanuit educatieve aspecten belangrijk om wel eens te gaan fietsen als zij de kinderen halen en brengen. Ook als zij maar weinig boodschappen gaan halen, pakken ze wel even de fiets op de korte rit. Stallingsvoorzieningen voor de fiets zijn volgens hen ook belangrijk in de keuze om met de fiets te gaan sporten, uit te gaan of naar het werk te fietsen. Beperkte parkeermogelijkheden voor de auto noemen zij bij het uitgaan en sporten als reden om de fiets te pakken. Ten slotte laten zij de keuze voor de fiets ook afhangen van het gebruik van alcohol als zij uitgaan. Heel duidelijk hangt de keuze om te gaan fietsen niet af van het plezier dat fietsen kan bieden; 'ik vind het leuk om te fietsen' is nauwelijks aangekruist. De auto heeft voor deze mensen heel duidelijk de voorkeur, onder meer door gemaksaspecten, zoals het comfort van de auto, naast de gewoonte die zij hebben ontwikkeld om de auto te pakken wanneer dat maar kan.

10.2.2 Overwegend auto

Net als in groep 1 zijn de belangrijkste redenen voor de mensen in groep 2 die overwegend de auto pakken voor het maken van korte ritten, de slechte weersomstandigheden en het comfort van de auto. Alle andere argumenten komen niet veel vaker voor dan één of twee keer. Als we kijken naar de verschillen per motief, dan blijkt een vergelijkbaar beeld met groep 1. Halen en brengen van de kinderen doen zij met de auto vanwege ketenverplaatsingen,

²⁸ In bijlage 4 staat een overzicht van de argumenten naar gebruikersgroep en motief. Op basis van deze tabellen is het mogelijk vast te stellen welke argumenten over de vijf motieven heen het meest worden genoemd als belangrijk of als minder belangrijk. De aanduiding 'belangrijk' en 'minst belangrijk' zijn totstandgekomen op basis van de argumentatievragen in de vragenlijst (zie bijlage 1); de antwoordcategorieën 1 en 2 zijn gehercodeerd als 'onbelangrijk' en de antwoordcategorieën 4 en 5 zijn gehercodeerd als 'belangrijk'.

het gebrek aan tijd of vanwege het sociaal onveilige gevoel op de fiets. Gezien het feit dat in deze groep een relatief groot aandeel vrouwen zit en bovendien een relatief groot aandeel gezinnen met kinderen waarvan de jongste in de leeftijd van 0 tot 12 jaar, is het waarschijnlijk dat het tijdgebrek en de te maken ketenverplaatsingen verbonden zijn aan de levensstijl van deze mensen. Onze inschatting is dat het verplaatsingsrepertoire in ieder geval voor een deel van deze groep mensen wordt bepaald door het feit dat zij verschillende activiteiten rondom het gezin en werk met elkaar moeten combineren. Dat resulteert in een druk verplaatsingsrepertoire. Net als in groep 1 doen de mensen uit groep 2 graag boodschappen met de auto vanwege de bekende hoeveelheden en de parkeermogelijkheden bij de winkels. Ook als zij gaan sporten zien we, net als in groep 1, de sociale veiligheidsaspecten en de parkeermogelijkheden terug als overweging. Ook gaan zij graag uit met de auto omdat de afstand te ver is om te fietsen of omdat men niet drinkt en terugrijdt. Dat beeld zagen we ook bij groep 1. Dat geldt ook voor het feit dat groep 2 graag de auto neemt om naar het werk te gaan als zij ketenverplaatsingen moeten maken of tijd tekort komen. Sommigen vinden de afstand naar het werk te ver om te fietsen. Net als in groep 1 vindt ook groep 2 het niet belangrijk welke vervoerswijzekeuzen anderen maken; zij zeggen zich daardoor niet te laten beïnvloeden. Alhoewel de mensen uit groep 2 overwegend voor de auto kiezen op de korte rit, gaan zij soms dus ook nog wel eens op de fiets. Dat doen zij, over alle motieven heen, omdat ze dat gezond vinden. Overigens vinden deze mensen fietsen veel leuker dan groep 1: veel vaker noemt groep 2 dat het leuk is om te fietsen op de korte rit bij verschillende motieven. Ook de beperkte parkeermogelijkheden voor de auto zijn voor de mensen uit groep 2 minder belangrijk als voor de mensen in groep 1. Voor de rest zien we een vergelijkbaar beeld met groep 1. Halen en brengen op de fiets gebeurt vanwege het educatieve aspect. En men haalt ook wel eens een enkel boodschapje op de fiets. Stallingsvoorzieningen spelen net als bij groep 1 een rol in de keuze voor de fiets als men gaat sporten, uitgaat of naar het werk gaat. Ook het kunnen drinken van alcohol als men uitgaat, speelt net als in de voorgaande groep een rol in de keuze voor de fiets. Terugkijkend zien we dat deze groep al wat meer plezier heeft in het fietsen maar nog steeds spelen gemakaspecten, zoals het comfort van het autorijden en de gewoonte van het autorijden, een doorslaggevende rol in de keuze voor de auto.

10.2.3 Wisselend auto en fiets

De derde groep respondenten die wisselend gebruik maakt van de auto en fiets, laten zich net als de voorgaande twee groepen over alle ritmotieven heen leiden door slechte weersomstandigheden in de keuze voor de auto. Opvallend is dat het comfort van de auto voor deze mensen helemaal geen rol van betekenis meer speelt. De argumenten lijken een beetje op te schuiven naar meer praktische aspecten van zowel de fiets als de auto die duidelijk naast elkaar afgewogen worden. Zo noemen deze mensen bij drie ritmotieven dat zij voor de auto kiezen als de afstand te ver is om te fietsen, namelijk bij halen en brengen, bij sporten en uitgaan. Ook de hoeveelheid spullen die zij meenemen, noemen zij niet alleen bij het boodschappen doen maar ook bij het halen en brengen (i.e. meerdere kinderen) en sporten. Dit beeld geeft een indicatie voor het feit dat deze mensen de keuze voor de auto heel praktisch benaderen. Verder zien we nog dat bij de keuze voor het boodschappen doen ook twee argumenten worden genoemd die met parkeren en het betalingsregime daarvan hebben te maken. Als beide gunstig uitpakken voor de auto, zijn deze mensen ook meer gemotiveerd om met de auto boodschappen te doen. Die keren dat deze mensen voor de fiets kiezen, zijn zij zich bewust van hun eigen gezondheid en de goede invloed van het fietsen op het milieu. Dat geldt bij (vrijwel) alle ritmotieven. Alleen als men uitgaat, maken de mensen uit groep 3

zich minder druk om het milieu en gaan zij op de fiets om andere redenen, zoals de stallingsmogelijkheden. Ook vinden zij deze stallingsvoorzieningen voor de fiets belangrijk als zij op de fiets uitgaan, naar het werk gaan of gaan sporten. Opvallend is dat puur het plezier van het fietsen voor deze mensen veel belangrijker is dan in de voorgaande twee groepen: bij alle ritmotieven komt het plezier in het fietsen terug als reden om de auto te laten staan! Dat zagen we in de andere groepen nauwelijks of veel minder: in groep 1 wordt het leuk vinden van fietsen, over alle ritmotieven heen, slechts één keer genoemd en in groep 2 drie keer (ook over alle ritmotieven heen). Dan als laatste, de invloed van anderen: dat wat anderen doen, zowel in de keuze voor de auto als de fiets, is volgens deze mensen minder van invloed op hun eigen vervoerswijzekeuze dan andere overwegingen. Terugkijkend op groep 3 zien we dat de mensen die wisselend voor de auto of fiets kiezen zich meer door het gebruiksgemak laten leiden in de keuze voor de auto, zoals de mogelijkheid om spullen te vervoeren die qua hoeveelheid praktisch gesproken onmogelijk op de fiets kunnen. Comfort van de auto speelt voor deze mensen geen uitgesproken rol. Ook hebben we gezien dat deze mensen sowieso graag fietsen en er bij hen geen sprake is van een gewoonte om de auto te pakken op de korte rit.

10.2.4 Overwegend fiets

De vierde gebruikersgroep die overwegend de fiets kiest, laat zich net als de voorgaande groepen bij alle ritmotieven in eerste instantie leiden door slechte weersomstandigheden in de keuze voor de auto. Als het weer slecht is, dan kiest men eerder voor de auto. Het argument van ketenverplaatsingen komt in deze groep veel minder voor dan in de eerdere groepen; slechts één keer bij het ritmotief boodschappen doen. Het comfort van de auto is voor hen van ondergeschikt belang; dat geldt voor alle ritmotieven. Tevens zien we wederom praktische argumenten 'pro-auto' naar boven drijven die te maken hebben met de visie dat een auto een gebruiksvoorwerp is: Parkeermogelijkheden worden bij drie ritmotieven genoemd als belangrijke reden om de auto te nemen in plaats van de fiets: bij het boodschappen doen, het sporten en om naar het werk te gaan. Net als in groep 3 is men praktisch ingesteld: de te vervoeren hoeveelheid bepaalt ook de keuze voor de auto om te gaan sporten of boodschappen te gaan doen. Overwegingen die dus weinig met het comfort van de auto te maken hebben, en meer met het idee dat de auto een gebruiksvoorwerp is. Desalniettemin gaat de voorkeur van deze mensen toch echt uit naar de fiets; daar kiezen zij overwegend voor, omdat dat goed is voor de gezondheid, het milieu en omdat zij het leuk vinden. Dat plezier speelt in de voorgaande groepen veel minder een rol. Ook zien we dat men in groep 4 heel duidelijk kiest voor de fiets omdat men gewend is met de fiets te gaan en omdat men met de fiets snel door het verkeer heen komt. Verder valt op dat deze groep vergeleken met de voorgaande groepen veel minder diversiteit laat zien in de argumenten om de fiets te kiezen: gezondheid, het milieu en het plezier in het fietsen worden maar liefst bij alle ritmotieven genoemd! Dat komt in de drie voorgaande, meer 'autominded' groepen, niet voor. Dat geldt ook voor het argument 'ik ben gewend om met de fiets te gaan'; bij maar liefst vier ritmotieven wordt deze gewoonte genoemd! Dit duidt erop dat deze mensen als het ware 'overtuigde' fietsers zijn en de keuze voor het fietsen al stevig is verankerd in hun verplaatsingsrepertoire. Zij vinden fietsen leuk, het geeft hen snelheid in het verkeer en is zelfs tot een gewoonte geworden. Wat dat betreft, is het niet verwonderlijk dat bij deze mensen de educatieve aspecten in de keuze voor de fiets bij het halen en brengen van de kinderen helemaal bovenaan staan. Blijkbaar willen zij alle goede aspecten van het fietsen overdragen op hun kinderen. Bovendien is het heel goed mogelijk dat, mede gezien het feit dat groep 4 een groot aandeel gezinnen met kinderen betreft en het relatief grotere aandeel personen in de leeftijd van 40 tot 59 jaar, dit

(verkeers)educatieve aspect met name van belang is omdat de kinderen van deze mensen waarschijnlijk wat ouder zijn (i.e. > 12 jaar) en zich steeds zelfstandiger gaan verplaatsen. De kinderen zijn als het ware wat minder afhankelijk van het haal- en brenggedrag van hun ouders. Dit zou wellicht ook kunnen verklaren waarom deze mensen vergeleken met groep 2 vaker voor de fiets kiezen en ook minder te maken hebben met ketenverplaatsingen. De diverse gezinsleden hoeven in feite minder vaak van en naar allerlei activiteiten te worden gehaald en gebracht; dat bepaalt natuurlijk ook een afname van de autoafhankelijkheid in deze groep.

10.2.5 (Bijna) altijd fiets

De vijfde en tevens laatste door ons onderscheiden gebruikersgroep, de mensen die (bijna) altijd fietsen op de korte rit, laat heel duidelijk een ander verplaatsingsrepertoire op de korte rit zien vergeleken met de voorgaande vier groepen. De eerste aanwijzing daarvoor is dat deze mensen zich in veel mindere mate in de keuze voor de auto laten leiden door het slechte weer en het comfort van de auto. Alleen bij uitgaan, sporten en boodschappen doen, vindt men het slechte weer vervelend genoeg om op de fiets te gaan en kiezen zij dan toch voor de auto. Daar staat tegenover dat het comfort van de auto slechts eenmaal wordt genoemd! Ook tijdgebrek zien we bij deze mensen helemaal niet terugkomen! De kinderen haalt en brengt men alleen met de auto als men gratis kan parkeren of wanneer er onderweg voor de fiets onveilige verkeerssituaties zijn. Overigens 'scoort' alleen bij groep 5 de verkeersveiligheid voor de fietsers zo hoog als reden om de auto te nemen. Bij het boodschappen doen en het sporten komen de te vervoeren hoeveelheden weer terug; wat dat betreft onderscheiden zij zich weer niet van de andere groepen. Maar de te vervoeren hoeveelheden zien we nu opeens ook terug bij de keuze om met de auto naar het werk te gaan. Verder spelen de goede parkeermogelijkheden of het gratis kunnen parkeren net als bij de andere groepen een rol bij de beslissing om te gaan autorijden; dat geldt in dit geval voor alle ritmotieven. Deze mensen zien dus niet alleen de auto als een gebruiksvoorwerp, maar zijn ook voor 't slechte weer niet bang! Wat de keuze voor de fiets betreft, zien we over de ritmotieven heen steeds de volgende argumenten terug: gezondheid, de zorg voor het milieu, het plezier in het fietsen, het gewend zijn de fiets te nemen, het snel door het verkeer heen kunnen komen, educatieve aspecten en het veilig kunnen stallen van de fiets. Net als groep 4 benadrukken zij veel meer dan de anderen de positieve kanten van de fiets. Het lastig kunnen parkeren van de auto wordt in tegenstelling tot wat we in groep 1 zagen, niet genoemd als belangrijkste argument om de fiets te pakken. Ook het wel of niet kunnen drinken van alcohol wordt zowel in de keuze voor de auto als de fiets niet genoemd, net als in de groepen 3 en 4. Het plezier dat het fietsen hen biedt, daarentegen wel.

10.2.6 Samenvatting en conclusies argumenten per gebruikersgroep en ritmotief

Uit de voorgaande beschrijving van de vijf gebruikersgroepen komt een aantal beelden naar voren.

In de eerste plaats blijkt dat voor de mensen die korte ritten bij voorkeur met de auto maken, het comfort van de auto heel belangrijk is. Dat geldt met name voor de wat meer 'extreme' groep mensen die (bijna) altijd met de auto korte ritten aflegt. Dit belang van het gemak van de auto lijkt toe te nemen naarmate de mensen minder plezier (emotie!) in het fietsen ervaren op de korte rit. Ook tijdgebrek (al dan niet gepercipieerd) en het maken van ketenverplaatsingen spelen een grotere rol in de vervoerswijzekeuze bij de mensen die vaker met de auto korte ritten maken.

In de tweede plaats ervaren de mensen van wie de voorkeur uitgaat naar de auto op de korte rit geen of veel minder plezier in het fietsen. Dit positieve aspect van het fietsen wordt niet of nauwelijks genoemd. Als zij dan toch moeten fietsen, doen ze dat niet omdat ze dat zo leuk vinden; 'liever niet als het even kan' lijkt het adagium.

Ten derde blijkt dat de mensen die graag fietsen de auto veel meer zien als een gebruiksvoorwerp dat alleen wordt gebruikt als door omstandigheden de korte rit niet met de fiets kan worden gemaakt. Zoals wanneer de te vervoeren hoeveelheden (ook van mensen!) te groot is, de afstand te ver is om te fietsen of wanneer de verkeerssituatie het fietsen gevaarlijk maakt. Daarnaast zijn voor hen de zorg voor de eigen gezondheid en het milieu belangrijke overwegingen om de fiets te prefereren op de korte rit. Zij laten hun vervoerswijzekeuze niet of veel minder afhangen van de gemakzucht die het bezit van een auto kan oproepen. Deze meer praktisch ingestelde mensen (die de auto als een gebruiksvoorwerp zien) hebben de voorkeur voor de fiets, tenzij het echt niet anders kan, dan pas pakken zij de auto op de korte rit.

In de vierde plaats is gebleken dat gezondheid en milieuoverwegingen veel meer een rol spelen bij de mensen die overwegend en (bijna) altijd fietsen. De autoliefhebbers geven ook wel aan dat zij weten dat fietsen goed is voor de gezondheid en het milieu, maar zij noemen deze argumenten slechts bij één of twee ritmotieven. De fietsliefhebbers op de korte rit vinden de gezondheid en het milieu bij alle ritmotieven een belangrijke overweging.

Ten vijfde blijkt dat het gebruik van alcohol meer van belang is in de beslissing om de auto of de fiets te nemen onder de mensen die kiezen voor de auto op de korte rit. De groepen die overwegend of (bijna) altijd fietsen, zijn om hele andere redenen gemotiveerd in hun keuze voor de fiets.

In de zesde plaats blijkt dat parkeermogelijkheden voor de auto, zowel qua beschikbaarheid als betalingsregime, bij iedereen van invloed is op de vervoerswijzekeuze op de korte rit. Maar onder de mensen bij wie de auto favoriet is, spelen de goede parkeermogelijkheden voor de auto een belangrijker rol in deze voorkeur dan andere argumenten. Bovendien laten deze 'autorijders' zich in de keuze voor de fiets meer beïnvloeden door een negatieve inschatting van de parkeermogelijkheden voor de auto: 'omdat ik mijn auto niet goed kan parkeren, neem ik dan toch maar de fiets'. In de andere groepen komt deze meer negatieve afweging bij de fiets niet voor.

In de zevende plaats concluderen we dat de fervente autorijders zich tevens onderscheiden van de andere groepen door het belang dat zij hechten aan het argument om alcohol te kunnen gebruiken als zij uitgaan. Dit argument wordt gehanteerd door de mensen die (bijna) altijd en overwegend autorijden op de korte rit; men neemt de fiets, zodat men kan drinken, en men kiest voor de auto omdat die persoon de 'Bob' is en terugrijdt na het uitgaan. Bij de andere groepen komt dit argument niet terug in de keuze tussen de auto en de fiets.

De achtste conclusie is dat het gratis kunnen parkeren, dus met name het kostenaspect, bij meer ritmotieven als belangrijke overweging wordt gehanteerd door de mensen die de fiets prefereren op de korte rit in vergelijking met de mensen van wie de voorkeur op de korte rit juist meer uitgaat naar de auto.

In de negende plaats concluderen we dat vrijwel iedereen, ongeacht de voorkeur voor de fiets of auto, de stallingsvoorziening bij het sporten, uitgaan en het werk een belangrijk argument vindt in de vervoerswijzekeuze.

Als laatste concluderen we dat zowel bij de mensen die (bijna) altijd autorijden op de korte rit als de mensen die (bijna) altijd fietsen (i.e. de twee 'extremen') sprake is van gewoontevorming. Deze mensen, hoe verschillend hun verplaatsingsrepertoire verder ook is, geven beiden aan dat zij de fiets dan wel auto verkiezen, omdat zij dat gewend zijn te doen.

11 Conclusies kwantitatief onderzoek

In dit laatste hoofdstuk van het kwantitatieve deel geven we een overzicht van de belangrijkste conclusies en aanbevelingen die we op basis van de resultaten van het kwantitatieve onderzoek kunnen formuleren. De beantwoording van de hoofdvragen van het onderzoek staat daarbij centraal, namelijk:

1. Welke afwegingsprocessen doorloopt een weggebruiker wanneer hij of zij een korte rit wil maken en de keuze heeft tussen verschillende verplaatsingsmogelijkheden? En welke argumenten worden in dit keuzeproces gehanteerd? Welke verschillen zijn er tussen deze argumenten naar reismotief?
2. In welke mate zijn er groepen te onderscheiden in de totale groep weggebruikers die verschillen qua verplaatsingsrepertoire? Welke keuzen maken zij op de korte rit en welke verschillen zijn er voor deze groepen van weggebruikers waar te nemen naar reismotief?
3. Op welke wijze kan de opgedane kennis over het verplaatsingsrepertoire van reizigers op de korte rit worden gebruikt bij de verdere ontwikkeling van het korte-rittenbeleid op decentraal niveau? Welke concrete handvatten kunnen voor de decentrale overheden worden aanbevolen?

