



Een onderzoek naar **motivatoren** en **barrières** van
autoforenzen om minder of duurzamer te reizen

*Waarom kiezen forenzen voor de auto en
(hoe) kunnen we zorgen voor structurele gedragsverandering?*

Opdrachtgever

SMARTWAYZ.NL

Uitgevoerd door

MOVENTEM | INNO-V | KEYPOINT

Versie

DEFINITIEF

Datum

3 OKT. 2022

Onze referentie

21270



Onderzoeksrapport
Motieven en
weerstand
autoforensen Zuid-NL

Auteurs:

Maarten van Setten (Moventem)
Carien Ensing (Moventem)
Jan-Jaap de Vlieger (Inno-V)

Begeleiding SmartwayZ.NL:

Rick Baggermans
Michaël van Eegeraat
Dennis van Soest
Carlijn Damen

Moventem BV

T 0575 84 3738

E info@moventem.nl

W www.moventem.nl

Moventem werkt conform de Gedragscode voor Onderzoek & Statistiek van de Nederlandse Marktonderzoek Associatie (MOA) en mag het Fair Data Keurmerk voeren, waarmee wordt aangetoond dat op verantwoorde wijze met data en persoonsgegevens wordt omgaan. Tevens is Moventem aangesloten bij de Europese Vereniging voor Marktonderzoek (ESOMAR) en wordt voldaan aan de Internationale Code voor Markt- en sociaalwetenschappelijk onderzoek. Dit rapport is met grote zorg samengesteld. Desondanks kan het voorkomen dat informatie fout en/of onvolledig is. Moventem is niet aansprakelijk voor enige directe of indirecte schade die zou kunnen ontstaan door het gebruik van de aangeboden informatie.

Moventem
Onderzoek | Advisering | Procesbegeleiding



VOORWOORD

Voor u ligt het onderzoeksrapport met de resultaten van een onderzoek onder 6.500 forenzen uit Zuid-Nederland die (voornamelijk) met de auto naar het werk reizen: **de autoforens**. Doel van het onderzoek is om concrete input op te halen voor gerichte (gedrags)maatregelen om automobilisten aan te zetten tot minder of duurzamere mobiliteit.

Om verschillende redenen is dit onderzoek een aanvulling op de onderzoeken die al zijn gedaan naar dit onderwerp. In eerste instantie vanwege de duidelijke focus op de autoforens en het scherpe beeld dat dit onderzoek geeft van die doelgroep dankzij de 6.500 respondenten. Aanvullend levert dit onderzoek specifieke en diepgaande informatie op over een aantal reële alternatieven voor de auto. Per modaliteit geven we inzicht in barrières en motivatoren om er (niet) (vaker) mee te reizen en bieden we input voor maatregelen die het gebruik ervan kunnen bevorderen. Door het grote aantal respondenten hebben we niet alleen per modaliteit, maar ook per segment een scherp beeld van de meest kansrijke richtingen voor passende en efficiënte maatregelen om het autogebruik onder forenzen te minderen.

Het onderzoek heeft dus een schat aan data, informatie en denkrichtingen opgeleverd om kansrijke maatregelen uit te rollen die specifiek zijn toegespitst op een segment en/of modaliteit

Tijdens het opstellen van dit rapport voelden we ons als een wandelaar in een groot en onbekend natuurgebied. We hebben voor een route gekozen waarmee we een zo goed mogelijk totaalbeeld van het gebied hebben gekregen. Hiermee hebben we mogelijk interessante zijpaden overgeslagen. Wel hebben we onderweg paaltjes in de grond geslagen, zodat we snel terug kunnen lopen naar de plekken die verder verkend kunnen worden.

Vertaald naar deze rapportage betekent dit dat we een goed overzicht geven van de onderzoeksresultaten en de mogelijke implicaties daarvan. Tegelijkertijd realiseren we ons dat er nog veel aanvullende informatie en kennis in de opgehaalde data zit die nog niet ontsloten is. Met dit rapport gidsen we de lezer langs de hoofdpunten van het onderzoek en wijzen we enkele zijpaden aan die (mogelijk) ook de moeite waard zijn om te bewandelen.

Veel leesplezier en een goede reis!

Namens het onderzoeksteam,
Maarten van Setten, Projectleider
Directeur Moventem

Inhoud

1 Inleiding

2 Huidig gebruik & veranderingsbereidheid

3 Motivatoren, barrières en maatregelen per modaliteit

4 Kansrijke modaliteiten, segmenten en interventies

Klik en navigeer direct naar de hoofdstukken

1

INLEIDING

1 Inleiding

Deze rapportage beschrijft de uitkomsten van een kwantitatief onderzoek naar motivatoren, barrières en kansrijke maatregelen om autoforezen minder of duurzamer te laten reizen. Het onderzoek geeft input voor gerichte maatregelen per modaliteit. Uit een clusteranalyse komen duidelijke segmenten naar voren die in meer of mindere mate openstaan voor alternatieven voor de auto. Ook is uit dit onderzoek gebleken op welke aspecten de auto-alternatieven beter of slechter worden beoordeeld dan de auto. Hiermee geven we per segment concrete handvatten voor de inrichting van de (communicatie)maatregelen. Hieronder de belangrijkste uitgangspunten van het onderzoek.

HOOFVRAAG	Wat zijn per segment en modaliteit de meest bepalende motivatoren en barrières om daar (niet) mee naar het werk te reizen en welke drivers zijn er om structurele gedragsveranderingen teweeg te brengen?
DOELGEBIED	De 7 SmartwayZ.NL regio's in provincies Noord-Brabant en Limburg
DOELGROEP	Autoforezen: Forezen die de auto minimaal tweewekelijks voor woon-werk verkeer gebruiken
STEEKPROEF	Voldoende groot om de hoofdvraag per regio, modaliteit en/of segment met statistische betrouwbaarheid en nauwkeurigheid te beantwoorden.
METHODE	Kwantitatief onderzoek met mixed-mode dataverzameling (online via consumentenpanel, aangevuld met telefonische interviews)

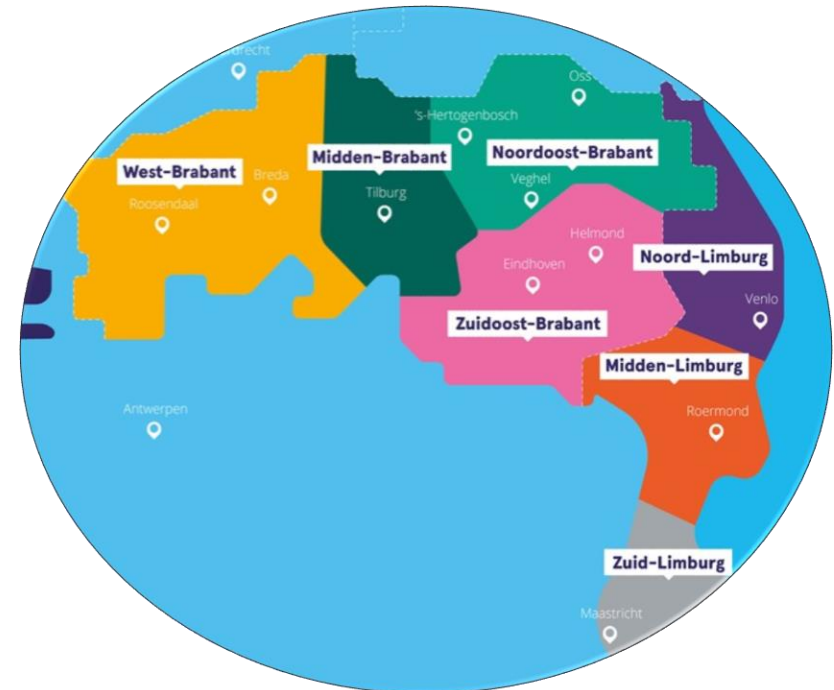
1.1 Aanleiding/ situatieschets

Team Structurele Gedragsverandering (TSG) van SmartwayZ.NL ondersteunt de zeven regio's in Noord-Brabant en Limburg bij het opzetten en uitvoeren van projecten die tot doel hebben om reisgedrag structureel te kunnen veranderen.

Zowel vanuit de regio's als vanuit TSG zelf is er behoefte aan meer inzicht hoe automobilisten te verleiden zijn om over te stappen op duurzame vervoerswijzen (o.a. (elektrische) fiets, ov, deelmobiliteit) en thuiswerken. Deze inzichten zijn noodzakelijk voor het realiseren van structurele gedragsverandering.

Om tot de gewenste inzichten te komen hebben Moventem, Inno-V en Keypoint een grootschalig onderzoek opgezet en uitgevoerd in de zeven SmartwayZ.NL regio's in Zuid-Nederland.

Er zijn al verschillende onderzoeken gedaan naar motieven en weerstanden van automobilisten om over te stappen naar andere modaliteiten of thuiswerken. Hiermee is een basaal inzicht gekregen in wat mensen zoal motiveert tot of juist weerhoudt van de gewenste gedragsverandering. Echter bieden deze bestaande inzichten te weinig concrete aanknopingspunten om structurele gedragsverandering in de praktijk te realiseren. Daarnaast was dit nooit zo specifiek toegespitst op de situatie in Zuid-Nederland.



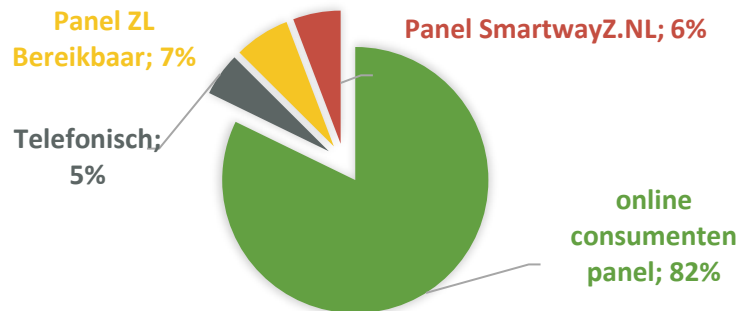
1.2 Online en telefonische dataverzameling

Movement heeft, in samenwerking met Inno-V en Keypoint, een kwantitatief onderzoek uitgevoerd onder een representatieve steekproef uit de doelgroep in de zeven SmartwayZ.NL regio's.

West-Brabant (**WB**) Noord-Limburg (**NL**)
 Hart van Brabant (**HvB**) Midden-Limburg (**ML**)
 Noordoost-Brabant (**NoB**) Zuid-Limburg (**ZL**)
 Zuidoost-Brabant (**ZoB**)

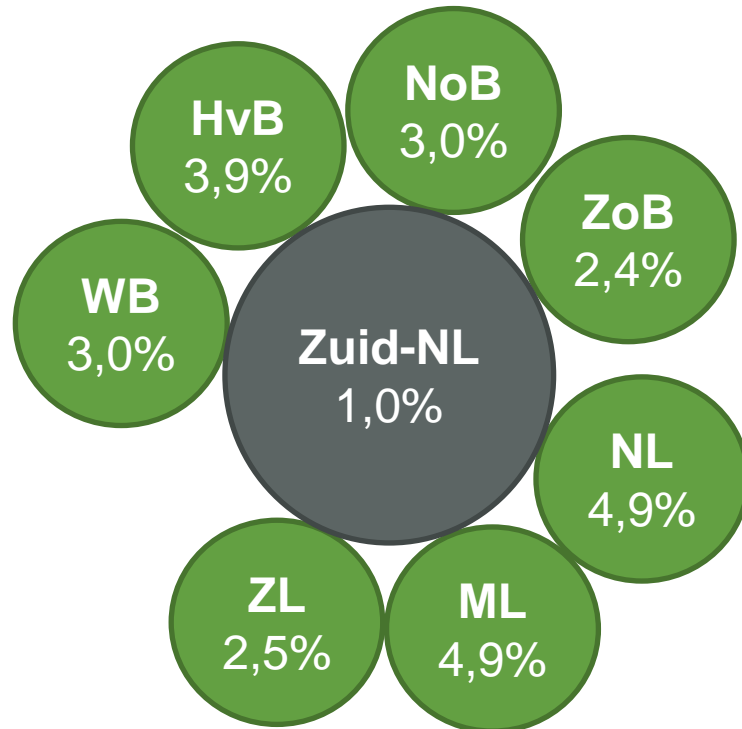
De data is verzameld via een enquête onder een online consumentenpanel, de online Reizigerspanels van SmartwayZ.NL en Zuid-Limburg Bereikbaar en via telefonische interviews. Deze telefonische interviews hebben uitsluitend plaatsgevonden in regio Zuidoost-Brabant om de respons in die regio te vergroten. Aangezien in die regio de eerste maatregelen uitgerold worden, was hier sneller behoefte aan aanvullende respons.

De verschillende veldwerkkanalen (online en telefonisch) vullen elkaar goed aan. We zien dat de telefonische respondenten in iets mindere mate aan hebben gegeven open te staan voor andere modaliteiten dan de online respondenten. Over de hele linie hebben telefonische respondenten iets minder antwoorden 'aangevinkt'. Dat heeft te maken met de manier van bevragen: online zag de respondent alle modaliteiten, telefonisch werden de modaliteiten opgesomd. De verdeling van de gegeven antwoorden wijkt echter niet af. De invloed op de resultaten en de conclusies veranderen hierdoor niet. Op totaalniveau hebben we de telefonische resultaten daarom niet buiten beschouwing gelaten. Waar relevant worden in deze rapportage de verschillen benoemd.



1.3 Betrouwbaar en nauwkeurig

In totaal hebben circa 6.500 respondenten deelgenomen aan het onderzoek. Hierdoor kunnen de resultaten met 95% betrouwbaarheid en een foutmarge van slechts 1% worden gegeneraliseerd naar de totale doelgroep. Ook als we inzoomen op de individuele regio's, blijft het beeld scherp, zoals de afbeelding onder laat zien.



Foutmarges bij 95% betrouwbaarheid per regio en totaal

1.3.1 Representatief

Er is geen informatie beschikbaar over de spreiding over relevante achtergrondkenmerken van de specifieke doelgroep. Er is geen registratie van autoforenzen. Bij het borgen van representativiteit zijn we in ons steekproefplan uitgegaan van een iets bredere populatie, namelijk alle inwoners van de SmartwayZ.NL-regio's van 18 jaar en ouder.

Voor elke regio hebben we in kaart gebracht hoe de spreiding is over een aantal voor dit onderzoek relevante achtergrond-kenmerken. Uit recent onderzoek van KiM blijkt dat de belangrijkste persoonsgebonden determinanten voor autobezit de volgende zijn:

- Leeftijd (dat is op zichzelf geen verklarende factor voor autobezit, maar is een indicator voor levensfase en gezinssituatie).
- Mate van stedelijkheid woonsituatie
- Opleidingsniveau

Op basis van de Gouden Standaard (ijkingsinstrument voor nationale en regionale steekproeven op basis van CBS data) is per regio en op totaalniveau de gewenste (benodigde) verdeling over de genoemde kenmerken bepaald. Tijdens het veldwerk is doorlopend gemonitord en bijgestuurd om de representativiteit te borgen.

Middels weegfactoren zijn achteraf correcties gedaan op onder- en oververtegenwoordiging van bepaalde segmenten. Hierbij is getoetst op 252 cellen (alle mogelijke combinaties van regio, leeftijdscategorie, opleiding en stedelijkheidsniveau).

Hierbij is op 5 cellen is een ondervertegenwoordiging geconstateerd binnen een groep met lager opgeleiden in matig tot niet stedelijk gebied. Voor de overige 247 combinaties van achtergrondkenmerken geldt dat het onderzoek volledig representatief is.

Het onderzoek geeft na weging een uiterst representatief, betrouwbaar en nauwkeurig beeld van de populatie.

1

2

3

4

1.3.2 Respons

De tabel hiernaast laat per regio het absolute aantal respondenten zien, verdeeld naar stedelijkheid, opleidingsniveau, leeftijdscategorie en woonsituatie.

In [bijlage 1](#) wordt de procentuele verdeling van de respondenten afgezet tegen de procentuele spreiding van de volledige populatie conform de Gouden Standaard.

De totalen fluctueren enigszins, vanwege ontbrekende of foutieve data, zoals postcode, "anders" bij hoogst voltooide opleiding of een foutief geboortejaar (zoals 1900).

	ZoB	NoB	HvB	WB	NL	ML	ZL	Totaal
STEDELIJKHEID								
Sterk stedelijk	605	291	287	397	68	50	577	2.275
Matig stedelijk	391	322	181	234	83	96	337	1.644
Weinig – niet stedelijk	521	393	132	402	231	253	564	2.496
TOTAAL	1.517	1.006	600	1.033	382	399	1.478	6.415
OPLEIDINGSNIVEAU								
Lager opgeleid	179	97	79	127	44	37	88	651
Middelbaar opgeleid	529	388	240	449	181	156	513	2.456
Hoger opgeleid	811	527	284	457	160	206	888	3.333
TOTAAL	1.519	1.012	603	1.033	385	399	1.489	6.440
LEEFTIJD								
18-30 jaar	215	175	96	169	59	51	159	924
30-40 jaar	311	174	126	223	89	86	272	1.281
40-50 jaar	380	238	145	221	77	100	327	1.488
50+ jaar	619	426	237	422	162	164	741	2.771
TOTAAL	1.525	1.013	604	1.035	387	401	1.499	6.464
WOONSITUATIE								
Alleenwonend	231	164	116	186	57	50	247	1.051
Samenwonend	465	332	200	346	121	134	492	2.090
Gezin	745	450	256	436	182	194	701	2.964
Thuiswonend/ anders	84	67	33	67	28	23	59	361
TOTAAL	1.525	1.013	605	1.035	388	401	1.499	6.466

1.4 Vragenlijst

Eerst zijn enkele **Filtervragen** gesteld om de juiste doelgroep te selecteren (forenzen die minimaal eens per twee weken met de auto naar of voor het werk reizen).

Vervolgens zijn enkele vragen gesteld over de woon-werk afstand, mogelijkheden om **thuis te werken**, redenen om dat (niet) te doen en in hoeverre men dat al doet en/of wil doen. Tot slot is gevraagd welke maatregelen ervoor kunnen zorgen dat men wel of vaker thuiswerkt.

In het derde blok is gevraagd naar het huidige **bezit van vervoermiddelen** in het huishouden. Ook is hier gevraagd of men een OV-chipkaart en/of een app voor deelmobiliteit heeft. Vervolgens is gevraagd in hoeverre men al gebruikmaakt van de vervoermiddelen voor woon-werk verkeer. Voor de modaliteiten waarvan men geen gebruikmaakt, is gevraagd of men ervoor open staat.

Vervolgens is van een aantal modaliteiten in kaart gebracht welke **motivatoren** en **barrières** er zijn om deze wel/vaker respectievelijk niet/minder te gebruiken voor woon-werk verkeer en welke **maatregelen** het gebruik van die modaliteit kunnen stimuleren. De volgende modaliteiten zijn onderzocht:



AUTO, FIETS, E-FIETS, BUS, TREIN & DEELSCOOTER



Ook voor **thuiswerken** zijn de motivatoren, barrières en maatregelen onderzocht.

Voor elke (relevante) modaliteit kon de respondent van een aantal aspecten aangeven in hoeverre deze een rol spelen om wel met de modaliteit naar het werk te gaan (motivator). Vervolgens is met dezelfde aspecten, maar dan tegenovergesteld geformuleerd, gevraagd in hoeverre deze meespelen om de modaliteit niet te gebruiken (barrière).

Per modaliteit zijn de volgende aspecten onderzocht, waarbij de formulering telkens is afgestemd op de betreffende modaliteit:

- snel/ weinig reistijd
- ontspannen/ geen stres
- flexibel
- goede route/ verbinding
- gewoonte
- plezier/ houden van
- faciliteiten
- omstandigheden
- spullen/ geschiktheid
- milieu
- werkgever
- kosten

Elke aspect is beoordeeld met een vierpuntsschaal: Speelt niet mee – Speelt een beetje mee – Speelt veel mee – Is doorslaggevend.

De volledige vragenlijst is opgenomen als separate bijlage.

1.4.1 Alleen reële modaliteiten bevroegd

De respondenten hebben alleen de modaliteiten 'beoordeeld' die in hun specifieke geval een reëel alternatief vormen voor de auto. Zo is aan respondenten die meer dan 15 kilometer van het werk wonen niet gevraagd waarom zij niet met de fiets reizen. Hierdoor verschilt het aantal respondenten per modaliteit, motivatoren, barrières en maatregelen. Onderstaande tabel laat zien hoe dit is uitgewerkt, welke variabelen hierin zijn meegenomen en hoeveel respondenten het betreffende blok hebben ingevuld (de 'n'). In [bijlage 2](#) is een tabel opgenomen met de verdeling naar regio's.

Modaliteit	Motivatoren	n	Barrières	n	Maatregelen	n
THUISWERKEN	Werken (deels) thuis OF staan daarvoor open	3.931	Alle respondenten	6.467	Werk geschikt voor thuiswerken	3.427
AUTO	Alle respondenten	6.467	Alle respondenten	6.467	X	-
FIETS	Gebruikt fiets OF staat daarvoor open	2.509	Max. 15 km woon-werk en geen gebruik e-fiets	3.936	Max. 15 km woon-werk en in staat om te fietsen (gezond/spullen)	2.392
E-FIETS	Gebruikt e-fiets OF staat daarvoor open	2.731	Max. 15 km woon-werk en geen gebruik fiets	4.175	Max. 15 km woon-werk en in staat om te fietsen (gezond/spullen)	2.767
BUS	Gebruikt bus OF staat daarvoor open	1.121	Alle respondenten	6.467	In staat om met OV te reizen (gezond/spullen)	5.865
TREIN	Gebruikt trein OF staat daarvoor open	1.420	Woont en werkt niet in dezelfde stad	5.239	Woont en werkt niet in dezelfde stad en in staat om met OV te reizen	4.709
DEELSCOOTER	Gebruikt deelscooter OF staat daarvoor open	652	Woont en werkt in dezelfde stad (met aanbod deelscooters)	461	Woont en werkt in dezelfde stad met aanbod deelscooters en in staat om te scooteren	420

De motivatoren die voor respondenten doorslaggevend waren, zijn niet opgenomen in de lijst met barrières. Voorbeeld: wanneer de kosten doorslaggevend zijn om de fiets WEL te gebruiken, vormen deze geen barrière om NIET met de fiets te gaan. Daarmee hebben we voorkomen dat respondenten vaker dezelfde (tegenovergestelde) antwoorden moesten geven.

In de analysefase is de dataset verrijkt. Respondenten die vanwege routing geen motivatievragen hebben gekregen (omdat ze de modaliteit niet gebruiken en er niet voor open staan), hebben de score 0 gekregen bij motivatoren (men heeft immers geen motivatie de modaliteit te gebruiken). Daarom is de 'n' voor de motivatorenvragen in de rest van de resultaten altijd gelijk aan het totaal.

1.5 Leeswijzer

Dit rapport geeft de uitkomsten over heel Zuid-Nederland, waar relevant worden verschillen tussen regio's en segmenten beschreven. Dit rapport is bedoeld als naslagwerk om de uitkomsten van de analyses te presenteren. Het rapport heeft 3 hoofdstukken.

1 In **hoofdstuk 2** wordt de huidige situatie beschreven. Daarbij gaan we in op het huidige bezit en gebruik van modaliteiten en in hoeverre men openstaat om andere modaliteiten (meer) te gebruiken.

2 Vervolgens wordt in **hoofdstuk 3** per onderzochte modaliteit beschreven welke motivatoren en barrières een rol spelen om deze wel respectievelijk niet te gebruiken voor woon-werk verkeer. Ook gaan we hier in op de maatregelen die genomen kunnen worden om het gebruik van andere modaliteiten dan de auto (inclusief thuiswerken) te bevorderen.

3 In **hoofdstuk 4** worden de resultaten van een clusteranalyse op de motivatoren en barrières om (niet) met de auto te reizen en op de attitude ten opzichte van de auto gepresenteerd. Op basis hiervan hebben we de populatie ingedeeld in groepen autogebruikers (segmenten). Per segment is vervolgens bepaald in hoeverre gedragsmaatregelen kansrijk kunnen zijn, op welke modaliteiten het best ingezet kan worden en welke elementen naar voren moeten komen in de communicatie.

4 Via de gekleurde vakken links op elke pagina kan eenvoudig worden genavigeerd tussen de hoofdstukken. In een aantal hoofdstukken zijn

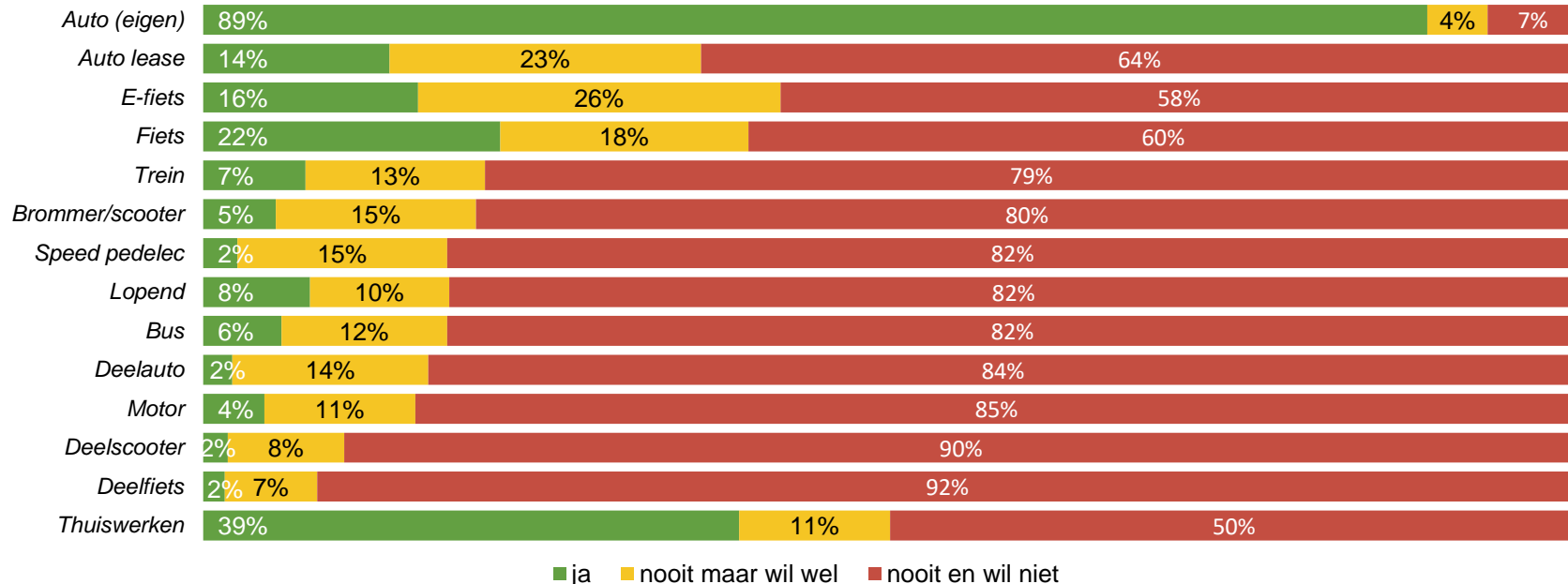
linksboven klikbare elementen toegevoegd waarmee binnen het hoofdstuk snel genavigeerd kan worden.

2

Huidig gebruik &
veranderings-
bereidheid

Huidig gebruik & veranderingsbereidheid

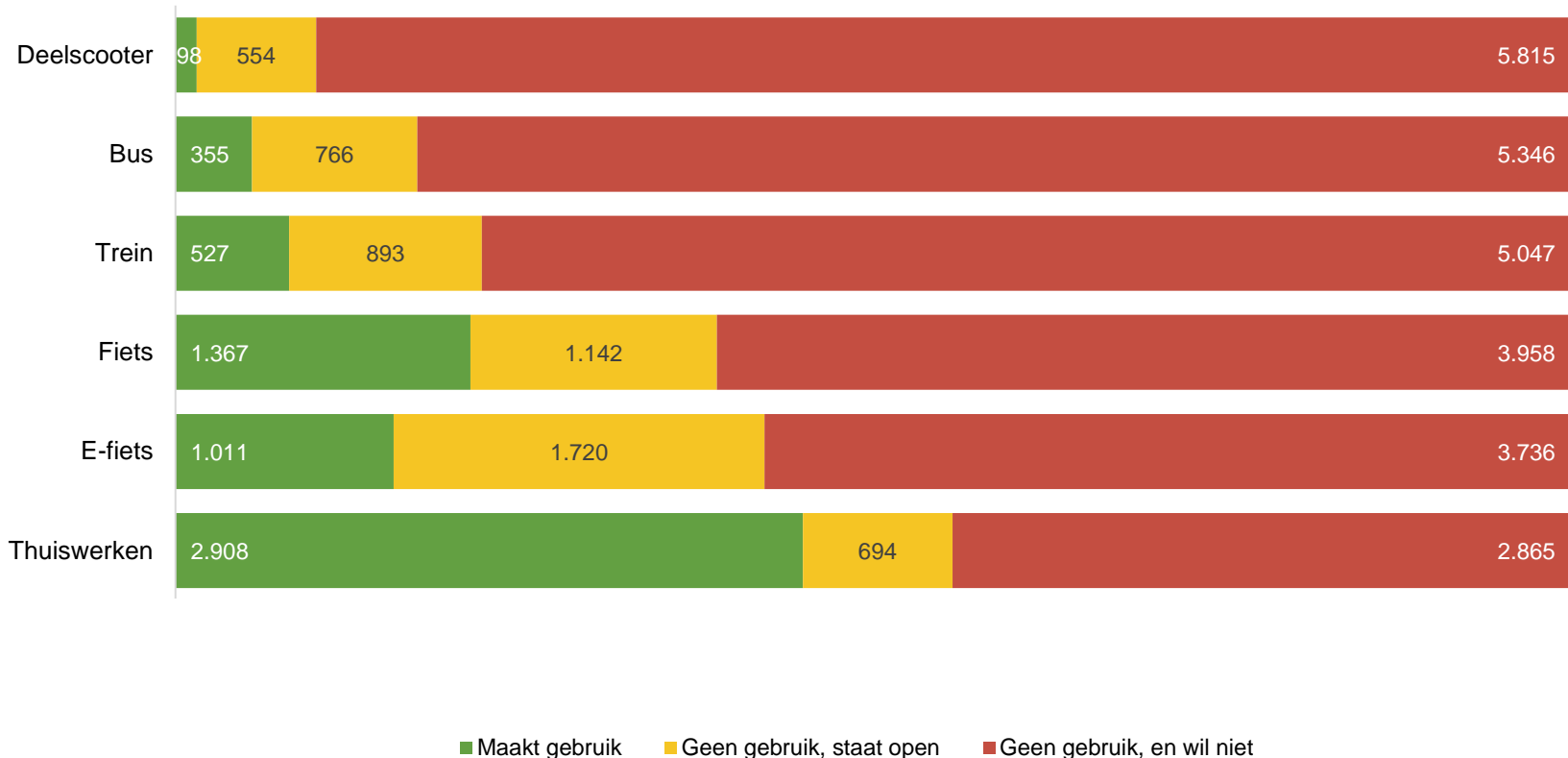
Dit hoofdstuk gaat in op het huidige gebruik van modaliteiten en de mate waarin men ervoor open staat om (vaker) met meer duurzame alternatieven te reizen of thuis te werken. Per modaliteit geven we de achtergrondkenmerken van de respondenten die er gebruik van maken en die ervoor openstaan. Hieronder de verdeling op totaalniveau naar gebruik, openstaan voor en niet (willen) gebruiken van de modaliteiten als hoofdmodaliteit.



Elke respondent reist (wel eens) met de (eigen en/of lease) auto, anders waren ze immers uitgefilterd. 5% van de respondenten reist wel eens met een eigen én een lease auto. Thuiswerken is de tweede grootste 'modaliteit' en heeft groeipotentie. De (e-)fiets volgt op plek drie qua gebruik en heeft veel potentie: 42% van de respondenten staat open voor een vorm van de fiets. 19% van de respondenten staat open voor een vorm van OV (trein of bus). Van alle respondenten wil 30% niet anders dan met de auto naar, van of voor het werk reizen.

2.1.1 Aantal respondenten naar gebruik van en openstaan voor modaliteit

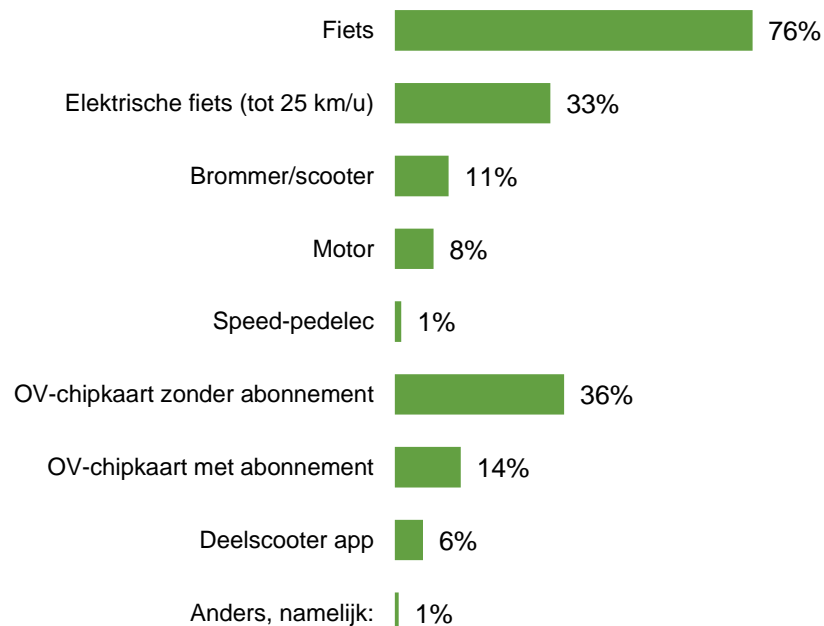
Binnen dit onderzoek hebben we specifiek doorgevraagd naar motivatoren, barrières en maatregelen ter bevordering van de onderstaande alternatieven voor de auto. Onderstaand overzicht geeft per modaliteit het ongewogen aantal respondenten (de 'n'), verdeeld naar huidig gebruik, ervoor open staan en niet willen gebruiken. Er is in dit onderscheid geen rekening gehouden met niet *kunnen* gebruiken (bijvoorbeeld als gevolg van ongeschikt werk voor de betreffende modaliteit en/of gezondheidsredenen).



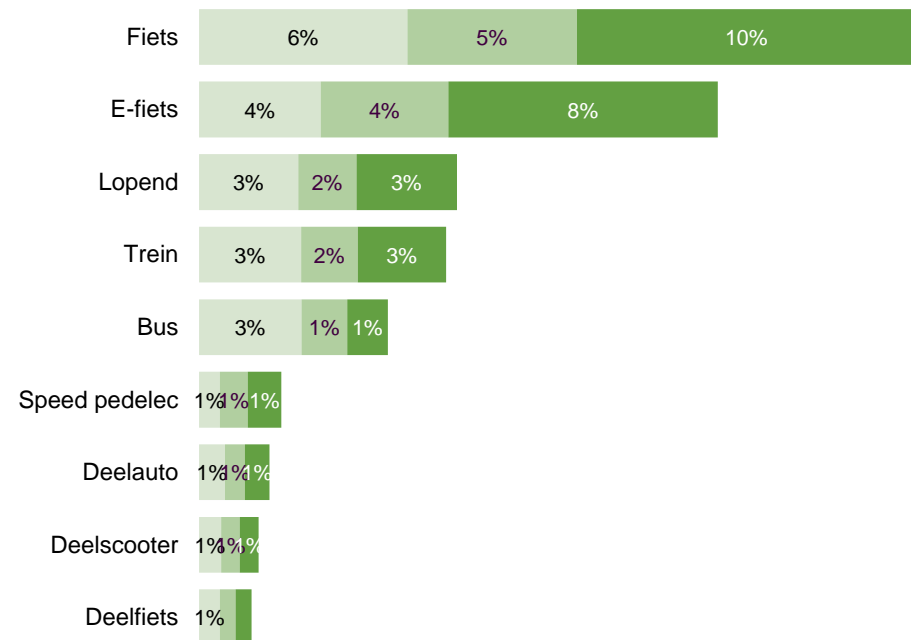
2.1 Beschikking over en gebruik alternatieve modaliteiten

Ruim driekwart van de autoforezen beschikt over een fiets (22% gebruikt die fiets wel eens voor woon-werk), circa een derde beschikt over een e-fiets (16% gebruikt deze wel eens voor woon-werk). Autoforezen die wel eens met het OV reizen, doen dat vooral sporadisch. Autogebruikers die naast de auto ook wel eens met de (e-)fiets gaan, doen dat met grotere regelmaat. Respondenten die een eigen of lease-auto gebruiken, doen dit overwegend meerdere dagen per week (80% voor eigen auto en 77% voor lease-auto). 31% en respectievelijk 38% gebruiken de eigen of lease-auto 5 dagen per week.

Beschikking over (toegang tot) alternatieven



Gebruiksfrequentie alternatieve modaliteiten



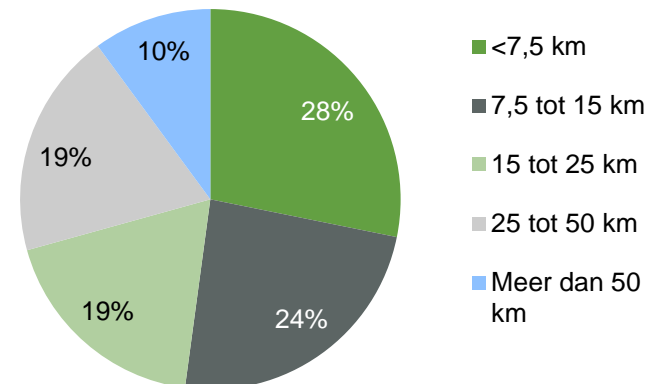
■ Minder dan 1 dag per week ■ 1 dag per week ■ Meerdere dagen per week

2.2 Reisafstanden en modaliteiten

Alle respondenten is gevraagd naar de huidige afstand woon-werk enkele reis. Ruim de helft van de respondenten woont minder dan 15 kilometer van de locatie waar hij/zij het meeste werkt. Zie cirkeldiagram hiernaast.

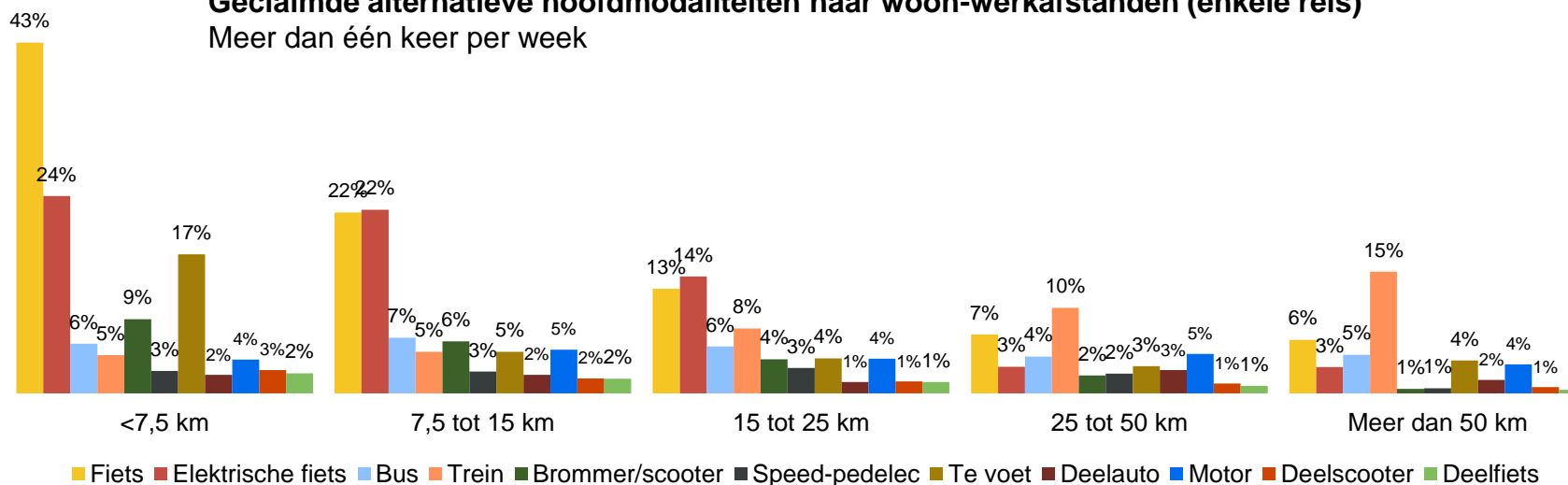
Onderstaande diagram toont per afstandsklasse de verdeling over de hoofdmodaliteiten die respondenten momenteel wel eens gebruiken voor het woon-werkverkeer anders dan de auto. Aangezien alle respondenten voornamelijk de auto gebruiken, is auto (lease/privé) hierbij weggelaten. Hier is specifiek gevraagd naar de hoofdmodaliteit van de reis (waarmee de meeste km's worden afgelegd binnen de reis). Gezien het hoge aandeel van fiets, bus en te voet bij de grotere afstanden, hebben wij het vermoeden dat sommige respondenten alle modaliteiten in de ketenreis hebben meegenomen in hun antwoord.

Woon-werkafstanden (enkele reis)



Geclaimde alternatieve hoofdmodaliteiten naar woon-werkafstanden (enkele reis)

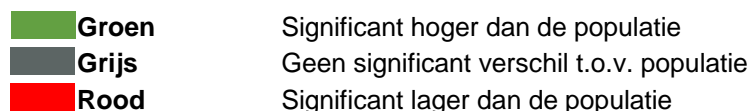
Meer dan één keer per week





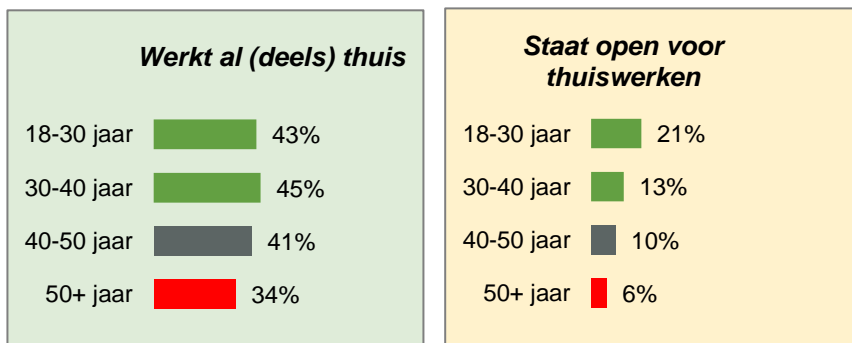
2.3 Thuiswerkers

Op totaalniveau werkt 39% van de inwoners al (deels) thuis, 11% doet dat nog niet maar staat er wel voor open. In deze paragraaf vergelijken we de groep respondenten die al thuiswerkt en die ervoor open staan met de gehele onderzoekspopulatie. De kleuren van de balken hebben de volgende betekenis.



2.3.1 Leeftijd

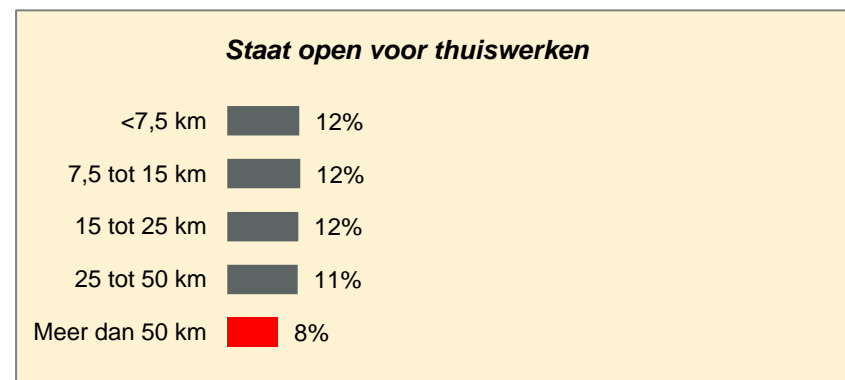
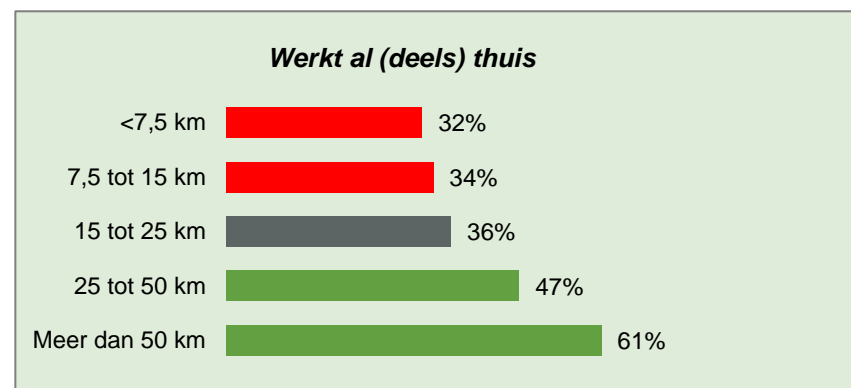
Jongeren werken relatief veel thuis en staan er meer voor open.



2.3.2 Reisafstand

Naarmate de reisafstand toeneemt, groeit het aandeel respondenten dat al (deels) thuiswerkt significant.

Binnen de groep die open staat voor thuiswerken is het aandeel respondenten met een reisafstand van meer dan 50 km lager dan in de populatie. Binnen deze groep lijkt de potentie dus al goed benut.

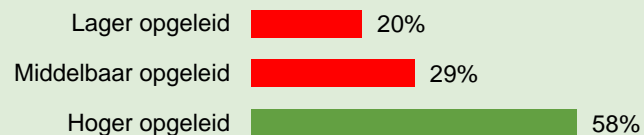




2.3.3 Opleidingsniveau

Met name de hoger opgeleiden werken al thuis. Middelbaar opgeleiden komen vaker terug in de groep respondenten die (nog) niet thuiswerken, maar er wel voor open staan.

Werkt al (deels) thuis



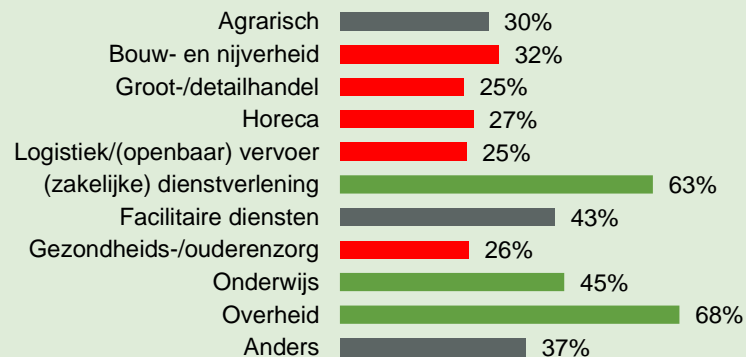
Staat open voor thuiswerken



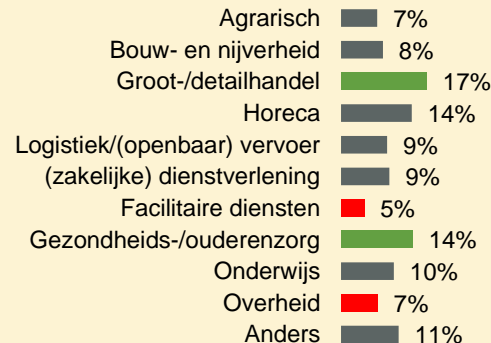
2.3.4 Sector

Thuiswerken is met name in de zakelijke dienstverlening, onderwijs en overheid populair. In sectoren groot-/detailhandel en gezondheidszorg staat men relatief meer open voor thuiswerken.

