

Machiel Kouwenberg – Vervoerregio Amsterdam  
Constance Winnips – Vervoerregio Amsterdam  
Mark Degenkamp – Vervoerregio Amsterdam  
Maarten van Setten – Moventem

## **Bredewelvaartdoelen in ons Beleidskader: hoe passen deze bij de reiskeuzes, voorkeuren en overwegingen van onze inwoners en reizigers?**

### Aanleiding: een nieuw Beleidskader

De Vervoerregio Amsterdam verbindt veertien gemeenten. Samen met deze gemeenten werken we aan een regio waar mensen zich prettig, vlot en veilig kunnen verplaatsen. We zijn opdrachtgever van het OV per bus, tram en metro. Ook financieren we in verbetering en verkeersveiligheid van de regionale infrastructuur en in veilig verkeersgedrag door educatie, voorlichting en handhaving.

Het Beleidskader Mobiliteit is het centrale, strategische beleidsdocument van de Vervoerregio Amsterdam. We benoemen hierin onze doelen en ambities en geven richting aan onze activiteiten en investeringen. Onlangs heeft de Vervoerregio het nieuwe Beleidskader ‘Verbinden in Verscheidenheid’ opgesteld, dit willen we in oktober 2023 ter vaststelling agenderen in onze Regioraad. Hierin hebben we onze visie ontwikkeld op hoe we willen bijdragen aan de actuele maatschappelijke opgaven op het gebied van klimaat, energie, woningbouw, werkgelegenheid, verkeersveiligheid en de toenemende ongelijkheid in de samenleving.

In het nieuwe Beleidskader gaan we uit van de principes van brede welvaart en de bijdrage die we daaraan met ons mobiliteitssysteem kunnen leveren voor zowel reizigers als niet-reizigers. We kijken eerst vanuit de mens en de leefomgeving. In aansluiting daarop werken we aan een goed ingericht mobiliteitssysteem dat zorgt voor een krachtige en aantrekkelijke regio om in te wonen, werken en recreëren. Op basis van deze benadering hebben we in ons nieuwe Beleidskader vijf samenhangende thema’s benoemd: bereikbaarheid, duurzaamheid, verkeersveiligheid, gezondheid en inclusiviteit. Deze thema’s werken we verder uit in concrete beleidsopgaven met meetbare doelen.

### Toepassing: een enquête onder onze inwoners

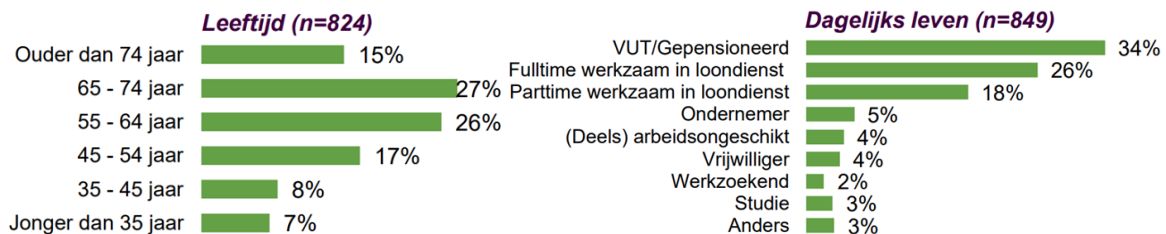
Toen er een eerste concept-versie van het nieuwe Beleidskader lag, ontstond de wens om te toetsen hoe inwoners en reizigers denken over de onderwerpen, ideeën, keuzes en dilemma’s waarover wij als Vervoerregio uitspraken doen. Zij zijn immers de dagelijkse gebruikers van ons mobiliteitssysteem. Bovendien was dit een goede kans om meer ervaring op te doen met inwonersconsultatie en hierbij ons reizigerspanel te benutten. Het bureau Moventem beheert voor ons dit panel, ondersteunt bij het uitwerken van onderzoeksvragen en verzorgt het rapporteren over de resultaten. Het panel telt momenteel circa 700 leden van 16 jaar en ouder, die overwegend in de Vervoerregio wonen. Desgewenst kunnen we bij een onderzoek extra respondenten werven via social media en via andere panels waartoe Moventem toegang heeft.

