

Rapport

GEBRUIKERSONDERZOEK BETER BENUTTEN

2-meting
Oktober 2015

COLOFON

Uitgave

I&O Research
Zuiderval 70
Postbus 563
7500 AN Enschede

Rapportnummer

2015 / 128

Datum

Oktober 2015

Opdrachtgever

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Auteur(s)

Gijs Jan Visser
Janneke Dijkers

Het overnemen uit deze publicatie is toegestaan, mits de bron duidelijk wordt vermeld.



INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding	7
1.1 Achtergrond	7
1.2 Onderzoeksopzet	7
1.3 Leeswijzer	9
2. Mobiliteit totaal	13
2.1 Inleiding	13
2.2 Gebruik wegen in Beter Benutten regio's	13
2.3 Tevredenheid over doorstroming	16
2.4 Veranderingen in reisgedrag tijdens spitsuren	18
2.5 Ontwikkeling mobiliteitsgedrag 2013 -2015	21
3. Amsterdam	24
3.1 Inleiding	24
3.2 Gebruik wegen	24
3.3 Tevredenheid doorstroming	28
3.4 Maatregelen	29
3.5 Regiospecifieke vragen	32
4. Rotterdam	35
4.1 Inleiding	35
4.2 Gebruik wegen	35
4.3 Tevredenheid doorstroming	40
4.4 Maatregelen	42
5. Haaglanden	47
5.1 Inleiding	47
5.2 Gebruik wegen	47
5.3 Tevredenheid doorstroming	52
5.4 Maatregelen	54
5.5 Regiospecifieke vragen	58
6. Midden Nederland	67
6.1 Inleiding	67
6.2 Gebruik wegen	67
6.3 Tevredenheid doorstroming	71
6.4 Maatregelen	73
6.5 Regiospecifieke vragen	77



7.	Brabant	82
7.1	Inleiding.....	82
7.2	Gebruik wegen.....	82
7.3	Tevredenheid doorstroming	100
7.4	Maatregelen	109
7.5	Regiospecifieke vragen.....	120
8.	Maastricht	123
8.1	Inleiding.....	123
8.2	Gebruik wegen.....	123
8.3	Tevredenheid doorstroming	127
8.4	Maatregelen	129
8.5	Regiospecifieke vragen.....	133
9.	Arnhem-Nijmegen	138
9.1	Inleiding.....	138
9.2	Gebruik wegen.....	138
9.3	Tevredenheid doorstroming	143
9.4	Maatregelen	145
9.5	Regiospecifieke vragen.....	149
10.	Twente	152
10.1	Inleiding	152
10.2	Gebruik wegen	152
10.3	Tevredenheid doorstroming.....	156
10.4	Maatregelen	158
10.5	Regiospecifieke vragen	162
11.	Zwolle-Kampen.....	165
11.1	Inleiding	165
11.2	Gebruik trajecten.....	165
11.3	Tevredenheid doorstroming.....	168
11.4	Maatregelen	169
11.5	Regiospecifieke vragen	171
12.	Groningen-Assen	177
12.1	Inleiding	177
12.2	Gebruik wegen	177
12.3	Tevredenheid doorstroming.....	181
12.4	Maatregelen	182
12.5	Regiospecifieke vragen	183



13. Leeuwarden	189
13.1 Inleiding	189
13.2 Gebruik trajecten	189
13.3 Tevredenheid doorstroming	193
13.4 Maatregelen	194
13.5 Regiospecifieke vragen	196
14. Stedendriehoek Apeldoorn, Deventer, Zutphen	203
14.1 Inleiding	203
14.2 Gebruik trajecten	203
14.3 Tevredenheid doorstroming	207
14.4 Maatregelen	209
14.5 Regiospecifieke vragen	211
15. Conclusies maatregelen	215
15.1 Inleiding	215
15.2 Bekendheid en gebruik maatregelen	215
15.3 Tevredenheid maatregelen en invloed op reisgedrag	218
15.4 Scores naar type maatregel	219
15.5 Ontwikkeling 2013 - 2015	224
15.6 Tevredenheid doorstroming gerelateerd aan reismotief en reisfrequentie	225
Bijlage 1. Onderzoeksverantwoording	232
Bijlage 2. Profiel respondenten	234
Bijlage 3. Vragenlijst	237



1

HOOFDSTUK

Inleiding



1. Inleiding

1.1 Achtergrond

De hoofddoelstelling van het Programma Beter Benutten is op innovatieve wijze te komen tot een betere benutting van bestaande netwerken. Beter benutten betekent betere doorstroming en dit moet bereikt worden door twintig procent minder congestie op de belangrijkste knelpunten, groei op het spoor en efficiëntere vaarwegen.

De focus van het Programma Beter Benutten ligt in de twaalf belangrijke stedelijke regio's, de Beter Benutten Regio's. Dit zijn de volgende regio's: Metropoolregio Amsterdam, Rotterdam, Haaglanden, Midden-Nederland, Brabant, Maastricht, Arnhem-Nijmegen, Twente, Zwolle-Kampen, Groningen-Assen, Stedendriehoek en Leeuwarden. In deze regio's werken overheid en bedrijfsleven samen aan maatregelen om de doelstellingen van het Programma Beter Benutten te behalen.

Een belangrijk onderdeel van het programma is monitoring en evaluatie. Hiervoor is een model ontworpen met onder andere input/output, outcome en proces. De Beter Benutten regio's verzorgen zelf de evaluatie en effectstudie van de maatregelen. Andere onderdelen van de outcome zijn gebruikerstevredenheid en gedragsverandering.

Voor het meten hiervan heeft I&O Research in 2015 in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving voor de derde keer een gebruikersonderzoek uitgevoerd in de twaalf Beter Benutten regio's. In 2013 en 2014 zijn de 0- en 1-meting uitgevoerd door I&O Research, in dezelfde Beter Benutten regio's (in 2013 nog uitgezonderd Stedendriehoek en Leeuwarden).

1.2 Onderzoeksopzet

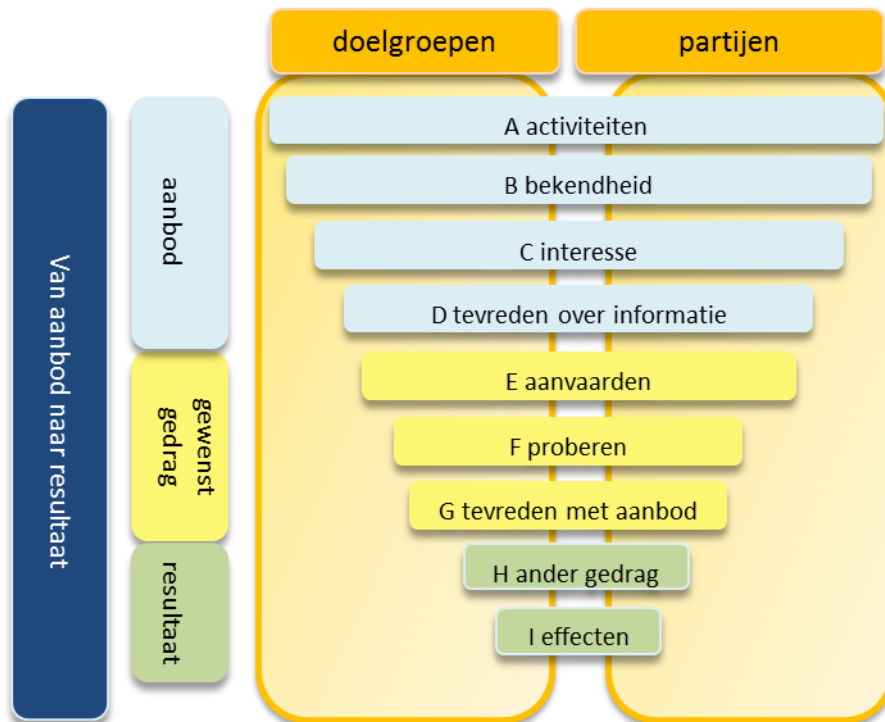
Het onderzoek is in juni 2015 uitgevoerd door middel van een online vragenlijst. De vragenlijst is in samenspraak met de twaalf Beter Benutten regio's en Rijkswaterstaat door I&O Research ontwikkeld en is vergelijkbaar met die van de 0- en 1-meting.

Voor wat betreft de maatregelen sluit de vragenlijst zoveel mogelijk aan bij de opzet van SUMO (zie figuur 1.1), het Zweedse systeem voor evaluatie van mobiliteitsprojecten. Dit is vooral een geschikte methode voor projecten en programma's die gedrag beïnvloeden (Metz, 2014)¹. De vragenlijst bevat vragen over de maatregelen, het gewenste gedrag (het gebruik van en de tevredenheid met de maatregelen) en het uiteindelijke resultaat (verkeersgedrag).

¹ Bron: Metz, F. (2014). Sumo. Presentatie algemeen. Uitgave van kennisplatform Crow. Gedownload via www.crow.nl/sumo.

Figuur 1.1

Model Sumo, van aanbod naar resultaat (uit: standaardpresentatie van www.crow.nl/sumo, 2014)



In totaal hebben 10.478 weggebruikers de vragenlijst ingevuld. Via twee landelijke internetpanels zijn weggebruikers uitgenodigd om deel te nemen aan het onderzoek. Weggebruikers behoren tot de doelgroep indien zij op het moment van onderzoek in de afgelopen twee weken als bestuurder van een motorvoertuig in Nederland hebben gereden én met enige regelmaat op de (hoofd)wegen in de betreffende Beter Benutten regio rijden.

De (ongewogen) netto steekproef is als volgt verdeeld naar de twaalf Beter Benutten regio's:

Tabel 1.1

Respons

GEBIED	RESPONS 2015	RESPONS 2014	RESPONS 2013
Amsterdam	873	843	835
Arnhem-Nijmegen	879	844	806
Brabant	930	891	808
Midden-Nederland	906	884	834
Zwolle-Kampen	828	844	809
Groningen-Assen	847	836	813
Haaglanden	853	840	831
Maastricht	871	853	809
Twente	882	852	819
Rotterdam	936	880	825
Leeuwarden	831	809	-
Stedendriehoek	842	820	-
totaal	10.478	10.196	8.188

1.3 Leeswijzer

Opbouw van het rapport

Hoofdstuk twee presenteert de algemene mobiliteitsgegevens van weggebruikers in de twaalf Beter Benutten regio's. Hoe vaak rijdt men? Met welk motief en rijdt men vooral tijdens of buiten spijstijden? Ook komt aan bod of men het reisgedrag in de spits heeft aangepast in vergelijking met 2014.

In de hoofdstukken 3 tot en met 14 worden alle Beter Benutten regio's afzonderlijk besproken. Per regio gaan we in op het gebruik van de wegen tijdens spitsuren, tevredenheid over doorstroming en verandering in reisgedrag tijdens spitsuren. Spitsuren zijn in het algemeen in de ochtend de uren tussen 6.30u en 9.00u en in de middag/avond de uren tussen 16.00u en 19.00u. Omdat de spijstijden verschillen per regio zijn de spijstijden in het onderzoek niet exact gedefinieerd.

Ook komen in deze hoofdstukken de bekendheid met, het gebruikmaken van en de tevredenheid over de maatregelen aan bod, net als de invloed van maatregelen op aanpassing van het reisgedrag. Daarnaast zijn in de meeste regio's regiospecifieke vragen toegevoegd. Deze zullen aan het eind van deze hoofdstukken worden behandeld.

In hoofdstuk 15 ligt de focus op de maatregelen die in het onderzoek zijn bevroegd. Er worden dwarsverbanden gelegd over de regio's heen: welk type maatregel is het meest bekend en het meest effectief? Zijn er verschillen tussen regio's waar vergelijkbare maatregelen zijn toegepast?

Percentages en significanties

In de grafieken zijn zoveel mogelijk de afgeronde percentages getoond. In sommige grafieken zijn gevonden percentages van 2 procent en lager niet opgenomen, omdat de grafieken hierdoor onleesbaar worden.

Percentages in de tekst kunnen als gevolg van afrondingsverschillen afwijken van de percentages in de grafieken. Wanneer het percentage zeer tevreden, bijvoorbeeld 5,37 procent, is en het percentage tevreden is 73,24 procent, worden deze percentages in de grafieken naar beneden afgerond (respectievelijk naar 5% en 73%). In de tekst wordt echter gesproken over het percentage (zeer) tevreden van 79 procent. Dit is een optelling van de niet-afgeronde percentages. Op basis van de optelling van de percentages in de grafiek (5% + 73%) zou men echter een percentage van 78 procent verwachten. Vanwege afrondingsverschillen kunnen de resultaten in figuren en tabellen in sommige gevallen niet optellen tot 100 procent.

Ook kunnen er kleine verschillen ontstaan tussen de gepresenteerde cijfers in hoofdstuk 2 en in de regiohoofdstukken. Dat komt doordat bij het totaaloverzicht een weging is gebruikt over alle deelnemers, terwijl bij de regiohoofdstukken alleen op basis van de deelnemers van deze regio is gewogen. Er is gewogen op leeftijd en geslacht.

Waar mogelijk en relevant vergelijken we de resultaten van deze 2-meting met die van de 1-meting uit 2014 en 0-meting uit 2013. Wanneer er bij de tabellen of grafieken geen responsaantal per vraag (de 'n') is vermeld, dan is de vraag voorgelegd aan de totale groep. Bij vervolgvragen aan subgroepen, zoals mensen die bekend zijn met bepaalde maatregelen, of gebruik maken van bepaalde wegvakken en trajecten, is de 'n' vermeld. Daarnaast zijn in de grafieken, waarin resultaten van 2015 worden vergeleken met die van 2014 en 2013, verschillen in de 'n' aanwezig. In sommige van deze grafieken wordt alleen de 'n' aangegeven voor de resultaten van 2015.

In hoofdstuk 2 worden alleen relevante, significante verschillen tussen achtergrondkenmerken en regio's beschreven. Significante betekent in dit geval dat met 95 procent zekerheid gesteld kan worden dat het in de steekproef waargenomen verschil overeenkomt met een daadwerkelijk verschil tussen de gehele populatie van bestuurders van een motorvoertuig binnen een regio en de gehele populatie van bestuurders in Nederland.

Rapportage

De in de rapportage vermelde tevredenheidsscores hebben betrekking op de respondenten die de vraag beantwoord hebben (exclusief de categorie 'weet niet'). Indien meer dan twintig procent op een vraag 'weet niet' heeft geantwoord dan is dit altijd in de rapportage vermeld. Er is sprake van een afwijking of verschil als de gemiddelde scores tussen groepen significant verschillen op het 95 procent-niveau. Als er geen significant verschil is, dan is dit niet afzonderlijk vermeld. Bij de figuren staat vermeld hoeveel respondenten de vraag hebben beantwoord, wanneer het niet om de totale groep gaat.

Bij vragen waar respondenten meerdere antwoorden kunnen geven, is bij het berekenen van percentages uitgegaan van de totale n (het aantal respondenten op die vraag), en niet van het totaal aantal gegeven antwoorden. Wanneer de percentages bij elkaar opgeteld worden, kan het totaal daarom boven de 100 procent uitkomen.

Een gedetailleerde beschrijving van algemene kenmerken van respondenten, de onderzoeksverantwoording en de vragenlijst is opgenomen in de bijlagen.

In deze rapportage wordt waar mogelijk ook de vergelijking gemaakt met eerdere metingen. Wel moet er een voorbehoud gemaakt worden bij vergelijkingen tussen regio's en maatregelen. Voor een deel heeft dit te maken met hoe de doelgroep van respondenten is samengesteld: de automobilisten die regelmatig op specifieke trajecten rijden hoeven niet per definitie te maken hebben gehad met een aanpassing van een specifieke locatie of een vraagmaatregel. Wellicht was een deel van de respondenten niet eens in aanmerking gekomen om te worden geselecteerd voor een vraagmaatregel. Deze situatie kan per regio verschillend zijn afhankelijk van hoe de trajecten zijn gespecificeerd en afhankelijk van hoe de maatregelen aan de trajecten kunnen worden gekoppeld. Dit kan dus een vertekend beeld geven van de bekendheid met of gebruik van een maatregel of een specifieke infrastructurele aanpassing. Het onderzoek is gericht op autorijders in de betrokken regio's en is geen specifiek doelgroepenonderzoek onder bijvoorbeeld forenzen of winkelend publiek. Diverse regio's hebben wel specifiek doelgroepenonderzoek gedaan.

2

HOOFDSTUK

Mobiliteit totaal



2. Mobiliteit totaal

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk komen de uitkomsten voor de totale groep respondenten aan bod. Hoe vaak rijdt men op de wegen in de Beter Benutten regio's, met welk motief verplaatsen zij zich en rijden zij tijdens of buiten de spits op deze wegen? Hoe beoordelen zij de doorstroming – zowel in als buiten de spits? Daarnaast kijken we in dit hoofdstuk naar veranderingen in reisgedrag. Rijdt men in 2015 vaker of minder vaak tijdens de spitsuren? In dit hoofdstuk worden ook significante verschillen tussen regio's en/of achtergrondvariabelen gepresenteerd en komen (indien relevant) de ontwikkelingen ten opzichte van de 0-meting in 2013 en de 1-meting in 2014 aan de orde.

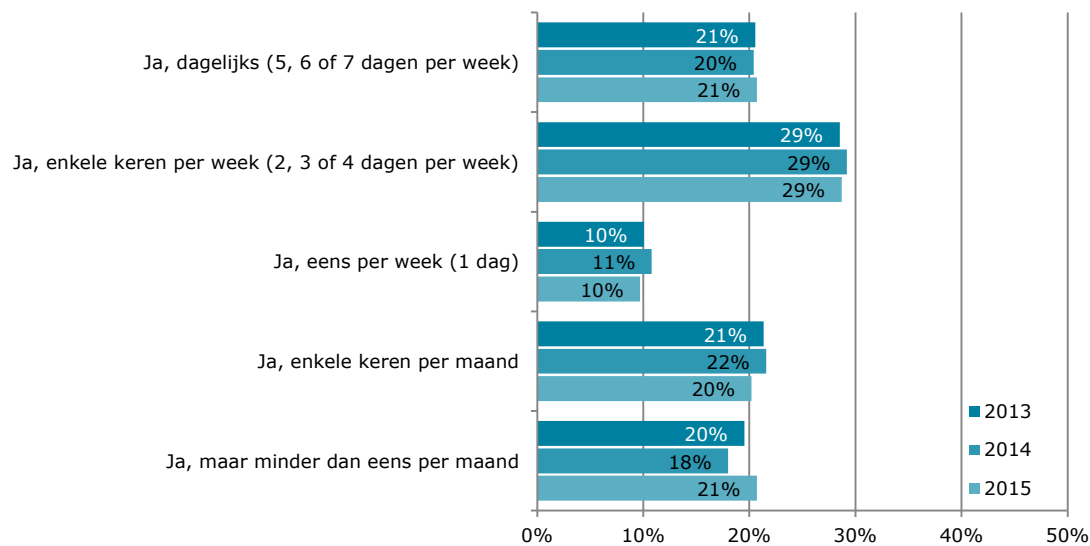
2.2 Gebruik wegen in Beter Benutten regio's

Meerderheid weggebruikers rijdt minimaal wekelijks op de genoemde wegen

Alle respondenten hebben opgegeven hoe vaak ze op de wegen rijden in de betreffende Beter Benutten regio. In de vragenlijst zijn hiervoor per regio meerdere wegen/trajecten gedefinieerd. De frequentie waarmee men op deze wegen rijdt, is vergelijkbaar met die van 2013 en 2014. Een vijfde deel geeft aan dat zij dagelijks (minimaal vijf dagen per week) op de gevraagde wegen rijden. Vier op de tien doet dit één tot vier dagen per week. Een op de vijf geeft aan minder dan eens per maand op de betreffende wegen (2014: 18 procent) te rijden.

Figuur 2.1

Rijdt u met enige regelmaat op de wegen in de Beter Benutten regio? (n2013=8.188, n2014=10.196, n2015=10.478)



In Brabant (81 procent), Haaglanden (60 procent), Midden-Nederland (60 procent) en Stedendriehoek (60 procent) ligt het aantal frequente reizigers (minimaal twee dagen per week) hoger dan gemiddeld. In Maastricht is het aandeel reizigers dat minder dan eens per maand op de gevraagde trajecten rijdt, net als vorig jaar het grootst (46 procent). Drie op de tien respondenten geeft aan dat zij minimaal twee dagen per week op de genoemde trajecten in Maastricht rijden.

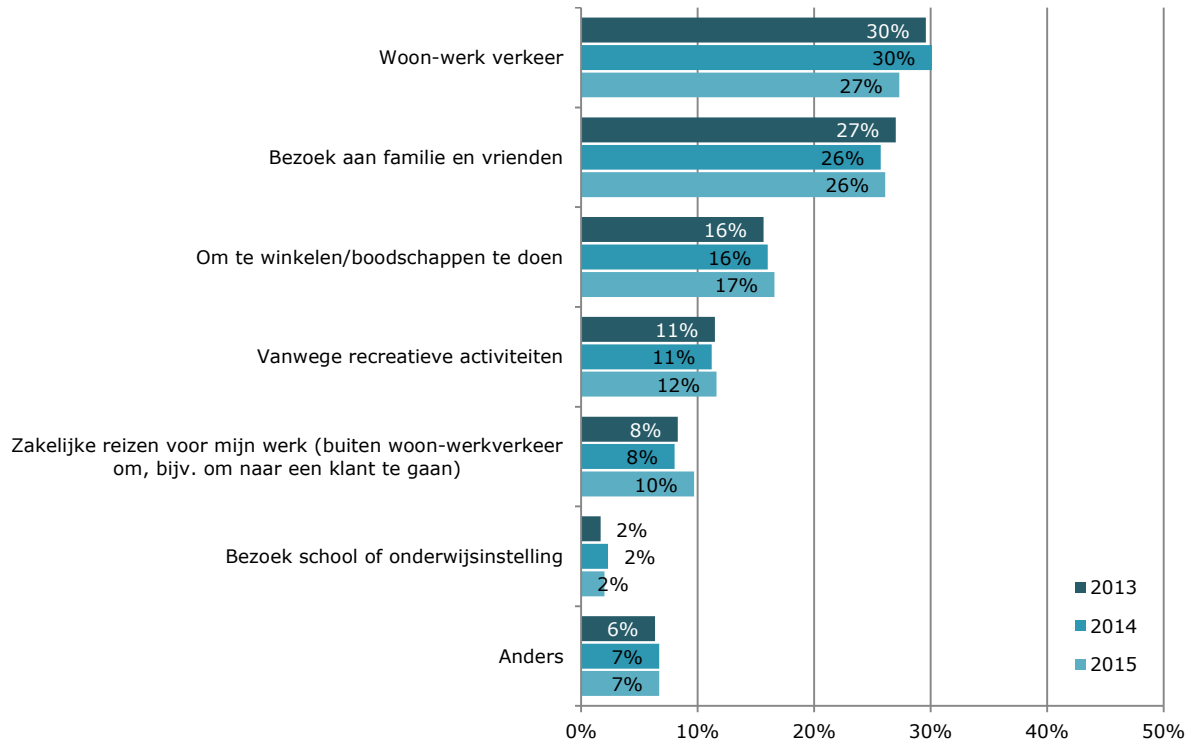
Woon-werkverkeer en bezoek familie en vrienden meest genoemde reden gebruik wegen

De respondenten noemen als motief om op de genoemde wegen te rijden het meest woon-werkverkeer (27 procent) en bezoek aan familie en vrienden (26 procent). Deze motieven werden ook in 2013 en 2014 het vaakst genoemd.