11.1 Argumenten en motieven op de korte rit: het algemene beeld

De eerste vraag van het kwantitatieve onderzoek is met name gericht op het achterhalen van de argumenten die weggebruikers hanteren als zij een keuze maken tussen verschillende vervoerswijzen om een korte rit te gaan maken. Welke afwegingen maken zij daarbij en zijn daarin verschillen te ontdekken naar reismotief. In dit deel van het rapport is een breed scala van argumenten en motieven de revue gepasseerd. Op basis van al deze kennis is een aantal hoofdconclusies te trekken over het verplaatsingsrepertoire op de korte rit van de weggebruiker in het algemeen. De belangrijkste daarvan zijn hierna op een rij gezet.

1. De auto en de fiets zijn de meest populaire vervoermiddelen op de korte rit. Tussen deze twee vervoermiddelen zien we concurrentie op de korte rit.
2. Er zijn meer 'verstokte automobilisten' (personen die nooit de fiets kiezen) dan 'verstokte fietsers' (die nooit de auto kiezen). Dit beeld verschilt wel enigszins per ritmotief: er zijn meer verstokte automobilisten onder het uitgaansverkeer en er zijn meer verstokte fietsers in het verkeer richting sportvereniging of het werk.
3. Het openbaar vervoer en lopen zijn als vervoerswijzekeuzen op de korte rit tot 7,5 km minder interessant als alternatief voor de auto.
4. Slechte weersomstandigheden spelen, ongeacht het ritmotief, een belangrijke rol in de keuze voor de auto op de korte rit.
5. In de keuze voor de fiets op de korte rit spelen doorgaans de gezondheid en de zorg voor het milieu, ongeacht het ritmotief, een rol.
6. De keuze voor de auto of de fiets wordt bij het boodschappen doen mede bepaald door de omvang van de te vervoeren hoeveelheden. Bij grote hoeveelheden pakt men de auto, bij kleine hoeveelheden de fiets.
7. In de keuze voor de auto bij het halen en brengen en het woon-werkverkeer spelen ketenverplaatsingen en tijdgebrek een belangrijke rol.
8. Bij het sporten en uitgaan speelt in de keuze voor de auto ook de afstand tot de bestemming een rol.

-
9. Educatieve elementen, in de vorm van het goede voorbeeld geven of het leren fietsen, zijn alleen belangrijk bij het halen en brengen van de kinderen met de fiets.
 10. De aanwezigheid van fietsenstallingen speelt een rol in de keuze voor de fiets bij de ritmotieven woon-werk, uitgaan en sporten.
 11. Sociale veiligheid is een belangrijk argument om bij het halen en brengen van kinderen, sporten en woon-werkverkeer voor de auto te kiezen. Bij het ritmotief uitgaan is de sociale veiligheid een argument dat meespeelt in de beslissing om met anderen op de fiets te gaan.
 12. Vrouwen maken vaker dan mannen meerdere keren per dag een korte rit op de fiets.
 13. Korte ritten worden veel afgelegd door jonge mensen tussen 20 en 39 jaar.
 14. De fiets is favoriet onder 50-plussers op de korte rit.
 15. De *auto* wordt veel gebruikt op de korte rit door gezinnen waarvan het jongste kind tussen 0 en 12 jaar oud is. Terwijl in gezinnen met wat oudere kinderen (i.e. het jongste kind is tussen 13 en 17 jaar) de *fiets* juist veel wordt gebruikt op de korte rit. Wat de korte rit betreft, lijkt dus de autoafhankelijkheid in gezinnen met jongere kinderen groter dan in gezinnen met de wat oudere kinderen.

11.2 Argumenten en motieven op de korte rit: gebruikersgroepen in beeld

Middels voorgaande conclusies is een beeld verkregen van de argumenten die weggebruikers in het algemeen hanteren bij het maken van vervoerswijzekeuzen op de korte rit. Tevens hebben we verschillen en overeenkomsten beschreven in deze keuzen en argumenten wat motieven betreft. Hierna presenteren we de conclusies naar aanleiding van de analyse van het verplaatsingsrepertoire op de korte rit van de vijf door ons, a priori, onderscheiden gebruikersgroepen, namelijk:

1. De vervoerswijzekeuze op de korte rit wordt beïnvloed door de volgende achtergrondkenmerken van de weggebruiker: het geslacht, de leeftijd, stedelijkheid, gezinscyclus en de beroepssituatie. Deze verbanden zijn niet voor elke variabele even helder: soms is er sprake van 'mooie' symmetrische verbanden, soms meer asymmetrische verbanden. Maar dat de vervoerswijzekeuze samenhangt met de genoemde variabelen is wel duidelijk en middels statistische toetsen significant gebleken.
2. Gebleken is dat naarmate weggebruikers ouder zijn, de keuze voor de fiets steeds prominenter wordt. We concluderen dan ook dat korte ritten per fiets vaker worden afgelegd door de wat oudere mensen en dat de auto juist vaker wordt gebruikt op de korte rit door de wat jongere mensen.
3. Korte-rittenrijders bestaan voor een relatief groot deel uit vrouwen, waarvan sommigen de voorkeur hebben voor de auto en weer anderen voor de fiets.
4. Korte-rittenrijders bestaan voor een relatief groot aandeel uit parttime werkenden.
5. Korte-rittenrijders zijn voor een relatief groot deel afkomstig uit gezinnen met kinderen.
6. Voor mensen die (bijna) altijd en overwegend korte ritten met de auto maken, zijn gemakaspecten van de auto, zoals het comfort, heel belangrijk. Dit belang lijkt toe te nemen naarmate de auto meer favoriet is op de korte rit. Ook tijdgebrek en het maken van ketenverplaatsingen spelen een grotere rol in de vervoerswijzekeuze van mensen die vaker met de auto korte ritten maken in plaats van met de fiets.

-
7. Mensen van wie de voorkeur uitgaat naar de auto op de korte rit, ervaren geen of veel minder plezier in het fietsen. Dit positieve aspect van het fietsen, wordt door deze mensen in hun afweging onderbelicht.
 8. Mensen die graag fietsen, gebruiken de auto veel meer vanuit overwegingen die te maken hebben met de auto als gebruiksvoorwerp, zoals de te vervoeren hoeveelheden (ook van mensen!), de afstand, de verkeerssituatie. Dit naast de zorg voor de eigen gezondheid en het milieu. Zij laten hun vervoerswijzekeuze niet of veel minder afhangen van de gemakzucht die de auto oproept. Deze meer praktisch ingestelde mensen hebben de voorkeur voor de fiets, tenzij het echt niet anders kan, dan pas pakken zij de auto op de korte rit.
 9. Gezondheid en milieuoverwegingen spelen veel meer een rol bij de mensen die overwegend en (bijna) altijd fietsen dan bij de groepen van wie de voorkeur uitgaat naar de auto boven de fiets op de korte rit.
 10. De fietsliefhebbers op de korte rit vinden de gezondheid en het milieu bij alle ritmotieven een belangrijke overweging.
 11. Het gebruik van alcohol heeft een groter belang in de beslissing om de auto of de fiets te nemen onder de mensen die kiezen voor de auto op de korte rit bij het ritmotief uitgaan. De groepen die overwegend of (bijna) altijd fietsen zijn om hele andere redenen gemotiveerd in hun keuze voor de fiets om uit te gaan.
 12. Parkeermogelijkheden voor de auto, zowel qua beschikbaarheid als betalingsregime, zijn bij iedereen van invloed op de vervoerswijzekeuze op de korte rit. Maar onder de mensen bij wie de auto favoriet is, spelen de goede parkeermogelijkheden voor de auto een belangrijker rol in deze voorkeur dan andere argumenten. Bovendien laten deze 'autorijders' zich in de keuze voor de fiets meer beïnvloeden door een negatieve inschatting van de parkeermogelijkheden voor de auto: 'omdat ik mijn auto niet goed kan parkeren, neem ik dan toch maar de fiets'. In de andere groepen komt deze meer negatieve afweging bij de fiets niet voor.
 13. Het gratis kunnen parkeren wordt bij meer ritmotieven als belangrijke overweging gehanteerd door de mensen die de fiets prefereren op de korte rit in vergelijking met de mensen van wie de voorkeur op de korte rit juist meer uitgaat naar de auto.
 14. Vrijwel iedereen, ongeacht de voorkeur voor de fiets of auto, vindt de stallingsvoorziening voor de fiets bij het sporten, uitgaan en het werk een belangrijk argument in de vervoerswijzekeuze.
 15. Zowel bij de mensen die (bijna) altijd autorijden op de korte rit als de mensen die (bijna) altijd fietsen (i.e. de twee 'extremen') is sprake van gewoontevorming.

12 Handvatten voor decentraal beleid

12.1 Inleiding

De vraag is nu, op welke manier de hiervoor beschreven inzichten aanknopingspunten vormen om op maat decentraal beleid te ontwikkelen waarmee bepaalde groepen weggebruikers kunnen worden gestimuleerd om voor de korte rit vaker te kiezen voor de fiets in plaats van de auto? Het antwoord op deze vraag is als sluitstuk van dit onderzoek van belang. We zijn immers op zoek naar de beleidshandvatten waarmee het korte-rittenbeleid van decentrale overheden verder kan worden vormgegeven.

12.2 Aanknopingspunten

De aanknopingspunten voor dit beleid leiden we af uit de verschillende argumenten, in combinatie met de ritmotieven, die weggebruikers hanteren om te kiezen voor de fiets of de auto op de korte rit. Logischerwijs zouden de beleidsmakers aangereikt willen krijgen op welke wijze zij, onder de weggebruikers die daadwerkelijk een keuze hebben tussen de auto en de fiets, het gebruik van de fiets op de korte rit kunnen stimuleren. Op welke manier kan dat dan het beste en zijn er eigenlijk wel weggebruikers daadwerkelijk te beïnvloeden in die vervoerswijzekeuze? Want is het niet zo dat het voorliggende onderzoek ook heeft laten zien dat zowel de notoire autorijders als fietsers zich in hun vervoerswijzekeuze op de korte rit laten leiden door gewoonte of door positieve aspecten van de fiets, dan wel het gemak van de auto? Het antwoord daarop is bevestigend, maar tegelijkertijd hebben we ook gezien dat er wel degelijk groepen weggebruikers zijn die in meer of mindere mate kansrijk zijn wat het beïnvloeden van de vervoerswijzekeuze betreft.

Met kansrijk bedoelen we de mate waarin weggebruikers of bepaalde groepen daarvan onder invloed van concrete en betrekkelijk eenvoudige maatregelen bewogen kunnen worden tot een betere keuze: vaker de fiets op de korte rit. Deze kansrijkheid hangt heel sterk af van de argumenten waardoor weggebruikers zich laten leiden. Naarmate die argumenten beter te beïnvloeden zijn, is de weggebruiker ook beter tot ander gedrag te motiveren. Deze weggebruikers noemen we kansrijk. Maar welke argumenten zijn nu goed te beïnvloeden?

Als we terugkijken naar de verschillende groepen weggebruikers, dan zijn zij in verschillende mate beïnvloedbaar wat hun vervoerswijzekeuze op de korte rit betreft. Tevens verschilt per weggebruiker de noodzaak om hen te willen beïnvloeden. De mensen die (bijna) altijd de fiets gebruiken op de korte rit hebben in feite al de 'juiste' keuze gemaakt en bij hen is de noodzaak tot 'nog beter' gedrag wat minder sterk dan bij de weggebruikers die veel vaker de auto op de korte rit gebruiken. Desalniettemin kijken we ook naar de argumenten en belemmeringen die voor de fervente fietsers gelden, want wellicht kunnen we ook uit de argumentatieprocessen van deze weggebruikers iets leren om de keuze voor de fiets bij de andere groepen beter te kunnen stimuleren. Met dit in gedachten lopen we dus een zo breed mogelijke set van beïnvloedingsmogelijkheden door die wij afleiden uit het keuzegedrag van alle groepen weggebruikers samen die in deze studie aan bod zijn gekomen.

Doorbreken van gewoonten

Bij de weggebruikers die de auto verkiezen op de korte rit, is de auto favoriet vanwege het gemak dat de auto biedt, het comfort, de gewoonte om de auto te nemen op de korte rit, parkeermogelijkheden, tijdgebrek en ketenverplaatsingen. Hoe kunnen we hen enerzijds motiveren om vaker te fiets te pakken en anderzijds ontmoedigen om de auto op de korte rit vaker te laten staan? Een eerste aanknopingspunt ligt in het doorbreken van gewoonten. Uit onderzoek is bekend dat gewoonten vrij 'hardnekkig' kunnen zijn. Mensen blijven vaak bij oude gewoonten en staan vaak niet open voor nieuwe informatie, waardoor de weggebruiker in zijn of haar voorkeur voor de auto blijft volharden. In feite is er sprake van een soort van 'onverschilligheidsbarrière die doorbroken moet worden voordat deze weggebruiker geïnteresseerd raakt in het alternatief: de fiets. Uit onderzoek is bekend dat een dergelijke barrière, die in feite de gewoonte instandhoudt, kan worden doorbroken als de voor- en nadelen sterk dan wel schoksgewijs worden veranderd. Uit onderzoek is bekend dat een goed moment om in te grijpen in gewoontegedrag is als men in een nieuwe situatie terechtkomt, zoals bij verandering van baan of woonplaats. Dergelijke veranderingen kunnen betekenen dat het totale verplaatsingsgedrag en de vervoerswijzekeuze door hen wordt omgegooid. Men komt als het ware opnieuw voor de keuze te staan met welk vervoermiddel men voor welke ritmotieven zal gaan reizen: 'Als we daar gaan wonen, hoe kom ik dan naar mijn werk en wie brengt de kinderen naar school?' Bij een verhuizing of een verandering van baan worden de vervoerswijzekeuzen van het huishouden opnieuw tegen het licht gehouden en vastgelegd voor de langere termijn. We bevelen het decentrale beleid aan op dit veranderingsmoment tijdig in te spelen door deze keuzen met mensen die woningzoekend zijn via makelaars, werkgevers zoals bedrijven, woningbouwverenigingen of de gemeente bespreekbaar te maken. Bijvoorbeeld door schriftelijk of mondeling deze mensen te informeren over het verkeers- en vervoersaanbod in de gemeente, de vertragingstijden voor de auto te laten zien voor verschillende bestemmingen op korte afstanden binnen de nieuwe woonplaats enzovoorts. Ook kan wellicht worden aangesloten bij beleid van werkgevers op het terrein van vervoermanagement. Welke maatregelen het meeste (qua verschuiving in vervoerswijzekeuze) opleveren, zou uit nader onderzoek moeten blijken, maar dat hier een kans ligt, is wel duidelijk. Misschien wel de enige kans wat het motiveren van de groep notoire autorijders betreft, omdat de verandering van attitudes over het comfort van de auto, slechte weersomstandigheden en dergelijke lastiger te beïnvloeden zullen zijn als de keuze voor de auto eenmaal is gemaakt.

Afstemmen verkeers- en vervoersysteem op ruimtelijke inrichting van locaties

In aansluiting hierop is het tweede aanknopingspunt voor decentraal beleid gelegen in de mogelijkheid om de vervoerswijzekeuze op de korte rit al veel eerder te beïnvloeden, namelijk reeds op een hoger schaalniveau tijdens de ontwikkelingsfase van locaties en het beleid daaromtrent, tijdens de discussie over de locatiekeuze van een woonwijk ten opzichte van de openbaar-vervoeren fietsnetwerken, het aanbod daarvan, de ligging van activiteitenplaatsen enzovoorts. Door het aanbod van het verkeers- en vervoersysteem goed af te stemmen op ruimtelijke inrichting van de locatie waar mensen wonen, werken en recreëren, is het verplaatsingsrepertoire ook voor de langere termijn te beïnvloeden. Ook wat dit vraagstuk betreft, bevelen we decentrale overheden aan meer en gericht aandacht te hebben voor de vervoerswijzekeuzen die toekomstige (of huidige) bewoners van die locatie op de korte rit zullen maken, en voor het verplaatsingsrepertoire dat de verkeerskundige en ruimtelijke inrichting van dergelijke locaties bij hen genereert.

Ontmoedigen van autogebruik door effectief parkeerbeleid

Het derde aanknopingspunt voor decentraal beleid ligt op het terrein van de ontmoediging van het autorijden. We hebben immers gezien dat de weggebruikers bij wie de auto de voorkeur heeft op de korte rit, weinig plezier ervaren in het fietsen. De veronderstelling is dat bij hen dat plezier niet van de ene op de andere dag opgewekt kan worden; dat vereist hoge kosten en bovendien is het de vraag of een eventuele gedragsverandering beklijft. Daarom kan beter worden gezocht naar aansluiting op argumenten die eerder op eenvoudige wijze een gedragsverandering teweeg kunnen brengen, zowel qua kosten maar ook qua uitvoering van dit beleid. Wat dat betreft bevelen we decentrale overheden aan de kansen die er liggen op het terrein van parkeerbeleid op te pakken. Uit de studie is namelijk gebleken dat goede parkeermogelijkheden voor weggebruikers, bij wie de auto favoriet is op de korte rit, een belangrijk argument is om met de auto te gaan. En het niet of moeilijk kunnen parkeren van de auto wordt juist genoemd als een (van de) argument(en) om de fiets te pakken. Ook bij de weggebruikers die graag fietsen op de korte rit maar die ook wel de auto pakken, speelt het parkeerregime een rol in de keuze voor de auto. Niet alleen het parkeeraanbod maar ook het feit dat zij gratis de auto kunnen parkeren, motiveert weggebruikers om de auto te nemen op de korte rit. Op basis hiervan bevelen we decentrale overheden aan deze kans te benutten door in het huidige parkeerbeleid meer aandacht te hebben voor de autoverplaatsingen die zich afspelen binnen 7,5 km van de woning en voor de relatie met het parkeeraanbod, de parkeervraag en het betreffende betalingsregime. Een gemeente zou hiertoe bijvoorbeeld een goed beeld moeten hebben van het verplaatsingsrepertoire van haar inwoners op de korte rit en de mogelijkheden die er qua parkeerregime zijn (ook qua politieke en economische belangen) om meer mensen te bewegen de auto vaker te laten staan op de korte rit. Een lokale doorlichting van de stand van zaken van het verplaatsingsgedrag van de inwoners aldaar biedt de daartoe noodzakelijke informatie.

Stimuleer fietsen: betere fietsroutes, meer stallingsvoorzieningen en verkeerseducatie

Het vierde aanknopingspunt voor decentrale overheden dat we afleiden uit het voorliggende onderzoek, is het decentrale fietsbeleid. Uit de studie is gebleken dat veel weggebruikers afkomstig uit gezinnen met kinderen deze graag met de fiets halen en brengen van en naar school, crèche of andere activiteiten vanwege educatieve aspecten. Dit argument is niet alleen belangrijk voor de mensen die vaker de fiets gebruiken op de korte rit, maar ook voor de mensen van wie de voorkeur uitgaat naar de auto op de korte rit. Ouders vinden het nu eenmaal belangrijk dat hun kinderen zelfstandig leren fietsen, dat de kinderen het goede voorbeeld zien van hun ouders en dat de kinderen bovendien veilig kunnen fietsen. Uit de argumenten die bij alle weggebruikers in meer of mindere mate in dit verband terugkomen, blijkt dat decentrale overheden een verschuiving richting de fiets kunnen beïnvloeden wanneer zij de diverse belemmeringen die het fietsgebruik ontmoedigen, juist verminderen. De meest concrete aanbevelingen aan decentrale overheden die aansluiten op de door ons aangetroffen argumenten zijn dan ook: het aanleggen of verbeteren van de veiligheid van fietspaden en school-thuisroutes, het aanleggen of verbeteren van stallingsvoorzieningen voor de fiets (bij scholen maar ook op andere locaties) en het intensiveren en verbeteren van de aandacht voor de verkeerseducatie van beginnende fietsers jonger dan 12 jaar. Binnen de randvoorwaarden van het bestaande decentrale fietsbeleid liggen deze maatregelen in feite voor het 'oprapen', waarmee heel concreet het verplaatsingsrepertoire op de korte rit op gunstige wijze kan worden beïnvloed.