Samen met Moventem hebben we een enquête opgesteld, waarin we een beeld wilden krijgen van:

- Het huidige reisgedrag en de keuzeredenen voor dit reisgedrag. Welke vervoermiddelen kiezen de respondenten en waarom?

- De veranderingsbereidheid bij mensen die nu voornamelijk met de auto reizen. Staan zij ervoor open om de auto vaker te laten staan, en om welke redenen?
- De tevredenheid over de reismogelijkheden, het reizen en het wonen in de Vervoerregio
- Het oordeel over verschillende aspecten van mobiliteit en de leefomgeving, die te maken hebben met de bredewelvaartdoelen uit ons Beleidskader (onder andere bereikbaarheid, drukte, overlast, veiligheid en gezondheid)
- De keuzes van respondenten als je een stelling voorlegt, en daarna een vervolgstelling die een dilemma oproept. Voorbeeld: “De kwaliteit van de lucht moet beter. Maar vind je dat ook als je dan niet meer met een diesel- of benzineauto in je wijk mag komen?”

We waren positief verrast toen bleek dat 874 respondenten de enquête hadden ingevuld. Zoals in veel panels zijn 55-plussers oververtegenwoordigd en jongeren juist ondervertegenwoordigd in verhouding tot de werkelijke bevolkingssamenstelling. Dit gegeven moeten we beseffen bij de interpretatie van de resultaten. Niettemin geeft de enquête ons een interessant en waardevol beeld.



Figuur 1: Leeftijdverdeling en dagelijks leven van de respondenten in onze enquête

## Wat waren voor ons de meest opvallende resultaten?

### *Reisgedrag en vervoermiddelkeuze*

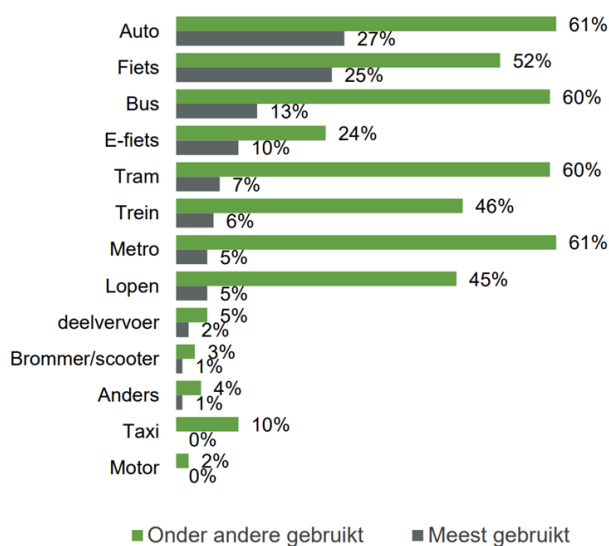
Qua vervoermiddelkeuze valt op dat de respondenten behoorlijk multimodaal zijn ingesteld. Meer dan de helft van alle respondenten gebruikt zowel auto, fiets als OV. We hebben niet gevraagd in hoeverre men de vervoermiddelen tijdens één reis combineert. Uit het mobiliteitsonderzoek ODiN weten we echter dat in de Vervoerregio circa 30% van de OV-ritten plaatsvindt met de fiets als voor- of natransport en circa 5% met de auto als voor- of natransport.

We zien dat voor 35% van de respondenten de fiets het meest gebruikte vervoermiddel is (25% niet-elektrisch en 10% elektrische). Ook het OV scoort hoog met 31% voor bus, tram, metro en trein tezamen. Kort daarop volgt de auto met 27%. Slechts weinig respondenten noemen andere vervoermiddelen als meest gebruikte optie. 5% is voornamelijk lopend onderweg.

