

- Reizigersonderzoek
West-Brabant

- Eindrapport

Definitief rapport | Utrecht, 5 juni 2020



Inhoudsopgave

SAMENVATTING	3
1. INLEIDING	10
1.1 AANLEIDING.....	10
1.2 ONDERZOEKSOPZET	11
1.3 LEESWIJZER	12
2. ALGEMENE BEVINDINGEN	13
2.1 ACHTERGRONDVARIABLEN RESPONDENTEN	13
2.2 VERVOERMIDDELEN GEBRUIK	17
3. REIZIGERSPROFIELEN	19
3.1 VERDELING REIZIGERSPROFIELEN IN WEST-BRABANT	20
3.2 ACHTERGRONDVARIABLEN	23
3.3 VERVOERMIDDELEN GEBRUIK	25
3.4 PSYCHOLOGISCHE FACTOREN	27
4. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN	42
4.1 PROFIEL 1: AUTOGERICHTE MOBILISTEN	43
4.2 PROFIEL 2: FLEXIBELE MOBILISTEN	47
4.3 PROFIEL 3: AUTOMIJDERS	50

Samenvatting

Op weg naar een mobiliteitstransitie

Door het slim combineren van de verschillende smaken binnen gedeelde mobiliteit (Direct, Flex en Samen) is het straks in West-Brabant voor iedereen mogelijk om eenvoudig te reizen, zelfs voor mensen in de kleinste kernen en buurtschappen. Om dit waar te kunnen maken wilden we weten hoe reizigers zelf aankijken tegen mobiliteit en wat ervoor nodig is om het totale aanbod van gedeelde mobiliteit dusdanig interessant te maken dat ze er ook echt gebruik van gaan maken. Met een kwantitatief onderzoek zijn 1.678 inwoners uit West-Brabant hierover ondervraagd. De uitkomsten van het onderzoek zijn in dit rapport beschreven.

Onderscheid tussen drie reizigersprofielen

Op basis van de geografische spreiding van drie reizigersprofielen wilden we conclusies differentiëren naar de verschillende (van tevoren gedefinieerde) subgebieden in de regio. Na de analyse van de subgebieden is er echter voor gekozen om vooral te focussen op de aangrijpingspunten per reizigersprofiel, zonder teveel in te gaan op de verschillen per subgebied. De subgebieden lijken hiervoor (gemiddeld) teveel op elkaar.

Reizigersprofiel 1: autogerichte mobilisten (47% van de steekproef)

Wie zijn het?

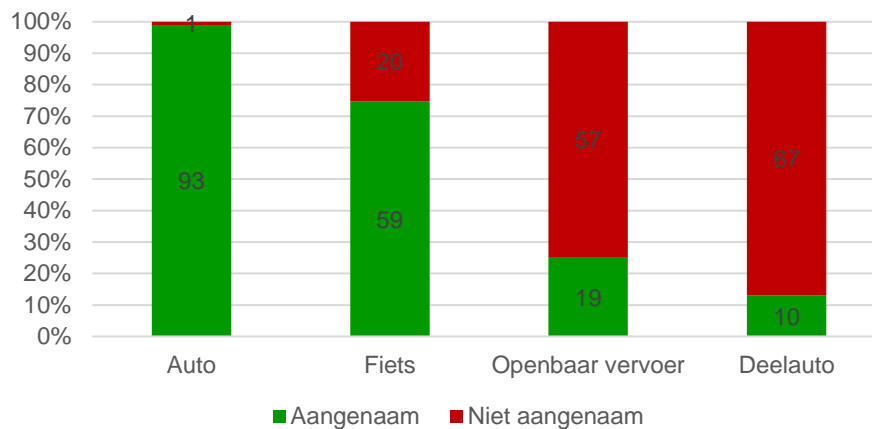
Dit type mobilist is oververtegenwoordigd in alle stedelijkheidsklassen in West-Brabant, maar is relatief gezien vooral te vinden in meer landelijke gemeenten dan in de (sterk) stedelijke gemeenten. Het gaat met name om huishoudens waarin men samenwoont met een partner of met een partner en kind(eren). Daarnaast zijn de autogerichte mobilisten vooral in loondienst en hebben zij over het algemeen een relatief hoger inkomen dan mensen die tot de andere reisprofielen behoren. Het grootste deel heeft een 1-2x modaal bruto jaarinkomen.

Mensen uit dit profiel hebben een sterke voorkeur voor de auto, zowel voor doordeweekse ritten als verplaatsingen in het weekend/recreatief. Desondanks heeft een grote groep ook ervaring met het openbaar vervoer (bus en trein) en de fiets. Dit laatste vervoermiddel wordt het meest door deze groep gebruikt als ze de auto niet gebruiken. Opvallend is dat het openbaar vervoer in dit profiel vaker wordt gebruikt als alternatief voor de auto dan in de andere profielen (door 33% versus 21% in profiel 2 en 28% in profiel 3). Mogelijk overbruggen zij vaker langere afstanden waarvoor de fiets minder geschikt is of er ontbreekt een goed fietsnetwerk.

Psychologische aangrijpingspunten

Voor mensen uit het eerste profiel geldt dat zij over het algemeen geen reden ervaren om hun reisgedrag te veranderen.

Reizen met dit vervoermiddel lijkt me:

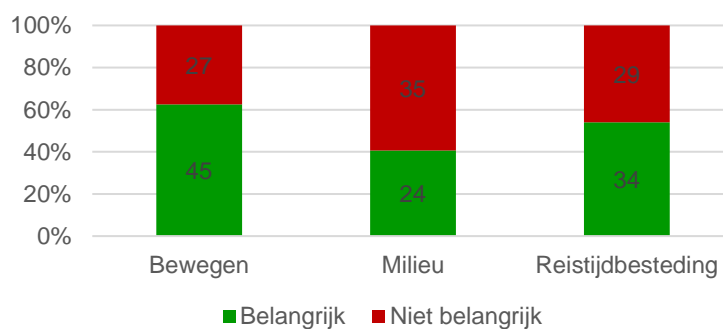


Percentuele verdeling van de mate waarin men reizen met een vervoermiddel aangenaam vindt/likt.

Mensen in dit profiel hechten veel waarde aan de vrijheid die de auto hen geeft, maar staan overwegend negatief tegenover carpoolen, mogelijk als gevolg van de vrijheidsbeperking die dit met zich meebrengt. Met de deelauto hebben maar weinig mensen ervaring, iets wat hun houding mogelijk negatief beïnvloedt (onbekend maakt onbemind).

Het positieve beeld over de fiets past binnen het beeld van wat deze mensen vooral intrinsiek belangrijk vinden: lichaamsbeweging. Onderstaande figuur laat de percentuele verdeling zien van de mate waarin met dit belangrijk vindt.

Deze intrinsieke motieven zijn voor mij:



Percentuele verdeling van de mate waarin men verschillende intrinsieke motieven belangrijk vindt.

Het belangrijkste bezwaar voor het reizen met het openbaar vervoer is voor deze groep het afhankelijk zijn van vaste reistijden. Ook willen ze liever niet overstappen. Het openbaar vervoer komt voor hen niet tegemoet aan de vrijheid en het gemak die de auto wel te bieden heeft. Een kleine vertraging van bus of trein door deze groep niet heel erg gevonden.

Als het gaat om de keuze voor een vervoermiddel, is gemak voor mensen uit dit profiel erg belangrijk. De auto komt voor dit profiel tegemoet aan hun wens voor gemak. Het verklaart bij deze groep het niet afhankelijk willen zijn van vaste reistijden (significante relatie). Naast gemak spelen reiskosten een rol in de vervoerskeuze van dit profiel. Deze zijn wel een stuk minder bepalend voor hun vervoerskeuze dan gemak.

Verder staan mensen uit dit profiel positief tegenover reisapps zoals 9292 en Google Maps. Ook blijkt dat mensen uit dit profiel voornamelijk omgaan met mensen met gelijke mobiliteitspatronen. Ze worden dus in hun omgeving bevestigd in hun gedrag.

Aanbevelingen

Mobiliteitsdiensten

- Focus op de fiets bij het aanbieden van mobiliteitsdiensten. De intrinsieke motivatie om meer te willen bewegen tijdens verplaatsingen kan hierbij worden gebruikt in de communicatie richting de doelgroep. Belangrijke voorwaarde hierbij is uiteraard dat de fietsvoorzieningen op orde zijn.
- Focus in beperkte mate op het faciliteren van hubs. Voor mensen die overstappen tijdens de reis niet vervelend vinden (ongeveer een kwart in dit profiel), kan de combinatie eigen auto-(deel)fiets interessant zijn. Er moet dan wel een goede reden zijn om op de hub over te stappen waarbij de ketenverplaatsing qua gemak en vrijheid (beide belangrijke kernwaarden voor dit profiel) het doorrijden met de auto naar de eindbestemming overtreft of op z'n minst benadert. Focus *niet* op het openbaar vervoer aangezien dit niet tegemoet komt aan de behoefte aan vrijheid en gemak (die zij wel bij de auto ervaren).
- Probeer de kansen voor de deelauto nader te bepalen. Ervaring opdoen met deze mobiliteitsdienst is daarbij essentieel. Trek lessen uit de ervaring van reizigers die tot het derde reizigersprofiel behoren. Zij zijn het minst negatief over de deelauto en zijn daarom de meest voor de hand liggende groep om als eerste groep positieve ervaringen met de deelauto op te laten doen.

Reisapps

Gebruik reisapps bij het aanbieden van mobiliteitsdiensten. Informatie over reistijd, reiskosten, geleverde fysieke inspanning (zoals verbrandde calorieën) en beschikbaarheid van mobiliteitsdiensten kan het gebruik van alternatieve mobiliteitsvormen dan de auto mogelijk aantrekkelijker maken.

Communicatie

Speel naast lichaamsbeweging bij het stimuleren van de fiets, in op:

- Vrijheid en onafhankelijkheid.
- Gemak.

Reizigersprofiel 2: flexibele mobilisten (25% van de steekproef)

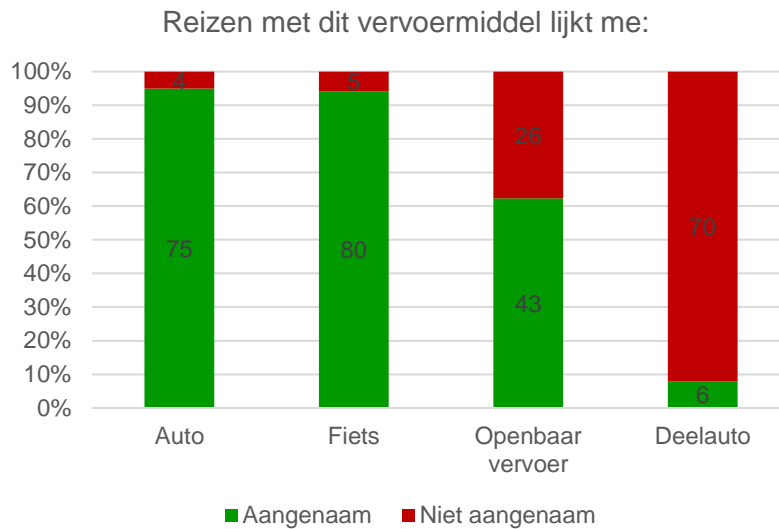
Wie zijn het?

Dit profiel is relatief gezien even veel te vinden in sterk stedelijke als in matig/weinig stedelijke gemeenten. Velen wonen samen met een partner en zijn werkzaam in loondienst. Het grootste deel heeft een 1-2x modaal bruto jaarinkomen. Van de drie profielen heeft dit reizigersprofiel het grootste aandeel gepensioneerden/VUT'ers.

Dit reizigersprofiel is niet echt auto-minded. Men kiest niet vaak voor de auto ondanks dat ze wel over een auto beschikken. Een groot deel heeft ervaring met de fiets en het openbaar vervoer. De fiets wordt het meest gebruikt als ze de auto niet gebruiken. De elektrische fiets wordt daarnaast ook door een relatief grote groep gebruikt.

Psychologische aangrijpingspunten

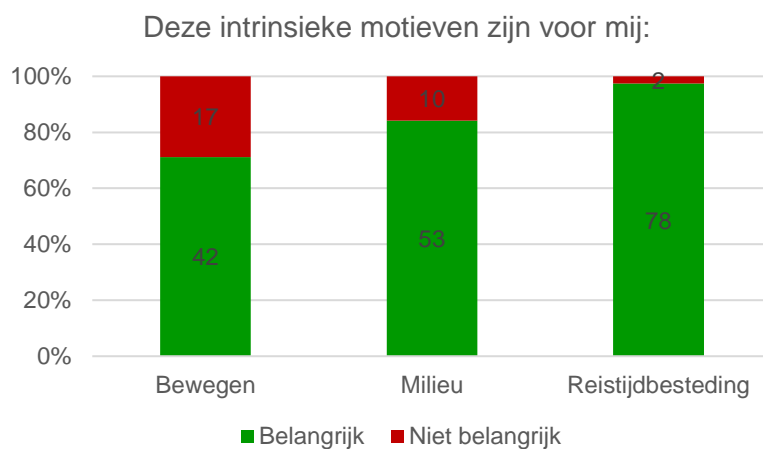
Duurzaamheid is voor deze groep een 'sense of urgency' om minder met de auto te reizen. De wereld vraagt volgens hen om minder autogebruik¹. Desondanks hebben ze wel een positieve houding richting de auto.



Percentuele verdeling van de mate waarin men reizen met een vervoermiddel aangenaam vindt/lijkt.

Met de deelauto hebben mensen wederom weinig ervaring (onbekend maakt onbemind?).

Het aandeel dat de fiets aangenaam vindt is in dit profiel groter dan het aandeel dat de auto aangenaam vindt. Dit sluit aan bij hun intrinsiek motivaties: lichaamsbeweging en milieu. Ook reistijdbesteding (zelf invulling aan reistijd geven) wordt door deze groep belangrijk gevonden. Dit komt overeen met de overwegend positieve houding die zij richting het openbaar vervoer hebben. Mensen die alleen wonen zijn overigens binnen dit profiel het meest positief over het openbaar vervoer. Stedelijkheid speelt geen significante rol in de houding ten opzichte van het openbaar vervoer.



Percentuele verdeling van de mate waarin men verschillende intrinsieke motieven belangrijk vindt.

¹ Het is mogelijk dat men ook andere 'senses of urgency' ervaren om minder met de auto te reizen. Dit is niet onderzocht.

Gemak speelt bij deze groep een belangrijkere rol dan reiskosten bij de vervoerskeuze. Verder staan mensen uit dit profiel ook positief tegenover reisapps zoals 9292 en Google Maps. De sociale omgeving speelt een redelijke rol in het reisgedrag van deze groep. Er geldt een duidelijk verband met de mate van stedelijkheid. In een stedelijke omgeving blijkt flexibel mobiliteitsgedrag meer vanzelfsprekend.

Aanbevelingen

Mobiliteitsdiensten

- Focus op (combinaties met) de fiets en het openbaar vervoer. De fiets is het meest kansrijk: een groter deel heeft hier een positieve houding over dan over het openbaar vervoer en daarnaast is de fiets voor de meesten het belangrijkste alternatief als men de auto niet gebruikt. Voor het openbaar vervoer nemen de kansen toe naarmate het voorzieningenniveau beter worden. Met name gemeenten met IC-stations bieden betere mogelijkheden. Kijk ook naar mogelijkheden voor het aanbieden van combinaties van de fiets en het openbaar vervoer, aangezien een groot deel overstappen niet vervelend vindt. Het intrinsieke motief reistijdbesteding wordt door dit profiel het meest belangrijk gevonden, gevolgd door milieu en bewegen. Leg bij communicatie in deze volgorde nadruk op de verschillende intrinsieke motieven.
- Probeer daarnaast de kansen voor de deelauto nader te bepalen. Trek bij dit profiel ook lessen uit de ervaring van reizigers die tot het derde reizigersprofiel behoren.

Reisapps

Gebruik reisapps bij het aanbieden van mobiliteitsdiensten. Om het gebruik van andere vervoermiddelen dan de auto te stimuleren, kan informatie over reiskosten en bijdrage aan het milieu (bijvoorbeeld bespaarde CO2-uitstoot) in dit profiel helpen.

Communicatie

Speel naast lichaamsbeweging milieu en reistijdbesteding bij het stimuleren van de fiets en openbaar vervoer in op

- Gemak.
- Keuzemogelijkheden.
- Sociale omgeving van de doelgroep.

Reizigersprofiel 3: automijders (28% van de steekproef)

Wie zijn het?

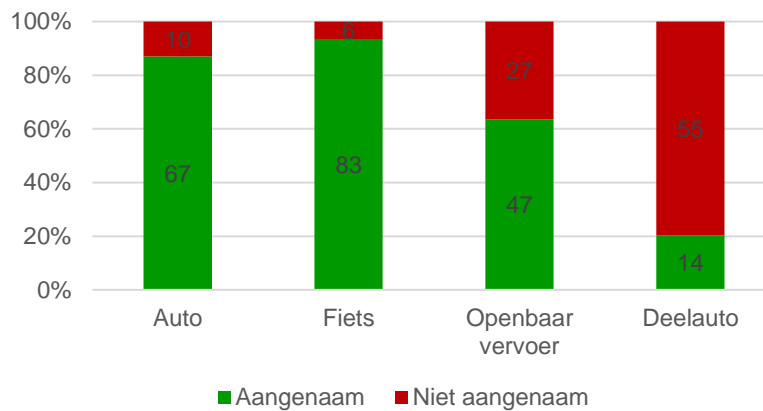
Het derde profiel is relatief gezien vooral te vinden in sterk stedelijke gebieden. Relatief veel mensen binnen deze groep wonen samen met een partner of wonen alleen. Het aandeel scholieren/studenten is bij deze groep het grootst van de drie profielen. Verder verdient deze groep iets minder dan de andere reizigersprofielen.

Dit profiel heeft een sterke voorkeur voor andere vervoermiddelen dan de auto. Een groot deel heeft een auto, maar reist bewust zo min mogelijk hiermee. Relatief gezien heeft dit profiel vergeleken met de andere profielen de meeste ervaring met de trein, bus en fiets. De fiets wordt door deze groep net als in de andere profielen het vaakst gebruikt als men niet voor de auto kiest. Een vorm van openbaar vervoer wordt ook vaak gebruikt.

Psychologische aangrijpingspunten

Dit profiel ervaart nauwelijks een noodzaak om hun reisgedrag met betrekking tot autorijden te veranderen. Dit heeft waarschijnlijk te maken met het al zeer beperkte autogebruik bij deze groep. Opvallend is de positieve houding van deze groep ondanks hun sterke voorkeur om de auto niet te gebruiken.

Reizen met dit vervoermiddel lijkt me:

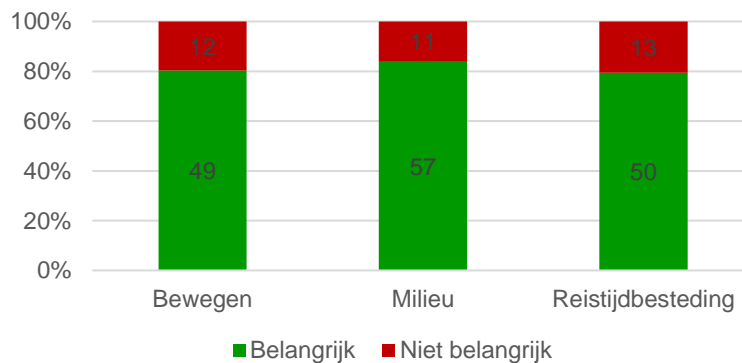


Percentuele verdeling van de mate waarin men reizen met een vervoermiddel aangenaam vindt/lijkt.

Dit profiel is minder negatief over de deelauto dan mensen uit de andere profielen. De ervaring met deze mobiliteitsdienst is wederom zeer beperkt.

Het aandeel dat de fiets aangenaam vindt is (net als bij profiel 2) groter dan het aandeel dat de auto aangenaam vindt. Dit sluit aan bij hun intrinsiek motivaties: lichaamsbeweging en milieu en reistijdbesteding (het nuttig willen besteden van de reistijd). Stedelijkheid speelt geen significante rol in de houding ten opzichte van het openbaar vervoer.

Deze intrinsieke motieven zijn voor mij:



Percentuele verdeling van de mate waarin men verschillende intrinsieke motieven belangrijk vindt.

Gemak speelt bij deze groep ook een belangrijkere rol dan reiskosten bij de vervoerskeuze. Verder staan mensen uit dit profiel ook positief tegenover reisapps zoals 9292 en Google Maps.

Aanbevelingen

Mobiliteitsdiensten

- Steek bij dit profiel geen energie in het stimuleren van minder autogebruik. Men heeft al de houding om hier zo min mogelijk gebruik van te maken en ze doen dit ook al in de praktijk. Voor hen zijn er eigenlijk geen redenen om nóg minder met de auto te rijden.'

- Focus op (combinaties van) de fiets en het openbaar vervoer. Waarschijnlijk zijn hubs in de combinatie openbaar vervoer-fiets hierbij interessant. De fiets is het meest kansrijk gezien de meer positieve houding en duidelijke voorkeur als men de auto niet gebruikt. Door de oververtegenwoordiging van dit profiel in sterk stedelijk gebied (met name Breda), is het logisch om op dit gebied te focussen. Het intrinsieke motief milieu wordt door dit profiel het meest belangrijk gevonden, gevolgd door reistijdbesteding en bewegen. In de communicatie dient dan ook in deze volgorde hierop de nadruk te worden gelegd.
- Experimenteer met deze groep met het gebruiken van deelauto's. Zij staan het minst negatief tegenover de deelauto en vinden het over het algemeen niet nodig om een auto te bezitten voor hun dagelijkse ritten. Daarnaast kan de deelauto voor deze groep uitkomst bieden in de huidige corona-omstandigheden waarin beperkte mogelijkheden voor het openbaar vervoer gelden.

Reisapps

Gebruik reisapps bij het aanbieden van mobiliteitsdiensten. Voor deze doelgroep is vooral informatie interessant over de bijdrage aan het milieu (bespaarde CO2-uitstoot), reiskosten en de geleverde lichaamsbeweging (bijvoorbeeld verbrande calorieën).

Communicatie

Speel naast milieu, reistijdbesteding en bewegen ook in op gemak (bijvoorbeeld als het gaat om het gebruik van deelfietsen of deelauto's).



1. Inleiding

Aanleiding, onderzoeksopzet en leeswijzer

1.1 AANLEIDING

Alle gemeenten in West-Brabant, de Regio West-Brabant, het Reizigersoverleg Brabant en de provincie hebben de gezamenlijke ambitie uitgesproken om zich maximaal in te zetten voor een slim en duurzaam systeem van gedeelde mobiliteit. Bij het ingaan van de nieuwe concessie in 2023 moet deze ambitie al een heel eind vorm hebben gekregen. In de door alle partijen onderschreven transitiestrategie West-Brabant is dit nader uitgewerkt in de vorm van een aantal concrete beloftes aan de reiziger en de bijbehorende afspraken en opgaven om dit ook echt samen waar te maken. De kern van de belofte aan de reiziger is dat door het slim combineren van de verschillende smaken binnen gedeelde mobiliteit, het straks voor iedereen mogelijk is om hiermee eenvoudig te reizen.