12.3 Tot besluit

Als laatste onderdeel van dit afsluitende van dit kwantitatieve deel staan we nog even stil bij drie vraagstukken die naar voren zijn gekomen in het onderzoek. De eerste twee vraagstukken hebben te maken met de relatie tussen mobiliteit enerzijds en maatschappelijke en culturele ontwikkelingen anderzijds. In het onderzoek zien wij deze relatie namelijk op twee manieren terug. In de eerste plaats in de rol die ketenverplaatsingen en tijdgebrek spelen in relatie tot het verplaatsingsrepertoire op de korte rit. En in de tweede plaats in de relatie tussen het eerdergenoemde fietsbeleid op de korte rit in samenhang met ruimtelijk beleid aan de ene kant en het ouderenbeleid aan de andere kant. Ten slotte wijden we nog een paar woorden aan de relatie tussen stedelijkheidsgraad en het verplaatsingsrepertoire op de korte rit.

12.3.1 Ketenmobiliteit en tijdgebrek

Om met het eerste vraagstuk te beginnen: voorliggend onderzoek heeft laten zien dat wanneer weggebruikers afkomstig zijn uit gezinnen met kinderen in de schoolgaande leeftijd ketenverplaatsingen en tijdgebrek veelvuldig als argument worden genoemd om de kinderen te halen en te brengen met de auto. Het is waarschijnlijk dat een deel van deze ketenverplaatsingen plaatsvindt door een combinatie van werk en andere activiteiten, zoals het halen en brengen van kinderen. Vaak speelt tijdgebrek daarbij een rol. Dit zal enerzijds het gevolg zijn van een eigen keuze en anderzijds van werkelijk tijdgebrek, bijvoorbeeld door de openingstijden van diverse voorzieningen. Het is de vraag welke beïnvloedingsmogelijkheden decentrale overheden hebben om op deze argumenten in te spelen en, eerder nog, of men deze korte ritten die deel uitmaken van een keten zou *willen* beïnvloeden in het kader van korte-rittenbeleid.

Het ligt voor de hand dat ketenverplaatsingen deels bestaan uit elkaar opvolgende korte en wat langere ritten. Ook dat tijdgebrek een rol speelt in de elkaar opvolgende ritten, is evident. Maar de korte ritten die deel uitmaken van een keten, dienen in feite een heel ander doel dan de korte ritten die worden afgelegd met maar een enkel reismotief. Bovendien, waarom zou een weggebruiker die in de auto naar het werk gaat, eerst de kinderen met de fiets brengen, terug naar huis rijden om de auto te halen om dan alsnog naar het werk te gaan? Het is geen reële verwachting dat weggebruikers gemotiveerd zullen zijn om dat te doen. Bovendien worden op het terrein van ketenmobiliteit al vele lokale initiatieven genomen met name in de combinatie met het openbaar vervoer aan de ene kant en de auto, de fiets en lopen aan de andere kant. Binnen dit onderzoek hebben we met name informatie geanalyseerd over korte ritten die 'op zichzelf staan' (i.e. binnen de 7,5 km), die per auto worden afgelegd maar ook vervangen hadden kunnen worden door de fiets en die juist niet deel uitmaken van een verplaatsing over een langere afstand in combinatie met diverse andere modaliteiten, zoals tram, trein, bus, metro enzovoorts.

12.3.2 Fietsbeleid op de korte rit en ouderenbeleid

De tweede relatie, tussen fietsbeleid op de korte rit en ouderenbeleid, verdient in het korte-rittenbeleid meer aandacht. In dit onderzoek bleek dat de groep weggebruikers die (bijna) altijd fietst voor een groot deel bestaat uit ouderen boven de 60 jaar. Gezien de ontwikkelingen in de samenstelling van de bevolking is de verwachting dat deze groep alleen maar groter wordt. Ouderen leggen veel minder grotere afstanden af, hun actieradius speelt zich veel meer af binnen de straal van 7,5 km, hetgeen betekent dat het decentrale korte-

rittenbeleid in de toekomst veel meer gericht dient te zijn op het verplaatsingsrepertoire van ouderen. Naast een secundaire analyse van relevante trends in reeds bestaand onderzoek op dit terrein zou op lokaal niveau nader onderzocht moeten worden welke invloed de vergrijzing heeft op de ruimtelijke inrichting, op lokale mobiliteitspatronen en welke randvoorwaarden dat stelt aan het toekomstige decentrale verkeers- en vervoersbeleid (lees onder andere: fietsbeleid!) en ruimtelijk beleid, zodat decentrale overheden op deze ontwikkelingen tijdig kunnen inspelen.

12.3.3 Stedelijkheidsgraad en korte ritten

Ten slotte komen we in deze laatste paragraaf van dit deel nog even terug op het verband tussen stedelijkheidsgraad en de vervoerswijzekeuze op de korte rit. Alleen in groep 4 die overwegend de fiets gebruikt, troffen we een significant verband aan tussen de vervoerswijzekeuze op de korte rit en stedelijkheid.

Deze groep die overwegend fietst, bleek voor 33% uit mensen te bestaan die afkomstig zijn uit matig stedelijk gebied en voor een zeer klein aandeel, namelijk 4%, uit niet-stedelijk gebieden vergeleken met de totale groep respondenten. Maar dit verband is lastig te verklaren. We kunnen bijvoorbeeld niet bevestigen dat er meer wordt gefietst in stedelijke gebieden en minder in niet-stedelijke gebieden, of andersom. Een dergelijke symmetrische relatie is niet aangetoond. Nader onderzoek zou moeten uitwijzen welke rol stedelijkheid speelt in de vervoerswijzekeuze op de korte rit..

DEEL 4: AFSLUITENDE WORKSHOP

13 Workshop 'Mensen over (en op!) de fiets' op 11 maart 2004²⁹

Na afloop van de het kwantitatieve onderzoek is een afsluitende workshop gehouden met vertegenwoordigers van decentrale overheden (provincie, gemeente, kaderwetgebied), rijksbeleid (ministerie van Verkeer en Waterstaat, DGP-MDV), belangenorganisaties (o.m. ANWB, Fietsersbond) en onderzoekers/adviseurs (AVV, Goudappel, SOAB, Novem, KPVV). Voor een overzicht van de deelnemers wordt verwezen naar bijlage 8. Doel van deze workshop was om

1. input te krijgen voor een folder rond fietsbeleid binnen decentraal verkeer- en vervoerbeleid
2. een inspiratiemoment te creëren voor betrokkenen uit decentrale overheid en belangenorganisaties
3. kennis uit onderzoek "Verplaatsingsrepertoire Korte Rit" uit te dragen.

In de workshop is antwoord gekregen op de volgende vragen:

- "Wat zijn de meest kansrijke doelgroepen om op de fiets te krijgen"
- "Welke maatregelen zijn kansrijk, gegeven deze doelgroepen?"

I. Infrastructuur en bouwen

1. Fietsroutes optimaliseren
 - Richt fietsroutes zo in dat je in sommige gevallen met de fiets sneller op je bestemming bent dan met de auto (hang bijvoorbeeld een fietspad onder een spoorbrug en creëer zo een snelle fietsroute (doelgroep: lange afstand fietsers, woon-werk ritmotief)
 - Let hierbij op ontbrekende schakels (verkeerslichten, oversteekplaatsen) (laat een groep inwoners van diverse pluimage bepaalde routes fietsen en vraag wat er goed is en wat er ontbreekt)
 - Omrijden voor fietsers voorkomen; dwz bij spoorwegen en vaarwegen zorgen voor fietsroutes over deze belemmeringen heen (let op de helling)
 - Zorg voor fijnmazig fietsnetwerk: verkeersveilig, comfortabel, snel en sociaal veilig (fietstunnels worden als sociaal onveilig ervaren)
 - Verbeter fietsroutes; bekijk dit ook geografisch: bijvoorbeeld in Zaanstad is de Noord-Zuid as geschikt voor fietsen, de Oost-West as niet. (doelgroep: algemeen)
 - Kijk naar mogelijkheden om fietsers voorrang te geven
2. Zorg bij nieuwe woonlocaties direct voor goede fietsinfrastructuur (doelgroep: de 'nieuwbouw-generatie') (project "Carnisselande") (doelgroep: nieuwe bewoners vinex locaties)
3. Zorg bij programma van eisen bij bouw van lagere en middelbare scholen standaard voor overdekte en afsluitbare fietsenstallingen voor personeel, leerlingen (en ouders) (doelgroep: gezinnen met kinderen tot 12 jaar; middelbare scholieren)

²⁹ Voor een volledig verslag van de workshop wordt verwezen naar bijlage 9.

-
4. Zorg voor veilige schoolomgeving (zie CROW brochure "Duurzaam veilig naar school") (doelgroep: ritmotief kinderen-halen-en-brengen naar school)
 5. Zorg voor stopverbod in een x-km zone rondom scholen
 6. www.kindlint.nl (kinderen zelfstandig met fiets op pad) (doelgroep: ouders en kinderen)
 7. Zorg voor scholen dichtbij woonwijken, niet aan rand van de stad (zoek samenwerking met RO afdeling gemeente)
 8. Zorg voor onaantrekkelijke autoroutes in stadshart (project Stadshart Lelystad: combinatie van minder aantrekkelijke autoroutes, goede fietsstallingen en logische fietsroutes) (doelgroep: bezoekers centrumzones)
 9. Zorg bij woonwijken/woningontwerp voor schuren en ook fietsboxen aan straat

II. Overige randvoorwaarden op gemeentelijk niveau: Faciliteren

1. Schenk permanente aandacht aan het fietsen
2. Breng positieve en negatieve aspecten van het fietsen voor het voetlicht
3. Zorg voor een stringent parkeerbeleid om autogebruik te ontmoedigen
 - o Dus afname parkeerplaatsen
 - o En toename parkeerkosten
 - o sluit hierbij aan bij school-thuis-routes
 - o Invoering van een laag parkeertarief, i.p.v. gratis kan al groot effect sorteren
4. Zorg voor goede stallingen
 - o Automatische toegang tot fietsenstalling, ook na 24 uur 's nachts (bestaand project; info: Goudappel)
 - o Let hierbij op sociale veiligheid
 - o Zo dichtbij mogelijk bij voorzieningen en woningen en bedrijven en openbare gebouwen
 - o Het liefst gratis
 - o Opwaarderen fietsenstallingen bij stations
5. Voorkom ook op andere manieren fietsdiefstal (doelgroep: vooral jeugd, studenten, scholieren)
 - o let op beleid rondom junks!
 - o Zorg voor betere beveiliging en betere sloten (zie ook "Innovatie")
 - o Geef informatie over goed gebruik van sloten
 - o Gebruik ook scholen bij de communicatie hieromtrent
 - o Zorg voor goede handhaving (samenwerking met politie en justitie) en zware boetes
 - o Project Lokfiets Amsterdam: Het gaat om een fiets die uitgerust wordt met een gps-zendertje die ingezet wordt in de strijd tegen fietsdiefstal (ze lokken er dus dieven mee) . Als de fiets gestolen wordt dan kan de politie volgen wat ermee gebeurt. Het gaat ze daarbij niet zozeer om degene die de fiets steelt (vaak een junk), maar om het aanpakken van helers die grote partijen gestolen fietsen opkopen
6. Werk als gemeente samen met winkelcentra: en communiceer hierbij dat zij ook profijt hebben van een fietsende klant, (doelgroep: winkelend publiek en winkels)
 - o (bijv. dmv gezamenlijke campagne of zorgen voor belonen van goed gedrag)

- of: winkelend publiek aan winkeliers uit laten leggen dat winkelbezoek niet afneemt agv stringent parkeerbeleid
- propageren van bezorgservices boodschappen (via winkeliers)
- 7. Werk samen met werkgevers: zorg voor fietsplannen op het werk (doelgroep: woon-werkverkeer)
 - Bij nat weer: mogelijkheid tot thuiswerken
 - OV abonnement voor bij nat weer, als aanvulling op 'fiets van de zaak'
 - Flexibele arbeidsvoorwaarden in CAO's
 - Stimuleer fietsen door positieve beloning
- 8. Bied informatie aan bij lokethandelingen bij gemeente (persoonlijk of per mail of post). Doelgroep: mensen die zich inschrijven als nieuwe inwoner (moment dat men zijn verkeer en vervoerpatroon heroverweegt) (bestaand project; info: Goudappel)
- 9. Bied bij inschrijving van kind op school de ouders en het kind een fietsroutekaart aan en een fietsvlag (project: gemeente Veenendaal)
- 10. Project "Brede school": zorgen dat scholen langer open blijven zodat alle naschoolse activiteiten en sportactiviteiten in de school plaats vinden: dus minder verplaatsingen (info: KPVV Wilma Slinger)
- 11. Alternatief is aanbieden van georganiseerd busvervoer naar bijvoorbeeld zwembaden
- 12. Verbeter keten (eigen) fiets-ov- (eigen) fiets
 - Maak meenemen fiets op trein toegankelijker en gratis (project: ontwikkeling Randstadspoor Utrecht) (zie ook 'Innovatie')
 - Fietsbak achterin/op trein
- 12. Optimaliseer multimodaal personenvervoer: parkeren aan de rand van de stad, daarna bus of tram of metro (doelgroep: woon-werkverkeer)
- 13. Verbeteren sociale veiligheid rond sportlocaties
- 14. Behandel de fietser als VIP (goede doorstroming, niet te lang wachten voor stoplichten, voorrang geven - voorbeeld Leiden) etc)
- 15. Laat bereikbaarheidsbeleid leidend zijn bij het RO-beleid. Bijvoorbeeld houd bij schaalvergroting (bijv. scholen) rekening met het langer worden van reistijden. Streven naar schaalverkleining?
- 16. Voer bij nieuwe bouwprojecten een mobiliteitstoets uit
- 17. Laat de verkeersveiligheid geen belemmering zijn voor ouderen om de fiets te nemen

III. Communicatie; zorg voor bewustwording

- 1) Communiceer de gevolgen voor milieu en eigen gezondheid bij auto op korte rit (doelgroep: 45+), met name de negatieve aspecten van de "koude start" en over de overschrijding op veel plaatsen van de luchtkwaliteitseisen
 - Evt ism vrom en vws
- 2) Communiceer dat je op de fiets in bepaalde gevallen sneller op je bestemming bent dan wanneer je met de auto zou gaan
- 3) Communiceer het leuke aspect van fietsen (doelgroep: divers)
 - Bijvoorbeeld voor jongeren "Fietsen is vet"
- 4) Communiceer de gezondheidsaspecten van het fietsen, eventueel in samenwerking met VROM, OCW, hartstichting
- 5) Communiceer richting werkgevers het lagere ziekteverzuim onder fietsers en propageer thuis/telewerken
- 6) Verhoog imago van de fiets, maak fietsen hip en/of toegankelijk (ook voor ouders met kleine kinderen)
- 7) Zorg voor zichtbaarheid van bijvoorbeeld OV-fiets op de NS stations, anders weet niemand dat het bestaat of kan niemand het vinden
- 8) Spreek ouders aan op hun voorbeeldfunctie voor hun kinderen: dus veel fietsen en niet met de auto (via scholen); jong geleerd is oud gedaan

-
- 9) Communiceer ook direct via scholen en/of werkgevers de pos kanten van fietsen en neg kanten van autogebruik

IV. Innovatie ter verhoging van het gemak van de fiets: faciliteren

- 1) Fietsen ontwikkelen waar op eenvoudige wijze veel boodschappen mee kunnen worden vervoerd (evt met kinderen achterop) (doelgroep: ritmotief boodschappen doen, vrouwen met kinderen)
- 2) Maak de trein, de metro en de bus zo, dat er fietsen in mee kunnen, met name in stoptreinen en in het toekomstige randstadrail.
- 3) Ontwerp een super-fietsstap, vergelijkbaar met een automatische deurvergrendeling van de auto
- 4) Ontwerp een fietsrouteplanner en maak die beschikbaar
- 5) Ontwerp betaalbare fietsen waarop kinderen en/of baby's makkelijk mee kunnen worden vervoerd (verlengde bagagedrager, aanhanger) (doelgroep: ouders met jonge kinderen); communiceer dit en gebruik het om het imago van de fiets te verhogen (zie ook "communicatie")
- 6) Marktpartijen bewegen slim in te spellen op de doelgroep recreanten door bijvoorbeeld arrangementen aan te bieden

V. Overig/algemeen

- 1) Voorkom de aanschaf van de 2^e auto (bijvoorbeeld in de nieuwbouwwijken)
- 2) Richt je mn op de jonge generatie, voorkom gewoontevorming tgv de auto
- 3) Voorkom bij jonge gezinnen bij het krijgen van het tweede kind het 'overstappen' op de auto

VI. Politiek

- 1) Zorg voor stijging minimumleeftijd scooters en brommers
- 2) Zorg voor extra belasting op de korte rit ivm extra co2 uitstoot

Voor een volledig verslag van de workshop wordt verwezen naar bijlage 9.

14 Literatuur

14.1 Boeken en tijdschriften

Aarts, H.A.G. (1996). *Habit and decision making: the case of travel mode choice*.

Aarts, H. (2000). The automatic activation of goal-directed behaviour: the case of travel habit, *Journal of environmental psychology*, vol 20 afl. 1 p. 75-82.

Aarts, H., Meertens, R., Verplanken, B., Vugt, M. van (1994). *Psychologische fundamente van mobiliteit; vervoerskeuzen als gewoontegedrag in een sociaal dilemma*. Hoofdrapport. Maastricht.

Aarts, H., Meertens, R., Verplanken, B., Vugt, M. van (1994). *Psychologische fundamente van mobiliteit; vervoerskeuzen als gewoontegedrag in een sociaal dilemma*. Bijlagenrapport. Maastricht.

Adviesdienst Verkeer en Vervoer (2002). *Mobiliteitsbeleving gesegmenteerd; resultaten van een segmentatieonderzoek onder de Nederlandse bevolking naar mobiliteitsbeleving*. Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Ayt Consultancy (1999). *De gebruiker in beeld*.

Bai, B. (2001). *Determinants of Travel Mode Choice of Senior Travelers to the United States*, *Journal of hospitality & leisure marketing*, vol 8 afl. 3-4 p. 147.

Bamberg, S. (2000). *The Promotion of New Behavior by Forming an Implementation Intention: Results of a Field Experiment in the Domain of Travel Mode Choice*, *Journal of applied social psychology*, vol 30 afl. 9 p. 1903-1922.

Beecroft, M., Chatterjee, K., Lyons, G. (2002). *Local travel; the fifth of eight reports from Transport Visions Network*. London, Landor Publishing.

Blom, J.A. (1982). *Werkgelegenheidslocaties en vervoerswijzekeuze*. Projectbureau Integrale Verkeers- en Vervoersstudies (IVVS). Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Boerboom, S. (1993). *Beïnvloeding van de vervoermiddelkeuze in het woon-werkverkeer door middel van voorlichting: een experiment in het kader van het Fishbeinmodel*. Afstudeerscriptie.

Buiskool, R.H.N. (1986). *Oriëntatiepatroon en vervoerswijzekeuze van stadswijken: kennis via voorbeelden*. Deel I: hoofdrapport en Deel II: werkrapport.

Connekt (1999). *Mobiliteit begint bij de woning: het effect van de woonomgeving op de mobiliteit en vervoerswijzekeuze*. MuConsult.

Cullinane, S. (2002). *The relationship between car ownership and public transport provision; a case study of Hong Kong*. *Transport Policy* 9, 29-39.

Diekstra, R.F.W. & Kroon, M.C. (1994). *Auto en automobiel gedrag: een psychologische analyse van belemmeringen voor duurzame mobiliteit*. In: J.M. Jager (Ed.), *Implementatie van beleid: de moeizame weg van voornemen naar actie*. Delft: Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk.

Dijkstra, A., Levelt, P., Thomsen, J., Thorson, O., Serveren, J. van, Vansevenant, P., Nilsson, P.K., Jorgensen, E., Lund, B. la Cour, Laursen, J.G. (1998). *Best practice to promote cycling and walking*. SWOV, Ingenieria de Trafico, Langzaam

Ettema, D. (1989). *Vervoermiddelkeuze in de vervoerregio Eindhoven: een gecombineerde revealed choice/stated choice benadering*.

Frederikse, R. & Mazor, L. (2002). *Draagvlakonderzoek naar mobiliteitssegmenten; geïntegreerde rapportage kwantitatief en kwalitatief onderzoek*. Amsterdam, Nipo Consult.