Werkt al (deels) thuis



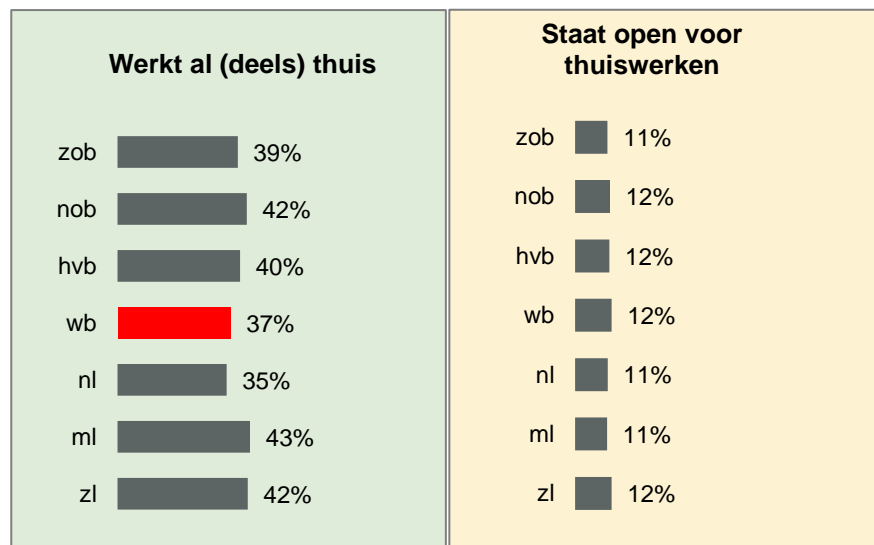
Staat open voor thuiswerken





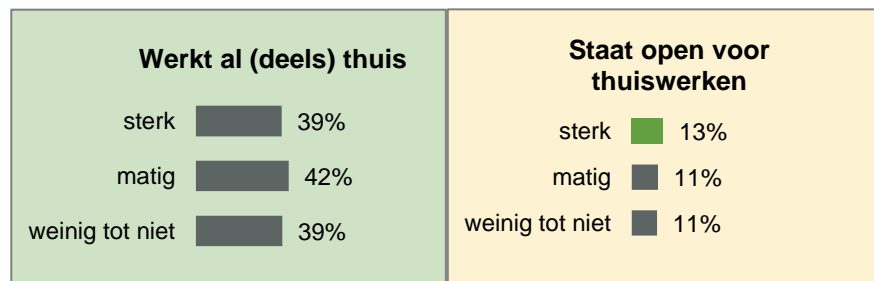
2.3.5 Regio

De regionale verschillen zijn minimaal. In West-Brabant zien we dat het aandeel thuiswerkers significant lager ligt dan gemiddeld.



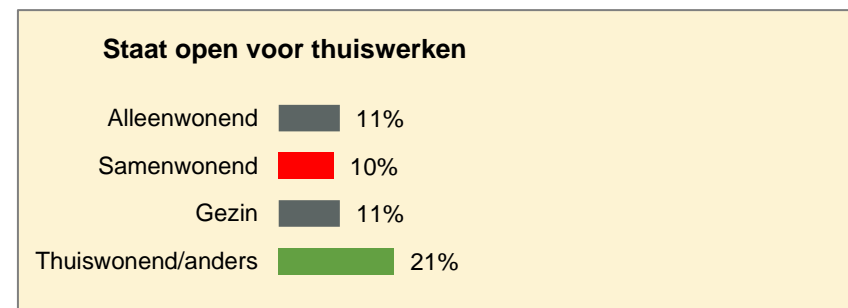
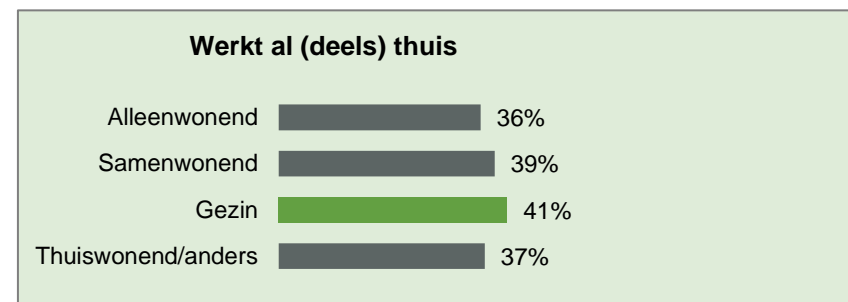
2.3.6 Stedelijkheid

Binnen de sterk stedelijke gebieden is het aandeel respondenten dat openstaat voor thuiswerken hoger dan gemiddeld.



2.3.7 Samenstelling huishouden

Respondenten met een gezin met thuiswonende kinderen werken relatief vaak thuis. De groep thuiswonenden staat bovengemiddeld open voor thuiswerken, maar doet dat nog niet. Mensen die samenwonen staan in mindere mate open voor thuiswerken



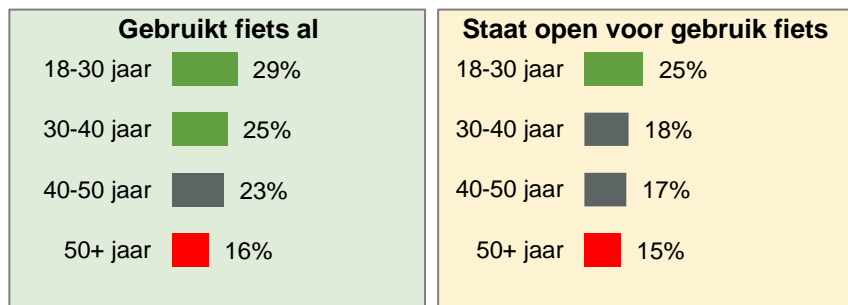


2.4 Fietsers

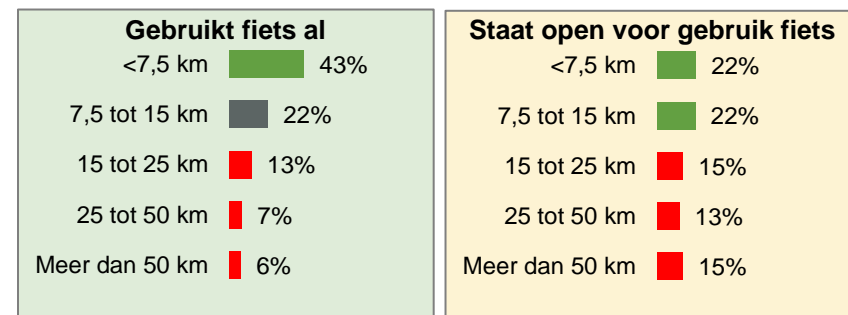
Op totaalniveau fietst 22% van de autoforensen al eens naar het werk en 18% doet dat nog niet maar staat er wel voor open. Jongeren fietsen vaker en staan er ook meer voor open. In sterk stedelijk gebied wordt ook vaker gefietst, maar de stedelijke respondenten die nog niet fietsen staan er niet vaker voor open.

2.4.1 Leeftijd

Onder respondenten die al fietsen is het aandeel dat jonger is dan 40 jaar relatief groot. In de groep respondenten die nog niet fietsen, maar er wel voor openstaan, is het aandeel jonger dan 30 jaar relatief groot. In beide groepen zien we significant minder 50 plussers.



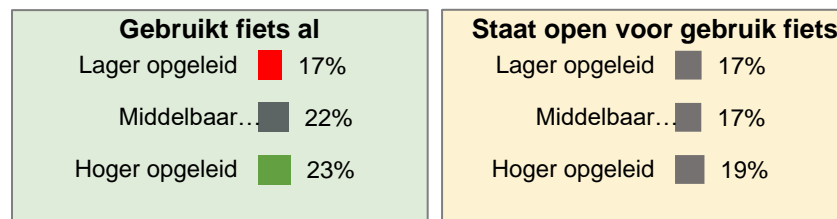
2.4.2 Reisafstand



De fiets is bovengemiddeld populair voor reisafstanden tot 7,5 kilometer, van 15 km of langer is het aandeel significant lager. De potentie is relatief hoog voor afstanden tot 15 km.

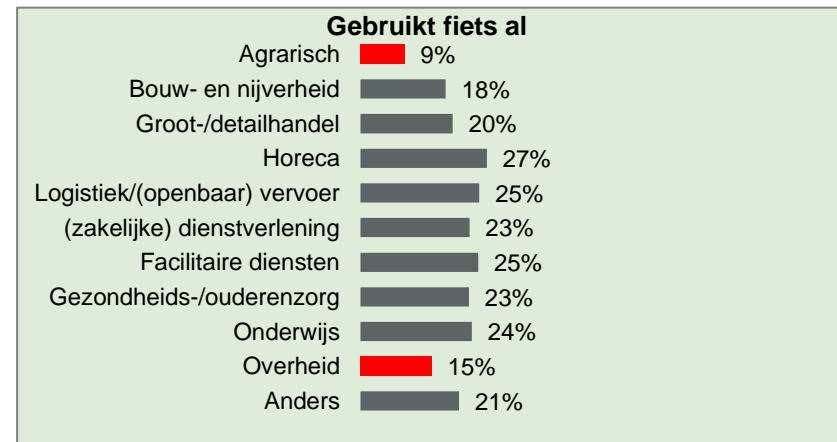
2.4.3 Opleidingsniveau

Hoogopgeleiden fietsen relatief vaak, terwijl lager opgeleiden dat juist significant minder doen. Onder de respondenten die ervoor openstaan is de spreiding over opleidingsniveau niet anders dan in de hele populatie.



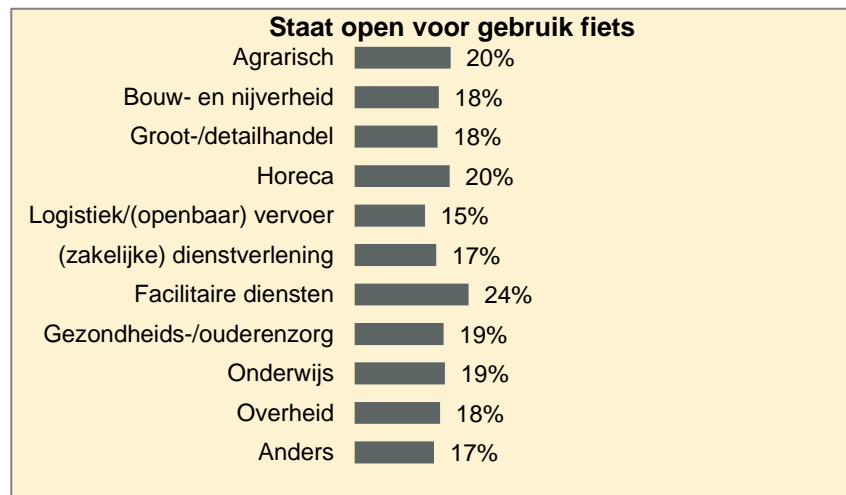
2.4.4 Sector

Respondenten die voor de overheid werken, fietsen significant minder dan gemiddeld. Deze groep heeft ook grotere woon-werkafstanden.



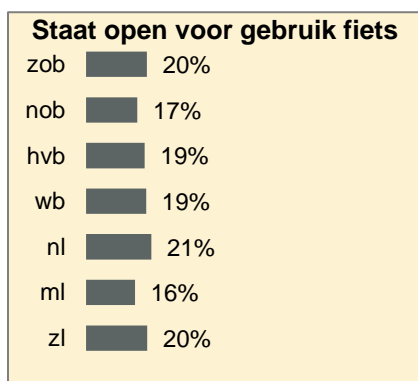
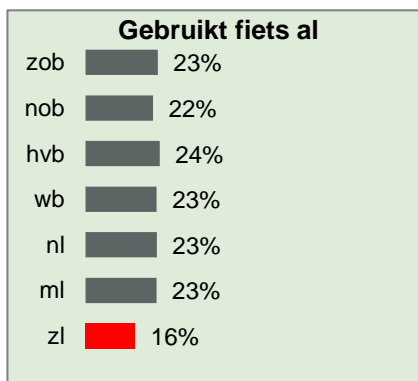


We zien geen significantie verschillen in de sectoren als het gaat over de mate waarin men ervoor openstaat om te fietsen.



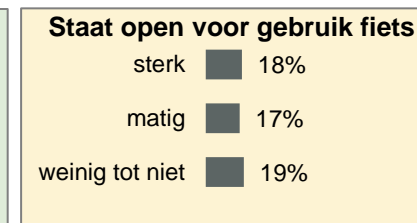
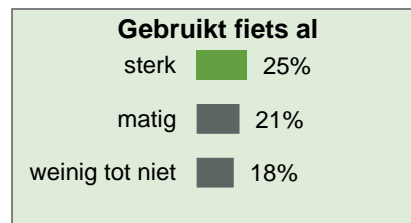
2.4.5 Regio

In Zuid-Limburg is het aandeel respondenten dat fietst significant lager dan in andere regio's. Verder zien we geen verschillen, ook niet in de mate waarin men openstaat voor de fiets.



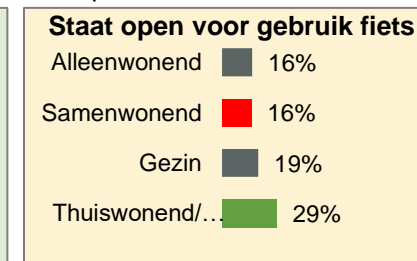
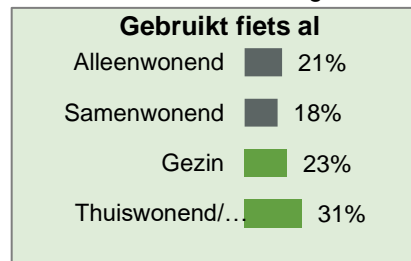
2.4.6 Stedelijkheid

In sterk stedelijke gebieden ligt het gebruik van de fiets voor woon-werk verkeer significant hoger dan gemiddeld. Bij openheid voor de fiets zien we geen significante verschillen.



2.4.7 Samenstelling huishouden

Respondenten die thuis wonen (/anders) fietsen al significant meer én deze staan er meer dan gemiddeld voor open.



1

2

3

4

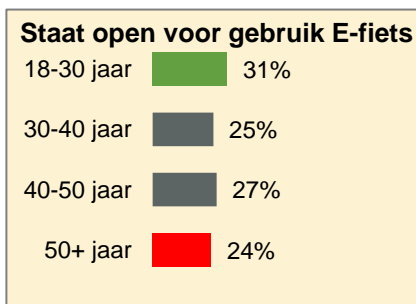
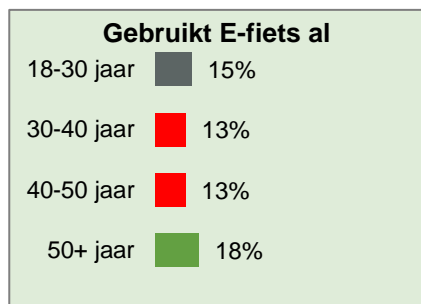


2.5 E-fietsers

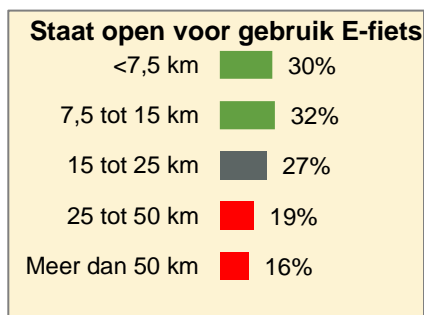
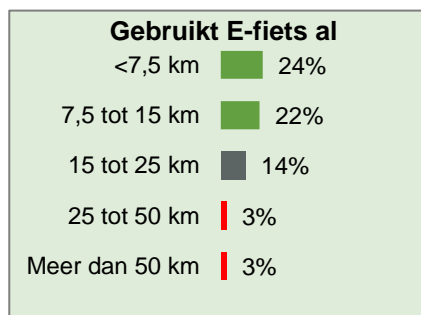
Op totaalniveau e-fiets 16% van de autoforezen al eens naar het werk en 26% doet dat nog niet maar staat er wel voor open. Ouderen fietsen vaker, jongeren staan er meer voor open. Naar mate van verstedelijking zijn de verschillen eerder beperkt.

2.5.1 Leeftijd

In tegenstelling tot de fiets, wordt de e-fiets significant meer gebruikt door 50-plussers. De mate van openheid ligt het laagst binnen die leeftijdscategorie, terwijl 30-minners significant meer openstaan voor de e-fiets.



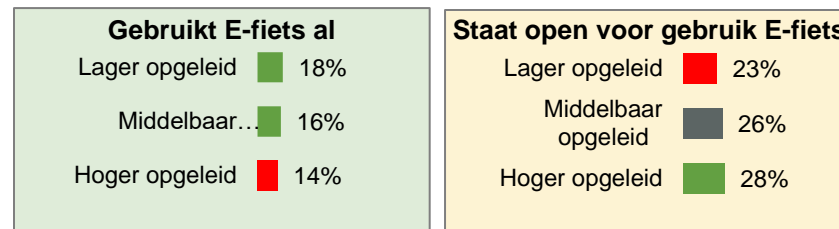
2.5.2 Reisafstand



De e-fiets wordt significant meer gebruikt door respondenten die tot 15 km van hun werk wonen. Die groep staat er ook significant meer voor open.

2.5.3 Opleidingsniveau

Hoogopgeleiden e-fietsen relatief minder vaak, lager en middelbaar opgeleiden doen dat juist significant vaker. Wederom precies tegenovergesteld aan het beeld van de fiets. Hoger opgeleiden staan wel significant meer open voor de e-fiets.



2.5.4 Sector

De mate waarin de e-fiets wordt gebruikt varieert aardig per sector. We zien vooral dat er binnen de agrarische sector, de horeca en het onderwijs bovengemiddeld wordt gereisd met de e-fiets.

Binnen de zakelijke dienstverlening staat men minder dan gemiddeld open voor de e-fiets. Respondenten in de gezondheidszorg staan er juist bovengemiddeld voor open om met de e-fiets naar het werk te reizen.

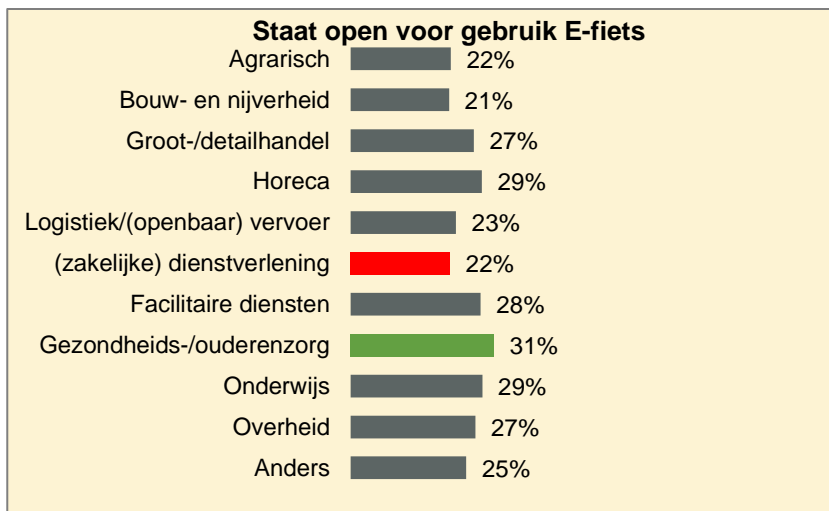
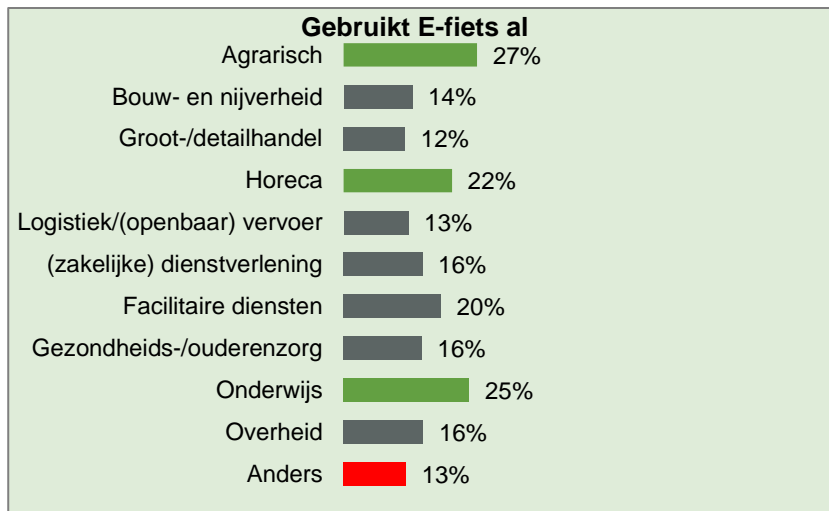


1

2

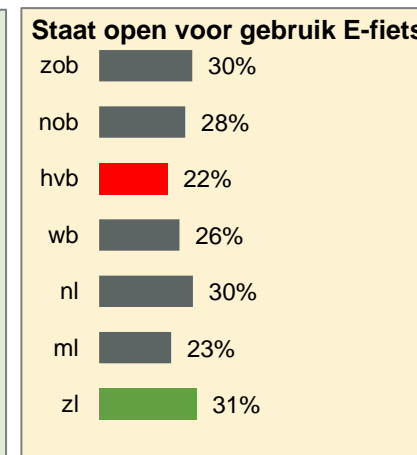
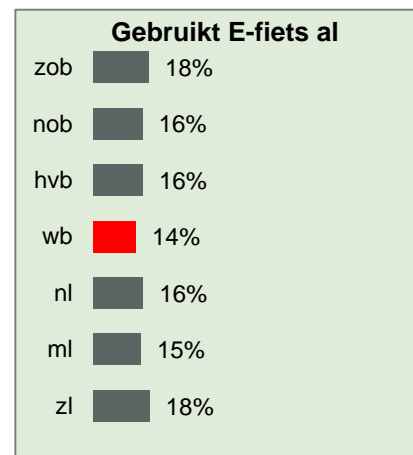
3

4



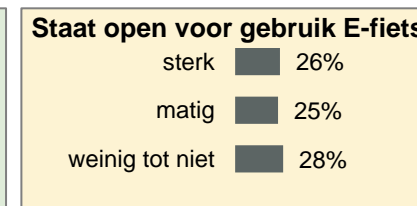
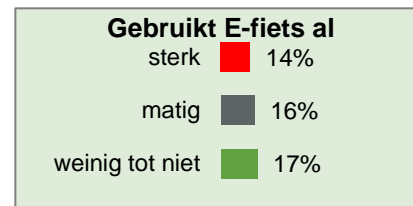
2.5.5 Regio

In West-Brabant is het gebruik van de e-fiets significant lager dan gemiddeld. In Hart van Brabant staat men minder dan gemiddeld open voor de e-fiets, terwijl Zuid-Limburgers hier bovengemiddeld voor openstaan.



2.5.6 Stedelijkheid

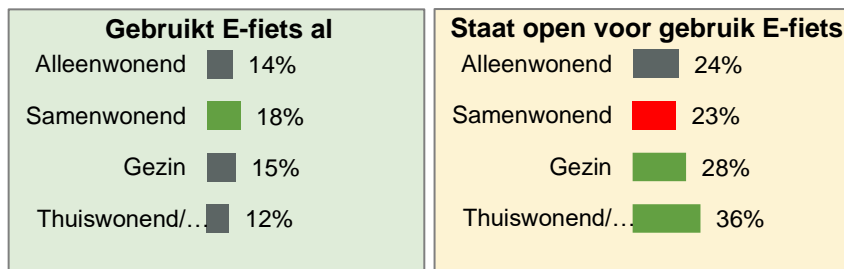
Binnen de sterk stedelijke gebieden is het aandeel respondenten dat gebruikmaakt van de e-fiets iets lager dan gemiddeld, in de landelijke gebieden ligt het gebruik juist iets hoger.





2.5.7 Samenstelling huishouden

Samenwonenden reizen bovengemiddeld vaak met de e-fiets, maar staan er relatief minder voor open. Gezinnen en thuiswonenden staan bovengemiddeld open voor de e-fiets.



1

2

3

4



2.6 Bus

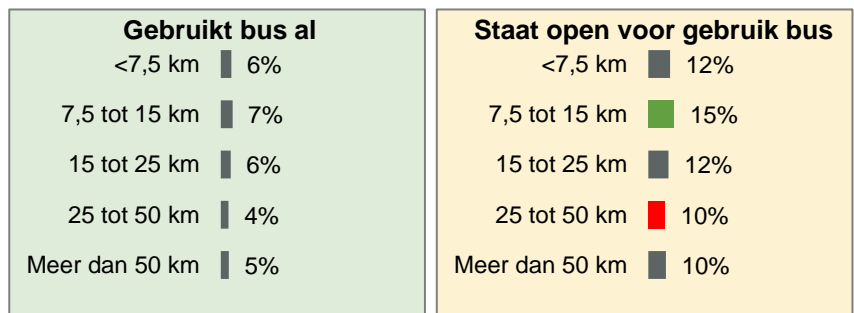
Op totaalniveau reist 6% van de autoforezen al eens met de bus naar het werk en 12% doet dat nog niet maar staat er wel voor open. Vooral jongeren en personen uit sterk stedelijke gebieden reizen met de bus en staan ervoor open. Hetzelfde geldt voor hoger opgeleiden. Inwoners met een reisafstand tussen 7,5 en 15 km en inwoners die in de horeca werken staan ook vaker open voor de bus dan gemiddeld.

2.6.1 Leeftijd

Met name jongeren tot 30 jaar gebruiken de bus en staan ervoor open. Bij alle andere leeftijdscategorieën is het gebruik ondergemiddeld. 50 plussers staan significant minder open voor de bus.



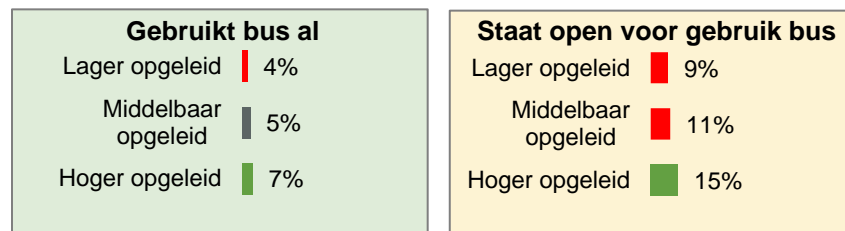
2.6.2 Reisafstand



De mate waarin men openstaat voor de bus is het hoogst voor forezen die 7,5 tot 15 km van hun werk wonen en significant lager bij afstanden tussen 25 tot 50 km.

2.6.3 Opleidingsniveau

Hoger opgeleiden reizen bovengemiddeld vaak met de bus en staan hier ook meer voor open. Lager en middelbaar opgeleiden staan minder open voor de bus dan gemiddeld.



2.6.4 Sector

Respondenten die in de horeca werken staan bovengemiddeld open voor de bus. Binnen de sector gezondheidszorg is het bus gebruik significant lager, terwijl in de zakelijke en facilitaire diensten het gebruik bovengemiddeld is.

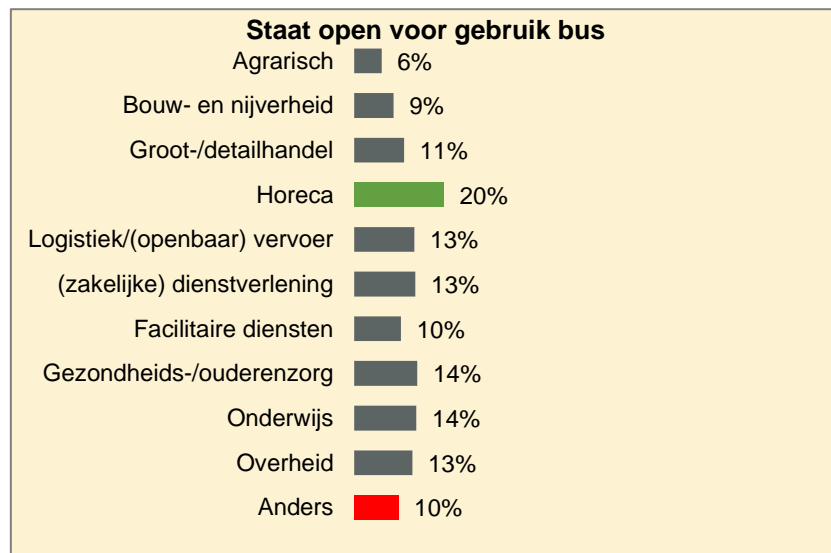
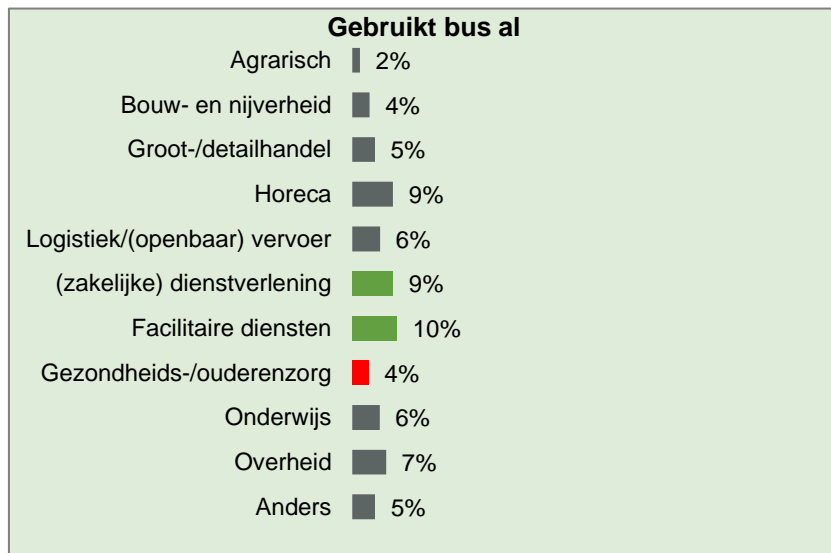


1

2

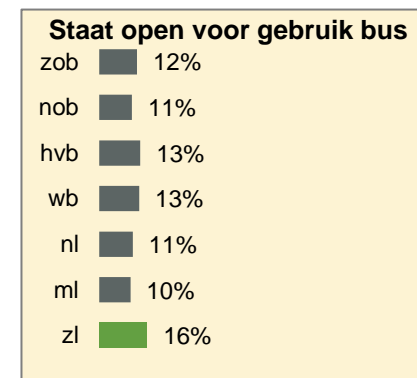
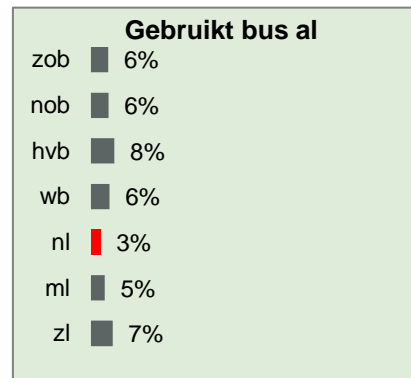
3

4



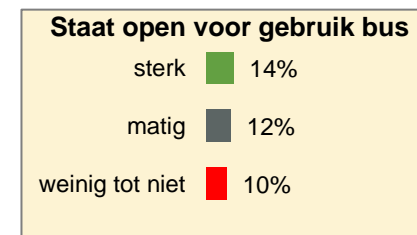
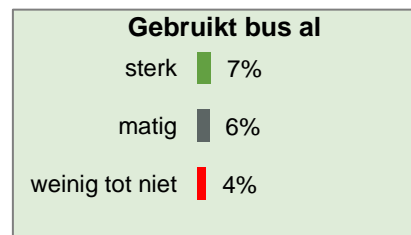
2.6.5 Regio

De regionale verschillen zijn in veel gevallen minimaal, maar in Noord-Limburg ligt het bus gebruik lager dan gemiddeld. In Zuid-Limburg staat men er meer voor open.



2.6.6 Stedelijkheid

Binnen de sterk stedelijke gebieden is het aandeel respondenten dat gebruikmaakt van de bus hoger dan gemiddeld, in de landelijke gebieden ligt het gebruik significant lager. Datzelfde geldt voor de openheid voor de bus.

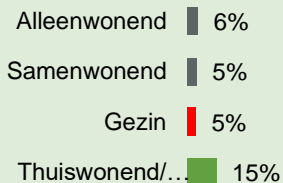




2.6.7 Samenstelling huishouden

Respondenten die in een gezin wonen reizen minder met de bus en staan er minder voor open. Voor thuiswonenden geldt het omgekeerde: bovengemiddeld gebruik en openstaan.

Gebruikt bus al



Staat open voor gebruik bus



1

2

3

4



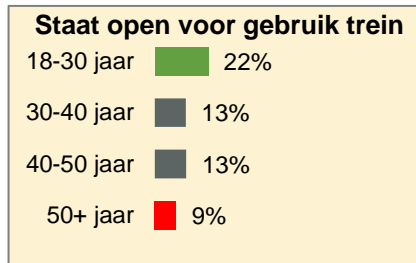
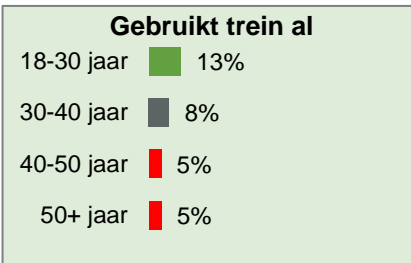
2.7 Trein



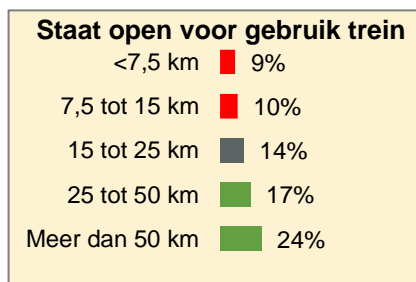
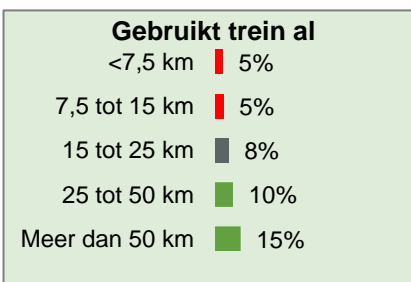
Op totaalniveau reist 7% van de autoforezen wel eens met de trein naar het werk, 13% doet dat nog niet maar staat er wel voor open. De trein wordt voornamelijk gebruikt door respondenten die minimaal 25 km reizen, door jongeren en door hoger opgeleiden. Respondenten uit weinig tot niet stedelijk gebied gebruiken de trein minder en staan er ook minder voor open. Binnen de (zakelijke) dienstverlening en de overheid is de openheid en het gebruik bovengemiddeld.

2.7.1 Leeftijd

Met name jongeren tot 30 jaar gebruiken de trein en staan ervoor open. Vanaf 40 jaar is het gebruik ondergemiddeld. 50 plussers staan significant minder open voor de trein.



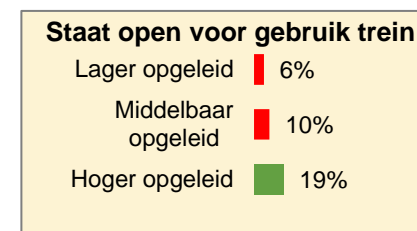
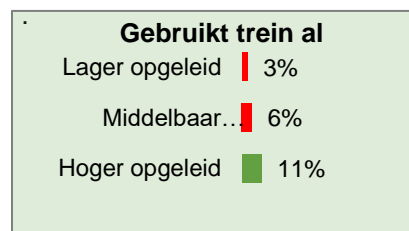
2.7.2 Reisafstand



Voor woon-werk afstanden tot 15 km is het gebruik van en de openheid voor de trein ondergemiddeld. Bij afstanden groter dan 25 km neemt het gebruik en de potentie toe. De openheid voor de trein is met name bij afstanden groter dan 50 km bovengemiddeld.

2.7.3 Opleidingsniveau

Hoogopgeleiden nemen relatief vaker de trein, lager en middelbaar opgeleiden doen dat juist significant minder. Precies hetzelfde beeld zien we bij de openheid voor de trein.



2.7.4 Sector

Respondenten die in de zakelijke dienstverlening en bij de overheid werken staan bovengemiddeld open voor de trein. Binnen de sectoren horeca, zakelijke dienstverlening en bij de overheid is het treingebruik significant hoger, terwijl in de bouw- en nijverheid en de gezondheidszorg het gebruik ondergemiddeld is.

1

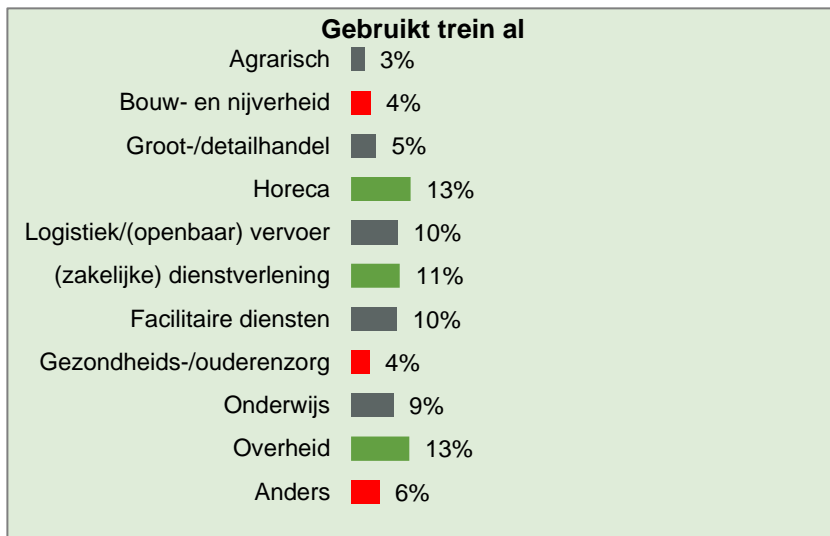
2

3

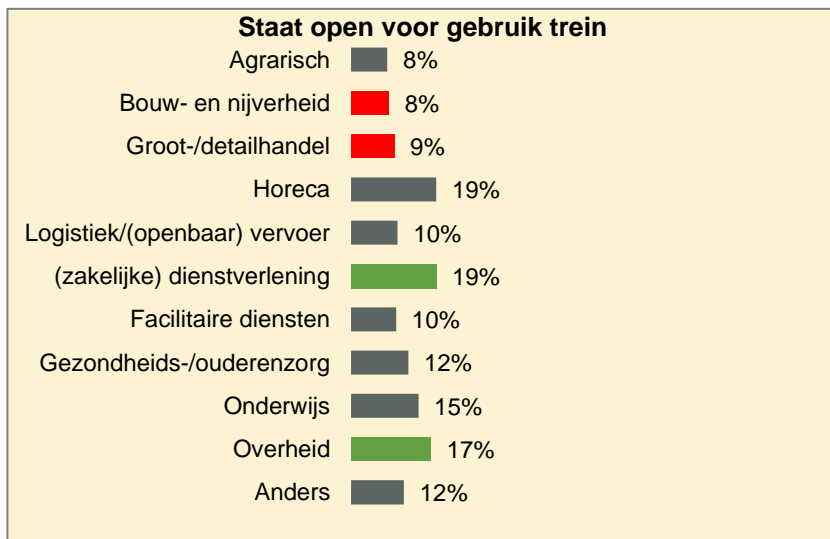
4



1



2

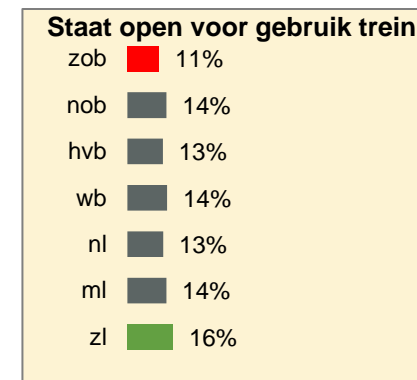
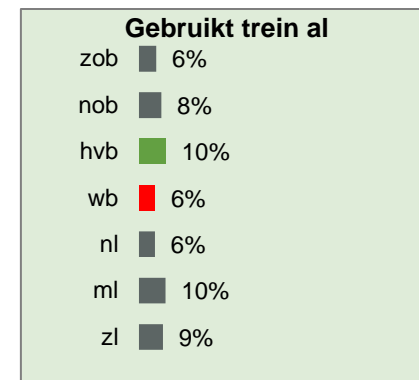


3

4

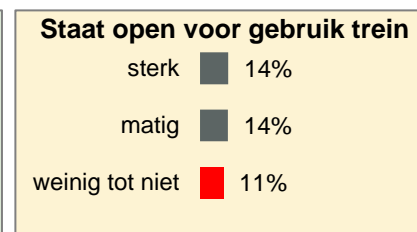
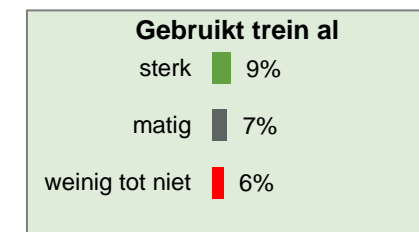
2.7.5 Regio

In Hart van Brabant wordt de trein bovengemiddeld gebruikt, in West-Brabant ondergemiddeld. In Zuid-Limburg staat men er meer voor open, in Zuidoost-Brabant minder.



2.7.6 Stedelijkheid

Binnen de sterk stedelijke gebieden is het aandeel respondenten dat gebruikmaakt van de trein hoger dan gemiddeld. In de landelijke gebieden ligt het gebruik van en de openheid voor de trein significant lager.





2.7.7 Samenstelling huishouden

Respondenten die thuis wonen reizen relatief vaak met de trein en staan er meer voor open.

Gebruikt trein al

Alleenwonend	■	7%
Samenwonend	■	6%
Gezin	■	7%
Thuiswonend/...	■	15%

Staat open voor gebruik trein

Alleenwonend	■	14%
Samenwonend	■	13%
Gezin	■	12%
Thuiswonend/...	■	19%

1

2

3

4



2.8 Deelscooter gebruikers



Op totaalniveau reist 2% van de autoforenzen wel eens met de deelscooter naar het werk. 8% doet dat nog niet maar staat er wel voor open. Voornamelijk jongeren gebruiken de deelscooter en staan er ook vaker voor open.

2.8.1 Leeftijd

Met name jongeren tot 30 jaar gebruiken wel eens een deelscooter en staan ervoor open. 50 plussers gebruiken het minder en staan er minder voor open.

Gebruikt deelscooter al

18-30 jaar	5%
30-40 jaar	3%
40-50 jaar	1%
50+ jaar	0%

Staat open voor gebruik deelsc.

18-30 jaar	15%
30-40 jaar	10%
40-50 jaar	9%
50+ jaar	5%

2.8.2 Reisafstand

Tot 7,5 km wordt de deelscooter bovengemiddeld gebruikt. De openheid is relatief hoog tot afstanden van 15 km.

Gebruikt deelscooter al

<7,5 km	3%
7,5 tot 15 km	2%
15 tot 25 km	1%
25 tot 50 km	1%
Meer dan 50 km	1%

Staat open voor gebruik deelsc.

<7,5 km	11%
7,5 tot 15 km	10%
15 tot 25 km	7%
25 tot 50 km	6%
Meer dan 50 km	5%

2.8.3 Opleidingsniveau

Hoger opgeleiden staan bovengemiddeld open voor de deelscooter.

Gebruikt deelscooter al

Lager opgeleid	2%
Middelbaar opgeleid	2%
Hoger opgeleid	2%

Staat open voor gebruik deelsc.

Lager opgeleid	5%
Middelbaar opgeleid	8%
Hoger opgeleid	10%

2.8.4 Sector

In de zakelijke en facilitaire dienstverlening wordt bovengemiddeld vaak gebruikgemaakt van de deelscooter. In de mate van openheid zien we weinig verschil, behalve dat deze in de agrarische sector significant lager ligt dan gemiddeld.

1

2

3

4



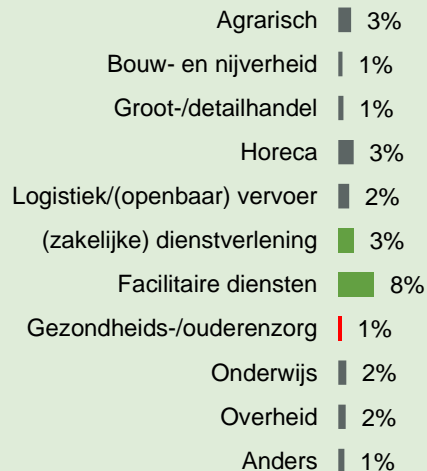
1

2

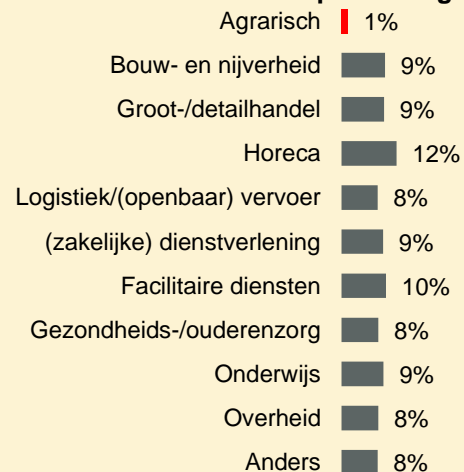
3

4

Gebruikt deelscooter al



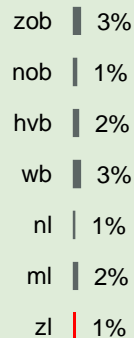
Staat open voor gebruik deelsc.



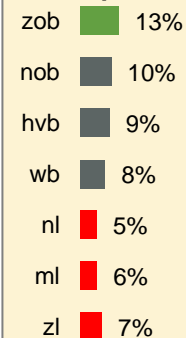
2.6.5 Regio

In Zuid-Limburg ligt het gebruik iets onder het gemiddelde. In alle Limburgse regio's ligt de openheid lager dan gemiddeld. In Zuidoost-Brabant is de openheid bovengemiddeld.

Gebruikt deelscooter al



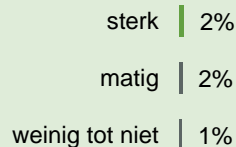
Staat open voor gebruik deelsc.



2.6.6 Stedelijkheid

Binnen de sterk stedelijke gebieden is de openheid voor de deelscooter bovengemiddeld.

Gebruikt deelscooter al



Staat open voor gebruik deelsc.





2.6.7 Samenstelling huishouden

Respondenten die thuis wonen staan relatief meer open voor de deelscooter en gebruiken deze al vaker.

Gebruikt deelscooter al

Alleenwonend	3%
Samenwonend	1%
Gezin	1%
Thuiswonend/...	6%

Staat open voor gebruik deelsc.

Alleenwonend	8%
Samenwonend	7%
Gezin	8%
Thuiswonend/...	18%

1

2

3

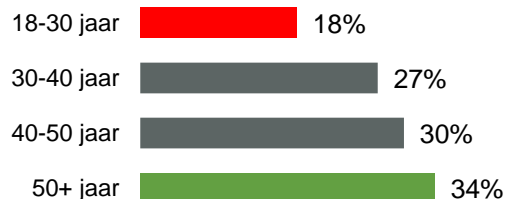
4



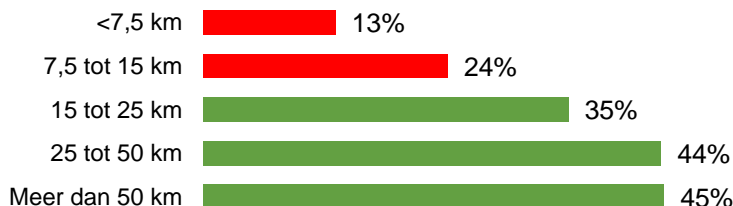
2.9 Verstokte autoforezen

30% van alle autoforezen is een “verstokte automobilist”. Zij reizen op dit moment alleen met de auto en staan voor geen enkel alternatief vervoermiddel open (voor het woon-werk verkeer). Hieronder wordt deze groep afgezet tegen de gemiddelden van de gehele populatie. De verstokte automobilist is vooral 50+, heeft een langere reisafstand, is lager opgeleid en is relatief weinig te vinden in sterk stedelijke gebieden.