De komende tijd geeft de provincie Noord-Brabant samen met de gemeenten en het ROB nader invulling aan een aantal vraagstukken met betrekking tot gedeelde mobiliteit. In de discussie met de gemeenten helpt het als de provincie Noord-Brabant een beeld heeft van hoe reizigers zelf aankijken tegen het mobiliteitsaanbod en wat ervoor nodig is om het totale aanbod van gedeelde mobiliteit voor hen dusdanig interessant te maken dat ze er ook echt (af en toe) gebruik van gaan maken. Dit geldt niet alleen voor de huidige OV-gebruikers, maar ook voor mensen die nu geen gebruik hiervan maken.

1.1.1 Uw vraag aan XTNT

XTNT is door de provincie Noord-Brabant gevraagd om een onderzoek uit te voeren onder inwoners van West-Brabant. Het doel van het onderzoek was de houding en behoeften aangaande gedeelde mobiliteit in beeld te brengen.

Concreet stonden de volgende vragen bij het onderzoek centraal:

- Welke van de in de mobiliteitstransitie genoemde (combinaties van) mobiliteitsdiensten zijn kansrijk per gebiedstype en wat is ervoor nodig om deze mobiliteitsdiensten hier tot een succes te maken?
- Hoe vertaalt zich dit naar de concreet benoemde subgebieden in West-Brabant?

1.2 ONDERZOEKSOPZET

1.2.1 Onderzoeksmethode

Om antwoord te krijgen op de bovengenoemde onderzoeksvragen is gebruik gemaakt van een online vragenlijst. De vragenlijst is uitgezet bij twee panels: Kantar en SmartwayZ.NL. Op deze manier is ervoor gezorgd dat er binnen een korte tijd voldoende respondenten werden geworven en na afloop betrouwbare uitspraken konden worden gedaan over de uitkomsten van het onderzoek. Beide panels hebben de vragenlijst alleen bij panelleden uitgezet die woonachtig zijn in West-Brabant.

1.2.2 Opzet vragenlijst

De vragenlijst is opgesteld door XTNT en afgestemd met de provincie Noord-Brabant en beide panels. Bij het opstellen van de vragenlijst zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Het huidige mobiliteitsgedrag was (in grote lijnen) al bij de provincie Noord-Brabant bekend. Er zijn daarom geen vragen gesteld om het reispatroon van de respondenten in beeld te brengen.
- Het onderzoek diende aangrijpingspunten voor gedragsverandering nader te duiden en te toetsen. Er zijn daarom geen hypothetische vragen gesteld over de (mogelijk) toekomstige situatie zoals “Zou u een deelauto gebruiken”, maar stellingen die uitgaan van de huidige belevingswereld van respondenten, zoals: “Reizen met een deelauto vind ik/likt me aangenaam”.
- We richtten ons primair op typen personen. Daarbij zijn op voorhand drie reizigersprofielen geformuleerd, namelijk:
 - Reizigers die hoofdzakelijk de auto gebruiken ('autogerichte mobilisten'). Interessante vraag bij deze groep is: waarom kiest deze persoon *niet* voor gedeelde mobiliteit?
 - Reizigers die soms de auto en soms een ander vervoermiddel gebruiken ('flexibele mobilisten'). Interessante vraag bij deze groep is: waarom kiest deze persoon regelmatig voor gedeelde mobiliteit?
 - Reizigers die bijna altijd anders dan met de auto reizen ('automijders'). Interessante vraag bij deze groep is: waarom kiest deze persoon ervoor om *niet* met de auto te reizen.

De indeling van deze profielen heeft in de vragenlijst plaatsgevonden op basis van de vraag hoe vaak men bij doordeweekse ritte gebruikmaakt van de auto (zie in de bijlage vraag 4 in de vragenlijst).

Voor elk profiel zijn de volgende psychologische aspecten onderzocht:

- Sense of urgency: ervaren noodzaak om het reisgedrag te veranderen.
- Emoties en associaties: het beeld en beleving van verschillende vervoerswijzen.
- Faciliteren en gemak: toegankelijkheid (mentaal en fysiek) van verschillende vervoerswijzen.
- Social proof: het reisgedrag van mensen uit de sociale omgeving van een persoon.
- Intrinsieke motivatie: de wil om ander reisgedrag te vertonen.

In de vragenlijst is hierbij voor het eerste profiel (autogericht mobilisten) gebruik gemaakt van de stellingen bij vraag 12 (zie bijlage), voor het tweede profiel (flexibele mobilisten) zijn de stellingen bij vraag 14 gebruikt en voor het derde profiel (automijders) de stellingen bij vraag 16.

Beantwoording onderzoeksvragen

Aanname bij de beantwoording van de onderzoeksvragen is dat met name het gedrag van de tweede groep reizigers ons veel kan leren over wat ervoor nodig is om de eerste groep tot een meer multimodaal reisgedrag te bewegen.

Om een vertaling te maken naar de impact per subgebied in Brabant (zie onderzoeksvraagstelling), is gekeken naar de geografische verdeling van de verschillende reizigersprofielen over West-Brabant. De verwachting was dat dit zou leiden tot verschillende aandachtspunten/aangrijpingspunten per subgebied. Gebleken is echter dat de geconstateerde geografische verschillen zich over de gedefinieerde subgebieden zodanig uitmiddelen, dat er nauwelijks verschillen per subgebied aan te wijzen zijn (zie paragraaf 3.1). Deze conclusie leidt ertoe dat deze rapportage zich vooral toespitst op de verschillen per reizigersprofiel en slechts in beperkte mate op de verschillen per gebied.

1.3

LEESWIJZER

Hoofdstuk twee beschrijft de algemene bevindingen die uit het onderzoek naar voren zijn gekomen. Het gaat hierbij om de achtergrondvariabelen en het vervoermiddelengebruik van alle respondenten. In hoofdstuk drie worden bevindingen met betrekking tot de reizigersprofielen beschreven. Kenmerken, verschillen en aangrijpingspunten voor gedragsverandering komen hierbij aan bod. In hoofdstuk vier zijn de belangrijkste conclusies en aanbevelingen van het onderzoek samengevat. In bijlage 1 is de vragenlijst te vinden die voor het onderzoek is gebruikt.

2. Algemene bevindingen

Achtergrondvariabelen en vervoermiddelengebruik van alle respondenten

In 2019 waren in West-Brabant ongeveer 539.000 inwoners van 15 jaar en ouder woonachtig in West-Brabant. Om betrouwbare uitspraken te kunnen doen over de totale groep, met een foutmarge van maximaal 5%, was een respons van minimaal 395 ingevulde vragenlijsten nodig. In totaal hebben er 1.678 respondenten uit West-Brabant de online vragenlijst ingevuld. Dit aantal biedt ook mogelijkheden om per subgroep (de drie onderscheiden reizigersprofielen) betrouwbare uitspraken te kunnen doen (afhankelijk van de spreiding over de antwoorden).

In dit hoofdstuk worden de achtergrondvariabelen en het vervoermiddelengebruik van alle respondenten beschreven.

2.1 ACHTERGRONDVARIABLEN RESPONDENTEN

Geslacht

Er deden aan het onderzoek iets meer mannen dan vrouwen mee: 56% was man en 44% was vrouw.

Leeftijd

De leeftijdsverdeling van de respondenten kwam redelijk goed overeen met de daadwerkelijke leeftijdsverdeling van inwoners in West-Brabant. In de steekproef waren mensen tot 30 jaar iets ondervertegenwoordigd en mensen vanaf 55 jaar iets oververtegenwoordigd. Om de representativiteit te vergroten is een (beperkte) weging toegepast op de dataset op basis van de leeftijdsverdeling. Op deze manier schetsen de antwoorden van de respondenten een goed beeld van de West-Brabantse samenleving.

De leeftijdsverdeling van de respondenten ziet er als volgt uit:

Leeftijdscategorie	Aantal	Percentage
18 t/m 19 jaar	50	3
20 t/m 24 jaar	123	7
25 t/m 29 jaar	123	7
30 t/m 34 jaar	120	7
35 t/m 39 jaar	117	7
40 t/m 44 jaar	119	7
45 t/m 49 jaar	150	9
50 t/m 54 jaar	159	10
55 t/m 59 jaar	152	9
60 t/m 64 jaar	135	8
65 t/m 69 jaar	127	8
70 jaar of ouder	296	18

Tabel 1: Leeftijdsverdeling van alle respondenten (na weging).

Samenstelling huishouden

De grootste groep respondenten woont samen met een partner zonder kinderen (40%). Bij een iets kleinere groep zijn ook kinderen in het huishouden aanwezig. Iets meer dan 20% van de respondenten vormt een eenpersoonshuishouden.

Samenstelling huishouden	Aantal	Percentage
Ik woon alleen	365	22
Ik woon met partner	669	40
Ik woon alleen met kind(eren)	62	4
Ik woon met partner en kind(eren)	417	25
Ik woon bij mijn ouders	165	10

Tabel 2: Verdeling samenstelling huishouden.

Als het gaat om de representativiteit van de steekproef blijkt op basis van CBS-gegevens dat eenpersoonshuishoudens in de steekproef ondervertegenwoordigd waren (populatie: 35%, steekproef 23%) en partners zonder kinderen oververtegenwoordigd in de steekproef (populatie 32%, steekproef 43%).

Rijbewijsbezit een aantal auto's per huishouden

Het grootste deel van de respondenten heeft een rijbewijs (92%). Daarnaast blijkt dat meer dan 90% binnen het huishouden kan beschikken over minimaal één auto.

Aantal auto's ter beschikking in huishouden	Aantal	Percentage
Geen	134	8
1 auto	862	51
2 auto's	590	35
Meer dan 2 auto's	91	5

Tabel 3: Verdeling aantal auto's ter beschikking in huishouden.

Op basis van CBS-gegevens blijkt dat het rijbewijsbezit onder de steekproef iets hoger ligt dan in de populatie: 92% versus 82%. Hetzelfde geldt voor het gemiddelde autobezit per huishouden. Dit komt vooral door een ondervertegenwoordiging van het aantal huishoudens zonder auto en een oververtegenwoordiging van het aantal huishoudens met 2 auto's.

Opleidingsniveau

Het opleidingsniveau van de respondenten is redelijk goed verdeeld als het gaat om laag- versus hoogopgeleiden. 33% van de respondenten is hoog opgeleid en heeft op HBO of WO niveau zijn propedeuse of bachelor behaald. Een iets kleiner deel van de respondenten heeft een MBO opleiding afgerond (29%). De percentages voor de overige opleidingsniveaus liggen een stuk lager (gemiddeld 9% per opleidingsniveau). Onderstaande tabel laat de totale verdeling zien.

Hoogst gevolgde opleiding	Aantal	Percentage
Geen onderwijs\Basisonderwijs	14	1
LBO / VBO / VMBO (kader- en beroepsgerichte leerweg) / MBO 1	174	11
MAVO / eerste 3 jaar HAVO en VWO / VMBO	128	8
MBO 2, 3, 4 of MBO oude structuur	438	29
HAVO en VWO bovenbouw	143	9
HBO-\WO-propedeuse / HBO-\WO-bachelor of kandidaats	498	33
HBO-\WO-master of doctoraal	124	8

Tabel 4: Verdeling opleidingsniveau.

Werksituatie en inkomen

Het grootste deel van de respondenten werkt in loondienst (46%), gevolgd door een groep die gepensioneerd is of in de VUT zit (20%). Daarnaast werkt opgeteld zo'n 14% van de respondenten niet, omdat zij arbeidsongeschikt, werkzoekend of huisman/huisvrouw zijn.

Werksituatie	Aantal	Percentage
Zelfstandig ondernemer	85	5
Werkzaam in loondienst	771	46
Werkzaam bij de overheid	121	7
Arbeidsongeschikt	85	5
Werkloos / werkzoekend / bijstand	55	3
Gepensioneerd of VUT	339	20
Studerend / schoolgaand (15+)	112	7
Huisvrouw / huisman / anders	95	6

Tabel 5: Verdeling werksituatie.

Ruim de helft van de respondenten maakt deel uit van een huishouden met een bruto jaarinkomen dat varieert van 1 tot 2x modaal. Een derde zit hoger, 16% zit lager.

Bruto jaarinkomen huishouden	Aantal	Percentage
Minimum	61	4
Beneden modaal	200	12
Modaal	315	19
1-2x Modaal	433	26
2x Modaal	118	7
Meer dan 2x modaal	174	10
Weet echt niet / wil echt niet zeggen	378	23

Tabel 6: Verdeling bruto jaarinkomen van huishouden.

De verdeling van het inkomen komt overigens aardig overeen met de populatie.

Woongebied

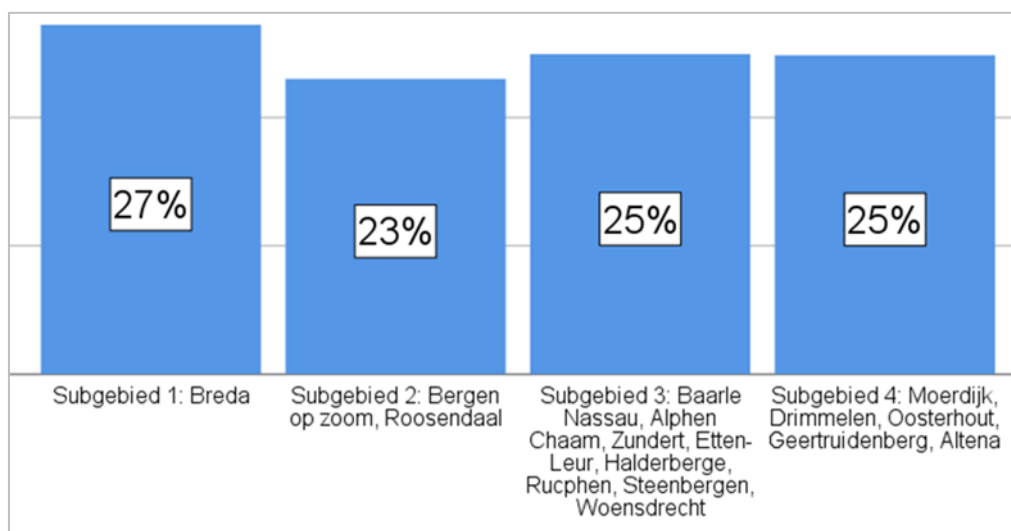
Het grootste deel (66%) van de respondenten woont in sterk stedelijk gebied (1.500 tot 2.500 woonadressen/km²). De daarop volgende grootste groep (27%) woont in een matig/weinig stedelijk gebied (500-1.500 woonadressen/km²), gevolgd door 7% die in een niet-stedelijk gebied woont (tot 500 woonadressen/km²).

Gemeenten	Stedelijkheid	Aantal	Percentage
Baarle-Nassau	Niet	8	1
Bergen op Zoom	Sterk	166	10
Breda	Sterk	457	27
Etten-Leur	Sterk	108	6
Geertruidenberg	Matig	31	2
Oosterhout	Sterk	152	9
Rucphen	Weinig	50	3
Steenbergen	Weinig	75	4
Woensdrecht	Weinig	49	3
Zundert	Weinig	30	2
Halderberge	Weinig	86	5
Roosendaal	Sterk	220	13
Moerdijk	Weinig	84	5
Drimmelen	Weinig	49	3
Alphen-Chaam	Niet	14	1
Altena	Niet	101	6

Tabel 7: Verdeling gemeenten waarin respondenten woonachtig zijn.

Om nader invulling te geven aan gedeelde mobiliteit in West-Brabant, zijn de West-Brabantse gemeenten onderverdeeld in vier subgebieden. De indeling hiervan is door de provincie Noord-Brabant bepaald. In onderstaande grafiek is de verdeling van het aantal respondenten over de subgebieden weergegeven. De meeste respondenten (457 personen) wonen in gebied 1: Breda. Voor het tweede subgebied zijn dat 386 personen, voor het derde subgebied 418 personen en voor het vierde subgebied 417 personen.

De percentuele verdeling van de respondenten is over het algemeen redelijk gelijk verdeeld. Dit komt ook goed overeen met de verdeling over de totale bevolking vanaf 18 jaar en ouder (respectievelijk 26%, 20%, 26% en 28%).



Grafiek 1: Verdeling van respondenten over de vier subgebieden.

2.2 VERVOERMIDDELENGEBRUIK

Autogebruik

47% van de respondenten gebruikt hoofdzakelijk de auto voor zijn of haar ritten doordeweeks, 25% gebruikt naast de auto ook andere vervoermiddelen en 28% gebruikt bijna altijd een ander vervoermiddel dan de auto. Uit nadere analyses blijkt dat het autogebruik door een aantal zaken kan worden verklaard:

- *Samenstelling huishouden:* huishoudens met kinderen reizen significant vaker met de auto dan huishoudens zonder kinderen. Mensen die bij hun ouders wonen, reizen het minst met de auto.
- *Grootte huishouden:* huishoudens met 3 personen gebruiken de auto vaak, huishoudens van 6 of meer personen het meest. Huishoudens van 1 en 2 personen reizen het minst met de auto.
- *Leeftijdscategorie:* mensen tot 24 jaar reizen significant het minst met de auto, daarna volgt een flinke toename in het autogebruik. Mensen van 25 t/m 34 jaar reizen het meest met de auto. Vanaf de leeftijdscategorie 45 t/m 49 neemt het autogebruik af naarmate de leeftijdscategorie toeneemt. Met andere woorden: jongeren en ouderen reizen significant het minst met de auto.
- *Stedelijkheid:* mensen die in stedelijke gebieden wonen maken significant minder gebruik van de auto.
- *Werksituatie:* werkenden bij niet-overheden gebruiken de auto significant het meest. Werkenden bij overheden gebruiken de auto ongeveer even vaak als arbeidsongeschikten, werklozen en gepensioneerden. Wat betreft werkenden bij niet-overheden geldt dat zij voor het grootste deel bestaan uit mensen die hoofdzakelijk de auto gebruiken voor verplaatsingen zowel doordeweeks als in het weekend. Dit geldt voor respectievelijk 60% en 85% van de doelgroep.
- *Inkomen:* mensen met een hoger inkomen, maken significant het meest gebruik van de auto (hoe hoger het inkomen, hoe vaker de auto wordt gebruikt).
- *Afstand tot een treinstation:* mensen die verder van een treinstation wonen, maken significant vaker gebruik van de auto (hoe groter de afstand tot een treinstation, hoe meer de auto wordt gebruikt).

Ervaring met andere vervoermiddelen dan de auto

Om de ervaring met andere vervoermiddelen dan de auto in beeld te brengen, is ook gevraagd van welke vervoermiddelen men in 2019 ten minste drie keer gebruik heeft gemaakt. Veronderstelling hierbij is dat als men ten minste drie keer van een vervoermiddel gebruikt heeft gemaakt, hij of zij voldoende ervaring heeft om te weten hoe het is om met een dergelijk vervoermiddel te reizen en of dit al dan niet een geschikt vervoermiddel is voor hem/haar. Onderstaande tabel laat het percentage respondenten zien dat in 2019 ten minste drie keer van een bepaald vervoermiddel gebruik heeft gemaakt. Respondenten konden hierbij meerdere antwoorden aanvinken. De percentages in de tabel tellen daardoor niet op tot 100%.

Vervoermiddel	Aantal	Percentage
Trein	752	45
Bus	663	40
Buurtbus	20	1
Deeltaxi	82	5
Lokale vervoersinitiatieven	16	1
Fiets	1191	71
Elektrische fiets	432	26
Deelfiets (incl. OV-fiets)	45	3
Deelauto	12	1

Tabel 8: Aantal respondenten dat in 2019 ten minste drie keer gebruik heeft gemaakt van een bepaald vervoermiddel.

Als het gaat om de fiets, blijkt dat 487 personen in 2019 niet ten minste drie keer de gewone fiets heeft gebruikt. 288 personen hiervan hebben echter wel de elektrische fiets minimaal drie keer gebruikt en 3 personen de deelfiets. Dit betekent dat in totaal 196 mensen in 2019 niet minimaal drie keer hebben gefietst.

Voor wat betreft het openbaar vervoer geldt, dat de grootste groep mensen lopend (57%) van/naar de halte of het treinstation reist. Een grote groep gaat ook fietsend (36%).

Gebruikt vervoermiddel van/naar halte of station	Aantal	Percentage
Lopend	532	57
Fietsend	337	36
Bus als voor- of natransport	168	18
Met de auto	205	22

Tabel 9: Verdeling reis van/naar halte of station.

3. Reizigersprofielen

Kenmerken, verschillen en
aangrijpingspunten van verschillende
typen reizigers

Zoals in het eerste hoofdstuk aangegeven, is er in het onderzoek onderscheid gemaakt tussen drie reizigersprofielen:

1. Reizigers die hoofdzakelijk de auto gebruiken (autogerichte mobilisten).
2. Reizigers die soms de auto en soms een ander vervoermiddel gebruiken (flexibele mobilisten).
3. Reizigers die bijna altijd anders dan met de auto reizen (automijders).

Bij de mobiliteitstransitie in West-Brabant wordt gestreefd naar een meer multimodale leefstijl waarbij reizigers per verplaatsing een meer bewuste keuze maken voor de op dat moment best passende (keten van) vervoerwijze(n). Dit betekent dat bewegingen van profiel 1 naar 2 en van profiel 2 naar 3 gewenste ontwikkelingen zijn. Hierbij is de grootste slag te maken bij de beweging van profiel 1 naar 2, omdat daar de grootste massa aanwezig is en de meeste mobiliteitswinst valt te behalen. Tegelijkertijd gaat het hier wel om reizigers die (uit gewoonte) hoofdzakelijk de auto gebruiken en zal een transitie naar meer multimodaal reisgedrag niet eenvoudig zijn. Vooral mensen die tot het tweede profiel behoren, kunnen ons leren wat ervoor nodig is om het reisgedrag van het eerste profiel te doorbreken. Ook zij reizen immers met de auto, maar toch gebruiken zij daarnaast ook regelmatig de fiets en het openbaar vervoer voor de iets langere verplaatsingen (vanaf ongeveer 5 minuten reistijd).

Ook een beweging van profiel 2 naar profiel 3 is interessant, al laten de reizigers uit profiel 2 al voor een belangrijk deel het gewenste mobiliteitsgedrag zien en zal er voor velen van hen niet veel meer haalbaar zijn.

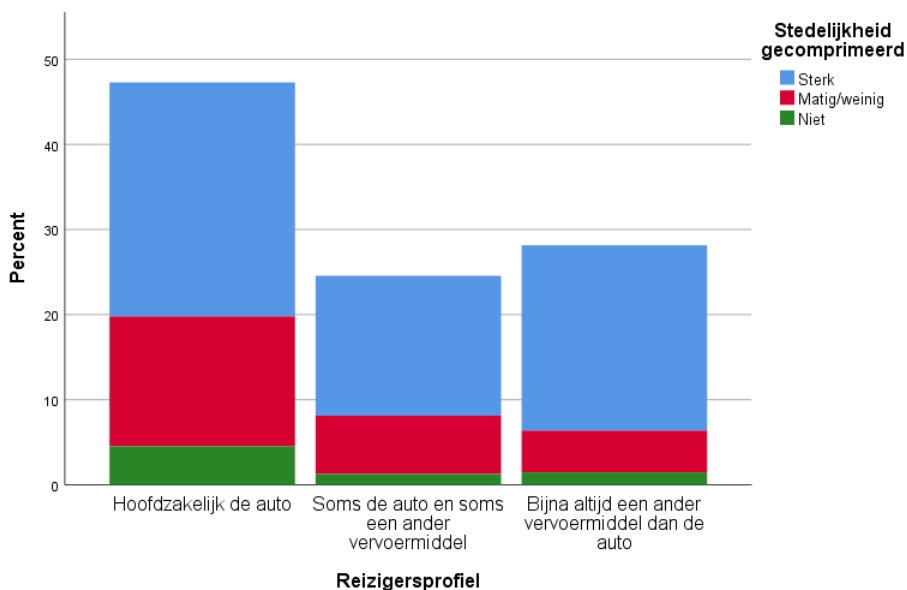
Door de verschillende profielen met elkaar te vergelijken wordt duidelijk waar de verschillen zitten en kunnen aangrijpingspunten voor gedragsverandering (beweging tussen de profielen) worden benoemd. De belangrijkste uitkomsten hiervan worden in dit hoofdstuk beschreven. Om dit te kunnen vertalen naar aangrijpingspunten per subgebied in West-Brabant, is het daarnaast van belang te weten welke reizigersprofielen waar in welke getale voorkomen.