Gantvoort, J.Th. (1982). *Parkeerbeperkingen en de effecten op de vervoermiddelkeuze: een casestudie*.

Gemeente Haarlem (1997). *Winkelen in Zuid Kennemerland en de IJmond*. Onderzoek en statistiek Haarlem.

Gemeente Haarlem (1998). *Binnenstadsmonitor Haarlem; eerste meting*. Onderzoek en statistiek Haarlem.

Gemeente Haarlem (1998). *Binnenstadsmonitor Haarlem; tweede meting*. Onderzoek en statistiek Haarlem.

Gemeente Haarlem (1998). *Winkelaanbod in Haarlem Centrum 1997*. Onderzoek en statistiek Haarlem.

Lyons, G., Chatterjee, K., Beecroft, M., Marsden, G. (2002). *Determinants of travel demand-exploring the future of society and lifestyles in the UK*. *Transport Policy*, 9, p. 17-27.

Goeverden, C.D. van (1993). *De verplaatsingstijdfactor in relatie tot de vervoerswijzekeuze*.

Goeverden, C.D. van (1993). *Gecombineerd gebruik van fiets en openbaar vervoer: verwachte effecten op de vervoerswijzekeuze van optimale fietsbeschikbaarheid in voor- en natransport*.

Goudappel Coffeng BV (1999). *Fiets is bij uitstek geschikt voor 'korte ritten'*. Bovag, Reader NVVP, Deventer.

Graaf, X.J. de (1999). *Recreatiemobiliteit: mogelijkheden in de recreatieve vervoermiddelkeuze*.

Hilkhuisen, P.L. *Een analyse van het vervoerswijzekeuzegedrag met behulp van het Attribute Adequacy model*. Instituut Econ. onderz. Faculteit der Economische Wetenschap Rijksuniversiteit te Groningen.

Huibers Hanewald, I.H.G. (1989). *Waarom kiezen we voor de auto? Literatuuronderzoek naar de achterliggende motieven*. (BIDOC nr. 22). SVV, projectgroep, VW. 's-Gravenhage, VW.

Hunecke, M. (2001). *Responsibility and Environment: Ecological Norm Orientation and External Factors in the Domain of Travel Mode Choice Behavior*, Environment and behavior, vol 33 afl. 6 p. 830-852.

Hyden, C., Nilsson, A., Risser, R. (1998). *How to enhance Walking and Cycling instead of shorter car trips and to make these modes safer*. Department of traffic planning and engineering, university of Lund, Sweden.

ITS (2002). *Invloeden op de vervoermiddelkeuze; (on)aantrekkelijkheid auto en openbaar vervoer*. In opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Jansen-Verbeke, M.C. (1990). *Vervoermiddelkeuze simultaan aanpakken: recreatiemobiliteit en bereikbaarheidsprofielen*.

Katteler, H. (1986). *Substitutie auto-openbaar vervoer: de mogelijkheid tot verandering van vervoermiddelkeuze in Delft*.

Katteler, H.A. (1988). *Fietsroutenetwerk Delft: vervoermiddelkeuze en overgangspotenties*. Verkeerskunde 5, p. 231.

Knippenberg-den Brinker, Carina, W.F. van (1982). *Attitudes and travel mode choice*.

Knippenberg, D.L. van (1988). *Beïnvloeding van vervoermiddelkeuze in het woon-werkverkeer door middel van een tijdelijke gedragsverandering*.

Knippenberg, D.L. van, Knippenberg, C.W.F. van (1988). *Beïnvloeding van vervoermiddelkeuze in het woon werk verkeer door middel van een tijdelijke gedragsverandering*. Verkeerskunde 11.

Korte afstanden. Lang zo gek nog niet; een actieplan voor de korte afstanden. Achtergronddocumentatie. Stichting Natuur en Milieu, Fietsersbond, ANWB.

Kuehling, F. (1994). *Wat 'beweegt' het GEB? Een onderzoek naar de vervoerwijzekeuze in het woon-werkverkeer van werknemers van het Gemeenschappelijk Energiebedrijf Zuid-Holland West in Den Haag*.

Kuypers, H., Tersteeg, V. (2002). *Project Korte Ritten zet in op breed resultaat, terugdringen onnodige automobiliteit*. Verkeerskunde 6, p. 20-24.

Maak vaart op de korte afstand. Lang zo gek nog niet; op weg naar een compleet NVVP. Stichting Natuur en Milieu, Fietsersbond, ANWB.

Mackett, R.L & Robertson, S.A. (2000). *Potential for mode transfer of short trips: review of existing data and literature*. London, Department of the Environment, Transport and the Regions.

Mackett, R.L. (2001). *Policies to attract drivers out of their cars for short trips*. Transport Policy, vol 8, nr. 4, p. 295-306.

Matthies, E. (2002). *Travel Mode Choice of Women: The Result of Limitation, Ecological Norm, or Weak Habit?* Environment and behavior, vol 34 afl. 2 p. 163-177.

Meulen, E. van der (1990). *Beïnvloeding van de vervoerwijzekeuze: een onderzoek naar de instrumenten en hun mogelijke effecten ter beïnvloeding van de vervoerwijzekeuze.*

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (1999). *Korte verplaatsingen in beweging.* TNO Inro en ITS.

Niepoth, H.J., Brohm, K.A. (2001). *Vooronderstellingen fietsgebruik achterhaald.* In Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk: p. 379.

Novem (2002). *Mogelijkheden voor energiebesparing in het recreatieve verkeer; sport en sportieve recreatie, recreatief winkelen en uitgaansactiviteiten.* MuConsult.

NS Reizigers (1997). *Reistijd, een relatief begrip; de betekenis van de verplaatsingstijdfactor voor NS.*

Onnen, M.E.K. (1989). *Beslissingsexperiment vervoermiddelkeuze.*

Onnen, M.E.K. (1989). *Vervoermiddelkeuze: wat beweegt de mens: literatuurstudie naar de achterliggende factoren van vervoermiddelkeuze.*

PIVVS (1981-1986). *Corridorstudie parkeer en reis; de modal split van keuzereizigers in het woon-werkverkeer. Vijf rapporten, Deel I: gegevensverzameling en kwantitatieve analyses Deel I: appendices Deel II: kwalitatieve analyses Deel III: vervoerwijzekeuzemodel.* Rijswijk, NVI.

Projectbureau Integrale Verkeers- en Vervoersstudies (1980). *Fietsbeleving en vervoerwijzekeuze: een kwantitatieve benadering.* Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Provincie Noord-Brabant (2001). *Programmabureau Personenvervoer van Morgen. Focus op de keuzereiziger, PvM-uitvoeringsstrategie 2001-2003.* Den Bosch: provincie i.s.m. Ayit Consultancy BV te Tilburg

Rooijers, A.J. (1991). *De rol van gewoonte(-gedrag) bij vervoermiddelkeuze.*

Rooijers, A.J. (1996). *Gewoonte de baas: ontwikkeling van een methodiek ter bepaling van relevante beleidsrichtingen inzake beïnvloeding van de vervoermiddelkeuze vanuit de optiek van gewoonte(om)vorming.*

Rooijers, A.J., Steg, E.M. (1991). *De rol van gewoontegedrag bij vervoermiddelkeuze.* Verkeerskunde 7, RUG, VSC, RWS, DVK.

Simma, A., Axhausen, K.W. (2001). *Structures of commitment in mode use: a comparison of Switzerland, Germany and Great Britain.* Transport Policy, vol 8, nr. 4, p. 279-288.

Slotegraaf, G., Steg, L., Vlek, C.A.J. (1997). *Diepere drijfveren van het autogebruik; ontwikkeling en toepassing van een projectieve onderzoeksmethode voor het traceren van affectief-emotionele determinanten van het autogebruik.* Eindrapport, Groningen: RUG.

Slotegraaf, G., Steg, L., Vlek, C.A.J. (1997). *Diepere drijfveren van het autogebruik; literatuuronderzoek eindverslag literatuuronderzoek.* Groningen: RUG.

Smet, K. de (1998). *Europa fietst en wandelt; ADONIS-project: hoe fietsen of te voet gaan promoten?* Verkeersspecialist, mei, p. 24-27.

Steg, L. (1996). *Gedragsverandering ter vermindering van het autogebruik: theoretische analyse en empirische studie over probleembesef, verminderingbereidheid en beoordeling van beleidsmaatregelen*. Proefschrift RUG.

Steg, L., Brand, A.B., Rooijers, A.J., Vlek, C.A.J. (1998). *Diepere drijfveren van het autogebruik, deel 2; theoretische conclusies doelgroepsegmentatie en beleidsimplicaties*. Groningen COV, RUG.

Tolley, R., Lumsdon, L., Bickerstaff, K. (2001). *The future of walking in Europe: a Delphi project to identify expert opinion on future walking scenarios*. Transport Policy, vol 8, nr. 4, p. 307-316.

Tuinstra, A.J. (1986). *Voorlichting en vervoerwijzekeuze*. Groningen, VSC.

Veling, I.H. (1994). *Vervoerwijzekeuze: een kwestie van gewoonte?* Verkeerskunde vol 45 afl. 1 p. 40-44.

Velzen, R. van, Wagemakers, J.J.P.M. (2001). *Parkeren en winkelen. Feiten en ficties over winkelgebiedkeuzen door consumenten*. In Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk: p. 551.

Vermeulen, J., Janse, P. (2001). *De fiets (de)centraal belonen!* In Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk: p. 317.

Verplanken, B. (1994). *Attitude Versus General Habit: Antecedents of Travel Mode Choice*. Journal of applied social psychology, vol 24 afl. 4 p. 285-300.

Wellis, H. (in voorbereiding). *Determinanten Vervoerwijzekeuze*.

Weggemans, T., Veenendaal, A. van, Meseken, J. (1999). *De gebruiker in beeld; gedragsreacties op de invoering van rekeningrijden*.

(1998). *Behavioural factors affecting modal choice, Nordic Road & Transport Research*, 1/30. ADONIS, Analysis and Development of New Insight into Substitution of short car trips by cycling and walking.

(2002). KANS, Verkeerskunde, vol 7/8.

14.2 Internetsites

www.korteritten.nl, www.langzaamverkeer.be, www.cordis.lu (ADONIS, WALCYNG)
www.eppomorg

Bijlage 1: Deelnemers aan de start-workshop

Deelnemerslijst workshop

De heer J. Griffioen (Provincie Utrecht)

De heer R. Ditewig (Gemeente Utrecht)

Mevrouw M. van Bree (Fietsersbond)

De heer L. Harms (Sociaal Cultureel Planbureau)

Mevrouw M. van Twuijver (Adviesdienst Verkeer en Vervoer)

Mevrouw Y. Need (Adviesdienst Verkeer en Vervoer)

Mevrouw M. Schreuders (Goudappel Coffeng BV)

De heer A.R.G. Jansen (Goudappel Coffeng BV)

Bijlage 2: Vragenlijst kwalitatieve onderzoek

Deze vraagpuntenlijst dient als leidraad in de gesprekken. De vragen worden niet letterlijk voorgelezen of in de genoemde volgorde gesteld, maar komen juist in combinatie en interactie met elkaar aan de orde. Het belangrijkste doel van deze lijst is ervoor te zorgen dat alle belangrijke onderwerpen aan de orde komen.

1. Introductietekst (NB: de interviewer stelt zichzelf voor)

Allereerst heel erg bedankt voor uw medewerking aan dit gesprek. Zoals u zich nog wel van de introductie op straat weet te herinneren, zijn wij bezig met een onderzoek naar het gebruik van de auto, de fiets en het openbaar vervoer (*Leg uit dat we daarmee bedoelen: bus, trein, tram, metro, al naar gelang dat wat van toepassing is*). We doen dit onderzoek in opdracht van de overheid (NB: *Als mensen ernaar vragen, leg uit dat dit het ministerie van Verkeer en Waterstaat is*). Die vindt het belangrijk te weten hoe u daarover denkt. We willen weten waarom u de auto, de fiets of de bus (tram, trein of metro) pakt als u gaat sporten, werken, of winkelen. En waarom u de ene keer voor de auto kiest en de andere keer bijvoorbeeld voor de fiets terwijl u wel naar dezelfde plek gaat. De overheid hoopt op deze manier van veel mensen informatie te krijgen zodat zij beter rekening kan houden met uw wensen en de problemen die u in het verkeer meemaakt.

2. Algemene vragen

Eerst ga ik u eerst een aantal algemene vragen voorleggen over de manier waarop u gebruikmaakt van de auto, de fiets en het openbaar vervoer.

Laten we beginnen met de auto.

- U heeft een auto? Welk merk en type?
- Rijdt u zelf ook met deze auto? Hoe vaak? Hoe veel kilometer per jaar ongeveer?
- Waar gaat u meestal naar toe met de auto? (*winkelen, sportschool, restaurant, school, bezoek, uitgaan, werk etc.*).
- Heeft u ook een fiets? Welk merk en type? Wanneer rijdt u daarop? Waar gaat u dan naartoe? En welke afstanden legt u dan af? Zijn dat korte ritten, of ook wel eens wat langere afstanden?
- Reist u wel eens met het openbaar vervoer? Waar maakt u dan gebruik van? (*bus, tram etc.*). Waarom wel of niet?
- Wanneer pakt nu de auto en niet een ander vervoermiddel? Waar heeft dat mee te maken? Welke overwegingen spelen dan mee? Wanneer pakt u nu liever de fiets? Heeft dat met de afstand te maken (*of misschien wel met beleefde afstand!*)
- En wanneer nu liever het openbaar vervoer? Waar heeft dat mee te maken? Welke argumenten spelen dan een rol?
- Komt het wel eens voor dat u heeft besloten met de fiets of het openbaar vervoer ergens naartoe te gaan en dat u uiteindelijk toch de auto pakt? Kunt u een voorbeeld geven? Waar komt dat dan door in die situatie? Wat gebeurt er waardoor u 'uw plan' wijzigt? Gaat dat gepland of juist impulsief?

-
- Hoe ziet u de auto eigenlijk in relatie tot de fiets? In welke situatie is de auto aantrekkelijker dan de fiets?
 - Gebruikt u de auto wel eens voor de wat kortere ritten? Kleine afstandjes die net zo goed ook niet met de auto gemaakt hadden kunnen worden? Ik heb het dan over een afstandje van een kilometer of 7 of 7,5.
 - Komt het wel eens voor dat u de auto pakt voor een dergelijke korte rit en dan de ene keer de auto pakt en de andere keer de fiets? Waar laat u dat van afhangen? Hoe komt het dat dat gebeurt? Welke overwegingen spelen dan een rol? En maakt het dan uit waar u naar toe gaat? Welke rol speelt die bestemming dan?
 - Laat u de keuze voor uw vervoermiddel afhangen van de plek waar u naartoe gaat? Waarom? En wat zijn dan uw overwegingen? (*denk ook aan het tijdsip van de dag*).
 - Laten we nu eens kijken naar de wat langere rit, tot laten we zeggen van 7,5 tot 15 kilometer (*van .. naar .. ; kijk van tevoren even op de kaart voor een inschatting van de afstanden*). Hoe vaak legt u deze afstand af met de auto?
 - Waar gaat u dan naartoe? Noem eens een voorbeeld? In hoeverre is de fiets of het openbaar vervoer dan een alternatief? Waarom wel of niet?
 - In welke mate speelt de mening van andere mensen eigenlijk een rol bij deze ritten, de afstanden die we net bespraken? Als u kiest om met de auto te gaan, in hoeverre is die keuze dan bepaald door uzelf of door een ander? En wie zijn die anderen dan, de gezinsleden, uw vrienden, misschien collega's of de burens? Hoe laat u zich dan beïnvloeden? Wat vindt u daarvan?
 - En hoe zit dat als u gebruikmaakt van de fiets of van het openbaar vervoer?
 - In welke situaties doet die mening van die ander (of anderen) er wel toe en wanneer niet? In welke situaties is die mening belangrijk?

 - Dat was de laatste algemene vraag. Dan wil ik nu teruggaan naar de dag waarop u werd aangesproken door een van mijn collega's om te vragen of u mee wilde werken aan dit onderzoek. U kwam zojuist uit de '.....'. Over die bewuste dag of avond ga ik nu een paar vragen stellen.

 - **Gemaakte (korte) ritten³⁰**
 - *Reismotief 1:*
 - Hoe was u naar die locatie gegaan? Met de auto, de fiets, het openbaar vervoer ...?
 - Waarom had u voor dit vervoermiddel gekozen? Wat zijn de voordelen en nadelen?
 - Had u ook voor een ander vervoermiddel kunnen kiezen? Waarom wel of niet? Waarom heeft u dat niet gedaan? Welke belemmeringen ervaart u hierbij? En welke voordelen en nadelen?
 - Waar kwam u eigenlijk vandaan (*van huis, werk,*)?
 - Hoeveel kilometer is dat ongeveer tussen waar u vandaan kwam en de locatie waar wij u dat moment aanspraken?

³⁰ Denk er hierbij telkens om goed door te vragen. Stel steeds de 'waarom'-vraag. NB. op verklaringen, dus ook verklaringen die binnen een huishouden voor de vervoerswijzekeuze naar voren worden gebracht, wordt doorgevraagd. Kunt u dat toelichten? Waarom kiest u voor 'alternatief? Hoe komt u tot deze keuze? Waar hangt dit vanaf? (attributie) Waaraan ligt dat denkt u? (attributie). Welke belemmering ervaart u hierbij? Ervaart u dit als een belemmering? Waarom in het ene geval 'alternatief 1' en in het andere geval 'alternatief 2'? Huishouden: hoe regelt u dat onderling? Welke afspraken heeft u hierover? Wat vindt u partner hiervan? Wat vinden uw kinderen hiervan?

Dan ga ik nu ongeveer dezelfde vragen stellen maar dan voor een hele andere bestemming. Gaat u ook wel eens (noem nu andere motieven die hierboven niet aan de orde zijn geweest. Het rijtje is: winkelen, sporten, recreatie, theater, restaurant, familiebezoek, werk, uitgaan, school, halen-brengen. Laat de respondent zelf ook noemen waar hij nog meer naar toe reist).

Reismotief 2:

- Bent u afgelopen week ook naar 'bestemming x' gegaan?
- Hoeveel kilometer legt u dan af?
- Hoe gaat u daar meestal naartoe?
- Waarom kiest u voor dit vervoermiddel? Wat zijn de voordelen en nadelen?
- Had u ook voor een ander vervoermiddel kunnen kiezen? Waarom wel of niet? Welk dilemma of belemmering ervaart u hierbij? En welke voordelen en nadelen?

3. Vergaren van informatie

Ik ga nu verder met een aantal vragen over de manier waarop u aan informatie komt over de rit die u maakt met de auto of het openbaar vervoer.

- Als u met de auto op reis gaat en u weet de route niet, hoe pakt u dit dan aan? Hoe veel moeite kost u dat?
- Als u met het openbaar vervoer een reis maakt, u gaat bijvoorbeeld van X naar Y, waar begint u dan? Wat doet u als eerst? Waar haalt u uw informatie over vertrektijden vandaan? Weet u waar u uw kaartje moet kopen? Weet u waar u uw kaartje moet afstempelen? Weet u hoe laat u moet opstappen? Weet u waar u moet opstappen? Vindt u dat dit u veel moeite kost en vindt u dat vervelend?

4. Leefstijlen

Ik ga nu verder met vragen over uw vrijetijdsbesteding. Wat doet u zoal in uw vrije tijd? (Op deze vraag kan van alles naar voren komen. Afhankelijk van het antwoord staan hieronder een aantal zaken waarop de interviewer in kan gaan. Checklist staat in de voetnoot.)³¹

- Welk belang hecht u aan vrije tijd?
- Hoe carrièregericht bent u?
- Waarom hebt u ervoor gekozen hier te gaan wonen?
- In welke mate heeft de locatie van het werk hierbij een rol gespeeld? Welke andere overwegingen? (Let op: niet bij iedereen relevant).

6. Attitudes

Ik ga u nu een aantal vragen voorleggen waaruit blijkt hoe aantrekkelijk of juist onaantrekkelijkheid u bijvoorbeeld de fiets of de auto vindt.