Ongeveer een zesde deel geeft aan de wegen het vaakst te gebruiken om te winkelen of voor het doen van boodschappen. Zakelijke reizen zijn voor een op de tien respondenten het vaakst van toepassing.

Figuur 2.2

Met welke reden reist u op de wegen in en rond de Beter Benutten regio? (n2013=8.188, n2014=10.196, n2015=10.478)



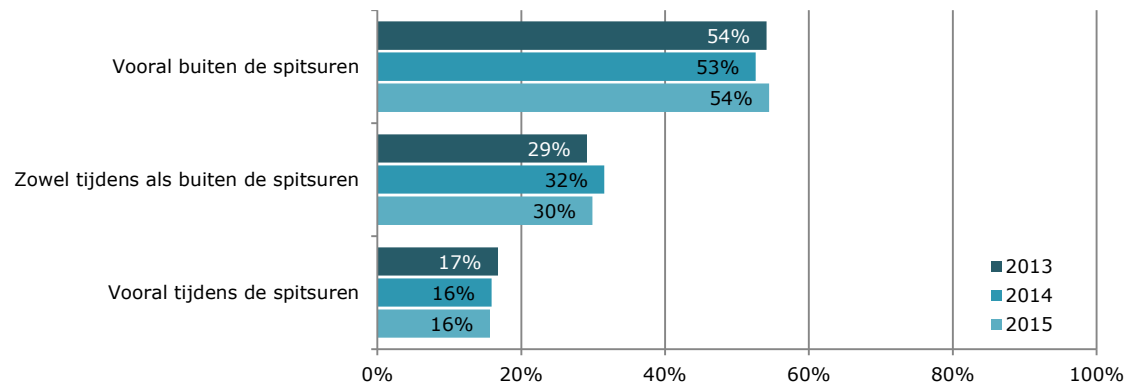
Respondenten in de Beter Benutten regio's geven verschillende motieven aan die voor hen het meest van toepassing zijn. In Brabant wordt woon-werkverkeer relatief vaak genoemd (38 procent) en minder vaak met als motief bezoek familie en vrienden (21 procent). Ook in de Stedendriehoek Apeldoorn-Deventer-Zutphen (36 procent), Midden-Nederland (34 procent) en Arnhem-Nijmegen (32 procent) is woon-werkverkeer relatief vaak genoemd. In Midden-Nederland en Rotterdam is het aandeel zakelijke reizen (beide 7 procent) lager dan gemiddeld. Verder wordt in Leeuwarden (26 procent), Maastricht (23 procent) en Brabant (20 procent) van veel wegen gebruikt gemaakt om te winkelen of voor het doen van boodschappen.

Een kleine meerderheid rijdt met name buiten de spitsuren op de gevraagde wegen

Net als in de afgelopen jaren geeft een kleine meerderheid aan vooral buiten de spitsuren op de betreffende wegen te rijden (54 procent). Drie op de tien respondenten rijdt zowel tijdens als buiten de spitsuren en 16 procent geeft aan met name tijdens de spitsuren op deze wegen te rijden. Ook deze percentages zijn vergelijkbaar met 2013 en 2014.

Figuur 2.3

Rijdt u vooral tijdens of buiten de spitsuren op de wegen in en rond de Beter Benutten regio? (n2013=8.128, n2014=10.132, n2015=10.389)



In Brabant en Stedendriehoek (19 procent) geeft men vaker dan gemiddeld aan tijdens de spitsuren op de gevraagde wegen te rijden. In Amsterdam en Zwolle-Kampen (beide 60 procent) is dit juist vaker buiten de spitsuren.

2.3 Tevredenheid over doorstroming

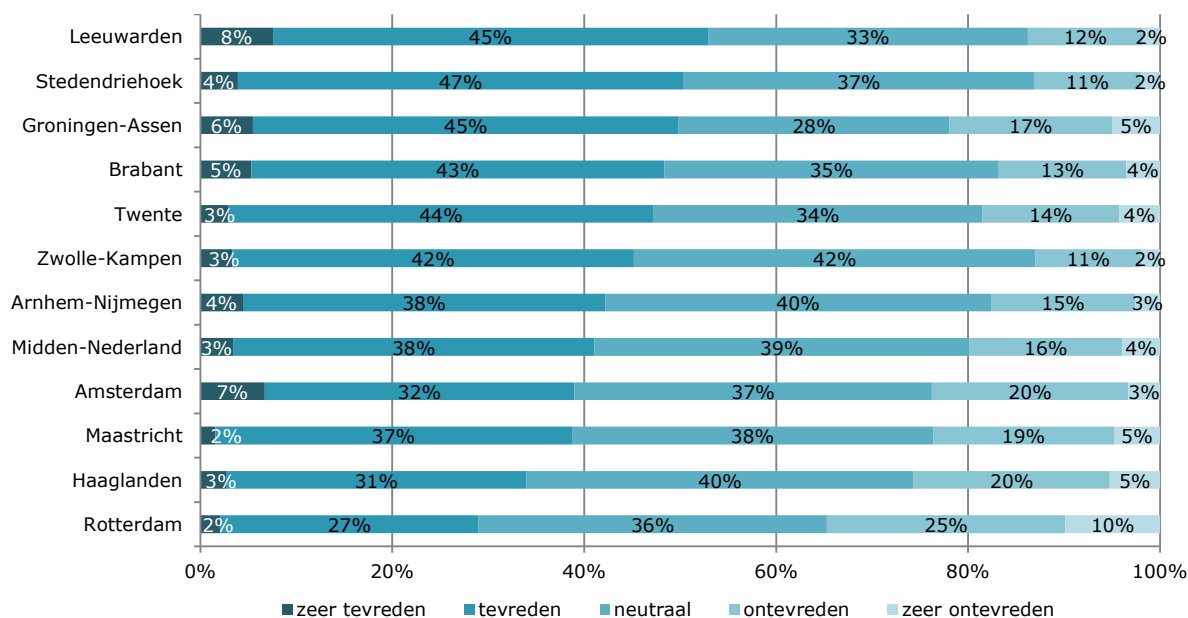
Doorstroming tijdens spitsuren het best beoordeeld in Leeuwarden

Figuur 2.4 toont de tevredenheid van weggebruikers over de doorstroming tijdens spitsuren op de gevraagde wegen in de Beter Benutten regio's. Alle gevraagde wegen zijn even zwaar meegenomen om tot een gemiddelde beoordeling te komen.

De mate van tevredenheid varieert sterk in de 12 regio's. In Leeuwarden zijn weggebruikers het vaakst (zeer) tevreden over de doorstroming in de spits (53 procent) gevolgd door Stedendriehoek (51 procent). In 2014 stond Leeuwarden nog op de achtste plek (36 procent) en werd de doorstroming in Stedendriehoek het hoogst beoordeeld. Net als vorig jaar staan Haaglanden en Rotterdam onderaan (respectievelijk 34 en 29 procent). Ruim een derde deel (36 procent) is (zeer) negatief over doorstroming tijdens spitsuren op de gevraagde wegen in de regio Rotterdam.

Figuur 2.4

Hoe tevreden bent u over de doorstroming tijdens spitsuren?²



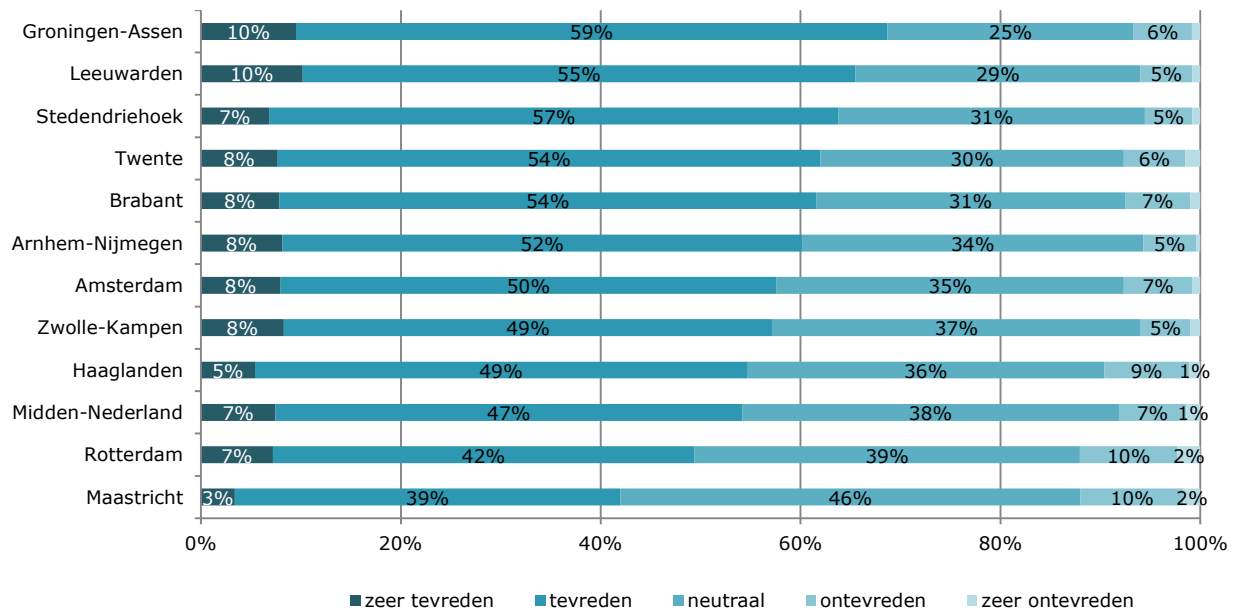
² Omdat in de verschillende regio's op verschillend detailniveau naar trajecten is gevraagd, moeten deze gemiddelden voorzichtig geïnterpreteerd worden.

Opnieuw laagste beoordeling voor doorstroming buiten spitsuren in regio Maastricht

Respondenten hebben ook de doorstroming buiten de spitsuren beoordeeld. Dit jaar is de hoogste score voor Groningen-Assen (69 procent (zeer) tevreden, 2014: 70 procent). Leeuwarden en Stedendriehoek completeren de top drie met respectievelijk 65 en 64 procent (zeer) tevreden. Met uitzondering van Rotterdam en Maastricht is meer dan de helft van de weggebruikers (zeer) tevreden over de doorstroming buiten spitsuren in de Beter Benutten regio's. De doorstroming buiten spitsuren op de wegen in regio Maastricht wordt, net als in 2013 en 2014, het laagst beoordeeld. Ruim vier tiende deel (42 procent) oordeelt positief (2014: 46 procent, 2013: 48 procent). Voor zowel Maastricht als Rotterdam geldt dat 12 procent (zeer) ontevreden is over de doorstroming buiten spitsuren.

Figuur 2.5

Hoe tevreden bent u over de doorstroming buiten spitsuren?³



³ Omdat in de verschillende regio's op verschillend detailniveau naar trajecten is gevraagd, moeten deze gemiddelden voorzichtig geïnterpreteerd worden.

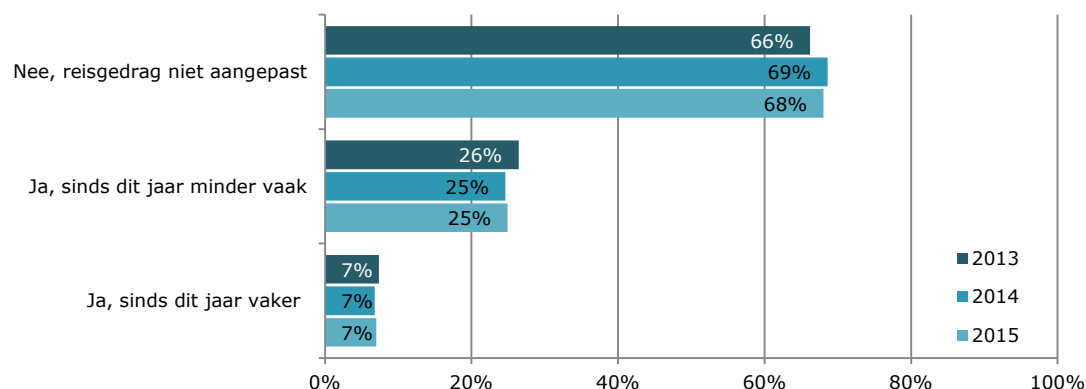
2.4 Veranderingen in reisgedrag tijdens spitsuren

Twee derde deel rijdt even vaak tijdens spitsuren

In 2015 geeft twee derde deel aan dat men zijn of haar reisgedrag tijdens spitsuren niet heeft aangepast ten opzichte van een jaar eerder. Een kwart geeft sinds dit jaar minder vaak aan tijdens spitsuren en 7 procent juist vaker op de betreffende wegen tijdens spitsuren te rijden. Deze aandelen zijn vergelijkbaar met de voorgaande twee jaren.

Figuur 2.6

Heeft u dit jaar tijdens spitsuren vaker of minder vaak van de betreffende wegen gebruik gemaakt ten opzichte van een jaar eerder? (n2013=7.180, n2014=8.911, n2015=9.179)



Opnieuw hebben weggebruikers in de regio Maastricht hun reisgedrag het vaakst gewijzigd. Ruim een derde deel (38 procent) geeft aan hun reisgedrag tijdens spitsuren te hebben aangepast: 33 procent rijdt minder vaak en 5 procent rijdt juist vaker. Ook in Rotterdam (30 procent) en Amsterdam (29 procent) is het aandeel dat minder vaak gebruik maakt van de wegen tijdens spitsuren relatief hoog.

In de regio Leeuwarden is het aandeel weggebruikers dat vaker van de wegen gebruik maakt tijdens spitsuren, met 10 procent het hoogst.

Het aanpassen van reisgedrag in de spits lijkt ook samen te hangen met reismotief. Weggebruikers die vooral rijden van en naar het werk of zakelijke reizen maken, zijn vaker dan gemiddeld meer tijdens spitsuren gaan rijden (respectievelijk 12 en 11 procent). Weggebruikers die winkelen en boodschappen als belangrijkste reismotief noemen, geven juist vaak aan minder tijdens spitsuren te reizen (33 procent).

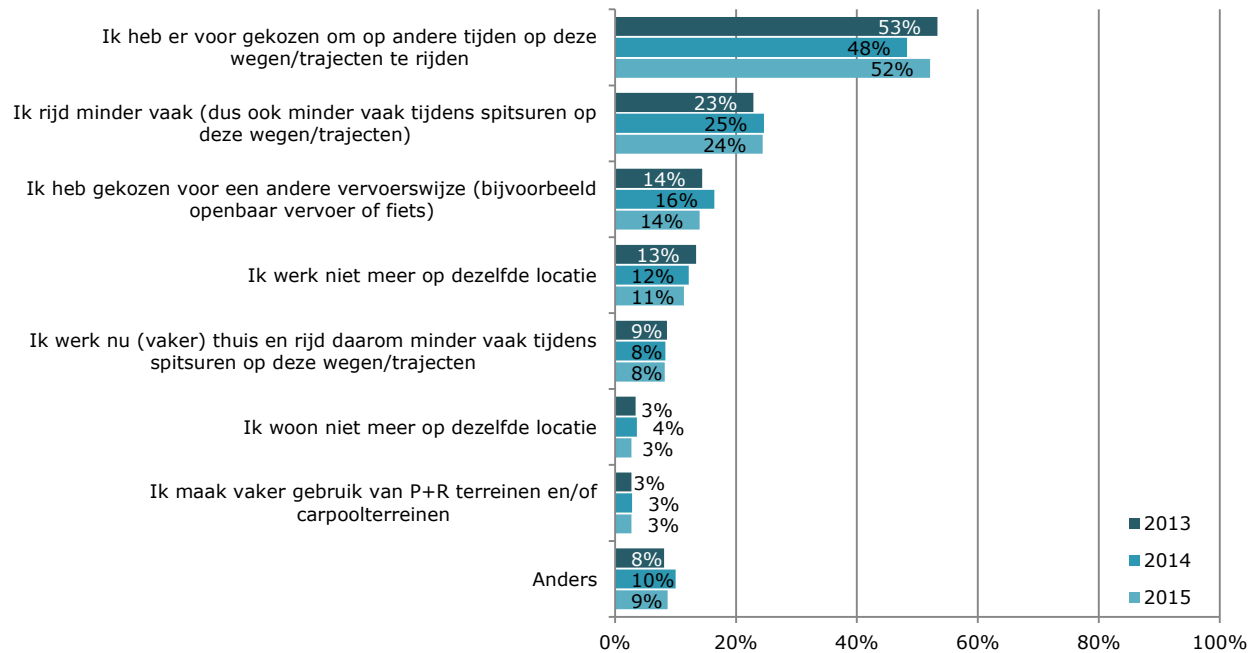
Ook het aantal kilometers dat men jaarlijks met de auto rijdt, verklaart verschillen in het aanpassen van reisgedrag. Reizigers die jaarlijks 40.000 tot 50.000 autokilometers maken, geven het vaakst aan dat ze meer zijn gaan rijden tijdens spitsuren (18 procent). Voor reizigers die minimaal 50.000 kilometer op jaarbasis rijden, ligt dit aandeel op 15 procent.

Circa de helft kiest voor rijden op andere tijden

Circa de helft van de respondenten die *minder vaak* tijdens spitsuren op de genoemde wegen/trajecten rijden, geeft aan gekozen te hebben voor het rijden op andere tijden op de genoemde trajecten. Een kwart van hen rijdt in het algemeen minder vaak en 14 procent kiest vaker voor een ander vervoermiddel. Deze resultaten zijn sinds 2013 vrij constant.

Figuur 2.7

Kunt u aangeven waarom u in 2015 minder vaak tijdens spitsuren op deze wegen/trajecten rijdt? (meerdere antwoorden mogelijk, n2013=1.898, n2014=2.194, n2015=2.290)



Er zijn enkele verschillen tussen regio's. In Twente en Groningen-Assen geeft men aan relatief weinig voor een andere vervoerswijze te kiezen (9 procent), terwijl dit in Leeuwarden (23 procent) juist vaker dan gemiddeld gebeurt. In Maastricht blijkt het veranderen van werklocatie weinig te worden genoemd als reden (7 procent). Minder rijden tijdens spitsuren omdat men vaker thuiswerkt, gebeurt relatief veel in Arnhem-Nijmegen (17 procent) en weinig in Maastricht (2 procent).

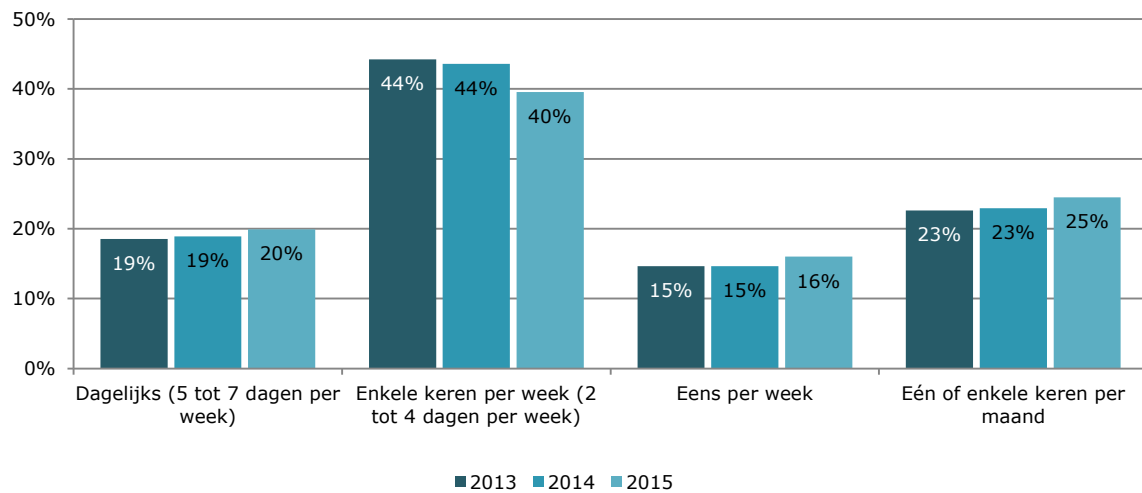
Van de reizigers die minimaal vijf dagen per week op de genoemde wegen/trajecten rijden, en die minder vaak zijn gaan reizen tijdens spitsuren kiest 58 procent ervoor om op andere tijden te reizen. Dit aandeel is hoger dan gemiddeld. Deze reizigers kiezen relatief weinig voor een ander vervoermiddel (8 procent) of voor minder rijden in het algemeen (15 procent). Reizigers die 2 tot 4 dagen per week op de trajecten rijden en minder vaak rijden tijdens spitsuren, kiezen juist wel bovengemiddeld vaak voor een andere vervoerswijze of voor minder rijden in het algemeen (respectievelijk 18 en 31 procent). Reizigers die het minst vaak (minder dan één keer per maand) op de genoemde trajecten rijden en minder tijdens spitsuren zijn gaan rijden, kiezen verhoudingsgewijs het vaakst voor een ander vervoermiddel (23 procent) en minder rijden in het algemeen (47 procent).

Een op de vijf rijdt minimaal vijf dagen per week minder tijdens spitsuren

Daarna is gevraagd hoeveel dagen per week men nu minder rijdt tijdens spitsuren op de genoemde wegen/trajecten (figuur 2.8). De uitkomsten zijn redelijk vergelijkbaar met 2013 en 2014. Driekwart van de respondenten rijdt nu minimaal één dag per week minder tijdens spitsuren op de genoemde trajecten (75 procent). In de voorgaande twee jaren was dit percentage 77 procent.