3.1

VERDELING REIZIGERSPROFIELEN IN WEST-BRABANT

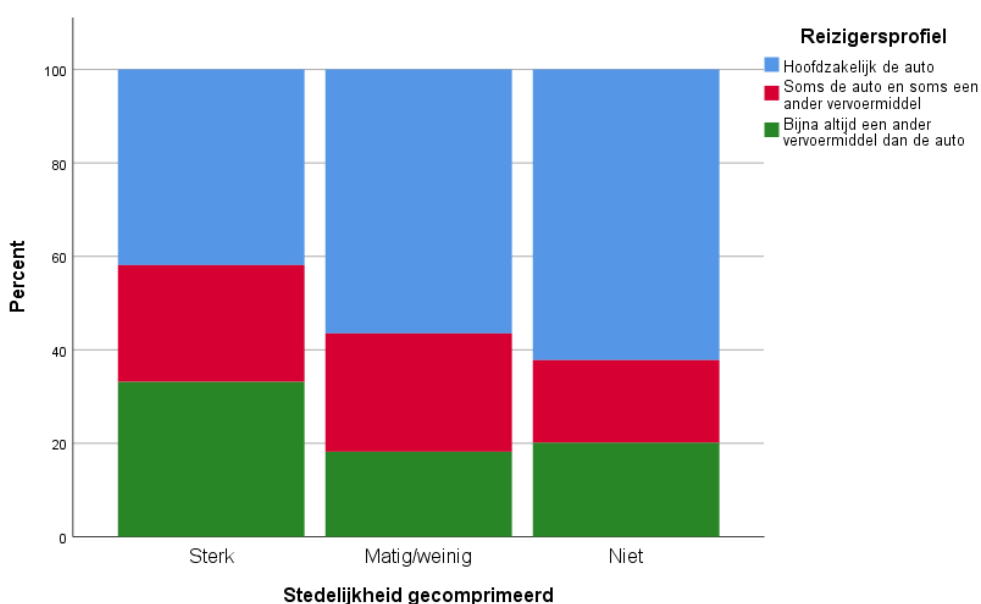
Verdeling reizigersprofielen naar stedelijkheid

In totaal blijkt reizigersprofiel 1 (veruit) het meest voor te komen in West-Brabant (47% van alle respondenten). De beide andere reizigersprofielen zijn redelijk gelijk verdeeld (25% en 28%).



Grafiek 2: Verdeling stedelijkheid naar reizigersprofielen ten opzichte van de totale steekproef

Reizigersprofiel 1 is oververtegenwoordigd in alle drie de stedelijkheidsklassen (matig en weinig stedelijk samengevoegd). Toch zien we duidelijke verschillen: naarmate de stedelijkheid toeneemt, neemt ook het aandeel van profiel 2 en 3 toe (zie grafiek hieronder).



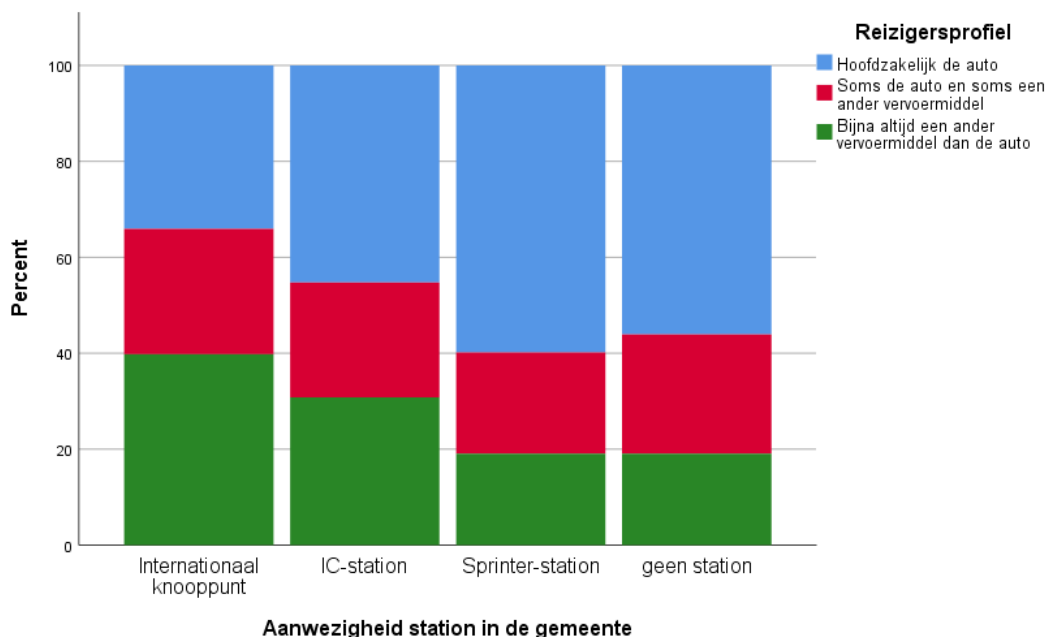
Grafiek 3: Verdeling reizigersprofielen per stedelijkheidsgraad

In het niet stedelijk gebied bedraagt het totale aandeel respondenten met reizigersprofiel 1 ruim 60%, in sterk stedelijk gebied bedraagt dit aandeel ruim 40%. In niet stedelijk gebied wordt weliswaar vaker hoofdzakelijk met de auto gereden, maar dit neemt niet weg dat we dit ook nog steeds veel zien in sterk stedelijk gebied in West-Brabant.

In sterk stedelijke gebieden zijn de reizigersprofielen 2 en 3 samen (58%) in grotere getale aanwezig dan reizigersprofiel 1 (42%). Ook in matig/weinig en niet stedelijk gebied, zijn deze aandelen nog steeds respectievelijk 44% en 38%. Wel dient hierbij de kanttekening te worden geplaatst dat de aantallen in absolute zin hier een stuk kleiner zijn dan in stedelijk gebied.

Verdeling reizigersprofielen naar aanwezigheid NS-station

In onderstaande grafiek is te zien dat er ook een duidelijke correlatie is tussen het OV-voorzieningsniveau (aanwezigheid treinstation op gemeenteniveau) en de verdeling over de reizigersprofielen. Het aandeel reizigers dat bijna altijd anders reist dan met de auto (reizigersprofiel 3) is het grootst in Breda met z'n internationale knooppunt. Ook de aanwezigheid van een IC-station heeft duidelijk impact op de verdeling over de verschillende reizigersprofielen (Bergen op Zoom, Roosendaal, Etten-Leur). Alleen de aanwezigheid van een sprinterstation maakt echter geen verschil meer ten opzichte van de gemeenten zonder station.

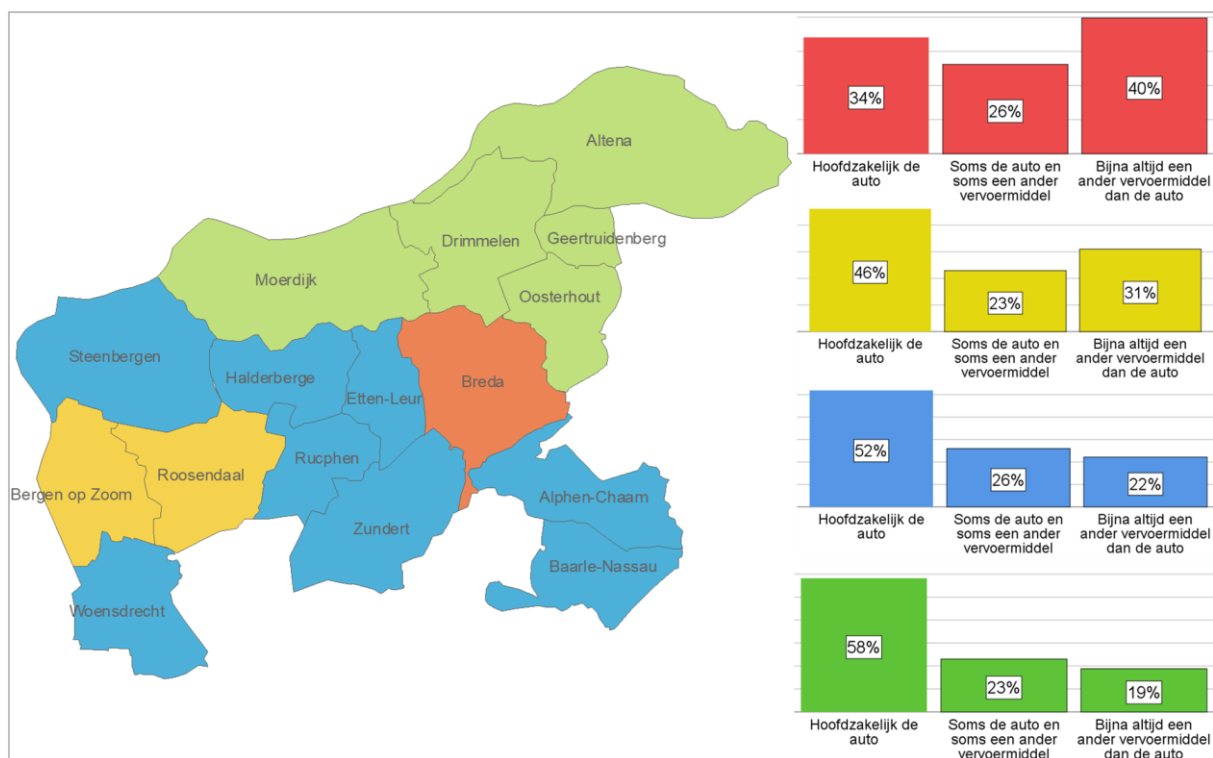


Grafiek 4: Verdeling reizigersprofielen per cluster van gemeenten met hetzelfde type station

Verdeling reizigersprofielen per subgebied

De verdeling van de reizigersprofielen binnen de verschillende subgebieden is zoals verwacht: in Breda behoort een groter aandeel tot reizigersprofiel 3 en een kleiner aandeel tot het eerste profiel. Dit heeft waarschijnlijk onder andere te maken met het grotere aanbod aan reisalternatieven in meer stedelijk gebied. Alleen voor Breda geldt daarnaast dat een oververtegenwoordiging binnen reizigersprofiel 2 aangeeft de files als belangrijkste reden te zien om (doordeweeks) niet met de auto te rijden.

Onderstaande afbeelding laat de verdeling van de reizigersprofielen zien in de verschillende subgebieden.



Afbeelding 1: Verdeling reizigersprofielen in subgebieden.

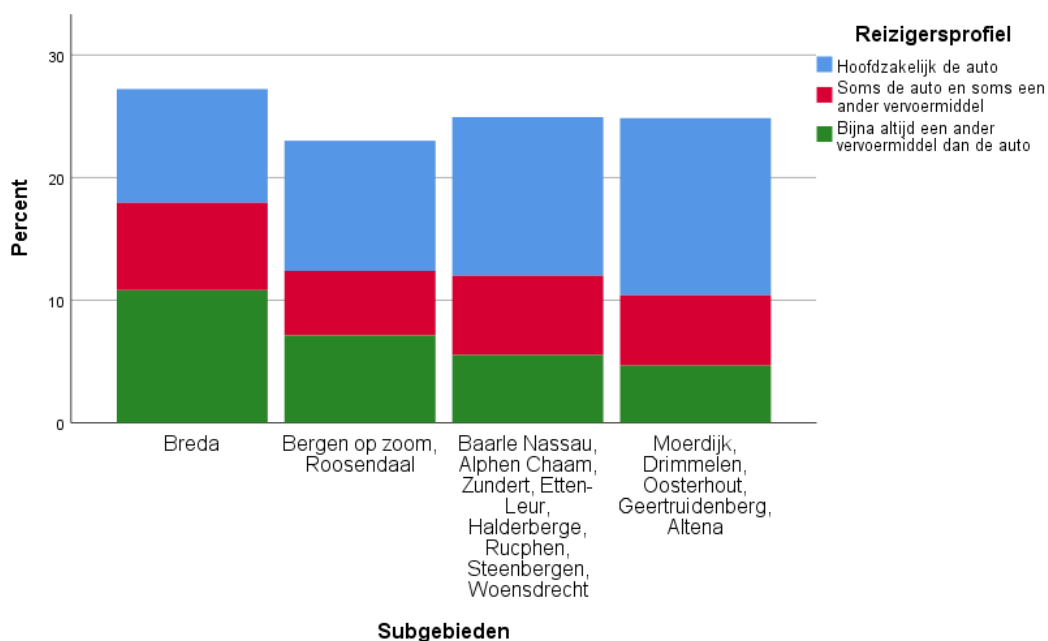
Verschillen naar geografisch gebied

Uit voorgaande bevindingen kunnen we constateren dat in meer stedelijke gebieden reizigersprofiel 3 oververtegenwoordigd is ten opzichte van niet stedelijke gebieden en reizigersprofiel 1 ondervertegenwoordigd. Dit betekent echter niet dat ergens sprake is van een dermate sterk dominant reizigersprofiel dat de andere reizigersprofielen er niet meer toe doen. De aangrijpingspunten die in dit rapport per reizigersprofiel aan de orde komen zijn in heel West-Brabant relevant, waarbij in meer landelijk gebied een iets groter accent kan komen te liggen op de aangrijpingspunten voor reizigersprofiel 1 en in meer stedelijk gebied een iets groter accent op de aangrijpingspunten voor reizigersprofiel 2 en 3.

Breda neemt als grootstedelijk gebied binnen West-Brabant weliswaar een bijzondere plaats in, met een relatief groot aandeel inwoners met reizigersprofiel 3, maar ook het aantal inwoners van Breda met reizigersprofiel 1 is nog steeds zo'n 20% van alle inwoners van West-Brabant met dit profiel.

De overige subgebieden verschillen qua *gemiddelde* samenstelling zo weinig, dat er tussen deze gebieden niet of nauwelijks significante verschillen aantoonbaar zijn voor wat betreft de aangrijpingspunten voor kansrijke mobiliteitsdiensten.

In de volgende figuur is aangegeven hoe de reizigersprofielen binnen de onderscheiden subgebieden zich ten opzichte van elkaar in West-Brabant verhouden.



Grafiek 5: Verdeling reizigersprofielen per subgebied ten opzichte van de totale steekproef

3.2 ACHTERGRONDVARIABLEN

Geslacht

Het aandeel mannen is bij elk profiel iets groter dan het aandeel vrouwen. De verdeling per reizigersprofiel ligt daarmee in lijn met de verdeling van de totale response. De verhouding man-vrouw van het eerste reizigersprofiel is exact hetzelfde als de verhouding van de totale response (56% man - 44% vrouw). Bij het tweede profiel is de verhouding 58% - 42% en bij het derde profiel 55% - 45%.

Samenstelling huishouden

Samenstelling huishouden	% Totale steekproef	% Profiel 1	% Profiel 2	% Profiel 3
Samenwonen met partner	40	37	46	39
Samenwonen met partner en kind(eren)	25	31	21	18
Alleenwonend	22	20	21	25

Tabel 10: Percentuele verdeling van respondenten bij meest voorkomende samenstellingen van huishouden.

Net als in de totale steekproef zijn de samenstellingen 'samenwonen met partner', 'samenwonen met partner en kind(eren)' en 'alleenwonend' bij alle profielen de drie meest voorkomende huishoudenssamenstellingen. Opvallend hierbij is het verschil bij het aantal mensen dat samenwoont met een partner en kind(eren). Dit percentage is bij het eerste profiel bijna het dubbele van het percentage in het derde profiel (31% versus 18%). De percentages van mensen die alleenwonend zijn lopen het minst uiteen tussen de verschillende reizigersprofielen.

Rijbewijs bezit een aantal auto's tot beschikking in huishouden

Bij alle reizigersprofielen geldt dat het merendeel een rijbewijs heeft. Dit percentage ligt bij het derde profiel overigens wel lager dan bij de twee andere profielen: profiel drie 78% versus 98% bij zowel profiel een en twee. Dit verklaart dan ook deels het verschil tussen het mobiliteitsgedrag van de profielen.

Aantal auto's ter beschikking in huishouden	% Totale steekproef	% Profiel 1	% Profiel 2	% Profiel 3
Geen	8	2	2	24
1 auto	51	44	62	55
2 auto's	35	46	32	19
Meer dan 2 auto's	5	8	4	2

Tabel 11: Percentuele verdeling van het aantal auto's waarover men beschikt in zijn/haar huishouden.

Over het algemeen blijkt uit bovenstaande tabel dat hoe autogerichter de groep mensen, hoe meer auto's zij ter beschikking hebben in hun huishouden.

Werksituatie en inkomen

Werksituatie	% Totale steekproef	% Profiel 1	% Profiel 2	% Profiel 3
Zelfstandig ondernemer	5	8	2	3
Werkzaam in loondienst	46	57	38	35
Werkzaam bij de overheid	7	6	8	9
Arbeidsongeschikt	5	5	5	6
Werkloos/werkzoekend/bijstand	3	2	5	4
Gepensioneerd of VUT	20	15	29	20
Studerend/schoolgaand	7	3	6	13
Huisvrouw/huisman/anders	6	4	6	8
Weet niet/wil niet zeggen	1	0	1	2

Tabel 12: Percentuele verdeling van werksituatie.

Voor alle reizigersprofielen geldt dat het grootste deel van de respondenten in loondienst werkt, gevolgd door de groep die in de VUT zit of gepensioneerd is. Opvallend hierbij is de verhouding van deze werksituaties in het eerste profiel: in de twee andere profielen liggen de percentages van deze werksituaties een stuk dichterbij elkaar dan in het eerste profiel. Van de drie profielen is het aandeel dat in loondienst werkt in het eerste profiel het hoogst en het aandeel dat in de VUT of gepensioneerd is het laagst. In het derde profiel zijn de meeste mensen te vinden die studeren. Het rijbewijsbezit is onder scholieren duidelijk lager dan onder de andere groepen. Dit zien we het sterkst bij reizigersprofiel 3.

Inkomen	% Totale steekproef	% Profiel 1	% Profiel 2	% Profiel 3
Minimum	4	2	5	5
Beneden modaal	12	10	12	15
Modaal	19	19	20	17
1-2x Modaal	26	28	25	23
2x Modaal	7	7	8	6
Meer dan 2x modaal	10	12	9	8
Weet het niet/wil niet zeggen	23	22	21	25

Tabel 13: Percentuele verdeling bruto jaarinkomen in een huishouden.

Uit de tabel over het bruto jaarinkomen per huishouden blijkt bij alle profielen dat de grootste groep mensen een 1-2x modaal bruto jaarinkomen heeft, gevolgd door een modaal inkomen. Voor alle profielen geldt overigens: hoe hoger het inkomen, hoe meer auto's men ter beschikking heeft in zijn/haar huishouden.

Verder valt op dat mensen uit het eerste profiel significant de hoogste inkomens hebben en mensen uit het derde profiel de laagste inkomens. De percentages wijken overigens niet heel erg af tussen de verschillende profielen.

3.3 VERVOERMIDDELENGEBRUIK

Autogebruik

Mensen die tot het eerste reizigersprofiel behoren, blijken uit de resultaten echte 'autogerichte mobilisten' te zijn. Zo gebruikt het grootste deel (86%) ook in het weekend/recreatief hoofdzakelijk de auto. 57% van deze mensen kiest alleen voor een ander vervoermiddel dan de auto als het echt niet anders kan, 26% kiest ook in andere gevallen regelmatig voor een ander vervoermiddel dan de auto. Met name bij deze laatste groep "bewuste kiezers" liggen de meeste aangrijpingsmogelijkheden voor gedragsverandering.

Voor mensen uit het tweede profiel geldt dat het grootste deel (59%) voor een ander vervoermiddel dan de auto kiest ondanks dat ze meestal over een auto beschikken, 17% kiest wel voor de auto. Bij het derde reizigersprofiel, reist 73% bewust zo min mogelijk met de auto, 11% doet dit niet. Het grootste deel (57%) van de respondenten uit het derde reizigersprofiel zou zich zelfs niet met de auto verplaatsen als dat zou kunnen, 24% wel.

Ervaring met andere vervoermiddelen dan de auto

Meest gebruikte alternatief voor de auto

Gebruikt vervoermiddel als men de auto niet gebruikt	% Profiel 1	% Profiel 2	% Profiel 3
Bus	6	5	6
Trein	10	7	8
Fiets	52	52	49
Elektrische fiets	10	22	17
Motor	2	1	1
Brommer/scooter	0	1	2
Combinatie fiets met bus	1	2	4
Combinatie fiets met trein	2	1	4
Combinatie bus met trein	15	6	6

Tabel 14: Percentuele verdeling meest gebruikte vervoermiddel in plaats van de auto.

Uit de tabel blijkt dat de fiets bij alle reizigersprofielen het meest wordt gebruikt als alternatief vervoermiddel voor de auto. Bij de fiets liggen dus mooie aangrijpingspunten voor gedragsverandering. De elektrische fiets wordt overigens in alle profielen een stuk minder gebruikt dan de gewone fiets.

De gewone fiets wordt het meest gebruikt door respondenten tot en met 54 jaar (waaronder relatief veel scholieren/studenten). Bij mensen vanaf 55 jaar gaat de e-fiets prevaleren. Ook opvallend is dat de gewone fiets vooral wordt gebruikt door hoger opgeleiden, terwijl de e-fiets meer wordt gebruikt door relatief lager opgeleiden.

Wanneer het gebruik van het openbaar vervoer per reizigersprofiel wordt opgeteld, dan blijkt dat mensen uit het eerste profiel meer gebruikmaken van een vorm van openbaar vervoer dan mensen uit

de andere profielen (profiel opgeteld 33% versus 21% in het tweede en 28% in het derde profiel). Er is geen duidelijke relatie aantoonbaar met opleiding of werksituatie en het gebruik van het openbaar vervoer.

Gebruik in het laatste jaar

Vervoermiddel	% Totale steekproef	% Profiel 1	% Profiel 2	% Profiel 3
Trein	45	33	47	63
Bus	40	26	45	58
Buurtbus	1	0	2	2
Deeltaxi	5	4	4	7
Lokale vervoersinitiatieven	1	1	1	0
Fiets	71	69	68	77
Elektrische fiets	26	18	35	30
Deelfiets (incl. OV-fiets)	3	1	2	6
Deelauto	1	0	1	2

Tabel 15: Aantal respondenten dat in 2019 ten minste drie keer gebruik heeft gemaakt van een vervoermiddel.