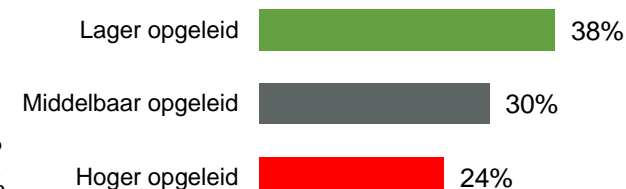
Leeftijd



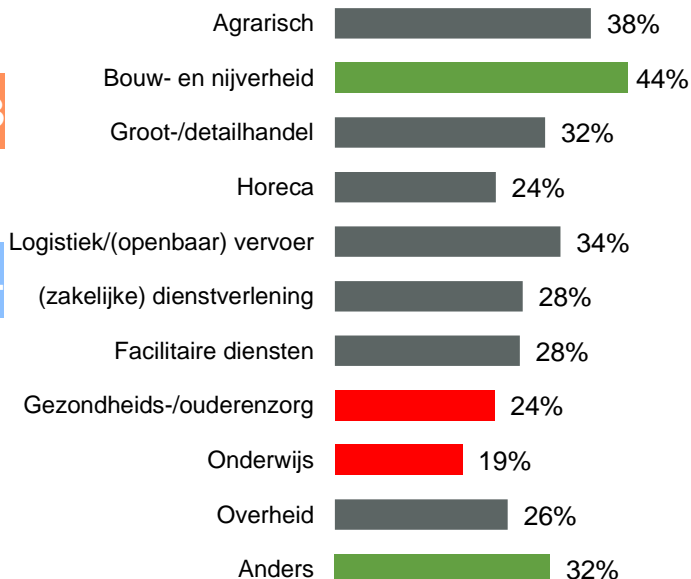
Reisafstand



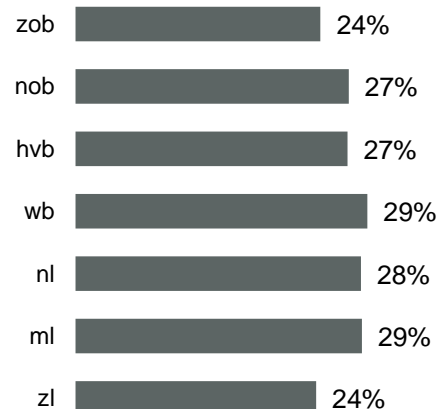
Opleidingsniveau



Sector



Regio



Samenstelling huishouden



Stedelijkheid





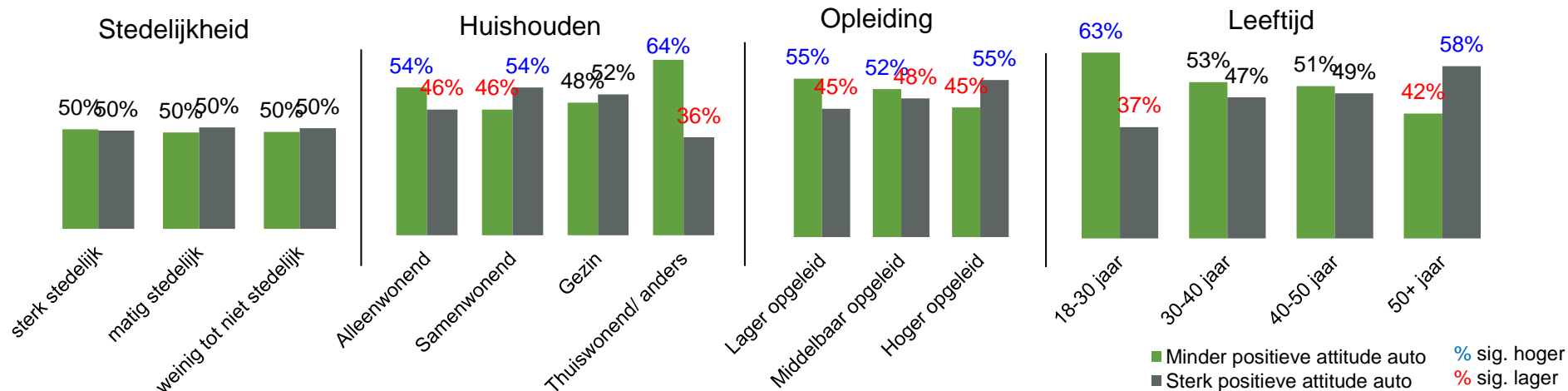
2.9 Attitude ten opzichte van de auto

Respondenten hebben de volgende 10 stellingen over de attitude tegenover autobezit en –gebruik beoordeeld

1. Autorijden is leuk
2. Autorijden trekt mij aan
3. Autorijden is saai (hercodering)
4. Mijn auto is onderdeel van mijn imago
5. Ik ben een trotse autobezitter
6. Dankzij mijn auto kan ik gaan en staan waar ik wil
7. De mening van mensen in mijn omgeving is belangrijk voor mij
8. Mensen uit mijn omgeving vinden het belangrijk om een auto te rijden
9. Mensen uit mijn omgeving reizen voor hun woon-werkverkeer vooral met de auto
10. Ik denk na over andere reisalternatieven voor de auto (hercodering)

Alle stellingen konden beoordeeld worden met een vijfpuntsschaal van helemaal eens tot helemaal oneens. Door middel van een mediaansplit op het totaalgemiddelde van deze stellingen, zijn alle respondenten gelabeld als iemand met een relatief positieve attitude (hoger dan de totale mediaanscore) of als iemand met een relatief minder positieve attitude t.o.v. de auto (lager dan de totale mediaanscore).

De groep met de lage auto-attitude geeft over de hele linie meer redenen aan om gebruik te maken van (met name) de fiets en de e-fiets dan de hoog positieve groep. In onderstaande grafieken is weergegeven hoe deze groepen zich ten opzichte van elkaar verhouden.



3

**Motivatoren,
Barrières en
maatregelen per
modaliteit**

3 Motivatoren, barrières en maatregelen per modaliteit

In dit hoofdstuk geven we per modaliteit inzicht in de uitkomsten van de vraagblokken naar motivatoren, barrières en maatregelen. Voor elke modaliteit zijn overzichten opgenomen met de barrières en motivatoren.

Voor de motivatoren en barrières is gewerkt met een vierpuntschaal. Respondenten konden per modaliteit aangeven of een bepaald aspect meespeelt in de keuze om al dan niet met de modaliteit te reizen. Telkens is dezelfde schaal gehanteerd. Voor de analyses zijn de schalen als volgt omgezet in scores:

Antwoordoptie	Score
Speelt niet mee	0
Speelt een beetje mee	1
Speelt veel mee	2
Doorslaggevend	3

Hierdoor hebben we per aspect en modaliteit een gemiddelde score kunnen berekenen voor de barrières (uitgedrukt in een negatieve score) en motivatoren (positieve scores). Om een goed vergelijk te kunnen maken tussen de modaliteiten is bij alle overzichten dezelfde volgorde van aspecten gehanteerd.

Voor elke modaliteit zijn op hoofdlijnen dezelfde aspecten bevraagd. De formulering ervan is telkens toegespitst op de betreffende modaliteit.



3.1 Thuiswerken

Hieronder de gemiddelde scores van de barrières om niet en motivatoren om wel thuis te werken. Zoals duidelijk naar voren komt, is de mate waarin het werk geschikt is voor thuiswerken het meest bepalend. Het missen van sociaal contact scoort hoog als barrière om niet (vaker) thuis te werken. Het besparen van (reis)tijd, efficiëntie/ productiviteit en flexibiliteit scoren relatief hoog als motivator voor thuiswerken. Gewoonte speelt hierbij (nog) een kleine rol. Werkgevers die thuiswerken ontmoedigen komt terug op de vijfde plaats van belangrijkste barrières.

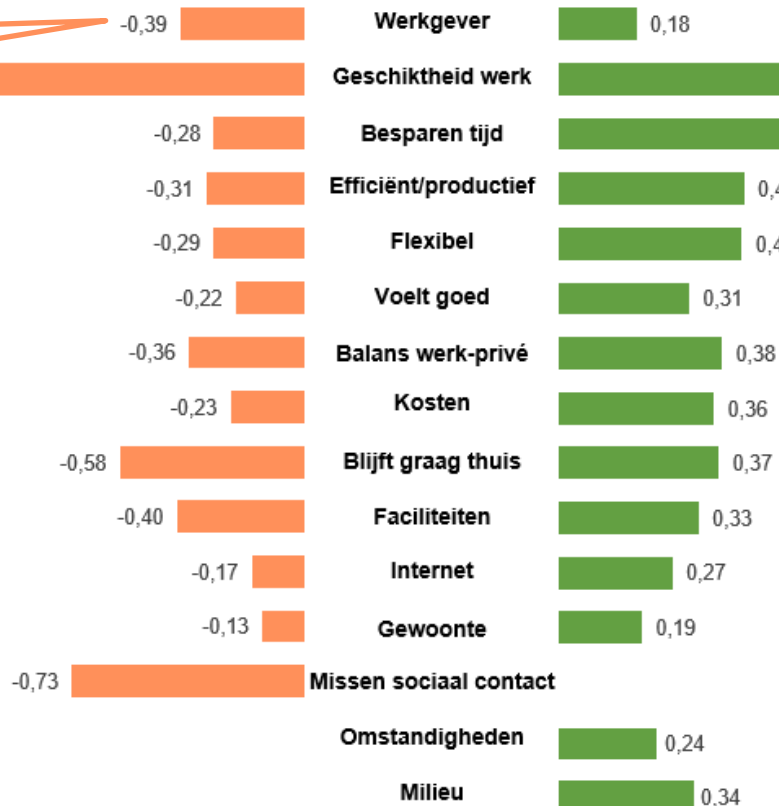
Barrières

Motivatoren

1 65% van de 428 respondenten waarvan de werkgever thuiswerken ontmoedigt, zou wel thuis willen werken

2 Voor respondenten die (nog) niet thuiswerken is geschiktheid verreweg de belangrijkste barrière (score: -1,74)

3 Respondenten die al (deels) thuiswerken geven gemiddeld een hogere score aan het missen van sociaal contact (-1,00).



Subredenen besparen tijd:	% binnen reden
Minder reizen	71%
Meer vrije tijd	53%
Meer tijd voor gezin	40%
Meer tijd voor huishouden	36%
Langer slapen	34%
Geen van bovenstaande	3%



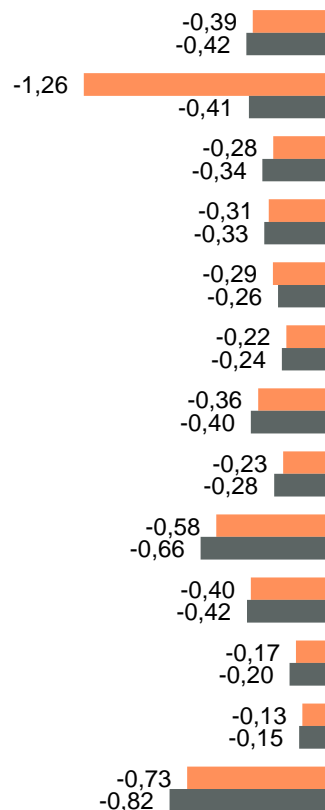
3.1.1 Geschikt werk voor thuiswerken

Hiernaast vergelijken we alle respondenten (grijs) met de respondenten die aangeven geschikt werk te hebben voor thuiswerken (oranje). De laatste groep zijn de respondenten die 'geschiktheid werk' geen doorslaggevende barrière vinden. In beide gevallen gaat het om respondenten die nu nog niet (volledig) thuiswerken. Als ze wel volledig thuis zouden werken, hadden ze immers niet aan het onderzoek deelgenomen.

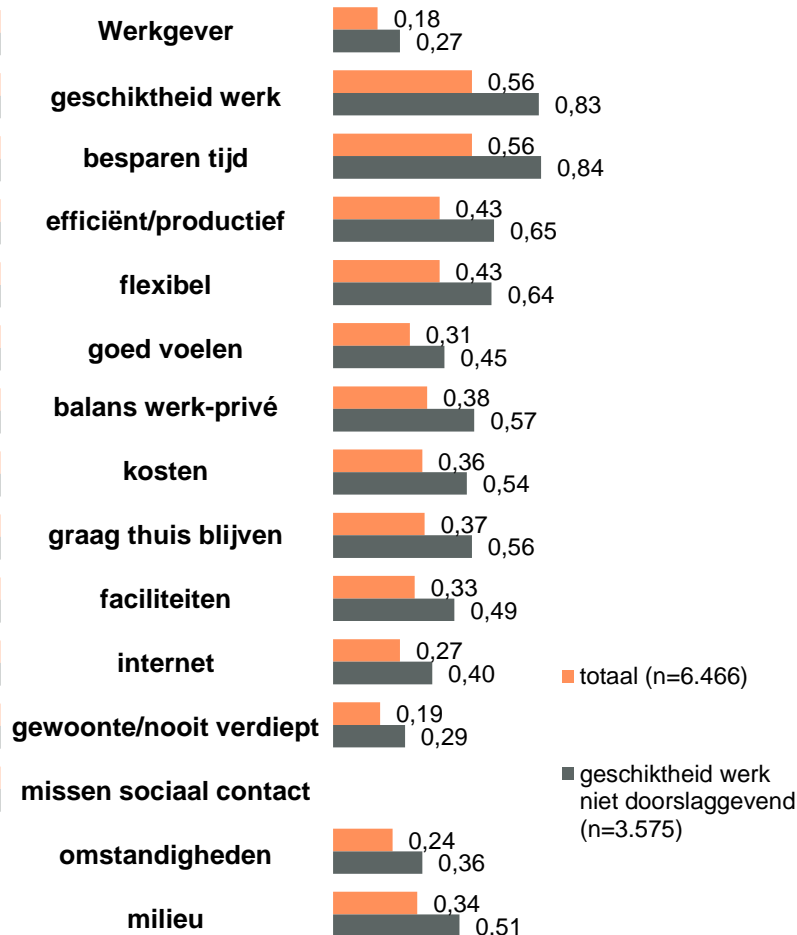
Respondenten die geschikt werk hebben, maar nog niet (volledig) thuiswerken scoren voornamelijk hoger op het missen van sociaal contact en graag thuis blijven (formulering in vragenlijst: Ik voel me slechter als ik thuiswerk).

Met name het besparen van tijd scoort relatief hoog als motivator onder deze doelgroep.

Barrières



Motivatoren



1

2

3

4

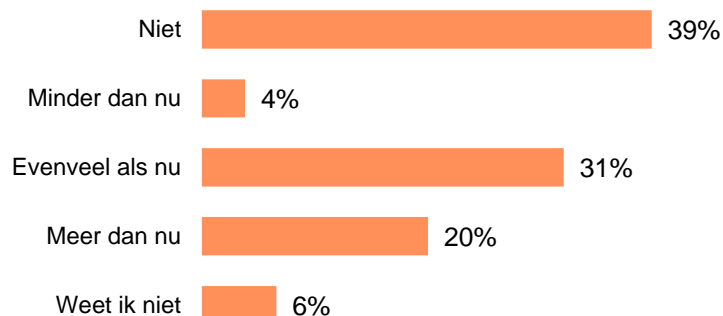


3.1.2 Aanvullende informatie over Thuiswerken

82% van de 2.908 respondenten die (deels) thuiswerken ervaart dit als (zeer) positief, tegenover 3% (zeer) negatief.

Hoe vaak wil je in de toekomst thuis werken?

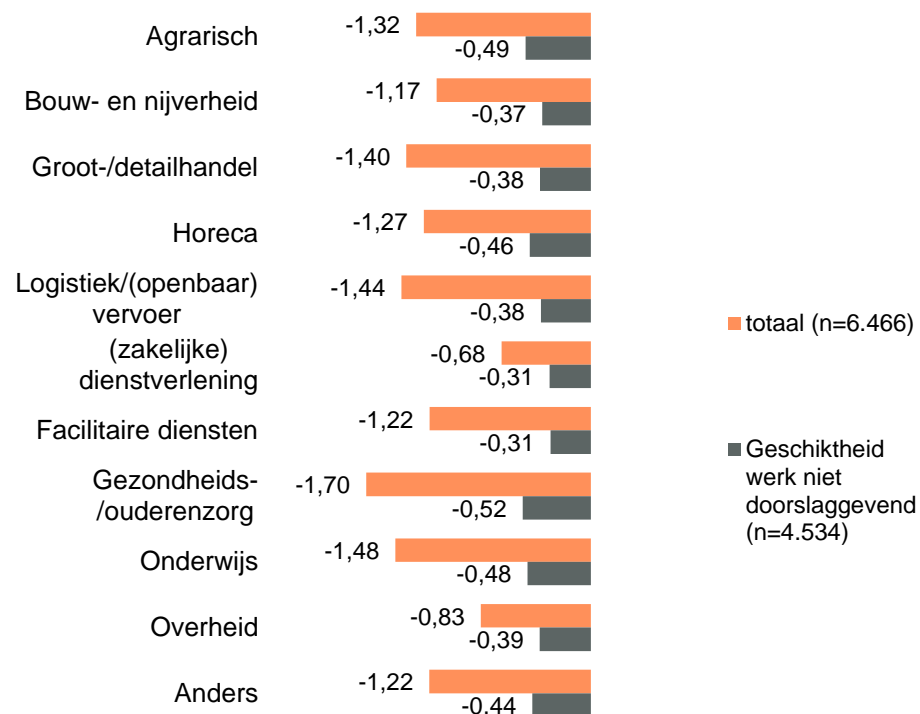
Van alle respondenten geeft 39% aan niet thuis te willen werken. Een vijfde van alle respondenten wil meer thuiswerken dan dat ze nu doen. Circa een derde wil evenveel thuis blijven werken.



Geschiktheid werk naar sector

Hiernaast worden de scores van de barrière geschiktheid werk per sector weergegeven. De oranje balken geven de score van alle respondenten in per sector, de grijze balken geven de score van de respondenten die geschikt werk hebben om thuis te werken binnen die sector. Die ligt uiteraard overal lager, want score 3 (doorslaggevend) is uitgefilterd.

Opvallend is dat het verschil het grootst is bij de sectoren Gezondheids-/ouderenzorg, Logistiek (OV), Groot en Detailhandel en Onderwijs. In deze sectoren vindt een relatief groot deel van de respondenten het werk niet geschikt voor thuiswerken.





3.1.2 Aanvullende informatie over Thuiswerken

De groep die geen geschikt werk heeft voor thuiswerken (geschiktheid = doorslaggevende barrière), bestaat voor een relatief groot deel uit inwoners ouder dan 50 jaar, lager- of middelbaar opgeleiden en forenzzen met korte reisafstanden.

Geschiktheid werk: verdeling naar achtergrondkenmerken

Kenmerk	Categorie	Geschiktheid is doorslaggevende barrière	Geschiktheid is geen doorslaggevende barrière	Totaal
Leeftijd	18-30 jaar	16%	22%	20%
	30-40 jaar	16%	19%	18%
	40-50 jaar	18%	19%	18%
	50+ jaar	50%	40%	43%
Opleidingsniveau	lager opgeleid	24%	15%	18%
	middelbaar opgeleid	48%	40%	43%
	hoger opgeleid	28%	45%	39%
Reisafstand	<7,5 km	31%	27%	28%
	7,5 tot 15 km	27%	22%	24%
	15 tot 25 km	18%	19%	19%
	25 tot 50 km	17%	20%	19%
	meer dan 50 km	7%	12%	10%
Stedelijkheid	sterk stedelijk	39%	40%	40%
	matig stedelijk	22%	23%	23%
	weinig tot niet stedelijk	39%	37%	38%
Regio	Zuidoost-Brabant	19%	17%	18%
	Noordoost-Brabant	19%	19%	19%
	Hart van Brabant	12%	13%	12%
	West-Brabant	20%	20%	20%
	Noord Limburg	8%	8%	8%
	Midden Limburg	5%	6%	6%
	Zuid Limburg	17%	18%	18%
Huishouden	alleenwonend	18%	18%	18%
	samenwonend	36%	33%	34%
	gezin	40%	42%	41%
	thuiswonend/anders	7%	7%	7%



3.1.2 Aanvullende informatie over Thuiswerken

In onderstaande figuur is de migratie van huidig thuiswerkgedrag naar (meer) thuis willen en kunnen werken in de toekomst weergegeven. Bijna één op de zes autoforensen kan en wil (meer) thuiswerken.

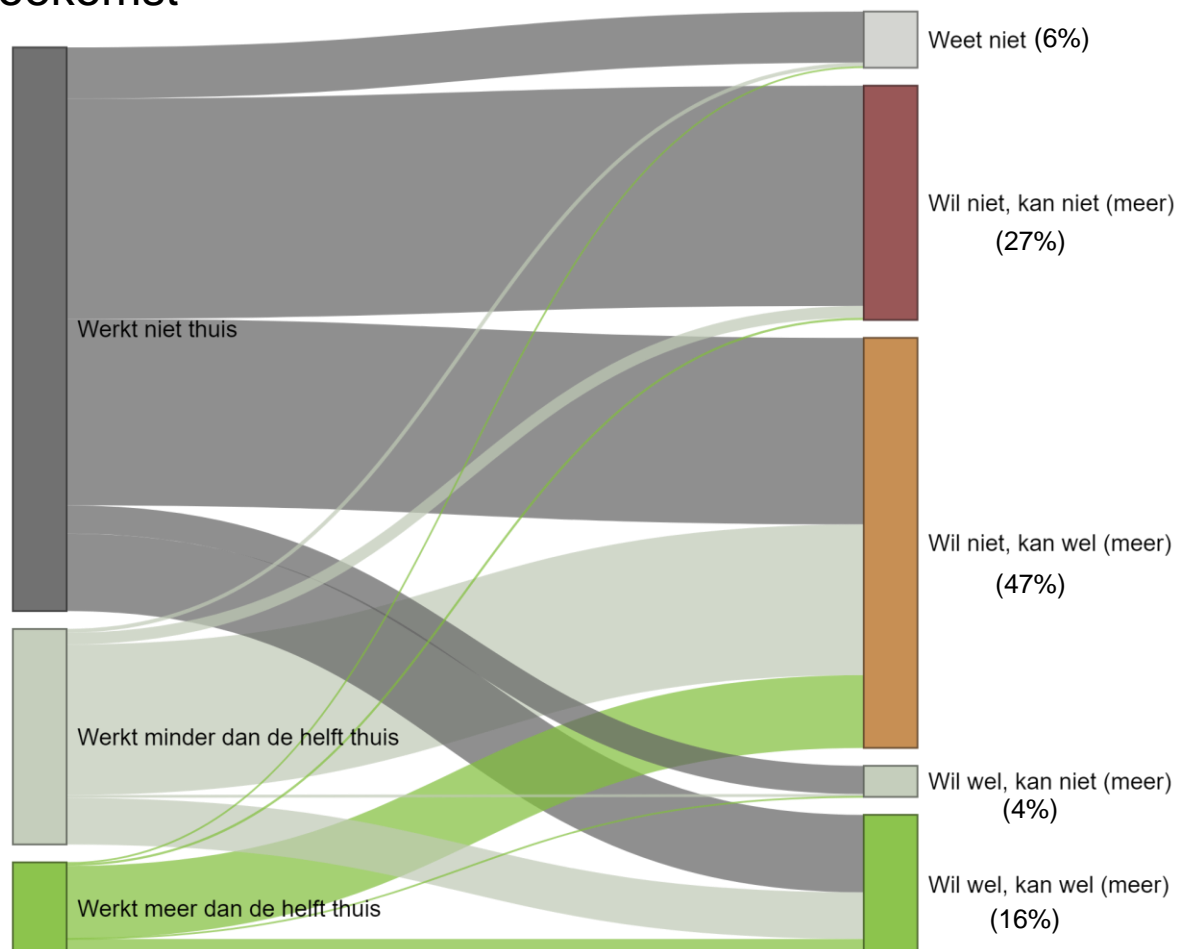
Thuiswerken nu en in de toekomst

9% werkt nog niet thuis, maar kan en wil wel. Deze groep bestaat uit relatief veel jongeren tot 30 jaar, middelbaar opgeleiden en inwoners uit sterk stedelijk gebied.

5% werkt nu maximaal de helft van de tijd thuis en wil en kan meer thuiswerken. Deze groep bestaat uit relatief veel 40- tot 50-jarigen, hoger opgeleiden, inwoners met reisafstanden vanaf 25 km en werkzaam binnen de (zakelijke) dienstverlening of overheid.

2% werkt het grootste deel al thuis en wil en kan dat nog vaker doen.

4% wil wel (vaker) thuiswerken, maar kan dat niet. Dit zijn relatief veel jongeren tot 30 jaar en personen werkzaam binnen de gezondheidszorg of het onderwijs.

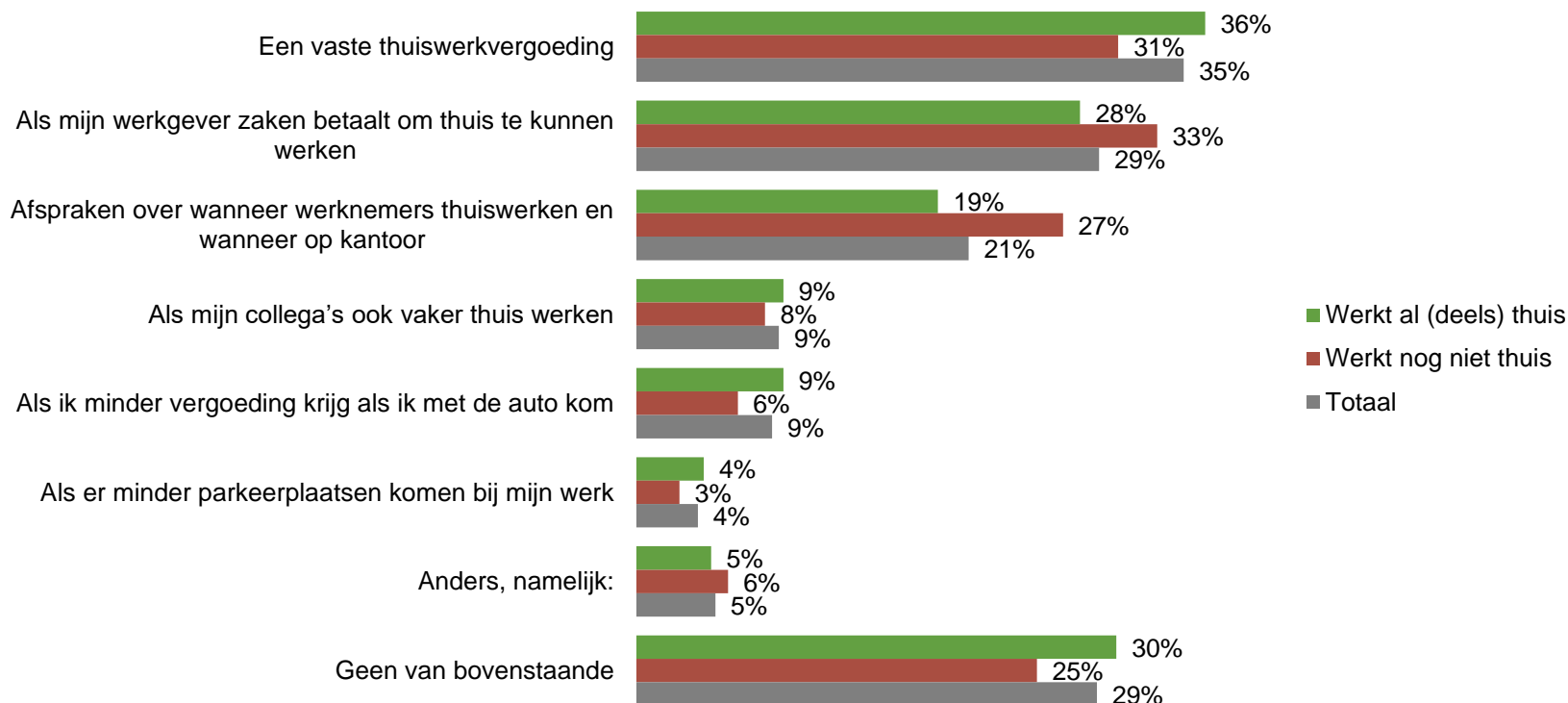




3.1.3 Thuiswerken maatregelen

De vraag “Welke maatregelen zouden helpen om (vaker) thuis te werken?” is alleen gesteld aan respondenten die hiervoor geschikt werk hebben en die thuis mogen werken van de werkgever. Bij deze vraag konden maximaal twee antwoorden worden aangevinkt.

Deze groep respondenten geeft aan dat financiële vergoedingen het meest zouden helpen als maatregel om (vaker) thuis te werken. Dit geldt voor zowel de respondenten die al (deels) thuiswerken als voor de respondenten die dat nog niet doen. Een lagere vergoeding voor autoritten wordt slechts door een kleine groep genoemd. Voor circa een derde geldt dat geen van de genoemde maatregelen zou helpen om vaker thuis te werken.





3.1.4 Kenmerken thuiswerkers

Onderstaand schema laat per achtergrondvariabele zien welke segmenten vaker dan gemiddeld een motivator (groen) of barrière (rood) benoemen voor thuiswerken. *Bijvoorbeeld: dat de werkgever thuiswerken aanmoedigt of verplicht stelt is significant vaker een motivator onder de groep 40 min. Overigens is de rol van de werkgever bij deze groep ook vaker een barrière, net als bij wie werkzaam is in de handel, alleenwonend is, hoger opgeleid is, en een reisafstand heeft tussen 25 en 50 km.*

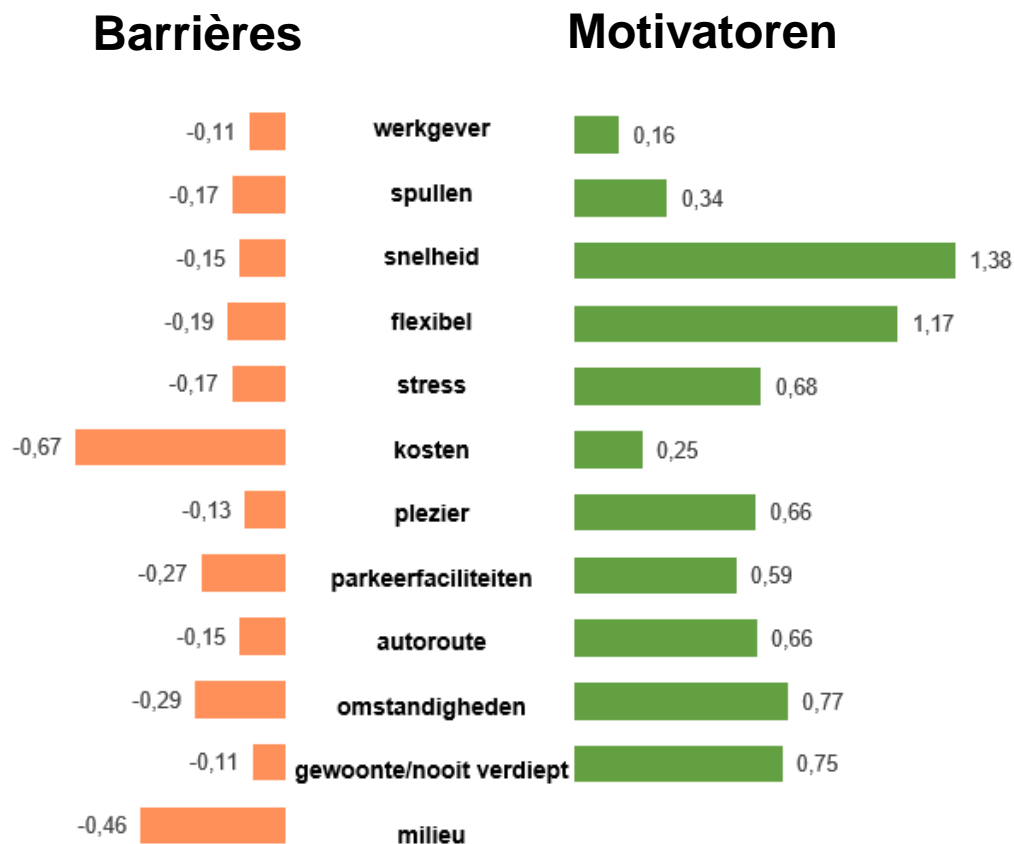
Motivatoren	Leeftijd	Stedelijkheid	Regio	Sector	Huishouden	Opleidingsniveau	Reisafstand
Werkgever	<40			zakelijke dienstverlening en overheid		hoger	>25 km
geschiktheid werk	30-50				gezin		
besparing reistijd	<40		zl		gezin		
efficiënt/productief	30-50		zl		gezin		
flexibel	<40		zl				
beter voelen	<50		ml				
balans werk-privé	30-50		zl		gezin		
kosten	<40		zl				
graag thuis blijven	<50				thuiswonend/anders		
faciliteiten	<40						
internetverbinding	<30				thuiswonend/anders		
gewoonte	<40		hvb		thuiswonend/anders		
milieu	30-40		zl		gezin		
omstandigheden	<30		hvb				

Barrières	Leeftijd	Stedelijkheid	Regio	Sector	Huishouden	Opleidingsniveau	Reisafstand
werkgever	<40			handel	alleenwonend	hoger	25-50 km
geschiktheid werk	>50			handel, logistiek, zorg, onderwijs		lager en middelbaar	<15 km
besparing reistijd	<30		hvb	zakelijke dienstverlening	thuiswonend/anders	hoger	
efficiënt/productief	<30	sterk			thuiswonend/anders		
flexibel	<40		hvb	alleenwonend, thuiswonend	<7,5 km		
beter voelen	<40		hvb	zakelijke dienstverlening, horeca	alleenwonend, thuiswonend		<7,5 km
balans werk-privé	<40			zakelijke dienstverlening, overheid	thuiswonend/anders		
kosten	<40			alleenwonend, thuiswonend			
graag thuis blijven	<40	sterk	zob	alleenwonend, thuiswonend			
faciliteiten	<40	sterk		alleenwonend, thuiswonend	7,5-15 km		
internetverbinding	<40			zakelijke dienstverlening	thuiswonend/anders		
nooit verdiept	<30	sterk	hvb	horeca, handel, diensten	thuiswonend/anders		middelbaar
missen sociaal contact	<40			(z)dvl, overh, onderw	thuiswonend/anders	hoger	>50 km



3.2 Auto

Voor de auto geldt dat de gemiddelde scores voor de motivatoren hoger zijn dan voor de barrières. Goed te verklaren, gezien het feit dat de doelgroep van het onderzoek autoforezen zijn. Met name snelheid en flexibiliteit scoren hoog als motivator. Kosten is een veelgenoemde barrière, gevolgd door milieu.





3.2.1 Verdieping barrières en motivatoren

Bij een aantal aspecten is doorgevraagd naar achterliggende motieven. Hieronder een overzicht van de resultaten. Bij alle vragen konden meer antwoorden worden aangevinkt.



Barrière – kosten (n=2.646)	% binnen reden
Hoge brandstofkosten	89%
Auto hebben/onderhouden is duur	43%
Ik krijg mijn reiskosten niet vergoed	24%
Geen mogelijkheid gratis te parkeren	13%
Geen van bovenstaande	4%

Barrière – stress (n=569)	% binnen reden
Drukte op de weg	52%
Ik wil niet in de file staan	45%
Ik vind autorijden vermoeiend	28%
Het is teveel gedoe	23%
Geen van bovenstaande	13%

Barrière - Flexibiliteit (n=642)	% binnen reden
Niet makkelijk naar veel verschillende locaties kunnen rijden op een dag	39%
Niet makkelijk te combineren met andere activiteiten, zoals kinderen ophalen	33%
Tijdens het rijden kan ik geen andere dingen doen	20%
Geen van bovenstaande	29%

Motivator – Kosten (n=926)	% binnen reden
Ik krijg mijn reiskosten vergoed	43%
Gratis parkeren	38%
Goedkoper dan alternatieven zoals het OV	33%
Laag brandstofverbruik	22%
Ik heb een lease-auto	19%
Ik heb een tankpas van mijn werkgever	18%
Geen van bovenstaande	9%

Motivator – Flexibiliteit (n=3.850)	% binnen reden
Zelf vertrektijd bepalen	80%
Makkelijk naar veel verschillende locaties rijden	50%
Makkelijk combineren met andere activiteiten, zoals kinderen ophalen	47%
Makkelijk spullen meenemen	46%
Mogelijk om onderweg te bellen	16%
Geen van bovenstaande	4%



3.2.2 Kenmerken automobilisten

Onderstaand schema laat per achtergrondvariabele zien welke segmenten vaker dan gemiddeld een motivator (groen) of barrière (rood) benoemen voor de auto. *Bijvoorbeeld: de snelheid van de auto is in hogere mate een motivator voor gebruik van de auto voor wie in weinig/niet stedelijk gebied woont.*



Motivatoren	Leeftijd	Stedelijkheid	Regio	Huishouden	Opleidingsniveau	Reisafstand
werkgever	<40		hvb	thuiswonend/anders		>50 km
spullen			zob	alleenwonend		
snelheid		weinig/niet			hoger	>15 km
flexibel	30-40		zl			7,5-15 km
stress	<40			thuiswonend/anders		
kosten	<30			thuiswonend/anders		
plezier				alleenwonend, thuiswonend		>50 km
parkeerfaciliteiten			zl		hoger	7,5-15 km
autoroute	<30			thuiswonend/anders		7,5-25 km
omstandigheden			zl	thuiswonend/anders		<15 km
gewoonte	30-40		wb			7,5-15 km

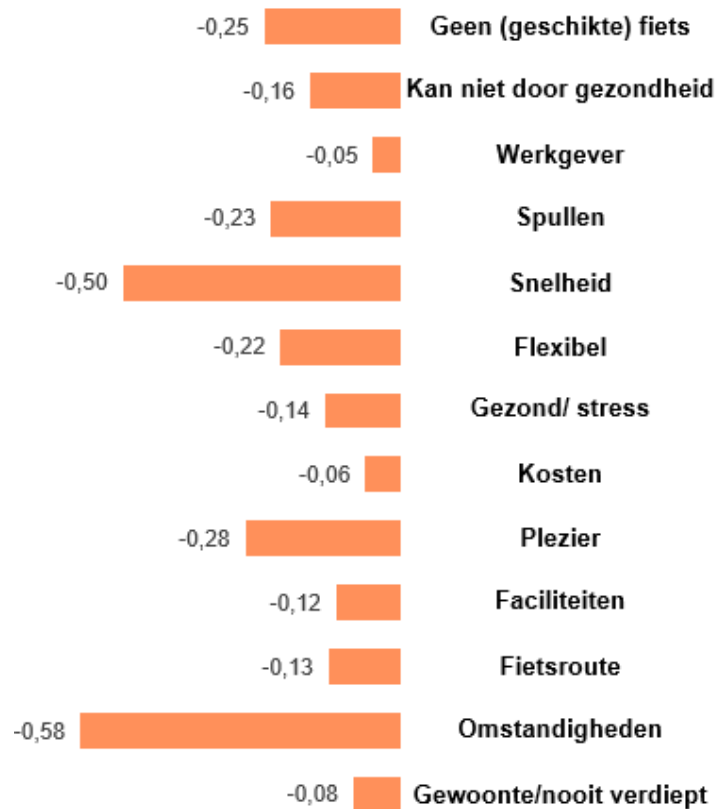
Barrières	Leeftijd	Stedelijkheid	Regio	Huishouden	Opleidingsniveau	Reisafstand
werkgever	<30			thuiswonend/ anders	hoger	
spullen	<30					<7,5 km
snelheid	<40	sterk		gezin		
flexibel			hvb		hoger	
stress	<40		wb			
kosten	<40					<7,5 km
plezier	<30					
parkeerfaciliteiten	<30		zl	thuiswonend/ anders		
autoroute	<40					
omstandigheden	<30					<15 km
nooit in verdiept	<30			thuiswonend/anders	middelbaar	
milieu	<30		nob		hoger	<7,5 km



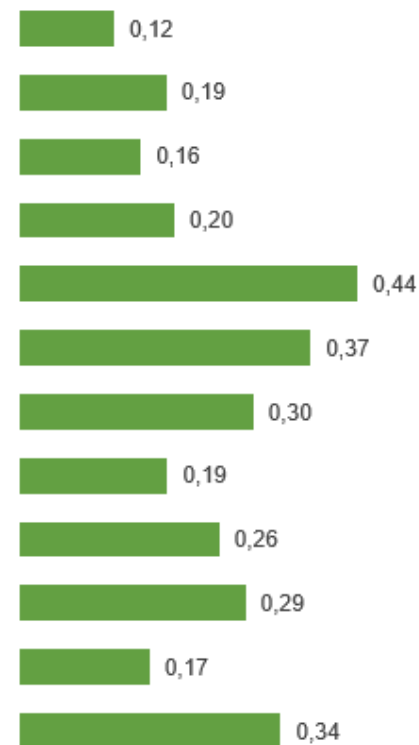
3.3 Fiets

Belangrijkste motivator om te fietsen naar, van of voor het werk is 'omdat fietsen gezond is', gevolgd door 'omdat het me weinig geld kost'. Barrières hebben vooral te maken met gebrek aan snelheid en omstandigheden (zoals slecht weer). Plezier staat op plek 4 in de ranking van motivatoren, en komt als derde belangrijkste barrière terug.

Barrières



Motivatoren



1

2

3

4



3.3.1 Verdieping barrières en motivatoren

Bij een aantal aspecten is doorgevraagd naar achterliggende motieven. Hieronder een overzicht van de resultaten. Bij alle vragen konden meer antwoorden worden aangevinkt.

Barrière – kosten (n=129)	% binnen reden
Aanschaffen van een fiets is duur	40%
Aanschaffen fietsbenodigdheden is duur	27%
Werkgever vergoedt geen fiets	26%
Geen reiskostenvergoeding	21%
Geen van bovenstaande	21%

Barrière – niet goed voelen/stress (n=297)	% binnen reden
Ik kom dan bezweet aan	60%
Ik vind fietsen vermoeiend	47%
Het is te ver voor mij	46%
Het is teveel gedoe	28%
Geen van bovenstaande	8%

Barrière - Flexibiliteit (n=487)	% binnen reden
Niet makkelijk te combineren met andere activiteiten, zoals kinderen ophalen	58%
Niet makkelijk naar veel verschillende locaties kunnen fietsen op een dag	52%
Tijdens het fietsen kan ik geen andere dingen doen	20%
Geen van bovenstaande	10%

Motivator – Kosten (n=1.310)	% binnen reden
Goedkoop, geen brandstof en OV-kosten	85%
Ik krijg mijn reiskosten vergoed	19%
Werkgever betaalt (deels) aanschaf fiets	15%
Aanschaf van een fiets is niet duur	10%
Werkgever betaalt (deels) aanschaf van fietsbenodigdheden	4%
Geen van bovenstaande	5%

Motivator – Flexibiliteit (n=826)	% binnen reden
Zelf vertrektijd bepalen	72%
Makkelijk combineren met andere activiteiten, zoals kinderen ophalen	29%
Makkelijk naar veel verschillende locaties rijden	26%
Geen van bovenstaande	9%

1

2

3

4



3.3.2 Maatregelen fiets

In onderstaande diagram zijn alleen respondenten meegenomen die maximaal 15 km van hun werk wonen en niet belemmerd worden door spullen of gezondheid. Er konden meer antwoordopties worden aangevinkt.

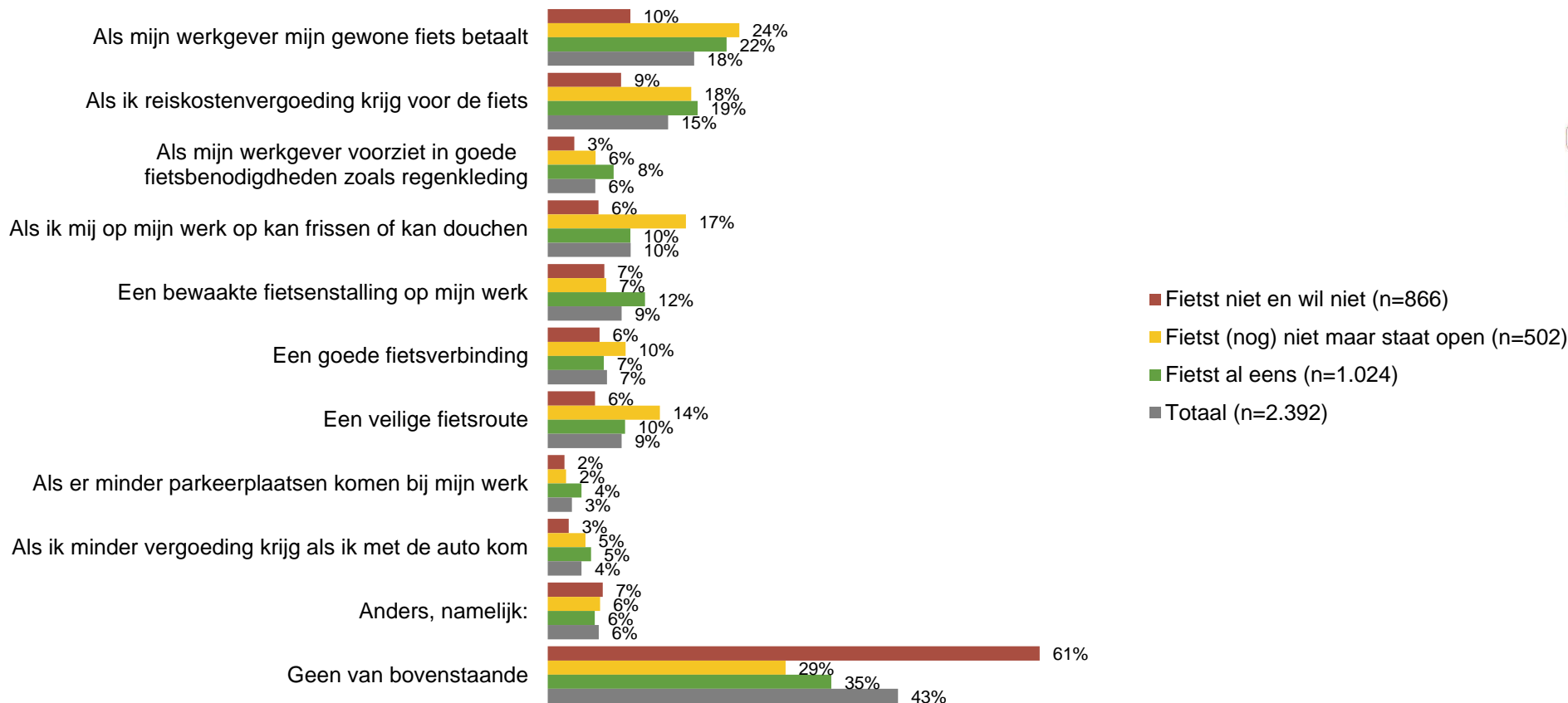
Voor circa 40% van de respondenten die aanvankelijk aangeeft niet te fietsen en dat ook niet te willen, zouden maatregelen wel helpen om ze alsnog op de fiets te krijgen. Hierbij worden vooral positieve financiële prikkels, betere faciliteiten en/of infra genoemd.

1

2

3

4





3.3.3 Kenmerken fietsers

Onderstaand schema laat per achtergrondvariabele zien welke segmenten vaker dan gemiddeld een motivator (groen) of barrière benoemen voor de fiets. *Bijvoorbeeld: tal van motivatoren scoren bovengemiddeld bij de groep met een hoger opleidingsniveau.*

Motivatoren	Leeftijd	Stedelijkheid	Regio	Huishouden	Opleidingsniveau
werkgever	<30				hoger
spullen	<30			thuiswonend/anders	
snelheid	<30	sterk			hoger
flexibel	<30			gezin, thuiswonend	
gezond	<30	sterk		gezin, thuiswonend	
kosten	<40	sterk		thuiswonend/anders	
milieu	<30	sterk		thuiswonend/anders	
plezier					
faciliteiten	<30		zob	thuiswonend/anders	
route	<30	sterk		thuiswonend/anders	
omstandigheden	<30			gezin, thuiswonend	
gewoonte	<30	sterk		thuiswonend/anders	

Barrières	Leeftijd	Stedelijkheid	Regio	Huishouden	Opleidingsniveau
geen geschikte fiets	<30	sterk	zl	alleenwonend	
niet gezondheid	50+			alleenwonend	lager
werkgever	<30				
spullen	<30	sterk			hoger
snelheid	<30			thuiswonend/anders	
flexibel	<40				hoger
stress	<40				lager
kosten	<30			thuiswonend/anders	
plezier	<30	sterk		thuiswonend/anders	middelbaar
faciliteiten	<30			alleenwonend	
fietsroute	<40		hvb, zl	thuiswonend/anders	
omstandigheden		sterk		alleenwonend	middelbaar
nooit verdiept	<30				

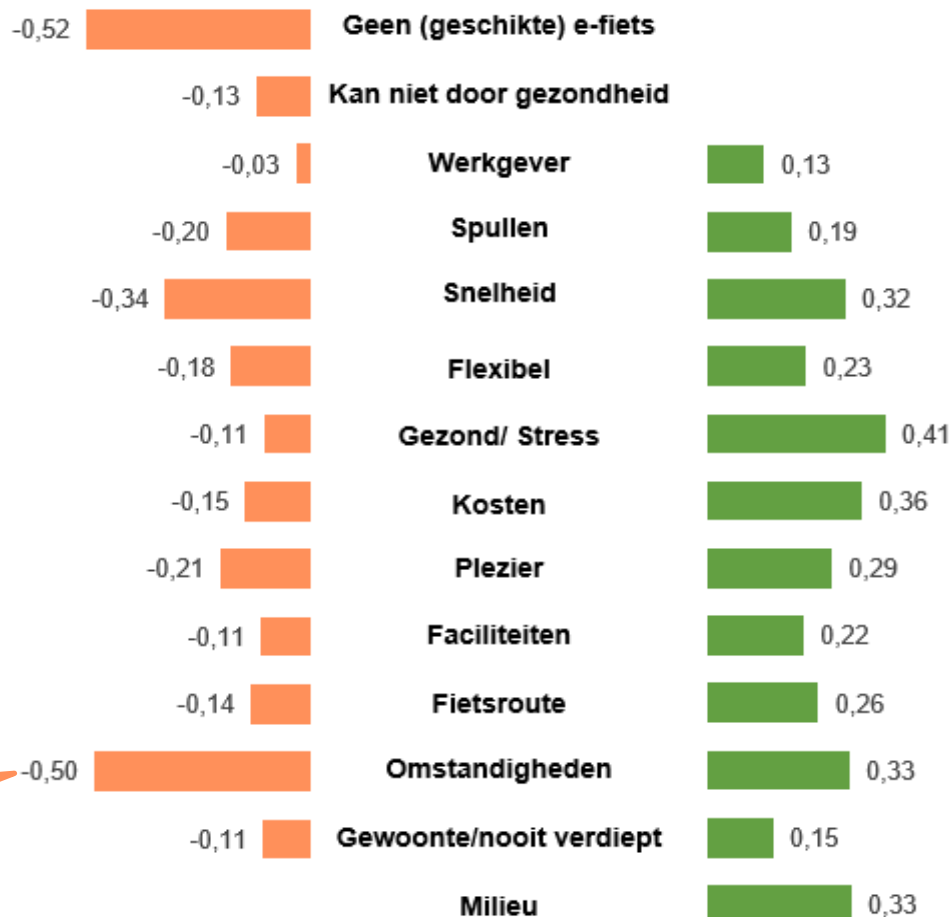


3.4 E-fiets

De barrières en motivatoren voor de e-fiets zijn vergelijkbaar met die van de reguliere fiets. Grootste verschil is dat snelheid bij de e-fiets een kleinere barrière vormt. De kosten van een (duurdere) e-bike vormen niet een significant hogere barrière dan bij een reguliere fiets.