³¹ Leest u wel eens de krant? Hoeveel minuten besteedt u dagelijks aan het lezen van de krant? Gaat u wel eens uit eten? Hoe vaak? Welke krant leest u? Leest u wel eens een boek? Wat voor boeken zijn dat? Hoeveel uur leest u per dag/week? Bent u lid van de bibliotheek? Bent u lid van een zangkoor? Bespeelt u een muziekinstrument? Doet u aan toneel? Sport u wel eens? Welke sport? Houdt u zich wel eens bezig met politieke kwesties? Bent u actief in de politiek? Heeft u interesse voor kunst? Bezoekt u wel eens het theater? Bezoekt u wel eens een concert? Doet u wel eens aan bioscoopbezoek? Kijkt u wel eens televisie? Welke zenders en programma's? Luistert u wel eens radio? Waar doet u meestal boodschappen?

-
- Welk gevoel geeft de auto u eigenlijk? Kunt u dat eens proberen te beschrijven? (*Checklist voor de interviewer: onafhankelijkheid, vrijheid, kick, status*).
 - Wat betekent de auto voor u (voor u als gezin)? Hoe belangrijk is de auto voor u (en de gezinsleden)? Wat vindt u nu echt het belangrijkste van de auto? En waarom?³²
 - Hoe aantrekkelijk vindt u de auto? Wat vindt u de meest aantrekkelijke aspecten? En waarom? Welke de minst aantrekkelijke aspecten van de auto?
 - Fietst u wel eens?
 - Welk gevoel geeft de fiets u eigenlijk? Kunt u dat eens proberen te beschrijven? (*Prettig, makkelijk, rijplezier, vrijheid, veilig...*).
 - Vindt u het makkelijk om de fiets te nemen?
 - Hoe aantrekkelijk is de fiets voor u? Wat vindt u de meest aantrekkelijke aspecten? En wat vindt u het minst aantrekkelijk?
 - Hoe belangrijk is het uiterlijk van de fiets voor u?
 - In welke situatie vindt u de auto aantrekkelijker dan de fiets en andersom? Waarom?
 - Hoe beschrijft u zichzelf als autorijder? In welke mate kunt u zich goed ontspannen als u autorijdt?
 - In hoeverre voelt u zich beschermt door de auto? Hoe veilig voelt u zich in de auto? En waarom?
 - Kunt u met de auto altijd komen waar u wilt zijn? Wanneer niet en wanneer wel? Als het niet lukt, wat doet u dan? Hoe kunt u dan op de plaats van uw bestemming komen?
 - In welke mate kunt u met de auto overal komen? Wanneer wel en wanneer niet?
 - Wat vindt u van het weggedrag van andere weggebruikers? Wat vindt u goed en wat niet goed? Waarom?
 - Staat u wel eens in een file? Wat vindt u daarvan? Wat vindt u er van als u moet wachten voor stoplichten?
 - Hoe goed kunt u ergens komen met de fiets? Wanneer wel en wanneer niet? Waar hangt dat vanaf?
 - Hoe veilig voelt u zich als u 's avonds met de fiets gaat? (En wat vinden de andere gezinsleden daarvan?) (*Vraag ook naar verlichting, stallen, milieuoverwegingen*).
 - Hoe belangrijk vindt u het gedrag van andere verkeersdeelnemers als u fietst? Waarom?
 - Wat doet u gemeente voor fietsers weet u dat?
 - *Alleen vragen als iemand werkt:* Wordt fietsgebruik door uw werkgever gestimuleerd? Hoe dan? Wat vindt u daarvan?
 - Hoe kijkt u aan tegen het openbaar vervoer? (*Verifieer wel met welke vorm van openbaar vervoer zij wel eens reizen of hebben gereist*).
 - Hoe aantrekkelijk vindt u het openbaar vervoer? (*Denk ook aan: veiligheid, snelheid, milieu, prijs, comfort, ruimte, tijd voor andere dingen, gezelschap, wachten, ...*).

³² Gebruik deze items als checklist: Bent u een autoliefhebber? Kijkt u graag naar andere automodellen? Vindt u het belangrijk dat u in een recent automodel rijdt? Wat denkt u als u een ander in een mooie auto ziet rijden? Is er voor u een ander vervoermiddel dan de auto? Vindt u het belangrijk om in een mooie auto te rijden? Heeft u veel over voor een mooie auto? Hoe belangrijk vindt u het hoe een auto er van buiten uitziet?

7. Maatregelen

Nu we al deze vragen hebben voorgelegd en een aardig beeld hebben gekregen hoe reist en ook hoe er over denkt, zijn we ook erg benieuwd wat u van een aantal maatregelen zou vinden. Deze informatie is bijvoorbeeld belangrijk voor gemeenten of provincies als zij maatregelen voor het verkeer bedenken. Van sommige maatregelen weten we bijvoorbeeld dat deze goed aanslaan. Van andere maatregelen weten we dit eigenlijk nog niet zo goed. Voordat ik u maatregelen voorleg, zou ik u eerst willen vragen wat volgens u de gemeente of de provincie zou moeten doen om ervoor te zorgen dat meer mensen de fiets pakken als zij een kort ritje maken en de auto dan juist laten staan.

- Wat zou er moeten gebeuren voordat u met de fiets of het openbaar vervoer naar de 'bestemming' gaat?
- Waarom is dat zo (on)aantrekkelijk denkt u?
- Hoe denkt u dat de gemeente de mensen kan stimuleren om met de fiets of openbaar vervoer naar de 'bestemming' te gaan?
- Waarom is dat zo (on)aantrekkelijk denkt u?

Dan ga ik nu een aantal maatregelen noemen en zou van u willen weten wat u ervan vindt. Vindt u het een onaantrekkelijke of juist een aantrekkelijke maatregel en waarom dan.

- Zou u kiezen voor een andere vervoermiddel als de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom wordt verlaagd tot 30 kilometer per uur?
- Zou u vaker of wel met het openbaar vervoer gaan als u uw fiets veilig kunt stallen?
- Zou u kiezen voor een andere vervoermiddel als parkeertarieven in centrum- en winkelgebieden worden verdubbeld?
- Zou u vaker of wel met het openbaar vervoer reizen als aansluitingen beter op elkaar worden afgestemd?
- Zou u de auto laten staan als de brandstofprijs met € 0,50 per liter wordt verhoogd?
- Zou u vaker of wel met het openbaar vervoer reizen als deze gratis toegankelijk is?
- Zou u de fiets nemen als u met uw auto niet meer bij uw werk kunt parkeren?
- Zou u het openbaar vervoer nemen als u met uw auto niet meer bij uw werk kunt parkeren?
- Zou u vaker of wel met de fiets gaan als u vaker voorrang zou krijgen?
- Zou u de auto laten staan als u tijdens spitsperioden voor toegang tot de weg € 5,- zou moeten betalen?
- Zou u de bus nemen als er een snelle verbinding zou zijn naar uw 'bestemming'?
- Zou u de auto laten staan als u met de auto niet meer het centrumgebied zou kunnen bereiken?
- Zou u vaker of wel met het openbaar vervoer gaan als u uw fiets gratis en bewaakt kunt stallen?
- Zou u uw auto laten staan als u een nieuwe fiets krijgt geschonken?
- Zou u vaker of wel met de fiets gaan als u door een hypermodern en comfortabel regenpak cadeau zou krijgen?
- Zou u uw auto laten staan voor een OV-abonnement?
- Zou u de bus vaker of wel nemen als u minder hoeft over te stappen?
- Zou u vaker met de fiets gaan als er meer fietspaden zouden zijn?

-
- Zou u vaker of wel met de fiets/openbaar vervoer gaan als bedrijven, winkels en industrieterrein goed met de/het fiets/openbaar vervoer kunnen worden bereikt?
 - Zou u uw eigen auto laten staan als u voor u werk zou worden opgehaald?
 - Zou u vaker of wel met de fiets gaan als u door een hypermodern en gemakkelijk regenpak niet meer nat zou regenen?
 - Zou u het openbaar vervoer nemen als dit meer wordt beveiligd (ook 's avonds)?
 - Zou u vaker of wel met de fiets gaan als u hiervoor wordt beloond?
 - Zou u vaker of wel de bus nemen als u maar eens wist op welke wijze u uw reis het snelst kan maken?
 - Zou u vaker of wel met de fiets gaan als fietsen verkeersveiliger wordt gemaakt?
 - Zou u vaker of wel met het openbaar vervoer gaan als u elke tien minuten tijdens de spits kunt opstappen.
 - Zou u vaker of wel met de fiets gaan als u uw fiets veilig kunt stallen?
 - Zou u uw auto laten staan als uw boodschappen tegen een kleine vergoeding thuis worden bezorgd?
 - Zou u vaker of wel met de fiets gaan als u minder oponthoud heeft?
 - Zou u vaker de eigen auto laten staan als u van een leenauto gebruik zou kunnen maken?
 - Zou u vaker of wel met de fiets gaan als u met deze fiets écht opvalt?
 - Zou u uw auto laten staan als uw boodschappen gratis thuis worden bezorgd?
 - Zou u vaker of wel met de fiets gaan als u hiermee kans maakt op een prijs?
 - Zou u het openbaar vervoer vaker of wel nemen als het serviceniveau wordt verbeterd?
 - Zou u vaker of wel met de fiets gaan als u uw fiets gratis en bewaakt kunt stallen?
 - Zou u bereid zijn uw auto te laten staan als meerdere van maatregelen worden gecombineerd? Om welke maatregelen gaat het dan?

8. Achtergrondkenmerken

Om het gesprek af te sluiten wil ik u ten slotte nog naar een aantal achtergrondkenmerken vragen:

- Leeftijd
- Opleiding
- Doet u (en/of uw partner) aan betaalde arbeid?
- Hoeveel uur werk u? Mag ik u naar uw functie vragen?
- Gezinsamenstelling
- Persoonlijk vervoermiddelenbezit
- Vervoermiddelenbezit huishouden
- Rijbewijsbezit
- OV-abonnement
- Auto- en fietsbeschikbaarheid

Dank de respondent(en) hartelijk voor het gesprek. En overhandig de beloning.

Bijlage 3: Begeleidende brief kwantitatieve onderzoek

■ G f K *ScriptPanel* ■ ■ ■

Dongen, maart 2003

Geachte mevrouw/mijnheer,

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat is geïnteresseerd in de keuzes die u maakt als u zich gaat verplaatsen met de auto, de fiets of met het openbaar vervoer. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat wil met name meer weten over de keuzes die u maakt bij het afleggen van korte afstanden, bijvoorbeeld om boodschappen te doen, om uit te gaan of te gaan sporten, enzovoort. Soortgelijke verplaatsingen maken veel mensen; iedereen gaat wel eens ergens naar toe op een korte afstand van zijn of haar huis. Over dit onderwerp gaat deze vragenlijst. We benoemen dit soort afstanden in de vragenlijst als '*korte ritten*'. Bij *korte ritten* moet u zich een afstand voorstellen van *7,5 kilometer of minder*.

Volgens onze gegevens heeft uw huishouden minimaal één auto in bezit. Als dit niet het geval is, wilt u dit dan op de vragenlijst noteren en deze oningevuld retourneren?

Als er wel (minimaal) een auto aanwezig is in uw huishouden en u rijdt hier zelf ook wel eens in, verzoeken wij u vriendelijk om de bijgevoegde vragenlijst in te vullen. **Als u zelf nooit met de auto rijdt, wilt u dit dan noteren bij vraag 0 en daarna deze brief en de vragenlijst doorgeven aan de persoon binnen uw huishouden die de auto wel gebruikt en die het eerst jarig is.**

In een deel van de vragenlijst wordt een situatie geschetst waarin u voor een bepaald doel de keuze maakt tussen twee vervoermiddelen. Bijvoorbeeld de keuze tussen de fiets en de auto om boodschappen te doen. Aan u wordt gevraagd hoe belangrijk bepaalde redenen zijn om één van de twee vervoermiddelen te kiezen. Vervolgens worden weer andere situaties geschetst. Misschien denkt u op het eerste gezicht dat er veel wordt herhaald in de vragenlijst. Maar de situatie waar het over gaat is steeds weer anders. Leest u daarom goed de beschrijving bij de vragen en leeft u zich steeds in in de beschreven situaties.

Met de antwoorden op deze vragenlijst probeert het ministerie van Verkeer en Waterstaat beter met uw wensen op het gebied van verkeer en vervoer rekening te houden. Daarom is het heel waardevol dat u aan dit onderzoek wilt meewerken. Wij danken u dan ook hartelijk voor uw medewerking!

Wanneer u vragen of opmerkingen hebt over het onderzoek, dan kunt u tijdens kantooruren contact met ons opnemen via het (gratis) telefoonnummer **0800 – 022 94 00**. Kiest u vervolgens voor het onderzoek '*Korte ritten*'.

Als dank voor uw moeite ontvangt u een reisspelletje.

Met vriendelijke groeten,

Ursula de Wit

Bijlage 4: Vragenlijst kwantitatieve onderzoek

Bijlage 5: Aanpak kwantitatieve onderzoek

Algemene werkwijze

Het kwantitatieve onderzoek is uitgevoerd met behulp van een schriftelijke 'zelfinvul'-vragenlijst die aan de respondenten is toegestuurd (zie bijlage 4). De vragenlijst omvatte 16 pagina's en bestond uit de volgende onderdelen:

- vervoermiddelen;
- korte ritten om kinderen te halen (en) of te brengen;
- korte ritten om te sporten (en) of verenigingen te bezoeken;
- korte ritten om boodschappen te doen;
- korte ritten om uit te gaan;
- woon-werkverkeer in het algemeen³³.

Bij de vragenlijst ontvingen de respondenten een brief waarin het doel van het onderzoek werd uitgelegd (bijlage 3). Ook waren daarin instructies voor het invullen van de vragenlijst opgenomen. De respondenten werd verzocht de vragenlijst in te vullen en met de bijgevoegde retourenveloppe te retourneren. Ter verhoging van de respons en om de respondenten bij voorbaat voor hun medewerking te bedanken, is een presentje meegestuurd.

Steekproef

De onderzoekspopulatie bestaat uit door personen in Nederland van 19 jaar en ouder wonende in huishoudens die in het bezit zijn van minimaal één auto. Als steekproefkader is het GfK-ScriptPanel gebruikt. Dit panel bestaat uit circa 5.000 huishoudens die regelmatig deelnemen aan onderzoeken over allerlei onderwerpen. Van dit panel is een groot aantal kenmerken beschikbaar inzake de samenstelling van het huishouden en de inkomenssituatie van het huishouden alsmede kenmerken als leeftijd, geslacht, opleidingsniveau en werksituatie voor iedere persoon behorende tot dat huishouden. Er is een bruto steekproef van 1250 personen getrokken uit de huishoudens van het GfK-Scriptpanel die in het bezit zijn van één of meer auto's. Deze steekproef is op basis van populatiecijfers uit GfK Minicensus 2000 gestratificeerd naar regio, stedelijkheidsgraad en huishoudgrootte³⁴. Binnen het huishouden is de eerstjarige persoon (qua datum) van 19 jaar en ouder aangeschreven³⁵. Indien deze persoon de auto nooit gebruikt, is de vragenlijst doorgegeven aan de persoon die de auto wel gebruikt en het eerst jarig is.

³³ Zoals is te zien in bijlage 4 zijn de vragen ingedeeld naar motief. Voor elk motief werd gevraagd naar de mate waarin men hiervoor korte ritten afgelegd. Dit betekent dat niet elke respondent alle vragen heeft ingevuld; alleen de vragen die behoren bij de voor hem of haar relevante motieven.

³⁴ Op deze drie variabelen is gestratificeerd omdat deze in het kwalitatieve onderzoek een relatie bleken te hebben met de vervoerwijzekeuze op de korte rit. Bovendien was het gezien de ondervertegenwoordiging van respondenten in het kwalitatieve onderzoek uit de stedelijke gebieden in het westen van het land, gewenst dat in het kwantitatieve deze groep voldoende aanwezig zou zijn.

³⁵ Op basis van de bevindingen in het kwalitatieve onderzoek is besloten een zo breed mogelijke groep in het kwantitatieve onderzoek te betrekken, dus ook jonge (soms nog naar schoolgaande) mensen in het bezit van een rijbewijs en met enige rijervaring. Vandaar dat gekozen is voor een minimumleeftijd van 19 jaar.

Veldwerk en respons

Het veldwerk heeft plaatsgevonden begin maart 2003. Twee weken na de verzending is aan de mensen die nog niet hadden gereageerd een schriftelijke reminder gestuurd. Het veldwerk is zeer voorspoedig verlopen en eind maart kon het veldwerk met 1.021 goed ingevulde vragenlijsten worden afgesloten. Dit betekent een behaalde respons van 82%. In tabel B5.1 staat een responsoverzicht.

	absoluut	%
Brutosteekproef	1.250	100
buiten de doelgroep (geen auto)	7	0,6
werkelijke brutosteekproef	1.243	99,4=100
non-respons	222	17,9
- niet gerepsondeerd	- 191	
- slecht ingevuld	- 3	
- weigering	- 28	
Nettosteekproef	1.021	82,1

Tabel B5.1: Responsoverzicht

Aan de goede respons en slechts drie slecht ingevulde vragenlijsten is te zien dat het onderwerp de mensen aansprak en dat de vragenlijst duidelijk was voor de respondenten.

Verwerking, controles en bestandsopbouw

Alle geretourneerde vragenlijsten zijn gecontroleerd op volledigheid. Van de volledig ingevulde vragenlijsten zijn de antwoorden op de computer ingevoerd. Alle antwoorden zijn vastgelegd in een SPSS-databestand. In dit bestand zijn de volgende achtergrondkenmerken opgenomen:

- stedelijkheidsgraad;
- regio;
- huishoudensgrootte;
- netto maandinkomen van het huishouden;
- leeftijd van de respondent;
- geslacht van de respondent;
- hoogste opleiding van de respondent;
- beroepssituatie van de respondent.

Representativiteit

Om te bepalen of weging van het bestand noodzakelijk was, zijn de frequentieverdelingen van de variabelen stedelijkheidsgraad, regio en huishoudgrootte vergeleken met de verdeling van deze variabelen in de populatie (GfK Minicensus, 2000). Met behulp van Chi-kwadraattoetsen is vastgesteld dat de steekproef niet significant afwijkt van de populatie. Dit betekent dat de netto steekproef representatief is, op deze drie kenmerken, voor de bruto steekproef van Nederlanders die behoren tot huishoudens die in het bezit zijn van één of meer auto's.

representativiteitstoetsen

Tabel 1. Stedelijkheidsgraad

Stedelijkheidsgraad	Steekproef	Populatie*	
Zeer sterk stedelijk	14,5%	15,3%	
Sterk stedelijk	25,1%	24,7%	
Matig stedelijk	19,8%	20,4%	
Weinig stedelijk	24,3%	22,9%	
Niet stedelijk	16,4%	16,8%	Chi-kwadraat = 1.645 Df = 4
Totaal	100,0%	100,0%	Niet significant

Tabel 2. Regio

Regio	Steekproef	Populatie*	
I Grote steden incl. Aggl.	13,6%	13,8%	
II Rest West	28,8%	28,7%	
III Noord	11,0%	10,8%	
IV Oost	20,5%	21,3%	
V Zuid	26,2%	25,4%	Chi-kwadraat = 0.575 Df = 4
Totaal	100,0%	100,0%	Niet significant

Tabel 3. Huishoudgrootte

Regio	Steekproef	Populatie*	
1 Persoon	11,6%	11,6%	
2 Personen	42,0%	40,8%	
3 Personen	18,3%	18,5%	
4 Personen	20,7%	20,9%	
5 Personen	6,2%	6,6%	
6 Personen of meer	1,3%	1,6%	Chi-kwadraat = 1.166 Df = 5
Totaal	100,0%	100,0%	Niet significant

* Bron: GfK Minicensus 2000

Bijlage 6: Argumenten per ritmotief

Boodschappen doen

Van alle 1.021 respondenten maken 842 mensen (82%) wel eens een korte rit om boodschappen te doen. Van deze 842 mensen geven 744 (88%) personen aan dat zij voor het maken van korte ritten om boodschappen te doen (wel eens) kiezen voor de auto in plaats van voor de fiets. Daarnaast geven 591 (70%) personen van de 842 respondenten aan dat zij om boodschappen te doen (wel eens) de fiets verkiezen boven de auto. Hoewel hieruit af te leiden is dat een aantal personen nooit voor de fiets of de auto kiezen voor dit ritmotief, maakt een aantal personen een keuze tussen beide modaliteiten. Wij vroegen hen op basis van welke argumenten de auto, cq. de fiets het wint.