Figuur 2.8

Hoeveel dagen per week reist u minder tijdens spitsuren? (n2013=1.740, n2014=2.059, n2015=2.163)⁴



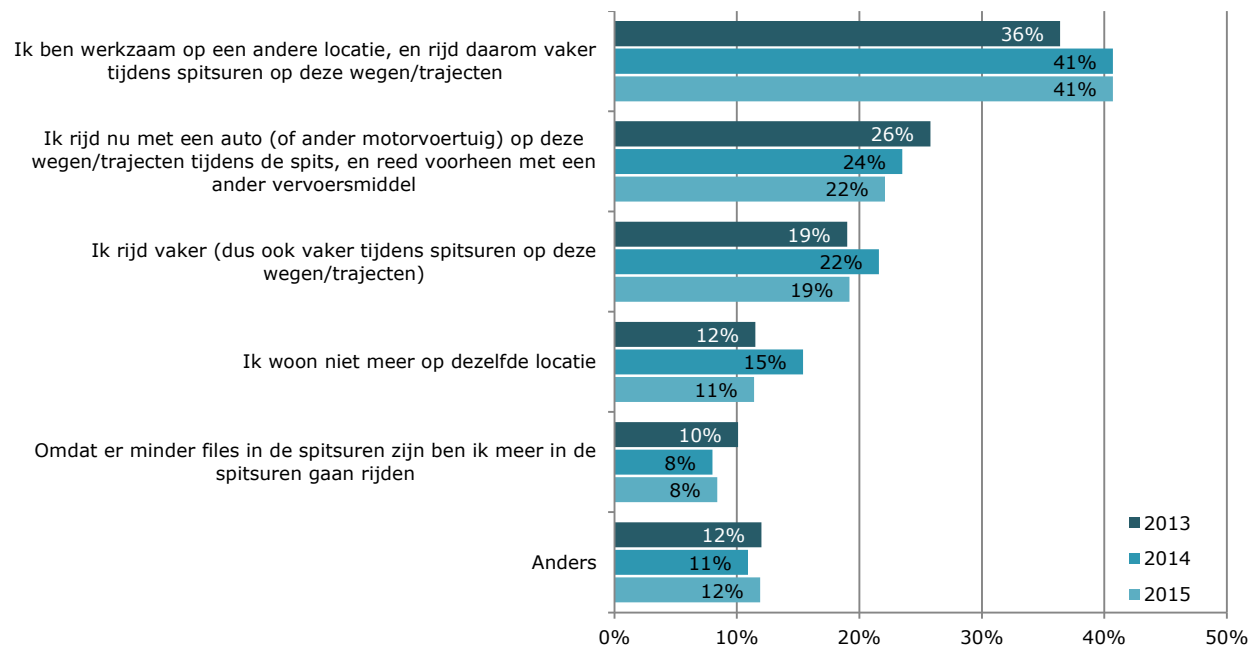
⁴ In 2013 is deze vraag in Brabant en Maastricht alleen gesteld aan personen die bewust minder zijn gaan reizen tijdens spitsuren, zie voorgaande figuur. In 2014 en 2015 is deze vraag in alle regio's gesteld aan alle personen die minder zijn gaan reizen tijdens spitsuren.

Andere werklocatie opnieuw meest genoemde reden om vaker in de spits te rijden

Tenslotte is ook aan de reizigers die aangeven *vaker* tijdens spitsuren op genoemde wegen/trajecten te reizen, gevraagd waarom zij dit doen (figuur 2.9). Net als in 2013 en 2014 is een andere werklocatie de meest genoemde verklaring (41 procent, 2014: 41 procent en 2013: 36 procent). De reden dat men nu met een auto rijdt, en voorheen met een ander vervoermiddel, staat met 22 procent op de tweede plek. In 2013 en 2014 werd deze reden nog door respectievelijk 26 en 24 procent genoemd. Acht procent noemt de afname van het aantal files tijdens spitsuren als reden om meer tijdens de spits te rijden.

Figuur 2.9

Kunt u aangeven waarom u in 2015 *vaker* tijdens spitsuren op deze wegen/trajecten rijdt? (meerdere antwoorden mogelijk, n2013=528, n2014=605, n2015=643)



Reizigers uit de regio Rotterdam noemen het minst vaak een verandering in werklocatie als oorzaak waardoor zij meer tijdens spitsuren rijden (28 procent). In Groningen-Assen geven respondenten het vaakst als reden dat men in het algemeen vaker rijdt (32 procent), in Twente is dit aandeel het laagst (9 procent).

2.5 Ontwikkeling mobiliteitsgedrag 2013 -2015

Uit de voorgaande paragrafen blijkt dat het mobiliteitsgedrag van de respondenten sinds 2013 in grote lijnen gelijk is gebleven. De frequentie waarmee men op de trajecten in de Beter Benutten regio's rijdt, is niet gewijzigd. In de periode 2013 – 2015 doet circa de helft dit minimaal enkele keren per week. Ook de meest genoemde reismotieven zijn in deze periode hetzelfde, namelijk woon-werk verkeer en bezoek aan familie en vrienden.

In de tijden waarop men op de genoemde trajecten rijdt, is geen verandering zichtbaar. Zowel in 2013, 2014 en 2015 rijdt iets meer dan de helft van de respondenten (53-54 procent) vooral buiten de spitsuren op de wegen in de Beter Benutten regio's. Circa drie op de tien doet dit zowel tijdens als buiten de spitsuren en een zesde deel juist met name tijdens de spitsuren. De beoordeling van de doorstroming in en buiten de spits in de Beter Benutten regio's is in het geheel gezien ook redelijk vergelijkbaar met 2014 en 2013.

Net als in de afgelopen twee jaren geeft in 2015 circa twee derde deel van de respondenten aan het reisgedrag tijdens spitsuren niet te hebben gewijzigd. Ook de aandelen die aangeven minder vaak (26 procent) of juist vaker (7 procent) in de spits te rijden, zijn gelijk aan de voorgaande twee jaren. Weggebruikers die minder vaak tijdens spitsuren rijden, geven met name aan de keuze te maken om op andere tijden op de genoemde trajecten te rijden (52 procent), gevolgd door de verklaring dat men in het algemeen minder vaak rijdt. In 2013 en 2014 werden deze verklaringen ook het vaakst genoemd. Ook de redenen om juist vaker tijdens de spitsuren te rijden, zijn hetzelfde als in de twee voorgaande jaren. Een andere werklocatie en het nu wel gebruik maken van een auto, zijn het vaakst genoemd.

Dit hoofdstuk laat zien dat het mobiliteitsgedrag van de respondenten in het algemeen in de periode 2013 tot en met 2015 niet tot nauwelijks is veranderd als het gaat om frequentie, motieven, tijden en frequentie van rijden tijdens spitsuren. Op regionaal niveau is soms wel sprake van (beperkte) veranderingen. In de hoofdstukken 2 tot en met 14 komen de 12 regio's aan bod en worden eventuele veranderingen beschreven.

3

HOOFDSTUK

Amsterdam

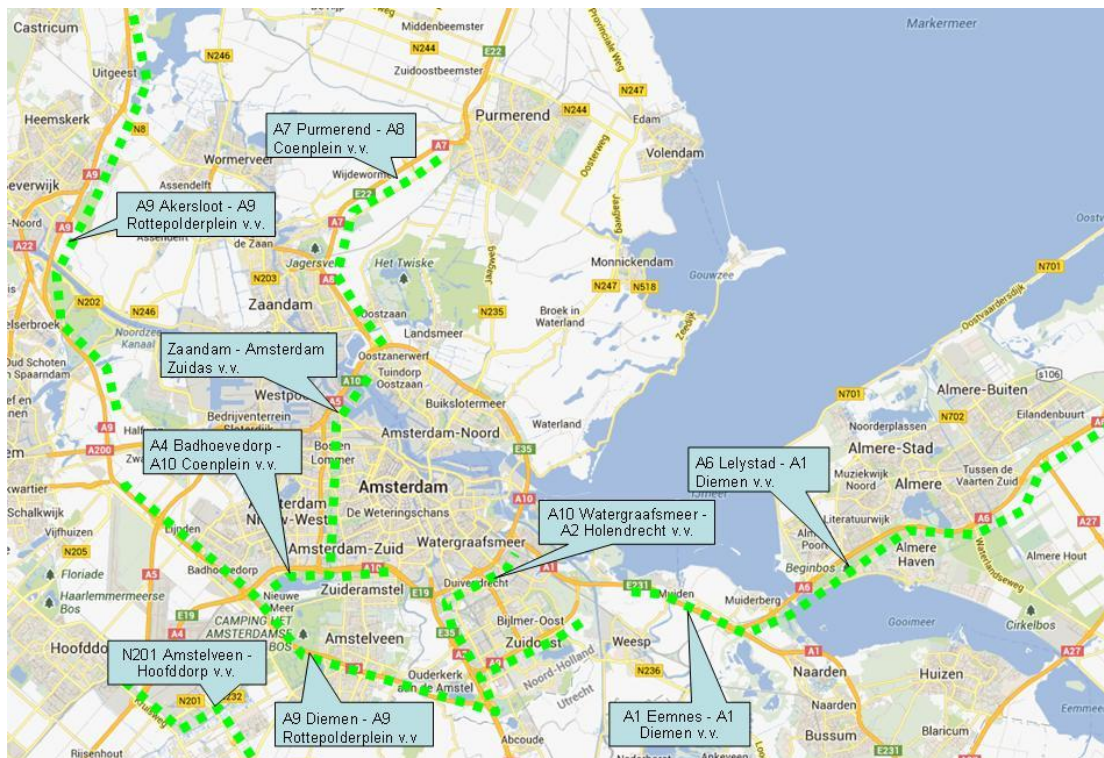


3. Amsterdam

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de resultaten van de Metropoolregio Amsterdam behandeld. Allereerst wordt gekeken naar het gebruik van de wegen. Hoe vaak rijdt men op de genoemde trajecten? En is er het afgelopen jaar een verandering in het reisgedrag zichtbaar? Vervolgens zoomen we in op de tevredenheid over de doorstroming op de wegen – zowel binnen als buiten de spits. Daarna bespreken we maatregelen die ingevoerd zijn om de doorstroming op de trajecten te verbeteren. Tot slot worden er enkele regio-specifieke vragen behandeld.

3.2 Gebruik wegen

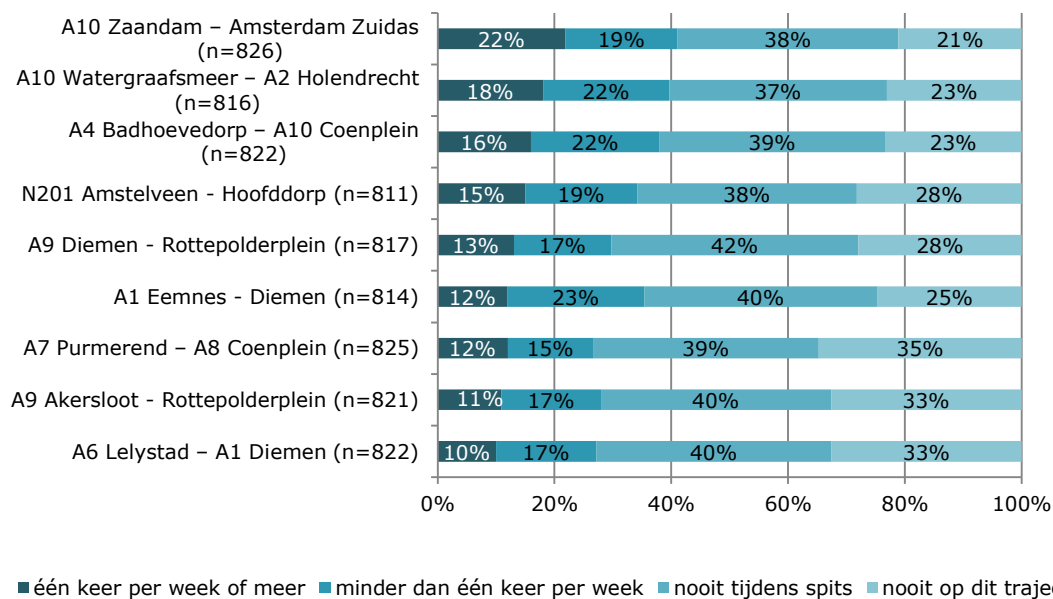


De trajecten A10 Zaandam - Amsterdam Zuidas, A10 Watergraafsmeer – A2 Holendrecht en A4 Badhoevedorp – A10 Coenplein worden door (bijna) vier op de tien respondenten gebruikt in de spits. Daarnaast maakt circa een derde deel van de respondenten tijdens spitsuren gebruik van de trajecten N201 Amstelveen – Hoofddorp, A9 Diemen – Rottepolderplein en A1 Eemnes – Diemen.

In 2014 werd het traject A9 Diemen – Rottepolderplein nog het meest genoemd. In dat jaar maakte 36 procent van de respondenten tijdens spitsuren gebruik van dat traject. Het percentage ondervraagde weggebruikers dat nooit tijdens spitsuren gebruik maakt van de getoonde wegen/trajecten, varieert in 2015 tussen de 21 en 33 procent. Vorig jaar schommelde dit aandeel tussen de 27 en 36 procent.

Figuur 3.1

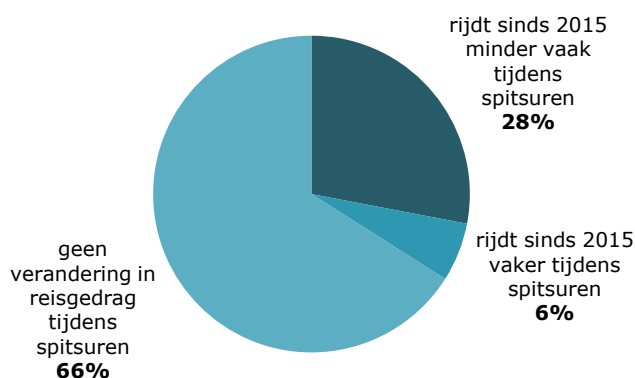
Hoe vaak maakt u gebruik van onderstaande wegen/trajecten in de regio Amsterdam tijdens spitsuren?



Twee op de drie respondenten geeft aan dat ze in 2015 even vaak op deze trajecten rijden als in 2014. Ruim een kwart is minder vaak op deze wegen te vinden in de spits. Zes procent komt hier juist vaker dan het jaar ervoor. Dit is gelijk aan het percentage van vorig jaar.

Figuur 3.2

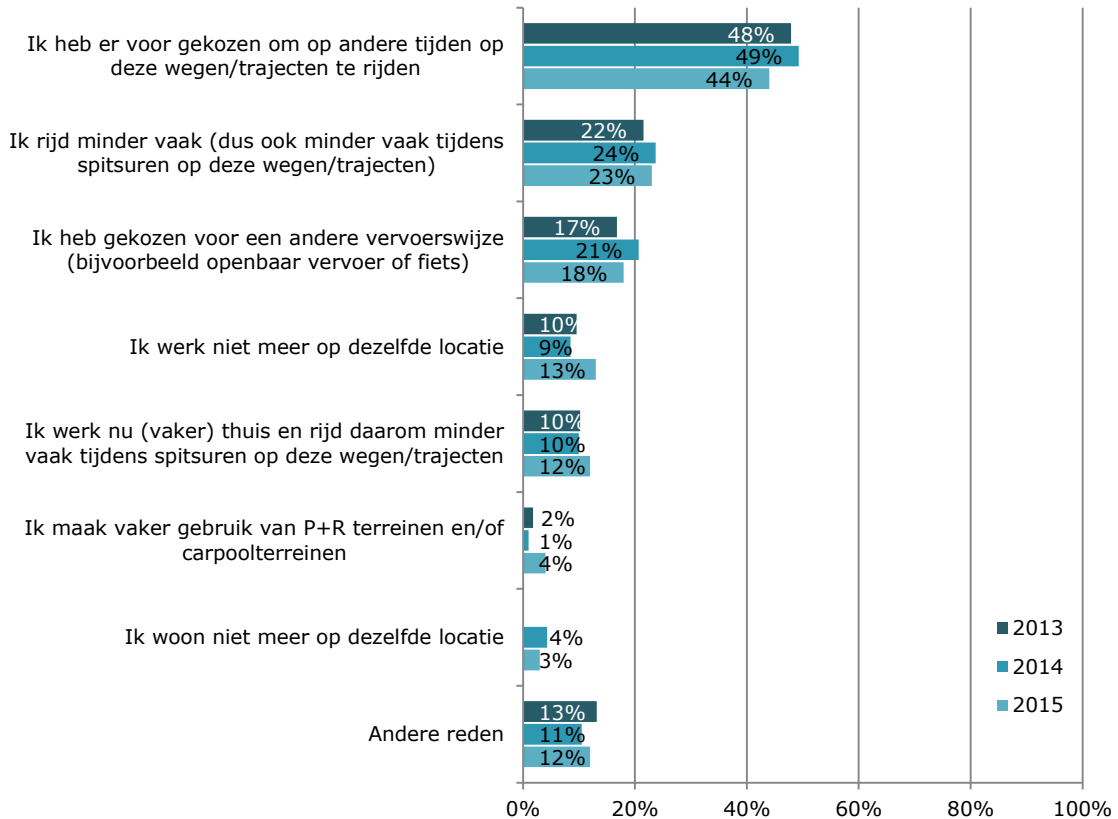
Heeft u in 2015 tijdens spitsuren vaker of minder vaak van deze wegen/trajecten gebruik gemaakt ten opzichte van 2014? (n=750)



Van respondenten die minder vaak tijdens de spits op de ondervraagde trajecten te vinden zijn, geeft ruim twee vijfde (44 procent) aan dat zij er zelf voor gekozen hebben om hier op andere tijden te gaan rijden. Dit is een lichte afname ten opzichte van 2014. Een klein kwart zegt minder te rijden en 18 procent heeft voor een andere vervoerwijze gekozen. Dit is een lichte afname ten opzichte van vorig jaar. Verder is het gebruik van P+R/carpoolterreinen licht gestegen en werken mensen ook vaker niet meer op dezelfde locatie.

Figuur 3.3

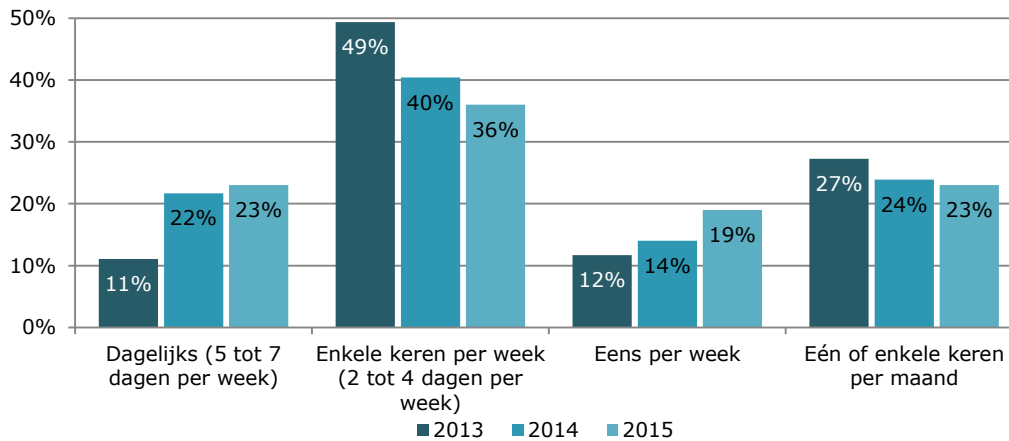
Kunt u aangeven waarom u in 2015 minder vaak tijdens spitsuren op deze wegen/trajecten rijdt? (meerdere antwoorden mogelijk) (n2013=167, n2014=189, n2015=210)



Ruim driekwart van de respondenten die tijdens spitsuren minder zijn gaan rijden in de regio Amsterdam, reist (minimaal) wekelijks minder tijdens spitsuren dan het jaar ervoor. De grote toename in 2014 van de groep die minimaal vijf dagen per week minder rijdt tijdens spitsuren, heeft zich gestabiliseerd in 2015.

Figuur 3.4

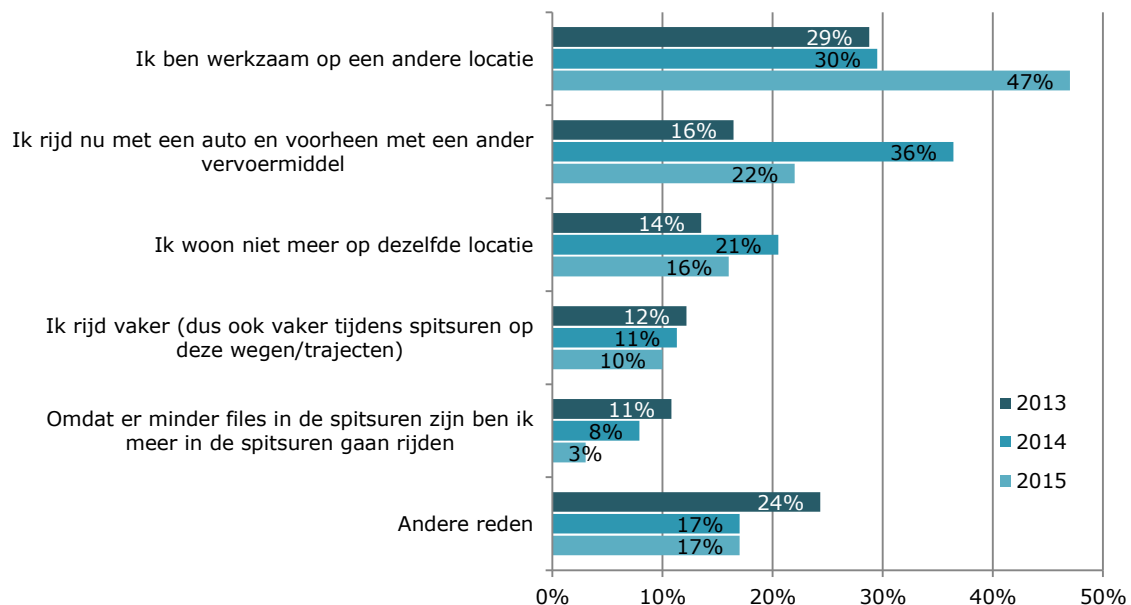
Hoeveel dagen per week rijdt u minder tijdens spitsuren? (n2013=167, n2014=171, n2015=201)⁵



Weggebruikers die in 2015 vaker tijdens spitsuren op de genoemde wegen rijden, geven met name als reden op dat zij werkzaam zijn op een andere locatie dan het jaar ervoor (47 procent, 2014: 30 procent). Daarnaast antwoordt bijna een kwart dat zij nu de auto gebruiken, waar ze eerst van een ander vervoermiddel gebruik maakten⁶.

Figuur 3.5

Kunt u aangeven waarom u in 2015 vaker tijdens spitsuren op deze wegen/trajecten rijdt? (meerdere antwoorden mogelijk) (n2013=73, n2014=42, n2015=43)



⁵ In 2013 is deze vraag alleen gesteld aan personen die bewust minder zijn gaan reizen tijdens spitsuren, zie voorgaande figuur. In 2014 en 2015 is deze vraag gesteld aan alle personen die minder zijn gaan reizen tijdens spitsuren.

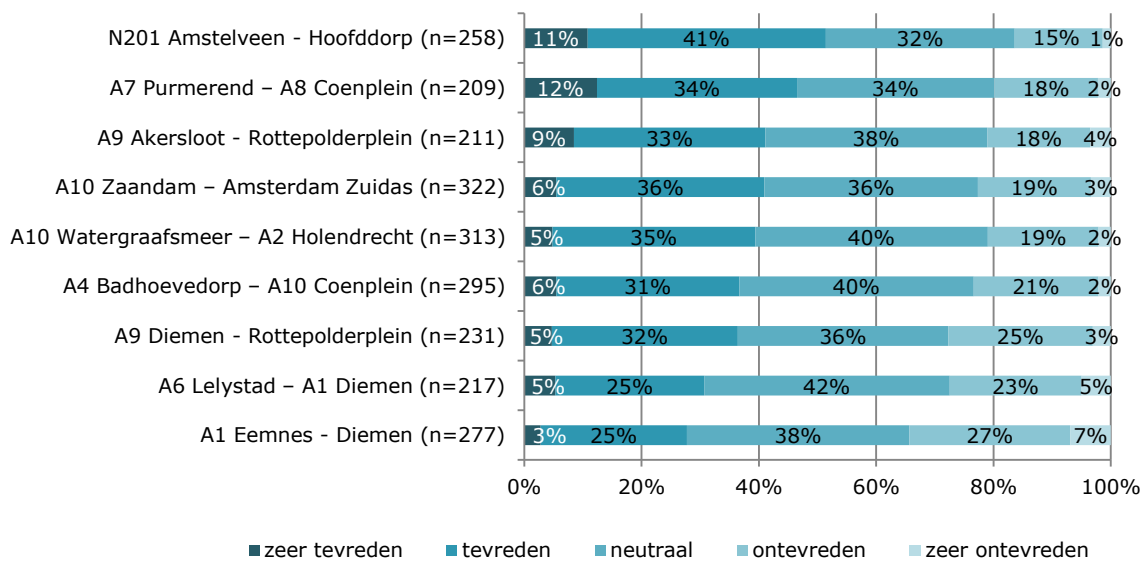
⁶ Hierbij moet rekening worden gehouden met de lage n. De resultaten moeten daarom voorzichtig worden geïnterpreteerd.