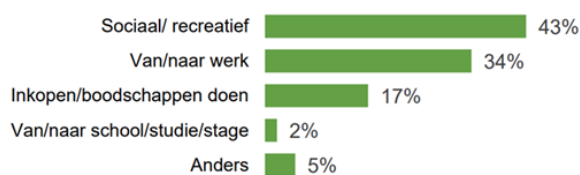
Het naar verhouding grote OV-gebruik wijkt af van de ODiN-cijfers voor onze regio, waarin het aandeel OV-verplaatsingen juist fors lager is dan de aandelen fiets- en autoverplaatsingen. We vermoeden dat er onder de vaste leden van ons reizigerspanel sprake is van een relatief sterke affiniteit met het OV. Dit kan deels verklaard worden doordat de Vervoerregio het panel oorspronkelijk heeft opgezet voor een consultatie bij de aanbesteding van de OV-concessie Zaanstreek-Waterland.

We hebben ook gevraagd naar reismotieven. 43% reist vooral voor sociaal-recreatieve doeleinden. Dit is herkenbaar uit de leeftijdsopbouw van de respondenten, met vrij veel gepensioneerden. Ook in ODiN heeft dit reismotief de overhand. Van de respondenten in onze enquête reist 35% vooral tussen woning en werk. Inkopen en boodschappen scoren 17%. Uit de 2% voor school en studie blijkt duidelijk dat er nog werk aan de winkel is om in volgende enquêtes meer jongeren te bereiken.

### Modaliteiten binnen de regio (n=829)



### Voornaamste reismotief (n=824)



Figuur 2: Gebruik van vervoermiddelen door de respondenten, en hun voornaamste reismotief

### Keuzeredenen

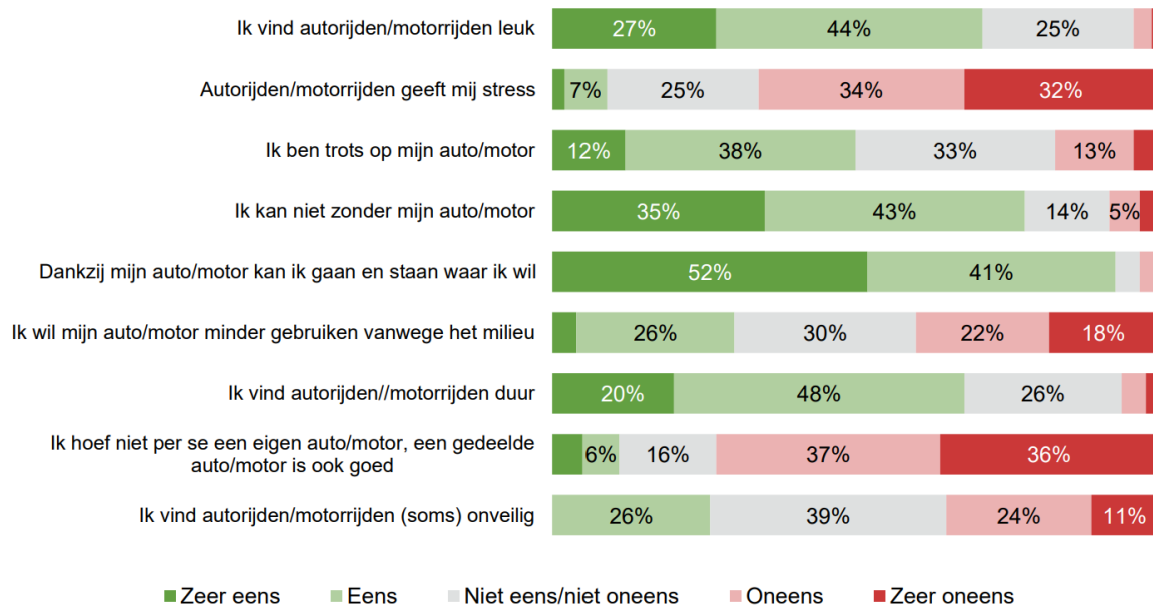
We wilden graag meer weten over de redenen waarom respondenten een vervoermiddel als hoofdmodaliteit prefereren. Deze kennis kan ons helpen om mensen te verleiden tot reiskeuzes die bijvoorbeeld minder druk leggen op het netwerk en op gebieden. De respondenten konden kiezen uit verschillende factoren. (E-)fietsers noemen vooral 'praktisch' en 'flexibiliteit', maar ook relatief vaak 'ontspanning/comfort'. Blij zijn we dat ruim 40% van de fietsers aangeeft dat zij het vooral leuk vinden om te fietsen. Een aangename beleving is naar ons idee een sterke basis om het aandeel fietsgebruik nog verder te versterken.