Ik kies de fiets boven de auto omdat ... (n=591)

Als mensen kiezen voor de fiets in plaats van de auto voor het maken van een korte rit als zij boodschappen gaan doen, dan heeft dat in belangrijke mate te maken met argumenten op het vlak van gezondheid, milieu, de te vervoeren (kleine) hoeveelheden en het plezier in het fietsen.

Argumenten om voor de fiets te kiezen, en de auto te laten staan ...	(zeer) belangrijk (%)
fietsen is goed voor mijn gezondheid	77%
fietsen is goed voor het milieu	70%
Ik haal een paar kleine dagelijkse boodschappen	69%
Ik vind het leuk om te fietsen	68%
Ik kom met de fiets snel door het verkeer heen	61%
ik hoef voor de auto dan geen parkeerplaats te zoeken	56%
ik ben gewend om met de fiets te gaan	47%
het parkeren van de auto kost geld	38%
ik heb op de fiets een goed overzicht over het verkeer	29%
ik heb geen auto ter beschikking	22%
andere mensen doen hun boodschappen ook met de fiets	5%

Tabel B6.1: Argumenten om voor de fiets te kiezen en niet voor de auto voor het maken van een korte rit om boodschappen te doen (n=591)

Ook aan het verkeer gerelateerde overwegingen spelen een rol in de keuze voor de fiets, zoals de snelheid waarmee men op de fiets door het verkeer heen komt en het niet hoeven zoeken naar een parkeerplaats.

Ik verkiez de auto boven de fiets omdat ... (n=744)

Veruit het belangrijkste argument om de auto te nemen als men boodschappen doet en hiervoor een korte rit aflegt, is het vervoeren van grote hoeveelheden. Als meer boodschappen moeten worden vervoerd dan met de fiets mogelijk is, dan is de keuze voor de auto, logischerwijs, gauw gemaakt. Meteen daarna zijn overwegingen rond het weer en de parkeermogelijkheden bij de winkels van doorslaggevende betekenis in de keuze voor de auto op de korte rit bij het boodschappen doen.

argumenten om voor de auto te kiezen, en de fiets te laten staan ...	(zeer) belangrijk (%)
ik moet grote hoeveelheden vervoeren	90%
het is slecht weer	79%
ik kan de auto gemakkelijk bij de winkel(s) parkeren	70%
ik kan gratis parkeren	58%
ik ga naar verschillende bestemmingen en heb weinig tijd om van de ene naar de andere bestemming te gaan	55%
de auto is comfortabel	53%
de afstand is te ver om te fietsen	49%
ik moet weer op tijd thuis zijn	43%
ik ben gewend om de auto te nemen	33%
de auto staat nu eenmaal voor de deur	26%
ik vind het verkeer onveilig	14%
ik vind fietsen niet leuk	10%
andere mensen doen hun boodschappen ook met de auto	3%

Tabel B6.2: Argumenten om voor de auto te kiezen en niet voor de fiets voor het maken van een korte rit om boodschappen te doen (n=744)

Daarbij blijken de parkeermogelijkheden nog belangrijker dan de parkeerkosten als argument om de auto te nemen. Ook tijdgebrek speelt een rol bij de keuze voor de auto als men boodschappen gaat doen.

Terugkijkend op deze resultaten, blijkt dat voor het ritmotief boodschappen doen de auto en de fiets elkaar complementeren in plaats van elkaar substitueren: Voor grote hoeveelheden boodschappen pakt men meestal de auto en voor kleinere hoeveelheden meestal de fiets.

Halen en brengen

Voor het halen en brengen van kinderen, naar crècheopvang, schoolse en buitenschoolse activiteiten, maken 253 mensen (25%) van alle 1.021 respondenten wel eens een korte rit. Van deze 253 personen geven 237 (94%) aan dat zij (wel eens) de auto verkiezen voor het maken van een korte rit om de kinderen te halen en te brengen. Daarnaast geven 193 (76%) van de 253 personen (wel eens) de voorkeur aan de fiets voor het maken van een korte rit om de kinderen te halen en te brengen. Hieronder wordt ingegaan op de argumenten die doorslaggevend zijn voor de keuze voor de fiets, cq. de auto.

Ik verkies de fiets boven de auto omdat ... (n=193)

De belangrijkste argumenten die door de mensen worden gehanteerd om op de korte rit voor het halen en brengen van kinderen voor de fiets te kiezen, hebben met name te maken met educatieve en gezondheidsaspecten. Men wil zijn of haar kinderen leren fietsen in het verkeer en het goede voorbeeld geven door op de fiets te gaan. Ook geven zij aan dat fietsen leuk is en goed voor het milieu.

argumenten om voor de fiets te kiezen, en de auto te laten staan ...	(zeer) belangrijk (%)
ik wil mijn kinderen leren fietsen in het verkeer	83%
Fietsen is goed voor mijn gezondheid	82%
het is leuk om te fietsen	77%
ik wil mijn kind(eren) het goede voorbeeld geven	72%
Fietsen is goed voor het milieu	72%
ik kom met de fiets snel door het verkeer heen	61%
ik kan de auto niet of moeilijk parkeren	51%
Auto's zorgen voor verkeersonveilige situaties	35%
ik heb op de fiets een goed overzicht over het verkeer	34%
het parkeren van de auto kost geld	28%
Andere ouders halen/brengen hun kind(eren) ook met de fiets	6%

Tabel B6.3: Argumenten om voor de fiets te kiezen en niet voor de auto voor het maken van een korte rit om de kinderen te halen en te brengen (n=193)

Daarna volgen argumenten die aan het verkeer zijn gerelateerd, zoals de parkeermogelijkheden voor de auto, de snelheid waarmee men door het verkeer heen komt en het hebben van overzicht over het verkeer.

Ik verkies de auto boven de fiets omdat ... (n=237)

Om voor het halen en brengen de auto te kiezen in plaats van de fiets, is de belangrijkste reden het slechte weer: 84% van de mensen die de kinderen (wel eens) halen en brengen, noemt dit als belangrijkste argument ten faveure van de auto. Ook het maken van een ketenverplaatsing, gecombineerd met een beperking van tijd, is voor 68% een belangrijke overweging om de auto te pakken. Ook sociale veiligheid speelt een rol in de keuze voor de auto bij dit ritmotief: 64% geeft aan de auto te pakken in plaats van de fiets, als een korte rit in het donker moet worden gemaakt om de kinderen te halen of te brengen.

argumenten om voor de auto te kiezen, en de fiets te laten staan ...	(zeer) belangrijk (%)
het is slecht weer	84%
ik ga naar meerdere bestemmingen en heb weinig tijd om van de ene naar de andere bestemming te gaan	68%
ik moet weer op tijd terug zijn	66%
ik vind het in het donker minder prettig om over straat te fietsen	64%
ik vervoer meer kinderen	56%
de afstand is te ver om te fietsen	54%
de auto is comfortabel	53%
er zijn onderweg verkeersonveilige situaties	50%
ik kan de auto gemakkelijk parkeren	29%
ik ben gewend om de auto te nemen	27%
ik kan gratis parkeren	24%
de auto staat nu eenmaal voor de deur	23%
ik wil voorkomen dat mijn fiets wordt gestolen	18%
er zijn geen of geen goede fietsenstallingen	16%
ik vind fietsen niet leuk	11%
Mijn kind(eren) vind(t)(en) fietsen niet leuk	3%
andere ouders halen en brengen hun kind(eren) ook met de auto	1%

Tabel B6.4: Argumenten om voor de auto te kiezen en niet voor de fiets voor het maken van een korte rit om de kinderen te halen en te brengen (n=237)

Ook blijkt dat net als bij het voorgaande ritmotief de parkeermogelijkheden een belangrijker argument vormen om voor de auto te kiezen dan de (beperkte) parkeerkosten. De andere voorgelegde argumenten die te maken hebben met het vervoer van meerdere kinderen, zoals de afstand, het comfort, de kans op diefstal, fietsenstallingen en het gedrag van andere ouders, zijn voor een kleinere groep mensen van belang in de afweging van de keuze 'pro'-auto op de korte rit wanneer kinderen moeten worden gehaald (en) of gebracht.

Sporten en verenigingsbezoek

Van alle 1.021 respondenten maken 460 personen (45%) wel eens een korte rit om te gaan sporten of een vereniging te bezoeken. Van deze 460 personen geven 329 personen (72%) aan dat zij (wel eens) de auto verkiezen voor het maken van een korte rit om te gaan sporten of een vereniging te bezoeken. Daarnaast geeft ongeveer een even groot aantal (320, 70%) van de 460 personen aan (wel eens) de voorkeur aan de fiets te geven voor het maken van een korte rit om te gaan sporten of een vereniging te bezoeken.

Ik verkies de fiets boven de auto omdat ... (n=320)

De mensen die voor het maken van een korte rit naar de sportschool of het bezoek van een vereniging kiezen voor de fiets, doen dit vanwege argumenten in de sfeer van gezondheid, het plezier van het fietsen, de aanwezigheid van veilige fietsenstallingen en milieu-overwegingen. Voor circa zeven van de tien mensen vormen deze vier aspecten de belangrijkste argumentatie in de keuze voor de fiets als men gaat sporten en een korte rit maakt.

argumenten om voor de fiets te kiezen, en de auto te laten staan ...	(zeer) belangrijk (%)
fietsen is goed voor mijn gezondheid	78%
ik vind het leuk om te fietsen	72%
ik kan mijn fiets veilig stallen	70%
fietsen is goed voor het milieu	70%
ik ben gewend om met de fiets te gaan	49%
ik kom met de fiets snel door het verkeer heen	48%
ik fiets samen met anderen	37%
ik kan de auto niet of moeilijk parkeren	34%
het parkeren van de auto kost geld	28%
ik heb alleen de fiets ter beschikking	14%
andere mensen gaan ook op de fiets om te gaan sporten of een vereniging te bezoeken	11%

Tabel B6.5.: Argumenten om voor de fiets te kiezen en niet voor de auto voor het maken van een korte rit om te gaan sporten of een vereniging te bezoeken (n=320)

Andere overwegingen zijn voor een kleinere groep mensen belangrijk. Zo blijkt dat gewoonten om de fiets te pakken, de parkeermogelijkheden en -kosten van de auto in mindere mate belangrijk zijn om op de fiets naar de sportschool of de vereniging te gaan. Net als bij de voorgaande ritmotieven zien we dat de vergelijking met anderen die ook fietsen naar de sportschool voor weinig mensen een echte overweging is.

Ik verkies de auto boven de fiets omdat ... (n=329)

Ook de keuze voor de auto om naar de sportschool of vereniging te gaan, hangt in belangrijke mate af van de weersomstandigheden. Voor 81% is het weer de belangrijkste overweging om de auto te pakken. Ook de afstand, die te ver is om te fietsen, en de parkeermogelijkheden spelen een belangrijke rol in de keuze voor de auto bij dit ritmotief. Ook zien we dat de parkeermogelijkheden een belangrijker argument zijn om voor de auto te kiezen dan het feit dat men gratis kan parkeren.

argumenten om voor de auto te kiezen, en de fiets te laten staan ...	(zeer) belangrijk (%)
het is slecht weer	81%
de afstand is te ver om te fietsen	64%
ik kan de auto gemakkelijk parkeren	60%
ik vind het in het donker minder prettig om over straat te fietsen	58%
de auto is comfortabel	58%
ik moet veel spullen meenemen	54%
ik kan gratis parkeren	48%
ik ga samen met anderen	46%
ik ben gewend om de auto te nemen	34%
er zijn geen of geen goede fietsenstallingen	31%
ik wil voorkomen dat mijn fiets wordt gestolen	30%
de auto staat nu eenmaal voor de deur	25%
andere mensen gaan ook met de auto om te gaan sporten of een vereniging te bezoeken	2%

Tabel B6.6: Argumenten om voor de auto te kiezen en niet voor de fiets voor het maken van een korte rit om te gaan sporten of een vereniging te bezoeken (n=329)

Verder is opvallend dat het sociale veiligheidsaspect ook door een groot deel van de mensen wordt genoemd als argument om voor de auto te kiezen als men gaat sporten: men vindt het in het donker minder prettig om over straat te fietsen.

Uitgaan

Van de 1.021 respondenten maken 487 (48%) personen wel eens een korte rit om uit te gaan. Van deze 487 personen geven 427 personen (88%) de voorkeur (wel eens) aan de auto als men uitgaat.; 296 personen (61%) geven (wel eens) de voorkeur aan de fiets.

Ik verkies de fiets boven de auto omdat ... (n=296)

De keuze om de fiets te pakken als men uitgaat, is vooral ingegeven door de mogelijkheid de fiets veilig te kunnen stallen. Voor maar liefst 70% van de mensen die wel eens een korte rit maakt op de fiets als zij uitgaan, is dit de belangrijkste overweging. Ook gezondheidsoverwegingen, het samen fietsen met anderen (sociale veiligheid!) en de mogelijkheid om alcohol te gebruiken, zijn voor het uitgaan belangrijke overwegingen ten faveure van de fiets.

argumenten om voor de fiets te kiezen, en de auto te laten staan ...	(zeer) belangrijk (%)
ik kan mijn fiets veilig stallen	70%
fietsen is goed voor de gezondheid	69%
ik fiets samen met (een) ander(en)	68%
ik kan dan gerust een biertje of een ander alcoholisch drankje nuttigen	65%
Ik vind het leuk om te fietsen	57%
fietsen is goed voor het milieu	56%
Ik kan de auto niet of moeilijk parkeren	51%
Ik kom met de fiets snel door het verkeer heen	50%
Mijn vrienden/kennissen gaan ook op de fiets	38%
het parkeren van de auto kost geld	38%
Ik ben gewend om met de fiets te gaan	36%
Ik heb alleen de fiets ter beschikking	9%

Tabel B6.7: Argumenten om voor de fiets te kiezen en niet voor de auto voor het maken van een korte rit om uit te gaan (n=296)

Andere argumenten, zoals bijvoorbeeld het milieu, parkeermogelijkheden, het betaald parkeren van de auto en dergelijke spelen bij dit ritmotief voor een kleinere groep mensen een rol in de keuze voor de fiets.

Ik verkies de auto boven de fiets omdat ... (n=427)

De drie belangrijkste argumenten om voor het maken van een korte rit als men uitgaat te kiezen voor de auto in plaats van de fiets, zijn: het slechte weer, het rijden zonder alcohol en de afstand die te ver is om te fietsen.

argumenten om voor de auto te kiezen, en de fiets te laten staan ...	(zeer) belangrijk (%)
het is slecht weer	84%
Ik rijd terug en drink geen alcohol	73%
de afstand is te ver om te fietsen	73%
de auto is comfortabel	69%
Ik ga samen met anderen	63%
Ik kan de auto gemakkelijk parkeren	57%
Ik vind het in het donker minder prettig om over straat te fietsen	56%
Ik kan gratis parkeren	53%
Ik ben gewend om de auto te nemen	32%
Ik wil voorkomen dat mijn fiets wordt gestolen	31%
de auto staat nu eenmaal voor de deur	28%
Mijn vrienden/kennissen gaan ook met de auto uit	16%
Ik vind fietsen niet leuk	12%

Tabel B6.8: Argumenten om voor de auto te kiezen en niet voor de fiets voor het maken van een korte rit om uit te gaan (n=427)

Ook het door de auto geboden comfort en het gezamenlijk reizen (sociale veiligheid!) spelen in deze keuze een belangrijke rol.

Woon-werk

Van de 1.021 respondenten hebben 617 mensen (60%) een woon-werkafstand van 7,5 km of minder. In tabel B6.9 staat de voorkeur van deze 617 mensen voor verschillende 'keuzeparen' van vervoerswijzen.

Voorkeur voor ...	%
fiets i.p.v. de auto	30
auto i.p.v. de fiets	31
fiets i.p.v. OV	24
OV i.p.v. de fiets	9
auto i.p.v. OV	22
OV i.p.v. de auto	8

Tabel B6.9: Aandeel personen dat de voorkeur geeft aan auto, fiets of openbaar vervoer voor het maken van een korte woon-werkrit (n=617)

We zien dat ongeveer evenveel mensen (wel eens) de voorkeur geven aan de auto boven de fiets als vice versa (respectievelijk 31 en 30%). Verder geeft ongeveer een kwart van de 617 personen de voorkeur aan de fiets in plaats van het openbaar vervoer voor de korte woon-werkrit.

Ik verkies de fiets boven de auto omdat ... (n=184)

De belangrijkste drie argumenten om voor een woon-werkafstand van 7,5 km of minder de fiets te pakken in plaats van de auto, zijn: de gezondheid, het veilig kunnen stallen van de fiets en het plezier in het fietsen. Circa driekwart van de mensen geeft aan dat deze argumenten het belangrijkste zijn in de keuze voor de fiets voor het woon-werkverkeer op korte afstand van het woonadres.

argumenten om voor de fiets te kiezen, en de auto te laten staan ...	(zeer) belangrijk (%)
Fietsen is goed voor de gezondheid	81%
ik kan mijn fiets veilig stallen	73%
ik vind het leuk om te fietsen	73%
ik ben gewend om met de fiets te gaan	63%
Fietsen is goed voor het milieu	63%
ik kom met de fiets snel door het verkeer heen	59%
ik kan de auto niet of moeilijk parkeren	31%
parkeren van de auto kost geld	30%
ik heb alleen de fiets tot mijn beschikking	29%
mijn werkgever geeft een vergoeding voor de fiets	16%
mijn collega's fietsen ook naar het werk	10%

Tabel B6.10: Argumenten om voor de fiets te kiezen en niet voor de auto voor het maken van een korte rit om te gaan werken (n=184)

Dat hiermee ook een gewoonte kan ontstaan, blijkt wel uit het feit dat 63% aangeeft dat zij gewend is om naar het werk met de fiets te gaan. Ook milieuoverwegingen, weliswaar voor een kleinere groep, en de snelheid waarmee men met de fiets door het verkeer heen komt in vergelijking met de auto, spelen mee in de keuze voor de fiets op de korte woon-werkrit. Andere argumenten spelen wel een rol, maar voor een kleinere groep mensen.

Ik verkies de auto boven de fiets omdat ... (n=191)

Net als bij de voorgaande ritmotieven zien we dat in de keuze op de korte rit tussen de fiets en de auto, de auto ook wordt verkozen om een korte rit naar het werk te maken onder slechte weersomstandigheden. Daarnaast blijkt ook dat voor circa zes van de tien mensen uit deze groep het maken van een ketenverplaatsing ook een belangrijk overweging is om voor de auto te kiezen bij de korte woon-werkrit. Ook goede parkeermogelijkheden voor de auto zijn een stimulans voor deze mensen om de auto te nemen. En het sociale veiligheidsaspect komt hier ook om de hoek kijken. In de donkere uren van de avond is men eerder geneigd de auto te pakken voor het woon-werkverkeer.

Argumenten om voor de auto te kiezen, en de fiets te laten staan ...	(zeer) belangrijk (%)
het is slecht weer	72%
ik ga vanaf mijn werkadres naar andere afspraken en er is weinig tijd om van de ene naar de andere bestemming te gaan	60%
ik ga vanaf mijn werkadres naar andere bestemmingen waarvoor ik de auto nodig heb	57%
ik kan de auto makkelijk parkeren	57%
ik vind het in het donker minder prettig om over straat te fietsen	50%
ik kan gratis parkeren	47%
ik moet veel spullen vervoeren	47%
ik wil netjes op het werk aankomen	38%
ik ben gewend om de auto te nemen	30%
de afstand is te ver om te fietsen	29%
ik moet mijn kind(eren) halen (en) of brengen	28%
de auto staat voor de deur	24%
ik wil voorkomen dat mijn fiets wordt gestolen	21%
ik kan met iemand anders meerijden	20%
er zijn geen of geen goede fietsenstallingen	19%
ik vind de fietsroute naar het werk onveilig	18%
Collega's gaan ook met de auto	4%

Tabel B6.11: Argumenten om voor de auto te kiezen en niet voor de fiets voor het maken van een korte rit om naar het werk te gaan (n=191)

Het feit dat de auto gratis kan worden geparkeerd en dat men veel spullen kan vervoeren, wordt ook als belangrijk ervaren in de keuze voor de auto. Alle andere argumenten zijn voor een kleinere groep mensen relevant.