3.3 Tevredenheid doorstroming

De doorstroming tijdens spitsuren wordt, net als in 2014, het best beoordeeld op de N201 tussen Amstelveen en Hoofddorp (figuur 3.6). Van de genoemde snelwegen zijn respondenten het vaakst (zeer) tevreden over de A7 tussen Purmerend – A8 Coenplein (47 procent). Dit is opvallend omdat men over dit traject in 2014 nog het minst vaak (zeer) tevreden was (21 procent). Verder is (ruim) 40 procent positief over de doorstroming tijdens de spits op de A9 Akersloot – Rottepolderplein, de A10 Zaandam - Amsterdam Zuidas en de A10 Watergraafsmeer – A2 Holendrecht. Dit jaar scoort het traject A1 Eemnes - Diemen het minst positief (28 procent). Ten opzichte van de vorige meting scoren de meeste trajecten (veel) positiever.

Figuur 3.6

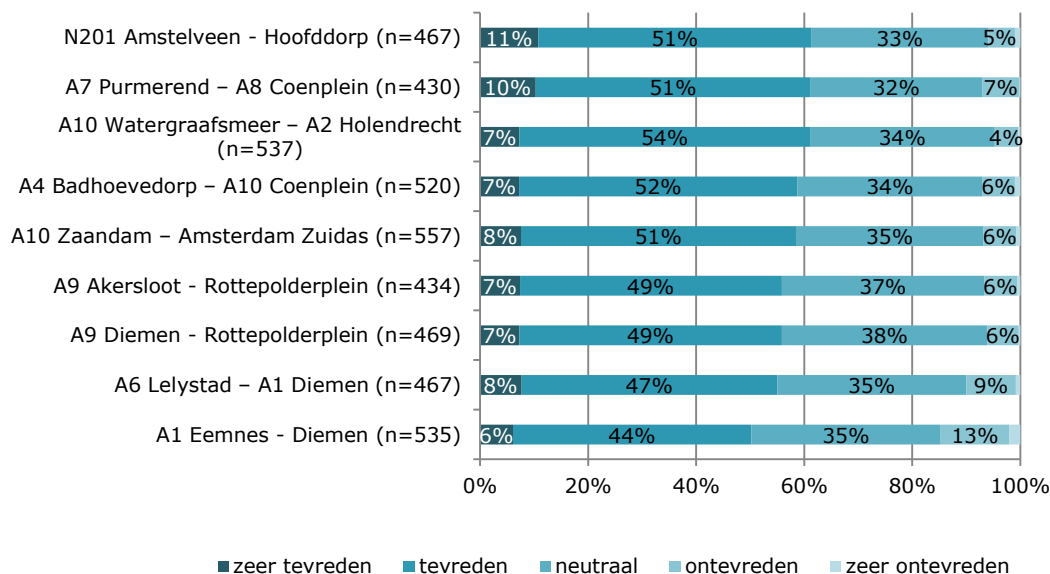
In hoeverre bent u tevreden over de doorstroming op onderstaande wegen/trajecten in de regio Amsterdam tijdens spitsuren?



Er is ook gevraagd naar de tevredenheid over de doorstroming buiten de spitsuren. De tevredenheid ligt op alle trajecten beduidend hoger. Tussen de 50 en 62 procent van de respondenten beoordeelt de doorstroming als positief. Het meest positief is men ook hier over de N201 Amstelveen – hoofddorp (62 procent) en de meeste ontevredenheid zit ook buiten spitsuren op de A1 Eemnes – Diemen.

Figuur 3.7

In hoeverre bent u tevreden over de doorstroming op onderstaande wegen/trajecten in de regio Amsterdam buiten spitsuren?

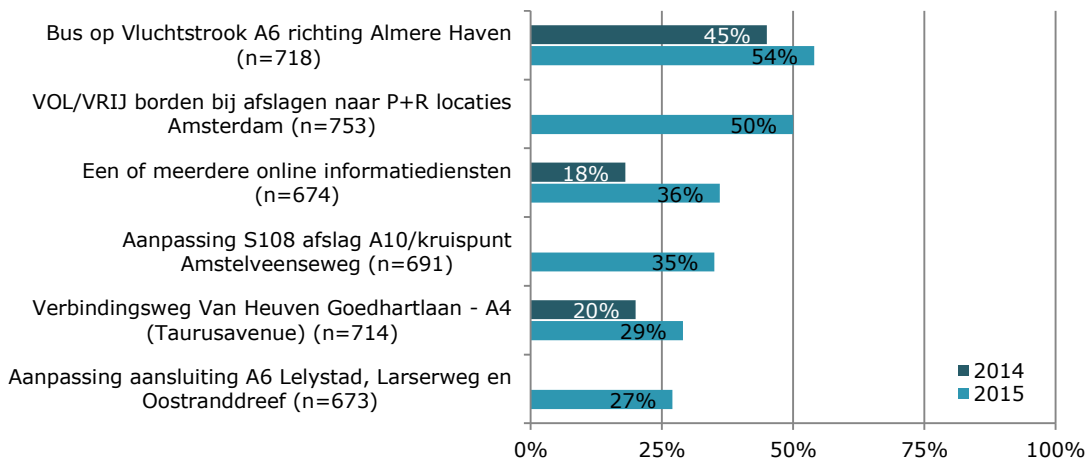


3.4 Maatregelen

In de regio zijn maatregelen doorgevoerd om de doorstroming te verbeteren. Deze zijn in 2013 niet bevroegd, waardoor er geen vergelijking met dat jaar mogelijk is. Van de bevroegde maatregelen zijn vooral de bus op de vluchtstrook op de A6 richting Almere-Haven en de VOL/VRIJ borden bij afslagen naar P+R locaties Amsterdam bekend bij de weggebruikers. De bekendheid met de bus op de vluchtstrook is toegenomen van 45 procent in 2014 tot 54 procent in 2015. De andere getoonde maatregelen zijn bij circa een kwart tot een derde deel van de respondenten bekend. Tot de online informatiediensten behoren onder andere Flitsmeister en VID.

Figuur 3.8

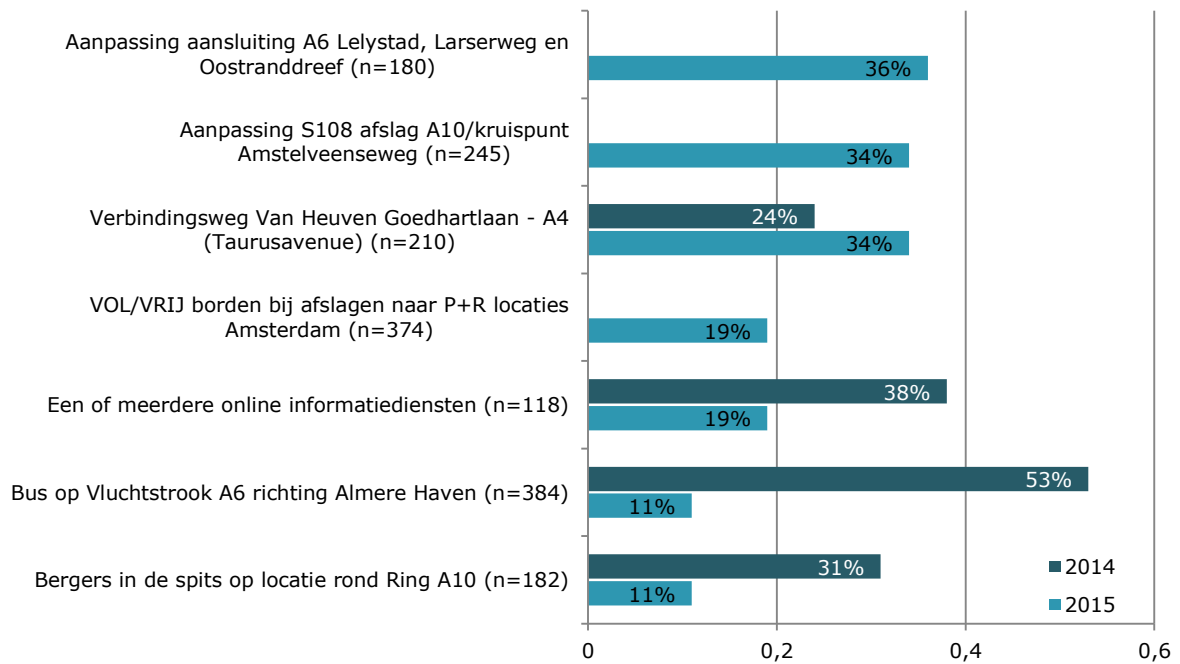
In hoeverre bent u bekend met de volgende maatregelen in de regio Amsterdam?



Van de maatregelen die bekend zijn bij de respondent, heeft men het afgelopen half jaar het vaakst gebruik gemaakt van de aanpassing aansluiting A6 Lelystad, Larserweg en Oostranddreef. Ruim een derde deel van de respondenten die bekend is met deze maatregel heeft hier het afgelopen jaar gebruik van gemaakt. Daarna volgen de aanpassing S108 afslag A10/kruispunt Amstelveenseweg en de verbindingsweg Van Heuven Goedhartlaan – A4 (Taurusavenue): beide worden door 34 procent genoemd.

Figuur 3.9

Kunt u aangeven van welke van de volgende maatregelen u het laatste half jaar gebruik heeft gemaakt?⁷

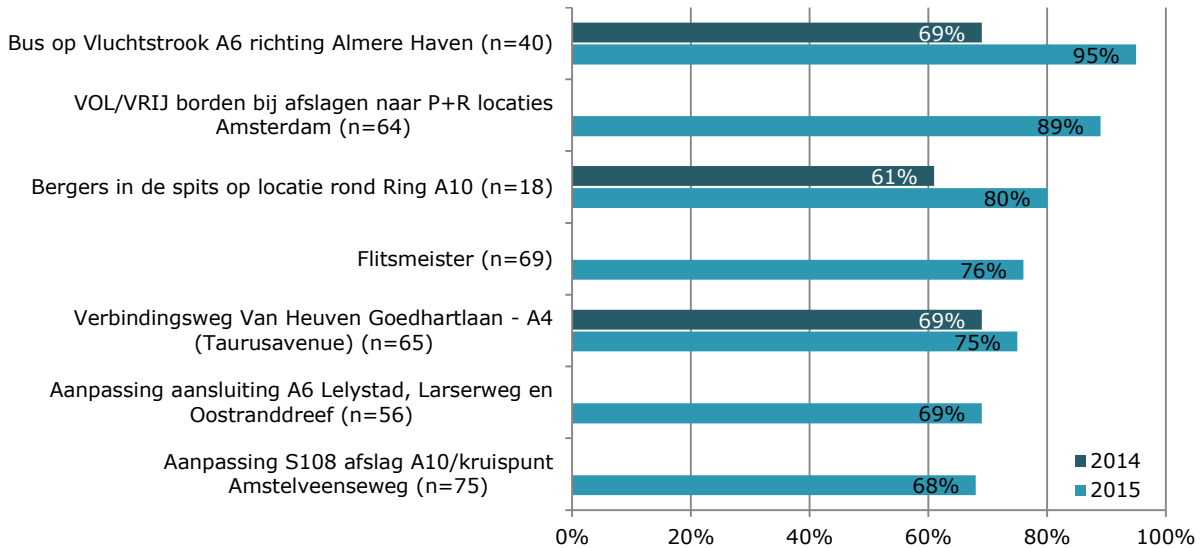


⁷ De vraagstelling over maatregelen is in vergelijking met 2014 gewijzigd: voorheen werd er gevraagd 'Kunt u aangeven met welke van de volgende maatregelen u in aanraking bent gekomen of van welke maatregelen u gebruik heeft gemaakt?'. In 2015 is de vraagstelling gewijzigd in 'Kunt u aangeven van welke van de volgende maatregelen u het laatste half jaar gebruik heeft gemaakt?'

De waardering voor de maatregelen is in het algemeen zeer hoog (figuur 3.10). Voor alle maatregelen geldt dat ten minste twee derde deel van de weggebruikers die hiervan het afgelopen half jaar gebruik heeft gemaakt, hierover (zeer) tevreden is.

Figuur 3.10

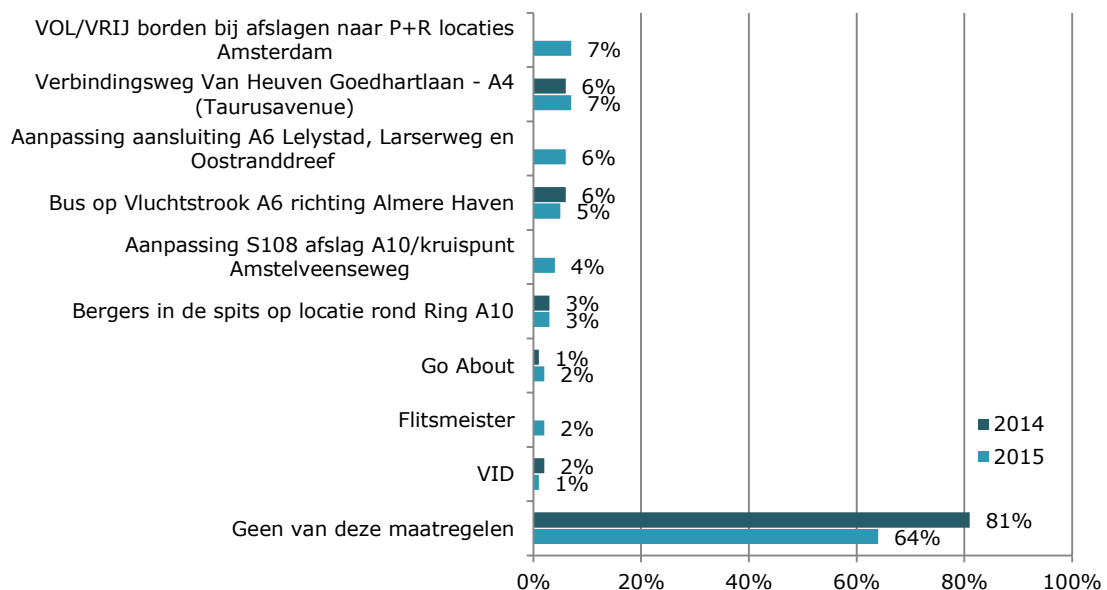
In hoeverre bent u tevreden over onderstaande maatregelen? ⁸



Het effect van de maatregelen die zijn genomen om het reisgedrag aan te passen in de regio Amsterdam is zichtbaar in figuur 3.11. Van alle weggebruikers die aangeven hun reisgedrag in de spits te hebben aangepast én gebruik hebben gemaakt van een of meerdere maatregelen, zegt ruim een derde deel dat een of meerdere maatregel(en) hierin een rol hebben gespeeld. De VOL/VRIJ borden en de verbindingsweg Van Heuven Goedhartlaan – A4 (Taurusavenue) worden het vaakst genoemd (beide 7 procent).

Figuur 3.11

Welke van de onderstaande maatregelen hebben een rol gespeeld in de aanpassing van uw reisgedrag? (n=122)



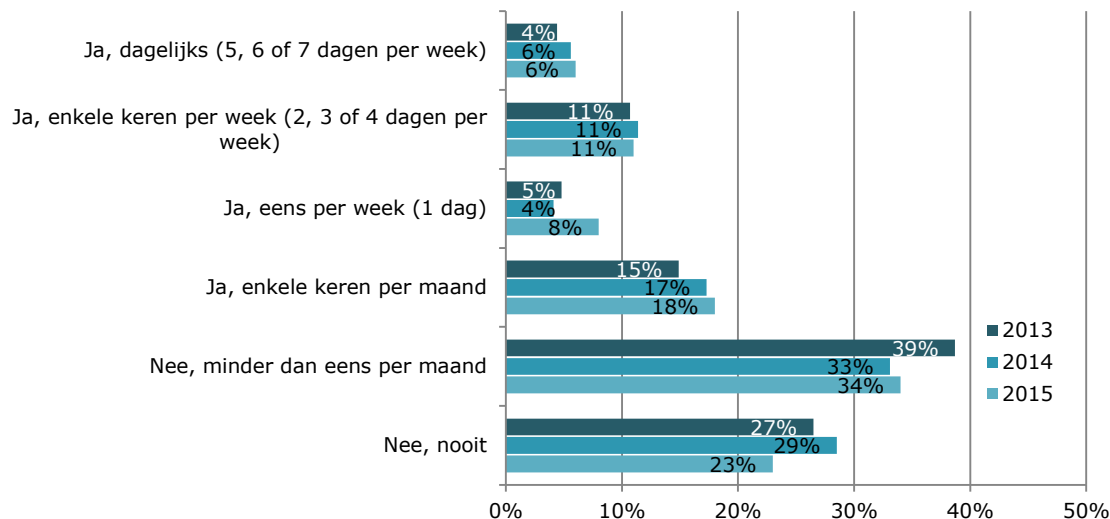
⁸ Hierbij moet rekening worden gehouden met de lage n. De resultaten moeten daarom voorzichtig worden geïnterpreteerd.

3.5 Regiospecifieke vragen

Het openbaar vervoer wordt door een kwart van de respondenten tenminste wekelijks gebruikt. Bijna zes op de tien respondenten maakt (vrijwel) nooit gebruik van het openbaar vervoer. Deze scores zijn nagenoeg vergelijkbaar met de resultaten uit 2014.

Figuur 3.12

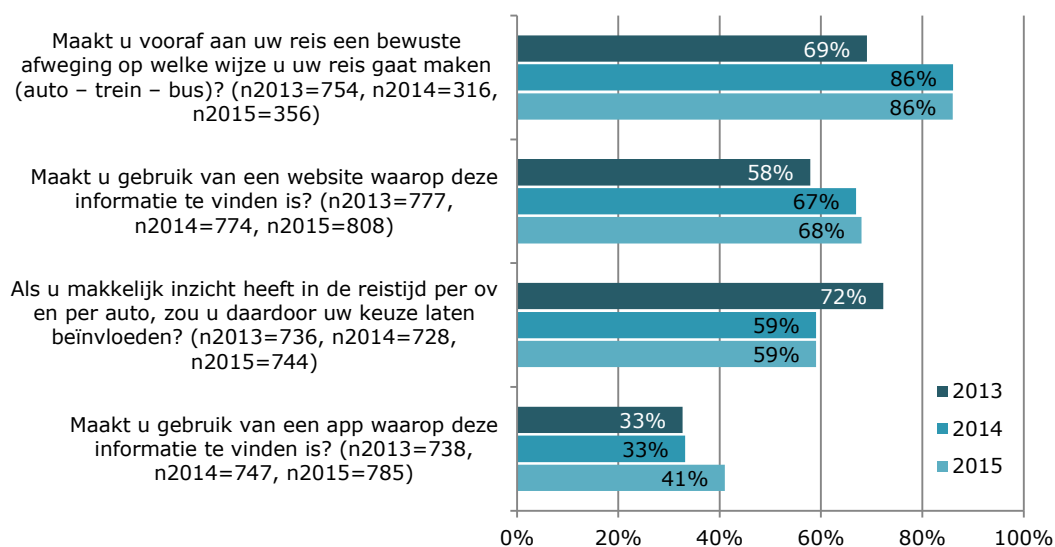
Reist u regelmatig met het openbaar vervoer? (n2013=829, n2014=840, n2015=869)



Een ruime meerderheid van de respondenten die minimaal een keer per maand met het openbaar vervoer reizen (86 procent, evenals in 2014) maakt doorgaans een bewuste keuze voor de wijze van vervoer voor een reis. Twee derde deel van de respondenten gebruikt wel eens een website om reisinformatie te zoeken. Dit was ook vorig jaar het geval. Apps winnen terrein als het gaat om het zoeken van reisinformatie. In 2015 geeft vier op de tien respondenten aan hier wel eens gebruik van te maken. In 2013 en 2014 was dit nog een derde deel.

Figuur 3.13

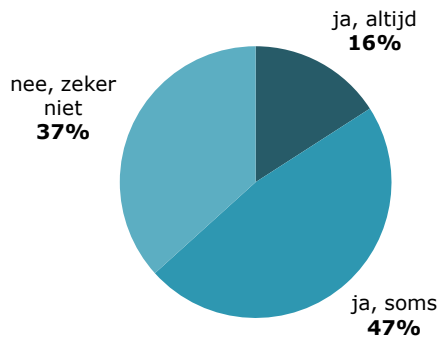
Reisinformatie en keuze van wijze vervoer. (som % ja, vaak; ja, soms)



Ruim zes op de tien respondenten is bereid (soms) met het openbaar vervoer te reizen wanneer de reistijd er korter door zou zijn. In 2014 was dit gelijk (61%).

Figuur 3.14

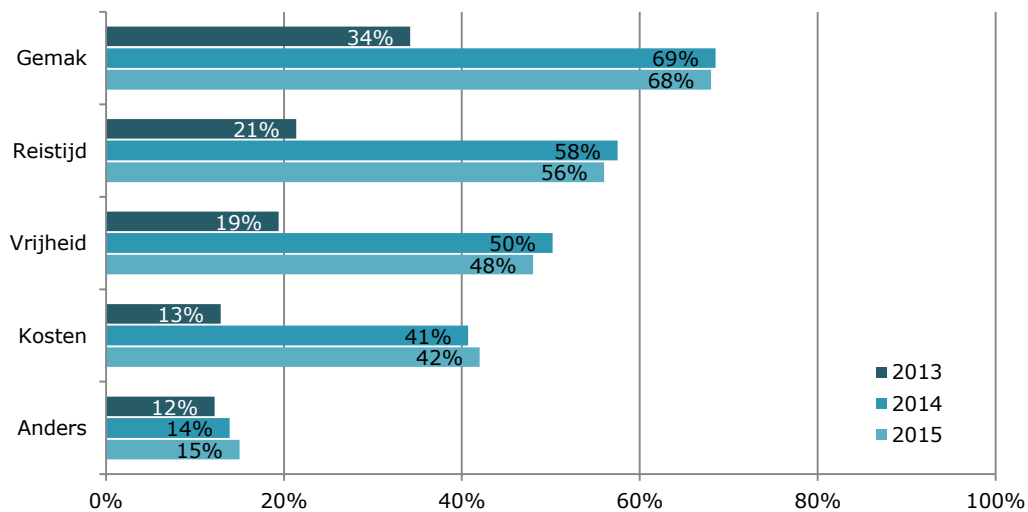
Zou u, indien mogelijk, een deel van de reis per openbaar vervoer gaan doen als dit leidt tot een kortere reistijd? (n=771)



In de keuze voor een vervoermiddel zijn gemak en reistijd voor de meeste respondenten bepalend. Dit was ook in 2014 zo. Voor circa de helft van de respondenten speelt vrijheid een bepalende rol bij de keuze voor gebruik van een vervoermiddel.