Ook bij de auto kiezen respondenten 'praktisch', 'flexibel' en 'ontspanning/comfort', maar dan nog sterker dan bij de fiets. Niet zo verbazend is dat automobilisten nauwelijks 'milieu' noemen, terwijl fietsers dit juist wel laten meewegen. Bij de OV-reizigers zien we een minder uitgesproken beeld. De meeste redenen spelen voornamelijk 'een beetje' of zelfs helemaal niet mee. Alleen 'praktisch' wordt door meer dan 50% van de OV-reizigers genoemd. Naar onze indruk liggen er voor het OV kansen om, net als bij de fiets en de auto, één of meerdere specifieke pluspunten beter te ontwikkelen en daarmee mensen sterker te verleiden. We herkennen dit terug bij de vraag om welke redenen automobilisten de auto juist vaker zouden laten staan. 'Als het OV beter zou zijn' komt dan vrij sterk naar voren. Tegelijk valt op dat automobilisten de autoreistijd veel noemen bij deze vraag. Kennelijk valt de reistijd met hun favoriete vervoermiddel toch geregeld tegen. Als het OV dit door een betere kwaliteit en beleving kan compenseren, zijn er wellicht mogelijkheden om reizigers vanuit de auto naar het OV te verleiden.

In ons nieuwe Beleidskader is het zogenaamde STOMP-principe een belangrijke leidraad. Deze afkorting staat voor de voorkeursvolgorde Stappen-Trappen-OV-MaaS-Privé auto. We waren benieuwd welke attitude respondenten met als hoofdvervoermiddel auto hebben ten opzichte van dit vervoermiddel, en dan met name hun eigen wagen, dus de P van STOMP. Wat blijkt: deze respondenten zijn gek op hun auto. Zij waarderen hem vooral vanwege het gevoel van vrijheid, omdat men autorijden leuk vindt en het weinig stress geeft. De helft van deze groep is trots op de

eigen auto. Ook geven velen aan niet zonder hun auto te kunnen. De focus op de eigen auto blijkt ook uit het feit dat bijna twee derde het (zeer) oneens is met de stelling 'Ik hoef geen eigen auto. Een gedeelde auto is ook goed.' Dit onderstreept dat we als regio nog een flinke uitdaging hebben in de omarming van de deelauto. Misschien kan daarbij helpen dat 68% autorijden duur vindt.

### Attitude ten opzichte van de auto (n=223)



Figuur 3: Attitude van respondenten ten opzichte van de auto (vooral hun eigen auto)

Het is duidelijk dat de auto er bij veel respondenten positief op staat. Dit maakte ons nieuwsgierig of zij ook op een andere manier zouden kunnen of willen reizen.

Van alle automobilisten zegt 54% anders te willen reizen. 46% wil dit niet. Een minderheid van 39% zegt anders te kunnen reizen, de andere 61% ziet hiervoor geen mogelijkheden. 28% van de automobilisten geeft aan dat zij niet anders willen én kunnen reizen. Dit zijn relatief veel 75-plussers die niet zo veel reizen. Deze groep is waarschijnlijk vrij lastig te winnen voor andere vervoermiddelen, want zij omarmen geen redenen om de auto te laten staan, en al helemaal geen beter OV. Uiteraard kan de leeftijd en gezondheidstoestand van deze groep hierin een rol spelen. Daartegenover staat een groep van 21% die juist wel zegt anders te kunnen en willen reizen, dit biedt perspectieven voor gedragsverandering. Deze respondenten zijn vooral jonger dan 65 jaar, werken nog en zijn relatief hoog opgeleid. Ook reizen zij nu al relatief vaak met verschillende vervoermiddelen. Voor deze groep spelen zowel milieu, drukte op de weg, kostenbesparing en een kortere reistijd een relatief grote rol. Zij hebben alle alternatieven voor de auto bovengemiddeld overwogen, behalve de motor en brommer. Juist wél het OV en vaker thuiswerken, waarmee ze de drukte op de weg kunnen vermijden.