Wanneer gekeken wordt naar de algemene ervaring van de respondenten met verschillende vervoermiddelen, komt dat overeen met de uit tabel onder het vorige kopje ('meest gebruikte alternatief voor de auto'). Zo geldt voor alle profielen dat de grootste groep in 2019 (ten minste drie keer) gebruik heeft gemaakt van de fiets. Het openbaar vervoer is bij alle profielen ook door een redelijk grote groep gebruikt, de elektrische fiets wat minder. Voor alle profielen geldt daarnaast dat de buurtbus, deeltaxi, lokale vervoersinitiatieven, deelfiets en deelauto zeer beperkt zijn gebruikt. Waarschijnlijk heeft dit ook met het beperkte aanbod te maken. Men heeft dus over het algemeen nauwelijks ervaring met deze vervoersmiddelen. Hiermee dient rekening gehouden te worden wanneer wordt overwogen om dergelijke systemen voor een breder publiek te introduceren. Het is dan verstandig om reizigers eerst kleinschalig ervaring op te laten doen om de potentie ervan te bepalen.

Wanneer de drie profielen met elkaar worden vergeleken, blijkt dat in het derde profiel meer mensen gebruik hebben gemaakt van de fiets en het openbaar vervoer dan in de andere profielen. Hierbij valt op dat de percentages tussen de profielen verder uit elkaar liggen als het gaat om het gebruik van het openbaar vervoer dan de fiets. Voor het openbaar vervoer geldt over het algemeen: hoe minder autogericht het profiel, hoe groter de groep mensen die in 2019 (ten minste drie keer) van het openbaar vervoer gebruik heeft gemaakt. Zo geldt zowel voor het trein- als busgebruik, dat in het derde profiel (bijna) twee keer zoveel mensen van het openbaar vervoer gebruik hebben gemaakt dan in het eerste profiel.

Dit heeft waarschijnlijk ook met het aanbod te maken. Het is niet voor niets dat reizigersprofiel 3 oververtegenwoordigd is in de gemeenten (en subgebieden) met een IC-treinstation (Breda, Roosendaal en Etten-Leur).

Als het gaat om structureel OV-gebruik, kan je uit de data afleiden dat ongeveer een vijfde tot een kwart dit doet in de verschillende reizigersprofielen. Zo geldt bij het eerste profiel dat van de mensen die aangeeft dat ze voor verschillende typen vervoermiddelen kiezen afhankelijk wat handig voor ze is, opgeteld 27% kiest voor een vorm van openbaar vervoer. Bij het tweede profiel geldt dat mensen die meestal voor een ander vervoermiddel kiezen dan de auto, opgeteld 18% meestal voor een vorm van openbaar vervoer kiest. Voor het derde profiel geldt tot slot dat van de mensen die zich bewust zo min mogelijk met de auto verplaatsen, opgeteld 24% meestal voor een vorm van openbaar vervoer kiest.

Verklaring voor reisgedrag

Het grootste deel (51%) van de respondenten uit het eerste reizigersprofiel geeft aan voor verschillende typen vervoermiddelen te kiezen afhankelijk van wat voor de persoon handig is. Dit is een gewenste houding voor een beweging van het eerste naar het tweede reizigersprofiel, al lijkt de auto voor de grootste groep bijna altijd het meest handige vervoermiddel te zijn aangezien zij hoofdzakelijk de auto gebruiken. Overigens hoeft het niet zo te zijn dat men per dag een bewuste keuze maakt wat betreft het te gebruiken vervoermiddel. Het is ook mogelijk dat men deze overweging eerder heeft afgelegd en nu onbewust voortzet.

Reistijd is voor het grootste deel (68%) van dit reizigersprofiel de belangrijkste reden om voor doordeweekse ritten de auto te gebruiken. De auto is voor hen het snelste vervoermiddel om zich mee te verplaatsen. Snelheid is dus een belangrijke voorwaarde om deze mensen te verleiden tot ander reisgedrag.

Voor 17% van de mensen uit het eerste profiel is het altijd een auto ter beschikking hebben de belangrijkste reden om doordeweekse ritten met de auto af te leggen. 1% geeft aan dat ze voornamelijk voor de auto kiezen, omdat zij geen last hebben van parkeer gerelateerde problemen. Voor mensen uit het tweede profiel bleken parkeer gerelateerde problemen juist de belangrijkste reden zijn om doordeweekse ritten *niet* met de auto af te leggen. 38% van de respondenten gaf dit aan.

Andere vaak genoemde redenen voor mensen uit het tweede profiel om doordeweekse ritten niet met de auto af te leggen zijn: files (12%), niet over een auto beschikken op een moment (9%), gezondheid/willen bewegen (9%) en korte reisafstand (8%).

3.4

PSYCHOLOGISCHE FACTOREN

Gegeven het voorgaande in paragraaf 3.1 wordt in deze paragraaf nadruk gelegd aangrijpingspunten voor de reizigersprofielen en wordt geen poging gedaan om deze te differentiëren per subgebied. De subgebieden lijken (gemiddeld) teveel op elkaar om tot echt andere aangrijpingspunten te kunnen komen.

Zoals in paragraaf 1.2 aangegeven, zijn een aantal psychologische factoren bij elk reizigersprofiel onderzocht. De stellingen die zijn gebruikt om hierin inzicht te krijgen verschilden per profiel. De verwachting was namelijk dat verschillende zaken belangrijk zouden zijn bij de invulling van de psychologische factoren. Waarbij bijvoorbeeld bij mensen uit het eerste profiel werd verwacht dat een toename van files een reden zou kunnen zijn om de auto minder te gebruiken, werd bij mensen uit het tweede profiel verwacht dat dit eerder milieuovertuigingen zouden kunnen zijn.

De antwoorden op de stellingen kunnen dus niet één op één worden vergeleken tussen de reizigersprofielen, de psychologische factoren wel. Deze paragraaf beschrijft per psychologische factor de belangrijkste uitkomsten van de verschillende profielen.

3.4.1**Sense of urgency**

Met sense of urgency wordt de ervaren noodzaak bedoeld om het reisgedrag te veranderen. Ervaring leert dat bij noodzakelijke situaties (bijvoorbeeld wegafsluitingen), mensen meer bereid zijn om hun gedrag aan te passen en ook meer open staan voor gedragsalternatieven die hen worden aangereikt.

Uit de resultaten blijkt dat het grootste deel van de respondenten uit het eerste profiel geen sense of urgency ervaart. Zo geeft het grootste deel (63%) aan dat ze geen reden ervaren om anders dan met de auto te reizen, 22% ervaart dit wel. Ook zegt het grootste deel (59%) dat een toename van files geen reden is voor ze om te overwegen om vaker met het openbaar vervoer te reizen, 10% zegt het gebruik van het openbaar vervoer dan wel te overwegen. Kortom: als de omstandigheden voor de mensen uit dit profiel blijven zoals ze zijn, biedt het aspect sense of urgency geen aangrijpingspunt voor een verschuiving naar het tweede profiel. Een middel om de sense of urgency mogelijk wél te 'activeren', zouden parkeermaatregelen kunnen zijn (bijvoorbeeld als onderdeel van een werknemersbenadering). Belangrijk hierbij is dat er dan ook een geschikte alternatieve vervoerswijze beschikbaar is (bijvoorbeeld een goede OV-verbinding).

Voor de respondenten uit het tweede profiel, blijkt dat het grootste deel (78%) het belangrijk om te kunnen kiezen tussen verschillende vervoermiddelen (2% niet). Daarnaast blijkt dat het grootste deel een sense of urgency ervaart als het gaat om duurzaamheid. Zo geeft (76%) aan dat de wereld vraagt om minder autogebruik (5% niet). Als het gaat om communicatie naar respondenten uit dit profiel zijn dit dus goede aangrijpingspunten.

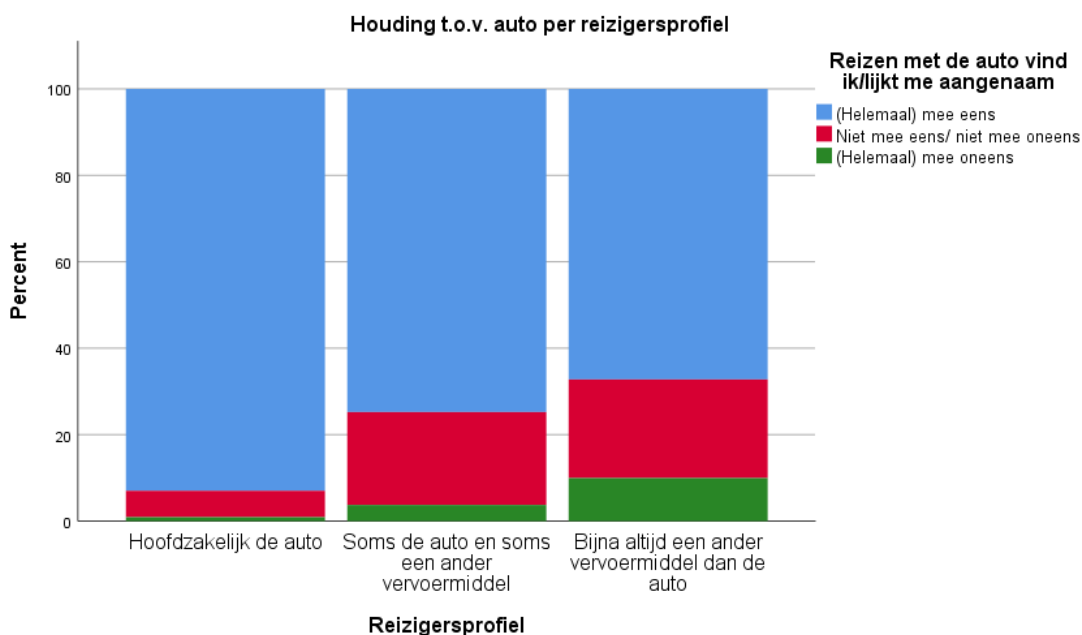
Tot slot blijkt voor de mensen uit het derde profiel dat zij nauwelijks een sense of urgency ervaren. Het grootste deel (38%) ervaart niet (teveel) ergernis van autorijden (17% wel) en vindt (41%) dat hij/zij niet (teveel) overlast veroorzaakt met autorijden (16% wel).

3.4.2**Emoties en associaties**

Ten behoeve van de psychologische factoren "emoties en associaties" is het beeld en de beleving van de verschillende vervoerswijzen onderzocht.

De auto

Het blijkt dat bij alle profielen het grootste deel van de respondenten een positief beeld heeft van de auto. Onderstaande grafiek laat zien hoe de verschillende profielen tegenover de auto staan.



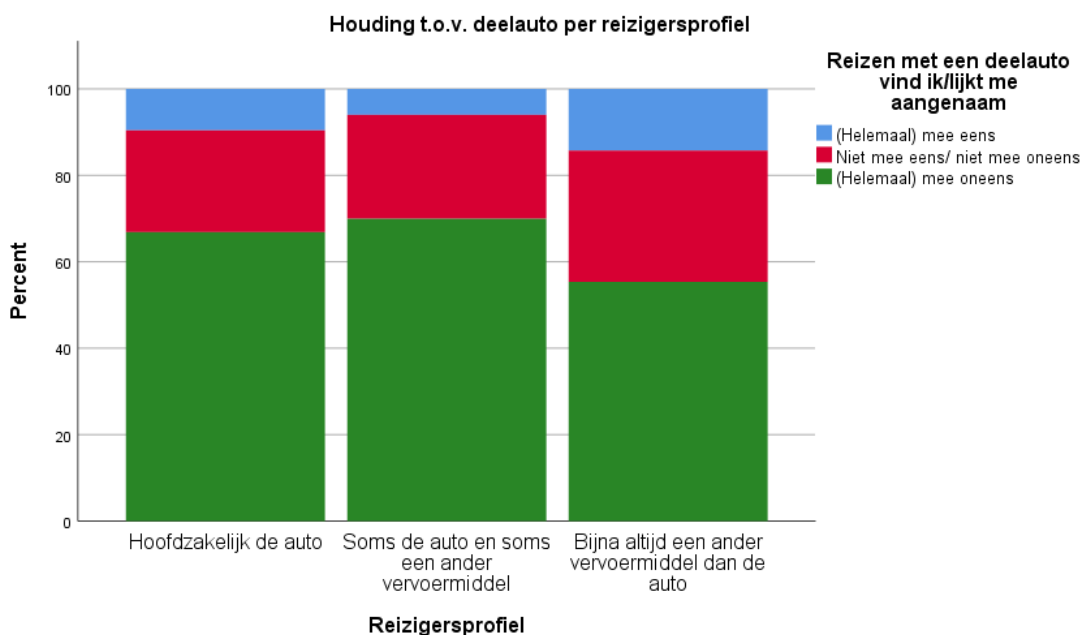
Grafiek 6: Mate waarin men reizen met de auto aangenaam vindt/likt per reizigersprofiel.

Reizen hiermee vinden ze/likt ze aangenaam, ook de mensen uit het derde profiel. De mate waarin men positief is over de auto komt overeen met de autogerichtheid van de profielen: hoe meer autogericht, hoe groter de groep die positief is over de auto.

Wat betreft autorijden geeft het grootste deel (59%) van de mensen uit het derde profiel ook aan dat autorijden hen geen onveilig gevoel geeft (9% ervaart dit wel). Respondenten uit het eerste profiel geven daarnaast aan dat ze veel waarde hechten (94%) aan de vrijheid die de auto ze geeft (1% ervaart dit niet zo). Verder staat het grootste deel van de respondenten van het eerste profiel negatief tegenover carpoolen: 61% rijdt het liefst alleen in zijn/haar auto bij doordeweekse ritten (17% niet).

De deelauto

Zo positief als men is over de eigen auto, zo negatief is men over de deelauto. Reizen met dit vervoermiddel vindt men in het algemeen niet aangenaam.

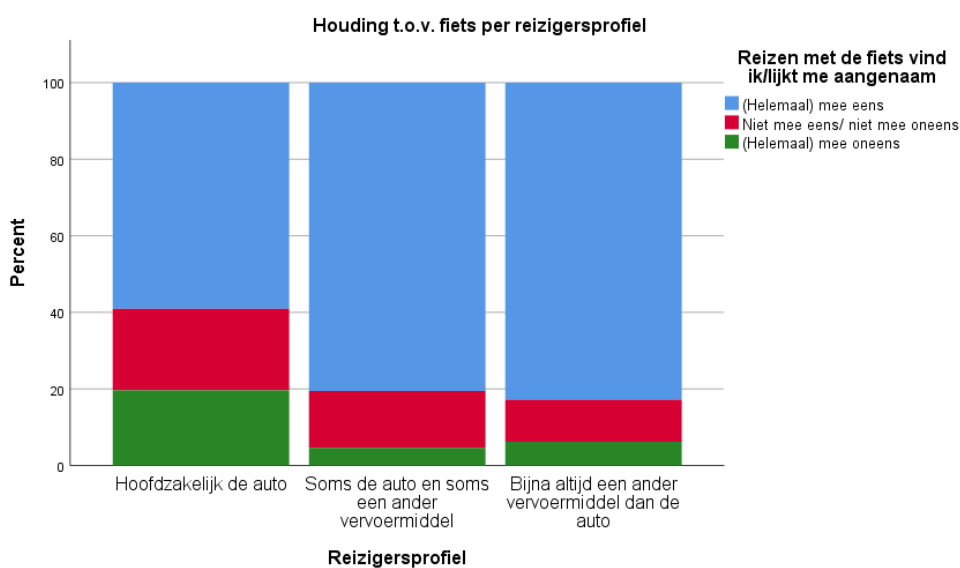


Grafiek 7: Mate waarin men reizen met de deelauto aangenaam vind/lijkt per reizigersprofiel.

Het grootste deel geeft daarnaast aan dat ze er moeite mee hebben om een auto met vreemden te delen. Bij respondenten uit het eerste profiel zegt 74% dit, in het tweede profiel geeft 75% aan dat ze hier moeite mee hebben. Bij het derde reizigersprofiel is hier niet naar gevraagd. De beperkte ervaring met een deelauto (zoals eerder beschreven) kan mogelijk bovenstaande houding over de deelauto verklaren.

Binnen de groep respondenten die wel positief staat tegenover de deelauto, zijn alleenwonenden en mensen zonder auto het sterkst vertegenwoordigd.

De fiets

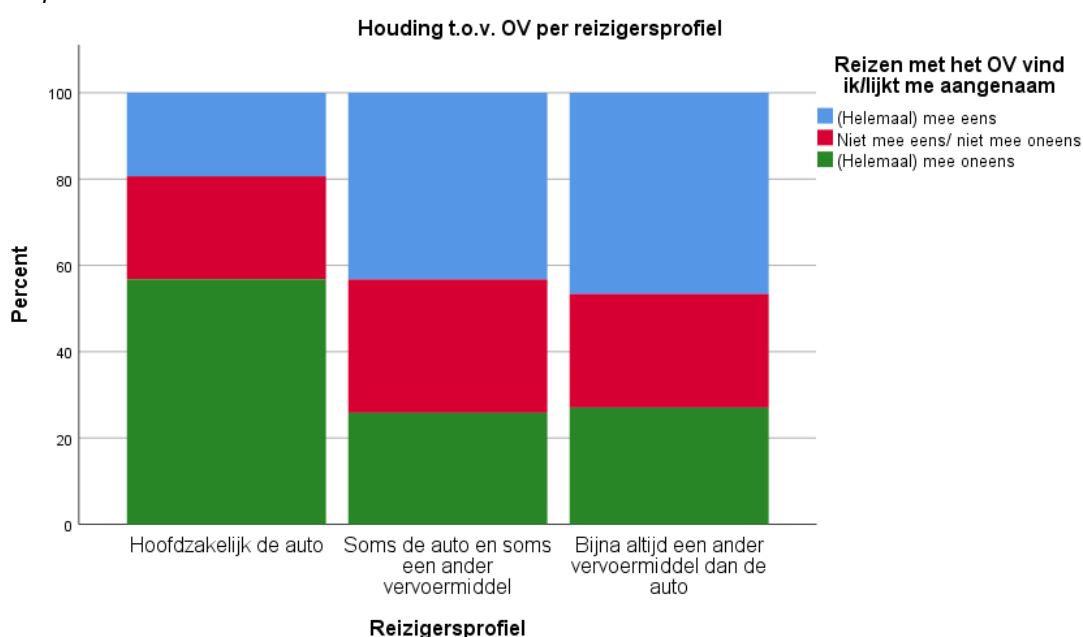


Grafiek 8: Mate waarin men reizen met de fiets aangenaam vind/lijkt per reizigersprofiel.

De mate waarin men positief is over de fiets lijkt een relatie te hebben met de autogerichtheid van de drie profielen. Zo zijn mensen uit het eerste profiel minder positief dan de andere profielen. Al is het grootste deel net als in de andere profielen positief over de fiets. De fiets biedt dus goede aangrijpingspunten voor gedragsverandering. Van de mensen uit het eerste profiel zegt 1% overigens dat de reisafstand de belangrijkste reden is om de auto voor doordeweekse ritten te gebruiken. Het is mogelijk dat de reisafstand bij een grotere groep een rol speelt in dit profiel bij het al dan niet gebruiken van de fiets. In het onderzoek is hier niet specifiek naar gevraagd.

De fiets wordt (over de reizigersprofielen heen) het meest gewaardeerd door ouderen (55+), huishoudens zonder of met 1 auto en hoger opgeleiden. Stedelijkheid speelt hier niet of nauwelijks een rol.

Het openbaar vervoer



Grafiek 9: Mate waarin men reizen met het OV aangenaam vind/likt per reizigersprofiel.

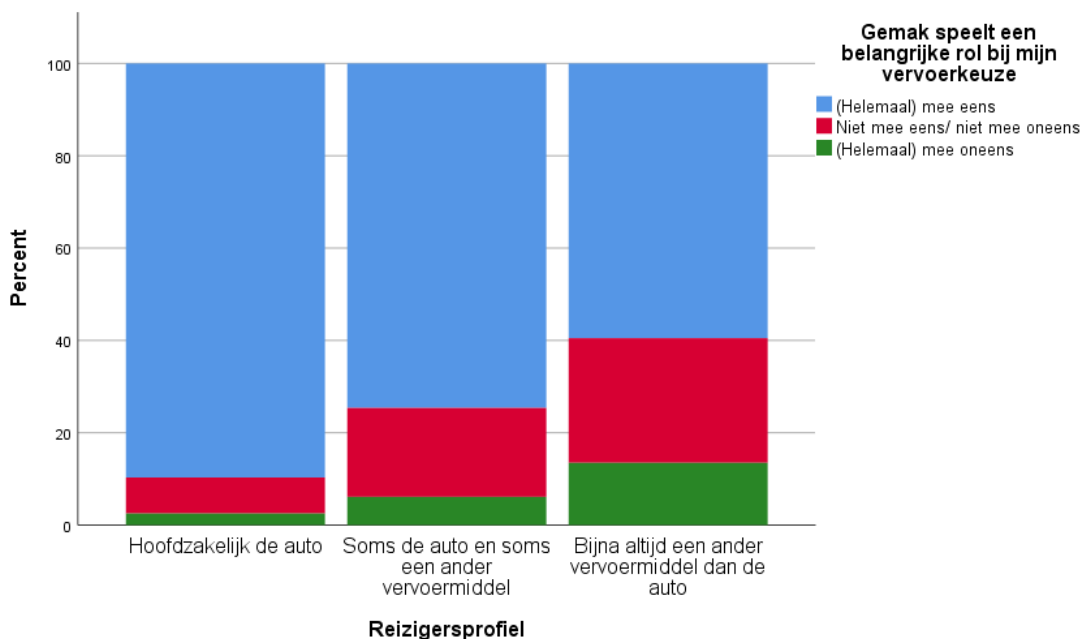
Het beeld en beleving over het openbaar vervoer is verdeeld over de verschillende profielen. Het eerste (autogerichte) profiel is duidelijk negatiever over het openbaar vervoer dan de andere profielen. Een mogelijke verklaring voor de overwegend negatieve houding ten opzichte van het openbaar vervoer van mensen uit het eerste profiel, is dat een relatief groot deel (37%) zegt slechte ervaringen te hebben met het openbaar vervoer (27% heeft dit niet).

Bij mensen uit het tweede en derde reizigersprofiel ligt de grootste potentie voor het gebruik van het openbaar vervoer. Voor het tweede profiel geldt dat mensen die alleen wonen het meest positief zijn over het openbaar vervoer en huishoudens met kinderen het meest negatief. Voor het derde profiel zijn geen significante relaties gevonden wat betreft openbaar vervoer en samenstelling van het huishouden. Stedelijkheid speelt bij beide profielen geen significante rol in de houding richting het openbaar vervoer.

3.4.3

Faciliteren en gemak

Bij de psychologische factoren 'faciliteren' en 'gemak' is gekeken naar de invloed van een aantal aspecten waarvan verwacht wordt dat ze van invloed zijn op de vervoerwijzekeuze.