Figuur 3.15

Welke aspecten spelen voor u een bepalende rol bij uw keuze voor gebruik van een vervoermiddel (zoals auto of openbaar vervoer)? (2014 en 2015: meerdere antwoorden mogelijk) (n2013=819, n2014=843, n2015=872)



4

HOOFDSTUK

Rotterdam

4. Rotterdam

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk staan de resultaten van de regio Rotterdam centraal. Als eerste komt het gebruik van de wegen aan bod. Hoe vaak rijdt men op de genoemde trajecten? En is er het afgelopen jaar een verandering in het reisgedrag zichtbaar? Daarna wordt ingezoomd op de tevredenheid over de doorstroming op de wegen – zowel binnen als buiten de spits. Tenslotte wordt gekeken naar de maatregelen die in de regio zijn toegepast in het kader van Beter Benutten. Zijn deze maatregelen bekend? Heeft men er gebruik van gemaakt? En wat is het effect van de maatregelen? In de regio Rotterdam zijn geen regiospecifieke vragen gesteld.

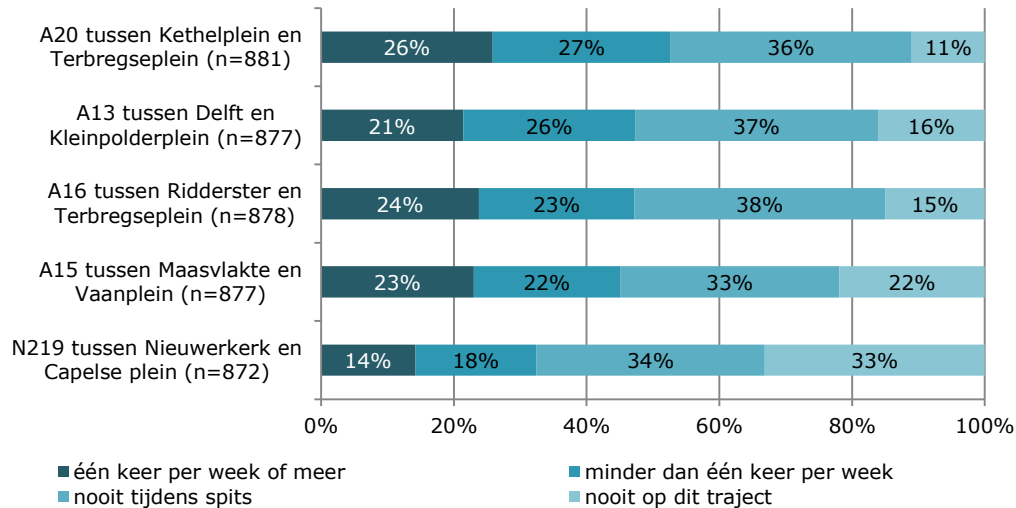
4.2 Gebruik wegen



Van de ondervraagde trajecten in de regio Rotterdam maken respondenten vooral veel gebruik van de A20 tussen Kethelplein en Terbregseplein, de A13 tussen Delft en Kleinpolderplein en de A16 tussen Ridderster en Terbregseplein. Circa de helft van de respondenten geeft aan hier wel eens tijdens spitsuren te rijden, een vijfde deel tot ruim een kwart zelfs minimaal één keer in de week. Beduidend minder vaak wordt tijdens de spits de N219 tussen Nieuwerkerk en Capelse Plein genoemd. Een derde van de respondenten rijdt wel eens op dit traject tijdens spitsuren. In de meting van 2014 was dit een kwart.

Figuur 4.1

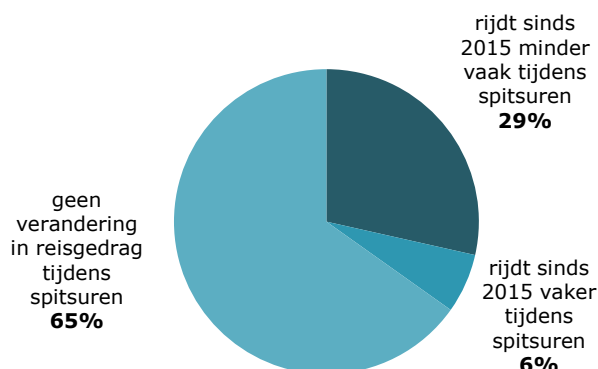
Hoe vaak maakt u gebruik van onderstaande wegen/trajecten in de regio Rotterdam tijdens spitsuren?



Twee op de drie respondenten (65 procent) rijdt in 2015 even vaak op deze trajecten als in 2014. Drie op de tien respondenten geven aan in 2015 minder vaak tijdens spitsuren op deze wegen/trajecten te rijden (29 procent). Zes procent juist vaker dan een jaar geleden. Dit is (vrijwel) identiek aan de uitkomst van de vorige meting.

Figuur 4.2

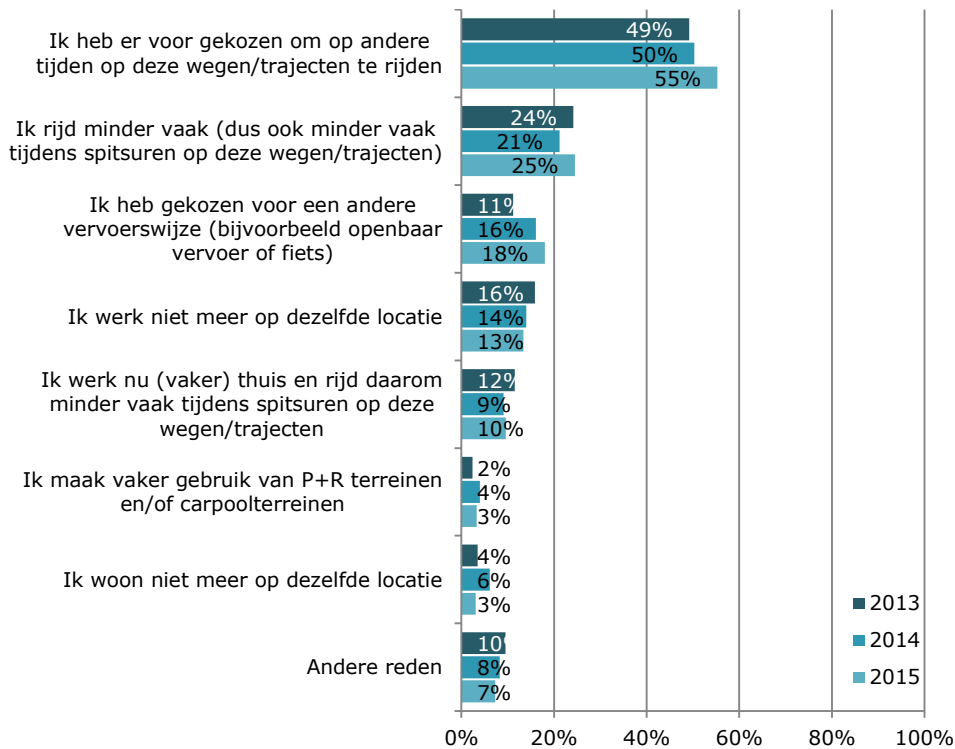
Heeft u in 2015 tijdens spitsuren vaker of minder vaak van deze wegen/trajecten gebruik gemaakt ten opzichte van 2014? (n=824)



Van de respondenten die in 2015 minder vaak tijdens de spits op de ondervraagde trajecten rijden, geeft ruim de helft aan (in 2014 was dit ook de helft) dat men er voor heeft gekozen om op andere tijden op deze wegen/trajecten te rijden. Een kwart (25 procent) geeft aan in het algemeen minder vaak te rijden, en dus ook minder vaak tijdens spitsuren op de gevraagde wegen/trajecten. En 18 procent maakt nu gebruik van een andere vervoerswijze, bijvoorbeeld openbaar vervoer of de fiets. In 2014 werd dit door 16 procent genoemd.

Figuur 4.3

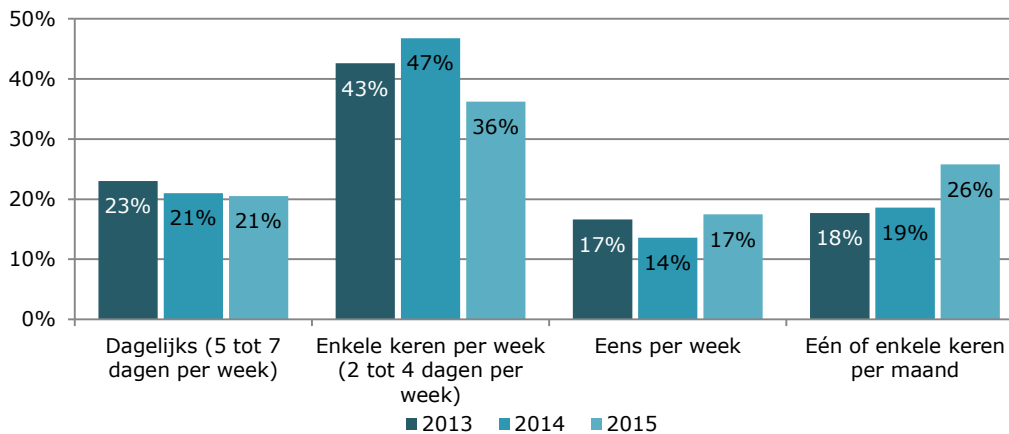
Kunt u aangeven waarom u in 2015 minder vaak tijdens spitsuren op deze wegen/trajecten rijdt? (meerdere antwoorden mogelijk) (n2013=203, n2014=208, n2015=235)



Een op de vijf respondenten die minder vaak tijdens spitsuren op de genoemde wegen/trajecten rijdt, geeft aan hier in 2015 (evenals in 2014) vijf tot zeven dagen per week minder dan een jaar eerder te rijden. Ruim een derde van de respondenten geeft aan nu enkele keren per week minder op deze wegen/trajecten tijdens de spits te rijden, in 2014 was dit nog bijna de helft. Een kwart (26 procent) rijdt slechts incidenteel minder vaak op de genoemde trajecten tijdens spitsuren.

Figuur 4.4

Hoeveel dagen per week rijdt u minder tijdens spitsuren? (n2013=191, n2014=199, n2015=229)⁹

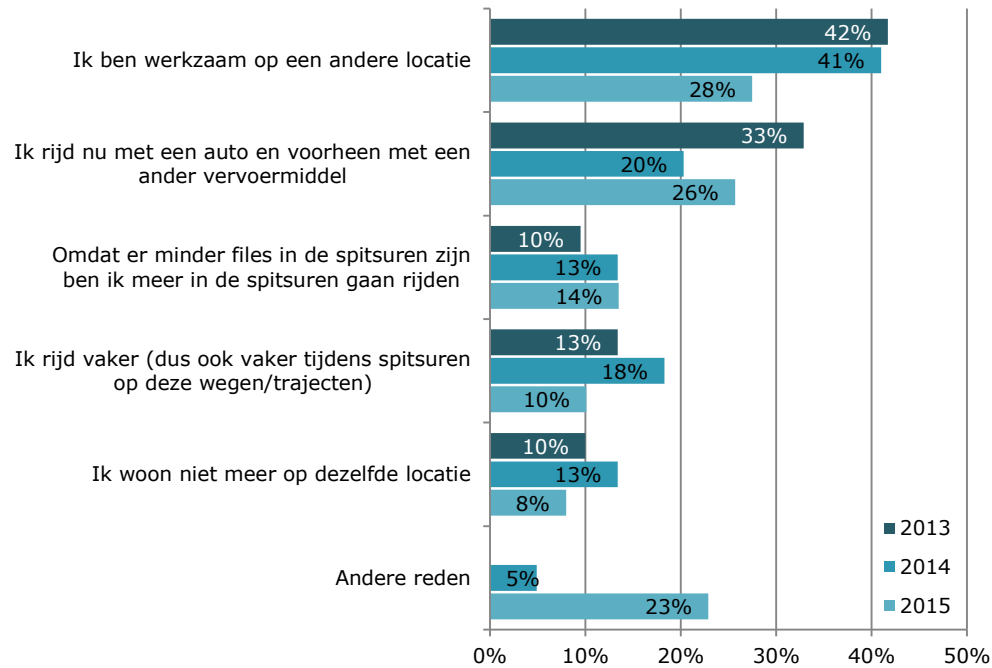


⁹ In 2013 is deze vraag alleen gesteld aan personen die bewust minder zijn gaan reizen tijdens spitsuren, zie voorgaande figuur. In 2014 en 2015 is deze vraag gesteld aan alle personen die minder zijn gaan reizen tijdens spitsuren.

De meest genoemde verklaring om vaker tijdens spitsuren op de genoemde trajecten te rijden is, net als vorig jaar, een verandering in werklocatie (28 procent). In 2013 en 2014 werd dit nog door respectievelijk 42 en 41 procent genoemd. Daarnaast geeft zesentwintig procent aan nu met een auto te rijden en voorheen met een ander vervoermiddel. De verschillen ten opzichte van 2013 en 2014 moeten voorzichtig geïnterpreteerd worden vanwege het lage aantal waarnemingen bij deze vraag.

Figuur 4.5

Kunt u aangeven waarom u in 2015 vaker tijdens spitsuren op deze wegen/trajecten rijdt? (meerdere antwoorden mogelijk) (n2013=37, n2014=39, n2015=52)¹⁰



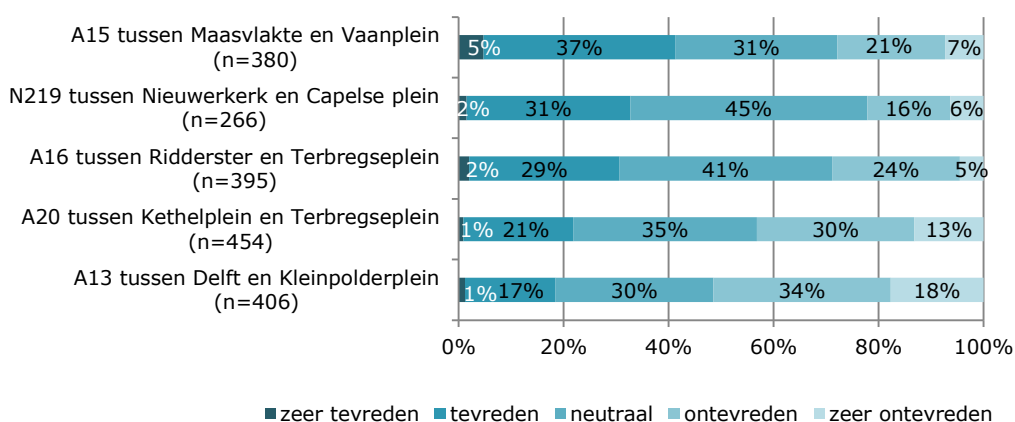
¹⁰ Vanwege de beperkte respons op deze vraag, moeten deze resultaten met voorzichtigheid worden geïnterpreteerd

4.3 Tevredenheid doorstroming

De volgende figuur geeft de tevredenheid van respondenten weer over de doorstroming tijdens spitsuren op de vijf genoemde trajecten. De doorstroming tijdens de spits op de A15 tussen Maasvlakte en Maasplein wordt het beste beoordeeld: 41 procent van de ondervraagde weggebruikers is hier (zeer) tevreden over (2014: 35 procent). Voor de trajecten op de N219 en A16 geldt dat circa een derde van de respondenten (zeer) tevreden is over de doorstroming in de spits (2014: respectievelijk 26 en 25 procent). Net als in 2014 is ongeveer een op de vijf weggebruikers positief over de doorstroming in de spits op de A20 tussen Kethelplein en Terbregseplein en op de A13 tussen Delft en Kleinpolderplein (2014: respectievelijk 22 en 17 procent). Circa de helft van de weggebruikers op de A13 is (zeer) ontevreden hierover.

Figuur 4.6

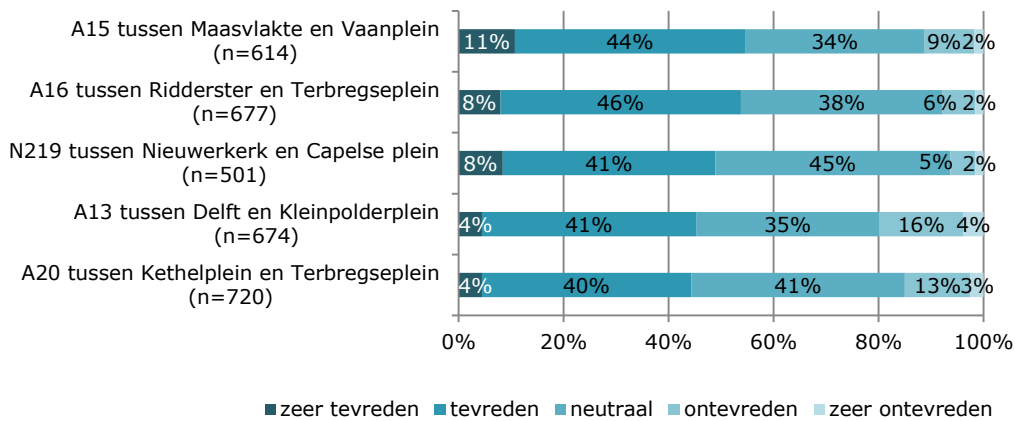
In hoeverre bent u tevreden over de doorstroming op onderstaande wegen/trajecten in de regio Rotterdam tijdens spitsuren?



Vervolgens is gevraagd naar de tevredenheid over de doorstroming buiten de spitsuren. De waardering hiervoor is beduidend hoger. Voor de trajecten A15 tussen Maasvlakte en Vaanplein en A16 tussen Ridderster en Terbregseplein blijkt dat minimaal de helft van de respondenten (zeer) tevreden is over de doorstroming buiten de spits. Voor de overige trajecten varieert het aandeel (zeer) tevreden tussen de 44 en 49 procent. In 2014 was het percentage voor alle vijf de trajecten minimaal 50 procent. Voor de A13 tussen Delft en Kleinpolderplein valt op dat 20 procent (zeer) ontevreden is over de doorstroming buiten de spitsuren (2014: 14 procent).

Figuur 4.7

In hoeverre bent u tevreden over de doorstroming op onderstaande wegen/trajecten in de regio Rotterdam buiten spitsuren?



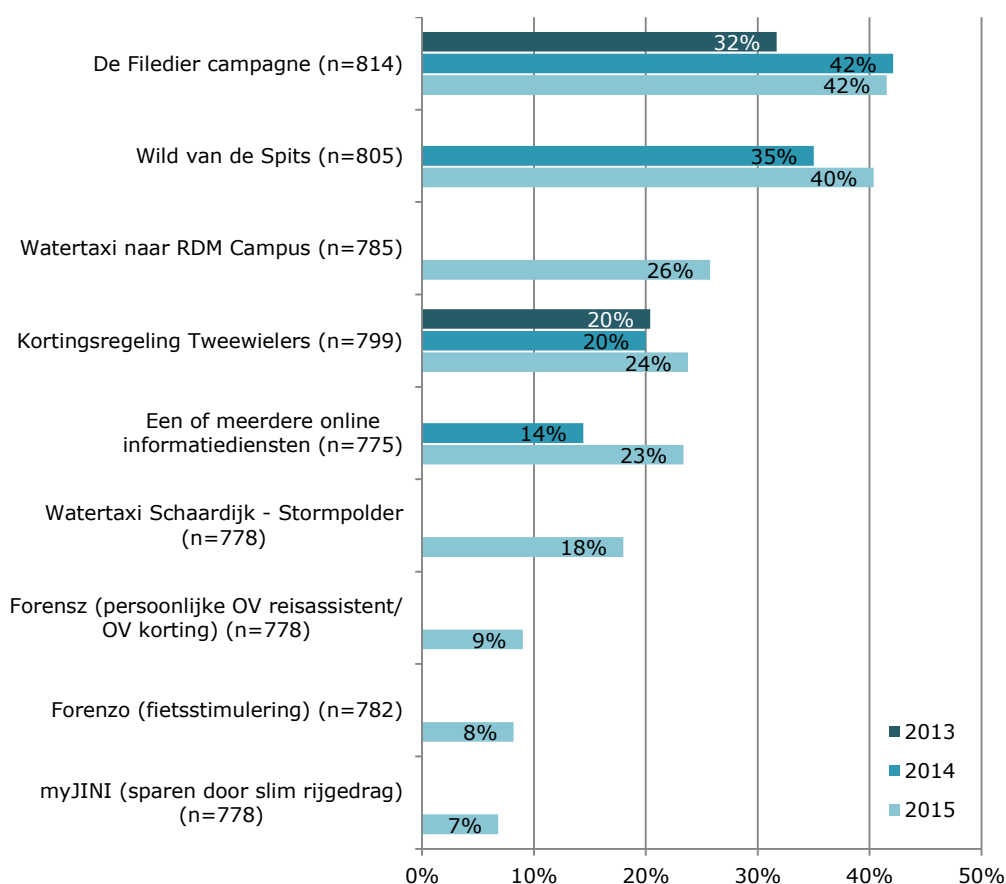
4.4 Maatregelen

In de regio Rotterdam zijn meerdere maatregelen genomen om de doorstroming te verbeteren (zie figuur 4.8). Bij de ondervraagde reizigers is de Filedier campagne het meest bekend: 42 procent van de respondenten is bekend met deze maatregel. Dit is gelijk aan een jaar eerder. Twee vijfde van de ondervraagde weggebruikers kent de maatregel Wild van de Spits (beloning voor het mijden van de spits op snelwegen in Rotterdam). In 2014 was dit nog ruim een derde (35 procent). Dit jaar is voor het eerst naar de bekendheid van de Watertaxi naar RDM Campus gevraagd. Een kwart van de respondenten (26 procent) is bekend met deze maatregel.

Een iets lager percentage kent de Kortingsregeling Tweewielers en de online informatiediensten zoals Flitsmeister en VID (respectievelijk 24 en 23 procent). De Watertaxi Schwaardijk – Stormpolder is bij een kleiner aandeel bekend (18 procent).