De groepen die anders willen reizen, staan relatief vaak open voor deelvervoer. Zij noemen vooral het milieu en geldbesparing als reden om de auto te laten staan. Deze groepen vinden autorijden niet significant minder leuk dan gemiddeld.

Extra benieuwd waren we naar de respondenten die kennelijk wel anders willen reizen maar dit niet kunnen. De vraag is dan natuurlijk waarom dit niet lukt. Met name de wens voor een beter OV blijkt een rol te spelen. Drukke op de weg weegt juist minder mee. Qua demografisch profiel gaat het om een redelijk gemiddelde groep.



Figuur 4: Kunnen en/of willen automobilisten anders reizen (n=222)

### Het oordeel over verschillende aspecten van mobiliteit en de leefomgeving

In de enquête hebben we gevraagd of men tevreden is over het reizen en wonen in de Amsterdamse regio. Ongeveer 65% is (zeer) tevreden over het reizen. Voor het wonen is deze score ruim 80%. Bij deze vraag zien we weinig verschil tussen de gebieden in de regio. Vervolgens hebben we verder ingezoomd op het oordeel over verschillende aspecten van mobiliteit en de leefomgeving.

We wilden graag een algemene indruk krijgen hoe respondenten de mogelijkheden ervaren om naar hun gewenste bestemming te reizen. Dit is relevant vanuit onze opgave om te zorgen voor een bereikbare en inclusieve regio, waarin het mobiliteitssysteem iedereen in staat stelt om mee te doen in de maatschappij. Gelukkig zien we dat 70% van de respondenten de reismogelijkheden als (heel) goed ervaart, en ook de vrijheid voelt om te reizen zoals men dat het liefste doet. Daarnaast vindt een vergelijkbaar aandeel het (heel) makkelijk om naar de gewenste bestemming te reizen. Tegelijk realiseren we ons dat bij deze drie vragen ook 10-15% '(heel) slecht' heeft ingevuld en dat gebrek aan mobiliteit voor sommige gebieden en groepen in onze regio wel degelijk een probleem is waaraan we moeten werken. Bij de slechte scores wordt vaak gebrek aan OV als reden genoemd, en ook de hoge reiskosten.

Hier zien we een link met de vraag waarin je als respondent zou investeren als je het zelf voor het zeggen zou hebben. Circa 85% van alle respondenten heeft hier één of meer van de keuzemogelijkheden 'meer/makkelijker/goedkoper OV' aangevinkt. Dit past bij het beeld uit andere vragen dat veel respondenten graag een verbeteringsslag in het OV zouden willen. 55% heeft meer ruimte voor de fiets en/of de voetganger aangevinkt. Ongeveer één derde zou investeren in de nabijheid van voorzieningen of in de verbetering van verkeersveiligheid. Relatief weinig respondenten kiezen ervoor om te investeren in (meer wegen aanleggen voor) de auto.

Andere vragen gingen over de ervaren verkeersdruk. De antwoorden spreken boekdelen: circa 60% vindt het (heel) druk in het OV en op de fietspaden, en circa 75% op de autowegen. Slechts weinigen vinden het rustig. Dat ligt anders in de eigen woonstraat, ruim 50% vindt het daar juist (heel) rustig, en een kwart vindt het (heel) druk. Interessante uitkomst: de mate waarin men overlast ervaart van het verkeer, is significant hoger is dan de mate waarin men zelf overlast zegt te veroorzaken door de manier waarop men reist. De top vier van ervaren soorten verkeersoverlast bestaat uit onveilig rijgedrag, geluid, geparkeerde auto's en slechte luchtkwaliteit.