Ik verkies de fiets boven het openbaar vervoer omdat ... (n=145)

De mensen die voor korte ritten voor het woon-werkverkeer de fiets verkiezen boven het openbaar vervoer, doen dit met name vanwege de eigen gezondheid en het plezier dat men in het fietsen heeft. Daarna wordt een zestal redenen genoemd die door circa zes van de tien mensen als belangrijke overwegingen worden ervaren, namelijk: de gewoonte om met de fiets te gaan, de snelheid waarmee men door het verkeer heen komt, het milieu, de kosten van het openbaar vervoer (ten opzichte van de fiets), de stallingsvoorzieningen van de fiets en de kwaliteit (of aanwezigheid) van de openbaar-vervoerverbinding.

Argumenten om voor de fiets te kiezen, en niet voor het openbaar vervoer ...	(zeer) belangrijk (%)
Fietsen is goed voor de gezondheid	74%
ik vind het leuk om te fietsen	70%
ik ben gewend om met de fiets te gaan	68%
ik kom met de fiets snel door het verkeer heen	68%
Fietsen is goed voor het milieu	65%
het openbaar vervoer is duur	63%
ik kan mijn fiets veilig stallen	63%
de openbaar-vervoerverbinding is slecht of bestaat niet	59%
ik houd er niet van met het openbaar vervoer te reizen	39%
het openbaar vervoer is onbetrouwbaar	33%
ik voel me niet veilig in het openbaar vervoer	14%
Collega's fietsen ook naar werk	8%

Tabel B6.12: Argumenten om voor de fiets te kiezen en niet voor het openbaar vervoer voor het maken van een korte rit om te gaan werken (n=145)

Ook de onbetrouwbaarheid van het openbaar vervoer, de sociale veiligheid en sociale vergelijkingsaspecten in relatie tot collega's die ook met de fiets naar het werk gaan, spelen bij dit ritmotief een rol in de keuze voor de fiets ten gunste van het openbaar vervoer.

Ik verkies het openbaar vervoer boven de fiets omdat... (n=58)

In de voorkeur voor het openbaar vervoer boven de fiets blijkt de kwaliteit van de openbaar-vervoerverbinding een zeer belangrijke rol te spelen. Maar ook als het slecht weer is, zien we dat het openbaar vervoer een uitkomst is. Nabijheid is het derde argument dat de mensen noemen als zij kiezen om het openbaar vervoer te nemen in plaats van de fiets.

argumenten om voor het openbaar vervoer te kiezen, en niet voor de fiets ...	(zeer) belangrijk (%)
de openbaar-vervoerverbinding is goed	76%
het is slecht weer	66%
ik woon dicht bij een openbaar-vervoeropstappunt	62%
mijn werkgever geeft vergoeding voor openbaar vervoer	53%
de afstand is te ver om te fietsen	53%
ik reis met korting met het openbaar vervoer	48%
er zijn geen of geen goede fietsenstallingen	38%
op de fiets is het verkeersonveilig	26%
ik reis graag met het openbaar vervoer	26%
ik wil voorkomen dat mijn fiets wordt gestolen	24%
ik ben gewend met het openbaar vervoer te reizen	19%
ik vind fietsen niet leuk	16%
mijn collega's gaan ook met het openbaar vervoer naar het werk	5%

Tabel B6.13: Argumenten om voor het openbaar vervoer te kiezen en niet voor de fiets voor het maken van een korte rit om naar het werk te gaan (n=58)

Ook de werkgeversvergoeding voor het openbaar vervoer speelt een belangrijke rol in deze keuze, net als de aanwezigheid van fietsenstallingen en de ervaren verkeersveiligheid op de fiets. Overwegingen op het vlak van sociale vergelijking zijn in dit geval voor een kleinere groep mensen relevant.

Ik verkies de auto boven het openbaar vervoer omdat ... (n=138)

Het belangrijkste argument om de auto te verkiezen boven het openbaar vervoer voor korte woon-werkritten is de afwezigheid van een openbaarvervoersverbinding en het gebrek aan kwaliteit. Ook blijkt dat deze voorkeur in grote mate wordt beïnvloed door de parkeermogelijkheden op de plaats van bestemming. Het comfort van de auto 'scoort' ook aan de hoge kant. Verder zien we dat de auto voor deze groep mensen aantrekkelijker is dan het openbaar vervoer voor ketenverplaatsingen. Niet alleen omdat men op bepaalde tijden naar kort op elkaar volgende afspraken gaat, maar ook doordat deze verschillende bestemmingen met het openbaar vervoer minder goed te bereiken zijn.

argumenten om voor de auto te kiezen, en niet voor het openbaar vervoer ...	(zeer) belangrijk (%)
de openbaarvervoersverbinding bestaat niet of is slecht	67%
Ik kan de auto gemakkelijk parkeren	63%
de auto is comfortabel	60%
ik ga vanaf mijn werkadres naar andere afspraken en er is te weinig tijd om van de ene naar de andere bestemming te gaan	59%
ik ga vanaf mijn werkadres naar andere afspraken die alleen met de auto zijn te bereiken	59%
Ik kan gratis parkeren	56%
het openbaar vervoer is duur	53%
Ik moet veel spullen vervoeren	52%
Ik vind autorijden leuk	48%
Ik woon te ver van een openbaar-vervoeropstappunt	47%
het gebruik van het openbaar vervoer geeft stress, omdat ik op tijd moet vertrekken	38%
Ik houd er niet van om met het openbaar vervoer te reizen	37%
het openbaar vervoer is onbetrouwbaar	36%
Ik moet onderweg mijn kinderen halen (en) of brengen	30%
Ik ben gewend om de auto te nemen	28%
de auto staat nu eenmaal voor de deur	28%
Ik rijd met iemand anders mee	27%
Ik voel me in het openbaar vervoer niet veilig	22%
mijn collega's gaan ook met de auto naar het werk	2%

Tabel B6.14: Argumenten om voor de auto te kiezen en niet voor het openbaar vervoer voor het maken van een korte rit om te gaan werken (n=138)

Ook de parkeerkosten spelen voor een groot deel van de mensen een rol. En daarnaast bepalen de (gepercipieerde) kosten van het openbaar vervoer ook dat mensen eerder geneigd zijn voor de korte woon-werkrit de auto te nemen en niet het openbaar vervoer. Sociale veiligheid speelt voor een kleinere groep mensen een rol in deze afweging. Dat geldt ook voor de vergelijking met andere collega's die ook met de auto naar het werk gaan.

Ik verkies het openbaar vervoer boven de auto omdat ... (n=48)

De mensen die in hun afweging tussen het openbaar vervoer en de auto juist kiezen voor het openbaar vervoer, maken een hele andere afweging. We zien dat zij juist het vermijden van de files als het belangrijkste argument hanteren. In dit geval is er dus sprake van substitutie tussen de auto en het openbaar vervoer. Dat daarbij de openbaar-vervoerverbinding goed dient te zijn, is logischerwijs even belangrijk. Ook de beperkte parkeermogelijkheden voor de auto op de plaats van bestemming en het feit dat de werkgever in de kosten

van het openbaar vervoer de werknemer tegemoetkomt, zijn mede bepalend voor de keuze van het openbaar vervoer voor de korte woon-werkrit.

Argumenten om voor het openbaar vervoer te kiezen, en niet voor de auto	(zeer) belangrijk (%)
Ik vermijd met het openbaar vervoer de files	67%
de openbaar-vervoerbinding is goed	65%
mijn werkgever geeft een vergoeding voor reizen met het openbaar vervoer	58%
Ik kan de auto niet of moeilijk parkeren	58%
Ik woon dicht bij een openbaar-vervoeropstappunt	56%
Ik reis met korting met het openbaar vervoer	54%
het parkeren van de auto kost geld	54%
Ik heb geen auto tot mijn beschikking	52%
Ik reis graag met het openbaar vervoer	21%
Ik ben gewend met het openbaar vervoer te reizen	15%
mijn collega's gaan ook met het openbaar vervoer naar het werk	6%

Tabel B6.15: Argumenten om voor het openbaar vervoer te kiezen en niet voor de auto voor het maken van een korte rit om naar het werk te gaan (n=48)

Sommige mensen hebben geen alternatief voor de auto en kiezen daarom voor het openbaar vervoer. Een kleiner deel van de mensen geeft aan dat voor hen ook meespeelt dat zij graag met het openbaar vervoer reizen en dat zij het gewend zijn. Het gedrag van collega's die ook met het openbaar vervoer naar het werk gaan, speelt voor een beperkt deel van de mensen een rol in de beslissing om de korte rit naar het werk met het openbaar vervoer af te leggen.

Bijlage 7: Argumenten: gebruikersgroep en ritmotief

Altijd auto					
Altijd auto	Keuze auto en niet fiets		Keuze fiets en niet auto		
Halen en brengen van kinderen	Belangrijkste		Belangrijkste		
	Het is slecht weer	84%	Fietsen goed voor de gezondheid	77%	
	Moet weer op tijd thuis zijn	78%	Kinderen leren fietsen	74%	
	Meerdere bestemmingen en te weinig tijd	74%	Fietsen goed voor milieu	65%	
	Auto is comfortabel	70%	Kinderen goede voorbeeld geven	63%	
	Minst belangrijke		Minst belangrijke		
	Andere ouders halen\brengen kinderen ook met de auto	89%	Andere ouders halen\brengen kinderen ook met de auto	72%	
	Er zijn geen of geen goede fietsenstallingen	63%	Alleen fiets ter beschikking	63%	
	Boodschappen	Belangrijkste		Belangrijkste	
		Moet grote hoeveelheden vervoeren	86%	Dagelijkse boodschappen	59%
Kan de auto gemakkelijk bij de winkels parkeren		79%	Goed voor de gezondheid	59%	
Het is slecht weer		78%	Fietsen is goed voor milieu	44%	
Auto is comfortabel		71%	Kom met fiets snel door verkeer	42%	
Minst belangrijke			Minst belangrijke		
Andere mensen doen hun boodschappen ook met de auto		73%	Andere mensen doen hun boodschappen ook met de auto	76%	
Sportverenigingbezoek		Belangrijkste		Belangrijkste	
		Slecht weer	77%	Fiets veilig stallen	56%
		Kan de auto makkelijk parkeren	75%	Fietsen goed voor gezondheid	52%
	Auto is comfortabel	74%	Fietsen goed voor milieu	44%	
	Kan gratis parkeren	61%	Kan auto niet/moeilijk parkeren	39%	
	Minst belangrijke		Minst belangrijke		
	Andere mensen gaan ook met de auto sporten of naar vereniging	74%	Andere mensen gaan ook op de fiets	73%	
	Uitgaan	Belangrijkste		Belangrijkste	
		Het is slecht weer	83%	Fiets veilig stallen	69%
		Auto is comfortabel	82%	Kan alcohol drinken	62%
Rij terug en drink geen alcohol		77%	Fiets samen met anderen	59%	
Kan de auto gemakkelijk parkeren		66%	Kan auto niet/moeilijk parkeren	52%	
Minst belangrijke			Minst belangrijke		
Vrienden\kennissen gaan ook met de auto uit		56%	Ben gewend om met de fiets te gaan	55%	
Woon-werk		Belangrijkste		Belangrijkste	
		Afstand is te ver om te fietsen	69%	Gewend om met de fiets te gaan	58%
		Slecht weer	69%	Fiets veilig stallen	58%
	Vanaf werkadres naar andere bestemming	57%	Leuk om te fietsen	46%	
	Gewend om de auto te nemen	57%	Fietsen goed voor milieu	44%	
	Minst belangrijke		Minst belangrijke		
	Collega's gaan ook met de auto	64%	Collega's fietsen ook naar werk	63%	

Overwegend auto

Overwegend auto	Keuze auto en niet fiets	Keuze fiets en niet auto		
Halen en brengen van kinderen	Belangrijkste	Belangrijkste		
	Het is slecht weer	90%	Fietsen is goed voor de gezondheid	84%
	Moet weer op tijd thuis zijn	76%	Wil kinderen leren fietsen in het verkeer	81%
	Meerdere bestemmingen en te weinig tijd	73%	Het is leuk om te fietsen	76%
	In het donker minder prettig om op straat te fietsen	70%	Wil kinderen goede voorbeeld geven	68%
			Fietsen is goed voor het milieu	68%
	Minst belangrijke		Minst belangrijke	
	Andere ouders halen\brengen kinderen ook met de auto	79%	Andere ouders halen\brengen kinderen ook op de fiets	70%
Boodschappen	Belangrijkste		Belangrijkste	
	Moet grote hoeveelheden vervoeren	90%	Haal een paar kleine dagelijkse boodschappen	73%
	Het is slecht weer	88%	Fietsen is goed voor gezondheid	68%
	Kan de auto gemakkelijk bij de winkels parkeren	73%	Kom met fiets snel door het verkeer heen	55%
	Auto is comfortabel	67%	Fietsen is goed voor het milieu	55%
	Minst belangrijke		Minst belangrijke	
	Andere mensen doen hun boodschappen ook met de auto	72%	Andere mensen doen hun boodschappen ook met de fiets	74%
Sportverenigingbezoek	en Belangrijkste		Belangrijkste	
	Slecht weer	81%	Fietsen is goed voor de gezondheid	64%
	Vind het in het donker minder prettig om over straat te gaan	68%	Kan fiets veilig stallen	63%
	Auto is comfortabel	68%	Vind het leuk om te fietsen	51%
	Kan de auto makkelijk parkeren	59%	Fietsen is goed voor het milieu	51%
	Minst belangrijke		Minst belangrijke	
	Andere mensen gaan ook met de auto sporten of naar vereniging	73%	Andere mensen gaan ook op de fiets	70%
Uitgaan	Belangrijkste		Belangrijkste	
	Het is slecht weer	91%	Fiets samen met een ander\anderen	74%
	Auto is comfortabel	78%	Kan dan gerust een alcoholisch drankje nuttigen	68%
	Afstand is te ver om te fietsen	78%	Kan mijn fiets veilig stallen	67%
	Rij terug en drink geen alcohol	78%	Fietsen is goed voor de gezondheid	59%
	Minst belangrijke		Minst belangrijke	
	Vrienden\kennissen gaan ook met de auto uit	57%	Heb alleen de fiets ter beschikking	57%
Woon-werk	Belangrijkste		Belangrijkste	
	Slecht weer	75%	Fietsen is goed voor de gezondheid	74%
	Moet naar andere bestemmingen vanuit werk	65%	Kan mijn fiets veilig stallen	69%
	Vanaf werkadres naar andere bestemming	63%	Vind het leuk om te fietsen	62%
	Afstand is te ver om te fietsen	60%		
	Minst belangrijke		Minst belangrijke	
	Collega-s gaan ook met de auto	64%	Mijn collega-s fietsen ook naar het werk	62%

Wisselend auto en fiets

Wisselend auto en fiets	Keuze		Keuze fiets en niet auto	
Halen en brengen van kinderen	Belangrijkste		Belangrijkste	
	Het is slecht weer	80%	Het is leuk om te fietsen	80%
	In het donker minder prettig om op straat te fietsen	59%	Wil kinderen leren fietsen in het verkeer	80%
	Afstand te ver om te fietsen	58%	Fietsen is goed voor de gezondheid	77%
	Meerdere bestemmingen en te weinig tijd	56%	Fietsen is goed voor het milieu	70%
	Vervoer meer kinderen	56%		
	Minst belangrijke		Minst belangrijke	
	Andere ouders halen\brengen ook met de auto	83%	Andere ouders halen\brengen kinderen ook op de fiets	63%
Boodschappen	Belangrijkste		Belangrijkste	
	Moet grote hoeveelheden vervoeren	91%	Fietsen is goed voor gezondheid	78%
	Het is slecht weer	83%	Vind het leuk om te fietsen	76%
	Kan de auto gemakkelijk bij de winkels parkeren	64%	Fietsen is goed voor het milieu	72%
	Kan gratis parkeren	56%	Haal een paar kleine dagelijkse boodschappen	68%
	Minst belangrijke		Minst belangrijke	
	Andere mensen doen hun boodschappen ook met de auto	77%	Andere mensen doen hun boodschappen ook met de fiets	70%
Sport- en verenigingbezoek	Belangrijkste		Belangrijkste	
	Slecht weer	89%	Fietsen is goed voor de gezondheid	81%
	Moet veel spullen meenemen	56%	Vind het leuk om te fietsen	80%
	Afstand te ver om te fietsen	51%	Kan fiets veilig stallen	73%
			Fietsen is goed voor het milieu	73%
	Minst belangrijkste		Minst belangrijkste	
	Andere mensen gaan ook met de auto sporten of naar vereniging	76%	Andere mensen gaan ook op de fiets	58%
			Heb alleen een fiets ter beschikking	56%
Uitgaan	Belangrijkste		Belangrijkste	
	Het is slecht weer	84%	Kan mijn fiets veilig stallen	72%
	Afstand is te ver om te fietsen	74%	Fietsen is goed voor de gezondheid	71%
	Rij terug en drink geen alcohol	69%	Fiets samen met een ander\anderen	68%
	Ga samen met anderen	62%	Vind het leuk om te fietsen	66%
	Minst belangrijkste		Minst belangrijkste	
	Vind fietsen niet leuk	64%	Heb alleen de fiets ter beschikking	65%
Woon-werk	Belangrijkste		Belangrijkste	
	Slecht weer	68%	Fietsen is goed voor de gezondheid	73%
	Afstand is te ver om te fietsen	62%	Vind het leuk om te fietsen	69%
	Vanaf werkadres naar andere bestemming	54%	Kan mijn fiets veilig stallen	62%
	Moet naar andere bestemmingen vanuit werk	52%	Fietsen is goed voor het milieu	58%
	Minst belangrijkste		Minst belangrijkste	
	Collega-s gaan ook met de auto	69%	Mijn collega-s fietsen ook naar het werk	65%

Moet halen\brengen	kinderen	57%	Werkgever geeft een vergoeding voor de fiets	55%
Wil voorkomen dat mijn fiets wordt gestolen	mijn	54%		
Zijn geen of geen goede fietsenstallingen	goede	52%		

Overwegend fiets

Overwegend fiets	Keuze auto en niet fiets		Keuze fiets en niet auto		
Halen en brengen van kinderen	Belangrijkste		Belangrijkste		
	Het is slecht weer	81%	Wil kinderen leren fietsen in het verkeer	88%	
	Meerdere bestemmingen en te weinig tijd	70%	Met fiets snel door het verkeer	86%	
	Afstand te ver om te fietsen	65%	Het is leuk om te fietsen	86%	
			Wil kinderen goede voorbeeld geven	81%	
			Fietsen is goed voor de gezondheid	81%	
			Fietsen is goed voor het milieu	81%	
	Minst belangrijke		Minst belangrijke		
	Gewend om de auto te nemen	76%	Andere ouders halen\brengen kinderen ook op de fiets	60%	
	Boodschappen	Belangrijkste		Belangrijkste	
Moet grote hoeveelheden vervoeren		96%	Fietsen is goed voor gezondheid	91%	
Het is slecht weer		69%	Fietsen is goed voor het milieu	86%	
Kan de auto gemakkelijk bij de winkels parkeren		65%	Ben gewend om met de fiets te gaan	85%	
			Vind het leuk om te fietsen	82%	
Minst belangrijke		Minst belangrijke			
Andere mensen doen hun boodschappen ook met de auto		80%	Andere mensen doen hun boodschappen ook met de fiets	64%	
Sportverenigingbezoek		Belangrijkste		Belangrijkste	
		Slecht weer	74%	Fietsen is goed voor de gezondheid	95%
		Kan de auto makkelijk parkeren	56%	Vind het leuk om te fietsen	89%
	Moet veel spullen meenemen	55%	Ben gewend om met de fiets te gaan	88%	
			Fietsen is goed voor het milieu	86%	
	Minst belangrijke		Minst belangrijke		
	Andere mensen gaan ook met de auto sporten of naar vereniging	67%	Andere mensen gaan ook op de fiets	55%	
	Uitgaan	Belangrijkste		Belangrijkste	
		Het is slecht weer	82%	Fietsen is goed voor de gezondheid	84%
		Afstand is te ver om te fietsen	72%	Fietsen is goed voor het milieu	78%
Rij terug en drink geen alcohol		63%	Vind het leuk om te fietsen	78%	
			Ben gewend om met de fiets te gaan	73%	
Minst belangrijke		Minst belangrijke			
Vind fietsen niet leuk		82%	Heb alleen de fiets ter beschikking	63%	
Woon-werk		Belangrijkste		Belangrijkste	
		Slecht weer	57%	Fietsen is goed voor de gezondheid	93%
		Moet naar andere bestemmingen vanuit werk	57%	Ben gewend om met de fiets te gaan	89%
	Kan de auto makkelijk parkeren	53%	Vind het leuk om te fietsen	85%	
			Fietsen is goed voor het milieu	85%	
			Kom met de fiets snel door het verkeer heen	82%	
	Minst belangrijkste		Minst belangrijkste		
	Collega-s gaan ook met de auto	78%	Werkgever geeft een vergoeding voor de fiets	72%	