Figuur 4.8

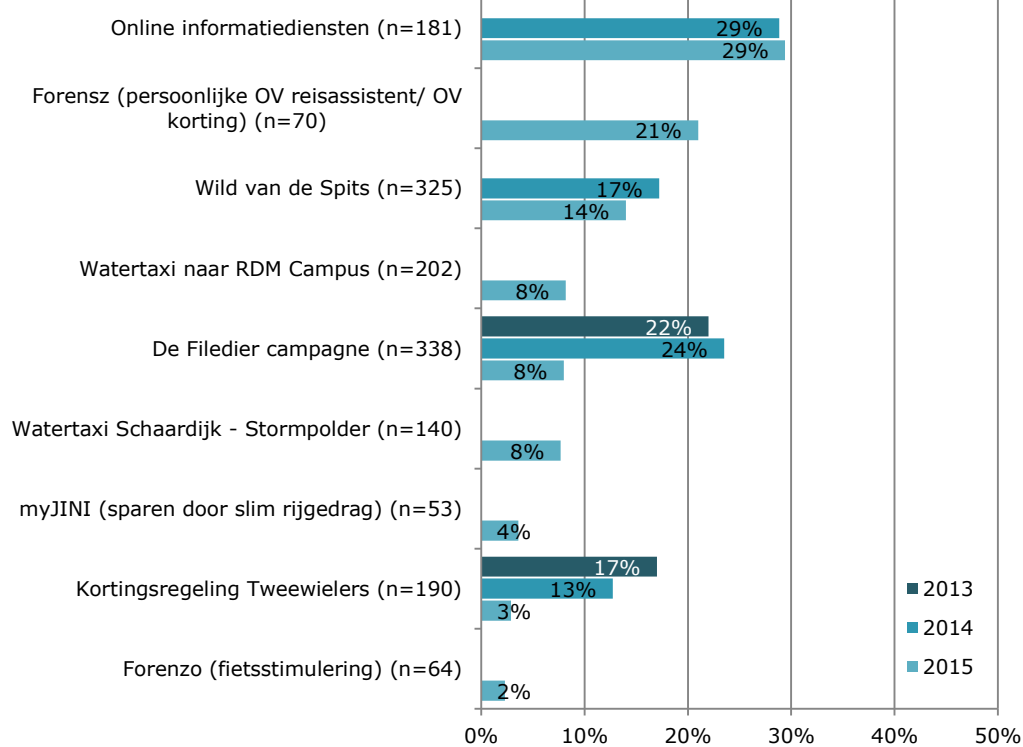
In hoeverre bent u bekend met de volgende maatregelen in de regio Rotterdam?



Bijna een kwart van de respondenten is bekend met een of meerdere online informatiediensten (zie figuur 4.8). Het aandeel van deze respondenten dat hiervan het afgelopen half jaar gebruik heeft gemaakt is 29 procent. Deze respondenten hebben vooral gebruik gemaakt van Flitsmeister en VID. Een vijfde deel van de respondenten die de maatregel Forensz kent, heeft hier in het afgelopen half jaar ook daadwerkelijk gebruik van gemaakt. Wild van de Spits is door 14 procent van de mensen die er bekend mee zijn gebruikt.

Figuur 4.9

Kunt u aangeven van welke van de volgende maatregelen u het laatste half jaar gebruik heeft gemaakt?¹¹

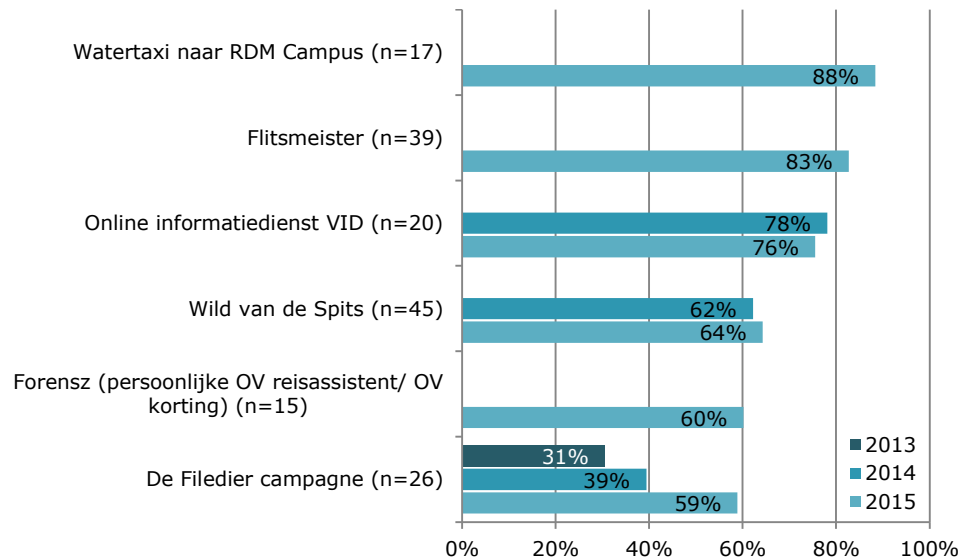


¹¹ De vraagstelling over maatregelen is in vergelijking met 2014 gewijzigd: voorheen werd er gevraagd 'Kunt u aangeven met welke van de volgende maatregelen u in aanraking bent gekomen of van welke maatregelen u gebruik heeft gemaakt?'. In 2015 is de vraagstelling gewijzigd in 'Kunt u aangeven van welke van de volgende maatregelen u het laatste half jaar gebruik heeft gemaakt?'

De waardering voor de maatregelen waar men gebruik van heeft gemaakt, staat in de volgende figuur. Het aantal waarnemingen voor de getoonde maatregelen is zeer beperkt, waardoor de resultaten slechts indicatief zijn. De meeste gebruikers van de Watertaxi naar RDM Campus zijn hier (zeer) tevreden over. Dit geldt ook voor de gebruikers van Flitsmeister. Driekwart van de gebruikers is (zeer) positief over de online informatiedienst VID en dit geldt voor bijna twee derde deel van de gebruikers van Wild van de Spits (64 procent). Het aandeel (zeer) tevreden voor de Filedier campagne is in de afgelopen jaren toegenomen van 31 procent in 2013 tot 59 procent in 2015.

Figuur 4.10

In hoeverre bent u tevreden over onderstaande maatregelen? (% (zeer) tevreden)¹²

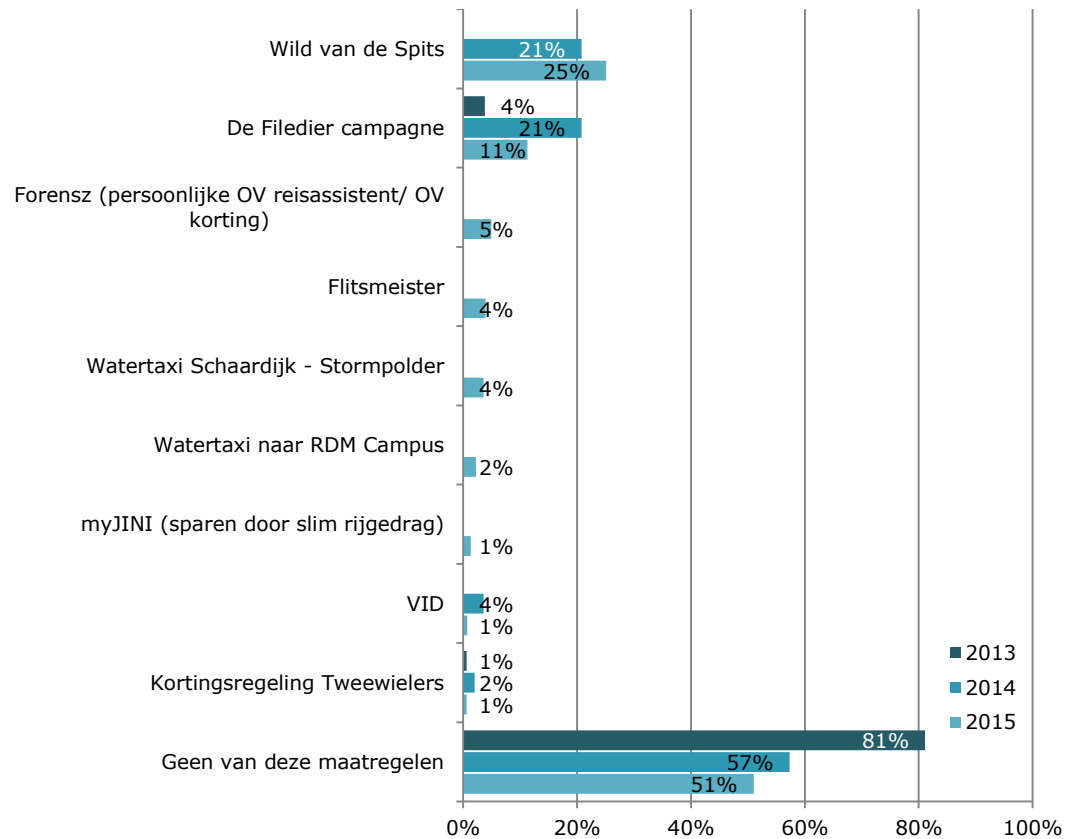


¹² Vanwege de beperkte respons bij sommige maatregelen, moeten deze resultaten met voorzichtigheid worden geïnterpreteerd.

Het effect van de maatregelen die zijn genomen om het reisgedrag aan te passen in de regio Rotterdam is te zien in figuur 4.11. De helft van de weggebruikers die ten opzichte van 2014 het reisgedrag in de spits op de genoemde wegen/trajecten heeft aangepast, geeft aan dat de maatregelen hier niet van invloed op zijn geweest (51 procent, 2014: 57 procent, 2013 81 procent).

Figuur 4.11

Welke van de onderstaande maatregelen hebben een rol gespeeld in de aanpassing van uw reisgedrag? (n=74)



5

HOOFDSTUK

Haaglanden

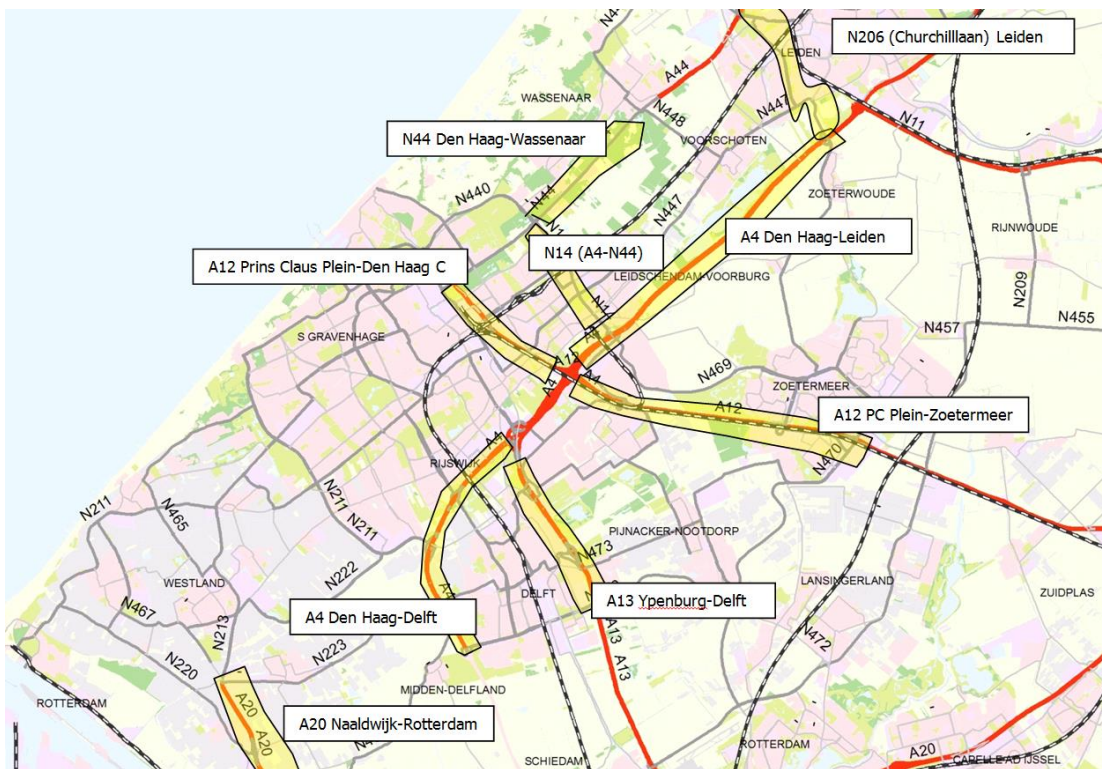


5. Haaglanden

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de resultaten van de regio Haaglanden behandeld. Allereerst wordt gekeken naar het gebruik van de wegen. Hoe vaak rijdt men op de genoemde trajecten? En is er het afgelopen jaar een verandering in het reisgedrag zichtbaar? Vervolgens wordt ingezoomd op de tevredenheid over de doorstroming op de wegen – zowel binnen als buiten de spits. Daarna wordt gekeken naar de maatregelen die in de regio zijn toegepast in het kader van Beter Benutten. Zijn deze maatregelen bekend? Komt men ermee in aanraking? En wat is het effect van de maatregelen? Tot slot worden er enkele regiospecifieke vragen behandeld.

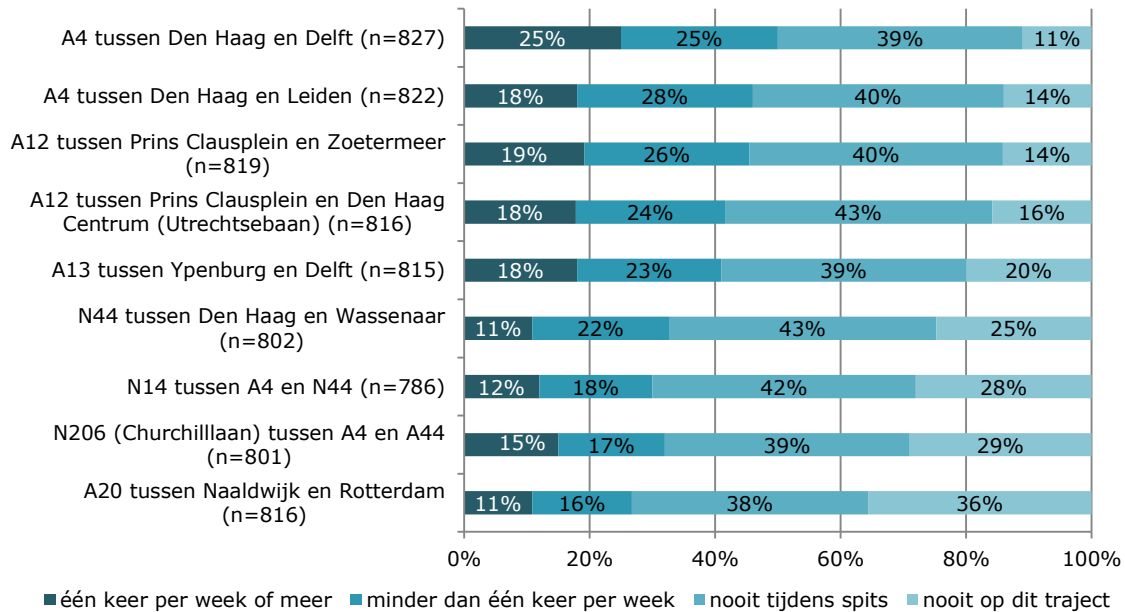
5.2 Gebruik wegen



De A4 tussen Den Haag en Delft en tussen Den Haag en Leiden zijn de meest gebruikte trajecten tijdens de spits in de regio Haaglanden. Ook de A12 in beide richtingen wordt door meerdere respondenten genoemd (figuur 5.1). In 2014 stonden dezelfde trajecten in de top 3. De A20 tussen Naaldwijk en Rotterdam wordt door respondenten het minst frequent bereiden in de spits.

Figuur 5.1

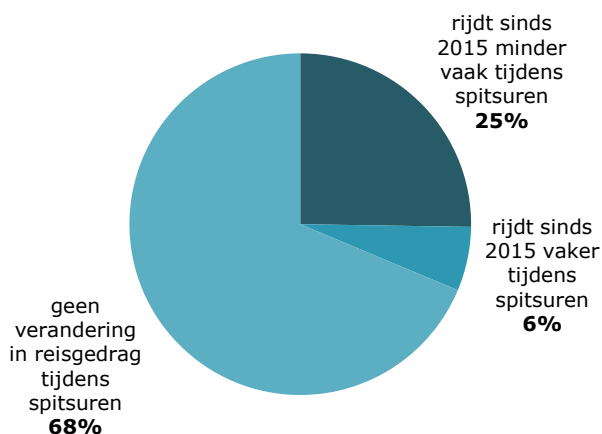
Hoe vaak maakt u gebruik van onderstaande wegen/trajecten in de regio Haaglanden tijdens spitsuren?



Bijna zeven op de tien respondenten (68 procent) heeft zijn of haar reisgedrag tijdens de spitsuren niet veranderd. Een kwart geeft aan minder vaak in de spits te rijden en 6 procent vaker. Deze verdeling is hetzelfde als in 2014, zodat er wederom minder respondenten in de spits rijden.

Figuur 5.2

Heeft u in 2015 tijdens spitsuren vaker of minder vaak van deze wegen/trajecten gebruik gemaakt ten opzichte van 2014? (n=743)

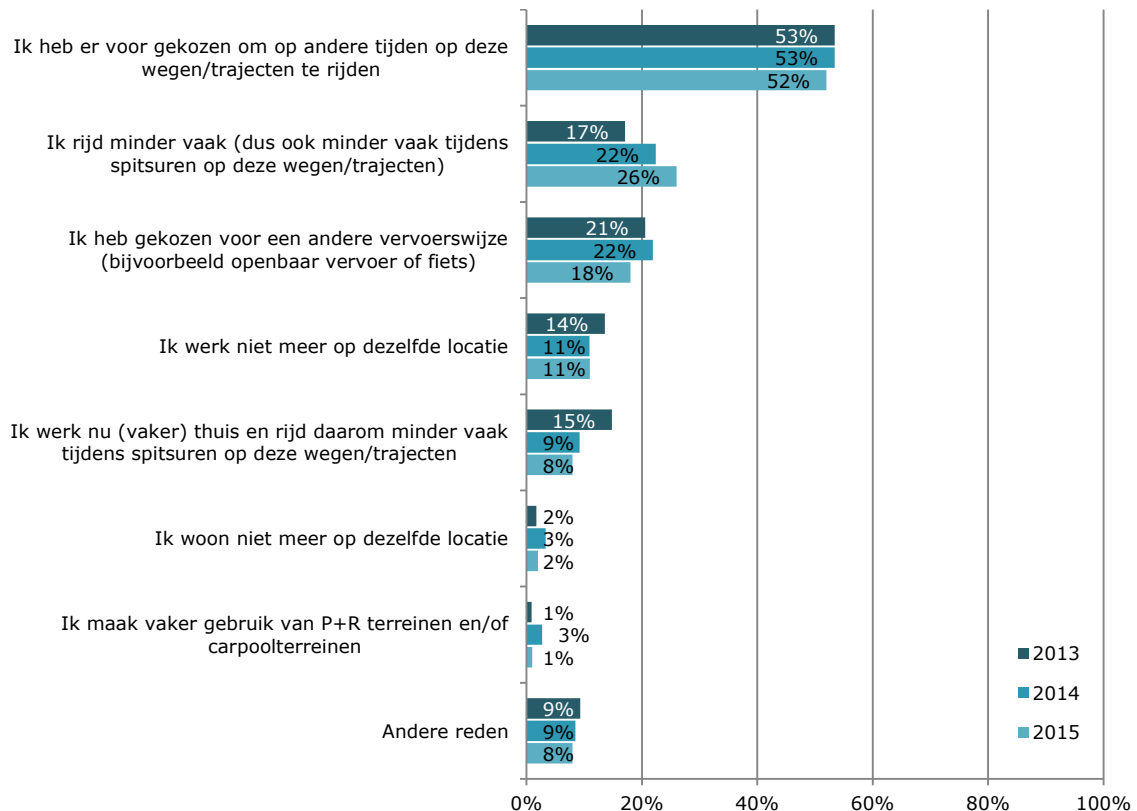


Meer dan de helft van de respondenten die minder vaak in de spits rijdt (52 procent) kiest ervoor om op andere tijden op deze trajecten te rijden. Een kwart (26 procent) geeft aan hier in het algemeen minder vaak te rijden en daardoor ook automatisch in de spits.

Dit was in 2013 nog 17 procent en in 2014 was het 22 procent. De derde meest genoemde reden is dat respondenten van de auto zijn geswitcht naar een ander vervoermiddel, zoals de fiets of het openbaar vervoer (figuur 5.3).

Figuur 5.3

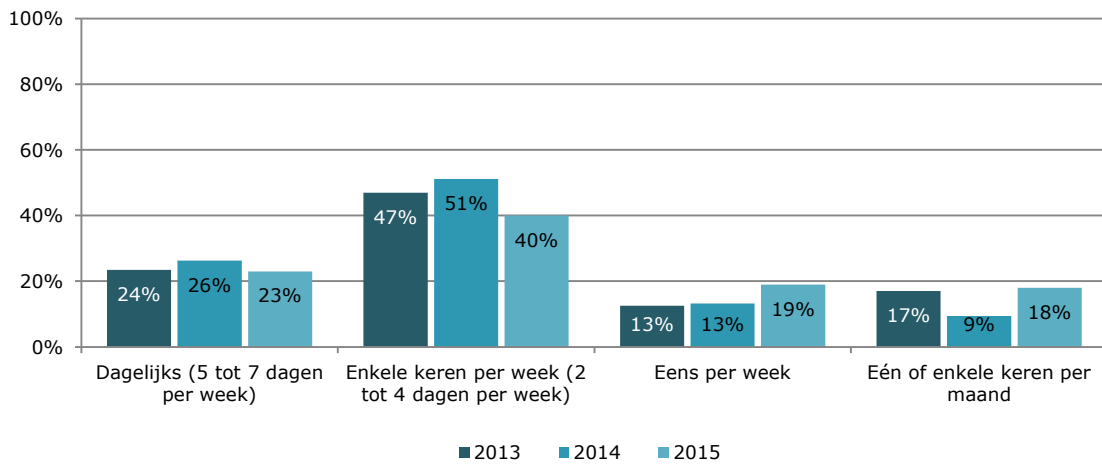
Kunt u aangeven waarom u in 2015 minder vaak tijdens spitsuren op deze wegen/trajecten rijdt? (meerdere antwoorden mogelijk) (n2013=212, n2014=178, n2015=189)



Voor bijna een kwart van de respondenten, die aangeven op de hierboven behandelde trajecten in 2015 minder in de spitsuren te rijden, geldt dat dit dagelijks (minimaal vijf dagen per week) het geval is. Veertig procent doet dit twee tot vier dagen per week. In vergelijking met de voorgaande meetjaren wordt er in 2015 vaker incidenteel, zoals eens per week of een paar keer maand, minder in de spits gereden. Het gaat om 37 procent van de respondenten, terwijl dit in 2014 nog 22 procent was (figuur 5.4).