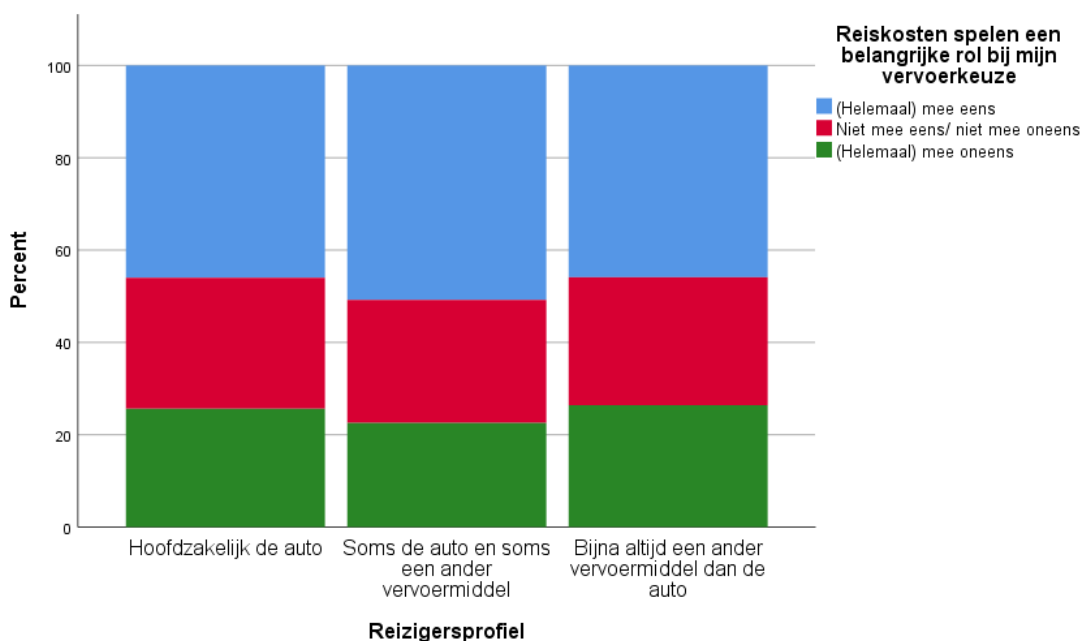


Grafiek 10: Mate waarin gemak een rol speelt bij vervoerkeuze per reizigersprofiel.

Voor alle reizigersprofielen geldt dat gemak voor veruit het grootste deel van de mensen een belangrijke rol speelt bij de vervoerwijzekeuze. Er is wel duidelijk verschil tussen de reizigersprofielen in de mate waarin dit belangrijk wordt gevonden: hoe autogerichter het profiel, hoe belangrijker men gemak vindt. Bij mensen uit profiel 1 is ook sprake van een significante relatie tussen gemak en afhankelijk zijn van vaste reistijden zoals een dienstregeling en overstappen tijdens de reis: mensen die gemak belangrijk vinden, vinden dit vervelender dan mensen die gemak niet belangrijk vinden. Bij profiel 2 geldt dit ook voor gemak en afhankelijkheid van vaste reistijden. De auto lijkt dus een vervoermiddel te zijn waaraan de eigenschap gemak sterk wordt toegeschreven, zeker door degenen die er vaak gebruik van maken. Gemak is dus belangrijk bij het aanbieden van andere modaliteitsvormen, met name bij de reizigersprofielen 1 en 2.

Voor het eerste profiel geldt daarnaast dat er een significante relatie is gevonden tussen het al dan niet belangrijk vinden van gemak en het gebruik van de bus: mensen uit dit profiel die gemak *niet* belangrijk vinden, hebben de bus relatief vaker gebruikt dan mensen die gemak *wel* belangrijk vinden. Voor beide groepen geldt overigens dat het grootste deel de bus niet heeft gebruikt (gemak belangrijk: 76% niet, 24% bus wel gebruikt, gemak niet belangrijk: 70% niet, 30% bus wel gebruikt). Deze verdeling is logisch gezien de autogerichtheid van mensen uit het eerste profiel.

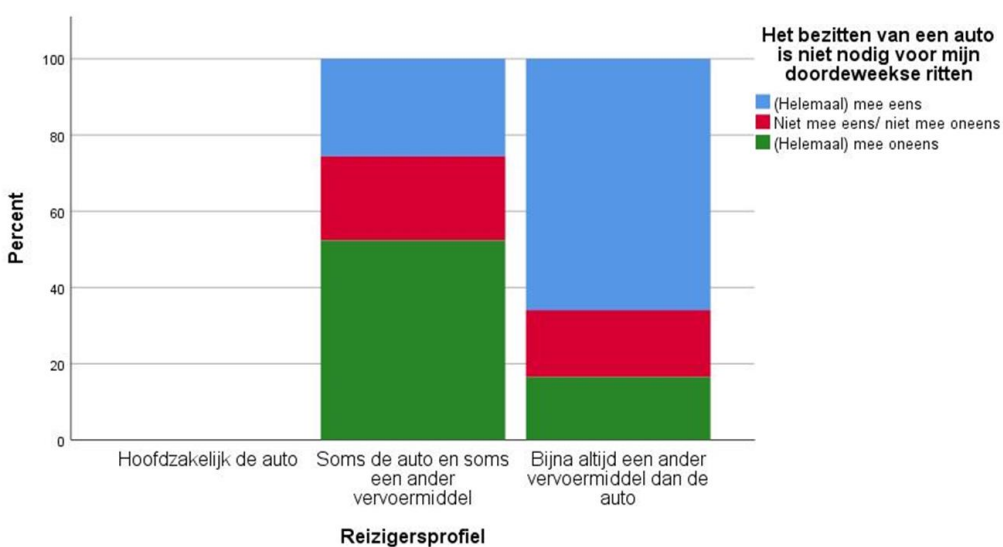
Reiskosten worden relatief minder belangrijk gevonden dan gemak bij de vervoerskeuze (zie onderstaande grafiek). Opvallend is dat de verschillende reizigersprofielen redelijk met elkaar in overeenstemming zijn over de mate waarin ze reiskosten belangrijk vinden. Mensen in het tweede profiel vinden reiskosten iets belangrijker dan mensen uit de andere profielen.



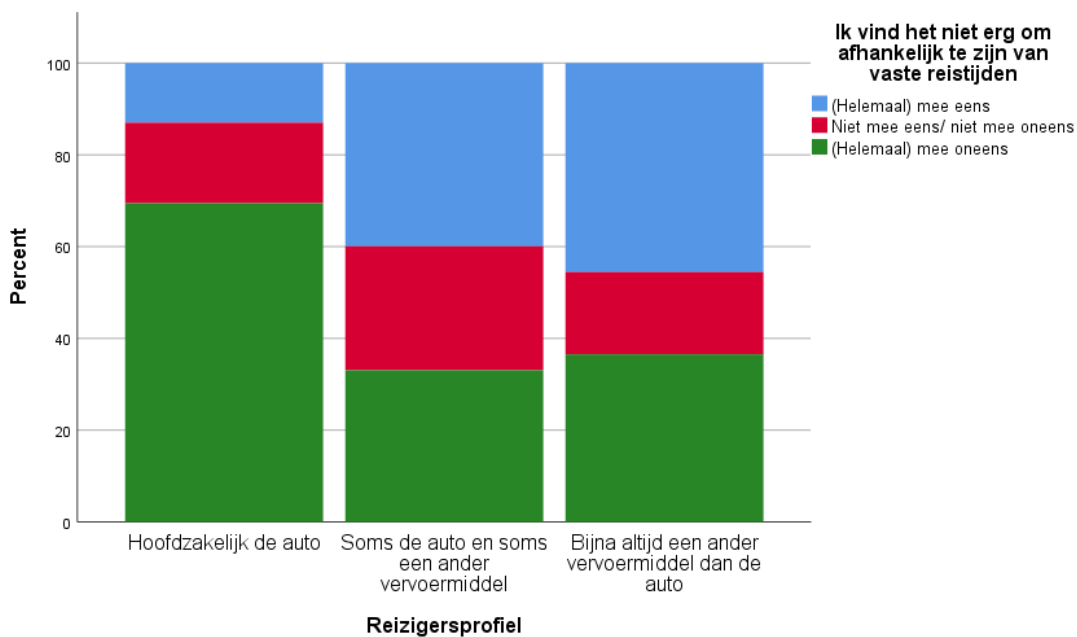
Grafiek 11: Mate waarin reiskosten een rol spelen bij vervoerkeuze per reizigersprofiel.

Als het gaat om de noodzaak om een auto te bezitten voor doordeweekse ritten, blijkt (zoals verwacht) dat het grootste deel van de mensen uit het derde profiel dit niet nodig vindt, bij het tweede profiel is deze uitkomst tegenovergesteld (zie onderstaande grafiek). Bij het eerste profiel is deze vraag niet gesteld.

Bij de mensen die het bezitten van een auto niet nodig vinden, zou het aanbieden van een deelauto mogelijk interessant kunnen zijn. Voorwaarde hierbij is dat men positieve emoties en associaties richting de deelauto ervaart.



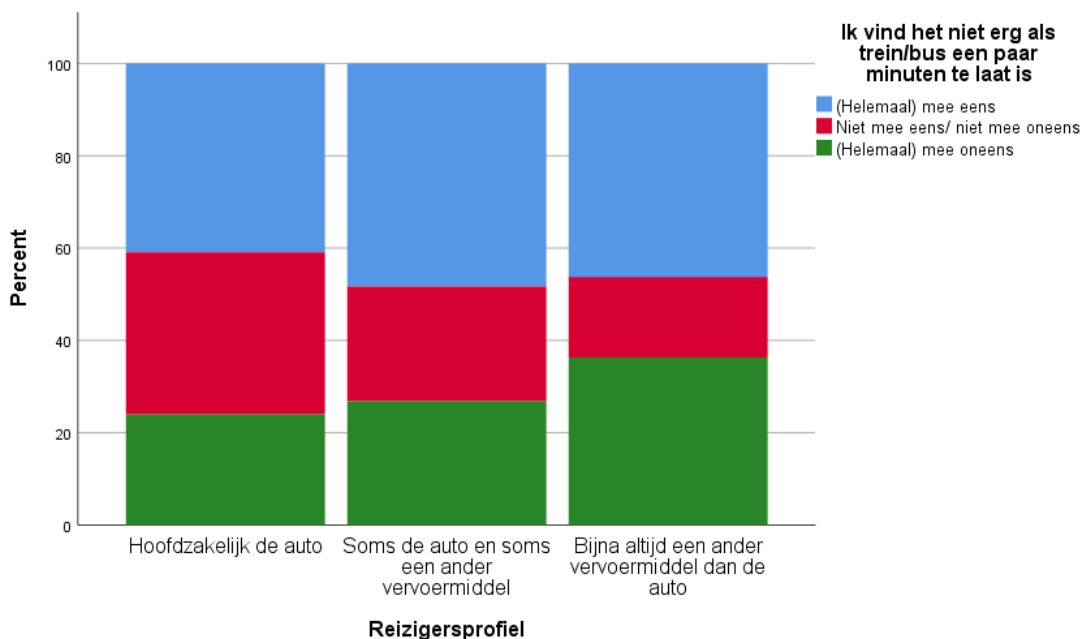
Grafiek 12: Mate waarin men het bezitten van een auto nodig vindt voor dagelijkse ritten per reizigersprofiel.



Grafiek 13: Mate waarin men het vervelend vindt om afhankelijke te zijn van vaste reistijden per reizigersprofiel.

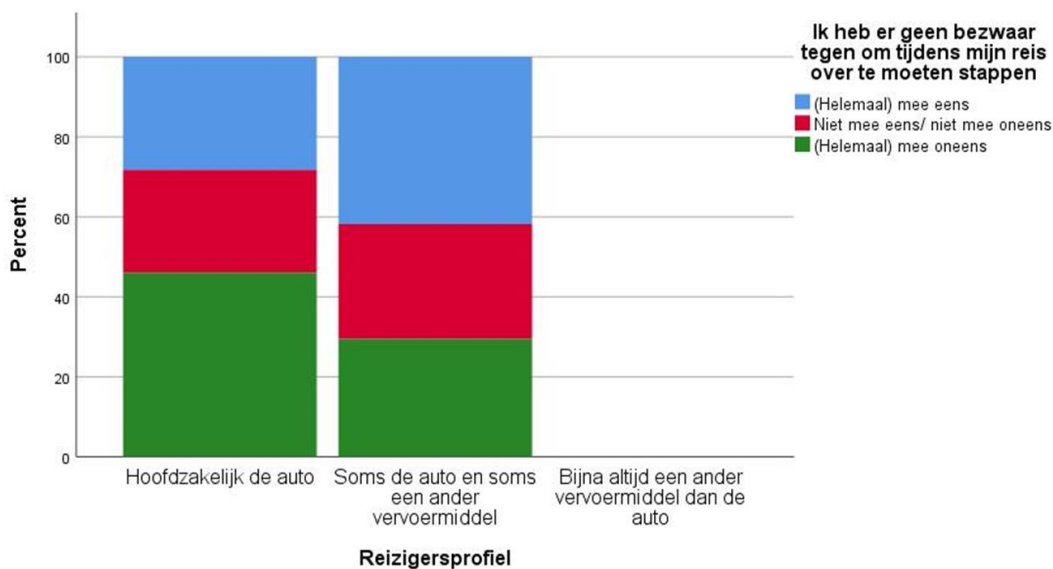
Mensen uit het tweede en derde profiel vinden het een stuk minder bezwaarlijk om afhankelijk te zijn van vaste reistijden zoals een dienstregeling van een bus of trein. Voor wat betreft het openbaar vervoer lijken bij deze profielen dus grootste aangrijpingspunten dus te liggen bij het tweede en derde profiel.

Voor het eerste en tweede profiel geldt overigens, dat mensen die gemak belangrijk vinden, vaste reistijden vervelender vinden dan mensen die gemak niet belangrijk vinden.



Grafiek 14: Mate waarin men het vervelend vindt als de trein/bus iets te laat is per reizigersprofiel.

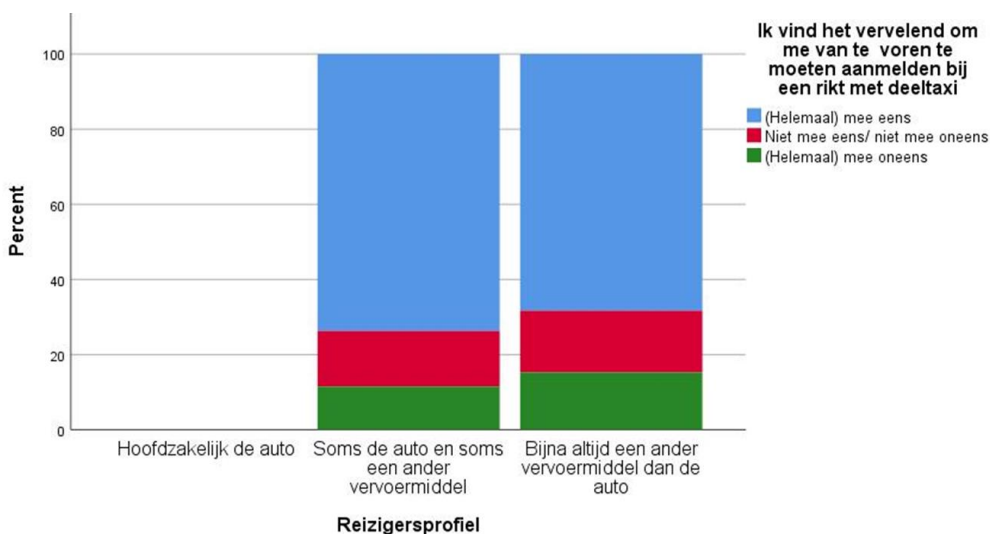
Uit bovenstaande grafiek blijkt dat als het gaat om vertraging in het openbaar vervoer, de mate waarin men dit vervelend vindt niet enorm uiteen loopt tussen de verschillende reizigersprofielen. Bij profiel 3 vindt men vertraging het meest vervelend.



Grafiek 15: Mate waarin men het vervelend om tijdens te reis te moeten overstappen per reizigersprofiel.

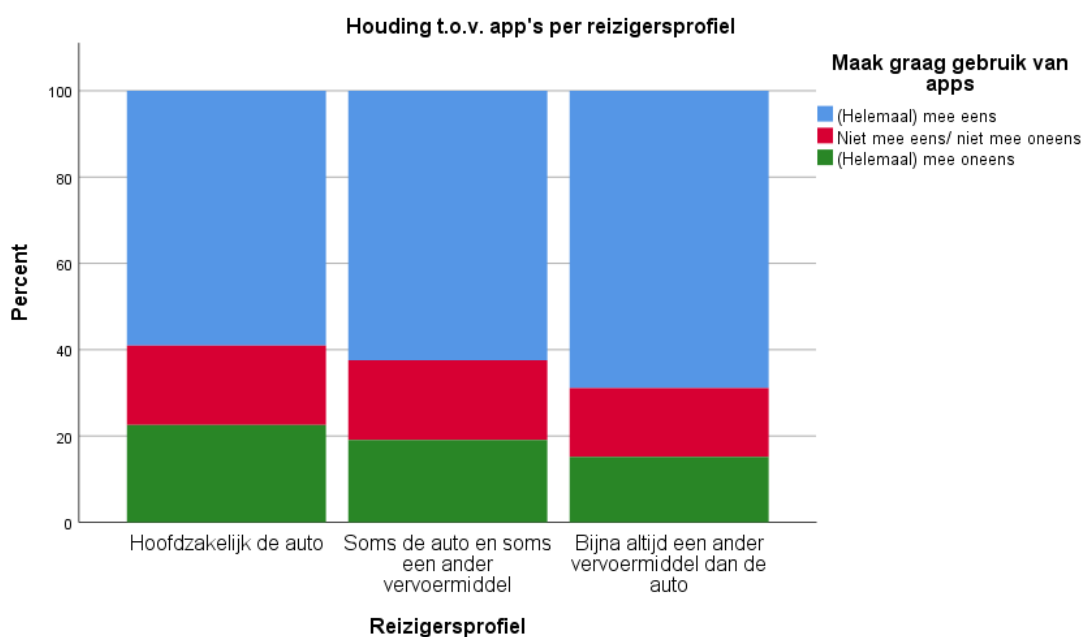
Als het gaat om overstappen, blijkt uit bovenstaande grafiek dat mensen uit het eerste profiel hier meer moeite hebben dan mensen uit het tweede profiel. Bij mensen in het derde profiel is niet gevraagd naar hun mening over overstappen. Er is overigens geen significante relatie gevonden tussen de aspecten gemak en overstappen: mensen die gemak belangrijk vinden, vinden overstappen dus niet vervelender dan mensen die gemak niet belangrijk vinden.

Reizigers uit het tweede profiel geven verder aan dat ze het prettig vinden om niet op het verkeer te hoeven letten bij het reizen met openbaar vervoer: 59% vindt dit fijn, 16% niet. Bij de andere profielen is hier niet naar gevraagd.



Grafiek 16: Mate waarin men het vervelend vindt om zich vooraf te moeten aanmelden voor de deeltaxi per profiel.

Het vooraf moeten aanmelden voor een rit met de deeltaxi wordt door de grootste groep mensen uit zowel het tweede als derde profiel als vervelend ervaren. Bij het eerste profiel is hier niet naar gevraagd. Voor profiel 2 is daarnaast sprake van een significante relatie tussen gemak en het vooraf moeten aanmelden voor een deeltaxi: mensen die gemak belangrijk vinden, vinden het vervelender om zich vooraf te moeten aanmelden hiervoor.



Grafiek 17: Mate waarin men graag gebruik maakt van apps om de reis te plannen per reizigersprofiel.

Tot slot blijkt bij alle reizigersprofielen dat het grootste deel positief staat tegenover het gebruik van apps zoals 9292 en Google Maps om de reis te plannen. Naarmate men minder autogericht is en naast de auto ook meer gebruik maakt van het openbaar vervoer, neemt dit toe. Deze bevindingen zijn bemoedigend voor MaaS-toepassingen, omdat mensen blijkbaar open staan voor het gebruik van dergelijke tools. Voor het daadwerkelijk downloaden en gebruiken van MaaS-toepassingen is verdere stimulatie nodig. Als je het hebt over het downloaden ben je al een paar stappen verder. Gemak, reistijd en vrijheid lijken hierbij essentieel.

Over de reizigersprofielen heen gebruiken vooral mensen in de leeftijd van 18 t/m 44 jaar graag reisapps, evenals inwoners van (sterk) stedelijk gebied met een relatief hoog opleidingsniveau. Dit zijn over het algemeen ook de mensen die het meest positief staan tegenover het openbaar vervoer. Belangrijkste verschil is dat de ouderen ondervertegenwoordigd zijn als het gaat om het gebruik van apps. Dit gaat sterker spelen vanaf 60 jaar en voor ouderen vanaf 70 jaar geldt dit nog meer.

3.4.4

Social proof

Met social proof wordt het reisgedrag van mensen uit de sociale omgeving van een persoon bedoeld. Over het algemeen geldt dat het gedrag van mensen voor een belangrijk deel wordt beïnvloed door het gedrag van de mensen om hen heen. Met andere woorden: het gedrag van de respondenten zou voor een belangrijk deel overeen moeten komen met het gedrag van mensen uit hun omgeving. Onderstaande tabel bevestigt deze veronderstelling.

Profiel 1		Profiel 2		Profiel 3	
De meeste mensen uit mijn omgeving gebruiken net als ik vooral de auto		De meeste mensen uit mijn omgeving gebruiken net als ik verschillende typen vervoermiddelen		De meeste mensen uit mijn omgeving bezitten geen auto	
Eens	Oneens	Eens	Oneens	Eens	Oneens
83%	5%	44%	22%	11%	79%

Tabel 16: Mate waarin 'social proof' een rol speelt in reisgedrag.

Voor de mensen uit het eerste profiel geldt dat ze waarschijnlijk weinig sociale druk ervaren om hun gedrag te veranderen. Waarschijnlijk voelen zij zich zelfs gesteund door hun omgeving. Mensen uit het tweede profiel zullen wellicht minder steun uit hun omgeving ervaren: een kleiner deel vertoont hetzelfde gedrag dan in het eerste profiel. De uitkomst bij het derde profiel lijkt op het eerste oog misschien vreemd gezien de sterke voorkeur om een ander vervoermiddel dan de auto te gebruiken, maar is dat niet. Binnen dit profiel bleek namelijk eerder dat bijna driekwart van de huishoudens één of meer auto's bezit. Ook bleek dat zo'n 78% van deze groep een rijbewijs heeft. Het is op basis van de gebruikte stelling bij het derde profiel niet mogelijk om te achterhalen of de mensen uit hun omgeving de auto net als zij zo min mogelijk gebruiken.

3.4.5

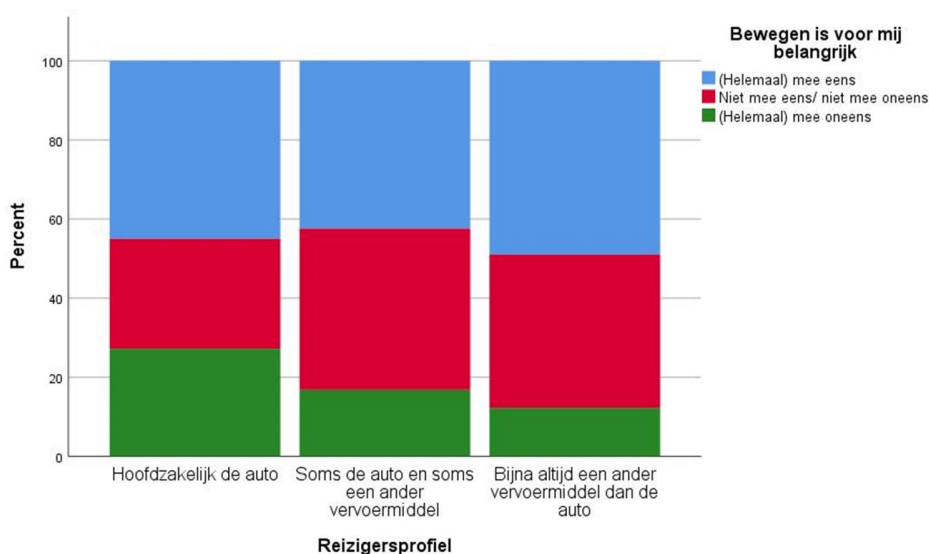
Intrinsieke motivatie

Met intrinsieke motivatie wordt de wil van een persoon bedoeld om bepaald gedrag te vertonen. In het onderzoek zijn bij elk reizigersprofiel drie intrinsieke motieven onderzocht:

1. Lichaamsbeweging: al dan niet belangrijk vinden om tijdens de reis te bewegen.
2. Milieu: al dan niet belangrijk vinden om het milieu zo min mogelijk te belasten met het reisgedrag.
3. Reistijdbesteding: de manier waarop men invulling wil geven aan zijn/haar reistijd.