Barrières

Motivatoren



Respondenten die al openstaan voor de e-fiets 'scoren' meer extreem op omstandigheden. Zij willen dus wel e-fietsen, maar hechten relatief meer waarde aan bijvoorbeeld goede weersomstandigheden.

1

2

3

4



3.4.1 Verdieping barrières en motivatoren

Bij een aantal aspecten is doorgevraagd naar achterliggende motieven. Hieronder een overzicht van de resultaten. Bij alle vragen konden meer antwoorden worden aangevinkt.

Barrière – kosten (n=322)	% binnen reden
Aanschaffen van een e-fiets is duur	84%
Werkgever vergoedt geen e-fiets	30%
Aanschaffen van fietsbenodigdheden is duur	21%
Ik krijg mijn reiskosten niet vergoed	14%
Geen van bovenstaande	8%

Barrière – stress (n=257)	% binnen reden
Het is teveel gedoe	50%
Ik kom dan bezweet aan	47%
Het is te ver voor mij	46%
Ik vind fietsen vermoeiend	40%
Geen van bovenstaande	6%

Barrière - Flexibiliteit (n=433)	% binnen reden
Niet makkelijk te combineren met andere activiteiten, zoals kinderen ophalen	58%
Niet makkelijk naar veel verschillende locaties kunnen fietsen op een dag	50%
Tijdens het fietsen kan ik geen andere dingen doen	18%
Geen van bovenstaande	12%

Motivator – Kosten (n=1.295)	% binnen reden
Goedkoop, geen brandstof en OV-kosten	83%
Ik krijg mijn reiskosten vergoed	26%
Werkgever betaalt (deels) aanschaf e-fiets	22%
Aanschaf van een e-fiets is niet duur	6%
Werkgever betaalt (deels) aanschaf van fietsbenodigdheden	5%
Geen van bovenstaande	6%

Motivator – Flexibiliteit (n=1.007)	% binnen reden
Zelf vertrektijd bepalen	77%
Makkelijk naar veel verschillende locaties rijden	29%
Makkelijk combineren met andere activiteiten, zoals kinderen ophalen	23%
Geen van bovenstaande	9%

1

2

3

4



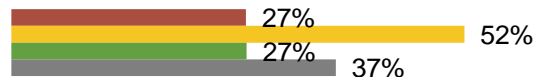
3.4.2 Maatregelen e-fiets

In onderstaande diagram zijn alleen respondenten meegenomen die maximaal 15 km van hun werk wonen en niet belemmerd worden door spullen of gezondheid. Er konden meer antwoordopties worden aangevinkt.

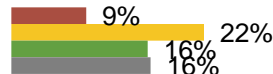
De helft (52%) van de respondenten die (nog) niet e-fietsen maar er wel voor openstaan, geeft aan dat het zou helpen als de werkgever de e-fiets zou betalen. Slechts 18% van deze groep zegt dat geen enkele maatregel zou helpen om vaker te e-fietsen,

1

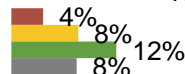
Als mijn werkgever mijn elektrische fiets zou betalen



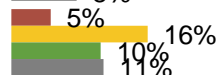
Als ik daar reiskostenvergoeding voor krijg



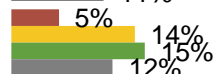
Als mijn werkgever voorziet in goede fietsbenodigdheden zoals regenkleding



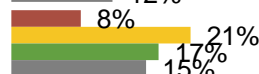
Als ik mij op mijn werk op kan frissen of kan douchen



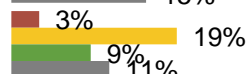
Een bewaakte fietsenstalling op mijn werk



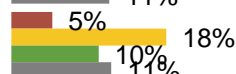
Oplaadmogelijkheden op mijn werk



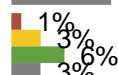
Een goede fietsverbinding



Een veilige fietsroute



Als er minder parkeerplaatsen komen bij mijn werk



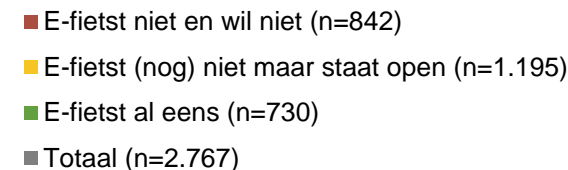
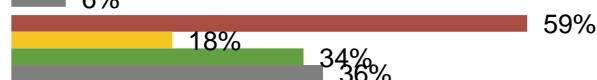
Als ik minder vergoeding krijg als ik met de auto kom



Anders, namelijk



Geen van bovenstaande





3.4.3 Kenmerken e-fietsers

Onderstaand schema laat per achtergrondvariabele zien welke segmenten vaker dan gemiddeld een motivator (groen) of barrière benoemen voor de e-fiets. *Bijvoorbeeld: gewoonte/vanzelfsprekendheid scoort als motivatoren bovengemiddeld bij lager opgeleiden.*

Motivatoren	Leeftijd	Stedelijkheid	Regio	Huishouden	Opleidingsniveau
werkgever	<30		zob, zl		hoger
spullen		weinig/niet			
snelheid	50+		zob, zl		
flexibel			zl		hoger
gezond	50+	weinig/niet	zob, zl		hoger
kosten		weinig/niet	zob	thuiswonend/anders	middelbaar
plezier	50+	weinig/niet		gezin	
faciliteiten			zl		
fietsroute		weinig/niet	zob		
omstandigheden	50+	weinig/niet	zl	gezin	
gewoonte					lager
milieu	50+	weinig/niet	zl		hoger

Barrières	Leeftijd	Stedelijkheid	Regio	Huishouden	Opleidingsniveau
geen (geschikte) e-fiets	30-40		zl		hoger
kan niet door gezondheid				alleenwonend	lager
werkgever	<30		hvb, ml		
spullen			zl	thuiswonend/anders	hoger
snelheid	30-40	weinig/niet			hoger
flexibel	30-40				
stress	<30				
kosten	<30			alleenwonend	
plezier	<30		hvb	thuiswonend/anders	middelbaar
faciliteiten	<30				
fietsroute	<30	weinig/niet			hoger
specifieke omstandigheden	50+	weinig/niet	zl		
nooit in verdiept	<30				lager

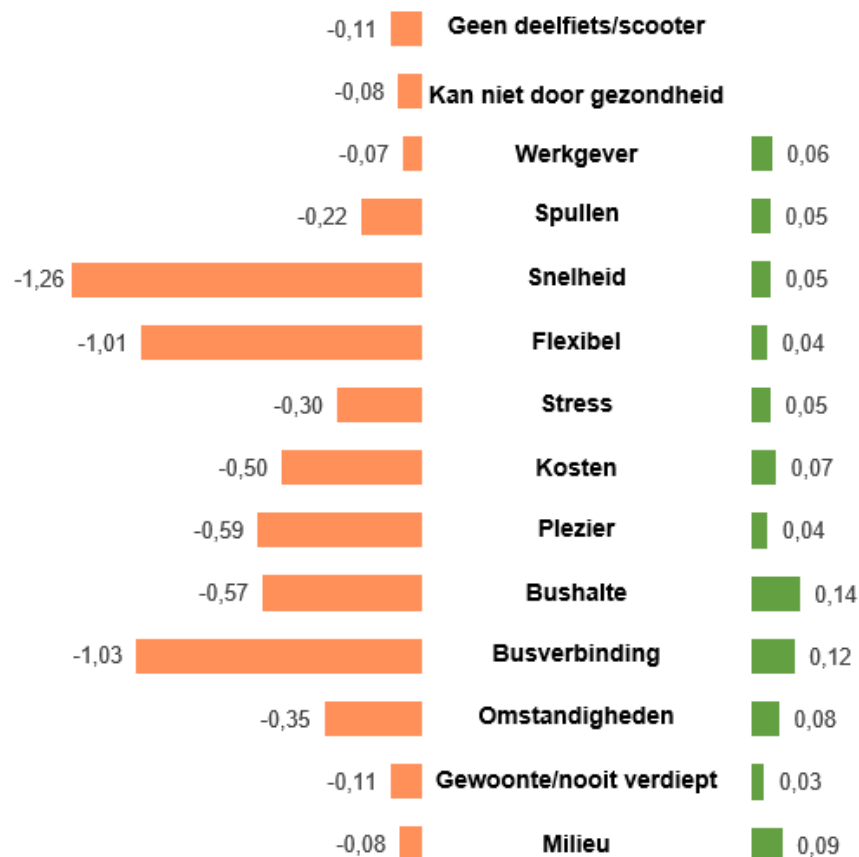


3.5 Bus

Algemeen beeld bij de bus is dat de balans gemiddeld doorslaat naar barrières (en niet naar motivatoren). Vooral op snelheid, flexibiliteit en het gebrek aan een goede busverbinding scoort de bus niet goed. Een halte in de buurt en een goede busverbinding zijn relatief veel genoemde motivatoren voor de bus, al scoren deze motivatoren ook laag ten opzichte van motivatoren voor andere modaliteiten.

Barrières

Motivatoren



Onbekend maakt onbemand. Dat geldt zeker voor de bus. Respondenten die (wel eens) met de bus reizen, kennen significant hogere scores toe aan de motivatoren. Ook de respondenten die openstaan voor reizen met de bus geven hogere score over de hele linie

Respondenten die al reizen met de bus, geven de bushalte als motivator een gemiddelde score van 0,83.

Respondenten die openstaan voor de bus, geven de bushalte als motivator een gemiddelde score van 0,73.



3.5.1 Verdieping barrières en motivatoren

Bij een aantal aspecten is doorgevraagd naar achterliggende motieven. Hieronder een overzicht van de resultaten. Bij alle vragen konden meer antwoorden worden aangevinkt.



Barrière – kosten (n=1.635)	% binnen reden
Reizen met de bus is duurder dan alternatieven	76%
Ik krijg mijn reiskosten niet vergoed	23%
Geen van bovenstaande	15%

Barrière – stress (n=1.067)	% binnen reden
Het is te veel gedoe	67%
Drukke in de bus	63%
Mogelijke verstoringen/onzekerheid aankomsttijden	63%
Ik moet overstappen	45%
Ik vind het vermoeiend	45%
Ik heb geen privacy/ik reis liever alleen	44%
Er is niet altijd een zitplaats	40%

Barrière - Flexibiliteit (n=2.969)	% binnen reden
Niet zelf vertrektijden bepalen	81%
Niet makkelijk naar veel verschillende locaties kunnen reizen op een dag	44%
Niet makkelijk te combineren met andere activiteiten, zoals kinderen ophalen	42%
Geen van bovenstaande	7%

Motivator – Kosten (n=261)	% binnen reden
Ik krijg mijn reiskosten vergoed	54%
Goedkoop in vergelijking met alternatieven	52%
Geen van bovenstaande	9%

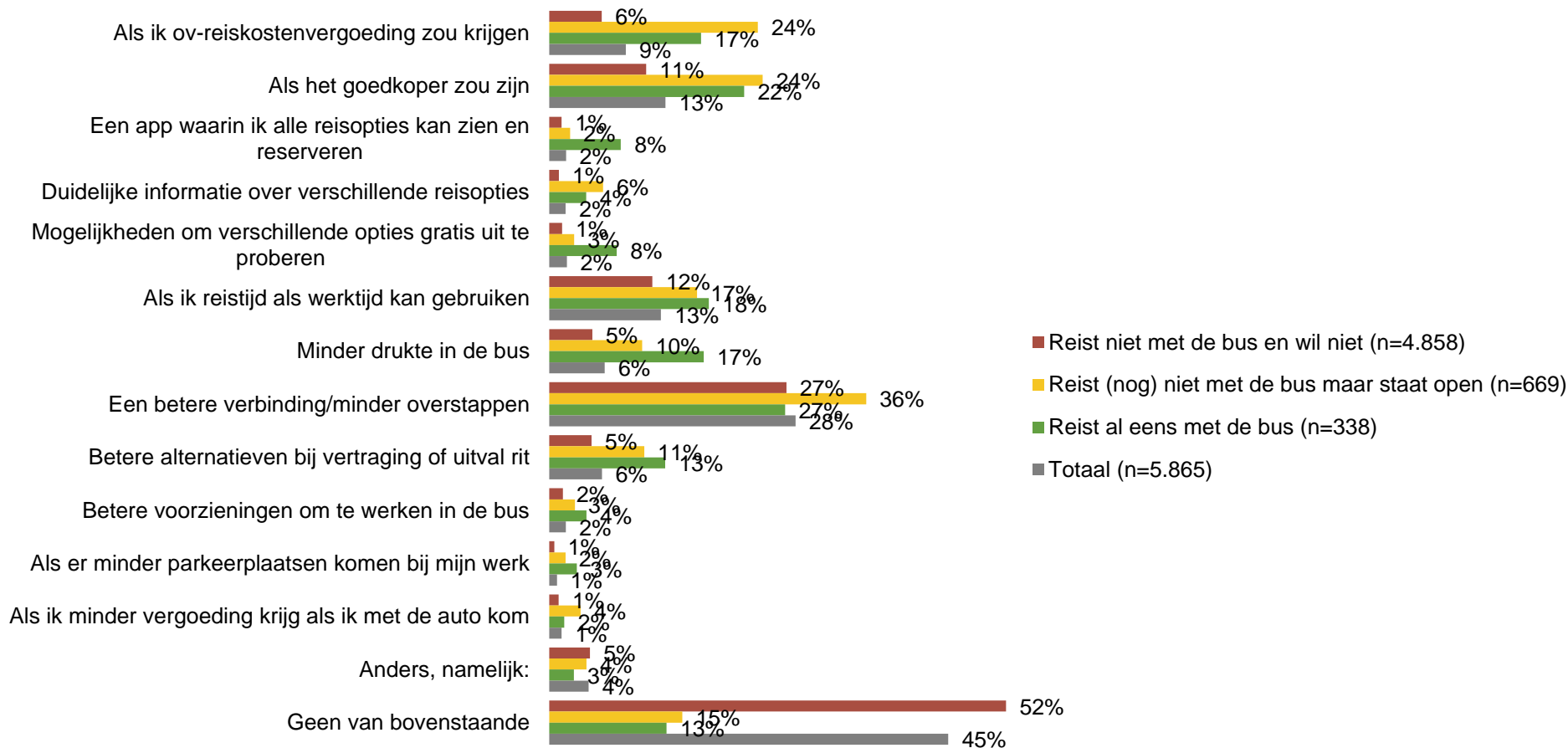
Motivator – Flexibiliteit (n=165)	% binnen reden
Ik kan andere dingen doen in de bus	41%
Makkelijk combineren met andere activiteiten, zoals kinderen ophalen	25%
Makkelijk naar veel verschillende locaties reizen	25%
Mogelijk om in de bus te werken	22%
Geen van bovenstaande	20%



3.5.2 Maatregelen bus

In onderstaande diagram zijn alleen respondenten meegenomen die niet belemmerd worden door spullen of gezondheid. Er konden meer antwoordopties worden aangevinkt.

Voor de meeste respondenten geldt dat een betere busverbinding zou helpen om vaker de bus te pakken. 27% van de respondenten die de bus niet gebruiken en er niet voor openstaan zouden daarmee geholpen zijn.





3.5.3 Kenmerken busreizigers

Onderstaand schema laat per achtergrondvariabele zien welke segmenten vaker dan gemiddeld een motivator (groen) of barrière benoemen voor de bus. *Bijvoorbeeld: de kosten zijn een grotere barrière onder 30-minners en onder wie 7,5-15 km van het werk woont.*

Motivatoren	Leeftijd	Stedelijkheid	Regio	Huishouden	Opleidingsniveau	Reisafstand	
werkgever	<30	matig		thuiswonend/anders	hoger	7,5-15 km	
spullen							
snelheid		matig					
flexibel							
stress			wb				
kosten							
plezier							
bushalte			sterk				zl
busverbinding			matig				
omstandigheden							zl
gewoonte							
milieu							zl

Barrières	Leeftijd	Stedelijkheid	Regio	Huishouden	Opleidingsniveau	Reisafstand
geen deelfiets of scooter	<30	weinig/niet		thuiswonend/anders		
kan niet door gezondheid	<30		wb	thuiswonend/anders		15-25 km
werkgever	<40	sterk				
spullen			wb			>50 km
snelheid			zl		hoger	>15 km
flexibel		weinig/niet	zl		hoger	15-50 km
stress	<30			alleenwonend		15-25 km
kosten	<30					7,5-15 km
plezier					hoger	
geen bushalte		weinig/niet				25-50 km
busverbinding	50+	weinig/niet	nob, ml		hoger	15-50 km
omstandigheden	<30			thuiswonend/anders	hoger	<7,5 km
nooit verdiept	<30					
milieu	<30					

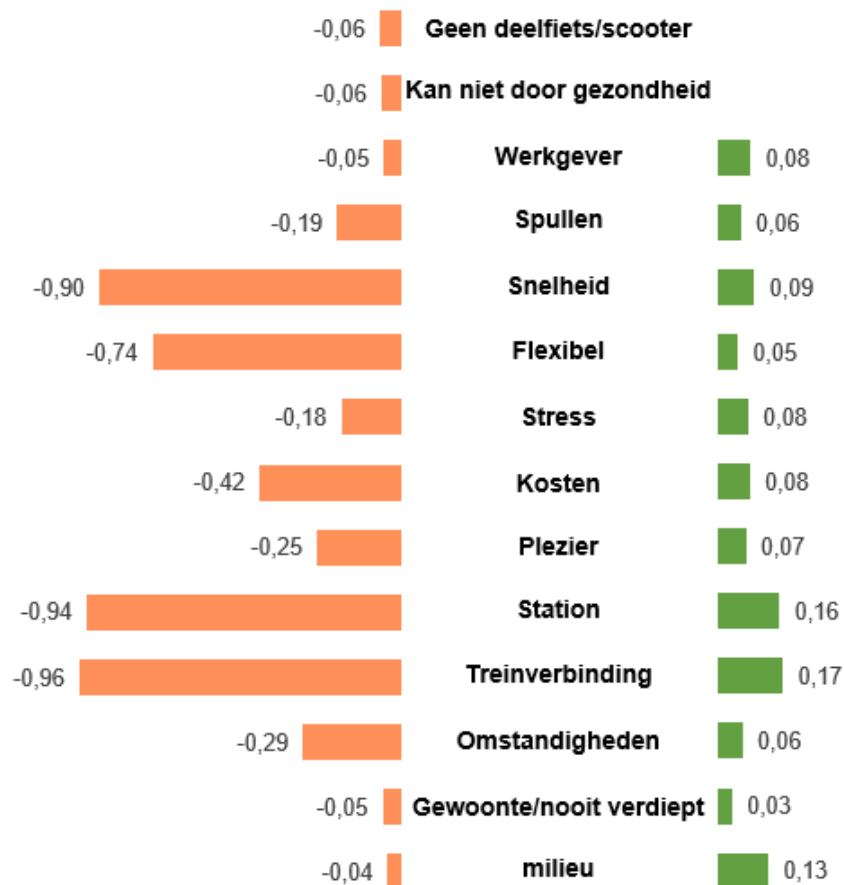


3.6 Trein

Net als bij de bus geldt ook bij de trein in het algemeen dat de balans gemiddeld doorslaat naar barrières in plaats van naar motivatoren. Vooral op snelheid, flexibiliteit en het gebrek aan een station en een goede treinverbinding scoort de trein relatief slecht.

Barrières

Motivatoren



1

2

3

4



3.6.1 Verdieping barrières en motivatoren

Bij een aantal aspecten is doorgevraagd naar achterliggende motieven. Hieronder een overzicht van de resultaten. Bij alle vragen konden meer antwoorden worden aangevinkt.

Barrière – kosten (n=1.104)	% binnen reden
Reizen met de trein is duurder dan alternatieven	80%
Ik krijg mijn reiskosten niet vergoed	20%
Geen van bovenstaande	13%
Barrière – stress (n=505)	% binnen reden
Het is te veel gedoe	67%
Drukke in de trein	65%
Mogelijke verstoringen/onzekerheid aankomsttijden	61%
Ik heb geen privacy/ik reis liever alleen	48%
Er is niet altijd een zitplaats	46%
Ik vind het vermoeiend	45%
Ik moet overstappen	41%
Barrière - Flexibiliteit (n=2.969)	% binnen reden
Niet zelf vertrektijden bepalen	80%
Niet makkelijk naar veel verschillende locaties kunnen reizen op een dag	46%
Niet makkelijk te combineren met andere activiteiten, zoals kinderen ophalen	41%
Geen van bovenstaande	8%

Motivator – Kosten (n=297)	% binnen reden
Ik krijg mijn reiskosten vergoed	57%
Goedkoop in vergelijking met alternatieven	50%
Geen van bovenstaande	15%

Motivator – Flexibiliteit (n=197)	% binnen reden
Ik kan andere dingen doen in de trein	57%
Mogelijk om in de trein te werken	48%
Makkelijk combineren met andere activiteiten, zoals kinderen ophalen	19%
Makkelijk naar veel verschillende locaties reizen	16%
Geen van bovenstaande	12%

1

2

3

4



3.6.2 Maatregelen trein

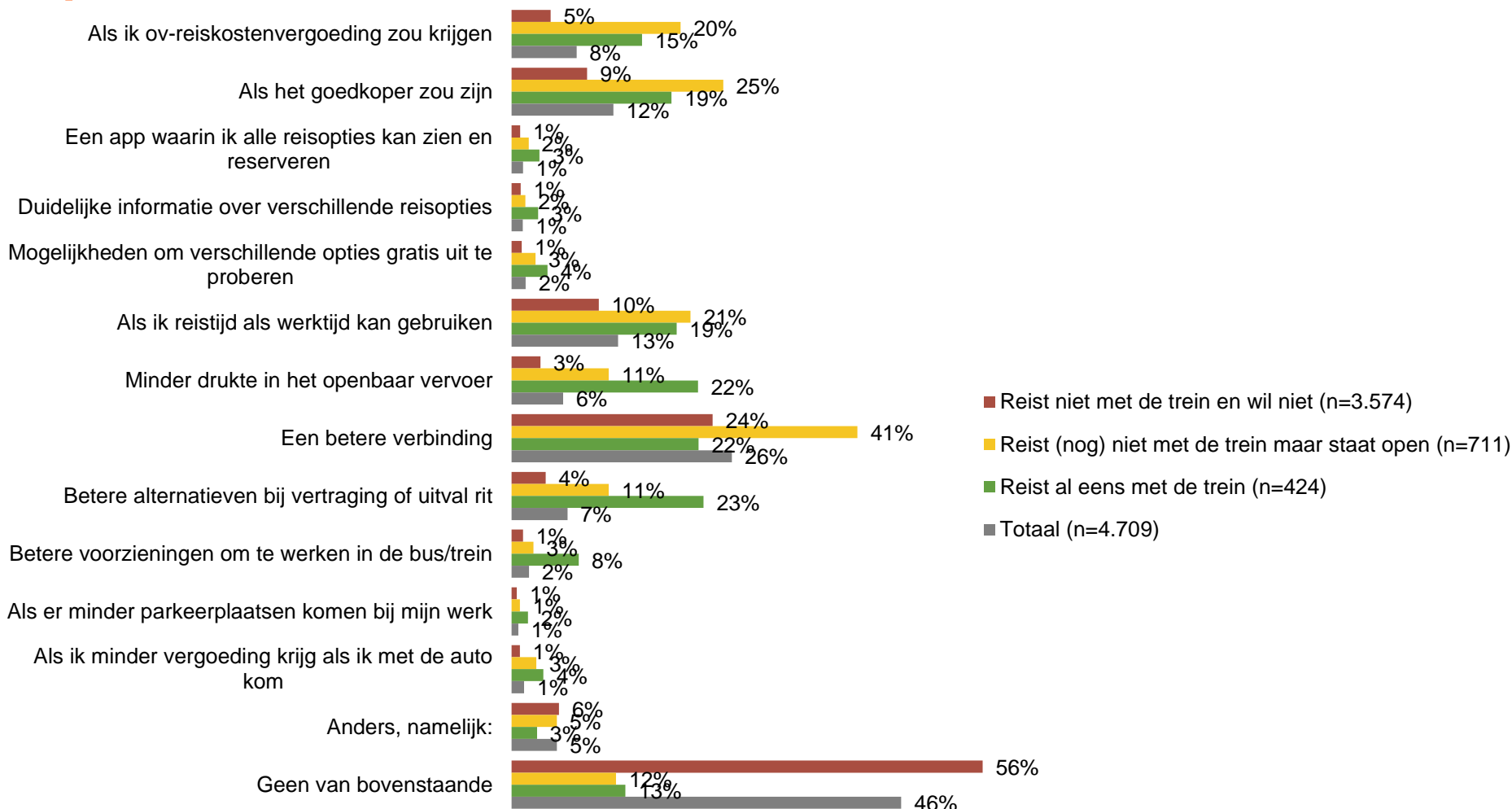
In onderstaande diagram zijn alleen respondenten meegenomen die niet in dezelfde plaats werken en wonen en niet belemmerd worden door spullen of gezondheid.

1

2

3

4





3.6.3 Kenmerken treinreizigers

Onderstaand schema laat per achtergrondvariabele zien welke segmenten vaker dan gemiddeld een motivator (groen) of barrière benoemen voor de trein. *Bijvoorbeeld: zich er nooit in verdiept hebben is een grotere barrière onder 30-minners.*

Motivatoren	Leeftijd	Stedelijkheid	Regio	Huishouden	Opleidingsniveau	Reisafstand	
werkgever	<30		hvb	thuiswonend/ anders	hoger	>25 km	
spullen						>50 km	
snelheid						>25 km	
flexibel		sterk				>50 km	
stress				wb		>25 km	
kosten		sterk				>50 km	
plezier						thuiswonend/ anders	>25 km
station			sterk	zl		>25 km	
treinverbinding			sterk			>25 km	
omstandigheden			matig			>25 km	
gewoonte							
milieu			sterk				>25 km

Barrières	Leeftijd	Stedelijkheid	Regio	Huishouden	Opleidingsniveau	Reisafstand
geen deelfiets of scooter	<30			thuiswonend/anders		15-25 km
kan niet door gezondheid						15-25 km
werkgever	<30		hvb	thuiswonend/anders		>50 km
spullen						>50 km
snelheid	40-50		zl		hoger	>25 km
flexibel			nl, zl		hoger	>25 km
stress	<30			alleenwonend		15-50 km
kosten	<30	sterk			hoger	25-50 km
plezier	<30		hvb	thuiswonend/anders		>25 km
station	50+	weinig/niet				15-50 km
treinverbinding	40+	weinig/niet	nob		hoger	15-50 km
omstandigheden	<30	sterk		thuiswonend/anders	hoger	>50 km
nooit verdiept	<30					
milieu	<30		hvb			

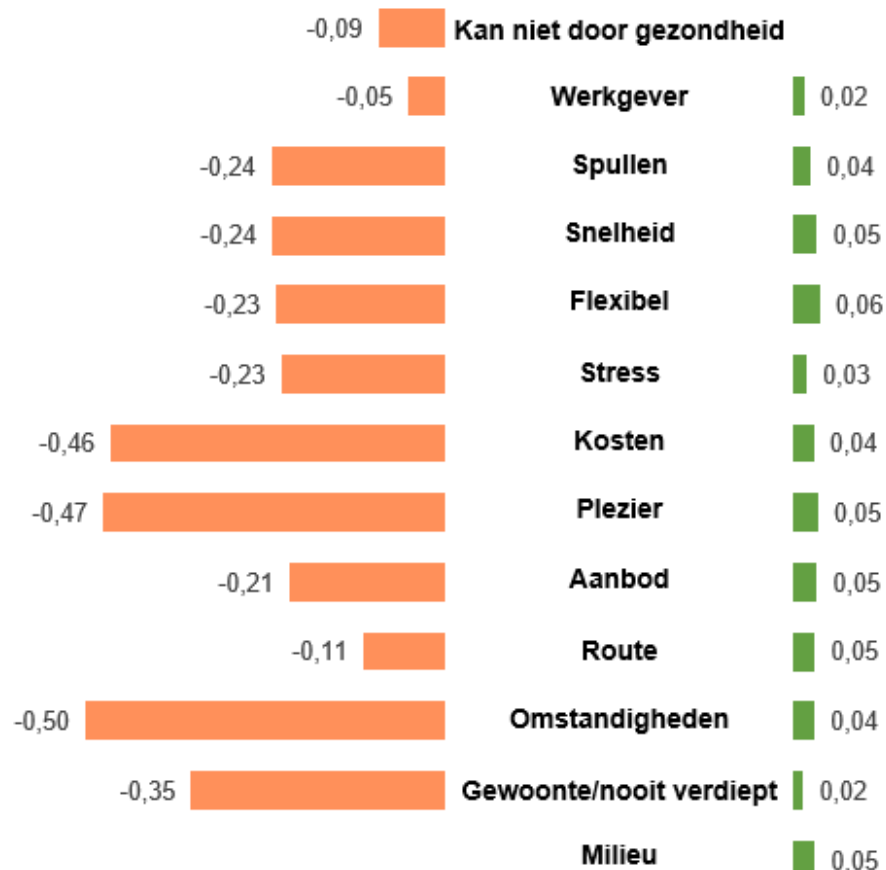


3.7 Deelscooter

De deelscooter wordt gekenmerkt door zware barrières en slechts lichte motivatoren. De grootste barrières zijn de (hoge) kosten, het (gebrek aan) plezier, en (het gebrek aan) omstandigheden die het gebruik van de deelscooter in de hand werken. Voor de (kleine) groep die de deelscooter al eens gebruikt of daarvoor openstaat, geldt dat zij gemiddeld meer motivatoren dan barrières hebben. De kosten worden echter vaker genoemd als barrière dan als motivator.

Barrières

Motivatoren



1

2

3

4



3.7.1 Maatregelen deelscooter

In onderstaande diagram zijn alleen respondenten meegenomen die in dezelfde plaats werken als hun woonplaats (met aanbod van deelscooters) en niet belemmerd worden door spullen of gezondheid.



1

2

3

4

4

**Kansrijke
modaliteiten,
segmenten en
interventies**

4 Kansrijke modaliteiten, segmenten en interventies

In dit hoofdstuk profileren we modaliteiten en stellen segmenten van autogebruikers op, wat ons in staat stelt te bepalen waar alternatieven voor de auto kansrijk zijn. We geven aan welke motivatoren en barrières daarbij een rol spelen en hoe deze (middels communicatie en/of te nemen maatregelen) kunnen bijdragen aan een modal shift.

1 4.1 Kansrijke modaliteiten

- Door voor elke modaliteit huidig gebruik en de wil om het te gaan gebruiken af te zetten tegen de relatieve sterktes en zwaktes ten opzichte van de auto kunnen (voor de steekproef als geheel) de meeste kansrijke modaliteiten worden geïdentificeerd.

2 4.2. Segmenten van autogebruikers

- Door vervolgens te segmenteren op de motivatoren en barrières voor autogebruik en de attitude ten opzichte van de auto kan een beter begrip worden verkregen van de verschillende groepen autogebruikers. Het meenemen van de attitudes (in dit geval, aantrekking en afstoting van de auto) geeft de segmenten een scherper profiel wat betreft kansen voor alternatieven

3 4.3 Prioriteitstelling

- Per segment kan vervolgens een profiel worden opgesteld: welke motivatoren, barrières en attitudes zijn bepalend voor dit segment. Ook verschillen wat betreft onder andere socio-demografische kenmerken worden gerapporteerd.
- Elk segment heeft een eigen profiel wat betreft motivatoren en barrières van zowel de auto als de verschillende andere modaliteiten. Ook heeft elk segment een verschillend niveau van gebruik en openheid voor het gebruik van modaliteiten. In de prioriteitstelling worden voor elke modaliteit die segmenten geïdentificeerd waarvan de motivatoren en barrières van de auto enerzijds en een alternatief anderzijds in positieve zin overeen komen, en waarvan gebruik en openheid voor de modaliteit bovengemiddeld zijn. Indien aan deze beide voorwaarden voldaan is, is sprake van een goede uitgangspositie voor een modaliteit om autogebruik (deels) te vervangen.

4 4.4 Communicatie & maatregelen

- Voor kansrijke combinatie van segment en modaliteit wordt weergegeven wat de comparatieve voor- en nadelen van een modaliteit vs. een segment zijn. Ook wordt per segment voor elke modaliteit weergegeven welke maatregelen (volgens autogebruikers zelf) hen zouden aanzetten om die modaliteit (meer) te gaan gebruiken. Deze gegevens samen vormen de input voor de (vervolg)analyse: welke combinatie van punten om te communiceren en te nemen maatregelen kunnen zorgen voor een gedragsverandering?

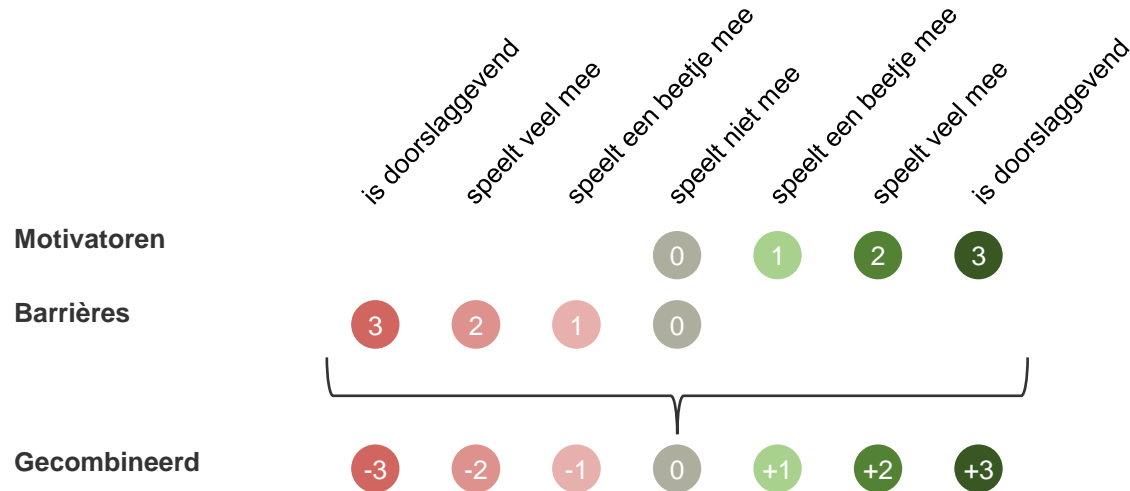
Over de gehanteerde aanpak (1)

Alle modaliteiten (en thuiswerken) zijn door respondenten beoordeeld op de mate waarin verschillende aspecten een motivator of barrière vormen om deze modaliteit te (gaan) gebruiken. De tabel geeft de 11 gecombineerde aspecten en de achterliggende motivatoren en barrières weer. De motivatoren en barrières zijn in de vragenlijst steeds geformuleerd op de betreffende modaliteit (of thuiswerken)

Gecombineerd aspect	Motivator	Barrière
snel/weinig reistijd	Is snel in vergelijking met alternatieven, bespaart me reistijd	Is langzaam in vergelijking met alternatieven, bespaart niet veel reistijd
ontspannen/geen stres	Voel me er goed/gezond/beter bij, geen stress	Voel me er niet goed /slechter bij, levert stress op
flexibel	Het is flexibel (bijv. vertrektijden), goed te combineren met andere zaken, ik kan mijn werk flexibeler indelen	Het is niet flexibel, niet goed te combineren met andere zaken, ik kan mijn werk minder flexibel indelen
goede route/verbinding	Er is een goede/veilige route of (bus, trein, internet) verbinding	Er is geen goede/veilige route of (bus, trein, internet) verbinding
gewoonte	Het is voor mij vanzelfsprekend, een gewoonte	Ik heb me er nooit in verdiept
plezier/houden van	Ik vind autorijden/fietsen/reizen met de bus/etc leuk, ik ben of blijft graag thuis	Ik houd niet van autorijden/fietsen/ ..., ben liever op mijn werk dan thuis
faciliteiten	Goede (parkeer)faciliteiten op het werk, een halte of station in de buurt, goede werkplek/faciliteiten thuis	Geen goede parkeerfaciliteiten op het werk, geen halte of station in de buurt, geen goede werkplek/faciliteiten thuis
omstandigheden	Bij specifieke omstandigheden (afhankelijk van het weer, werkzaamheden, ...)	Bij specifieke omstandigheden (afhankelijk van het weer, werkzaamheden, ...)
milieu	Het is goed voor het milieu	Het is slecht voor het milieu
werkgever	Mijn werkgever moedigt het aan / stelt het verplicht	Mijn werkgever ontmoedigt het / staat het niet toe
kosten	Kost me weinig geld, het bespaart me geld	Het kost me veel / meer geld

Over de gehanteerde aanpak (2)

Voor elke modaliteit is voor elk aspect een waarde berekend door de vragen naar motivatoren en barrières te combineren, waarbij een schaal van -3 tot +3 ontstaat



Alle modaliteiten en segmenten worden in dit hoofdstuk beschreven aan de hand van hoe ze voor de verschillende aspecten scoren op deze gecombineerde schaal.

De waarden voor autogebruik op de 11 aspecten zijn in die vorm ook als actieve variabelen in de segmentatie opgenomen. Daarnaast zijn nog twee andere actieve variabelen opgenomen in de segmentatie: de mate waarin men van autorijden houdt, en de mate waarin men zoekt naar alternatieven voor autogebruik. Deze beide variabelen volgen uit een factoranalyse op 10 stellingen ten aanzien van autogebruik waar men het mee eens of oneens kon zijn (5-puntsschaal).

Op basis van patronen/overeenkomsten in de gegeven antwoorden zijn alle respondenten via een clusteranalyse ingedeeld in groepen. Er zijn verschillende cluster-oplossingen (varianten) geanalyseerd, met variaties in de sub-selectie van actieve variabelen en het aantal clusters. Een variant met 5 clusters is als meest geschikt beoordeeld (resultierend in segmenten met een duidelijk profiel die bovendien relevant zijn voor de opdracht: openingen zoeken voor alternatieven voor de auto) en hier verder uitgewerkt.

4.1 Kansrijke modaliteiten

Om te beginnen gaan we in 4.1 in op de modaliteiten: in welke mate worden ze gebruikt en staat men er voor open (zoals eerder ook is getoond in hoofdstuk 2) en identificeren we de modaliteiten die kansrijk zijn als alternatief voor de auto. We doen dit door, op basis van de motivatoren en barrières, voor elke modaliteit een profiel op te stellen en dit te vergelijken met het profiel van de auto.

Belangrijkste bevindingen

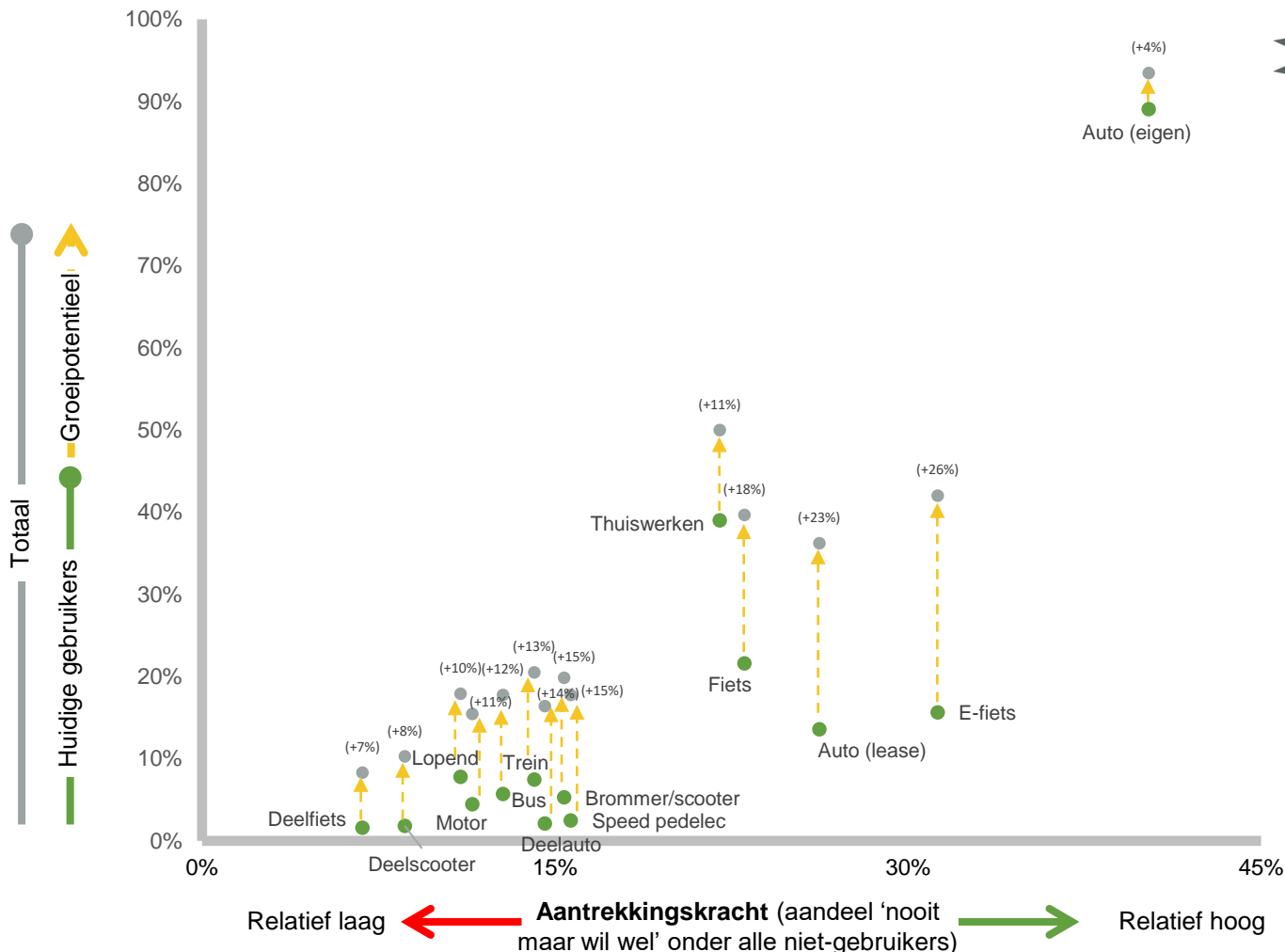
- Als we binnen de niet-gebruikers kijken naar het percentage dat een modaliteit wel zou zouden willen gebruiken (een maat voor de aantrekkingskracht) dan zien we dat de auto, de (e-)fiets en thuiswerken de hoogste aantrekkingskracht hebben. Dat ook de auto hoog scoort op aantrekkingskracht illustreert de omvang van de uitdaging om hen de auto uit te krijgen.
- Van alle alternatieven voor de auto is de wil om het te gaan gebruiken het grootst voor de e-fiets, fiets en speed pedelec. Thuiswerken is al populair, maar kent ook nog veel mensen die het willen gaan doen.
- Uit de profielen van de modaliteiten (waarbij elke modaliteit wordt afgezet tegen een gemiddelde waarde voor elke aspect voor alle modaliteiten samen, zodat ze tegen dezelfde basis vergeleken kunnen worden) zien we al dat bus, trein en deelscooter op veel aspecten relatief laag scoren. Daar waar de auto en andere alternatieven een veel gebalanceerder beeld laten zien van sterktes en zwaktes.
- Dit beeld wordt bevestigd als we de profielen van alternatieven vergelijken met dat van de auto aan de hand van een gestandaardiseerde berekening. In combinatie met de mate van gebruik en potentieel kunnen we concluderen dat over het geheel genomen, de fiets, e-fiets en thuiswerken de beste 'papieren' hebben om autogebruik terug te dringen terwijl OV en deelscooter tegen de nodige relatieve zwaktes aanlopen die hun kansen beperken.

Gebruik en aantrekkingskracht op totaalniveau

Als we binnen de niet-gebruikers kijken naar het percentage dat een modaliteit wel zouden willen gebruiken (een maat voor de aantrekkingskracht, op de horizontale as) dan zien we dat de auto, de (e-)fiets en thuiswerken de hoogste aantrekkingskracht hebben.

De hoge scores van de auto doen ook vermoeden dat, gemiddeld genomen, ook huidige autogebruikers erg positief staan tegenover de auto. En dit gegeven illustreert ook de omvang van de uitdaging om hen de auto uit te krijgen.

Op de verticale as is het huidige gebruik uitgezet (onderste punt bij elke modaliteit). Na realisatie van het groeipotentieel resulteert het totaal van huidige gebruik en potentieel (grijze punt). Afgezien van de auto is het groeipotentieel het hoogst voor de e-fiets, fiets en speed pedelec. Thuiswerken is al populair, maar heeft nog groeipotentieel.



1

2

3

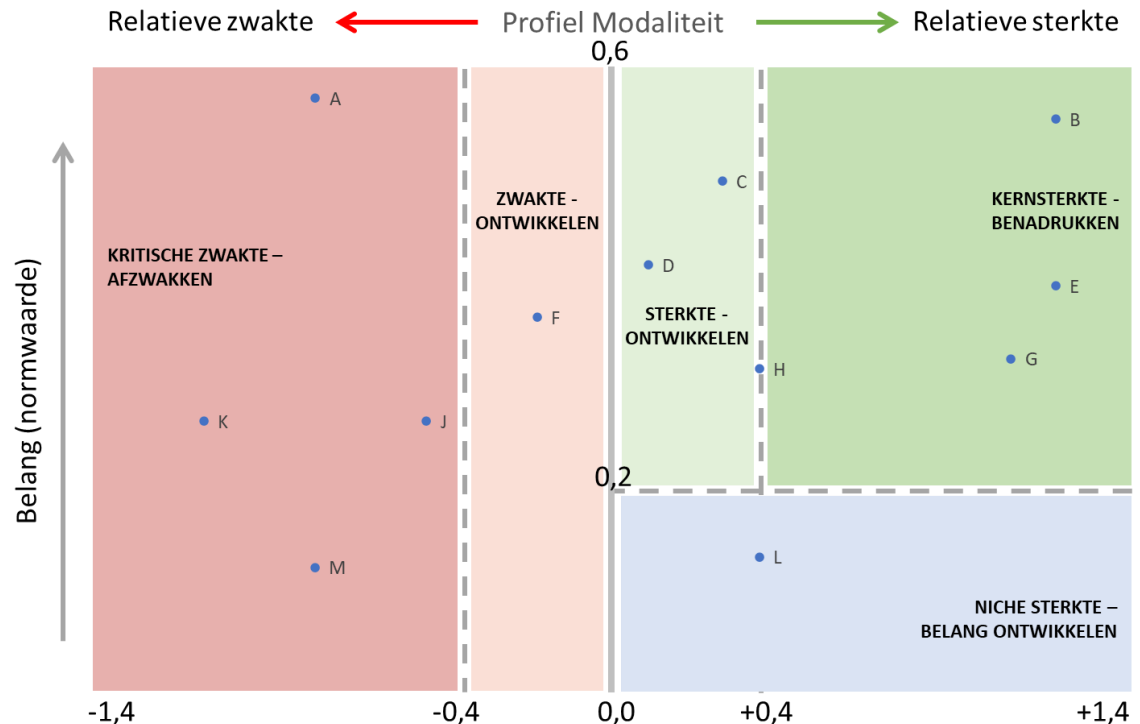
4

Profielen van de modaliteiten - toelichting

De verticale as geeft voor de 'markt' als geheel (bestaand uit alle modaliteiten die men gebruikt of waar men voor open staat) het belang van elk aspect (A, B, C, ...) weer, gebaseerd op de mate waarin een aspect een (netto) motivator is in alle gemaakte keuzes. Het is berekend als de gemiddelde waarde (op een schaal van -3 naar +3) van motivatoren en barrières voor een aspect. Dit belang (of normwaarde) ligt afhankelijk van het aspect tussen 0,1 en 0,6.