Figuur 5.4

Hoeveel dagen per week rijdt u minder tijdens spitsuren? (n2013=200, n2014=170, n2015=182)¹³

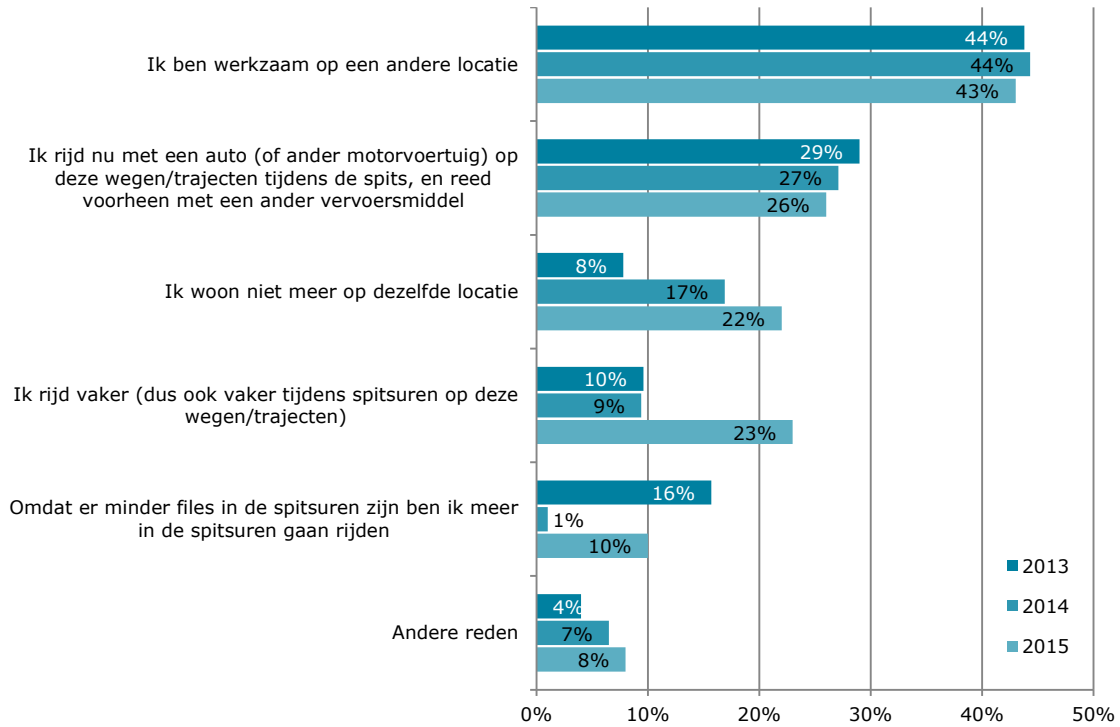


¹³ In 2013 is deze vraag alleen gesteld aan personen die bewust minder zijn gaan reizen tijdens spitsuren, zie voorgaande figuur. In 2014 en 2015 is deze vraag gesteld aan alle personen die minder zijn gaan reizen tijdens spitsuren.

Een kleine groep respondenten (6 procent van het totaal, zie figuur 5.2) is juist vaker in de spits gaan rijden, vooral omdat zij op een andere locatie werkzaam zijn, of zich nu met de auto en voorheen met een ander vervoermiddel verplaatsten (figuur 5.5). In 2015 rijden deze respondenten ook relatief vaker, en dus ook tijdens spitsuren, op de genoemde wegen en trajecten¹⁴.

Figuur 5.5

Kunt u aangeven waarom u in 2015 vaker tijdens spitsuren op deze wegen/trajecten rijdt? (meerdere antwoorden mogelijk) (n2013=62, n2014=55, n2015=47)



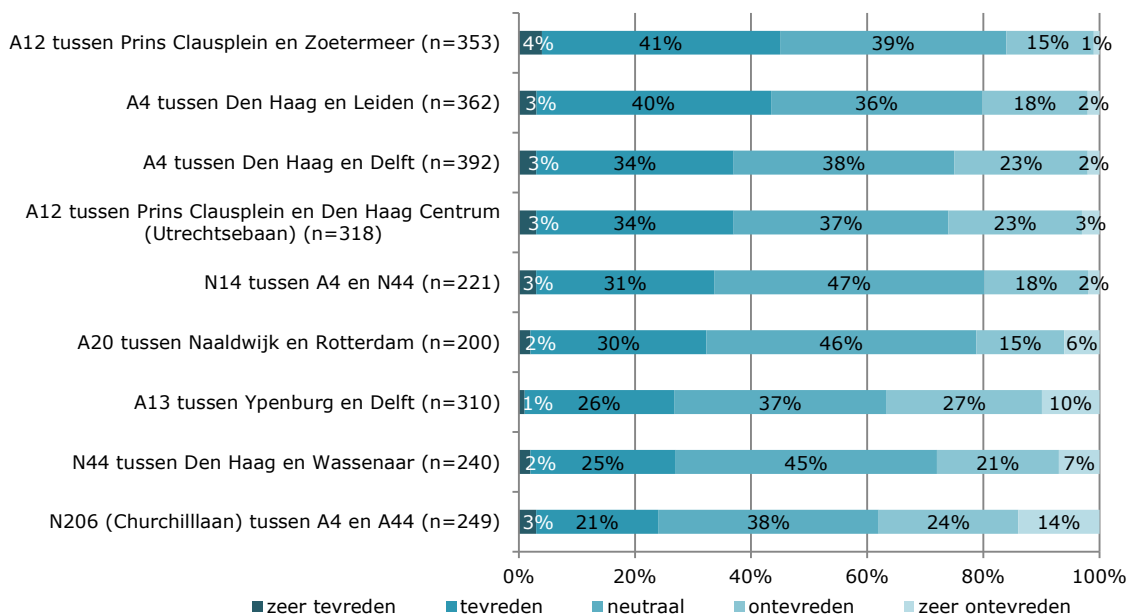
¹⁴ Hierbij moet rekening worden gehouden met de lage n. De resultaten moeten daarom voorzichtig worden geïnterpreteerd.

5.3 Tevredenheid doorstroming

De respondenten zijn het meest tevreden over de doorstroming op de A12 tussen Prins Clausplein en Zoetermeer tijdens de spitsuren, gevolgd door de beide trajecten op de A4 (figuur 5.6). Men is het meest kritisch over de doorstroming tijdens de spits op de Rijksweg (N44) en de N206 (Churchillaan) tussen de A4 en A44. Over dit laatste traject is ruim een derde van de weggebruikers (zeer) ontevreden over de doorstroming. Dit is ook zo bij de A13 tussen Ypenburg en Delft. Dit was ook in 2014 het geval.

Figuur 5.6

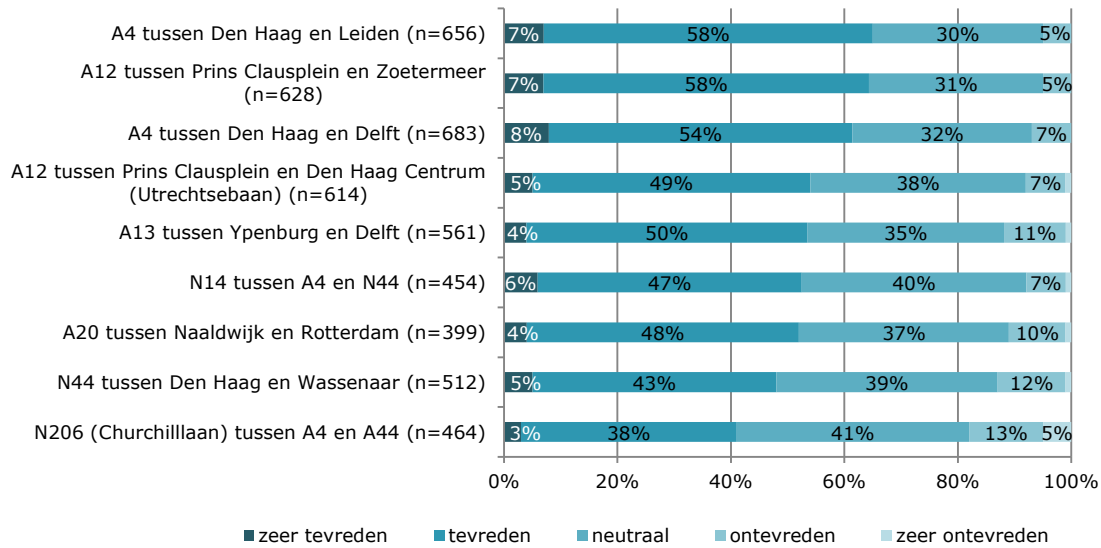
In hoeverre bent u tevreden over de doorstroming op onderstaande wegen/trajecten in de regio Haaglanden tijdens spitsuren?



Over de doorstroming buiten de spitsuren zijn de respondenten een stuk positiever. Voor de A4 tussen Den Haag en Leiden en de A12 Prins Clausplein - Zoetermeer is bijvoorbeeld twee derde tevreden. De doorstroming op de N44 en N206 is ook buiten de spits relatief laag beoordeeld, deze twee trajecten sluiten in 2015 de rij. Ook dat is conform het beeld in 2014, hoewel de tevredenheid toen iets hoger lag. In 2015 is 41 procent van de respondenten tevreden over de doorstroming buiten de spits op de N206 – Churchilllaan, in 2014 is dit nog 44 procent.

Figuur 5.7

In hoeverre bent u tevreden over de doorstroming op onderstaande wegen/trajecten in de regio Haaglanden buiten spitsuren?

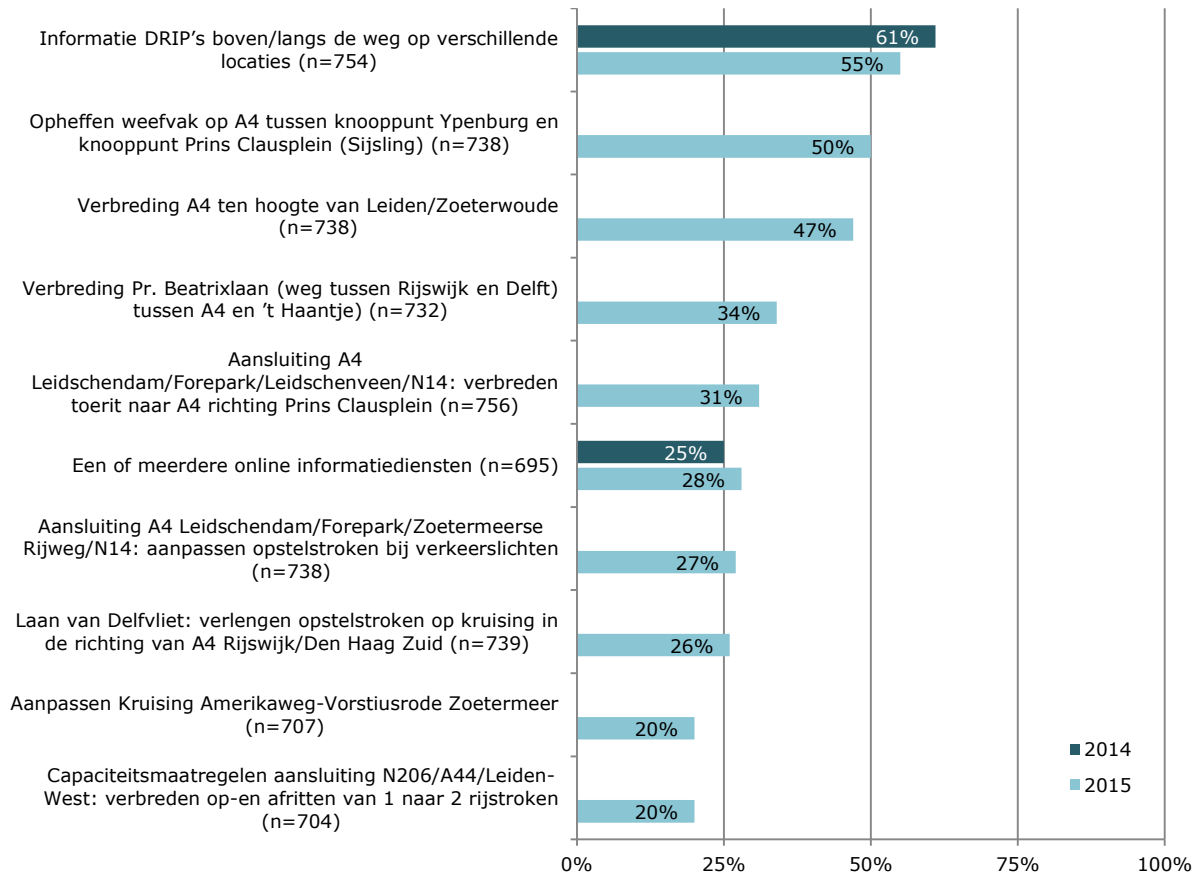


5.4 Maatregelen

In de regio zijn maatregelen ontwikkeld om de doorstroming te verbeteren. Slechts twee van de behandelde maatregelen waren ook in 2014 actueel (figuur 5.8). Het meest bekend zijn de informatie DRIP's boven of langs de weg op verschillende locaties (55 procent). Deze bekendheid is licht afgenomen in vergelijking met 2014 (61 procent). De helft van de respondenten kent het opheffen van het weefvak op de A4, net zoals de verbreding van de A4 ten hoogte van Leiden/Zoeterwoude. De bekendheid van diverse online informatiediensten is 28 procent (2014: 25 procent).

Figuur 5.8

In hoeverre bent u bekend met de volgende maatregelen in de regio Haaglanden?¹⁵

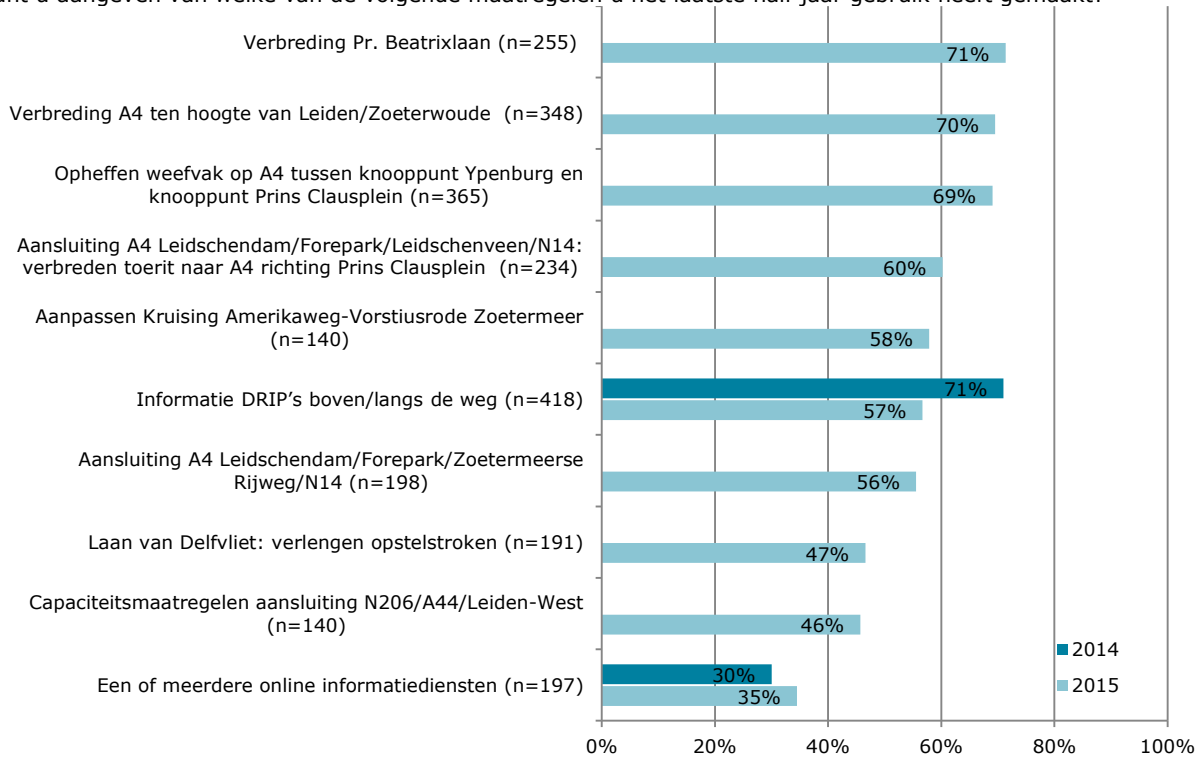


¹⁵ Het opheffen van het weefvak op de A4 en het verbreden van de A4 zijn officieel geen BB-maatregelen.

De verbreding van de Prinses Beatrixlaan, de verbreding van de A4 bij Leiden en het opheffen van het weefvak bij Prins Clausplein zijn de maatregelen waar in het laatste half jaar het meeste gebruik van is gemaakt (figuur 5.9). In vergelijking met 2014 worden de informatie DRIP's boven of langs de weg minder vaak genoemd (57 procent, 2014: 71 procent). De online informatiediensten worden iets vaker gebruikt (35 procent, 2014: 30 procent).

Figuur 5.9

Kunt u aangeven van welke van de volgende maatregelen u het laatste half jaar gebruik heeft gemaakt?^{16 17}



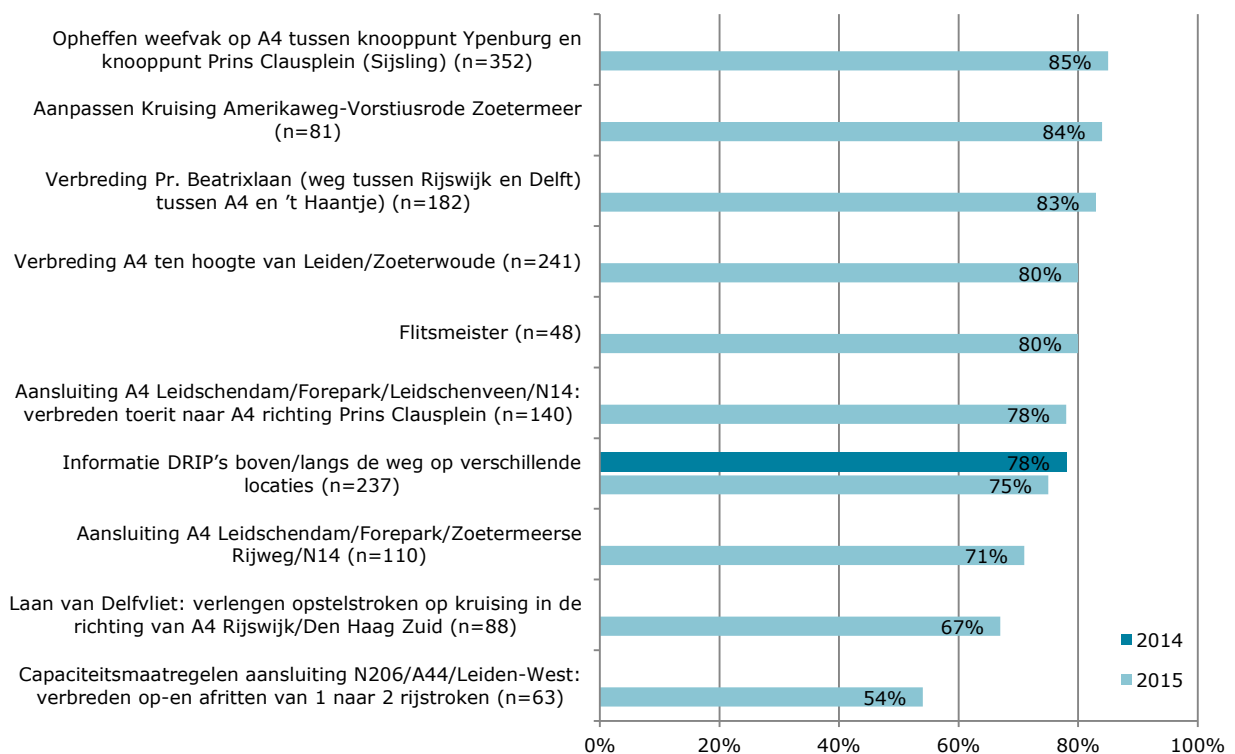
¹⁶ De vraagstelling over maatregelen is in vergelijking met 2014 gewijzigd: voorheen werd er gevraagd 'Kunt u aangeven met welke van de volgende maatregelen u in aanraking bent gekomen of van welke maatregelen u gebruik heeft gemaakt?'. In 2015 is de vraagstelling gewijzigd in 'Kunt u aangeven van welke van de volgende maatregelen u het laatste half jaar gebruik heeft gemaakt?'

¹⁷ Het opheffen van het weefvak op de A4 en het verbreden van de A4 zijn officieel geen BB-maatregelen.

De waardering voor de maatregelen is in het algemeen zeer hoog (figuur 5.10). Voor alle maatregelen, met uitzondering van de capaciteitsmaatregelen aansluiting N206/A44/Leiden-West, geldt dat tenminste twee op de drie weggebruikers die hiervan gebruik heeft gemaakt hierover tevreden is. Over de informatie DRIP's was in 2014 78 procent tevreden, in 2015 is dit 75 procent. Men is het vaakst tevreden over het opheffen van het weefvak op de A4 (85 procent), gevolgd door de aanpassing van de kruising Amerikaweg-Vorstiusrode in Zoetermeer (84 procent). Het meest kritisch is men over de capaciteitsmaatregelen op de N206/A44 bij Leiden-West (54 procent). Men is onder meer ontevreden over maatregelen omdat deze volgens deze respondenten (te) weinig soelaas bieden, het is bijvoorbeeld nog steeds druk, of de doorstroming is volgens hen niet noemenswaardig verbeterd. Een andere reden om ontevreden te zijn is dat er andere beperkingen bij zijn gekomen, zoals een verlaagde maximumsnelheid op de Prinses Beatrixlaan tussen Rijswijk en Delft.

Figuur 5.10

In hoeverre bent u tevreden over de onderstaande maatregelen? ¹⁸

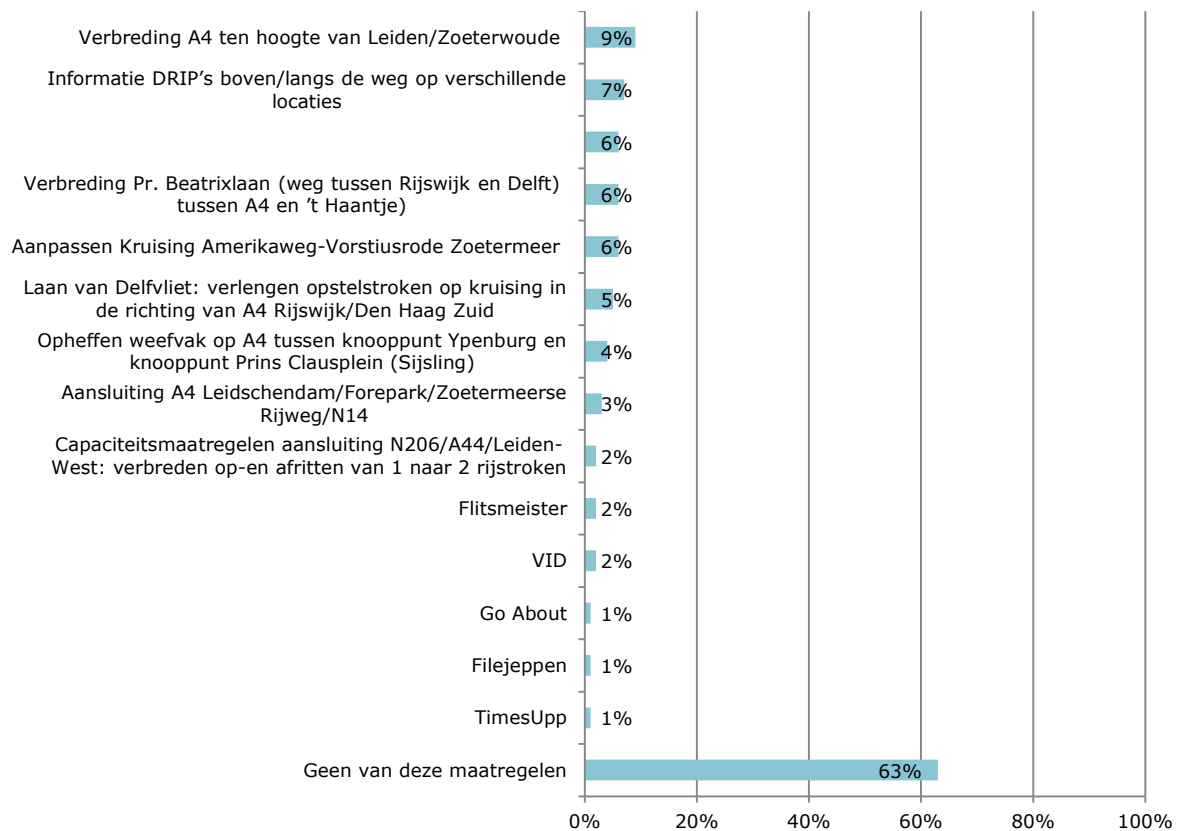


¹⁸ Het opheffen van het weefvak op de A4 en het verbreden van de A4 zijn officieel geen BB-maatregelen.