Altijd Fiets

Altijd fiets	Keuze auto en niet fiets	Keuze fiets en niet auto		
Halen en brengen van kinderen	Belangrijkste	Belangrijkste		
	Kan de auto gratis parkeren	85%	Kinderen leren fietsen in het verkeer	94%
	Onderweg verkeersonveilige situaties	62%	Met fiets snel door verkeer	88%
	Auto is comfortabel	62%	Leuk om te fietsen	82%
	Gewend om auto te nemen	62%	Kinderen goede voorbeeld geven	82%
	Minst belangrijke	Minst belangrijke		
	Gewend om auto te nemen	77%	Andere ouders halen/brengen kinderen ook	53%
	Boodschappen	Belangrijkste	Belangrijkste	
	Moet grote hoeveelheden vervoeren	93%	Fietsen goed voor gezondheid	88%
	Kan de auto gemakkelijk bij de winkels parkeren	63%	Gewend met de fiets te gaan	86%
Het is slecht weer	63%	Fietsen goed voor milieu	84%	
Gratis parkeren	51%	Leuk om te fietsen	81%	
	Minst belangrijke	Minst belangrijke		
Andere mensen doen boodschappen ook met de auto	81%	Andere mensen doen boodschappen ook met de fiets	56%	
Sportverenigingbezoek	en Belangrijkste	Belangrijkste		
	Veel spullen meenemen	63%	Fietsen goed voor gezondheid	93%
	Slecht weer	63%	Gewend op de fiets te gaan	88%
	Auto makkelijk parkeren	50%	Op de fiets snel door verkeer heen	86%
	Gratis parkeren	43%	Fietsen goed voor mileu	80%
	Minst belangrijke	Minst belangrijke		
	Andere mensen gaan ook met de auto	70%	Alleen de fiets te beschikking	67%
Uitgaan	Belangrijkste	Belangrijkste		
	Het is slecht weer	73%	Gewend om met de fiets te gaan	86%
	Afstand te ver om te fietsen	67%	Fietsen goed voor gezondheid	83%
	Rij terug, drink geen alcohol	52%	Leuk om te fietsen	81%
	Kan gratis parkeren	42%	Fiets veilig stallen	79%
	Minst belangrijke	Minst belangrijke		
	Vind fietsen niet leuk	82%	Alleen fiets ter beschikking	67%
Woon-werk	Belangrijkste	Belangrijkste		
	Afstand te ver om te fietsen	52%	Gewend om met de fiets te gaan	90%
	Veel spullen vervoeren	48%	Fietsen goed voor gezondheid	88%
	Vanaf werkadres naar andere bestemming	44%	Fietsen goed voor milieu	85%
	Gratis parkeren	41%	Fiets veilig stallen	83%
	Minst belangrijke	Minst belangrijke		
	Collega's gaan ook met de auto	81%	Werkgever geeft fietsvergoeding	75%
	Slecht weer	74%	Collega's fietsen ook naar het werk	63%

Bijlage 8: Deelnemers aan de afsluitende workshop

Gemeente Utrecht	de heer Ditewig
Gemeente Leiden	de heer Swank
Gemeente Lelystad	de heer Everwijn
Gemeente Roosendaal	de heer Van Haaf
Gemeente Enschede	de heer Buursink
Gemeente Almelo	de heer Bak
Gemeente Cuijk	de heer Wagemakers
Gemeente Amsterdam	mevrouw Hilhorst
Gemeente Zaanstad	de heer Le Gras
Gemeente Groningen	de heer Van der Klaauw
Provincie Utrecht	de heer Griffioen
Provincie Noord Brabant	mevrouw De Klein
Stadsgewest Haaglanden	mevrouw Harmse Vis
Milieudienst Regio Eindhoven	mevrouw Hermans
KPVV	Wilma Slinger
Novem	de heer Lindeman
ANWB	de heer Smit en Twist
SCP	de heer Harms
Fietsersbond	de heer Van Steenhoven
DGP-MDV	de heer Krijgsheld
	de heer Zinn

Bijlage 9: Verslag van de afsluitende Workshop

Verslag workshop 'Mensen over (en op!) de fiets' op 11 maart 2004

Doel van de workshop:

Input voor folder rond fietsbeleid binnen decentraal verkeer- en vervoerbeleid
Inspiratiemoment voor betrokkenen uit decentrale overheid en belangenorganisaties
Uitdragen kennis uit onderzoek "Verplaatsingsrepertoire Korte Rit"

Opzet van de workshop

- o Inloop met koffie en thee
- o Korte inleiding door AVV
- o Korte schets van achtergrond en doelstelling van workshop en onderzoek door DGP-MDV
- o Presentatie van het onderzoek door AVV en Goudappel
- o Workshopgedeelte: splitsing in 2 groepen o.l.v. facilitatoren van SPIJS
 - o Wat zijn de meest kansrijke doelgroepen om op de fiets te krijgen?
 - o Welke maatregelen zijn kansrijk, gegeven deze doelgroepen?
- o Plenaire terugmelding
- o Afsluiting
- o Lunch

Aanwezig

Decentrale overheden: provincie, gemeente, kaderwetgebied
Rijksoverheid: ministerie van Verkeer en Waterstaat: DGP-MDV, Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV), Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KPVV)
Belangenorganisaties: o.m. ANWB, Fietsersbond
Onderzoekers/adviseurs: Goudappel, SOAB, Novem, KPVV

Zie bijlage 8 voor namenlijst

Impressie van het proces:

Goede opkomst, vanuit gemeentes wel enigszins teleurstellend
Veel enthousiasme, tijdens en na afloop van de workshop
Veel vragen na afloop van de presentatie
Grote inzet tijdens het workshopgedeelte

Groep 1 olv Inez 't Hart

Deelnemers: de heer Ditewig (gemeente Utrecht), de heer Swank (gemeente Leiden), de heer Everwijn (gemeente Lelystad), de heer Buursink (gemeente Enschede, Fietsberaad), mevrouw Klein (provincie Noord Brabant), mevrouw Hermans (Milieudienst Regio Eindhoven), de heer Wansink (SOAB), de heer Van Boggele (Goudappel Coffeng), mevrouw Schreuders (Goudappel Coffeng),

de heer Smit (ANWB), de heer Lindeman (NOVEM), de heer Krijgsheld (DGP-MDV), de heer Kramer (AVV)

Groep 2 olv Afke Blauw

Deelnemers: de heer Twiss (ANWB), de heer Griffioen (Provincie Utrecht), de heer De Niet (gemeente Zaanstad), de heer Welles (AVV), de heer Zinn (DGP-MDV), mevrouw Slinger (KPVV), mevrouw Hilhorst (gemeente Amsterdam), mevrouw Harmse-Vis (stadsgewest Haaglanden), de heer Van der Steenhoven (Fietzersbond), Mireille van Twuijver (AVV)

Resultaten groep 1 en 2

"Wat zijn de meest kansrijke doelgroepen om op de fiets te krijgen"

Het blijkt dat de gemeentes en provincies bij het opstellen van fietsbeleid eerst denken vanuit doelgroepen (bijvoorbeeld op niveau van ritmotief) en van daaruit naar doel en dan maatregelen bedenken. Maatwerk dus!

Kansrijke doelgroepen zijn:

1. De middelste 2 groepen uit het onderzoek (overwegend auto en wisselend auto en fiets)
2. Demografische kenmerken
 - Allochtonen³⁶
 - Jongeren³⁷
 - Middelbare scholieren
 - Middelbare scholen
 - Kinderen
 - Lagere scholen
 - Ouders (bijvoorbeeld: 'schoolbrengdag/week')
 - Gezinnen met kinderen onder de 12 jaar
 - 45+-ers: die bezinnen zich op hun leven en denken na over leefstijl, zijn dus te beïnvloeden
3. Ritmotief
 - Recreatief fietsverkeer
 - Gebruikers van het stadscentrum
 - Winkels
 - Vrouwen die boodschappen doen en/of funshoppen
 - Lange afstandsverplaatsingen (woon-werk?)
 - bedrijven
 - Mensen op weg naar sport
 - Sportvoorzieningen/clubs
 - Woonwijken
 - Supermarkten
 - Nieuwbouwgeneratie

³⁶ Het Amsterdamse fietsbeleid richt zich in de nabije toekomst op jongeren en allochtonen

³⁷ idem

"Welke maatregelen zijn kansrijk, gegeven deze doelgroepen?"

Infrastructuur en bouwen

1. Fietsroutes optimaliseren
 - Richt fietsroutes zo in dat je in sommige gevallen met de fiets sneller op je bestemming bent dan met de auto (hang bijvoorbeeld een fietspad onder een spoorbrug en creëer zo een snelle fietsroute (doelgroep: lange afstand fietsers, woon-werk ritmotief)
 - Let hierbij op ontbrekende schakels (verkeerslichten, oversteekplaatsen) (laat een groep inwoners van dives pluimage bepaalde routes fietsen en vraag wat er goed is en wat er ontbreekt)
 - Omrijden voor fietsers voorkomen; dwz bij spoorwegen en vaarwegen zorgen voor fietsroutes over deze belemmeringen heen (let op de helling)
 - Zorg voor fijnmazig fietsnetwerk: verkeersveilig, comfortabel, snel en sociaal veilig (fietsstunnels worden als sociaal onveilig ervaren)
 - Verbeter fietsroutes; bekijk dit ook geografisch: bijvoorbeeld in Zaanstad is de Noord-Zuid as geschikt voor fietsen, de Oost-West as niet. (doelgroep: algemeen)
 - Kijk naar mogelijkheden om fietsers voorrang te geven
2. Zorg bij nieuwe woonlocaties direct voor goede fietsinfrastructuur (doelgroep: de 'nieuwbouw-generatie') (project "Carnisselande") (doelgroep: nieuwe bewoners vinx locaties)
3. Zorg bij programma van eisen bij bouw van lagere en middelbare scholen standaard voor overdekte en afsluitbare fietsenstallingen voor personeel, leerlingen (en ouders) (doelgroep: gezinnen met kinderen tot 12 jaar; middelbare scholieren)
4. Zorg voor veilige schoolomgeving (zie CROW brochure "Duurzaam veilig naar school") (doelgroep: ritmotief kinderen-halen-en-brengen naar school)
5. Zorg voor stopverbod in een x-km zone rondom scholen
6. www.kindlint.nl (kinderen zelfstandig met fiets op pad) (doelgroep: ouders en kinderen)
7. Zorg voor scholen dichtbij woonwijken, niet aan rand van de stad (zoek samenwerking met RO afdeling gemeente)
8. Zorg voor onaantrekkelijke autoroutes in stadshart (project Stadshart Lelystad: combinatie van minder aantrekkelijke autoroutes, goede fietsstallingen en logische fietsroutes) (doelgroep: bezoekers centrumzones)
9. Zorg bij woonwijken/woningontwerp voor schuren en ook fietsboxen aan straat

Overige randvoorwaarden op gemeentelijk niveau: Faciliteren

- a) Schenk permanente aandacht aan het fietsen
- b) Breng positieve en negatieve aspecten van het fietsen voor het voetlicht
- c) Zorg voor een stringent parkeerbeleid om autogebruik te ontmoedigen
 - Dus afname parkeerplaatsen
 - En toename parkeerkosten
 - sluit hierbij aan bij school-thuis-routes
 - Invoering van een laag parkeertarief, i.p.v. gratis kan al groot effect sorteren
- d) Zorg voor goede stallingen
 - Automatische toegang tot fietsenstalling, ook na 24 uur 's nachts (bestaand project; info: Goudappel)

-
- Let hierbij op sociale veiligheid
 - Zo dichtbij mogelijk bij voorzieningen en woningen en bedrijven en openbare gebouwen
 - Het liefst gratis
 - Opwaarderen fietsstallingen bij stations
- e) Voorkom ook op andere manieren fietsdiefstal (doelgroep: vooral jeugd, studenten, scholieren)
- let op beleid rondom junks!
 - Zorg voor betere beveiliging en betere sloten (zie ook "Innovatie")
 - Geef informatie over goed gebruik van sloten
 - Gebruik ook scholen bij de communicatie hieromtrent
 - Zorg voor goede handhaving (samenwerking met politie en justitie) en zware boetes
 - Project Lokfiets Amsterdam: Het gaat om een fiets die uitgerust wordt met een gps-zendertje die ingezet wordt in de strijd tegen fietsdiefstal (ze lokken er dus dieven mee) . Als de fiets gestolen wordt dan kan de politie volgen wat ermee gebeurt. Het gaat ze daarbij niet zozeer om degene die de fiets steelt (vaak een junk), maar om het aanpakken van helers die grote partijen gestolen fietsen opkopen
- f) Werk als gemeente samen met winkelcentra: en communiceer hierbij dat zij ook profijt hebben van een fietsende klant, (doelgroep: winkelend publiek en winkels)
- (bijv. dmv gezamenlijke campagne of zorgen voor belonen van goed gedrag)
 - of: winkelend publiek aan winkeliers uit laten leggen dat winkelbezoek niet afneemt agv stringent parkeerbeleid
 - propageren van bezorgservices boodschappen (via winkeliers)
- g) Werk samen met werkgevers: zorg voor fietsplannen op het werk (doelgroep: woon-werkverkeer)
- Bij nat weer: mogelijkheid tot thuiswerken
 - OV abonnement voor bij nat weer, als aanvulling op 'fiets van de zaak'
 - Flexibele arbeidsvoorwaarden in CAO's
 - Stimuleer fietsen door positieve beloning
- h) Bied informatie aan bij lokethandelingen bij gemeente (persoonlijk of per mail of post). Doelgroep: mensen die zich inschrijven als nieuwe inwoner (moment dat men zijn verkeer en vervoerpatroon heroverweegt) (bestaand project; info: Goudappel)
- i) Bied bij inschrijving van kind op school de ouders en het kind een fietsroutekaart aan en een fietsvlag (project: gemeente Veenendaal)
- j) Project "Brede school": zorgen dat scholen langer open blijven zodat alle naschoolse activiteiten en sportactiviteiten in de school plaats vinden: dus minder verplaatsingen (info: KPVV Wilma Slinger)
- k) Alternatief is aanbieden van georganiseerd busvervoer naar bijvoorbeeld zwembad
- l) Verbeter keten (eigen) fiets-ov-(eigen) fiets
- Maak meenemen fiets op trein toegankelijker en gratis (project: ontwikkeling Randstadspoor Utrecht) (zie ook 'Innovatie')
 - Fietsbak achterin/op trein
- m) Optimaliseer multimodaal personenvervoer: parkeren aan de rand van de stad, daarna bus of tram of metro (doelgroep: woon-werkverkeer)
- n) Verbeteren sociale veiligheid rond sportlocaties
- o) Behandel de fietser als VIP (goede doorstroming, niet te lang wachten voor stoplichten, voorrang geven - voorbeeld Leiden) etc)
- p) Laat bereikbaarheidsbeleid leidend zijn bij het RO-beleid. Bijvoorbeeld houd bij schaalvergroting (bijv. scholen) rekening met het langer worden van reistijden. Streven naar schaalverkleining?
-

-
- q) Voer bij nieuwe bouwprojecten een mobiliteitstoets uit
 - r) Laat de verkeersveiligheid geen belemmering zijn voor ouderen om de fiets te nemen

Communicatie; zorg voor bewustwording (zie algemene opmerkingen)

- A. Communiceer de gevolgen voor milieu en eigen gezondheid bij auto op korte rit (doelgroep: 45+), met name de negatieve aspecten van de "koude start" en over de overschrijding op veel plaatsen van de luchtkwaliteitseisen
 - i) Evt ism VROM en VWS
- B. Communiceer dat je op de fiets in bepaalde gevallen sneller op je bestemming bent dan wanneer je met de auto zou gaan
- C. Communiceer het leuke aspect van fietsen (doelgroep: divers)
 - ii) Bijvoorbeeld voor jongeren "Fietsen is vet"
- D. Communiceer de gezondheidsaspecten van het fietsen, eventueel in samenwerking met VROM, OCW, hartstichting
- E. Communiceer richting werkgevers het lagere ziekteverzuim onder fietsers en propageer thuis/telewerken
- F. Verhoog imago van de fiets, maak fietsen hip en/of toegankelijk (ook voor ouders met kleine kinderen)
- G. Zorg voor zichtbaarheid van bijvoorbeeld OV-fiets op de NS stations, anders weet niemand dat het bestaat of kan niemand het vinden
- H. Spreek ouders aan op hun voorbeeldfunctie voor hun kinderen: dus veel fietsen en niet met de auto (via scholen); jong geleerd is oud gedaan
- I. Communiceer ook direct via scholen en/of werkgevers de pos kanten van fietsen en neg kanten van autogebruik

Innovatie ter verhoging van het gemak van de fiets: faciliteren

- A. Fietsen ontwikkelen waar op eenvoudige wijze veel boodschappen mee kunnen worden vervoerd (evt met kinderen achterop) (doelgroep: ritmotief boodschappen doen, vrouwen met kinderen)
- B. Maak de trein, de metro en de bus zo, dat er fietsen in mee kunnen, met name in stoptreinen en in het toekomstige randstadrail.
- C. Ontwerp een super-fietsslot, vergelijkbaar met een automatische deurvergrendeling van de auto
- D. Ontwerp een fietsrouteplanner en maak die beschikbaar
- E. Ontwerp betaalbare fietsen waarop kinderen en/of baby;s makkelijk mee kunnen worden vervoerd (verlengde bagagedrager, aanhanger) (doelgroep: ouders met jonge kinderen); communiceer dit en gebruik het om het imago van de fiets te verhogen (zie ook "communicatie")
- F. Marktpartijen bewegen slim in te spellen op de doelgroep recreanten door bijvoorbeeld arrangementen aan te bieden

Overig/algemeen

- A. Voorkom de aanschaf van de 2^e auto (bijvoorbeeld in de nieuwbouwwijken)
- B. Richt je mn op de jonge generatie, voorkom gewoontevorming tgv de auto
- C. Voorkom bij jonge gezinnen bij het krijgen van het tweede kind het 'overstappen' op de auto

Politiek

- A. Zorg voor stijging minimumleeftijd scooters en brommers
- B. Zorg voor extra belasting op de korte rit ivm extra co2 uitstoot

Specifieke projecten (op aparte flap)

Fietsersbond:	"Houd de stalling open" (mbt stationsstallingen)
AZ Maastricht:	Trappers.net
Politie Harderwijk	aanpak fietsendiefstal Harderwijk (stadswachten en palmtopcomputers)
COS Oost Brabant	"Fiets naar je werk"
Milieudienst Regio Eindhoven:	"Bike chalange"

Algemene opmerkingen

- Aandacht van de centrale overheid voor een thema als 'fiets' werkt voor decentrale overheden zeer stimulerend
- Denk bij het verzinnen van maatregelen niet te veel voor de (potentiële) fietser, vraag het hem/haar zelf!!
- Schenk veel aandacht aan het bewustwordingsproces! Mensen moeten zich bewust worden wat ze doen, waarom ze iets doen en op welke manier
- Er is een roep om een 'concrete folder'
- Een aantal gemeenten is met name gecharmeerd van de vijf doelgroepen uit het rapporten de beschrijving daarvan. Deze doelgroepen zorgden ervoor dat de resultaten van het onderzoek gingen leven en men had zeker de indruk juist die groepen te kunnen benaderen.