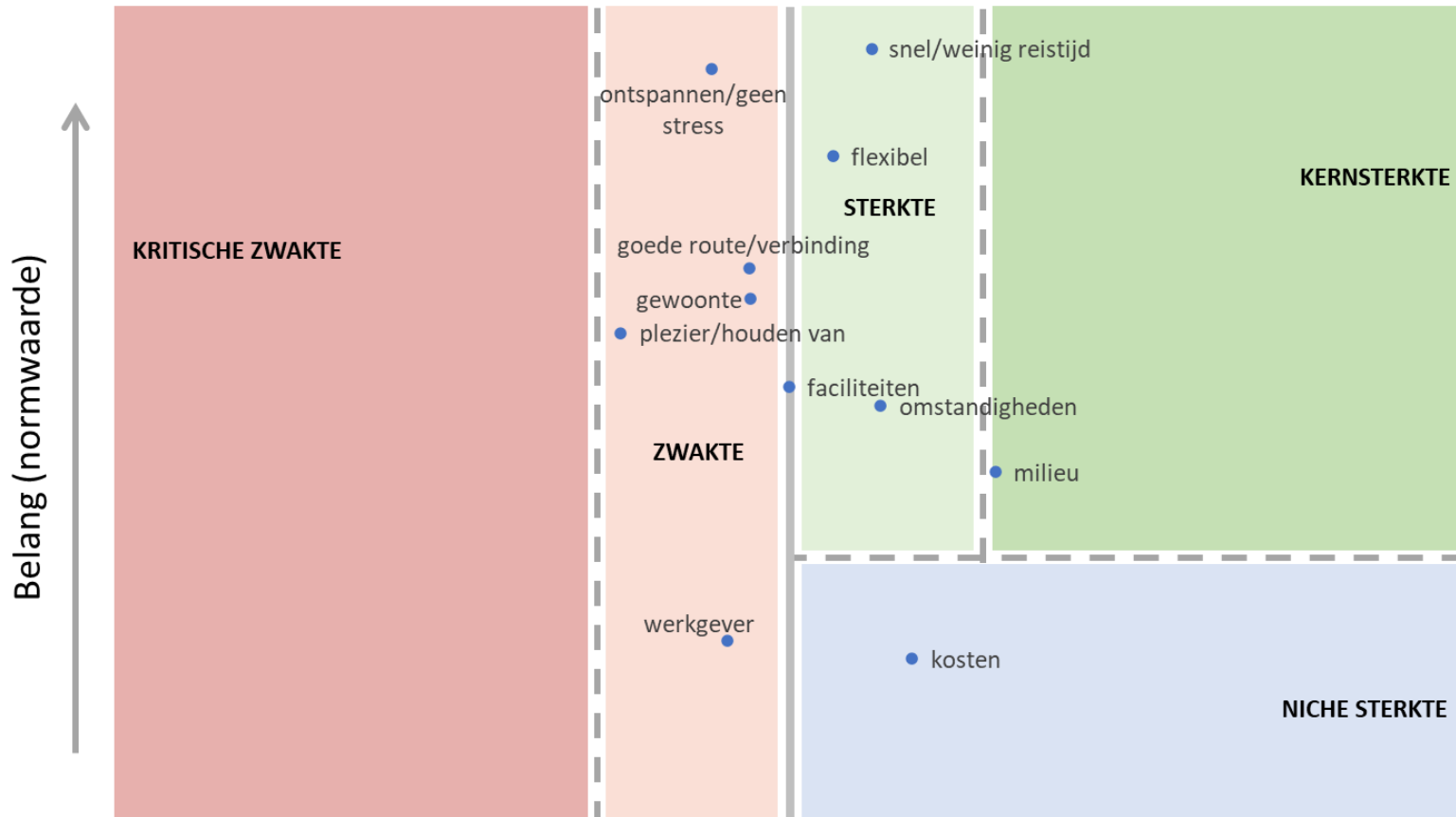
Op de horizontale as wordt de afwijking van een modaliteit t.o.v. de normwaarde weergegeven. Afhankelijk van de afwijking is sprake van een (relatieve) sterkte of zwakte. De grens van 0,4 om sterktes en zwaktes verder onder te verdelen is zo gekozen dat er een goede verdeling van aspecten resulteert.

Een niche-sterkte is voor de markt als geheel minder van belang, maar deze modaliteit weet zich op dit punt te profileren. De maximale waarde voor een niche sterkte van 0,2 is zo gekozen dat max. 1 op 5 aspecten binnen deze grens valt.



Profiel van de motivatoren en barrières voor Thuiswerken

Relatieve zwakte ← Profiel Thuiswerken → Relatieve sterkte

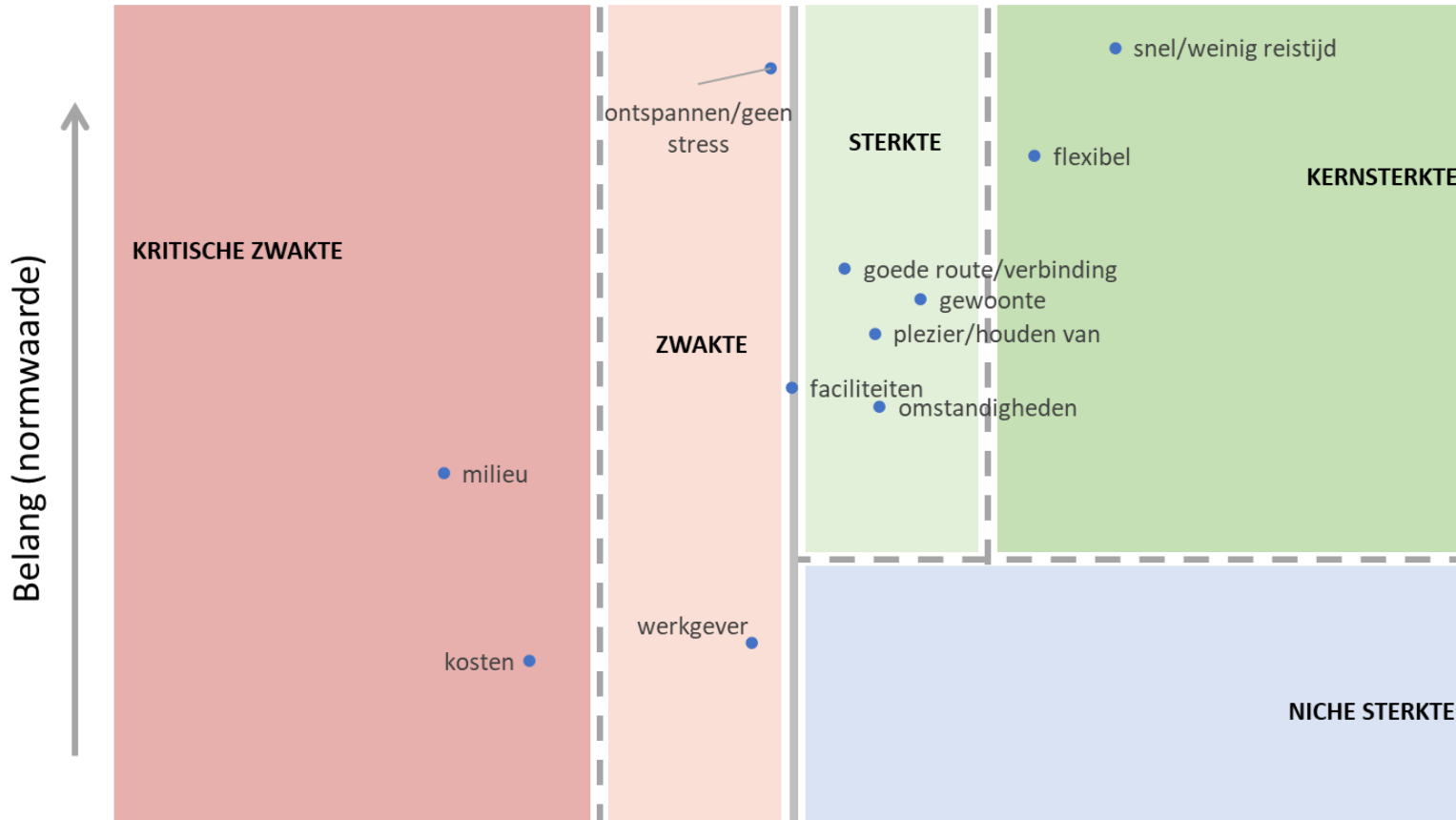


Thuiswerken scoort het hoogst op milieu, maar de rol van de werkgever is licht ondergemiddeld.

Thuiswerken kent nog tal van andere sterktes zoals flexibiliteit, weinig reistijd en lage kosten. Het is echter niet stress-vrij en scoort ondergemiddeld op de factor plezier.

Profiel van de motivatoren en barrières voor gebruik van de Auto

Relatieve zwakte ← Profiel Auto → Relatieve sterkte

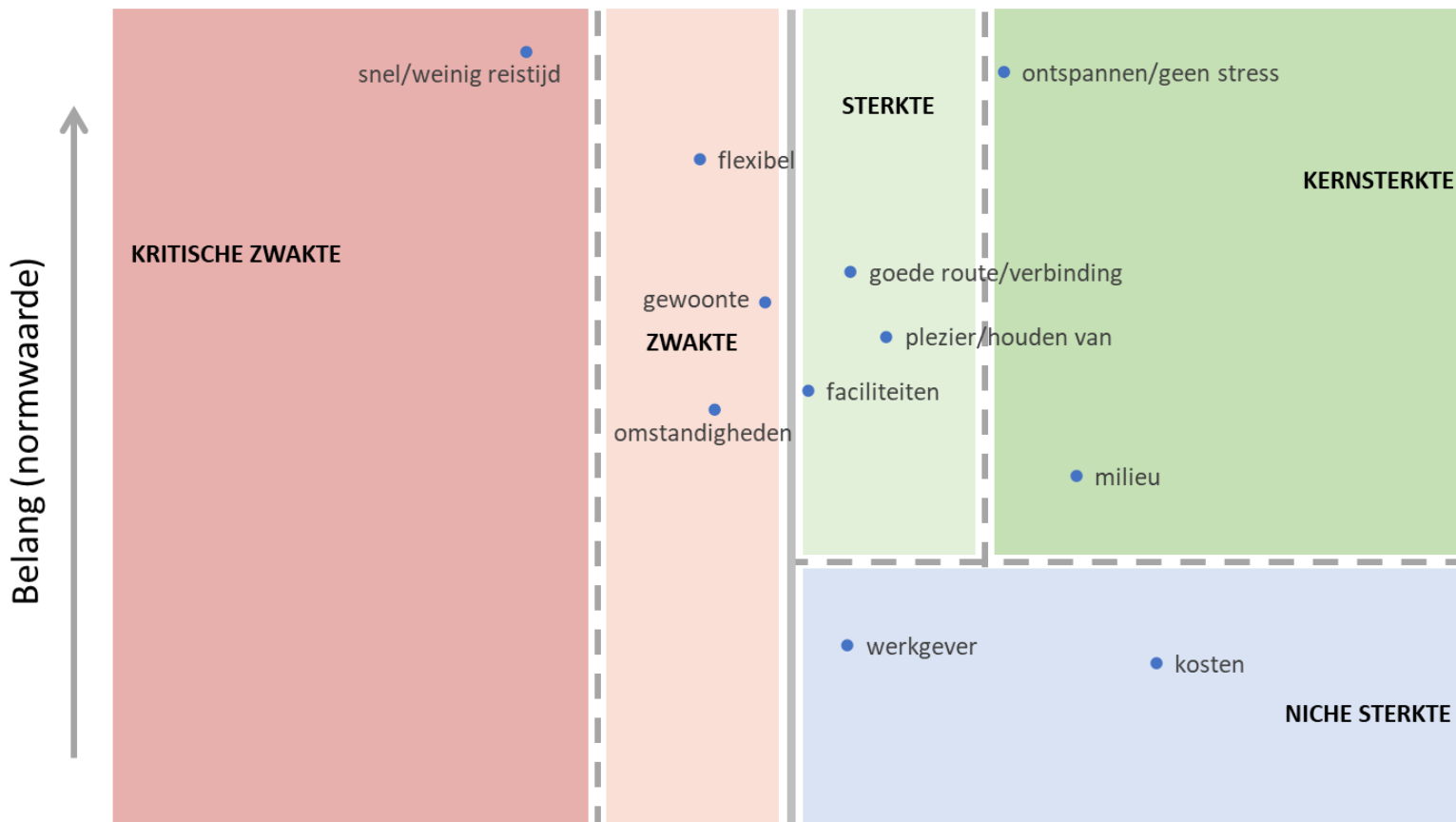


De auto heeft veel sterktes, met als meest belangrijke de snelheid / weinig reistijd. Milieu en kosten zijn de belangrijkste negatieve punten.

De rol van de werkgever is een zwakte.

Profiel van de motivatoren en barrières voor gebruik van de Fiets

Relatieve zwakte ← Profiel Fiets → Relatieve sterkte



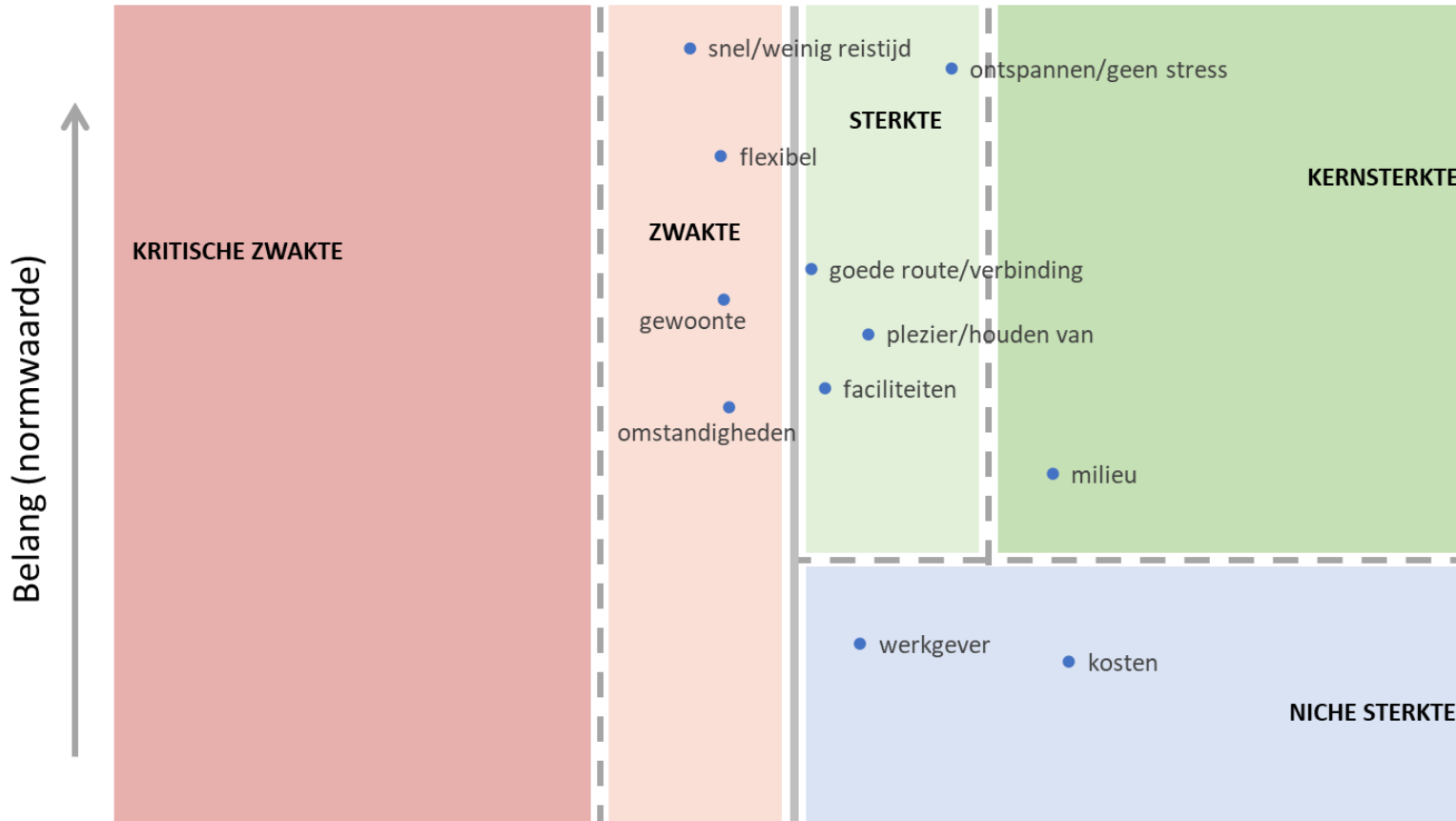
De fiets springt er positief uit wat betreft stress (/gezondheid) en milieu. Ook de (lage) kosten komen naar voren als (niche) sterkte.

Het gebrek aan snelheid is de belangrijkste zwakte voor de fiets.

De rol van de werkgever is licht positief.

Profiel van de motivatoren en barrières voor gebruik van de E-fiets

Relatieve zwakte ← Profiel E-fiets → Relatieve sterkte

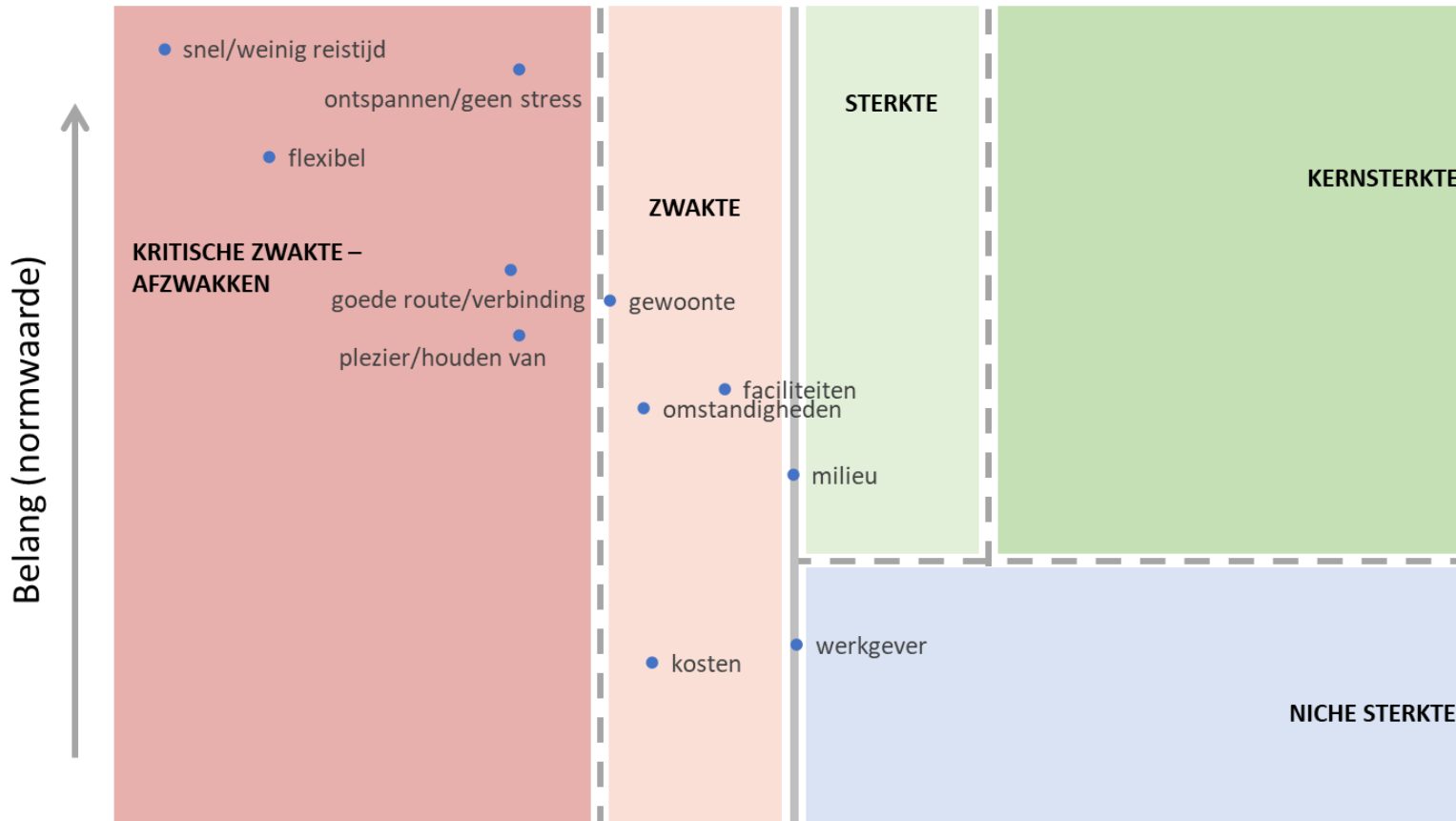


Het profiel van de E-fiets lijkt erg op dat van de fiets, maar de score op stress (/gezondheid), milieu en kosten is wat lager terwijl het gebrek aan snelheid een minder grote zwakte is.

Net als bij de fiets is de rol van de werkgever licht positief.

Profiel van de motivatoren en barrières voor gebruik van de Bus

Relatieve zwakte ← Profiel Bus → Relatieve sterkte

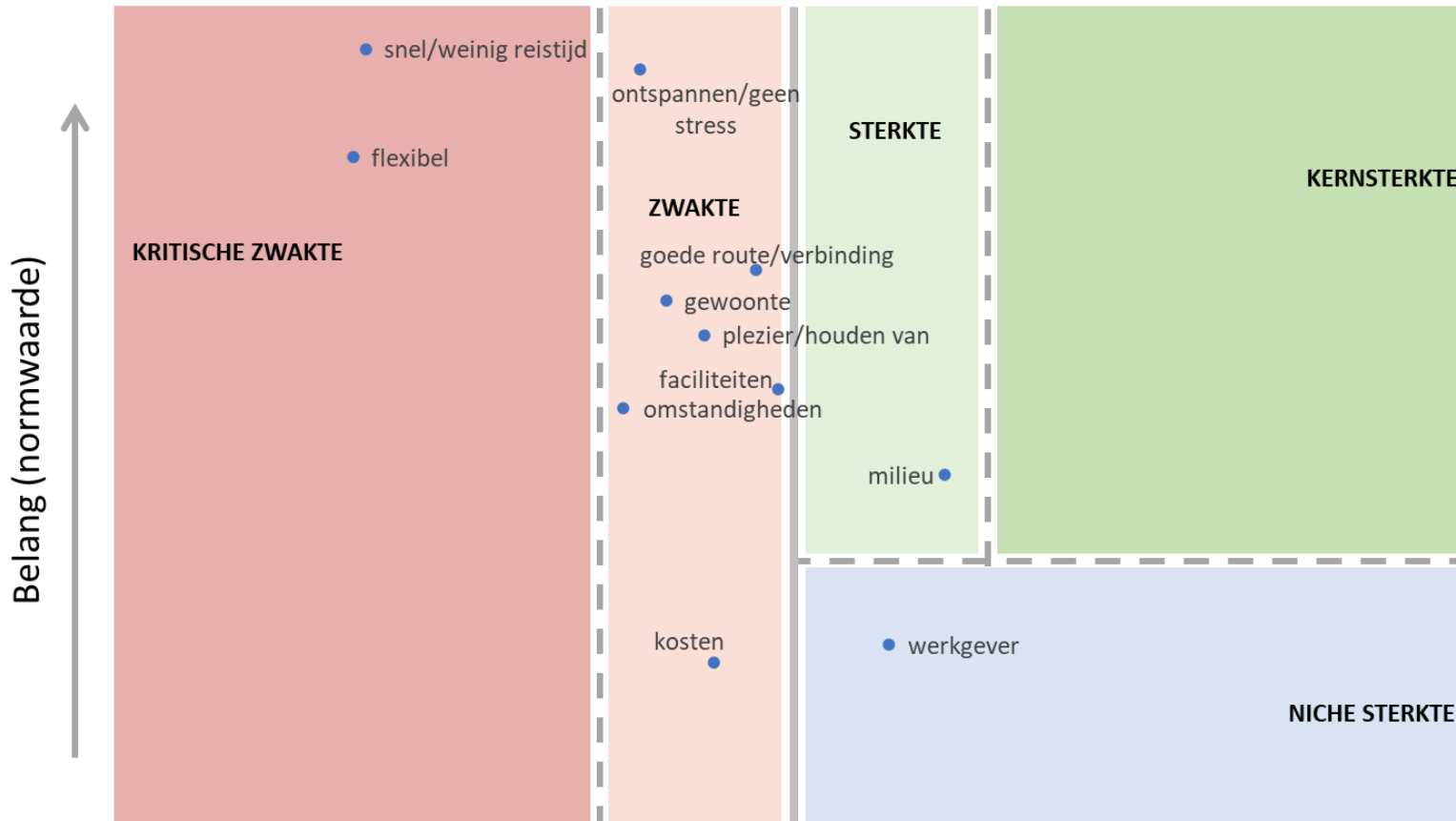


De bus heeft geen enkele sterkte terwijl de snelheid en flexibiliteit zeer laag scoren. Maar ook op zaken als stress, route en het aangenaam vinden om zo te reizen is de score laag.

De rol van de werkgever is gemiddeld. Milieu komt niet verder dan gemiddeld, en op kosten scoort de bus ondergemiddeld.

Profiel van de motivatoren en barrières voor gebruik van de Trein

Relatieve zwakte ← Profiel Trein → Relatieve sterkte

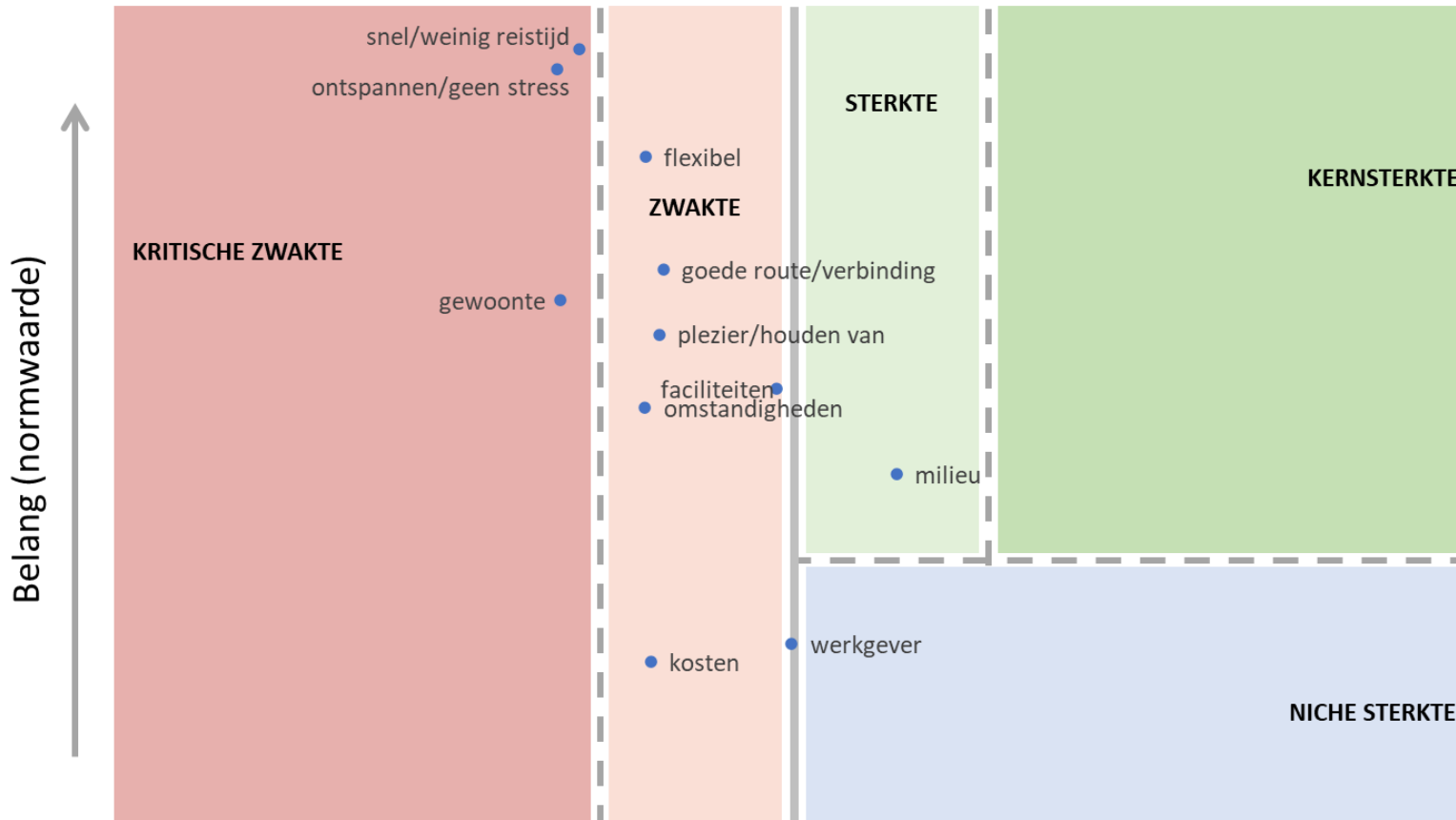


De trein heeft slechts twee sterktes: het milieu en de positieve rol van de werkgever.

Net als de bus scoren de snelheid en flexibiliteit zeer laag. Op kosten scoort de trein licht ondergemiddeld.

Profiel van de motivatoren en barrières voor gebruik van de Deelscooter

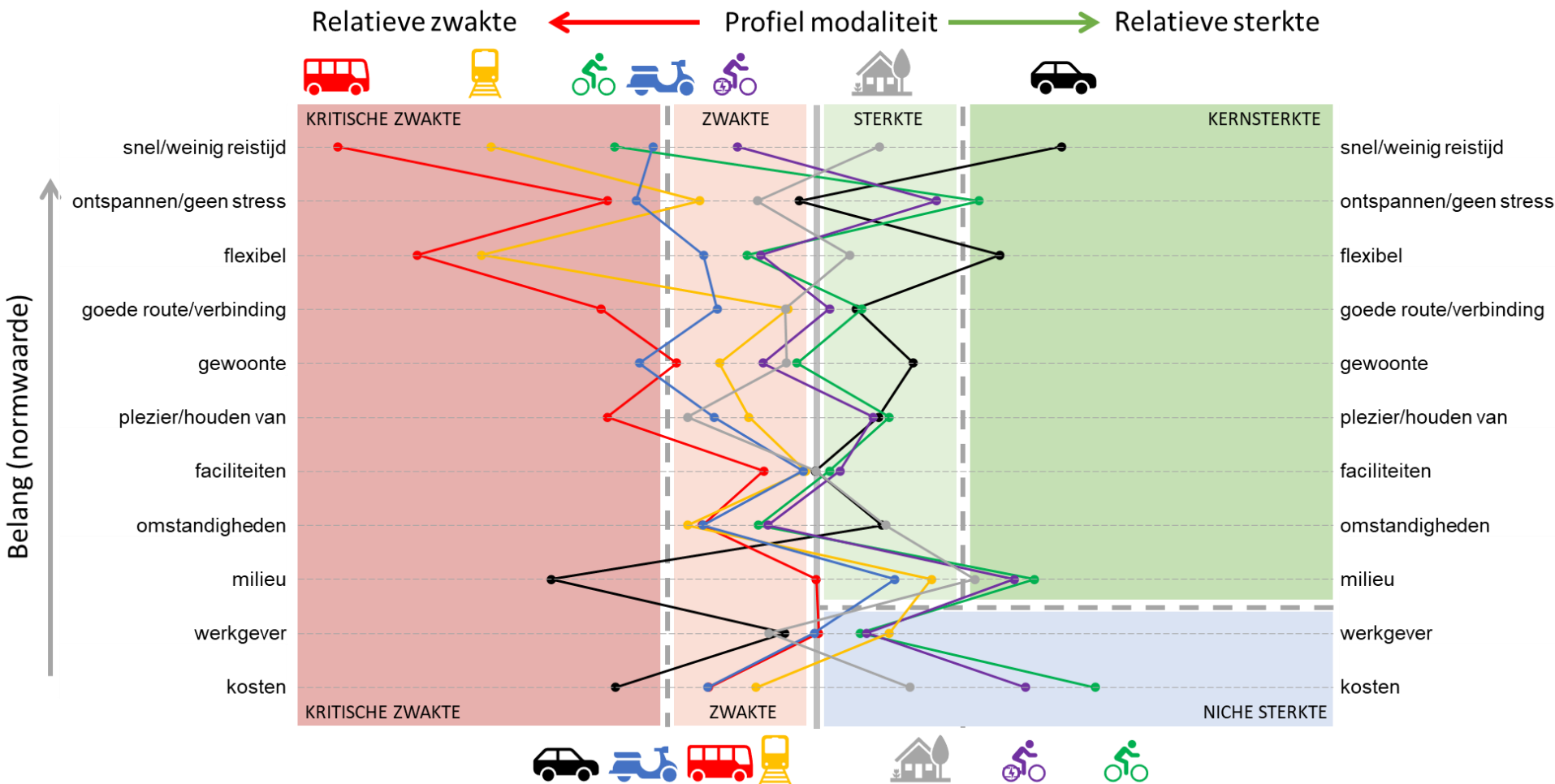
Relatieve zwakte ← Profiel Deelscooter → Relatieve sterkte



De deelscooter heeft afgezien van het milieu geen sterktes. Het gebrek aan snelheid en ontspanning zijn de grote zwaktes.

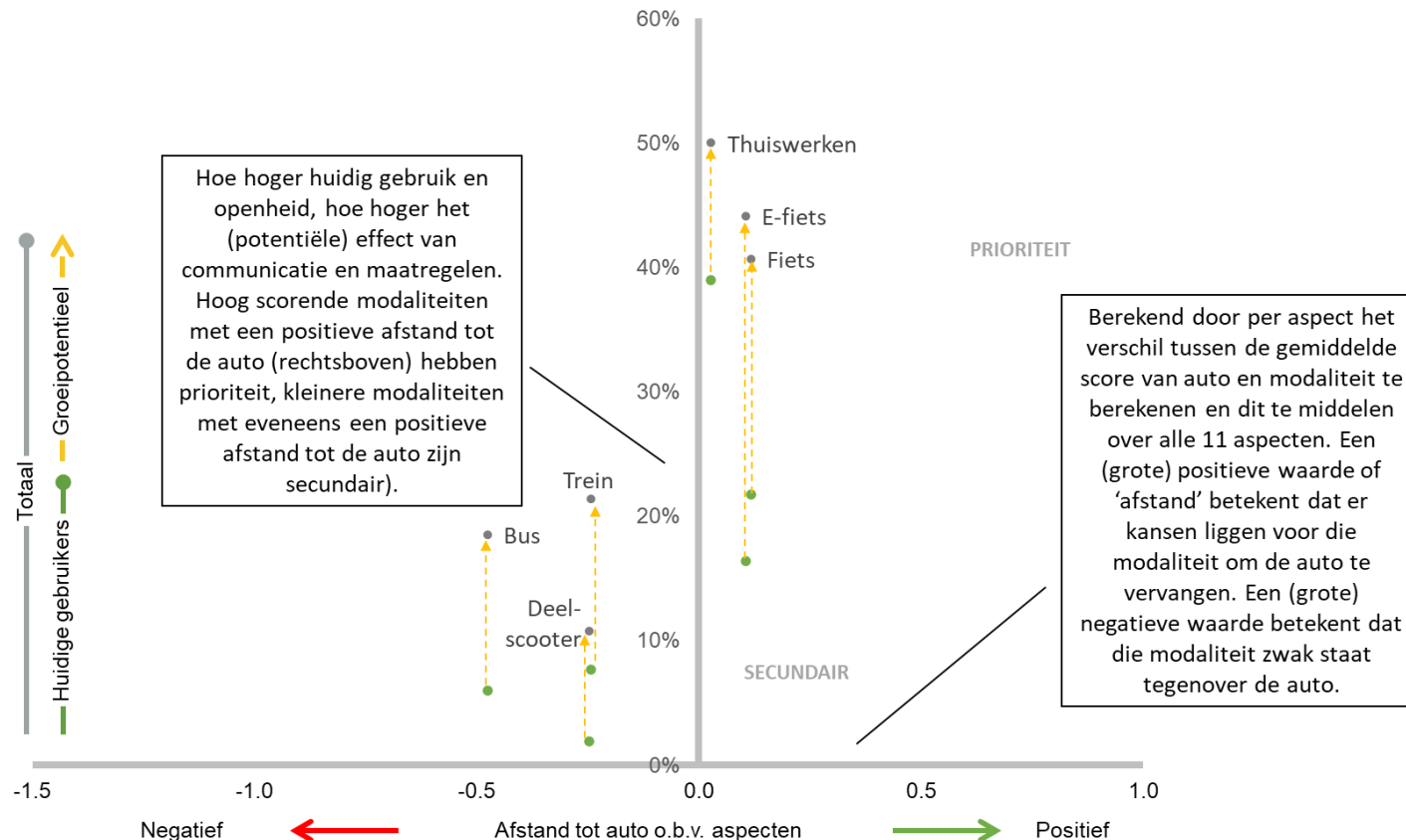
Het is de modaliteit met de laagste score op gewoonte (/zich erin verdiepen).

Profiel van de motivatoren en barrières – samenvatting alle modaliteiten



Prioriteitstelling – voor de gehele steekproef

Nog voordat we de resultaten verbijzonderen naar segmenten, geeft onderstaande figuur weer welke alternatieven voor de auto kansrijk zijn in totaliteit. Zowel de fiets als de e-fiets hebben de meeste potentiële gebruikers en bovendien is de afstand (op basis van de aspecten) tot de auto hier het grootst. Thuiswerken is al populair maar heeft nog potentieel. Voor de overige alternatieven geldt dat, hoewel er soms wel veel potentieel is in de zin dat men dit alternatief zou willen gaan gebruiken, de ‘match’ op basis van de bevraagde motivatoren en barrières duidelijk slechter is.



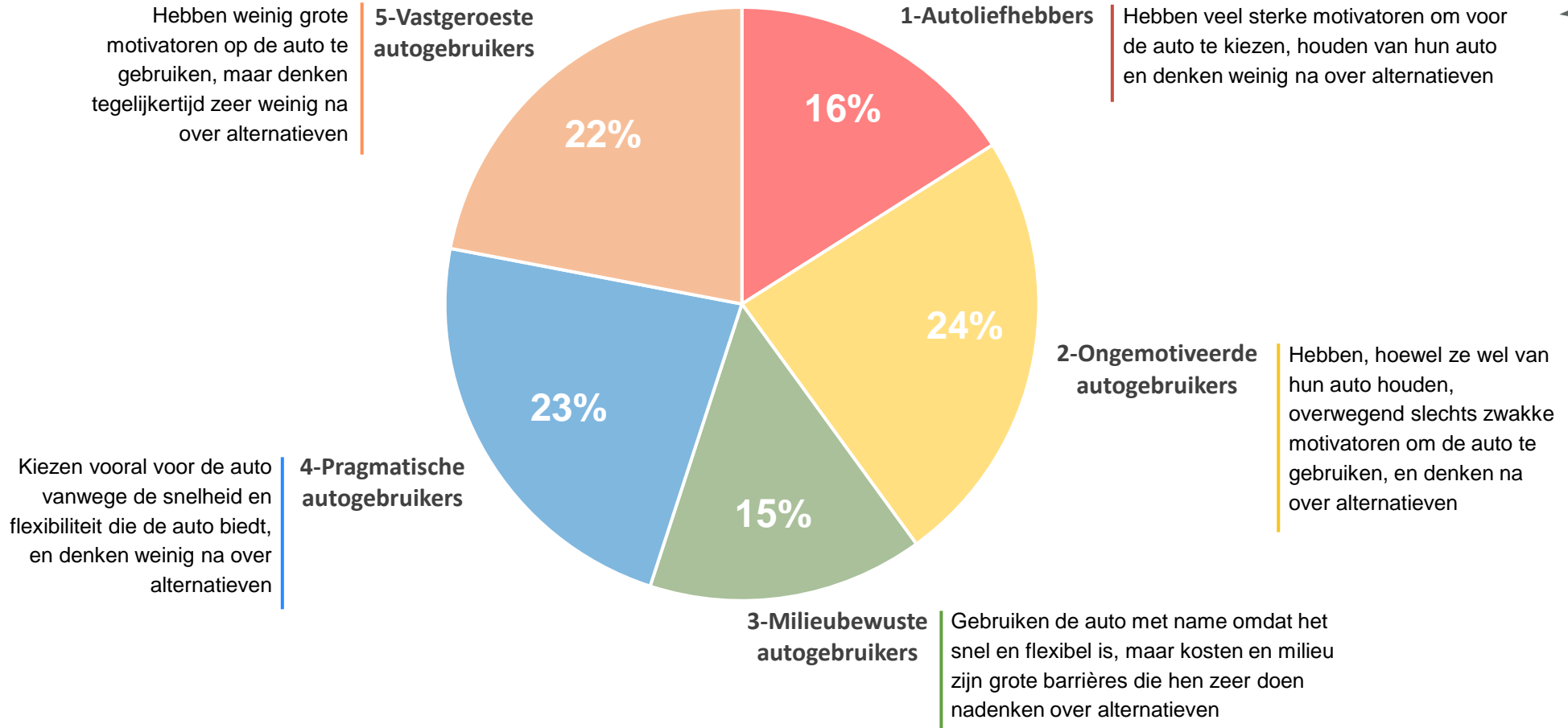
4.2 Segmentatie van autogebruikers

In 4.2 werken we de segmenten uit die ten opzichte van elkaar verschillen op de motivatoren en barrières voor autogebruik en de attitude ten opzichte van de auto. Dit geeft een beter begrip van de verschillende groepen autogebruikers die, door alleen te kijken naar de gemiddelde waarden op totaalniveau, niet naar voren komen. Aan de hand van de segmenten kan in de 4.3 vervolgens worden nagegaan welke modaliteiten per segment het meest kansrijk zijn.

Belangrijkste bevindingen

- Van de vijf segmenten zijn er twee waar alternatieven een goede kans maken:
 - De Ongemotiveerde Autogebruikers (segment 2) hebben slechts zwakke motivatoren en enkele barrières om voor de auto te kiezen en ze zien geen voordelen in het gebruik van de auto. Ze denken wel na over alternatieven. Dit is een relatief groot segment.
 - De Milieubewuste Autogebruikers (segment 3) denken na over alternatieven voor de auto maar doen dit vooral vanwege de negatieve gevolgen voor het milieu. Ook de hoge kosten spelen sterk mee in hun overweging. Dat men toch de auto gebruikt komt met name door de snelheid en flexibiliteit die de auto biedt. Dit is een relatief klein segment.
- Er is één segment dat eerder neutraal scoort:
 - De Vastgeroeste Autogebruikers (segment 5) hebben weinig sterke motivatoren om voor de auto te kiezen, maar denken ook weinig na over alternatieven terwijl het ze ontbreekt aan sterke redenen om de auto te laten staan.
- En ten slotte zijn er twee segmenten waar alternatieven weinig tot geen kans lijken te maken:
 - De Autoliefhebbers (segment 1) hebben veel sterke motivatoren om voor de auto te kiezen, het zijn echte liefhebbers van de auto die graag met de auto reizen en weinig nadenken over alternatieven. De kosten en het milieu vormen in hun keuze slechts lichte barrières.
 - De Pragmatische Autogebruikers (segment 4) kiezen vooral voor de auto vanwege de snelheid en flexibiliteit. Doordat ze, afgezien van de kosten, verder weinig beperkingen aan of nadelen van het autogebruik ondervinden denken ze weinig na over alternatieven.

De 5 segmenten

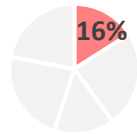


De 5 segmenten uitgediept

Significant hoger dan totaal

Significant lager dan totaal

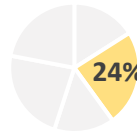
Segment 1 Autoliefhebbers



Hebben veel sterke motivatoren om voor de auto te kiezen, houden van hun auto en denken weinig na over alternatieven

Hoger opgeleid, Groot-/detailhandel, Bouw- en nijverheid
ZO-Brabant, Afstand <7,5km, Afstand 7,5-15 km

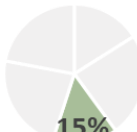
Segment 2 Ongemotiveerde Autogebruikers



Hebben, hoewel ze wel van hun auto houden, overwegend slechts zwakke motivatoren om de auto te gebruiken, en denken na over alternatieven

18-30 jaar, 50+ jaar, Facilitaire diensten, Overheid
Afstand <7,5 km, Afstand 25-50 km, Afstand >50 km

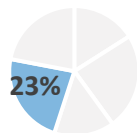
Segment 3 Milieubewuste Autogebruikers



Gebruiken de auto met name omdat het snel en flexibel is, maar kosten en milieu zijn grote barrières die hen zeer doen nadenken over alternatieven

18-30 jaar, Lager opgeleid, Middelbaar opgeleid, Hoger opgeleid, Gezondheids-/ouderenzorg
Overheid, Onderwijs, (Logistiek/(openbaar) vervoer), (Zakelijke) dienstverlening
(Groot-/detailhandel), NO-Brabant, Z-Limburg, W-Brabant, Afstand <7,5 km, Afstand 25-50 km

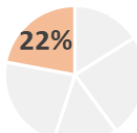
Segment 4 Pragmatische Autogebruikers



Kiezen vooral voor de auto vanwege de snelheid en flexibiliteit die de auto biedt, en denken weinig na over alternatieven

18-30 jaar, Lager opgeleid, Middelbaar opgeleid, Hoger opgeleid
(Zakelijke) dienstverlening, Overheid, NO-Brabant, Z-Limburg
Sterk stedelijk, Weinig – niet stedelijk, Afstand <7,5 km, Afstand 25-50 km, Afstand >50 km

Segment 5 Vastgeroeste Autogebruikers



Hebben weinig grote motivatoren op de auto te gebruiken, maar denken tegelijkertijd zeer weinig na over alternatieven

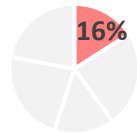
18-30 jaar, 50+ jaar, Lager opgeleid, Middelbaar opgeleid, Hoger opgeleid
(Logistiek/(openbaar) vervoer, Bouw- en nijverheid, Overheid, Onderwijs
ZO-Brabant, Z-Limburg, Weinig – niet stedelijk, Afstand 7,5-15 km

De 5 segmenten uitgediept

Min. 4%punt hoger dan totaal

Min. 4%punt lager dan totaal

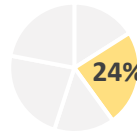
Segment 1 Autoliefhebbers



Hebben veel sterke motivatoren om voor de auto te kiezen, houden van hun auto en denken weinig na over alternatieven

Afstand <7,5km

Segment 2 Ongemotiveerde Autogebruikers



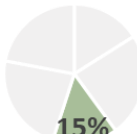
Hebben, hoewel ze wel van hun auto houden, overwegend slechts zwakke motivatoren om de auto te gebruiken, en denken na over alternatieven

18-30 jaar

Afstand <7,5 km

Afstand >50 km

Segment 3 Milieubewuste Autogebruikers



Gebuiken de auto met name omdat het snel en flexibel is, maar kosten en milieu zijn grote barrières die hen zeer doen nadenken over alternatieven

18-30 jaar

Lager opgeleid

Middelbaar opgeleid

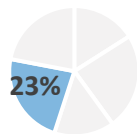
Hoger opgeleid

Onderwijs

NO-Brabant

Afstand <7,5 km

Segment 4 Pragmatische Autogebruikers



Kiezen vooral voor de auto vanwege de snelheid en flexibiliteit die de auto biedt, en denken weinig na over alternatieven

Lager opgeleid

Middelbaar opgeleid

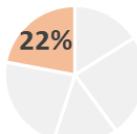
Hoger opgeleid

Sterk stedelijk

Afstand <7,5 km

Afstand 25-50 km

Segment 5 Vastgeroeste Autogebruikers



Hebben weinig grote motivatoren op de auto te gebruiken, maar denken tegelijkertijd zeer weinig na over alternatieven

50+ jaar

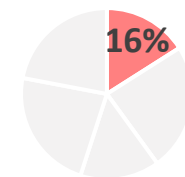
Lager opgeleid

Middelbaar opgeleid

Hoger opgeleid

Segment 1 - Autoliefhebbers

De Autoliefhebbers hebben veel sterke motivatoren om voor de auto te kiezen, het zijn echte liefhebbers van de auto die graag met de auto reizen en weinig nadenken over alternatieven. De kosten en het milieu vormen in hun keuze slechts lichte barrières.