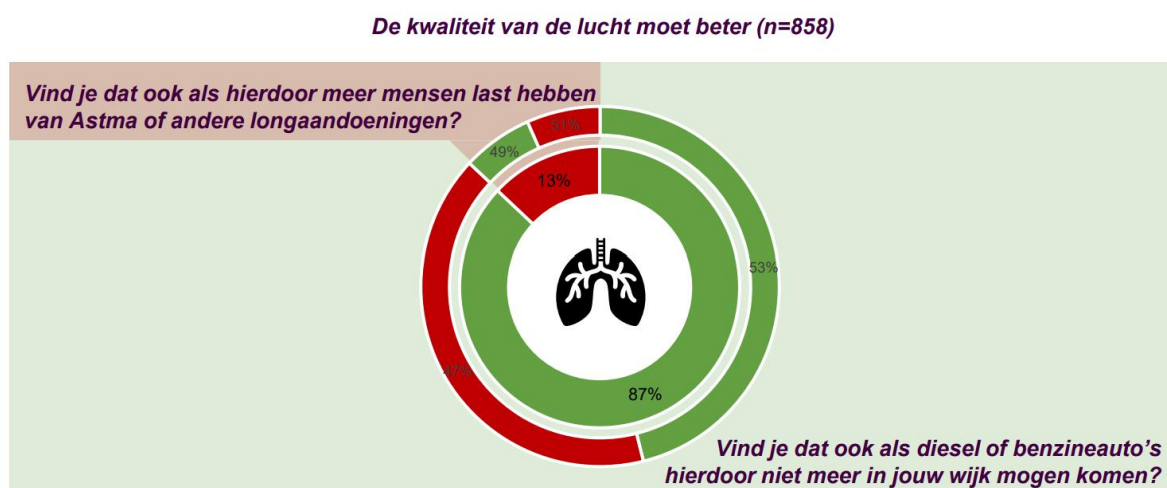
Respondenten beoordelen de sociale veiligheid van de eigen buurt overwegend positief. De verkeersveiligheid scoort minder goed. Daarbij valt op dat de verkeersveiligheid in de eigen buurt wel

iets beter scoort dan in de eigen woongemeente als geheel. De veiligheid voor jezelf om te fietsen, of voor kinderen om naar school te fietsen scoort duidelijk lager dan de veiligheid tijdens het autorijden. Lopen vindt een grote meerderheid (heel veilig). Ook op de haltes en in de voertuigen van het OV voelt men zich overwegend veilig en op het gemak.

Voor de Vervoerregio is gezondheid de afgelopen jaren steeds belangrijker geworden als beleidsdoel. We willen met onze keuzes en investeringen stimuleren dat mensen zich op een actieve en gezonde manier verplaatsen en dat zij zo min mogelijk stress ervaren bij het reizen. Het is goed om te zien dat 70-80% van de respondenten een beetje tot veel beweegt tijdens het reizen en zich (heel) gezond voelt door de manier waarop zij momenteel reizen. Dit geldt het meest voor (e-)fietsers. Die beweging is niet altijd een bewuste keuze: 40% reist actief om fit te blijven, maar 30% is daar niet of nauwelijks mee bezig. Met de mentale kant van het reizen zit het bij de respondenten overwegend goed. 75% ervaart plezier bij het reizen en 60% ondervindt niet of nauwelijks stress. Ook zijn er weinig problemen met reizen door een verminderde gezondheid. Luchtkwaliteit is wel een aandachtspunt, circa een derde van alle respondenten ervaart deze als een beetje tot heel slecht.

### Dilemma's

In het laatste deel van de enquête hebben we de deelnemers nog wat meer op de proef gesteld door acht stellingen voor te leggen, met daarna een vervolgstelling die een dilemma oproept. Op deze manier krijgen we een beeld van de afwegingen die mensen maken tussen wensen die niet goed samengaan, of die betekenen dat je voor het ene voordeel het andere moet opgeven. We hebben de acht stellingen steeds omschreven als een optie waarbij de ruimte of de snelheid voor het gemotoriseerd verkeer wordt ingeperkt, of waarbij er meer ruimte wordt gecreëerd voor voetgangers/fietsers, veiligheid, groenvoorzieningen of schonere lucht. Zowel de ja-stemmers als de nee-stemmers krijgen daarna een vervolgstelling die duidelijk maakt dat hun eerste stellingname niet 'gratis' is. Voorbeeld: "De kwaliteit van de lucht moet beter. Maar vind je dat ook als je dan niet meer met een diesel- of benzineauto in je wijk mag komen?" We zien dan dat bijna iedereen schonere lucht wil. Maar slechts de helft heeft een wijkverbod voor auto's op fossiele brandstoffen hiervoor over.