Hieronder worden per motief de belangrijkste bevindingen beschreven.

Lichaamsbeweging



Grafiek 18: Mate waarin men bewegen tijdens de reis belangrijk vindt per reizigersprofiel.

Voor alle profielen geldt dat het grootste deel van de respondenten lichaamsbeweging tijdens het reizen belangrijk vindt. Zoals verwacht geldt: hoe autogerichter het profiel, hoe groter de groep die bewegen niet belangrijk vindt.

Bij alle profielen is ook sprake van een significante relatie tussen het belang dat men aan lichaamsbeweging hecht en de mate waarin zij de auto gebruiken. Zo geldt voor het eerste profiel dat mensen die het jammer vinden dat ze tijdens het autorijden weinig lichaamsbeweging krijgen (en dus graag meer zouden willen bewegen):

- ze 1,6 keer zo vaak bewust voor een ander vervoermiddel dan de auto kiezen (dus niet alleen uit noodzaak);
- ze 2,1 keer zo vaak in het weekend/recreatief minder voor de auto kiezen en meer voor de fiets dan bij doordeweekse ritten;
- ze 2 keer zo vaak wél redenen ervaren om anders dan met de auto te reizen;
- ze 1,4 keer zo vaak fietsen aangenaam vinden;
- ze het afgelopen jaar 1,1 keer zo vaak van een fiets gebruik hebben gemaakt.

Hierbij zijn vrouwen, huishoudens met kinderen en mensen met een baan oververtegenwoordigd. Er is geen duidelijke relatie met waar mensen wonen (gemeente, stedelijkheid).

Voor het tweede profiel geldt dat mensen die het prettig vinden om tijdens de reis te bewegen:

- ze 1,4 keer zo vaak bewust kiezen voor een ander vervoermiddel dan de auto (dus niet alleen uit noodzaak);
- ze fietsen 1,1 keer zo vaak aangenaam vinden;
- het afgelopen jaar 1,9 keer zo vaak van een elektrische fiets gebruik hebben gemaakt.

Het gaat hier vooral om 1 en 2-persoonshuishoudens vanaf 35 jaar met een oververtegenwoordiging aan 65+-ers.

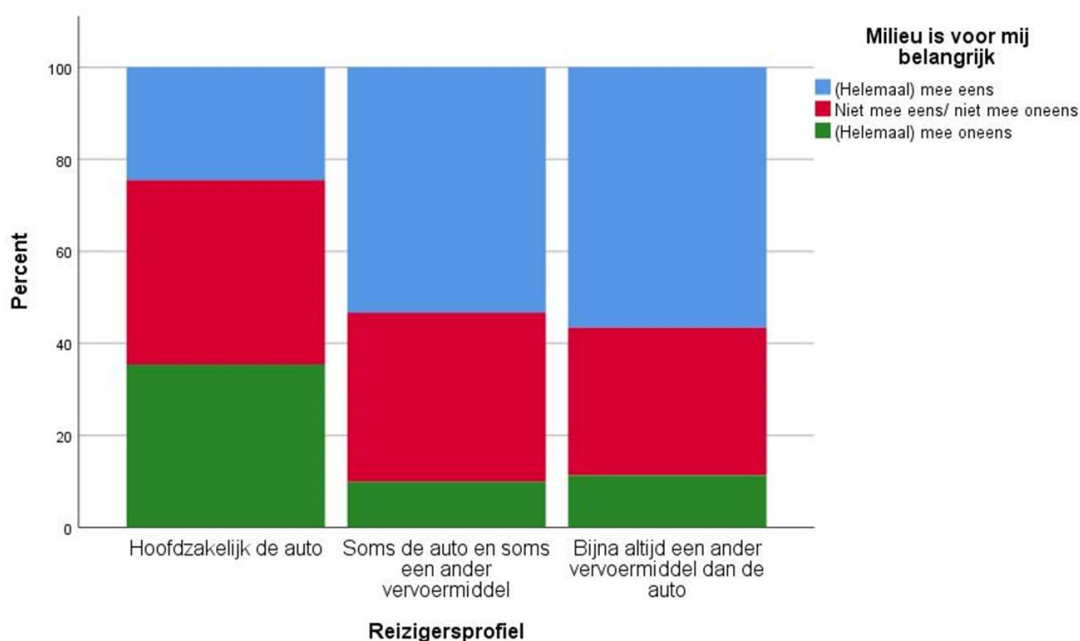
Voor het derde profiel geldt dat mensen die het prettig vinden om tijdens de reis te bewegen:

- ze 1,1 keer zo vaak bewust kiezen voor een ander vervoermiddel dan de auto (dus niet alleen uit noodzaak);
- ze 1,2 keer zo vaak aangeven dat ze zich niet met een auto zouden verplaatsen als ze dat wel zouden kunnen;
- ze fietsen 1,1 keer zo vaak aangenaam vinden.

Hierbij valt op dat jongeren sterk ondervertegenwoordigd zijn in deze groep. Voor hen is bewegen tijdens het reizen kennelijk veel minder een item.

Het belang dat alle reizigersprofielen aan lichaamsbeweging hechten, bevestigt de eerder genoemde kansrijkheid van met name de fiets als alternatief voor (een deel van) de autoverplaatsing.

Milieu



Grafiek 19: Mate waarin men het milieu belangrijk vindt per reizigersprofiel.

Uit het onderzoek komt het milieu met name bij het tweede en derde profiel naar voren als intrinsieke motivatie naar voren. In beide profielen geeft het grootste deel aan dat ze het belangrijk vinden om het milieu zo min mogelijk te belasten. Bij het eerste profiel vindt juist een grotere groep het *niet* bezwaarlijk dat ze met hun auto het milieu belasten. Desondanks komt ook bij dit profiel een significante relatie naar voren als het gaat om de mate waarin men het milieu belangrijk vindt en de mate waarin zij de auto gebruiken. Zo geldt voor het eerste profiel dat mensen die het bezwaarlijk vinden dat ze met hun autoritten het milieu belasten:

- ze 1,8 keer zo vaak bewust kiezen voor een ander vervoermiddel dan de auto (dus niet alleen uit noodzaak);
- ze 2,1 keer zo vaak in het weekend/recreatief minder voor de auto kiezen en meer voor de fiets dan bij doordeweekse ritten;
- ze 2,3 keer zo vaak wél redenen ervaren om anders dan met de auto te reizen;
- ze 1,3 keer zo vaak fietsen aangenaam vinden;
- zij het afgelopen jaar 1,3 keer zo vaak van de trein en 1,5 keer zo vaak bus gebruik hebben gemaakt;
- zij het afgelopen jaar 1,04 minder zo vaak van de deeltaxi gebruik hebben gemaakt.

In deze groep zijn vrouwen en hoger opgeleiden oververtegenwoordigd. Er is geen duidelijke relatie met waar mensen wonen (gemeente, stedelijkheid). Dit geeft aanleiding om binnen reizigersprofiel 1 juist extra aandacht te geven aan deze groep als het gaat om het stimuleren van meer multimodaal gedrag.

Voor het tweede profiel geldt dat mensen die het belangrijk vinden om het milieu zo weinig mogelijk te belasten:

- ze 1,6 keer zo vaak bewust kiezen voor een ander vervoermiddel dan de auto (dus niet alleen uit noodzaak);
- ze 1,5 keer zo vaak vinden dat autogebruik in het algemeen moet afnemen;
- ze 1,5 zo vaak fietsen aangenaam vinden.

Met name 65+-ers zijn oververtegenwoordigd in deze groep.

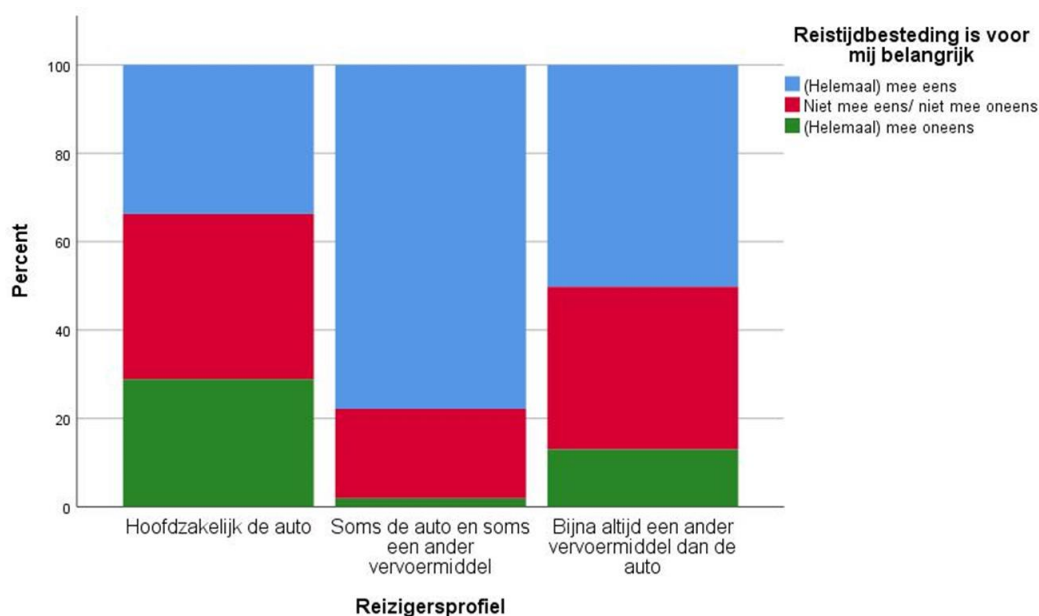
Voor het derde profiel geldt dat mensen die het belangrijk vinden om het milieu zo weinig mogelijk te belasten:

- ze 1,4 keer zo vaak bewust voor een ander vervoermiddel dan de auto kiezen (dus niet alleen uit noodzaak);
- ze 1,7 keer zo vaak aangeven dat ze zich niet met een auto zouden verplaatsen als ze dat wel zouden kunnen;
- ze 4,4 keer zo vaak vinden dat ze (teveel) overlast veroorzaken met autorijden;
- zij het afgelopen jaar 1,003 zo vaak van de trein gebruik hebben gemaakt.

Net als bij het belang dat men aan lichaamsbeweging hecht, zijn ook hier zijn de jongeren (tot 35 jaar) ondervertegenwoordigd.

De grootste aangrijpingspunten voor het gebruik van het milieu als argument voor ander reisgedrag liggen bij het tweede en derde reizigersprofiel. In het tweede en derde profiel speelt het belang van een gezonde aarde. Het gaat om een collectief besef, waarbij dit besef overigens bij reizigersprofiel 3 minder lijkt te leven bij jongeren tussen 18 en 24 jaar. Bij het eerste profiel speelt het milieubelang minder, maar nog steeds wel bij 25% van de groep. Hier geldt dat mensen tussen 18-34 jaar zich hier minder zorgen om lijken te maken.

Reistijdbesteding



Grafiek 20: Mate waarin men reistijdbesteding belangrijk vindt per reizigersprofiel.

In alle profielen geeft het grootste deel van de respondenten aan dat ze reistijdbesteding belangrijk vinden. Bij het eerste profiel gaat het hierbij echter maar om een kleine meerderheid. Bij het tweede profiel komt reistijdbesteding het sterkst naar voren als intrinsiek motief.

Voor het eerste en derde profiel is een significante relatie gevonden tussen het belang dat men aan reistijdbesteding hecht en de mate waarin men de auto gebruikt. Voor het eerste reizigersprofiel geldt dat mensen die hun reistijd graag anders zouden willen besteden:

- ze 1,4 keer zo vaak bewust kiezen voor een ander vervoermiddel dan de auto (dus niet alleen uit noodzaak);
- ze 1,7 keer zo vaak wél redenen ervaren om anders dan met de auto te reizen;
- ze 1,8 keer zo vaak reizen met het openbaar vervoer aangenaam vinden;
- ze het afgelopen jaar 1,7 keer zo vaak van de trein gebruik hebben gemaakt.

Hierbij zijn hoger opgeleiden, werkenden en mensen tussen 25 en 54 jaar oververtegenwoordigd. 65+-ers zijn juist sterk ondervertegenwoordigd.

Voor het derde profiel geldt dat mensen die het belangrijk vinden om hun reistijd nuttig te besteden:

- ze reizen met het openbaar vervoer 1,3 keer zo aangenaam vinden;
- het afgelopen jaar 1,4 keer zo vaak van trein en 1,5 keer zo vaak van de bus gebruik hebben gemaakt.

Ook hier zijn 65+-ers ondervertegenwoordigd.

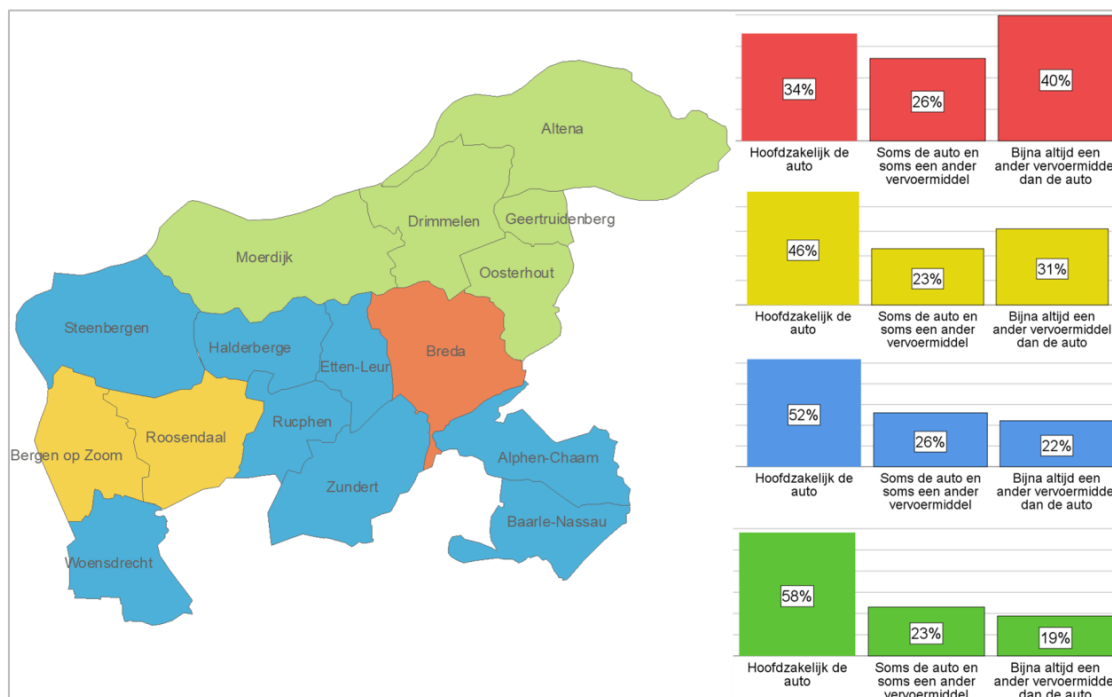
4. Conclusies en aanbevelingen

Samenvatting van belangrijkste conclusies en aanbevelingen

Het doel van dit kwantitatieve onderzoek was om de houding en behoeften van inwoners in West-Brabant aangaande gedeelde mobiliteit in beeld te brengen en op basis daarvan kansrijke (combinaties van) mobiliteitsdiensten te identificeren. Op basis van de geografische spreiding van de drie onderscheiden reizigersprofielen (autogerichte mobilisten, flexibele mobilisten en automijders) wilden we daarbij de conclusies differentiëren naar de verschillende (van tevoren gedefinieerde) subgebieden in de regio.

Na de analyse van de subgebieden (zie paragraaf 3.1) hebben we er echter voor gekozen om vooral te focussen op de aangrijpingspunten per reizigersprofiel, zonder teveel in te gaan op de verschillen per subgebied. De subgebieden lijken hiervoor (gemiddeld) teveel op elkaar.

De verdeling van de reizigersprofielen over West-Brabant is als volgt:

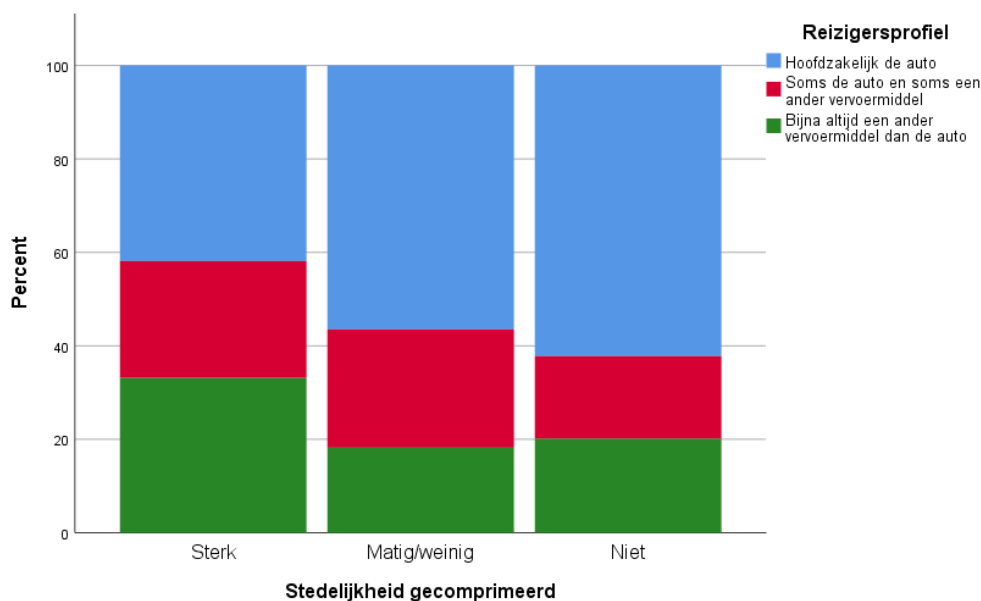


Afbeelding 2: Verdeling reizigersprofielen in subgebieden.

4.1 PROFIEL 1: AUTOGERICHTE MOBILISTEN

4.1.1 Wie zijn het?

Dit type mobilist is oververtegenwoordigd in alle stedelijkheidsklassen in West-Brabant, maar is relatief gezien vooral te vinden in meer landelijke gemeenten dan in de (sterk) stedelijke gemeenten.



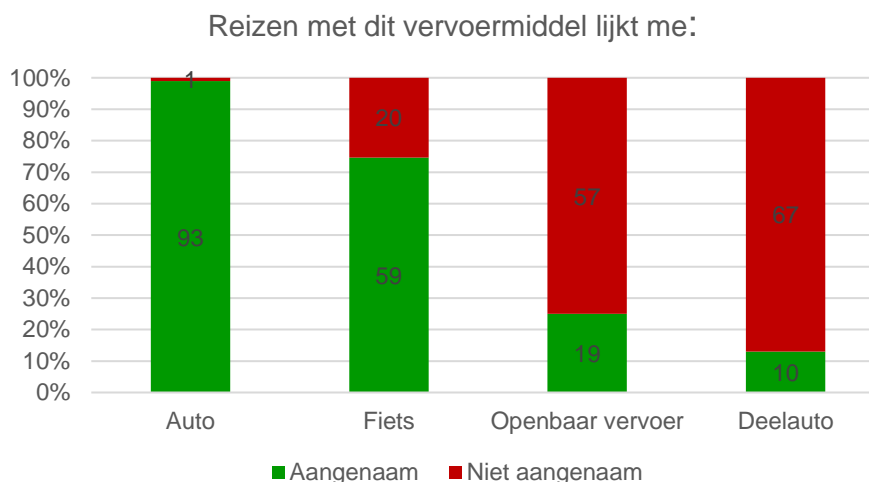
Grafiek 21: Verdeling reizigersprofielen per stedelijkheidsgraad.

Het gaat hierbij met name om huishoudens waarin men samenwoont met een partner of met een partner en kind(eren). Daarnaast zijn de autogerichte mobilisten vooral in loondienst en hebben zij over het algemeen een relatief hoger inkomen dan mensen die tot de andere reisprofielen behoren. Het grootste deel heeft een 1-2x modaal bruto jaarinkomen.

Als het gaat om vervoermiddelen, hebben mensen uit dit profiel een sterke voorkeur voor de auto, zowel voor doordeweekse ritten als verplaatsingen in het weekend/recreatief. Desondanks heeft een grote groep ook ervaring met het openbaar vervoer (bus en trein) en de fiets. Dit laatste vervoermiddel is overigens het vervoermiddel dat het meest door deze groep wordt gebruikt als ze de auto niet gebruiken. Opvallend is dat het openbaar vervoer in dit profiel vaker wordt gebruikt als alternatief voor de auto dan in de andere profielen (33% versus 21% in profiel 2 en 28% in profiel 3). Mogelijk overbruggen zij vaker langere afstanden waarvoor de fiets minder geschikt is of er ontbreekt een goed fietsnetwerk.

4.1.2

Psychologische aangrijpingspunten

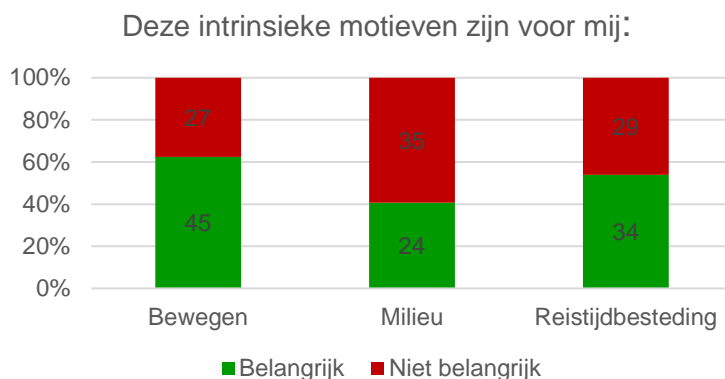


Grafiek 22: Percentuele verdeling waarin men reizen met verschillende vervoermiddelen aangenaam vindt/likt.

Voor mensen uit het eerste profiel geldt dat zij over het algemeen geen reden ervaren om hun reisgedrag te veranderen. Ze hebben een positieve houding richting de auto en fiets en negatieve houding richting het openbaar vervoer en de deelauto. Als het gaat om de auto hecht men veel waarde aan de vrijheid die de auto hen geeft: 97% vindt dit belangrijk, 1% niet. Men staat overwegend negatief tegenover carpoolen (61% negatief, 17% positief), mogelijk als gevolg van de vrijheidsbeperking die dit met zich meebrengt. Met de deelauto hebben maar heel weinig mensen ervaring, iets wat hun houding mogelijk negatief beïnvloedt (onbekend maakt onbemind).