KERNMOTIVATOR

- Snel/weinig reistijd
- Ontspannen/geen stress
- Flexibel
- Goed route/verbinding
- Gewoonte
- Plezier/houden van
- Faciliteiten
- Omstandigheden

ZWAKKE MOTIVATOR

-

LICHTE BARRIÈRE

- Milieu
- Kosten

ZWARE BARRIÈRE

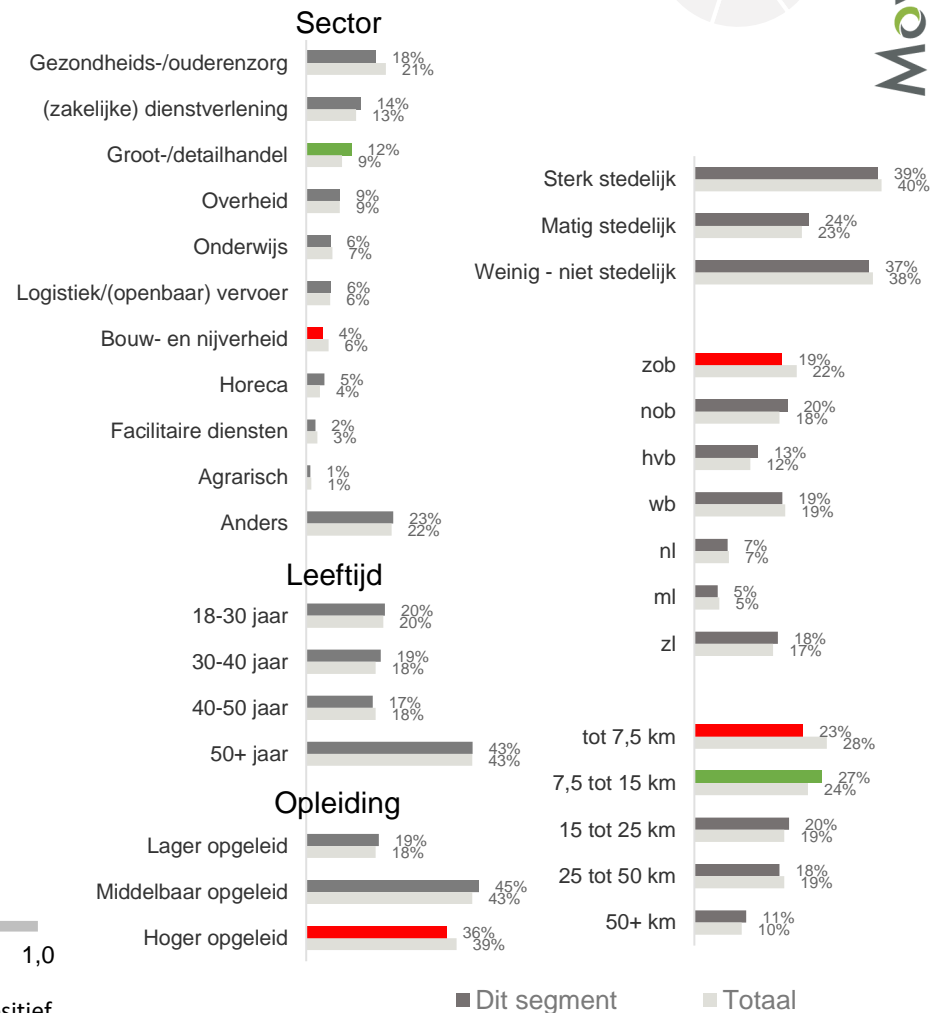
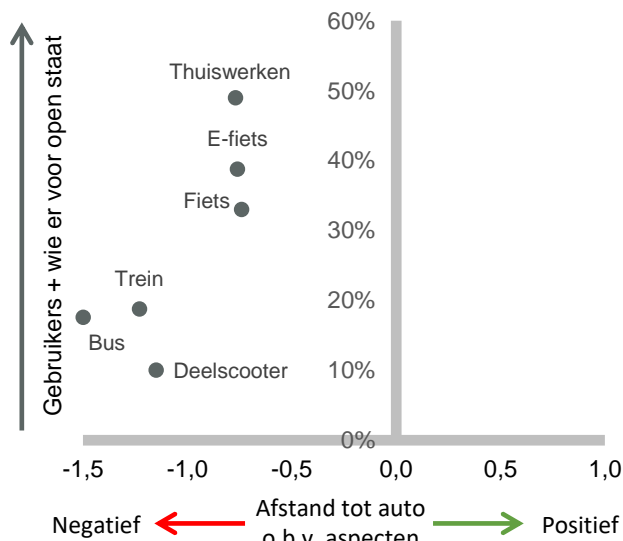
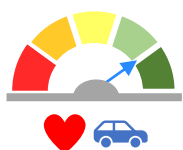
-

SECUNDAIRE MOTIVATOR

-

NICHE MOTIVATOR

- Werkgever



Segment 2 - Ongemotiveerde Autogebruikers

De Ongemotiveerde Autogebruikers hebben slechts zwakke motivatoren en enkele barrières om voor de auto te kiezen. Ze denken wel na over alternatieven.

KERNMOTIVATOR

-

SECUNDAIRE MOTIVATOR

-

NICHE MOTIVATOR

-

ZWAKKE MOTIVATOR

- Snel/weinig reistijd
- Flexibel
- Goed route/verbinding
- Gewoonte
- Plezier/houden van Omstandigheden
- Werkgever

LICHTE BARRIÈRE

- Ontspannen/geen stress
- Faciliteiten
- Milieu

ZWARE BARRIÈRE

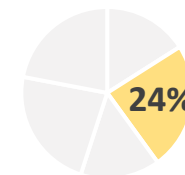
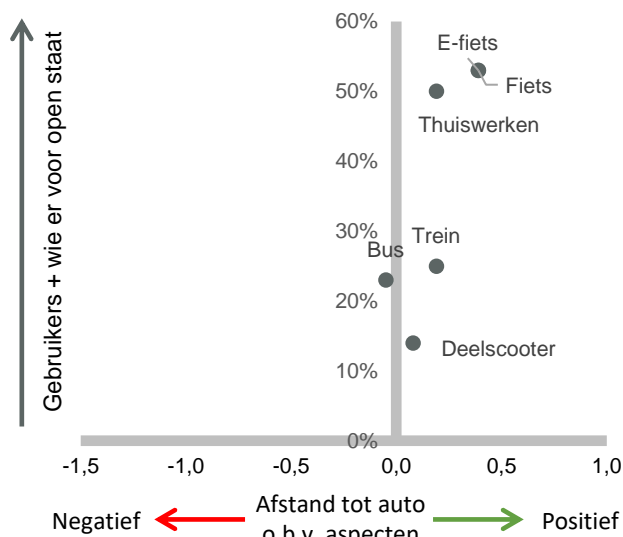
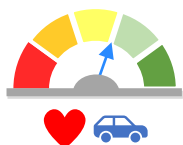
- Kosten

1

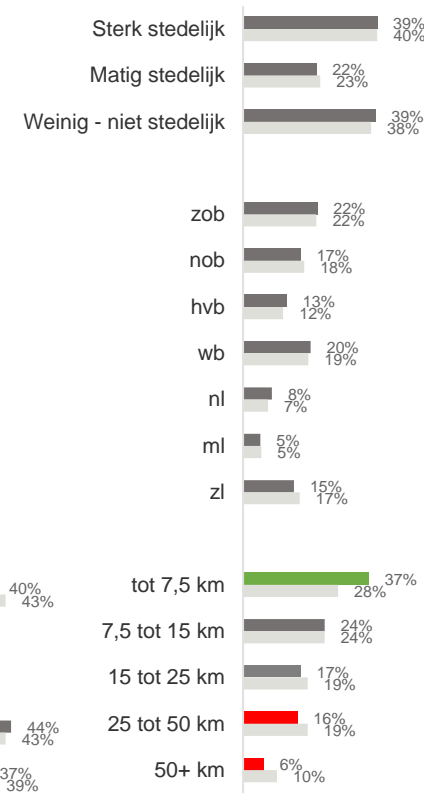
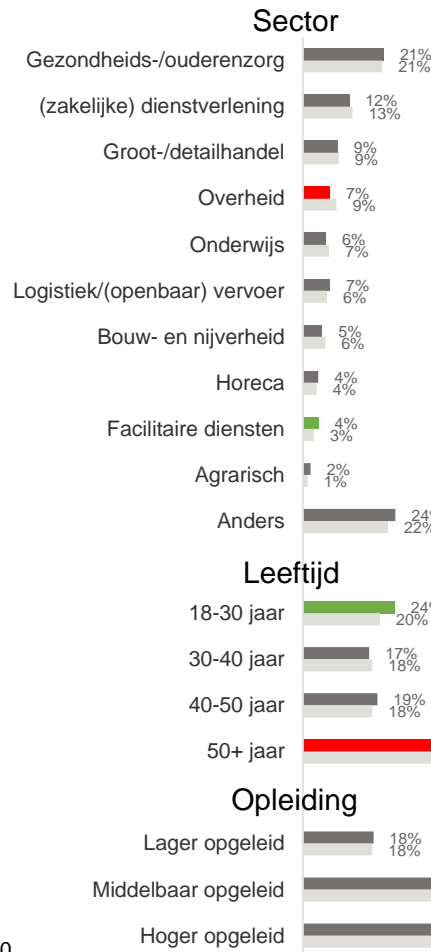
2

3

4



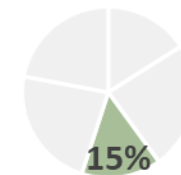
Momentum



■ Dit segment □ Totaal

Segment 3 – Milieubewuste Autogebruikers

De Milieubewuste Autogebruikers denken na over alternatieven voor de auto maar doen dit vooral vanwege de negatieve gevolgen voor het milieu. Ook de hoge kosten spelen sterk mee in hun overweging. Dat men toch de auto gebruikt komt met name door de snelheid en flexibiliteit die de auto biedt.



KERNMOTIVATOR

Snel/weinig reistijd
Flexibel

SECUNDAIRE MOTIVATOR

Gewoonte
Omstandigheden

NICHE MOTIVATOR

-
Milieu
Kosten

ZWAKKE MOTIVATOR

Ontspannen/geen stress
Goed route/verbinding
Plezier/houden van
Faciliteiten

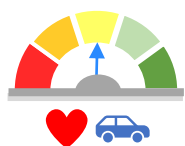
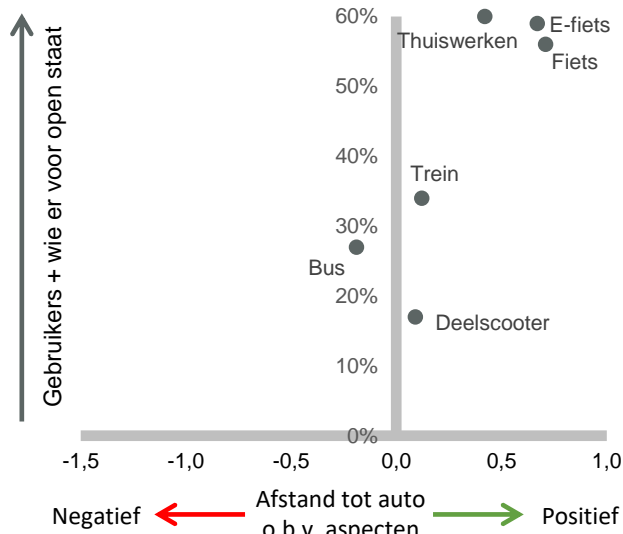
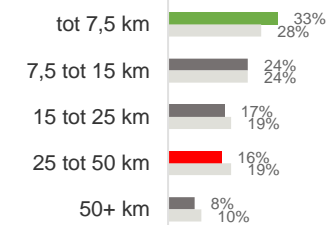
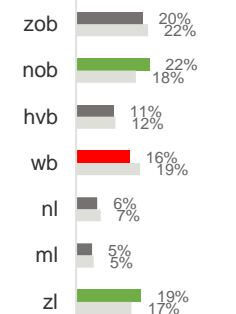
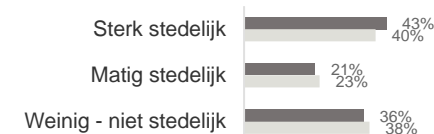
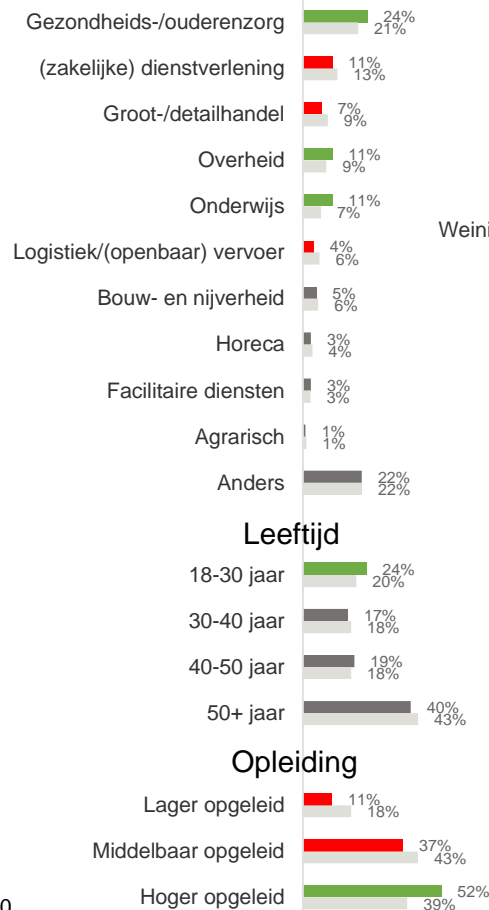
LICHTE BARRIÈRE

Werkgever

ZWARE BARRIÈRE

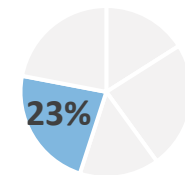
Milieu
Kosten

Sector



Segment 4 – Pragmatische Autogebruikers

De Pragmatische Autogebruikers kiezen vooral voor de auto vanwege de snelheid en flexibiliteit. Doordat ze afgezien van de kosten verder weinig beperkingen aan of nadelen van het autogebruik ondervinden denken ze weinig na over alternatieven.



Momentum

KERNMOTIVATOR

Snel/weinig reistijd
Flexibel

SECUNDAIRE MOTIVATOR

Ontspannen/geen stress
Goed route/verbinding
Gewoonte
Plezier/houden van
Omstandigheden

NICHE MOTIVATOR

-

ZWAKKE MOTIVATOR

Faciliteiten

LICHTE BARRIÈRE

Werkgever
Milieu

ZWARE BARRIÈRE

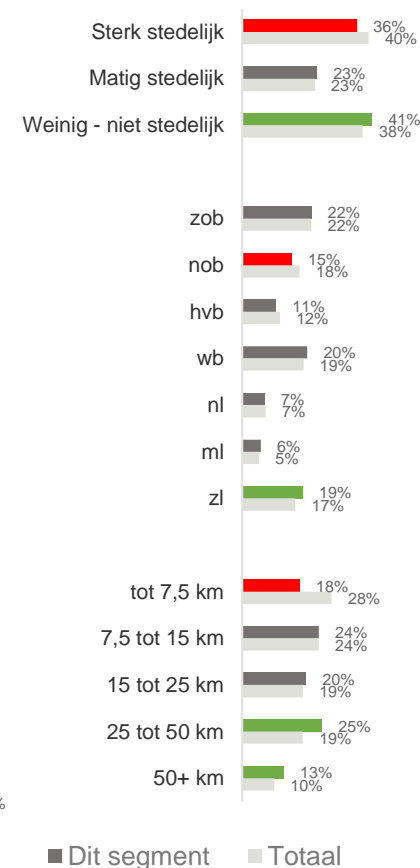
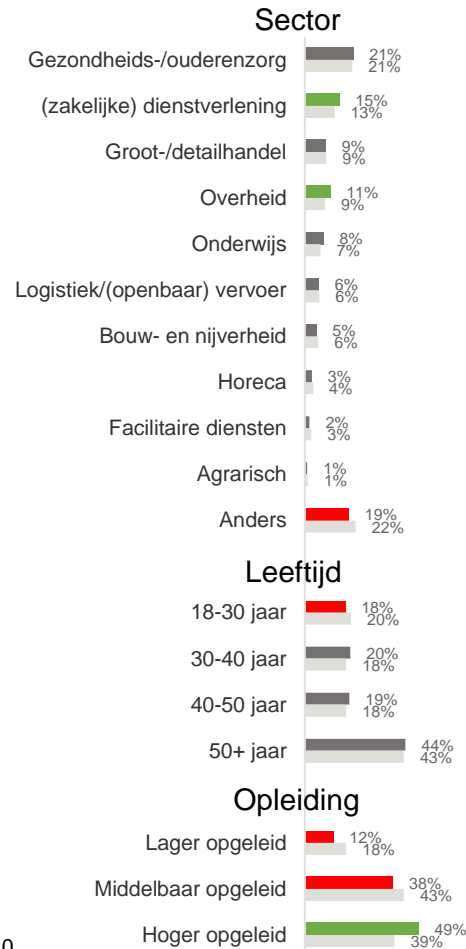
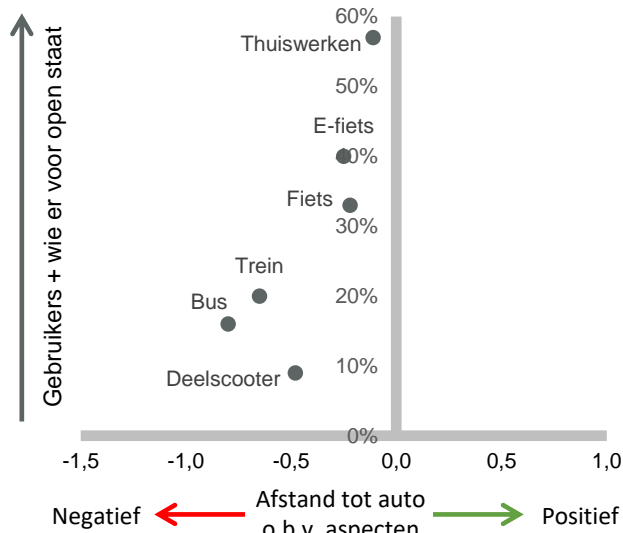
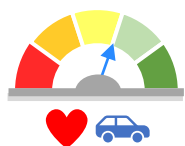
Kosten

1

2

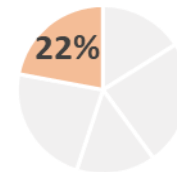
3

4



Segment 5 – Vastgeroeste Autogebruikers

De Vastgeroeste Autogebruikers hebben weinig sterke motivatoren om voor de auto te kiezen, maar denken ook weinig na over alternatieven terwijl het ze ontbreekt aan sterke redenen om de auto te laten staan.



KERNMOTIVATOR

SECUNDAIRE MOTIVATOR

NICHE MOTIVATOR

-
- Snel/weinig reistijd
- Plezier/houden van

ZWAKKE MOTIVATOR

LICHTE BARRIÈRE

ZWARE BARRIÈRE

ZWAKKE MOTIVATOR

- Ontspannen/geen stress
- Flexibel
- Goed route/verbinding
- Gewoonte
- Faciliteiten
- Omstandigheden
- Werkgever

LICHTE BARRIÈRE

- Milieu
- Kosten

ZWARE BARRIÈRE

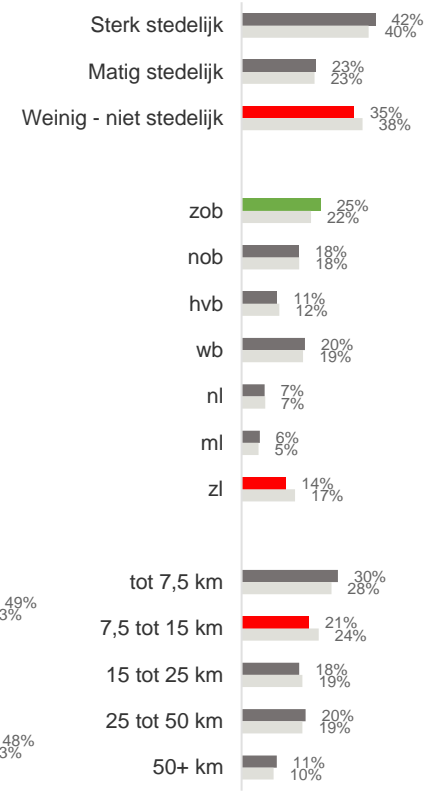
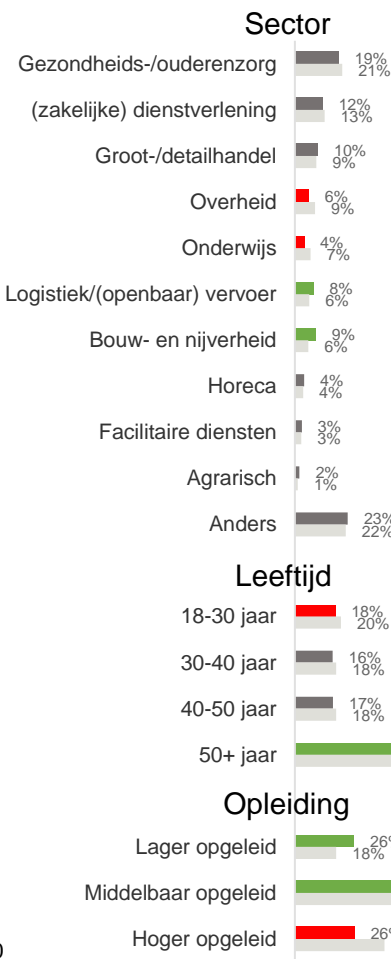
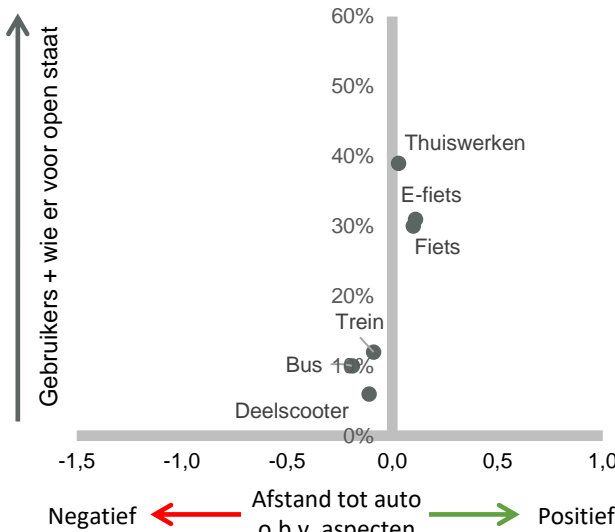
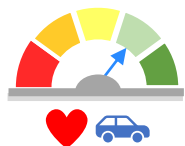
-

1

2

3

4

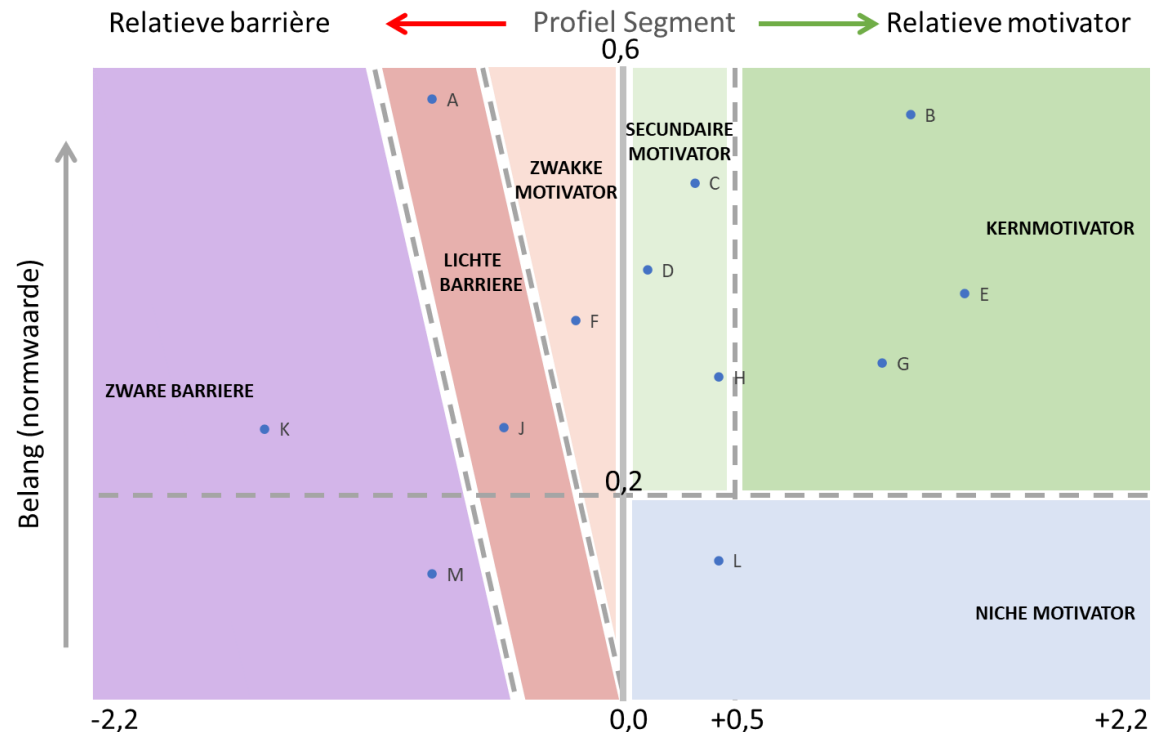


■ Dit segment □ Totaal

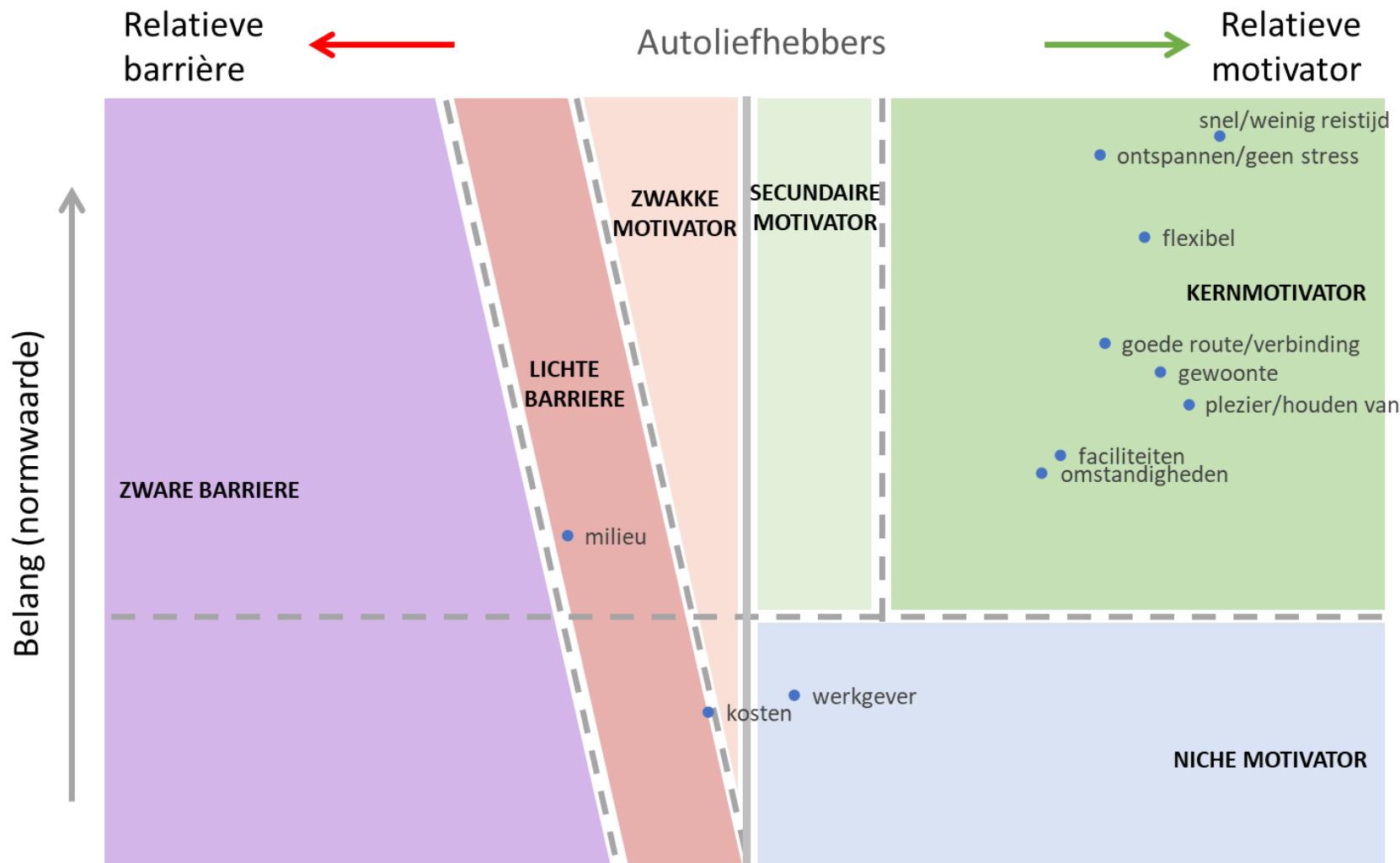
Profilering van de segmenten op de aspecten – toelichting

De verticale as geeft voor de 'markt' als geheel (bestaand uit alle modaliteiten die men gebruikt of waar men voor open staat) het belang van elk aspect (A, B, C, ...) weer, gebaseerd op de mate waarin een aspect een (netto) motivator is in alle gemaakte keuzes. Het is berekend als de gemiddelde waarde (op een schaal van -3 naar +3) van motivatoren en barrières voor een aspect. Dit belang (of normwaarde) ligt afhankelijk van het aspect tussen 0,1 en 0,6.

Op de horizontale as wordt de afwijking van een segment t.o.v. de normwaarde weergegeven. Afhankelijk van de afwijking is sprake van een zwakke, secundaire of kernmotivator. De grens van +0,5 afwijking om een secundaire van een kernmotivator te onderscheiden is zo gekozen dat er een goede verdeling van aspecten over beide is. Bij een sterk negatieve afwijking kan een motivator een barrière worden (stel marktwaarde is +0,3, modaliteit scoort een afwijking van -0,4, dan is het resultaat -0,1 (een barrière, want negatief op de schaal van -3 tot +3). Een niche-motivator is voor de markt als geheel minder van belang, maar dit segment weet zich op dit punt te profileren. De maximale waarde voor een niche sterkte van 0,2 qua Belang is zo gekozen dat max. 1 op 5 aspecten binnen deze grens valt.



Profiel van Autoliefhebbers (segment 1)



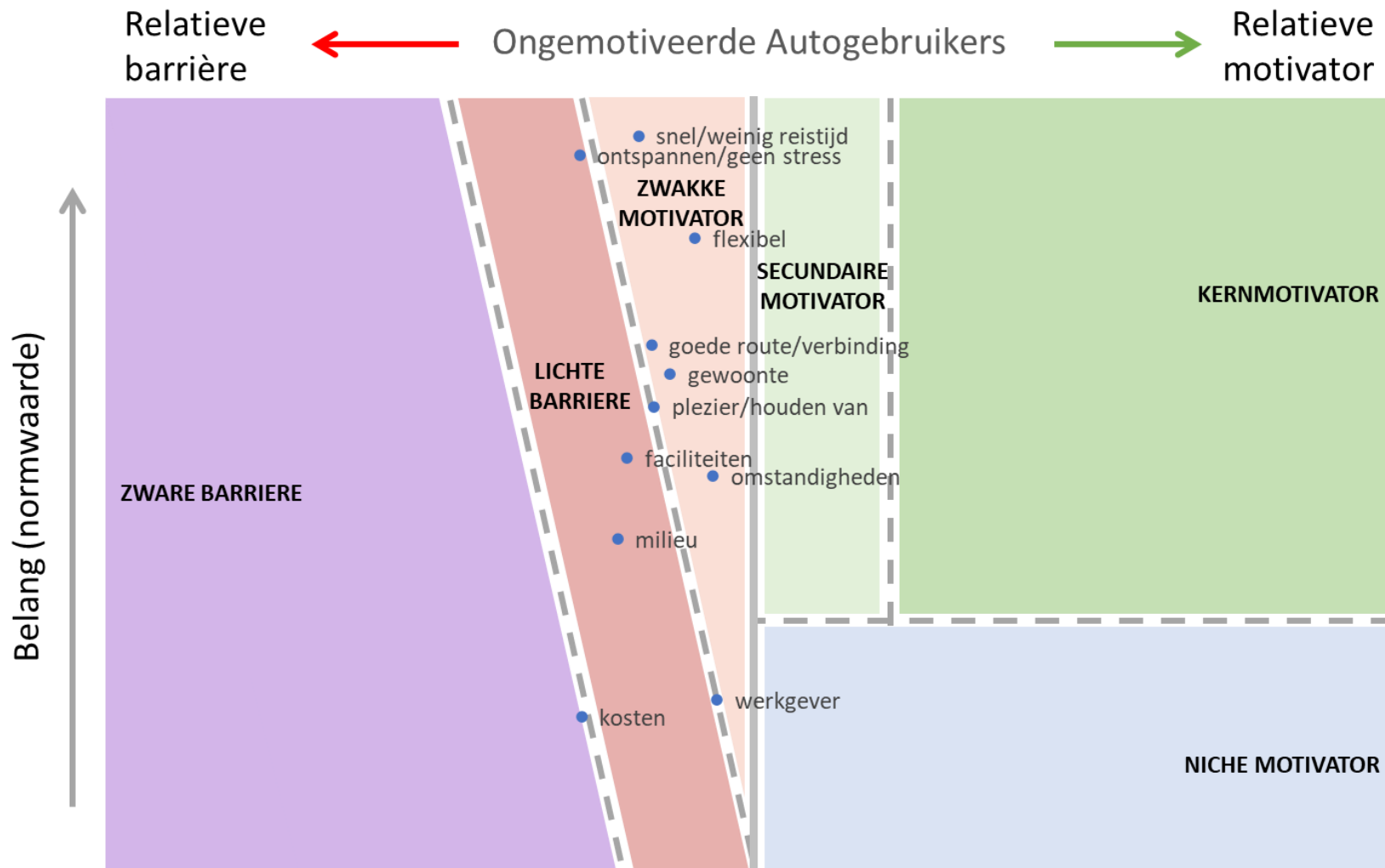
1

2

3

4

Profiel van Ongemotiveerde Autogebruikers (segment 2)



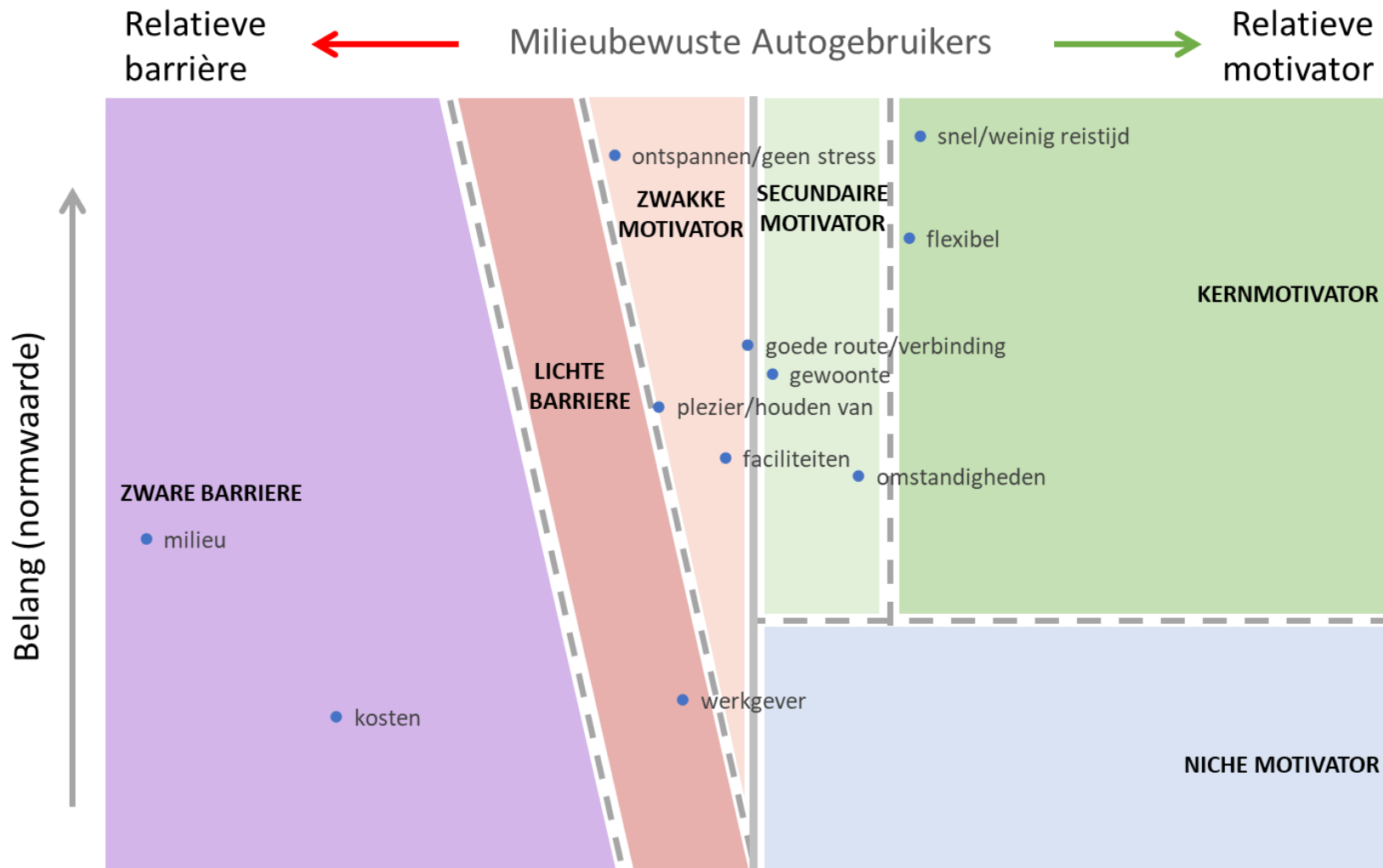
1

2

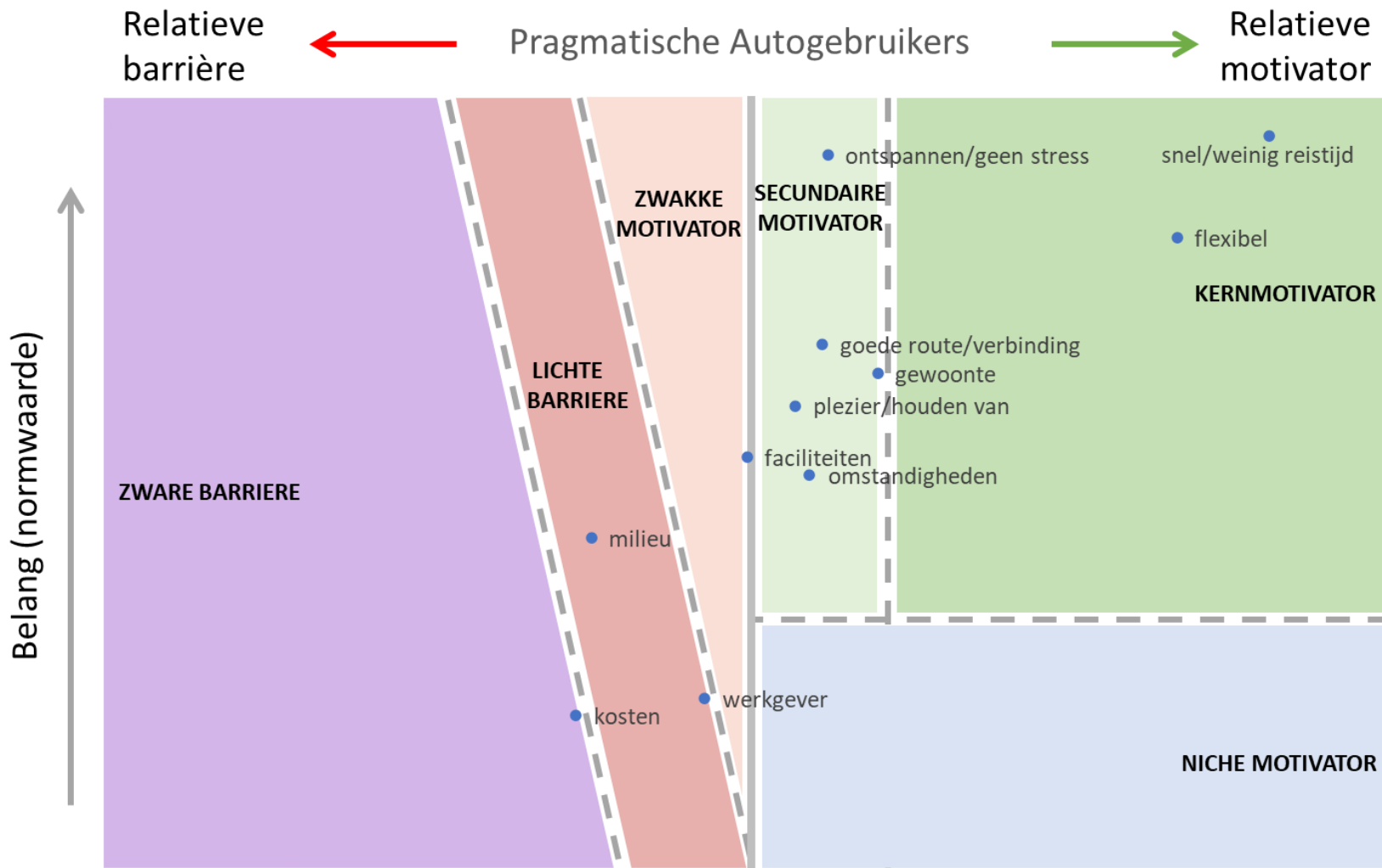
3

4

Profiel van Milieubewuste Autogebruikers (segment 3)



Profiel van Pragmatische Autogebruikers (segment 4)



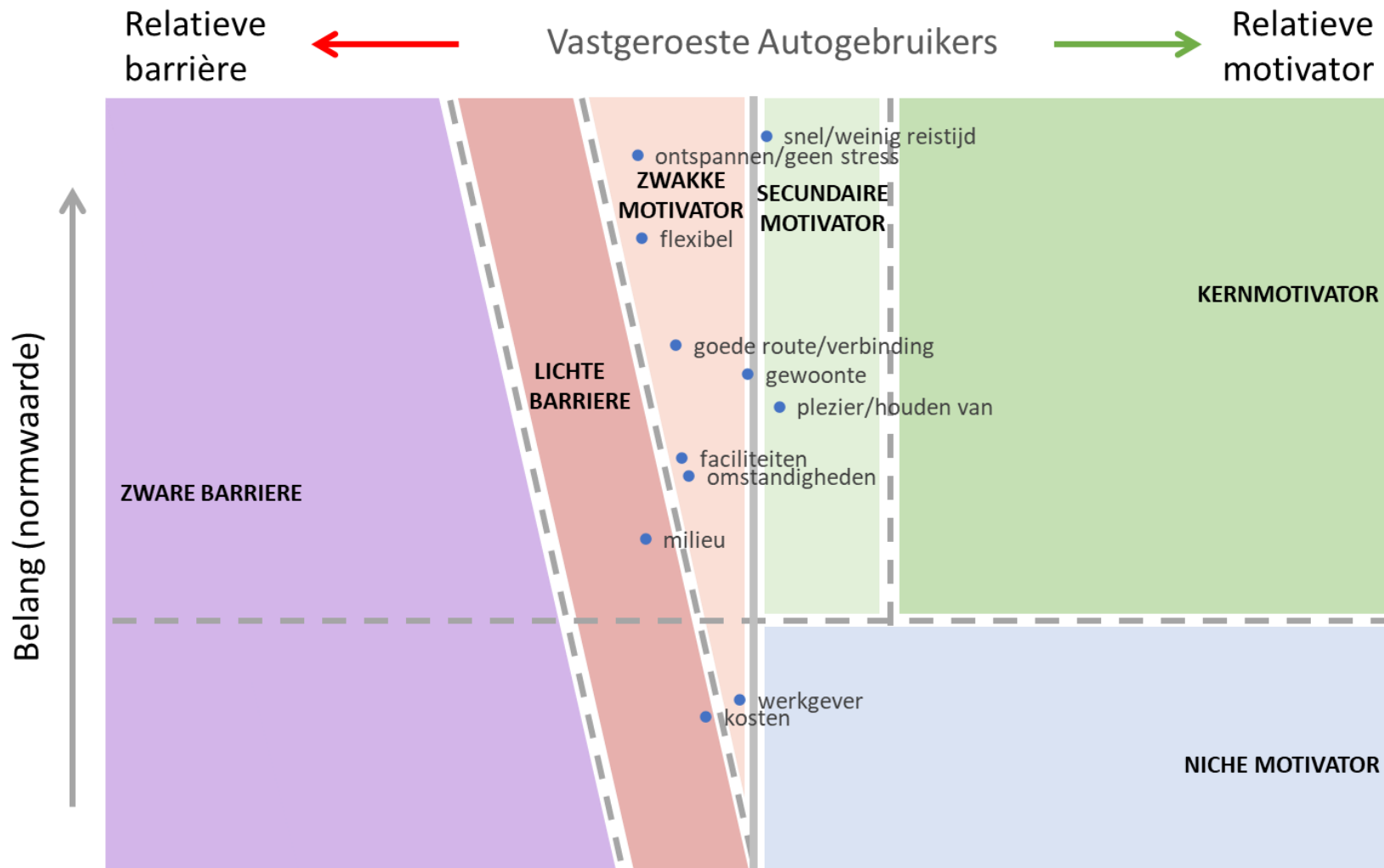
1

2

3

4

Profiel van Vastgeroeste Autogebruikers (segment 5)



1

2

3

4

4.3 Prioriteitstelling: kansrijke combinaties segment/modaliteit

Door de profielen van modaliteiten (4.1) en van de segmenten (4.2) te vergelijken en dit te combineren met de mate van huidig gebruik en de wil om alternatieven te gaan gebruiken wordt in 4.3 nagegaan welke modaliteiten per segment het meest kansrijk zijn om autogebruik terug te dringen. In 4.4 wordt vervolgens alleen voor deze kansrijke combinaties uitgewerkt welke interventies kunnen zorgen voor een gedragsverandering.