Figuur 5: Voorbeeld van één van de acht voorgelegde dilemma's

Bij alle acht dilemma's kiest de meerderheid van de respondenten voor de optie waarbij de ruimte of de snelheid voor het gemotoriseerd verkeer wordt ingeperkt of waarbij er meer ruimte wordt gecreëerd voor voetgangers/fietsers, veiligheid, groen of schonere lucht. De uitslag verschilt wel per

dilemma. Het lijkt een 'nobrainer' dat kinderen zelf naar school moeten kunnen fietsen, dat bussen in de bebouwde kom moeten blijven en dat de kwaliteit van de lucht beter moet. Anderzijds zien we meer verdeeldheid (circa 60-70% versus 30-40%) over het weren van auto's uit stads- en dorpscentra en over het verlagen van de maximumsnelheid. Ook meer ruimte in de wijk voor groen en voor spelende kinderen is niet voor iedereen een vanzelfsprekende keuze.

We zien dat respondenten die direct kiezen voor verandering van de huidige situatie, in ruime meerderheid ook bereid zijn om de gevolgen daarvan te aanvaarden, zoals minder parkeerplekken en een langere reistijd of loopafstand. Alleen het genoemde voorbeeld over de luchtkwaliteit is een uitzondering hierop. Als respondenten in eerste instantie niet kiezen voor verandering van de huidige situatie, valt op dat bij de vervolgstelling in tweede instantie ongeveer de helft zich alsnog kan vinden in een verandering. Kennelijk verleidt het besef van een positief effect deze respondenten voldoende om toch voor een verandering te kiezen. Een voorbeeld: 44% vindt in eerste instantie dat er geen extra ruimte voor spelende kinderen hoeft te komen. Vervolgens gaat 50% overstag als daardoor minder ongelukken gebeuren.

### Conclusie en aanbevelingen

De enquête heeft een waardevol beeld opgeleverd over hoe een flinke groep van inwoners en reizigers in de regio het mobiliteitssysteem gebruikt, en vooral wat daarbij hun achterliggende keuzes zijn. Ook hebben we een beter beeld gekregen van de bereidheid, de redenen en de oorzaken om wel of niet anders te willen of kunnen reizen.

Daarnaast weten we nu meer over de ervaringen van mensen met het mobiliteitssysteem en de weerslag op hun leefomgeving. De resultaten geven ons het beeld dat de respondenten redelijk tevreden zijn over hun woonomgeving en over het reizen in de regio. Wel vinden zij het druk zodra zij de eigen wijk verlaten en zich in het mobiliteitssysteem begeven.

Naar onze indruk ondersteunen de resultaten in grote lijnen de bredewelvaartdoelen en de keuzes die we in het Beleidskader hebben opgenomen. Mensen vinden hun leefomgeving, gezondheid en veiligheid belangrijk en staan in meerderheid open voor keuzes die deze zaken kunnen verbeteren. Tegelijk hechten mensen ook aan de voordelen en verworvenheden van hun huidige reiskeuzes. Zoals vaker het geval in mobiliteitsbeleid vergt dit balanceren tussen belangen.

De grote respons en de interessante resultaten geven ons een stimulans om het panel vaker in te zetten, bijvoorbeeld voor beleidsvraagstukken en voor het scherpstellen van kansrijke prikkels voor gedragsverandering. Wel moeten we rekening houden met de samenstelling van het panel, dat geen precieze afspiegeling van de bevolkingssamenstelling vormt. We willen verkennen hoe we dit kunnen verbeteren.