De fiets biedt overal in West-Brabant sterke aangrijpingspunten (stedelijkheid speelt geen rol in de mening hierover). De positieve houding over de fiets past binnen het beeld van wat deze mensen vooral intrinsiek belangrijk vinden: lichaamsbeweging. Met name vrouwen, huishoudens met kinderen en mensen met een baan vinden bewegen belangrijk. Er is geen (duidelijke) relatie tussen de mate waarin men bewegen belangrijk vindt en de woonlocatie (gemeente en stedelijkheid).

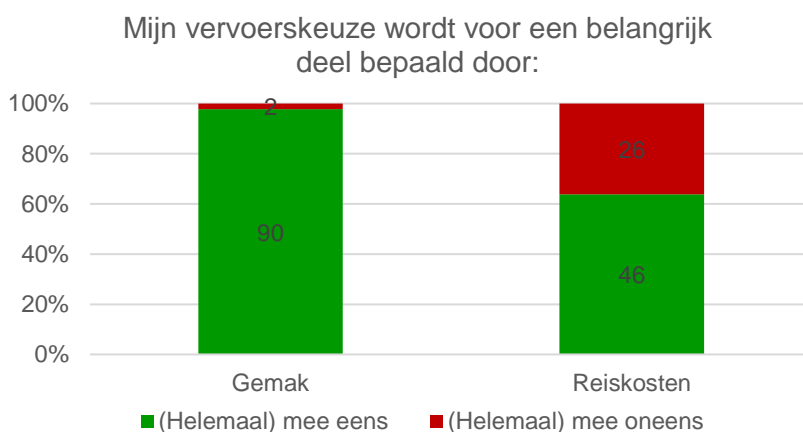
Het milieu en anders willen besteden van hun reistijd is voor deze groep niet echt een interne trigger om minder met de auto te reizen. Als het gaat om het milieu, dan vinden vooral vrouwen en hoger opgeleiden dit wel belangrijk. Reistijdbesteding wordt vooral belangrijk gevonden door hoger opgeleiden, werkenden en mensen tussen 25 en 54 jaar dit. Voor 65-plussers geldt dit juist minder. Er is geen (duidelijke) relatie tussen de mate waarin men milieu en reistijdbesteding belangrijk vindt en de woonlocatie (gemeente en stedelijkheid).



Grafiek 23: Percentuele verdeling waarin men verschillende intrinsieke motieven belangrijk vindt.

Over het openbaar vervoer is men overwegend negatief (zie grafiek 22). Het belangrijkste bezwaar hiervoor is het afhankelijk zijn van vaste reistijden. Ook willen ze liever niet overstappen. Het openbaar vervoer komt voor hen niet tegemoet aan de vrijheid en het gemak die de auto wel te bieden heeft. Een kleine vertraging van bus of trein door deze groep niet heel erg gevonden.

Als het gaat om de keuze voor een vervoermiddel, is gemak voor mensen uit dit profiel erg belangrijk. De auto komt voor dit profiel tegemoet aan hun wens voor gemak. Het verklaart bij deze groep het niet afhankelijk willen zijn van vaste reistijden (significante relatie). Mensen uit profiel 1 die gemak *niet* belangrijk vinden, hebben daarnaast de bus relatief vaker gebruikt dan mensen die gemak wel belangrijk vinden. Gemak is dus een belangrijk aangrijpingspunt bij het aanbieden van andere modaliteitsvormen.



Grafiek 24: Percentuele verdeling waarin vervoerskeuze wordt bepaald door gemak en reiskosten.

Naast gemak spelen reiskosten een rol in de vervoerskeuze van dit profiel. Deze zijn wel een stuk minder bepalend voor hun vervoerskeuze dan gemak.

Verder staan mensen uit dit profiel positief tegenover reisapps zoals 9292 en Google Maps. De grootste aangrijpingspunten voor het gebruik van reisapps (en eventueel ook voor MaaS-toepassingen) liggen bij mensen in de leeftijd van 18 t/m 44 jaar en inwoners van (sterk) stedelijk gebied met een relatief hoog opleidingsniveau.

Ook blijkt dat mensen uit dit profiel voornamelijk omgaan met mensen met gelijke mobiliteitspatronen. Ze worden dus in hun omgeving bevestigd in hun gedrag.

4.1.3

Aanbevelingen

Mobiliteitsdiensten

Focus in dit profiel op de fiets bij het aanbieden van mobiliteitsdiensten. Mensen uit dit profiel hebben de gewenste (positieve) houding richting het fietsen en de fiets maakt al onderdeel uit van hun 'mobiliteitsportefeuille' (ze maken er al gebruik van). De intrinsieke motivatie om meer te willen bewegen tijdens verplaatsingen kan hierbij (in alle typen gemeenten qua stedelijkheid) worden gebruikt in de communicatie richting de doelgroep. Doordat stedelijkheid niet of nauwelijks een rol speelt in de waardering van de fiets, biedt het stimuleren van de fiets eigenlijk overal in West-Brabant kansen. Belangrijke voorwaarde hierbij is uiteraard dat de fietsvoorzieningen op orde zijn.

Focus in beperkte mate op het faciliteren van hubs. Voor mensen die overstappen tijdens de reis niet vervelend vinden (28%), kan de combinatie eigen auto-(deel)fiets interessant zijn. Men kan dan de eigen auto gebruiken op het traject waar dit het gemakkelijkst en snelst is en kan tegelijkertijd invulling geven aan de intrinsieke motivatie om te willen bewegen. Er moet dan wel een goede reden zijn om op de hub over te stappen waarbij de ketenverplaatsing qua gemak en vrijheid (beide belangrijke kernwaarden voor dit profiel) het doorrijden met de auto naar de eindbestemming overtreft of op z'n minst benadert. Denk bijvoorbeeld aan garantie van parkeergelegenheid en aanwezigheid van een deelfiets. Werkgevers en gemeenten zouden daarnaast met parkeermaatregelen een 'sense of urgency' kunnen creëren als er goede alternatieve voorzieningen aanwezig zijn. Focus verder *niet* op het openbaar vervoer aangezien dit niet tegemoet komt aan de behoefte aan vrijheid en gemak (die zij bij de auto wel ervaren).

Probeer daarnaast de kansen voor de deelauto nader te bepalen. Ervaring opdoen met deze mobiliteitsdienst is daarbij essentieel. Trek lessen uit de ervaring van reizigers die tot het derde reizigersprofiel behoren. Zij zijn het minst negatief over de deelauto en zijn daarom de meest voor de hand liggende groep om als eerste groep positieve ervaringen met de deelauto op te laten doen.

Reisapps

Gebruik reisapps bij het aanbieden van mobiliteitsdiensten. Over het algemeen koppelt men het gebruik van apps nog niet flexibel reisgedrag. Er is dus meer nodig dan een app om deze groep richting een mobiliteitstransitie te bewegen. Informatie over reistijd, reiskosten, geleverde fysieke inspanning (zoals verbrandde calorieën) en beschikbaarheid van mobiliteitsdiensten kan het gebruik van alternatieve mobiliteitsvormen dan de auto mogelijk aantrekkelijker maken.

Communicatie

Naast het inspelen op lichaamsbeweging bij het stimuleren van de fiets, raden we in het algemeen aan om bij de communicatie richting dit reizigersprofiel in te spelen op de volgende (psychologische) factoren:

- Vrijheid en onafhankelijkheid.
- Gemak.

4.2 PROFIEL 2: FLEXIBELE MOBILISTEN

4.2.1 Wie zijn het?

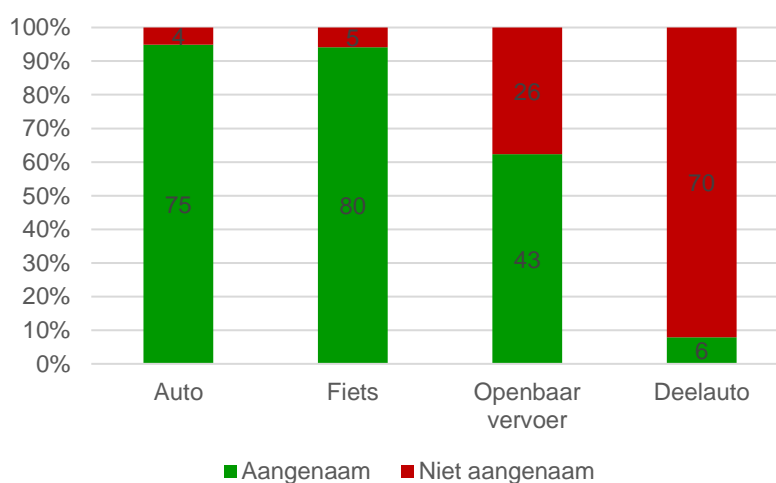
Het tweede profiel is relatief gezien even veel te vinden in sterk stedelijke en matig/weinig stedelijke gemeenten. Velen van hen wonen samen met een partner en zijn werkzaam in loondienst. Het grootste deel heeft een 1-2x modaal bruto jaarinkomen. Van de drie profielen heeft dit reizigersprofiel het grootste aandeel gepensioneerden/VUT'ers.

Dit reizigersprofiel is niet echt auto-minded. Zo zegt 59% bij doordeweekse ritten vaak niet voor de auto te kiezen ondanks dat ze wel over een auto beschikken. Slechts 17% doet dat wel. Een groot deel heeft ervaring met de fiets (68%) en het openbaar vervoer (45% bus en 47% trein). De fiets is daarnaast het vervoermiddel dat het meest door deze groep wordt gebruikt als ze de auto niet gebruiken. De elektrische fiets wordt daarnaast ook door een relatief grote groep gebruikt, zelfs iets meer dan door een vorm van openbaar vervoer (22% versus 21% die een vorm van openbaar vervoer gebruikt)

4.2.2 Psychologische aangrijpingspunten

Duurzaamheid is voor mensen in dit profiel een 'sense of urgency'. Zo geeft 76% aan dat de wereld vraagt om minder autogebruik. Het biedt aangrijpingspunten voor het stimuleren van andere vervoermiddelen dan de auto².

Reizen met dit vervoermiddel lijkt me:



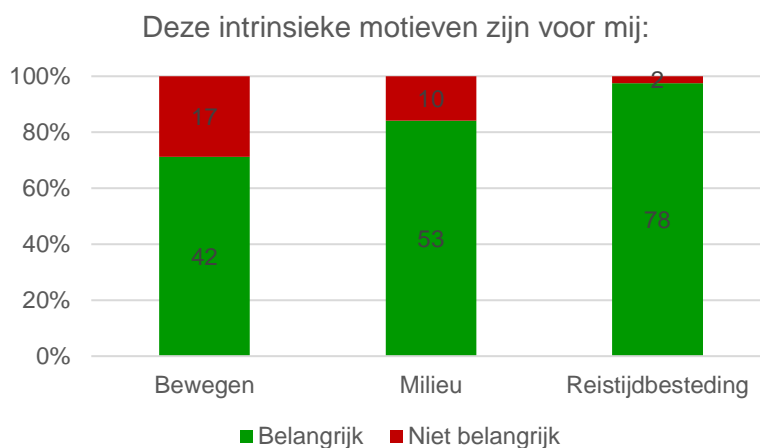
Grafiek 25: Percentuele verdeling waarin men reizen met verschillende vervoermiddelen aangenaam vindt/lijkt.

Ze hebben een positieve houding richting de auto, fiets en het openbaar vervoer en negatieve houding richting de deelauto. Met de deelauto hebben maar heel weinig mensen ervaring, iets wat hun houding mogelijk negatief beïnvloedt (onbekend maakt onbemind).

De fiets biedt voor dit profiel overall in West-Brabant sterke aangrijpingspunten (stedelijkheid speelt geen rol in de mening hierover). In dit profiel is het aandeel dat de fiets aangenaam vindt zelfs groter dan het aandeel dat de auto aangenaam vindt. Dit sluit aan bij hun intrinsiek motivaties: lichaamsbeweging en milieu. Ook reistijdbesteding (zelf invulling aan reistijd geven) wordt door deze groep belangrijk

² Het is mogelijk dat men ook andere 'senses of urgency' ervaren om minder met de auto te reizen. Dit is niet onderzocht.

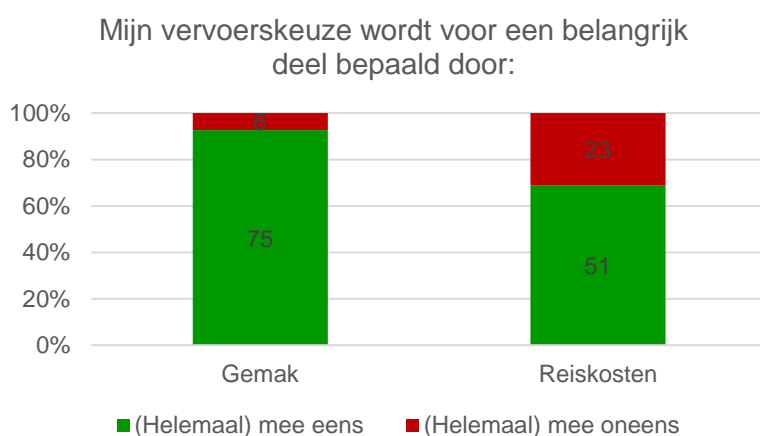
gevonden. Dit komt overeen met de overwegend positieve houding die zij richting het openbaar vervoer hebben. Mensen die alleen wonen zijn overigens binnen dit profiel het meest positief over het openbaar vervoer. Stedelijkheid speelt geen significante rol in de houding ten opzichte van het openbaar vervoer.



Grafiek 26: Percentuele verdeling waarin men verschillende intrinsieke motieven belangrijk vindt.

In dit profiel vinden vooral 1 en 2-persoonshuishoudens vanaf 35 jaar bewegen belangrijk en het milieu vooral door 65-plussers en reistijdbesteding. Voor reistijdbesteding komt er geen duidelijke groep naar voren. Er is geen (duidelijke) relatie tussen de mate waarin men bewegen, milieu en reistijdbesteding belangrijk vindt en de woonlocatie (gemeente en stedelijkheid).

Gemak en reiskosten zijn voor deze doelgroep ook belangrijk bij hun vervoerskeuze. De auto komt voor dit profiel tegemoet aan hun wens voor gemak. Het verklaart bij deze groep het niet afhankelijk willen zijn van vaste reistijden (significante relatie). Mensen uit profiel 2 die gemak belangrijk vinden, vinden het vervelender om zich vooraf voor een deeltaxi te moeten aanmelden. Gemak is dus een belangrijk aangrijpingspunt bij het aanbieden van andere modaliteitsvormen.



Grafiek 27: Percentuele verdeling waarin vervoerskeuze wordt bepaald door gemak en reiskosten.

Naast gemak spelen reiskosten een rol in de vervoerskeuze van dit profiel. Deze zijn wel minder bepalend voor hun vervoerskeuze dan gemak.

Verder staan mensen uit dit profiel ook positief tegenover reisapps zoals 9292 en Google Maps. De sociale omgeving speelt een redelijke rol in het reisgedrag van deze groep. Er geldt een duidelijk verband met de mate van stedelijkheid. In een stedelijke omgeving blijkt flexibel mobiliteitsgedrag meer vanzelfsprekend.

4.2.3

Aanbevelingen

Mobiliteitsdiensten

Focus bij dit reizigersprofiel op (combinaties met) de fiets en het openbaar vervoer. De fiets is het meest kansrijk: een groter deel heeft hier een positieve houding over dan over het openbaar vervoer en daarnaast is de fiets voor de meesten het belangrijkste alternatief als men de auto niet gebruikt. Ook voor dit profiel geldt dat eigenlijk overal in West-Brabant kan worden ingezet op meer gebruik van de fiets. Voor het openbaar vervoer nemen de kansen toe naarmate het voorzieningenniveau beter worden. Met name gemeenten met IC-stations bieden betere mogelijkheden.

Voor zowel de fiets als het openbaar vervoer kan met communicatie richting deze doelgroep worden ingespeeld op de intrinsieke motieven 'bewegen' en 'milieu'. Bij het stimuleren van het openbaar vervoer kan naast bewegen en milieu ook worden ingespeeld op het intrinsieke motief 'reistijdbesteding'. Het intrinsieke motief reistijdbesteding wordt door dit profiel het meest belangrijk gevonden, gevolgd door milieu en bewegen. In de communicatie dient dan ook in deze volgorde de nadruk te worden gelegd op de verschillende intrinsieke motieven.

Kijk naast het aanbieden van de fiets en het openbaar vervoer ook naar de mogelijkheden voor het aanbieden van combinaties ervan. 42% van dit reizigersprofiel geeft immers aan dat zij overstappen tijdens de reis niet vervelend vinden.

Daarnaast geldt net als bij het eerste profiel dat de kansen voor de deelauto bij dit profiel nader moeten worden bepaald. Trek bij dit profiel ook lessen uit de ervaring van reizigers die tot het derde reizigersprofiel behoren.

Reisapps

Gebruik reisapps bij het aanbieden van mobiliteitsdiensten. Doordat dit profiel vaker gebruikmaakt van het openbaar vervoer zijn zij nóg positiever over reisapps dan het eerste profiel. Om het gebruik van andere vervoermiddelen dan de auto te stimuleren, kan informatie over reiskosten en bijdrage aan het milieu (bijvoorbeeld bespaarde CO₂-uitstoot) in dit profiel helpen.

Communicatie

Naast het inspelen op lichaamsbeweging, milieu en reistijdbesteding bij het stimuleren van de fiets en openbaar vervoer, raden we in het algemeen aan om bij de communicatie richting dit reizigersprofiel in te spelen op de (psychologische) factoren:

- Gemak.
- Keuzemogelijkheden.
- Sociale omgeving.

4.3 PROFIEL 3: AUTOMIJDERS

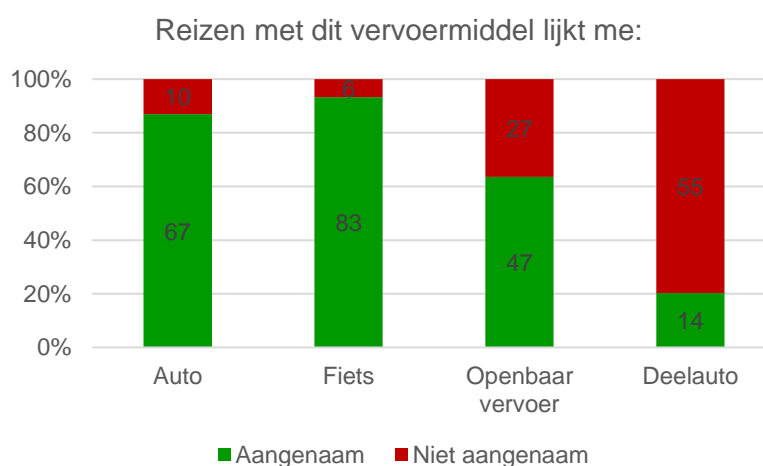
4.3.1 Wie zijn het?

Dit profiel is relatief gezien vooral te vinden in sterk stedelijke gebieden. Relatief veel mensen binnen deze groep wonen samen met een partner of wonen alleen. Het aandeel scholieren/studenten is bij deze groep het grootst. Verder verdient deze groep iets minder dan beide andere reizigersprofielen.

Als het gaat om vervoermiddelen, heeft deze groep een sterke voorkeur voor andere vervoermiddelen dan de auto. Ondanks dat het grootste deel (76%) over een auto beschikt, reist men bewust zo min mogelijk met de auto. Relatief gezien heeft dit profiel vergeleken met de andere profielen de meeste ervaring met trein en bus en fiets. De fiets wordt door deze groep net als in de andere profielen het vaakst gebruikt als men niet voor de auto kiest. Een vorm van openbaar vervoer wordt ook vaak gebruikt.

4.3.2 Psychologische aangrijpingspunten

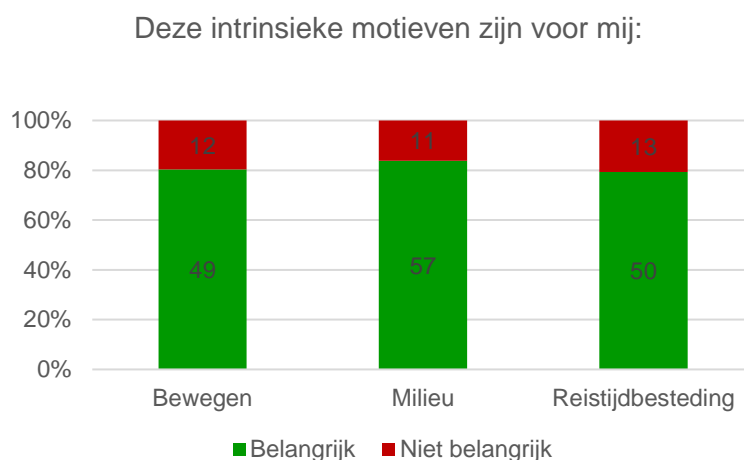
Dit profiel ervaart nauwelijks een noodzaak om hun reisgedrag met betrekking tot autorijden te veranderen. Dit heeft waarschijnlijk te maken met het al zeer beperkte autogebruik bij deze groep.



Grafiek 28: Percentuele verdeling waarin men reizen met verschillende vervoermiddelen aangenaam vindt/likt.

Ondanks dat de sterke voorkeur om de auto niet te gebruiken, hebben ze wel een positieve houding richting de auto. De deelauto wordt wederom als negatief ervaren. Dit profiel is hier wel minder negatief over dan mensen uit de andere profielen. Van de drie profielen biedt dit profiel de meeste aangrijpingspunten voor de deelauto. Zij zijn het minst negatief én vinden het bezitten van een auto niet nodig voor hun dagelijkse ritten. Binnen de (beperkte) groep respondenten die wel positief staat tegenover de deelauto, zijn alleenwonenden en mensen zonder auto het sterkst vertegenwoordigd.

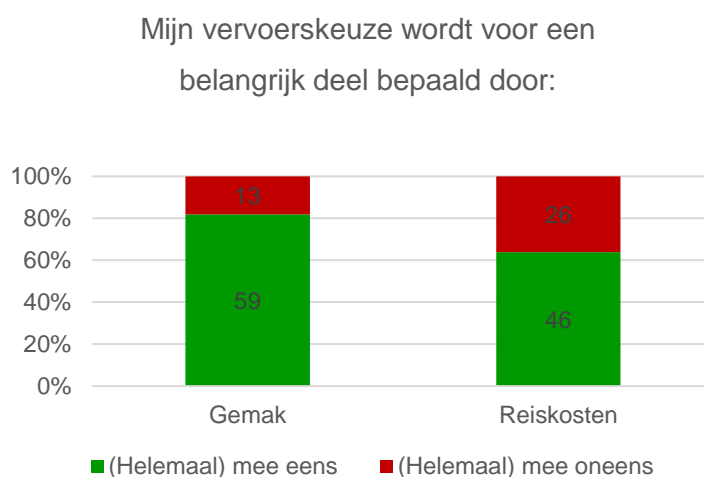
Over de fiets is men ook positief. Het aandeel dat de fiets aangenaam vindt is (net als bij profiel 2) groter dan het aandeel dat de auto aangenaam vindt. Ook is men overwegend positief over het openbaar vervoer. Dit sluit aan bij hun intrinsiek motivaties: lichaamsbeweging en milieu en reistijdbesteding (het nuttig willen besteden van de reistijd). Stedelijkheid speelt geen significante rol in de houding ten opzichte van het openbaar vervoer.