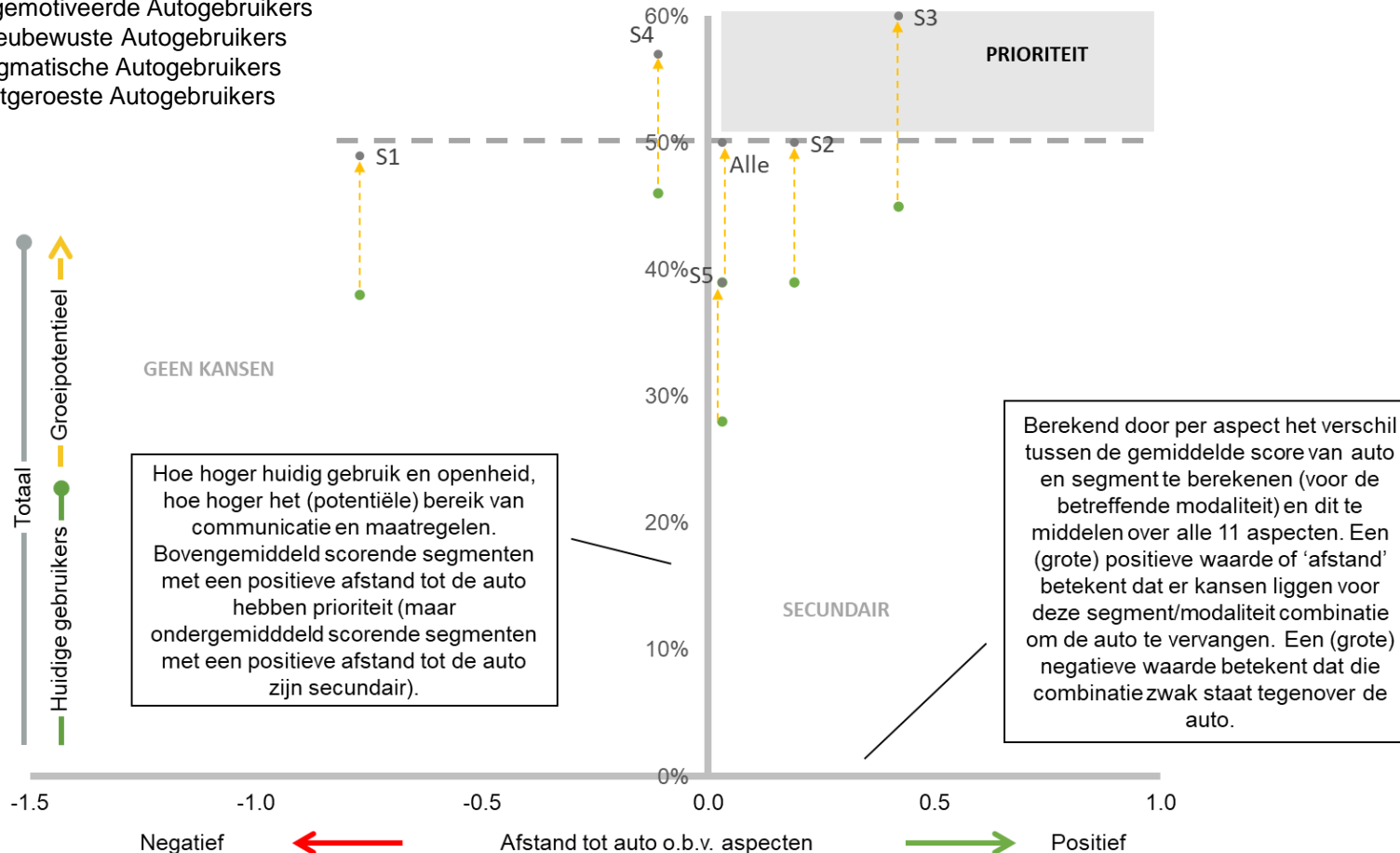
Belangrijkste bevindingen

- Vrijwel zonder uitzondering zien we dat de twee segmenten die in 4.2 waren geïdentificeerd waren als meest kansrijk, ook voor elke van de alternatieven afzonderlijk het meeste potentieel hebben.
 - De Ongemotiveerde Autogebruikers (segment 2) hebben slechts zwakke motivatoren en enkele barrières om voor de auto te kiezen en ze zien geen voordelen in het gebruik van de auto. Ze denken wel na over alternatieven.
 - De Milieubewuste Autogebruikers (segment 3) denken na over alternatieven voor de auto maar doen dit vooral vanwege de negatieve gevolgen voor het milieu. Ook de hoge kosten spelen sterk mee in hun overweging. Dat men toch de auto gebruikt komt met name door de snelheid en flexibiliteit die de auto biedt.
- Daarnaast geldt voor de Vastgeroeste Autogebruikers (segment 5) dat thuiswerken een mogelijk alternatief kan vormen voor autogebruik.
- En ten slotte zijn er twee segmenten waar alternatieven weinig tot geen kans lijken te maken:
 - De Autoliefhebbers (segment 1) hebben veel sterke motivatoren om voor de auto te kiezen, het zijn echte liefhebbers van de auto die graag met de auto reizen en weinig nadenken over alternatieven. De kosten en het milieu vormen in hun keuze slechts lichte barrières.
 - De Pragmatische Autogebruikers (segment 4) kiezen vooral voor de auto vanwege de snelheid en flexibiliteit. Doordat ze afgezien van de kosten verder weinig beperkingen aan of nadelen van het autogebruik ondervinden denken ze weinig na over alternatieven.

4.3 Prioriteitstelling – Thuiswerken

Naast S2 en S3 heeft ook S5 een (licht positieve) afstand tot de auto, terwijl ook het groeipotentieel hoog is.

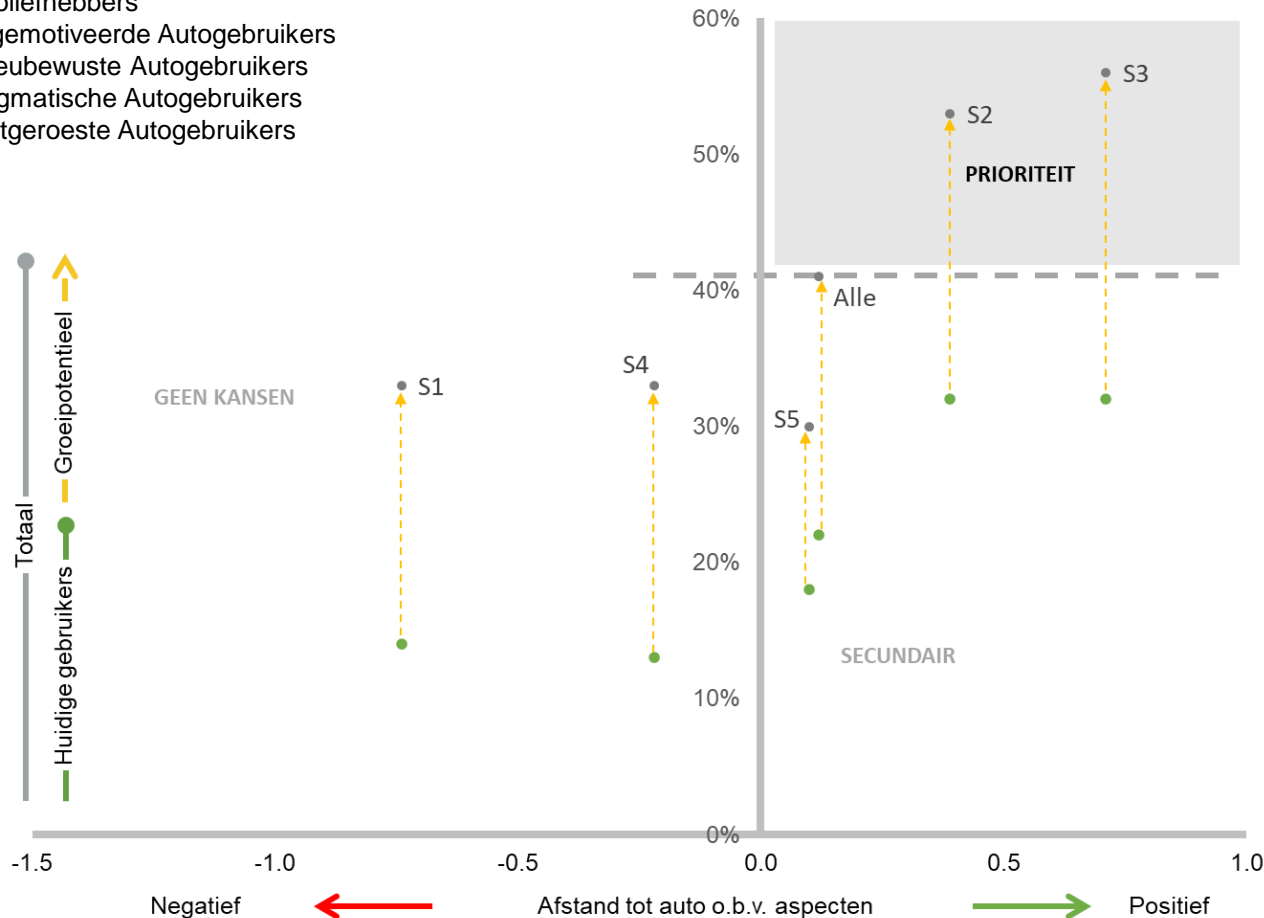
- S1 - Autoliefhebbers
- S2 - Ongemotiveerde Autogebruikers
- S3 - Milieubewuste Autogebruikers
- S4 - Pragmatische Autogebruikers
- S5 - Vastgeroeste Autogebruikers



4.3 Prioriteitstelling – Fiets

Zowel S2 als S3 heeft veel (potentiële) gebruikers van de fiets, terwijl ook de afstand (op basis van de aspecten) tot de auto in positieve zin groot is. Ook voor S5 is de afstand (licht) positief, maar het groeipotentieel is relatief laag.

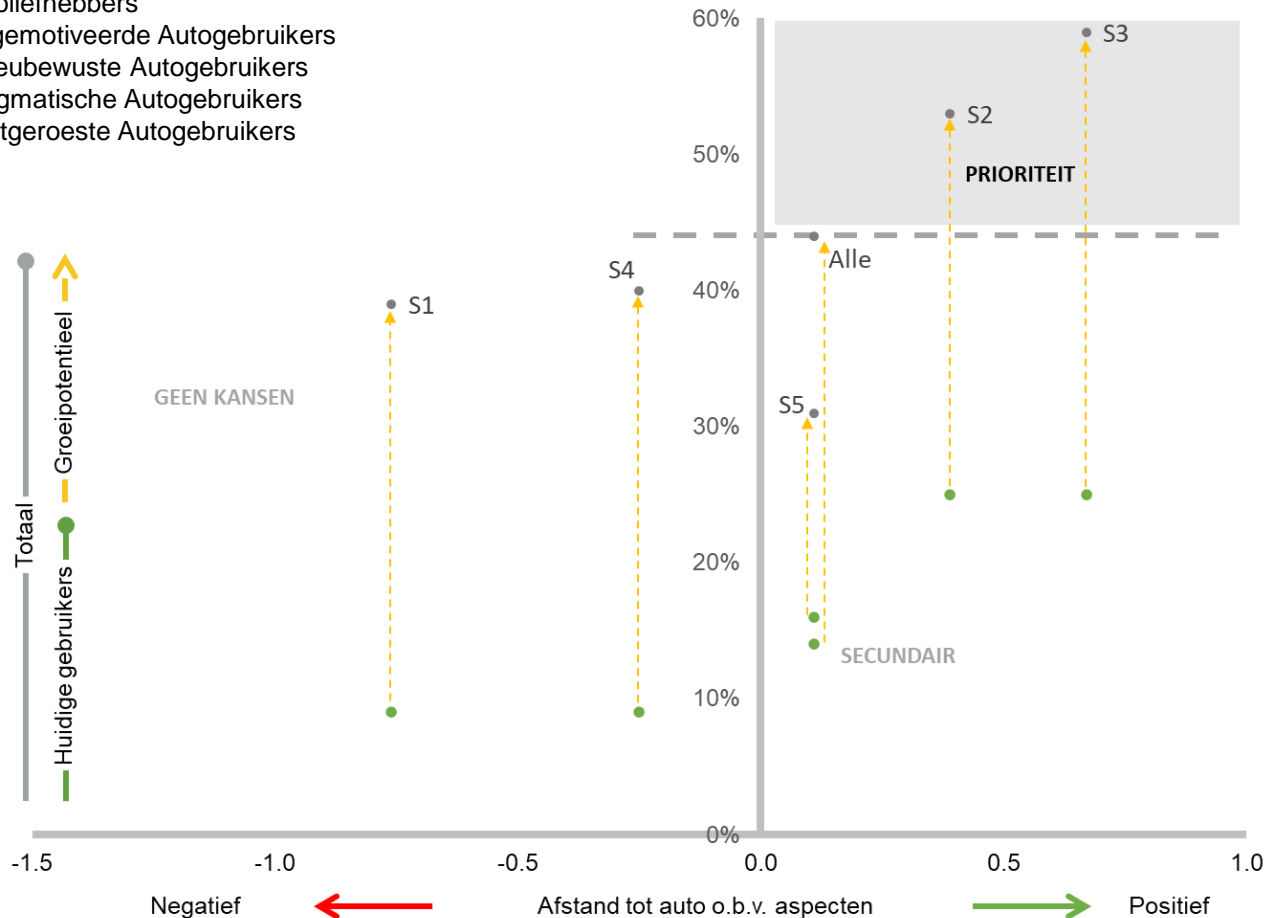
- S1 - Autoliefhebbers
- S2 - Ongemotiveerde Autogebruikers
- S3 - Milieubewuste Autogebruikers
- S4 - Pragmatische Autogebruikers
- S5 - Vastgeroeste Autogebruikers



4.3 Prioriteitstelling – E-fiets

Zowel S2 als S3 heeft veel (potentiële) gebruikers van de E-fiets, terwijl ook de afstand (op basis van de aspecten) tot de auto in positieve zin groot is. Ook voor S5 is de afstand (licht) positief, maar het groeipotentieel is relatief laag.

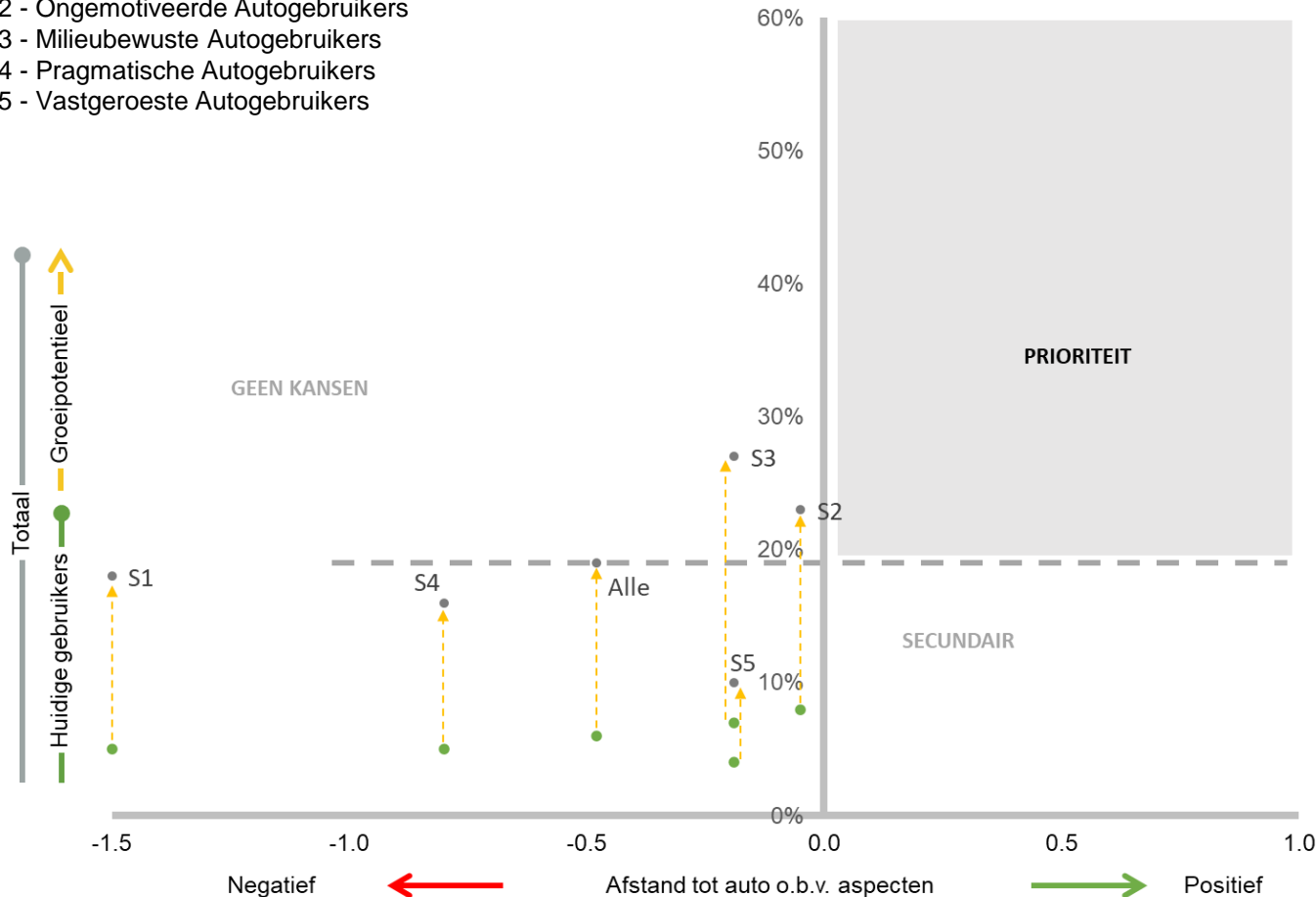
- S1 - Autoliefhebbers
- S2 - Ongemotiveerde Autogebruikers
- S3 - Milieubewuste Autogebruikers
- S4 - Pragmatische Autogebruikers
- S5 - Vastgeroeste Autogebruikers



4.3 Prioriteitstelling – Bus

Geen enkel segment is een prioriteit voor de bus vanwege het ontbreken van een positieve afstand tot de bus voor alle segmenten.

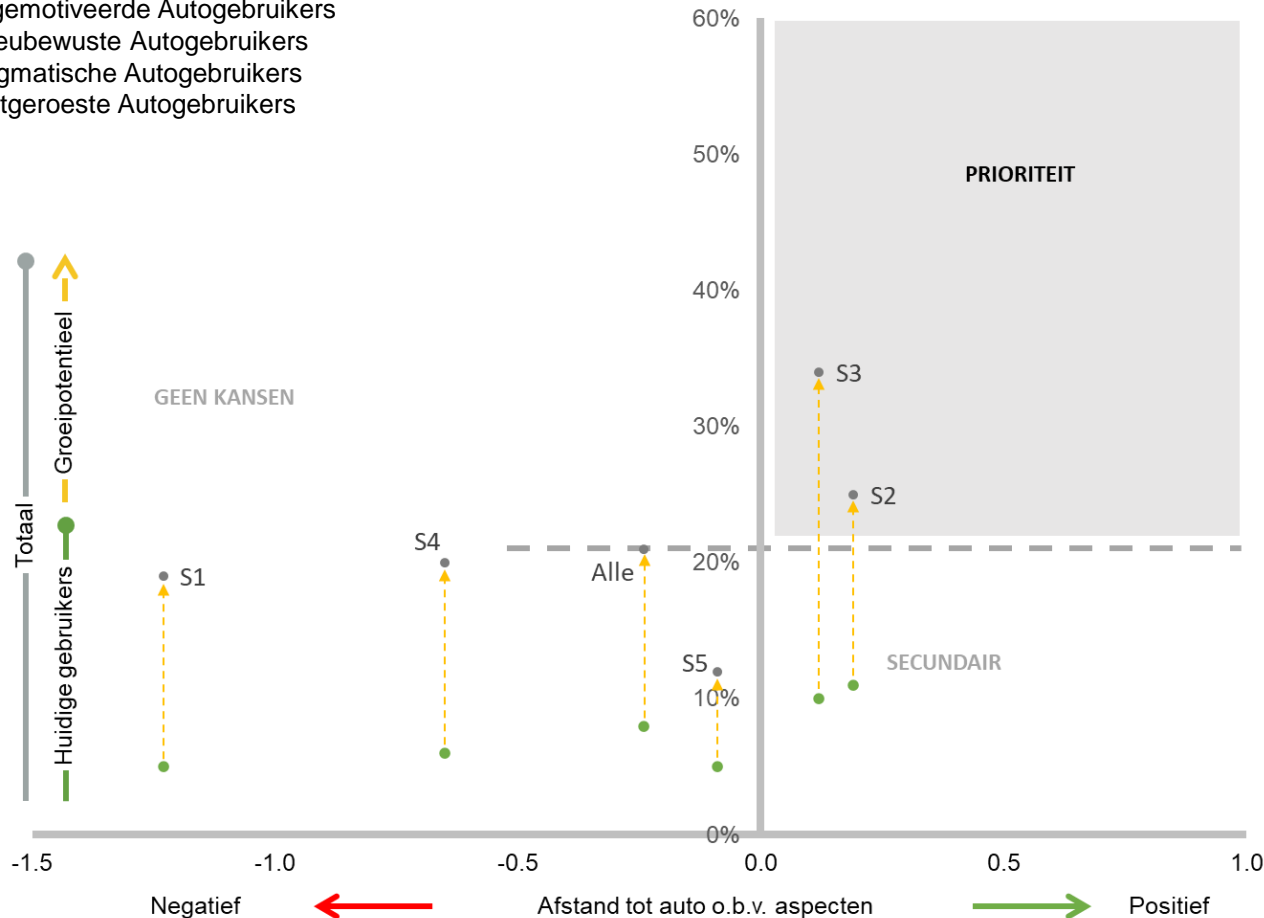
- S1 - Autoliefhebbers
- S2 - Ongemotiveerde Autogebruikers
- S3 - Milieubewuste Autogebruikers
- S4 - Pragmatische Autogebruikers
- S5 - Vastgeroeste Autogebruikers



4.3 Prioriteitstelling – Trein

Zowel S2 als (met name) S3 heeft veel (potentiële) gebruikers van de trein, terwijl ook de afstand (op basis van de aspecten) tot de auto gunstig is.

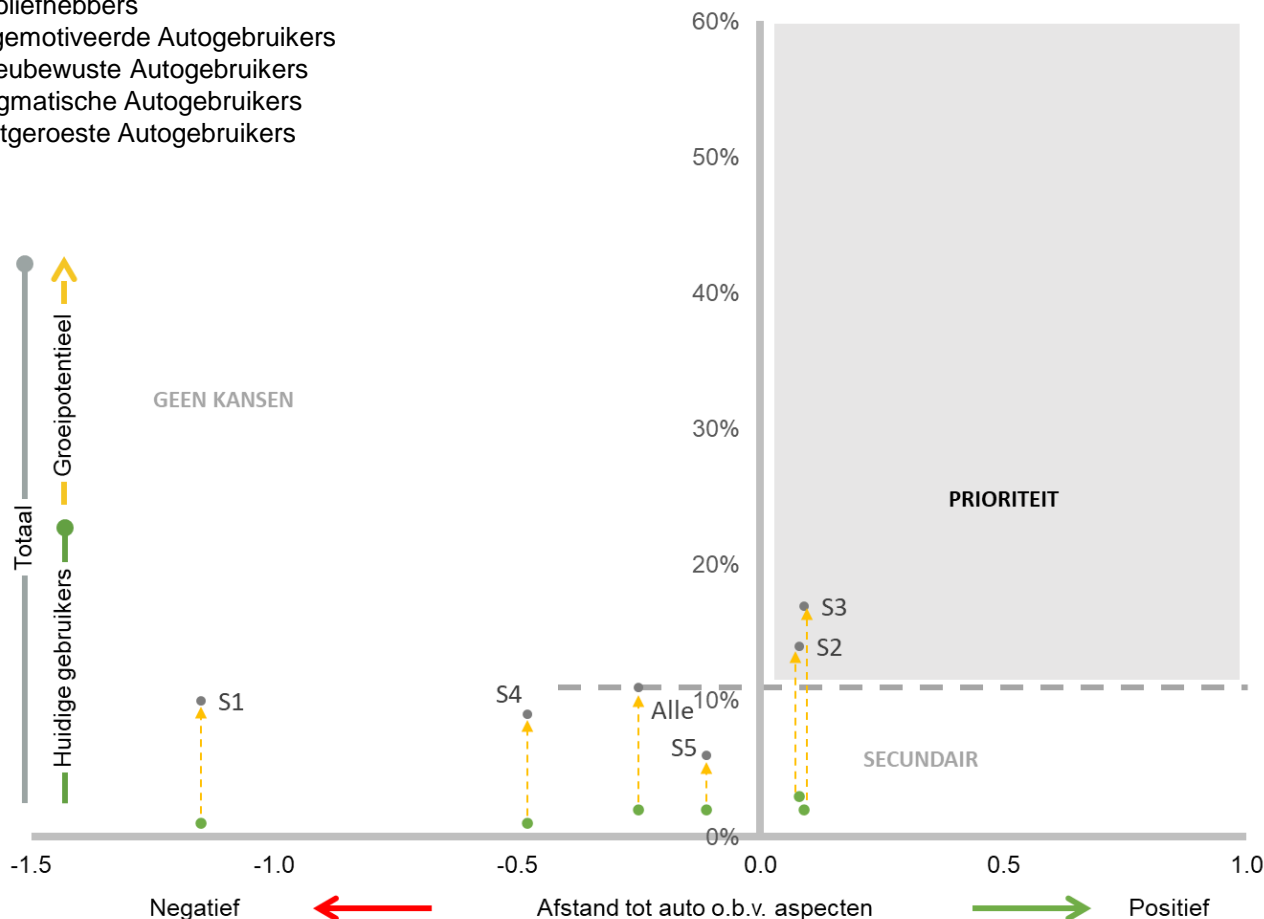
- S1 - Autoliefhebbers
- S2 - Ongemotiveerde Autogebruikers
- S3 - Milieubewuste Autogebruikers
- S4 - Pragmatische Autogebruikers
- S5 - Vastgeroeste Autogebruikers



4.3 Prioriteitstelling – Deelscooter

Zowel S2 als S3 heeft een bovengemiddeld aantal (potentiële) gebruikers van de deelscooter, terwijl ook de afstand (op basis van de aspecten) tot de auto (licht) positief is.

- S1 - Autoliefhebbers
- S2 - Ongemotiveerde Autogebruikers
- S3 - Milieubewuste Autogebruikers
- S4 - Pragmatische Autogebruikers
- S5 - Vastgeroeste Autogebruikers



1

2

3

4

4.4 Interventies (communicatie & maatregelen)

Voor kansrijke combinatie van segment en modaliteit wordt in 4.4 weergegeven wat de comparatieve voor- en nadelen van een modaliteit vs. een segment zijn. Ook wordt per segment voor elke modaliteit weergegeven welke maatregelen (volgens autogebruikers zelf) hen zouden aanzetten om die modaliteit (meer) te gaan gebruiken.

1 Deze gegevens samen vormen de input voor de analyse welke combinatie van punten om te communiceren en te nemen maatregelen kunnen zorgen voor een gedragsverandering. Deze analyse en de exacte (creatieve) uitwerking hiervan valt buiten de scope van deze studie.

2 NB Voor de bus zijn geen overzichten van comparatieve voor- en nadelen opgenomen aangezien er geen kansrijke segmenten zijn geïdentificeerd in 4.3. Wel is een overzicht van de door respondenten aangegeven maatregelen opgenomen.

3

4

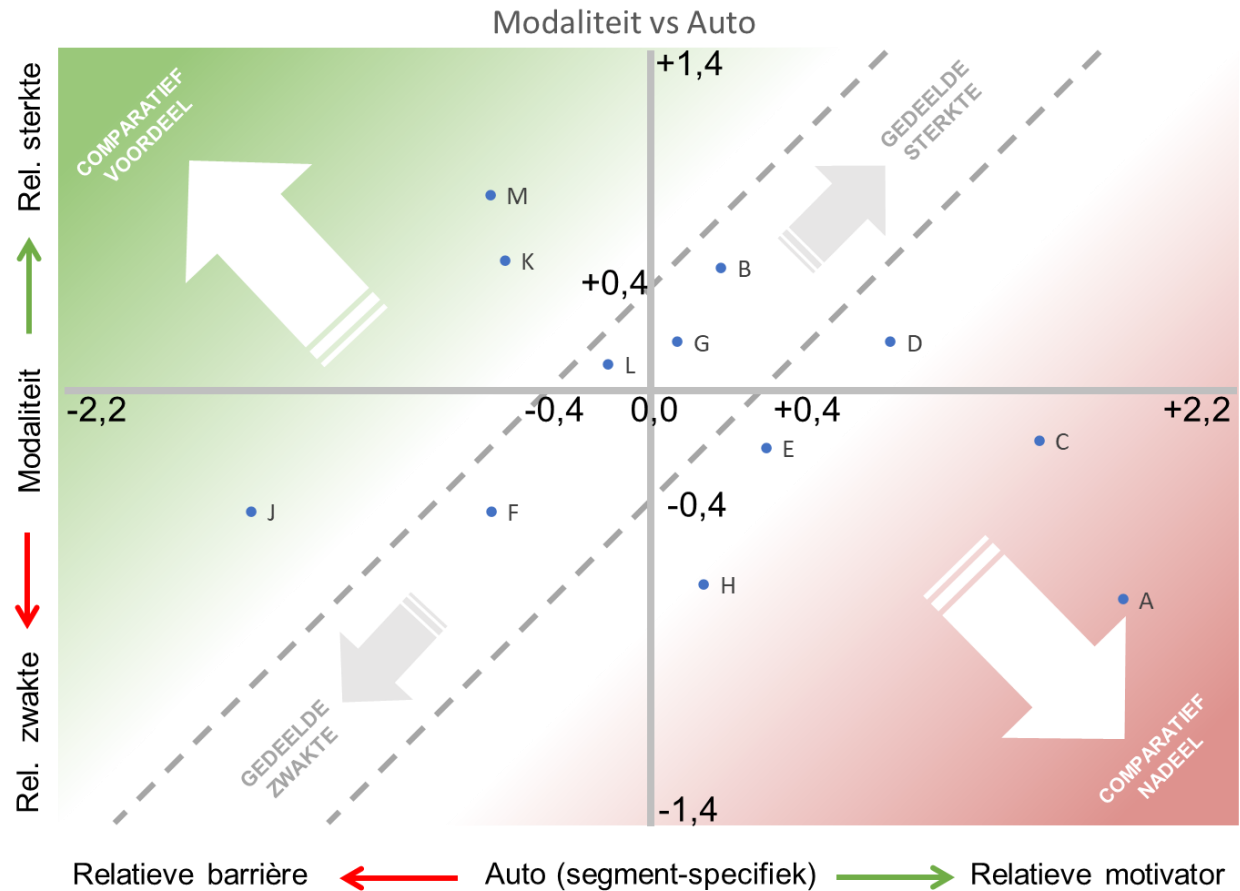
Analyse van comparatieve voor- en nadelen – toelichting

1 Door de scores van een segment en een modaliteit (elk vs. de normwaarde) voor alle aspecten (A, B, C, ...) tegen elkaar uit te zetten worden de comparatieve voor- en nadelen van een modaliteit vs. de auto voor dat segment zichtbaar.

2 Indien een aspect in het gebied binnen de stippellijnen valt dan is het verschil eerder beperkt (max. 0,4).

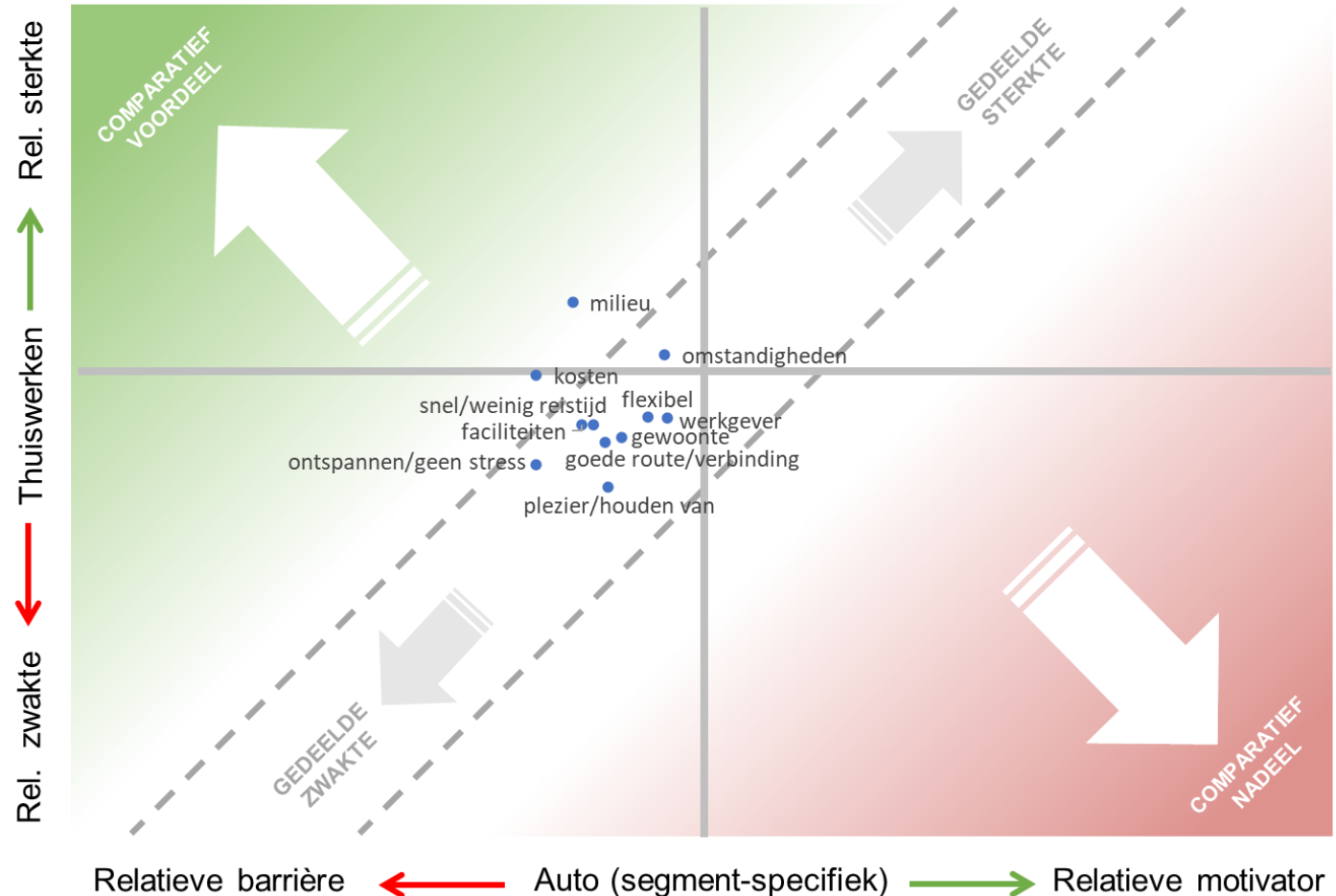
3 Een comparatief voordeel kan worden gecommuniceerd of verder worden uitgebouwd, evenals een gedeelde sterkte.

4 Een (groot) comparatief nadeel kan inhouden dat deze modaliteit voor dit segment minder geschikt is (tenzij het verschil kan worden 'weggewerkt' door communicatie of concrete maatregelen).



Comparatieve voor- en nadelen - Thuiswerken en Ongemotiveerde Autogebruikers (segment 2)

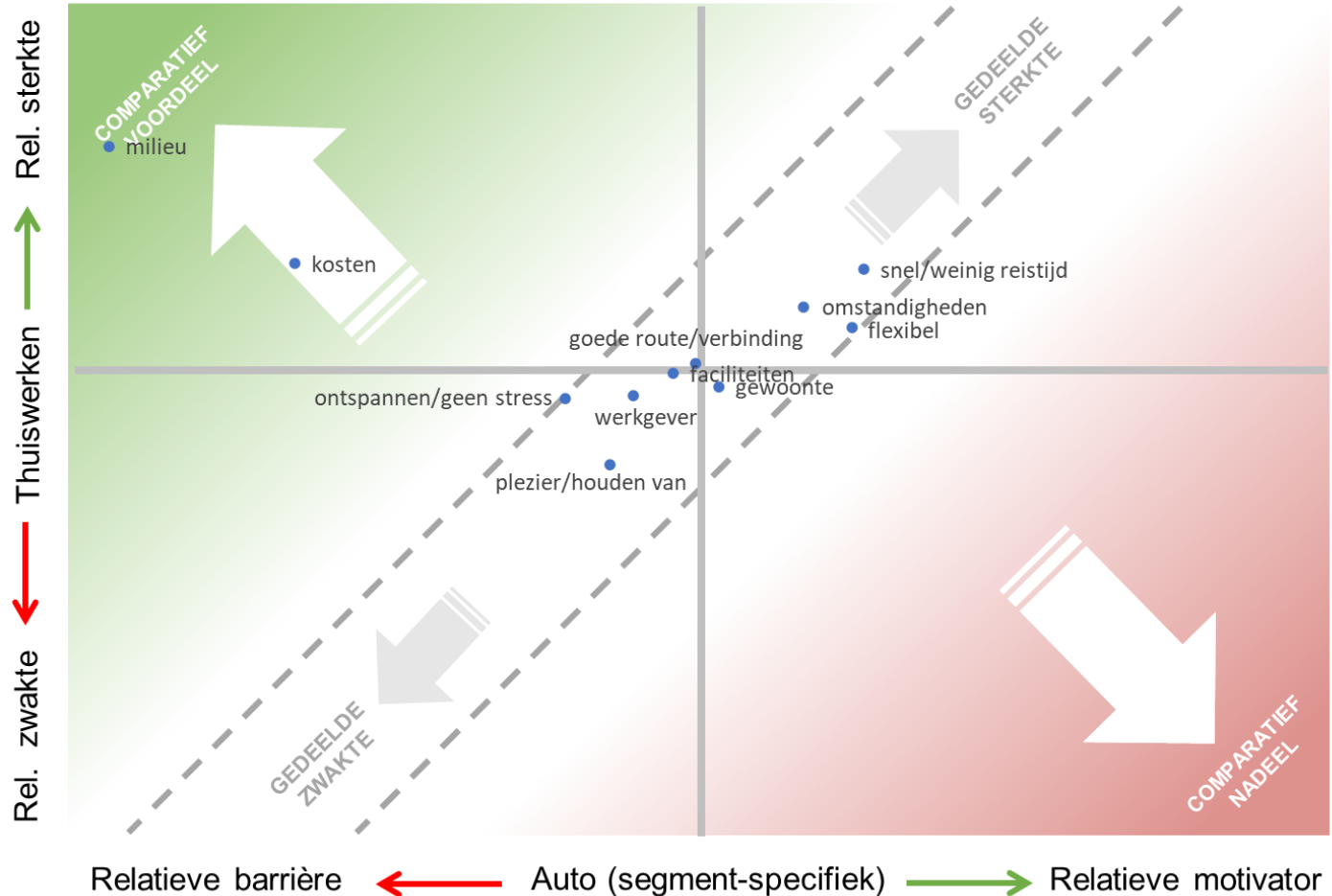
Thuiswerken heeft voor segment 2 geen comparatieve nadelen ten opzicht van de auto, terwijl het milieu en de kosten gelden als (zwakke) comparatieve voordelen.



Comparatieve voor- en nadelen - Thuiswerken en Milieubewuste Autogebruikers (segment 3)

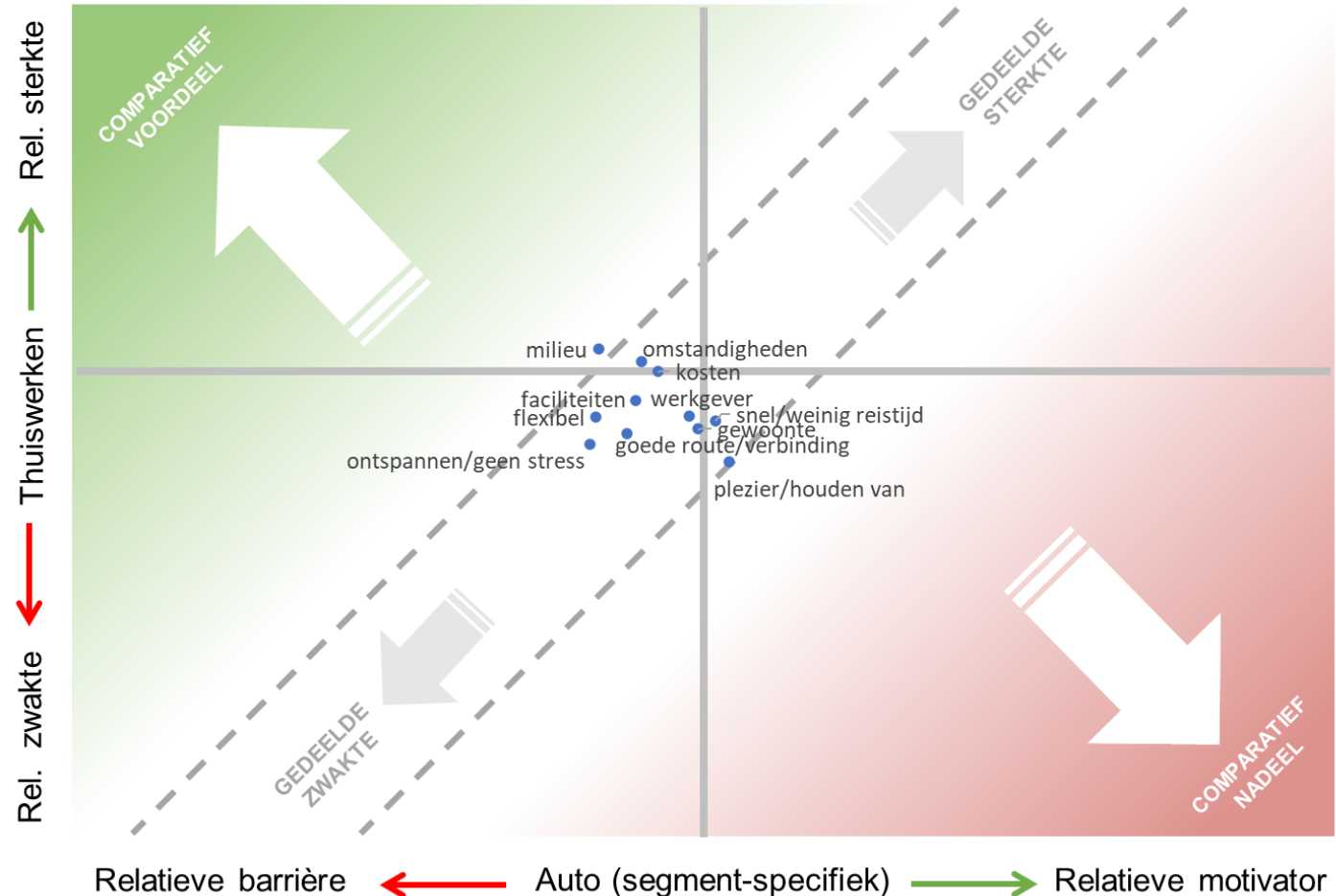
1 Thuiswerken heeft voor segment 3 geen comparatieve nadelen ten opzicht van de auto, terwijl het milieu en de kosten gelden als comparatieve voordelen.

2 Weinig reistijd en (incidenteel) thuiswerken als de omstandigheden daar om vragen zijn gedeelde sterkten die in communicatie aangehaald kunnen worden.



Comparatieve voor- en nadelen - Thuiswerken en Vastgeroeste Autogebruikers (segment 5)

Thuiswerken heeft voor segment 5 als zeer licht comparatief voordeel het milieu, maar er zijn geen comparatieve nadelen ten opzicht van de auto. Mogelijk is hier potentieel om het aandeel van thuiswerken te verhogen door thuiswerken aangener te maken en gewoontevorming te stimuleren.



Maatregelen - Thuiswerken

- S1 - Autoliefhebbers
- S2 - Ongemotiveerde Autogebruikers
- S3 - Milieubewuste Autogebruikers
- S4 - Pragmatische Autogebruikers
- S5 - Vastgeroeste Autogebruikers

1

2

3

4

BASIS: STAAT OPEN OF GEBRUIKT AL		S1	S2	S3	S4	S5
		(n=474)	(n=832)	(n=591)	(n=981)	(n=549)
Een vaste thuiswerkvergoeding	35%	40%	31%	39%	35%	33%
Als mijn werkgever zaken betaalt om thuis te kunnen werken (zoals bureaustoel, laptop, tweede scherm, etc.)	29%	30%	32%	32%	27%	26%
Afspraken over wanneer werknemers thuiswerken en wanneer op kantoor	21%	20%	19%	25%	23%	19%
Als mijn collega's ook vaker thuis werken	9%	8%	10%	10%	9%	7%
Als ik minder vergoeding krijg als ik met de auto kom	9%	10%	9%	7%	10%	7%
Als er minder parkeerplaatsen komen bij mijn werk	4%	4%	5%	3%	3%	4%
Anders, namelijk:	5%	5%	4%	7%	6%	4%
Geen van bovenstaande	29%	30%	28%	25%	30%	33%

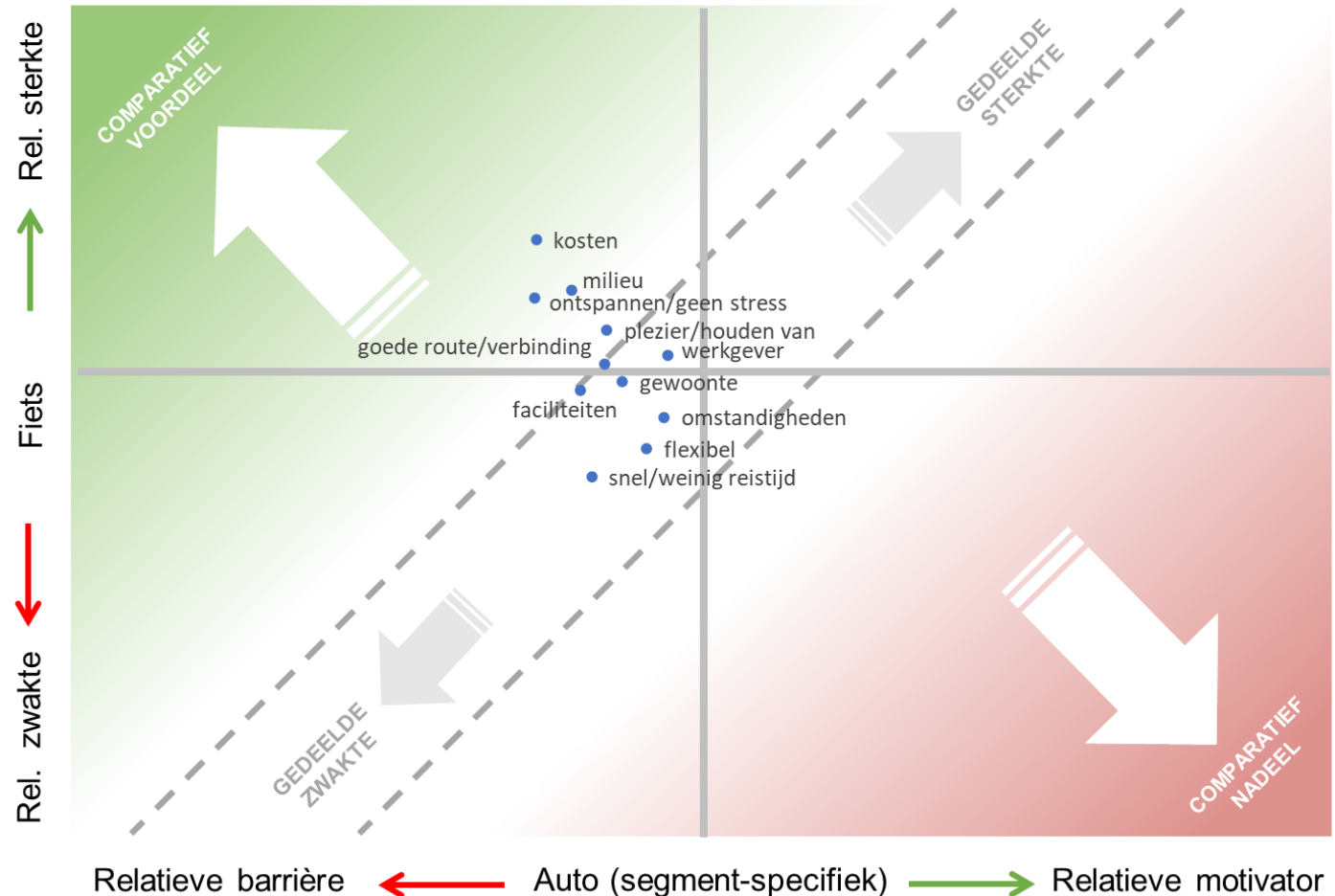
signifcant hoger dan totaal

signifcant lager dan totaal

Comparatieve voor- en nadelen - Fiets en Ongemotiveerde Autogebruikers (segment 2)

1 De fiets kent in segment 2 geen comparatieve nadelen. Naast kosten en milieu (waar de fiets altijd sterk op scoort) doet de fiets het ook goed op ontspanning en plezier.

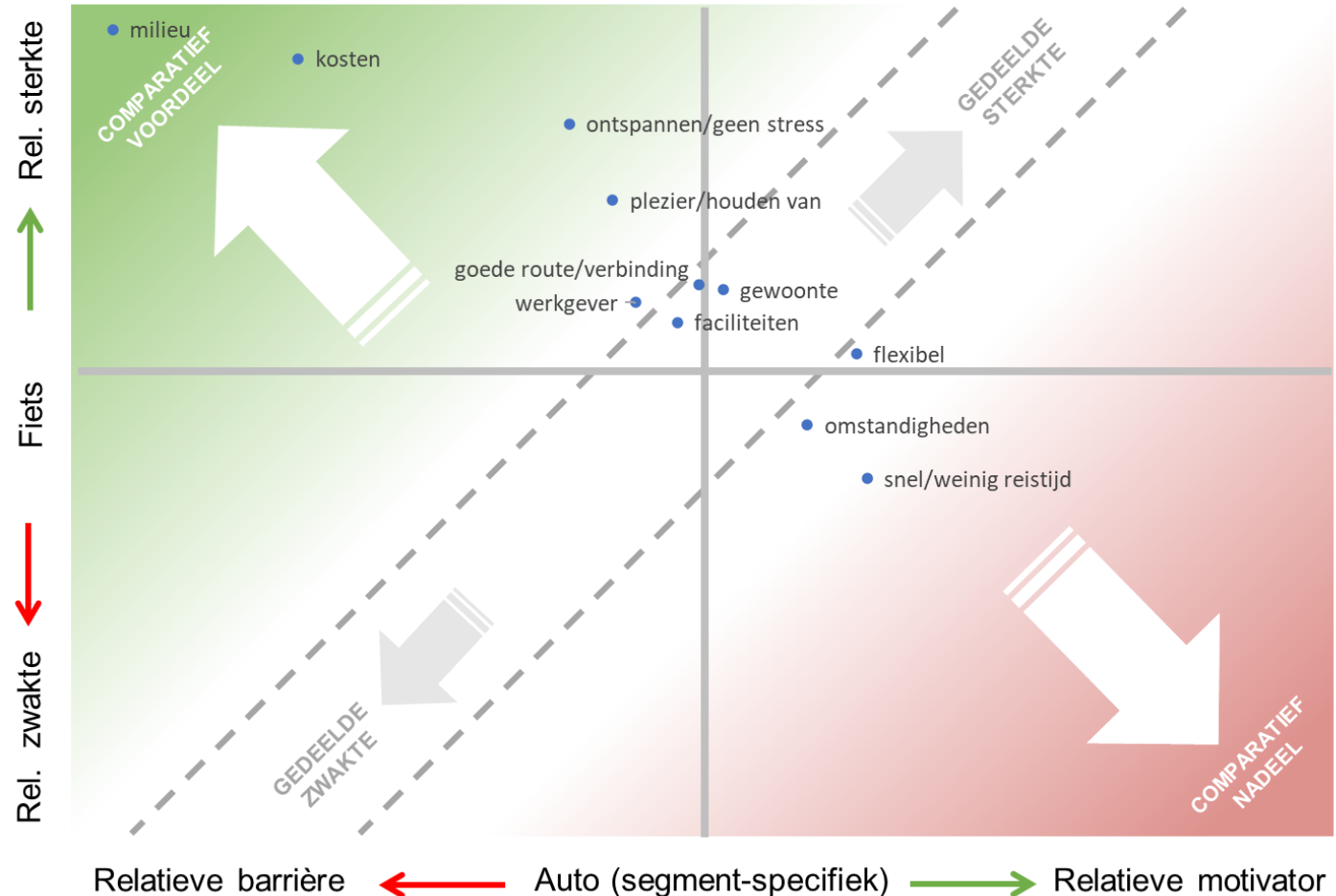
2 Dit segment beoordeelt de auto ondergemiddeld op tal van aspecten en staat zeer open voor alternatieven (zie elders), de fiets kan hier een rol in spelen door de comparatieve voordelen te benadrukken en dit te ondersteunen met concrete maatregelen.



Comparatieve voor- en nadelen - Fiets en Milieubewuste Autogebruikers (segment 3)

De fiets kent in segment 3 zeer hoge comparatieve voordelen op gebied van kosten en milieu (waar de fiets altijd sterk op scoort) maar de fiets doet het ook goed op ontspanning, plezier en de rol van de werkgever.

Wel scoort de fiets relatief slecht op snelheid, flexibiliteit en omstandigheden. De wens om alternatieven voor de auto te vinden, gecombineerd met de grote gepercipieerde voordelen wat betreft kosten en milieu biedt kansen voor de fiets (of wellicht de E-fiets, zie verderop, die wat meer snelheid biedt).



Maatregelen - Fiets

S1 - Autoliefhebbers

S2 - Ongemotiveerde Autogebruikers

S3 - Milieubewuste Autogebruikers

S4 - Pragmatische Autogebruikers

S5 - Vastgeroeste Autogebruikers

1

2

3

4

		S1 (n=183)	S2 (n=491)	S3 (n=317)	S4 (n=294)	S5 (n=240)
BASIS: STAAT OPEN OF GEBRUIKT AL						
Als mijn werkgever mijn gewone fiets betaalt		19%	21%	26%	26%	21%
Als ik reiskostenvergoeding krijg voor de fiets		15%	17%	26%	16%	17%
Als mijn werkgever voorziet in goede...		9%	7%	8%	6%	8%
Als ik mij op mijn werk op kan frissen of kan douchen		16%	11%	16%	15%	7%
Een bewaakte fietsenstalling op mijn werk		11%	12%	11%	8%	9%
Een goede fietsverbinding		14%	7%	6%	9%	7%
Een veilige fietsroute		16%	9%	16%	10%	7%
Als er minder parkeerplaatsen komen bij mijn werk		5%	4%	1%	3%	6%
Als ik minder vergoeding krijg als ik met de auto kom		6%	5%	8%	4%	3%
Anders, namelijk:		4%	6%	7%	9%	4%
Geen van bovenstaande		28%	35%	26%	32%	41%

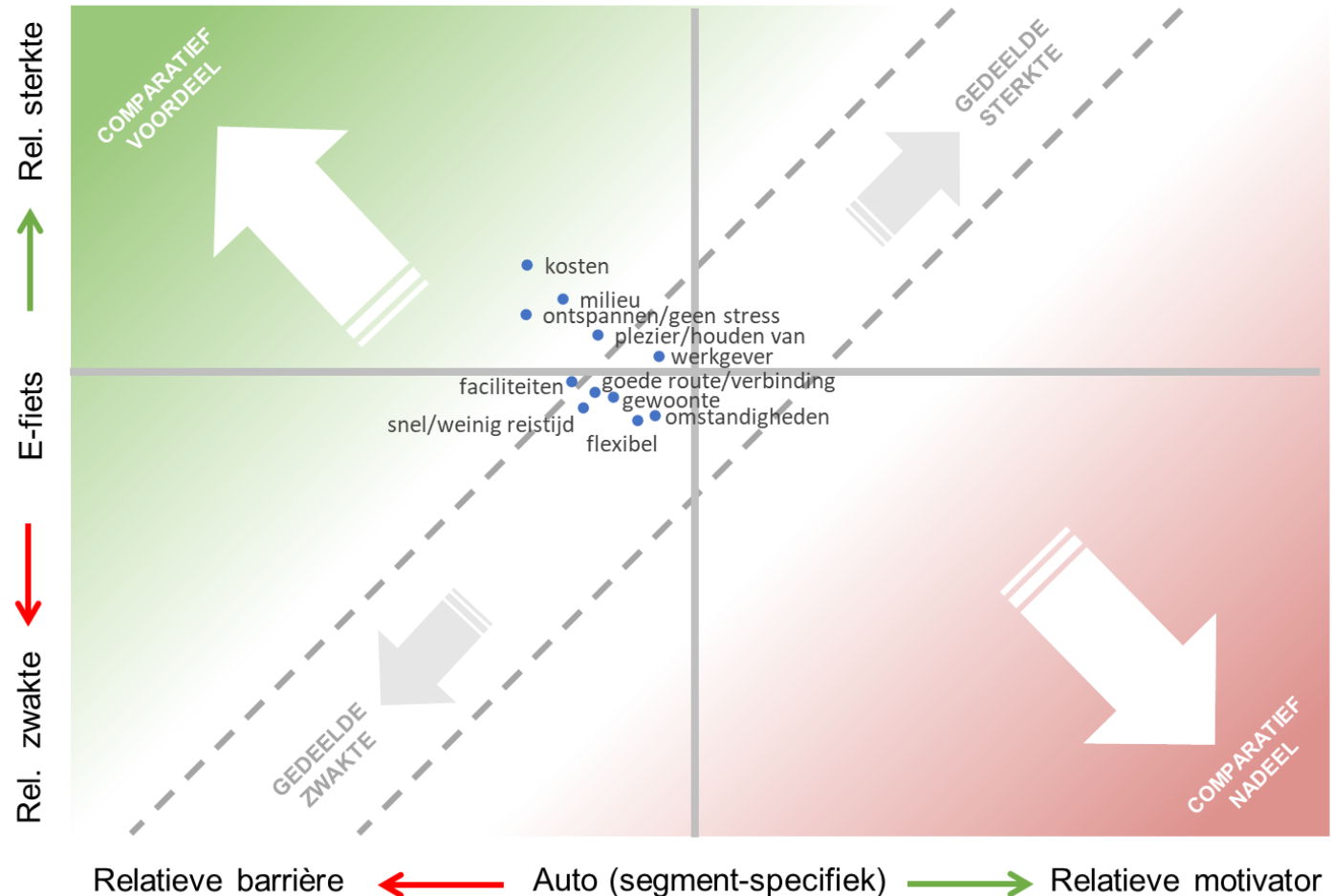
significant hoger dan totaal

significant lager dan totaal

Comparatieve voor- en nadelen - E-fiets en Ongemotiveerde Autogebruikers (segment 2)

De E-fiets kent in segment 2 geen comparatieve nadelen. Naast kosten en milieu (waar de E-fiets altijd sterk op scoort) doet de E-fiets het ook goed op ontspanning en plezier.

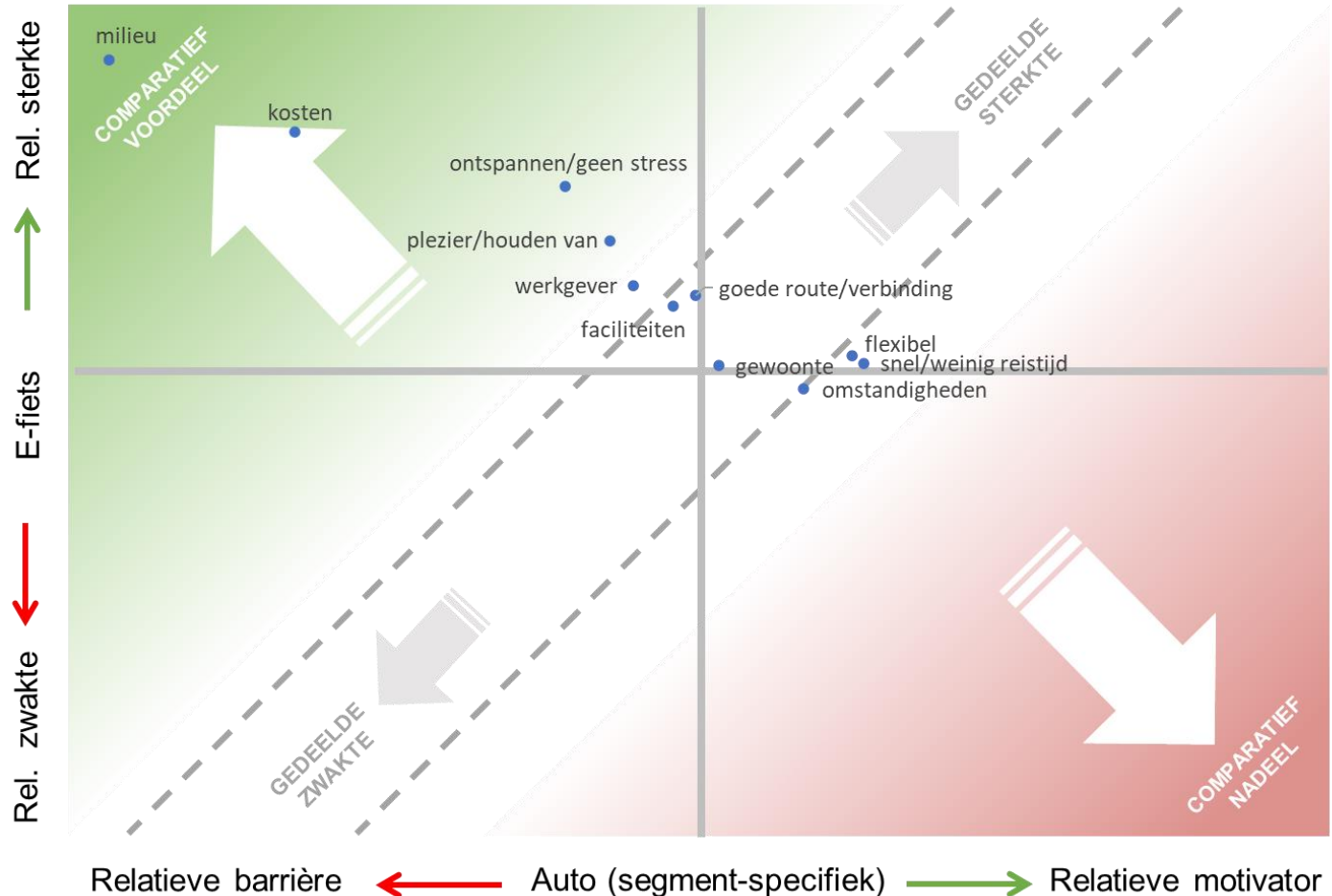
Dit segment beoordeelt de auto ondergemiddeld op tal van aspecten en staat zeer open voor alternatieven (zie elders), de E-fiets kan hier een rol in spelen door de comparatieve voordelen te benadrukken en dit te ondersteunen met concrete maatregelen.



Comparatieve voor- en nadelen - E-fiets en Milieubewuste Autogebruikers (segment 3)

De E-fiets kent in segment 3 zeer grote comparatieve voordelen op gebied van kosten en milieu (waar de E-fiets altijd sterk op scoort) maar de fiets doet het ook goed op ontspanning, plezier, de rol van de werkgever en de rol van de werkgever.

Wel scoort de E-fiets relatief slecht op snelheid, flexibiliteit en omstandigheden (maar wel als beter dan de gewone fiets). De wens om alternatieven voor de auto te vinden, gecombineerd met de grote gepercipiëerde voordelen wat betreft kosten en milieu biedt kansen voor de E-fiets in dit segment.



Maatregelen - E-fiets

S1 - Autoliefhebbers

S2 - Ongemotiveerde Autogebruikers

S3 - Milieubewuste Autogebruikers

S4 - Pragmatische Autogebruikers

S5 - Vastgeroeste Autogebruikers

1

2

3

4

		S1 (n=280)	S2 (n=527)	S3 (n=382)	S4 (n=482)	S5 (n=254)
BASIS: STAAT OPEN OF GEBRUIKT AL						
Als mijn werkgever mijn elektrische fiets zou betalen	42%	54%	34%	45%	49%	33%
Als ik daar reiskostenvergoeding voor krijg	20%	20%	16%	25%	20%	19%
Als mijn werkgever voorziet in goede...	9%	10%	8%	13%	7%	11%
Als ik mij op mijn werk op kan frissen of kan douchen	14%	17%	11%	13%	16%	12%
Een bewaakte fietsenstalling op mijn werk	15%	15%	13%	18%	14%	14%
Opladmogelijkheden op mijn werk	19%	23%	16%	21%	21%	15%
Een goede fietsverbinding	15%	18%	13%	14%	19%	12%
Een veilige fietsroute	15%	17%	13%	17%	16%	12%
Als er minder parkeerplaatsen komen bij mijn werk	4%	7%	4%	1%	3%	7%
Als ik minder vergoeding krijg als ik met de auto kom	6%	11%	6%	6%	5%	5%
Anders, namelijk	8%	8%	4%	11%	8%	8%
Geen van bovenstaande	24%	16%	31%	18%	23%	30%

significant hoger dan totaal

significant lager dan totaal

Maatregelen - Bus

S1 - Autoliefhebbers

S2 - Ongemotiveerde Autogebruikers

S3 - Milieubewuste Autogebruikers

S4 - Pragmatische Autogebruikers

S5 - Vastgeroeste Autogebruikers

		S1 (n=149)	S2 (n=298)	S3 (n=230)	S4 (n=222)	S5 (n=108)
BASIS: STAAT OPEN OF GEBRUIKT AL						
1	Als ik ov-reiskostenvergoeding zou krijgen	21%	22%	25%	21%	17%
	Als het goedkoper zou zijn	26%	22%	30%	24%	13%
2	Een app waarin ik alle reisopties kan zien en reserveren	4%	6%	4%	3%	4%
	Duidelijke informatie over verschillende reisopties	5%	7%	8%	3%	5%
	Mogelijkheden om verschillende opties gratis uit te proberen	4%	4%	4%	5%	11%
3	Als ik reistijd als werktijd kan gebruiken	17%	15%	17%	23%	15%
	Minder drukte in de bus	13%	12%	16%	9%	12%
	Een betere verbinding/minder overstappen	33%	22%	37%	43%	27%
	Betere alternatieven bij vertraging of uitval rit	12%	7%	12%	13%	17%
4	Betere voorzieningen om te werken in de bus	3%	5%	2%	3%	4%
	Als er minder parkeerplaatsen komen bij mijn werk	2%	3%	1%	2%	4%
	Als ik minder vergoeding krijg als ik met de auto kom	3%	4%	1%	1%	6%
	Anders, namelijk:	4%	2%	6%	4%	4%
	Geen van bovenstaande	14%	18%	7%	11%	19%

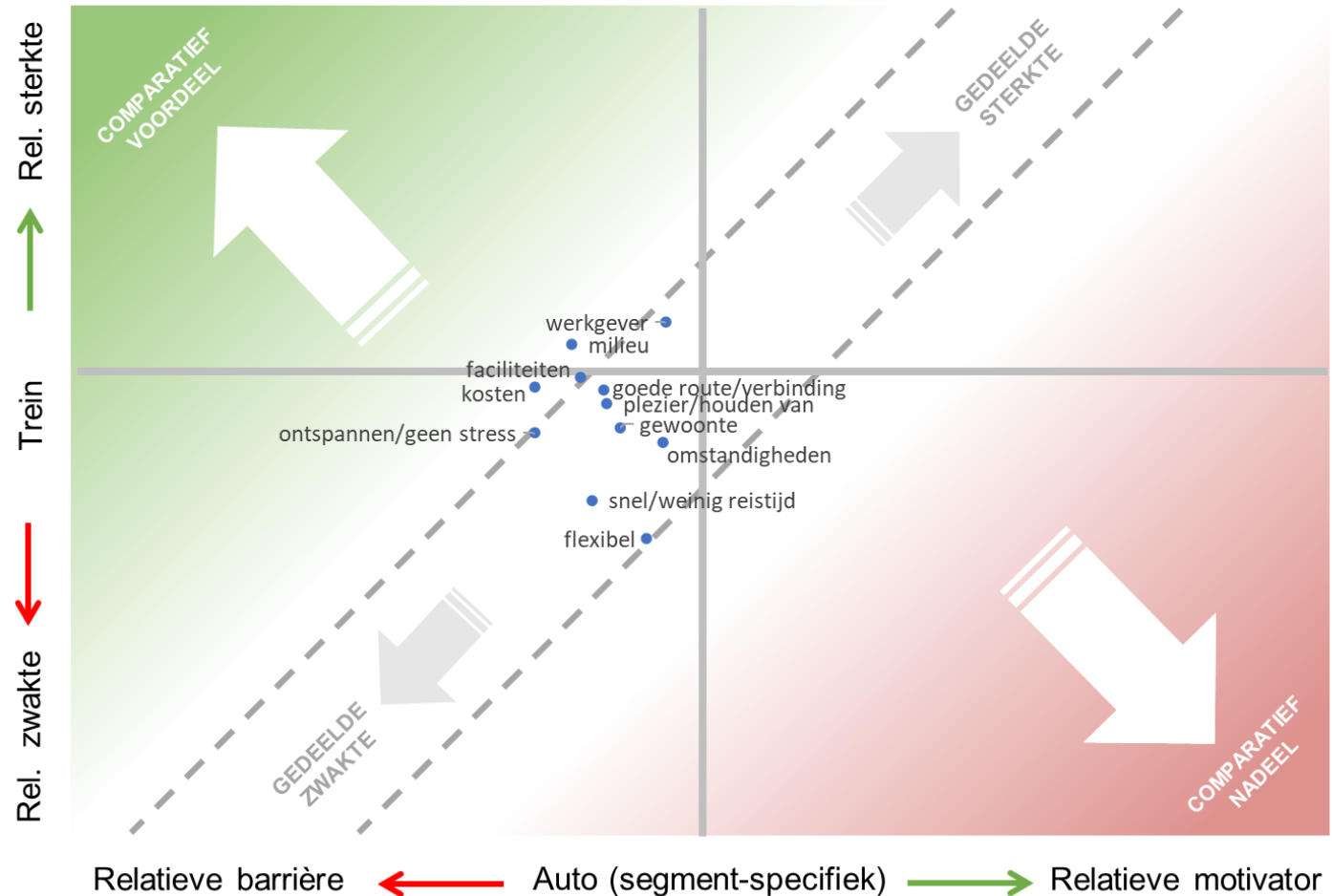
significant hoger dan totaal

significant lager dan totaal

Comparatieve voor- en nadelen - Trein en Ongemotiveerde Autogebruikers (segment 2)

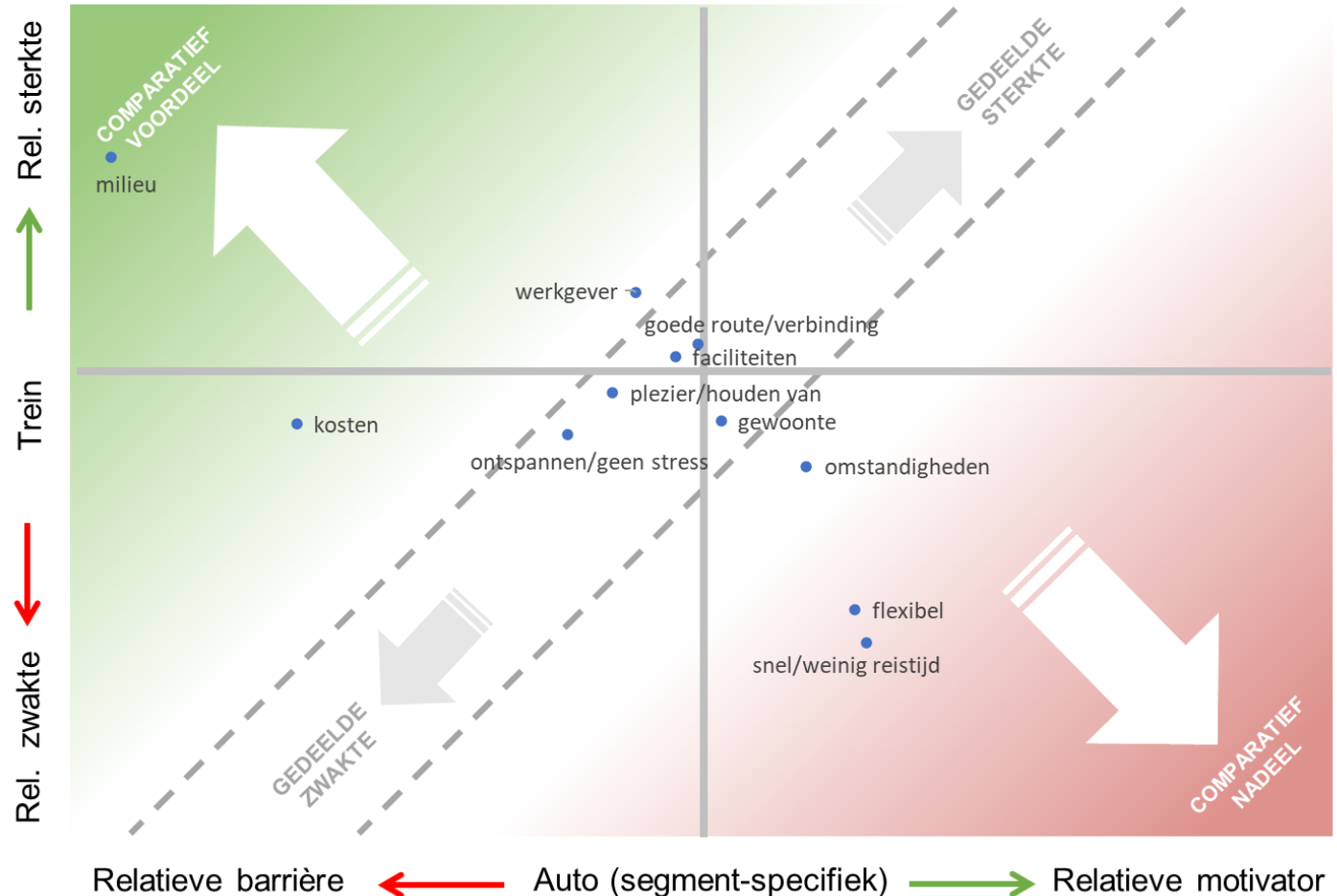
In segment 2 heeft de trein geen comparatieve nadelen - voor dit segment zijn snelheid en flexibiliteit relatieve barrières voor de auto, waardoor de trein hier een kans maakt.

Milieu en kosten gelden als (zwakke) comparatieve voordelen.



Comparatieve voor- en nadelen - Trein en Milieubewuste Autogebruikers (segment 3)

Het ontbreekt de trein voor segment 3 vooral aan flexibiliteit en snelheid, voor het overige zijn er geen sterkte comparatieve nadelen. Naast kosten en milieu geldt de werkgever als (klein) comparatief voordeel om de trein te nemen in plaats van de auto, een rol die wellicht verder kan worden versterkt.



Maatregelen - Trein

S1 - Autoliefhebbers

S2 - Ongemotiveerde Autogebruikers

S3 - Milieubewuste Autogebruikers

S4 - Pragmatische Autogebruikers

S5 - Vastgeroeste Autogebruikers

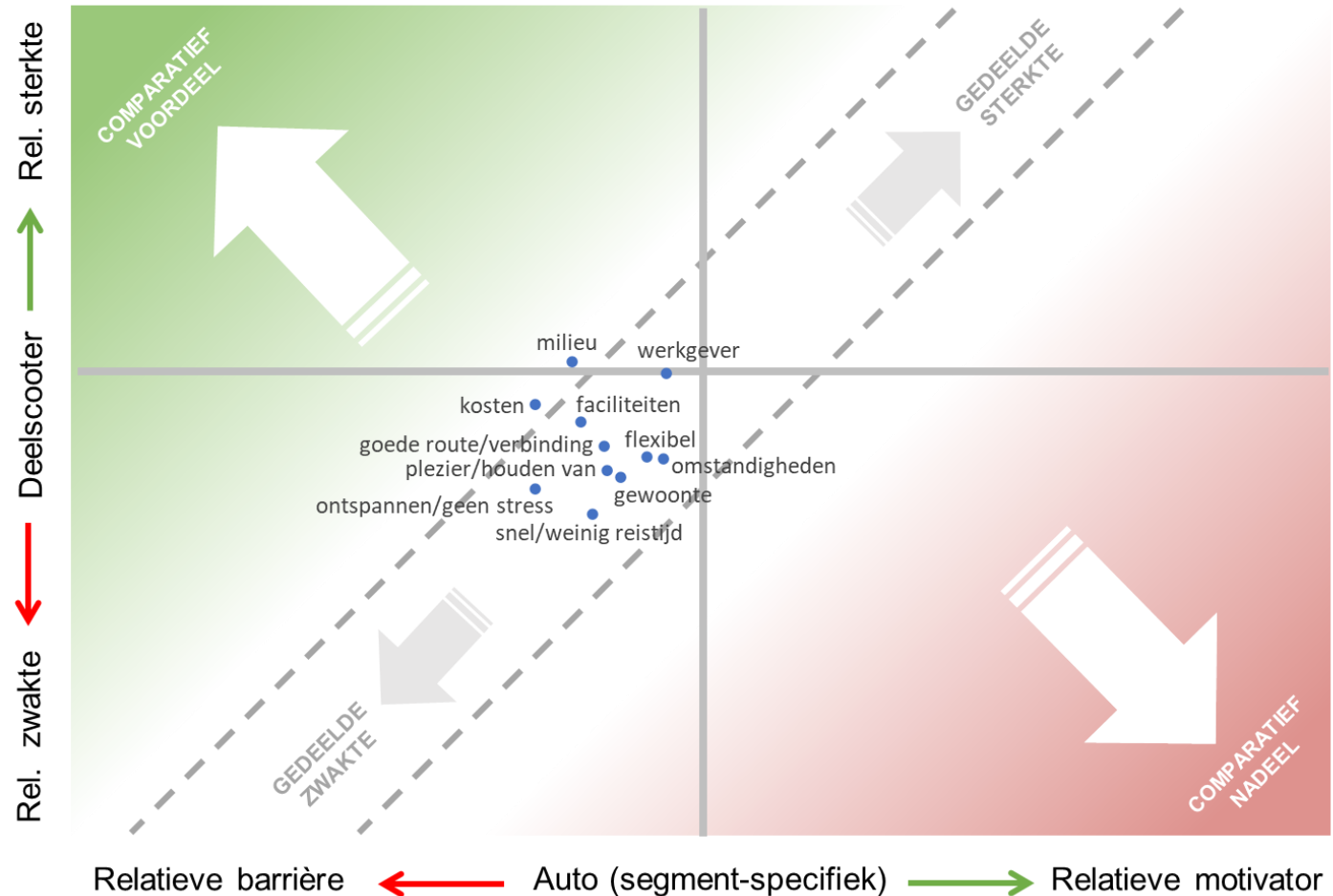
		S1 (n=150)	S2 (n=295)	S3 (n=285)	S4 (n=297)	S5 (n=108)
BASIS: STAAT OPEN OF GEBRUIKT AL						
1	Als ik ov-reiskostenvergoeding zou krijgen	18%	23%	16%	20%	17%
	Als het goedkoper zou zijn	23%	20%	19%	30%	23%
2	Een app waarin ik alle reisopties kan zien en reserveren	2%	1%	5%	2%	2%
	Duidelijke informatie over verschillende reisopties	2%	1%	3%	3%	0%
	Mogelijkheden om verschillende opties gratis uit te proberen	3%	3%	2%	3%	4%
3	Als ik reistijd als werktijd kan gebruiken	20%	20%	13%	23%	28%
	Minder drukte in het openbaar vervoer	15%	15%	17%	15%	13%
	Een betere verbinding	34%	36%	27%	36%	44%
	Betere alternatieven bij vertraging of uitval rit	16%	15%	16%	16%	15%
4	Betere voorzieningen om te werken in de bus/trein	5%	2%	8%	3%	5%
	Als er minder parkeerplaatsen komen bij mijn werk	1%	2%	2%	1%	1%
	Als ik minder vergoeding krijg als ik met de auto kom	3%	5%	3%	4%	2%
	Anders, namelijk:	4%	2%	4%	4%	8%
	Geen van bovenstaande	13%	17%	15%	9%	8%

significant hoger dan totaal

significant lager dan totaal

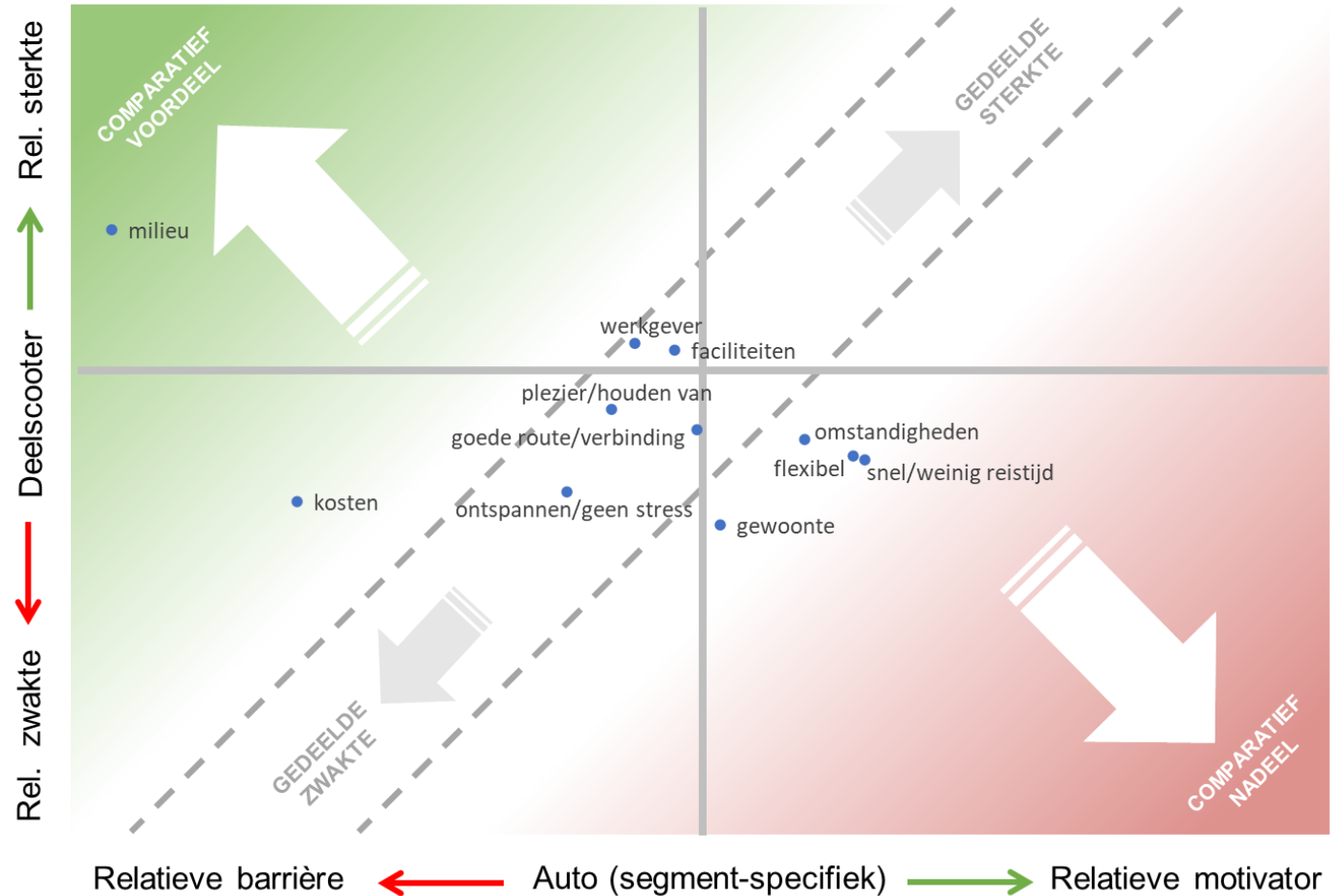
Comparatieve voor- en nadelen - Deelscooter en Ongemotiveerde Autogebruikers (segment 2)

De deelscooter heeft in segment 2 weinig (sterke) comparatieve voordelen, maar het ontbreekt ook aan comparatieve nadelen wat al met al kansen biedt voor de deelscooter in dit segment.



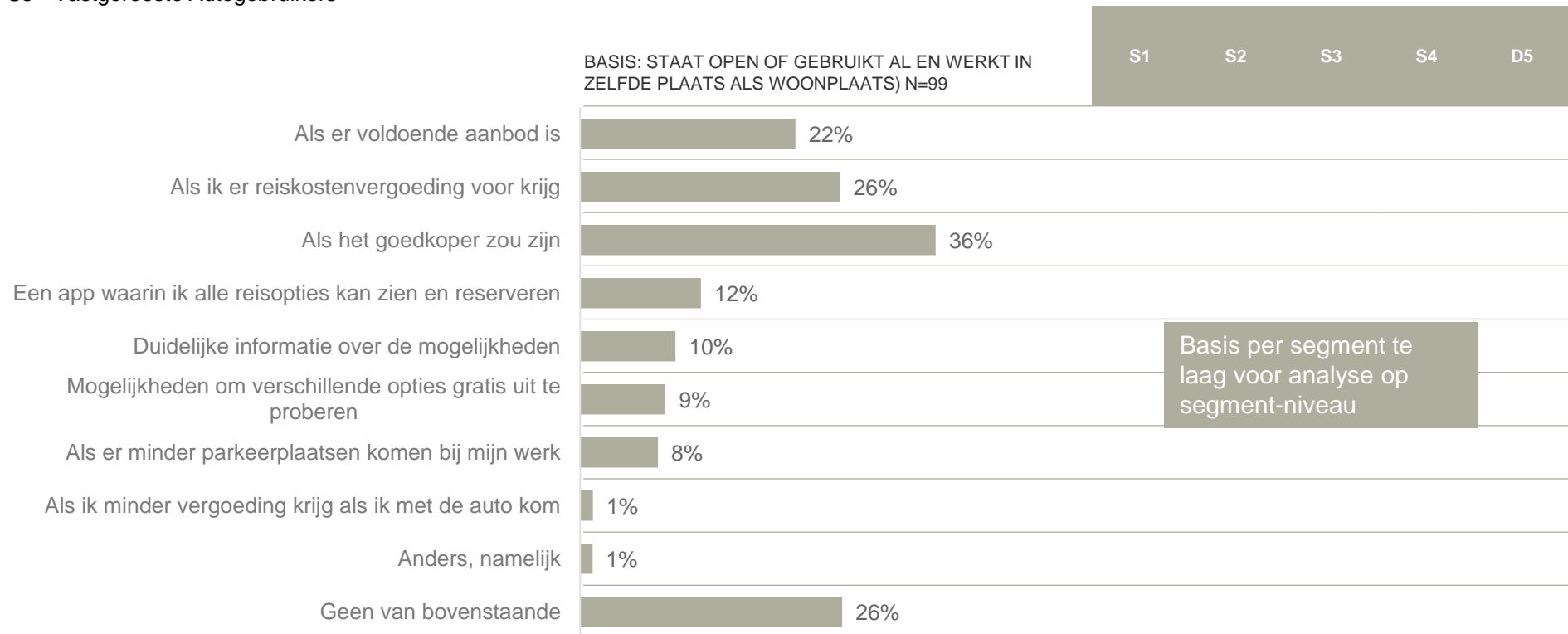
Comparatieve voor- en nadelen - Deelscooter en Milieubewuste Autogebruikers (segment 3)

In segment 3 heeft de deelscooter sterke comparatieve voordelen op het gebied van milieu en kosten. De deelscooter is niet iets waar men al veel bij heeft stilgestaan, en het voldoet minder goed aan de behoefte aan snelheid en flexibiliteit.



Maatregelen - Deelscooter

- S1 - Autoliefhebbers
- S2 - Ongemotiveerde Autogebruikers
- S3 - Milieubewuste Autogebruikers
- S4 - Pragmatische Autogebruikers
- S5 - Vastgeroeste Autogebruikers



BIJLAGEN

Bijlage 1

Verdeling populatie		< 30 jaar			30-40 jaar			40-50 jaar			50+ jaar		
		Lager opgeleid	Middelbaar opgeleid	Hoger opgeleid	Lager opgeleid	Middelbaar opgeleid	Hoger opgeleid	Lager opgeleid	Middelbaar opgeleid	Hoger opgeleid	Lager opgeleid	Middelbaar opgeleid	Hoger opgeleid
1 HVB	Sterk stedelijk	0.07%	0.74%	0.92%	0.13%	0.46%	0.59%	0.16%	0.48%	0.40%	0.59%	0.93%	0.62%
	Matig stedelijk	0.02%	0.21%	0.27%	0.06%	0.21%	0.27%	0.09%	0.26%	0.21%	0.34%	0.53%	0.36%
	Weinig - niet stedelijk	0.02%	0.21%	0.26%	0.05%	0.18%	0.23%	0.09%	0.26%	0.22%	0.35%	0.56%	0.37%
2 NOB	Sterk stedelijk	0.05%	0.52%	0.65%	0.12%	0.41%	0.52%	0.15%	0.44%	0.37%	0.60%	0.95%	0.63%
	Matig stedelijk	0.03%	0.38%	0.48%	0.10%	0.34%	0.43%	0.15%	0.44%	0.36%	0.59%	0.92%	0.61%
	Weinig - niet stedelijk	0.06%	0.62%	0.77%	0.15%	0.52%	0.65%	0.24%	0.71%	0.59%	0.98%	1.55%	1.03%
3 ZOB	Sterk stedelijk	0.09%	1.05%	1.31%	0.23%	0.81%	1.02%	0.27%	0.80%	0.66%	0.94%	1.48%	0.99%
	Matig stedelijk	0.03%	0.37%	0.46%	0.10%	0.34%	0.43%	0.15%	0.44%	0.36%	0.58%	0.91%	0.61%
	Weinig - niet stedelijk	0.05%	0.57%	0.71%	0.14%	0.49%	0.62%	0.21%	0.62%	0.52%	0.93%	1.46%	0.97%
4 WB	Sterk stedelijk	0.07%	0.77%	0.96%	0.17%	0.58%	0.74%	0.22%	0.66%	0.55%	0.81%	1.28%	0.85%
	Matig stedelijk	0.03%	0.32%	0.40%	0.08%	0.28%	0.36%	0.12%	0.37%	0.31%	0.54%	0.85%	0.57%
	Weinig - niet stedelijk	0.05%	0.57%	0.71%	0.14%	0.49%	0.62%	0.22%	0.66%	0.54%	0.97%	1.52%	1.02%
NL	Sterk stedelijk	0.01%	0.15%	0.19%	0.04%	0.12%	0.16%	0.05%	0.14%	0.12%	0.18%	0.29%	0.19%
	Matig stedelijk	0.01%	0.11%	0.14%	0.03%	0.10%	0.12%	0.04%	0.11%	0.09%	0.18%	0.28%	0.19%
	Weinig - niet stedelijk	0.03%	0.33%	0.41%	0.08%	0.27%	0.34%	0.12%	0.36%	0.29%	0.57%	0.90%	0.60%
ML	Sterk stedelijk	0.01%	0.09%	0.11%	0.02%	0.07%	0.09%	0.02%	0.07%	0.06%	0.11%	0.18%	0.12%
	Matig stedelijk	0.01%	0.10%	0.13%	0.03%	0.09%	0.12%	0.03%	0.10%	0.09%	0.15%	0.24%	0.16%
	Weinig - niet stedelijk	0.02%	0.22%	0.28%	0.06%	0.20%	0.25%	0.09%	0.26%	0.22%	0.42%	0.67%	0.45%
ZL	Sterk stedelijk	0.07%	0.81%	1.01%	0.15%	0.54%	0.69%	0.20%	0.59%	0.49%	0.96%	1.51%	1.01%
	Matig stedelijk	0.02%	0.27%	0.34%	0.06%	0.23%	0.29%	0.09%	0.28%	0.23%	0.46%	0.72%	0.48%
	Weinig - niet stedelijk	0.03%	0.33%	0.41%	0.09%	0.31%	0.39%	0.13%	0.39%	0.33%	0.69%	1.08%	0.72%

[Klik en navigeer terug naar paragraaf 1.3.2](#)

Bijlage 1

Verdeling respondenten (ongewogen*)		< 30 jaar			30-40 jaar			40-50 jaar			50+ jaar		
		Lager opgeleid	Middelbaar opgeleid	Hoger opgeleid	Lager opgeleid	Middelbaar opgeleid	Hoger opgeleid	Lager opgeleid	Middelbaar opgeleid	Hoger opgeleid	Lager opgeleid	Middelbaar opgeleid	Hoger opgeleid
1 HVB	Sterk stedelijk	0.13%	0.38%	0.41%	0.05%	0.52%	0.44%	0.09%	0.31%	0.42%	0.45%	0.70%	0.58%
	Matig stedelijk	0.03%	0.22%	0.16%	0.03%	0.19%	0.30%	0.06%	0.22%	0.50%	0.13%	0.53%	0.45%
	Weinig - niet stedelijk	0.00%	0.09%	0.08%	0.03%	0.14%	0.25%	0.06%	0.19%	0.36%	0.17%	0.22%	0.45%
2 NOB	Sterk stedelijk	0.08%	0.44%	0.47%	0.03%	0.11%	0.50%	0.08%	0.39%	0.63%	0.25%	0.64%	0.94%
	Matig stedelijk	0.05%	0.36%	0.31%	0.02%	0.31%	0.56%	0.03%	0.58%	0.69%	0.25%	0.94%	0.92%
	Weinig - niet stedelijk	0.11%	0.33%	0.59%	0.11%	0.42%	0.64%	0.09%	0.38%	0.81%	0.42%	1.14%	1.10%
3 ZOB	Sterk stedelijk	0.11%	0.64%	0.80%	0.19%	0.59%	1.22%	0.31%	0.97%	1.13%	0.55%	1.16%	1.78%
	Matig stedelijk	0.06%	0.28%	0.33%	0.03%	0.38%	0.59%	0.13%	0.56%	0.94%	0.55%	0.96%	1.25%
	Weinig - niet stedelijk	0.05%	0.28%	0.77%	0.14%	0.63%	1.08%	0.23%	0.56%	1.02%	0.42%	1.22%	1.74%
4 WB	Sterk stedelijk	0.05%	0.58%	0.56%	0.13%	0.52%	0.81%	0.11%	0.66%	0.55%	0.42%	0.85%	0.97%
	Matig stedelijk	0.02%	0.31%	0.17%	0.06%	0.30%	0.33%	0.09%	0.33%	0.44%	0.28%	0.66%	0.67%
	Weinig - niet stedelijk	0.19%	0.44%	0.30%	0.03%	0.59%	0.70%	0.16%	0.53%	0.59%	0.45%	1.24%	1.05%
NL	Sterk stedelijk	0.02%	0.05%	0.06%	0.05%	0.09%	0.14%	0.03%	0.11%	0.11%	0.09%	0.19%	0.11%
	Matig stedelijk	0.00%	0.06%	0.11%	0.00%	0.13%	0.16%	0.03%	0.06%	0.14%	0.08%	0.25%	0.27%
	Weinig - niet stedelijk	0.08%	0.27%	0.27%	0.02%	0.45%	0.33%	0.08%	0.27%	0.34%	0.20%	0.89%	0.39%
ML	Sterk stedelijk	0.02%	0.06%	0.06%	0.03%	0.08%	0.14%	0.03%	0.08%	0.05%	0.03%	0.11%	0.09%
	Matig stedelijk	0.03%	0.17%	0.05%	0.00%	0.06%	0.25%	0.06%	0.09%	0.23%	0.05%	0.22%	0.25%
	Weinig - niet stedelijk	0.02%	0.23%	0.14%	0.02%	0.28%	0.47%	0.05%	0.31%	0.66%	0.25%	0.70%	0.83%
ZL	Sterk stedelijk	0.03%	0.47%	0.52%	0.05%	0.44%	1.11%	0.06%	0.63%	0.96%	0.39%	1.53%	2.77%
	Matig stedelijk	0.02%	0.28%	0.25%	0.05%	0.34%	0.44%	0.09%	0.44%	0.72%	0.23%	1.05%	1.35%
	Weinig - niet stedelijk	0.05%	0.31%	0.53%	0.09%	0.42%	1.27%	0.02%	0.59%	1.53%	0.28%	1.42%	2.24%

* Resultaten in de rapportage zijn gewogen, zodat de verdeling van de respondenten overeen komt met de verdeling van de populatie.

[Klik en navigeer terug naar paragraaf 1.3.2](#)

Bijlage 2

Modaliteit	Aspect	Regio							
		totaal	zob	nob	hvb	wb	nl	ml	zl
Thuiswerken	Motivatoren	3.931	862	637	363	584	210	252	1.023
	Barrières	6.467	1.525	1.013	606	1.035	388	401	1.499
	Maatregelen	3.427	739	553	314	500	188	223	910
Auto	Motivatoren	6.467	1.525	1.013	606	1.035	388	401	1.499
	Barrières	6.467	6.467	6.467	6.467	6.467	6.467	6.467	6.467
	Maatregelen	x	x	x	x	x	x	x	x
Fiets	Motivatoren	2.509	565	398	259	443	165	153	526
	Barrières	3.936	925	584	392	637	250	226	922
	Maatregelen	2.392	621	348	243	376	144	133	527
E-fiets	Motivatoren	2.731	571	438	230	408	176	147	761
	Barrières	4.175	976	637	395	645	258	223	1.041
	Maatregelen	2.767	638	395	251	420	161	146	756
Bus	Motivatoren	1.121	218	169	119	192	58	53	312
	Barrières	6.467	1.525	1.013	606	1.035	388	401	1.499
	Maatregelen	5.865	1.383	920	553	949	352	357	1.351
Trein	Motivatoren	1.420	247	241	140	217	77	94	404
	Barrières	5.239	1.172	839	477	831	317	343	1.260
	Maatregelen	4.709	1.058	751	424	727	286	311	1.152
Deelscooter	Motivatoren	652	166	119	69	110	32	28	128
	Barrières	461	193	62	117	89	geen deelscooters		
	Maatregelen	420	182	53	108	77			

In de analysefase is de dataset verrijkt. Respondenten die vanwege routing geen motivatievragen hebben gekregen (omdat ze de modaliteit niet gebruiken of er niet voor open staan), hebben de score 0 gekregen bij motivatoren (men heeft immers geen motivatie de modaliteit te gebruiken). Daarom is de n voor de motivatorenvragen in de rest van de resultaten altijd gelijk aan het totaal.

[Klik en navigeer terug naar paragraaf 1.4.1](#)