Grafiek 29: Percentuele verdeling waarin men verschillende intrinsieke motieven belangrijk vindt.

Als het gaat om het willen bewegen tijdens het reizen, zijn jongeren sterk ondervertegenwoordigd. Voor het milieu zijn mensen tot 35 jaar ondervertegenwoordigd en wat betreft reistijdbesteding zijn 65-plussers iets ondervertegenwoordigd. Verder zit men redelijk op een lijn. Er is geen (duidelijke) relatie tussen de mate waarin men bewegen, milieu en reistijdbesteding belangrijk vindt en de woonlocatie (gemeente en stedelijkheid).

Gemak en reiskosten zijn voor deze doelgroep ook belangrijk bij hun vervoerskeuze. Gemak is voor deze groep (iets) belangrijker dan reiskosten.



Grafiek 30: Percentuele verdeling waarin vervoerskeuze wordt bepaald door gemak en reiskosten.

Verder staan mensen uit dit profiel ook positief tegenover reisapps zoals 9292 en Google Maps.

4.3.3

Aanbevelingen

Mobiliteitsdiensten

In het algemeen geldt dat bij dit reizigersprofiel geen energie hoeft te worden gestoken in het stimuleren van minder autogebruik. Men heeft al de houding om hier zo min mogelijk gebruik van te maken en ze

doen dit ook al in de praktijk. Voor hen zijn er eigenlijk geen redenen om nóg minder met de auto te rijden.

Focus bij dit reizigers profiel op (combinaties van) de fiets en het openbaar vervoer. Waarschijnlijk zijn hubs in de combinatie openbaar vervoer-fiets hierbij interessant. De houding richting overstappen is bij dit profiel echter niet onderzocht. De fiets is, net als in het tweede profiel, het meest kansrijk gezien de meer positieve houding en duidelijke voorkeur als men de auto niet gebruikt. Zowel de fiets als openbaar vervoer kunnen in dit profiel in alle gemeenten in West-Brabant kan worden aangeboden: stedelijkheid speelt geen rol in de waardering van deze mobiliteitsdiensten. Door de oververtegenwoordiging van dit profiel in sterk stedelijk gebied (met name Breda), is het logisch om op dit gebied te focussen.

Het intrinsieke motief milieu wordt door dit profiel het meest belangrijk gevonden, gevolgd door reistijdbesteding en bewegen. In de communicatie dient dan ook in deze volgorde hierop de nadruk te worden gelegd.

Ook dit reizigersprofiel heeft (nog) weinig ervaring met de deelauto. Doordat dit profiel het minst negatief tegenover de deelauto staat, is dit het meest aangewezen profiel om met de deelauto te experimenteren. Daarnaast kan de deelauto voor deze groep uitkomst bieden in de huidige corona-omstandigheden waarin beperkte mogelijkheden voor het openbaar vervoer gelden. Binnen dit profiel kan het best geëxperimenteerd worden met de subdoelgroepen: alleenwonenden en mensen zonder auto. Zij zijn het meest positief over de deelauto.

Reisapps

Gebruik reisapps bij het aanbieden van mobiliteitsdiensten. Voor deze doelgroep is vooral informatie interessant over de bijdrage aan het milieu (bespaarde CO₂-uitstoot), reiskosten en de geleverde lichaamsbeweging (bijvoorbeeld verbrande calorieën).

Communicatie

Naast de genoemde intrinsieke motieven milieu, reistijdbesteding en bewegen, wordt ook gemak door dit reizigersprofiel erg belangrijk gevonden. Bij het aanbieden van bepaalde mobiliteitsdiensten dient hierop te worden ingespeeld (bijvoorbeeld als het gaat om het gebruik van deelfietsen of deelauto's).

Bijlage 1

Gebruikte vragenlijst reizigersonderzoek in West-Brabant

1 Ben je in het bezit van een rijbewijs? *Single-responsevraag*

- Ja
- Nee

2 Over hoeveel auto's beschik je in jouw huishouden? *Single-responsevraag*

- Geen
- 1 auto
- 2 auto's
- Meer dan 2 auto's

3 Wat is de samenstelling van uw huishouden? *Single-responsevraag*

- Ik woon alleen
- Ik woon met partner
- Ik woon alleen met kind(eren)
- Ik woon met partner en kind(eren)
- Ik woon bij mijn ouders

4 Neem voor de volgende vraag verplaatsingen van ongeveer 5 minuten of langer in gedachten en kruis aan wat voor jou het meest van toepassing is (maximaal 1 antwoord mogelijk). Voor de ritten die ik doordeweeks maak gebruik ik: *Single-responsevraag*

- Hoofdzakelijk auto (profiel 1)
- Soms de auto en soms een ander vervoersmiddel (profiel 2)
- Bijna altijd een ander vervoermiddel dan de auto (profiel 3)

5

Deze stellingen gaan over jouw doordeweekse ritten (van ongeveer 5 minuten of langer). Kruis aan wat voor jou het meest van toepassing is

*Tabelvraag
(single response)*

VRAAG 5 ALLEEN TONEN ALS AAN DE ONDERSTAANDE VOORWAARDEN WORDT VOLDAAN, INDIEN NIET VOLDAAN SPRING NAAR: >> **VOLGENDE VRAAG**

vraag 4 is beantwoord met 1 (Hoofdzakelijk auto)

	helemaal eens	eens	neutraal	oneens	helemaal oneens	
Ik kies alleen voor een ander vervoermiddel dan de auto, als het écht niet anders kan.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Ik kies voor verschillende typen vervoermiddelen afhankelijk van wat voor mij handig is.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

6

Van welk vervoermiddel maak je dan meestal gebruik? (maximaal 1 antwoord mogelijk)

Single-responsevraag

VRAAG 6 ALLEEN TONEN ALS AAN DE ONDERSTAANDE VOORWAARDEN WORDT VOLDAAN, INDIEN NIET VOLDAAN SPRING NAAR: >> **VOLGENDE VRAAG**

Minstens één van onderstaande voorwaarden is waar:

- of vraag 5.1 is beantwoord met 3 (helemaal eens)
- of vraag 5.1 is beantwoord met 4 (eens)
- of vraag 5.2 is beantwoord met 3 (helemaal eens)
- of vraag 5.2 is beantwoord met 4 (eens)

- Bus
- Trein
- Fiets
- Elektrische fiets
- Motor
- Brommer/scooter
- Combinatie fiets met bus
- Combinatie fiets met trein
- Combinatie bus met trein
- Anders, namelijk

7 Neem voor de volgende vraag verplaatsingen van ongeveer 5 minuten of langer in gedachten en kruis aan wat van toepassing is voor jou (maximaal 1 antwoord mogelijk). Voor de ritten die ik in het weekend/recreatief maak gebruik ik:

Single-responsevraag

VRAAG 7 ALLEEN TONEN ALS AAN DE ONDERSTAANDE VOORWAARDEN WORDT VOLDAAN, INDIEN NIET VOLDAAN SPRING NAAR: >> **VOLGENDE VRAAG**

vraag 4 is beantwoord met 1 (Hoofdzakelijk auto)

- (Ook) hoofdzakelijk de auto
- Vaker de fiets dan doordeweeks
- Vaker het OV dan doordeweeks

8 Deze stellingen gaan over jouw doordeweekse ritten (van ongeveer 5 minuten of langer). Kruis aan wat voor jou het meest van toepassing is.

Tabelvraag (single response)

VRAAG 8 ALLEEN TONEN ALS AAN DE ONDERSTAANDE VOORWAARDEN WORDT VOLDAAN, INDIEN NIET VOLDAAN SPRING NAAR: >> **VOLGENDE VRAAG**

vraag 4 is beantwoord met 2 (Soms de auto en soms een ander vervoersmiddel)

	helemaal eens	eens	neutraal	oneens	helemaal oneens	
Meestal beschik ik over een auto, maar kies dan toch voor een ander vervoermiddel.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Als ik kies voor een ander vervoermiddel dan de auto, komt dat meestal omdat ik dan niet over een auto kan beschikken.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

9

Van welk vervoermiddel maak je meestal gebruik als je niet voor de auto kiest? (maximaal 1 antwoord mogelijk)

Single-responsevraag

VRAAG 9 ALLEEN TONEN ALS AAN DE ONDERSTAANDE VOORWAARDEN WORDT VOLDAAN, INDIEN NIET VOLDAAN SPRING NAAR: >> **VOLGENDE VRAAG**

Minstens één van onderstaande voorwaarden is waar:

- of er zijn minimaal 1 antwoorden geselecteerd bij vraag 8.1
- of er zijn minimaal 1 antwoorden geselecteerd bij vraag 8.2
- en vraag 4 is beantwoord met 2 (Soms de auto en soms een ander vervoersmiddel)

- Bus
- Trein
- (Elektrische) fiets
- Fiets
- Motor
- Brommer/scooter
- Combinatie fiets met bus
- Combinatie fiets met trein
- Combinatie bus met trein
- Anders, namelijk

10

Deze stellingen gaan over jouw doordeweekse ritten (van ongeveer 5 minuten of langer). Kruis aan wat van toepassing is

Tabelvraag (single response)

VRAAG 10 ALLEEN TONEN ALS AAN DE ONDERSTAANDE VOORWAARDEN WORDT VOLDAAN, INDIEN NIET VOLDAAN SPRING NAAR: >> **VOLGENDE VRAAG**

vraag 4 is beantwoord met 3 (Bijna altijd een ander vervoermiddel dan de auto)

	helemaal eens	eens	neutraal	oneens	helemaal oneens	
Ik kies er bewust voor om me zo weinig mogelijk met de auto te verplaatsen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Als het zou kunnen, zou ik me graag met	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

een auto verplaatsen.						
-----------------------	--	--	--	--	--	--

11

Van welk vervoermiddel maak je meestal gebruik als je niet voor de auto kiest? (maximaal 1 antwoord mogelijk)

Single-responsevraag

VRAAG 11 ALLEEN TONEN ALS AAN DE ONDERSTAANDE VOORWAARDEN WORDT VOLDAAN, INDIEN NIET VOLDAAN SPRING NAAR: >> **VOLGENDE VRAAG**

Minstens één van onderstaande voorwaarden is waar:

- of er zijn minimaal 1 antwoorden geselecteerd bij vraag 10.1
- of er zijn minimaal 1 antwoorden geselecteerd bij vraag 10.2

- Bus
- Trein
- Fiets
- Elektrische fiets
- Motor
- Brommer/scooter
- Combinatie fiets met bus
- Combinatie fiets met trein
- Combinatie bus met trein

12

Deze stellingen gaan over jouw doordeweekse ritten (van ongeveer 5 minuten of langer).
Kruis aan wat voor jou van toepassing is.

Tabelvraag
(single response)

VRAAG 12 ALLEEN TONEN ALS AAN DE ONDERSTAANDE VOORWAARDEN WORDT VOLDAAN, INDIEN NIET VOLDAAN SPRING NAAR: >> **VOLGENDE VRAAG**

vraag 4 is beantwoord met 1 (Hoofdzakelijk auto)

	helemaal eens	eens	neutraal	oneens	helemaal oneens	niet van toepassing
Er is voor mij geen reden om een ander vervoermiddel dan de auto te gebruiken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Als er meer files komen, ga ik serieus overwegen om vaker met het	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

openbaar vervoer te reizen.							
Reizen met het openbaar vervoer vind ik/lijkt me aangenaam	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Reizen met de auto vind ik aangenaam	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Reizen met een deelauto vind ik/lijkt me aangenaam	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Fietsen vind ik aangenaam	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Ik heb slechte ervaringen met het openbaar vervoer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Ik vind het geen fijn idee om een auto met vreemden te moeten delen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Het liefst rijd ik alleen in mijn auto bij mijn doordeweekse ritten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Ik hecht veel waarde aan de vrijheid die mijn auto mij geeft	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Ik vind het niet acceptabel als de trein of bus een paar minuten te laat is	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Ik vind het vervelend om afhankelijk te zijn van vaste reistijden zoals een dienstregeling van een bus of trein	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Ik maak graag gebruik van apps om mijn reis te	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

plannen (denk aan een app zoals 9292 of Google Maps)							
Ik maak wel eens gebruik van apps die verschillende vervoerwijzen aanbieden voor mijn ritten (denk aan een app zoals Google Maps)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Ik heb er geen bezwaar tegen om tijdens mijn reis over te moeten stappen (bijvoorbeeld in het OV of van auto naar OV)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Gemak speelt bij mij een belangrijke rol bij mijn vervoerkeuze	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Reiskosten spelen een belangrijke rol bij mijn vervoerkeuze	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
De meeste mensen uit mijn omgeving gebruiken net als ik vooral de auto om zich te verplaatsen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Ik vind het jammer dat ik tijdens het autorijden weinig lichaamsbeweging krijg	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Ik vind het bezwaarlijk dat ik met mijn autoritten het milieu belast	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Ik zou mijn reistijd graag anders willen besteden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

13

Wat is voor jou de belangrijkste reden om voor doordeweekse ritten de auto te gebruiken?

Single-responsevraag

VRAAG 13 ALLEEN TONEN ALS AAN DE ONDERSTAANDE VOORWAARDEN WORDT VOLDAAN, INDIEN NIET VOLDAAN SPRING NAAR: >> **VOLGENDE VRAAG**

vraag 4 is beantwoord met 1 (Hoofdzakelijk auto)

- De auto is voor mij het snelste vervoermiddel om me te verplaatsen
- Geen sprake van parkeer gerelateerde problemen zoals hoge parkeerkosten of schaarste aan parkeerplaatsen
- Ik heb thuis altijd een auto tot mijn beschikking
- Anders, namelijk

14

Deze stellingen gaan over jouw doordeweekse ritten (van ongeveer 5 minuten of langer).
Kruis aan wat voor jou van toepassing is.

Tabelvraag
(single response)

VRAAG 14 ALLEEN TONEN ALS AAN DE ONDERSTAANDE VOORWAARDEN WORDT VOLDAAN, INDIEN NIET VOLDAAN SPRING NAAR: >> **VOLGENDE VRAAG**

vraag 4 is beantwoord met 2 (Soms de auto en soms een ander vervoersmiddel)

	helemaal eens	eens	neutraal	oneens	helemaal oneens	
Ik vind het belangrijk om te kunnen kiezen tussen verschillende vervoermiddelen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
De wereld vraagt om minder autogebruik	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Ik vind het fijn om niet op het verkeer te hoeven letten in het openbaar vervoer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Reizen met de auto vind ik aangenaam	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Reizen met een deelauto vind	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

ik/lijkt me aangenaam						
Fietsen vind ik aangenaam	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Reizen met het openbaar vervoer vind ik/lijkt me aangenaam	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Ik heb er geen moeite mee om een auto met vreemden te delen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Ik vind het vervelend om me van te voren te moeten aanmelden bij een rit met buurtbus of deeltaxi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Ik vind het niet erg als de trein of bus een paar minuten te laat is	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Ik vind het niet erg om afhankelijk te zijn van vaste reistijden zoals een dienstregeling van een bus of trein	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Het bezitten van een auto is niet nodig voor mijn doordeweekse ritten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Ik maak graag gebruik van apps om mijn reis te plannen (denk aan een app zoals 9292 of Google Maps)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Ik heb er geen bezwaar tegen om tijdens mijn reis over te moeten stappen (bijvoorbeeld in	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

het OV of van auto naar OV)						
Gemak speelt bij mij een belangrijke rol bij mijn vervoerkeuze	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Reiskosten spelen een belangrijke rol bij mijn vervoerkeuze	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
De meeste mensen uit mijn omgeving gebruiken net als ik verschillende typen vervoermiddelen om zich te verplaatsen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
ik vind het prettig om te bewegen tijdens de reis	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
ik vind het belangrijk om het milieu zo weinig mogelijk te belasten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Ik vind het belangrijk om mijn zelf invulling te geven aan mijn reistijd	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

15

Wat is voor jou de belangrijkste reden om voor doordeweekse ritten niet met de auto te reizen?

Single-responsevraag

VRAAG 15 ALLEEN TONEN ALS AAN DE ONDERSTAANDE VOORWAARDEN WORDT VOLDAAN, INDIEN NIET VOLDAAN SPRING NAAR: >> **VOLGENDE VRAAG**

vraag 4 is beantwoord met 2 (Soms de auto en soms een ander vervoersmiddel)

- Files
- Parkeer gerelateerde zaken zoals hoge parkeerkosten of schaarste aan parkeerplaatsen
- Geen beschikking hebben over een auto op dat moment
- Anders, namelijk

16

Deze stellingen gaan over jouw doordeweekse ritten (van ongeveer 5 minuten of langer).
Kruis aan wat voor jou van toepassing is.

*Tabelvraag
(single response)*

VRAAG 16 ALLEEN TONEN ALS AAN DE ONDERSTAANDE VOORWAARDEN WORDT VOLDAAN, INDIEN NIET VOLDAAN SPRING NAAR: >> **VOLGENDE VRAAG**

vraag 4 is beantwoord met 3 (Bijna altijd een ander vervoermiddel dan de auto)

	helemaal eens	eens	neutraal	oneens	helemaal oneens	
Ik ondervind (teveel) ergenis van autorijden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Ik vind dat ik (teveel) overlast veroorzaak met autorijden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Autorijden geeft mij een onveilig gevoel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Reizen met het openbaar vervoer vind ik/likt me aangenaam	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Reizen met de auto vind ik/likt me aangenaam	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Fietsen vind ik/likt me aangenaam	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Reizen met een deelauto vind ik/likt me aangenaam	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Ik vind het niet erg als de trein of bus een paar minuten te laat is	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Ik vind het niet erg om afhankelijk te zijn van vaste reistijden zoals een dienstregeling	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

van een bus of trein						
Het bezitten van een auto is niet nodig voor mijn doordeweekse ritten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Ik vind het vervelend om me van te voren te moeten aanmelden bij een rit met buurtbus of deeltaxi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Ik maak graag gebruik van apps om mijn reis te plannen (denk aan een app zoals 9292 of Google Maps)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Gemak speelt bij mij een belangrijke rol bij mijn vervoerkeuze	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Reiskosten spelen een belangrijke rol bij mijn vervoerkeuze	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
De meeste mensen uit mijn omgeving bezitten geen auto	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
ik vind het prettig om te bewegen tijdens de reis	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
ik vind het belangrijk om het milieu zo weinig mogelijk te belasten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Ik vind het belangrijk om mijn reistijd	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

nuttig te besteden						
--------------------	--	--	--	--	--	--

17 Van welke vervoermiddelen heb je in het jaar 2019 minimaal drie keer gebruik gemaakt (meerdere antwoorden mogelijk)? *Multi-responsevraag*

Minimaal aantal vinkjes: 1

VRAAG 17 ALLEEN TONEN ALS AAN DE ONDERSTAANDE VOORWAARDEN WORDT VOLDAAN, INDIEN NIET VOLDAAN SPRING NAAR: >> **VOLGENDE VRAAG**

Minstens één van onderstaande voorwaarden is waar:

- vraag 4 is beantwoord met 1 (Hoofdzakelijk auto)
- vraag 4 is beantwoord met 2 (Soms de auto en soms een ander vervoersmiddel)
- vraag 4 is beantwoord met 3 (Bijna altijd een ander vervoermiddel dan de auto)

- Trein
- Bus
- Buurtbus
- Deeltaxi
- Lokale vervoersinitiatieven zoals de seniorenbus of plusbus
- Fiets
- Elektrische fiets
- Deelfiets (hier valt ook de OV-fiets onder)
- Deelauto (bijvoorbeeld SnappCar, Greenwheels of MyWheels)

18 Hoe reis je over het algemeen van/naar de halte of het station als je gebruik maakt van het openbaar vervoer (meerdere antwoorden mogelijk)? *Multi-responsevraag*

Minimaal aantal vinkjes: 1

VRAAG 18 ALLEEN TONEN ALS AAN DE ONDERSTAANDE VOORWAARDEN WORDT VOLDAAN, INDIEN NIET VOLDAAN SPRING NAAR: >> **VOLGENDE VRAAG**

Minstens één van onderstaande voorwaarden is waar:

- of vraag 17 is beantwoord met 9 (Bus)
- of vraag 17 is beantwoord met 8 (Trein)
- of vraag 17 is beantwoord met 10 (Buurtbus)

- Lopend
- Fietsend
- Met de bus als voor- of natransport
- Met de auto
- Anders, namelijk

19

Wat is je werksituatie?

Single-
responsevraag

- Zelfstandig ondernemer
- Werkzaam in loondienst
- Werkzaam bij de overheid
- Arbeidsongeschikt
- Werkloos/werkzoekend/bijstand
- Gepensioneerd/VUT
- Studerend / schoolgaand
- Huisvrouw/huisman/anders
- Weet ik niet
- Wil ik niet zeggen

20

Wat is je geboortejaar?
Vier cijfers (voorbeeld: 2020)Open vraag
(klein)

21

Wat is je jaarlijks inkomen?

Single-
responsevraag

- Minder dan € 14.100 Euro
- € 14.100 - € 29.500
- € 29.500 - € 43.500
- € 43.500 - € 73.000
- € 73.000 - € 87.100
- Meer dan € 87.100
- Weet ik niet
- Wil ik niet zeggen

22

In welke gemeente woon je?

Single-
responsevraag

- Alphen-Chaam
- Altena
- Baarle-Nassau
- Bergen op Zoom
- Breda
- Drimmelen
- Etten-Leur
- Geertruidenberg
- Halderberge
- Moerdijk
- Oosterhout
- Rosendaal
- Rucphen
- Steenbergen
- Tholen
- Woensdrecht
- Zundert
- Anders, namelijk

COLOFON

© XTNT EXPERTS IN TRAFFIC AND TRANSPORT | Utrecht 2020

Niets uit deze uitgave mag worden veelevoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, scan, fotokopie of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van XTNT.

Titel	Reizigersonderzoek West-Brabant
<i>Samengesteld door</i>	Kim Ruijs
<i>Projectnaam</i>	Reizigersonderzoek West-Brabant
<i>Projectnummer</i>	118T
<i>Datum</i>	5 juni 2020
<i>Bestandsnaam</i>	Eindrapport reizigersonderzoek West-Brabant
<i>Contactadres voor deze publicatie</i>	XTNT Experts in Traffic and Transport Daalseplein 101 Postbus 51 3500 AB UTRECHT

Gaan waar anderen niet gaan

XTNT Experts in Traffic and Transport is een ambitieus adviesbureau, dat opereert op het brede terrein van verkeer en vervoer. Wij geven inhoudelijk advies en begeleiden het proces om tot dat advies te komen. Het liefst doen wij dat in een bestuurlijk en/of maatschappelijk bewogen omgeving, zodat onze kennis en vaardigheden op het gebied van communicatie volledig tot hun recht komen.

Onze adviseurs gaan voor uitstekende service en topkwaliteit. Zij zijn oprecht geïnteresseerd in mensen en durven te gaan waar anderen niet gaan. Een spraakmakende en vernieuwende aanpak heeft voor hen de voorkeur boven de platgereden paden.

Door met u een partnership te vormen, komen wij gezamenlijk tot het gewenste resultaat. Wat dat resultaat is, spreken wij bij de start van het project. Wij visualiseren dit in de vorm van het waardebod. Uw feedback op onze prestaties en onze manier van werken zien wij als kansen om onze dienstverlening te verbeteren.