Twee derde van de respondenten (63 procent) die tijdens de spitsuren meer of minder zijn gaan rijden geeft aan dat de diverse besproken maatregelen niet tot een verandering van hun reisgedrag hebben geleid. Dit is in dezelfde orde van grootte als in 2014. Van de individuele maatregelen is het effect gering en komt niet boven de 10 procent uit (figuur 5.11). De verbreding van de A4 bij Leiden en Zoeterwoude wordt met 9 procent nog het vaakst genoemd.

Figuur 5.11

Hebben onderstaande maatregelen een rol gespeeld in de aanpassing van uw reisgedrag? (meerdere antwoorden mogelijk) (n=174)

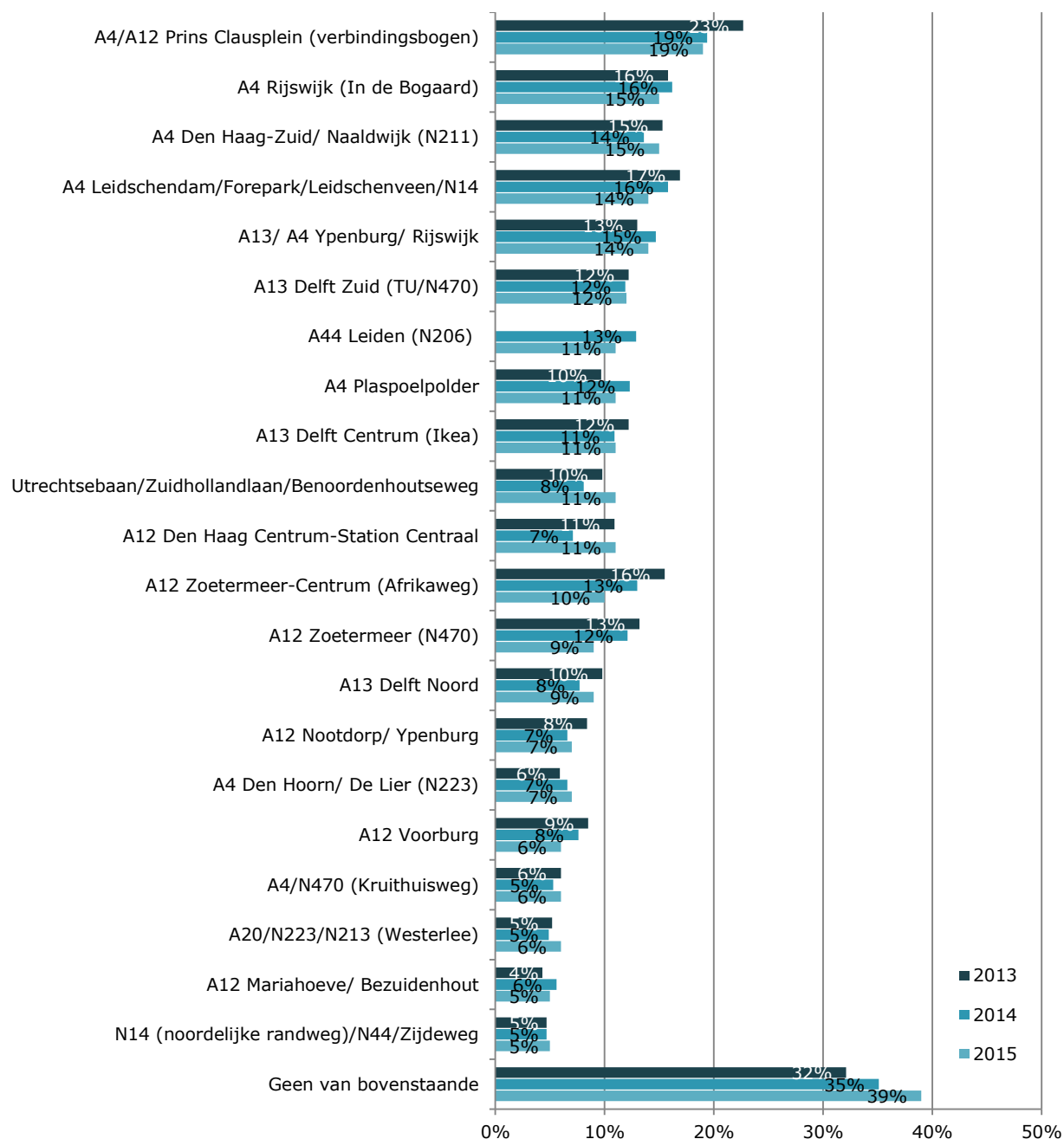


5.5 Regiospecifieke vragen

De regiospecifieke vragen in de regio Haaglanden gaan onder meer over het gebruik van afritten en aansluitingen op snelwegen, de doorstroming op gemeentelijke en provinciale wegen per (deel)gebied en het gebruik van de auto en eventuele alternatieven voor woon-werkverkeer. Zoals figuur 5.12 laat zien geven de respondenten aan dat zij de verbindingbogen A4/A12 Prins Clausplein in 2015 het vaakst gebruiken om de snelweg op te komen tijdens de spitsuren, gevolgd door de opritten In de Bogaard bij Rijswijk en de op- en afrit A4 Den Haag-Zuid/Naaldwijk. Dit komt grofweg overeen met 2013 en 2014. Verder valt op dat de groep respondenten die aangeeft geen enkele van de behandelde opritten te gebruiken, gestaag toeneemt (van 32 procent in 2013 naar 39 procent tijdens de laatste meting).

Figuur 5.12

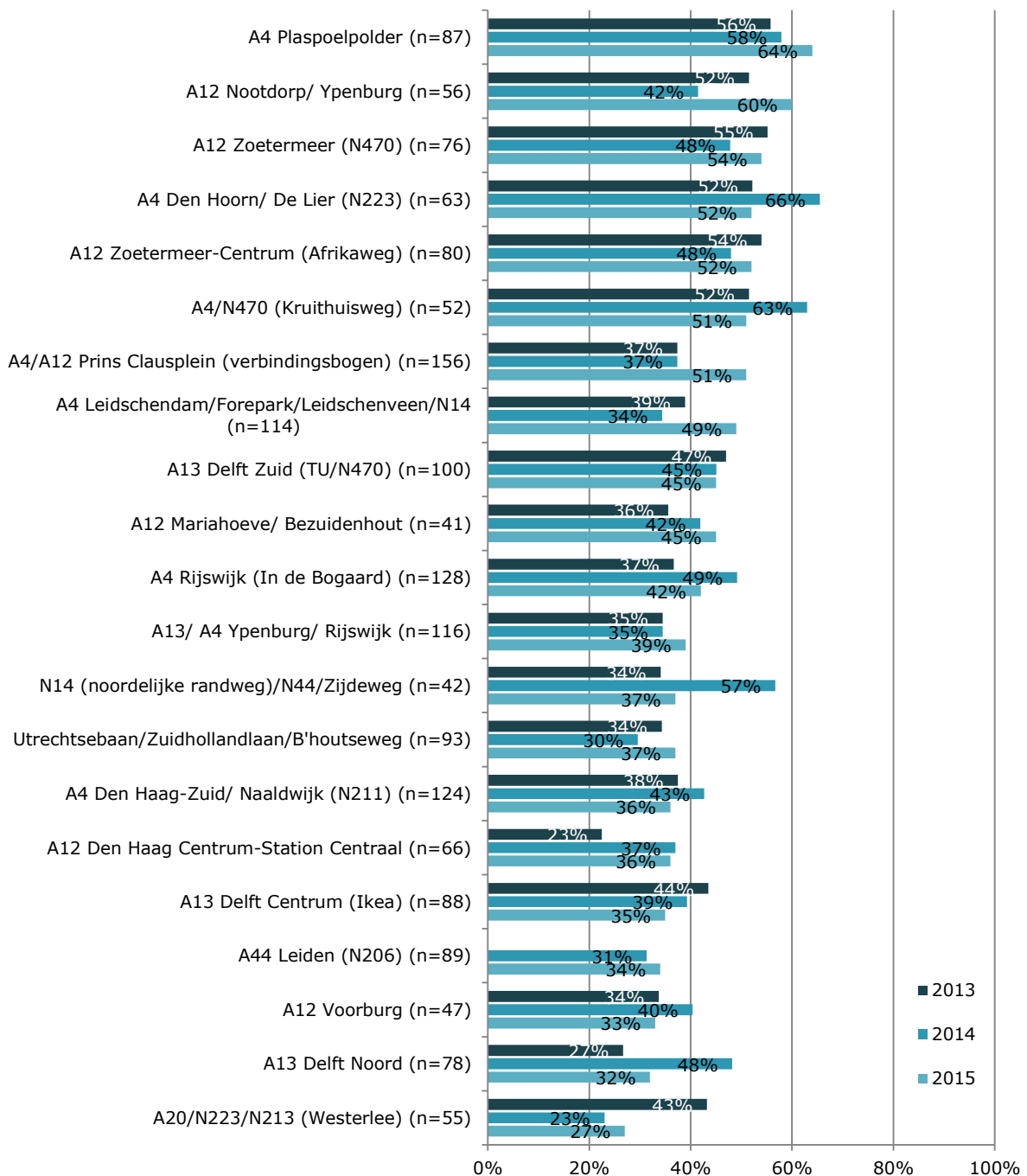
Welke van de volgende aansluitingen (op- en/of afritten om de snelweg op/af te komen) gebruikt u regelmatig in de spits? (n=853)



Over dezelfde aansluitingen is gevraagd om een oordeel te geven over de doorstroming (figuur 5.13). Deze is in 2015 het hoogst bij de A4 Plaspoelpolder, met 64 procent. Voor veel van de aansluitingen is te zien dat men in 2015 positiever is over de doorstroming. Voor de A12 Nootdorp/Ypenburg is de tevredenheid in 2015 60 procent, waar deze een jaar eerder nog op 42 procent lag. Ook over de verbindingbogen A4/A12 Prins Clausplein is de tevredenheid flink gestegen. Dit komt door het opheffen van het weefvak A4. De grootste daling is in 2015 te zien bij de A4 Den Hoorn/De Lier. Net als in voorgaande jaren zijn de gebruikers van de oprit van de A20/N223/N213 Westerlee het meest kritisch over de doorstroming tijdens de spitsuren. Dit komt door wegwerkzaamheden.

Figuur 5.13

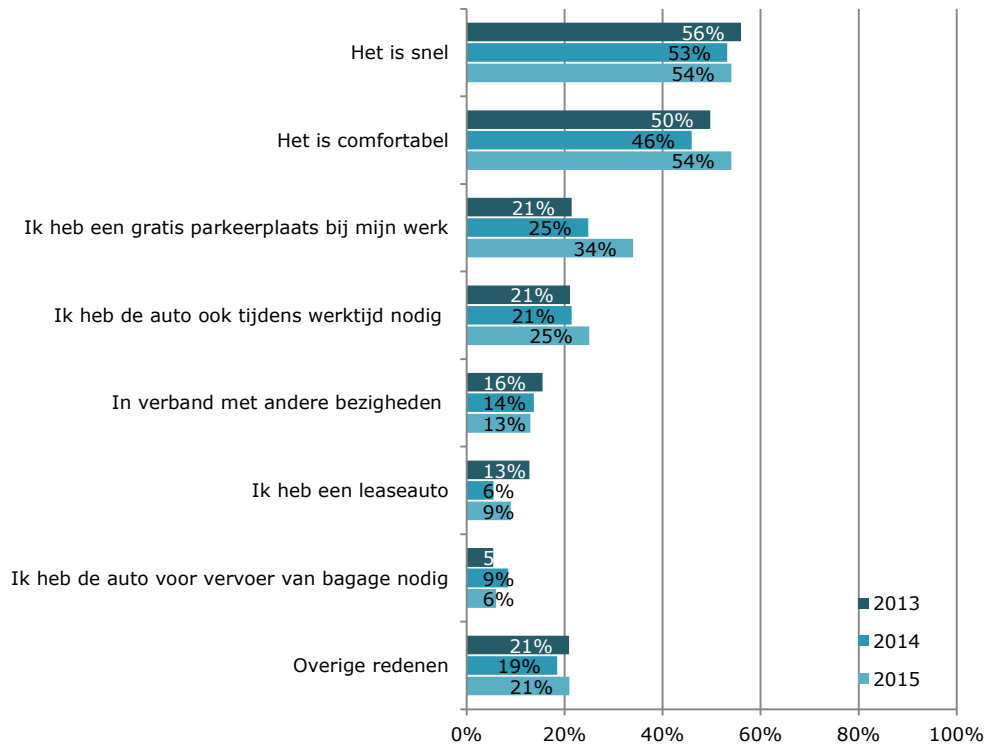
In hoeverre bent u tevreden over de doorstroming in de spits op de aansluitingen?



Aan de respondenten die de auto gebruiken om naar het werk te gaan is een aantal aanvullende vragen gesteld. Zoals figuur 5.16 laat zien vinden automobilisten de auto vooral snel en comfortabel (beide 54 procent in 2015) en heeft een derde een gratis parkeerplaats bij het werk. Een kwart heeft de auto tijdens werktijd nodig. Overige redenen zijn onder meer dat men geen alternatief heeft en negatief oordeelt over het openbaar vervoer (te duur of te lang onderweg).

Figuur 5.16

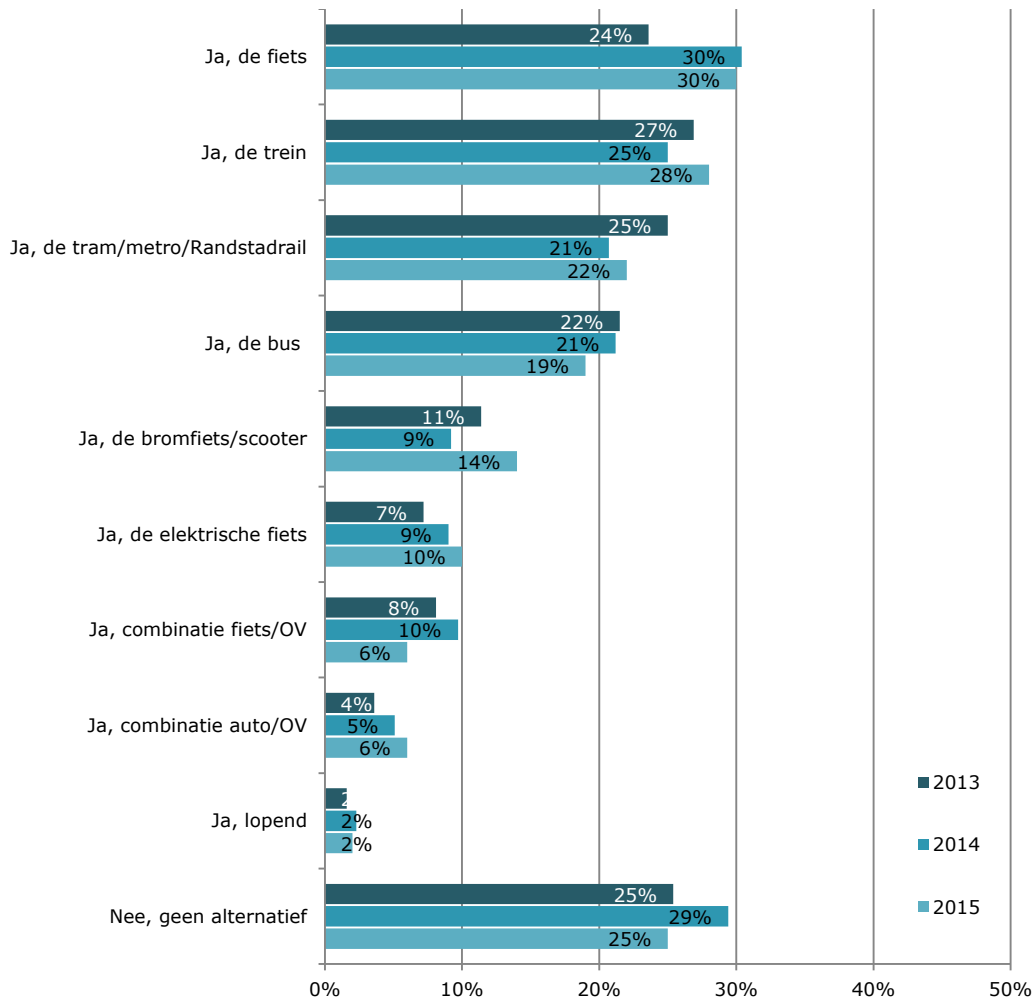
Waarom reist u (meestal) met de auto naar uw werk? (n2013=327, n2014=300, n2015=260)



De meeste respondenten die met de auto naar hun werk gaan, hebben een of meerdere alternatieven. De fiets, de trein en metro/tram/Randstadrail worden door de jaren heen het vaakst genoemd. In 2015 valt op dat de bromfiets/scooter vaker als alternatief naar voren wordt geschoven. Een kwart heeft geen alternatief (figuur 5.17).

Figuur 5.17

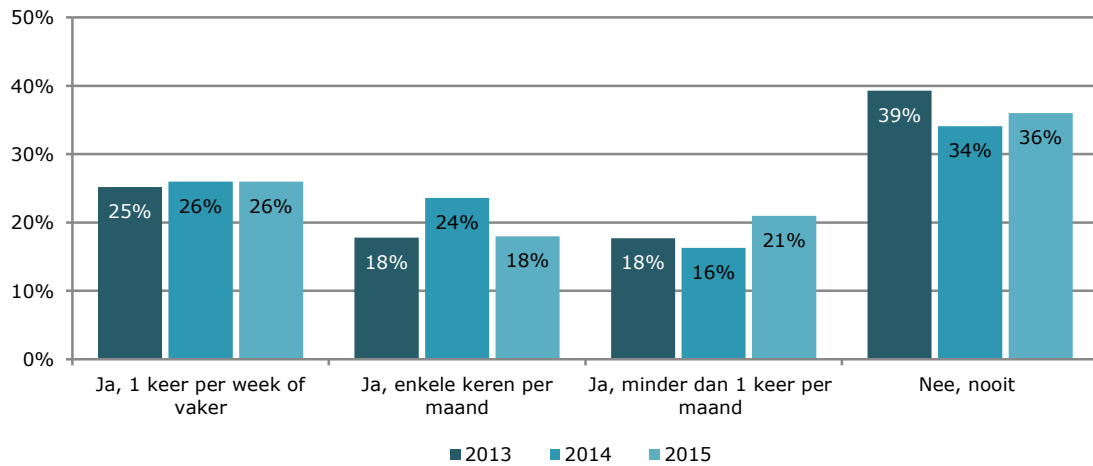
Zou u voor woon-werkverkeer ook een ander vervoermiddel kunnen gebruiken? (n2013=327, n2014=300, n2015=260)



Twee derde van de respondenten die eventueel ook met een ander vervoermiddel van en naar hun werk kan reizen, doet dit in 2015 ook wel eens. Een kwart minstens een keer per week, een op de zes (18 procent in 2015) enkele keren per maand en een vijfde incidenteel. Deze laatste groep neemt in 2015 toe, van 16 naar 21 procent. Respondenten reizen dus vaker incidenteel met een ander vervoermiddel naar hun werk.

Figuur 5.17

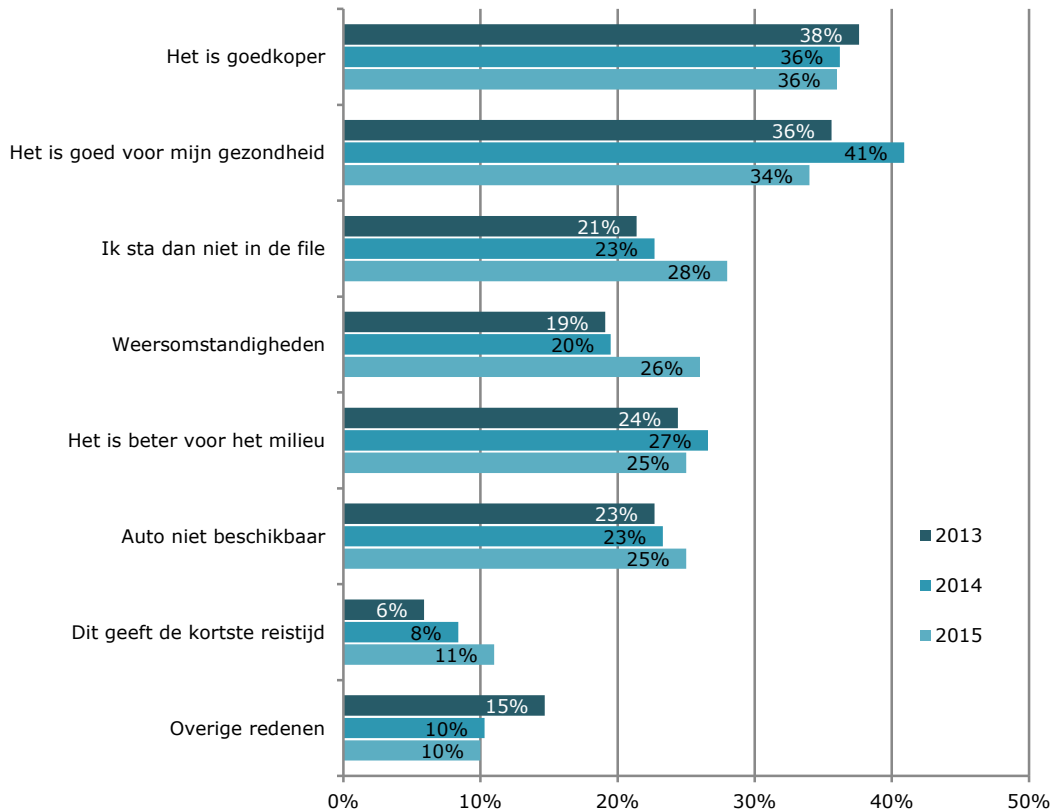
Maakt u wel eens gebruik van een ander vervoermiddel dan de auto (alleen reizend) voor uw woon-werkverkeer (bijvoorbeeld de fiets bij mooi weer of de trein als het erg druk is op de weg)? (n2013= 228, n2014=204, n2015=190)



De voornaamste redenen die de respondenten noemen om een ander vervoermiddel te gebruiken, zijn dat het goedkoper is, het goed voor de gezondheid is en dat men dan niet in de file staat. Minder in de file wordt in 2015 vaker genoemd, net zoals de weersomstandigheden. Verder valt op dat men minder vaak aangeeft dat een ander vervoermiddel beter is voor de gezondheid (figuur 5.18).

Figuur 5.18

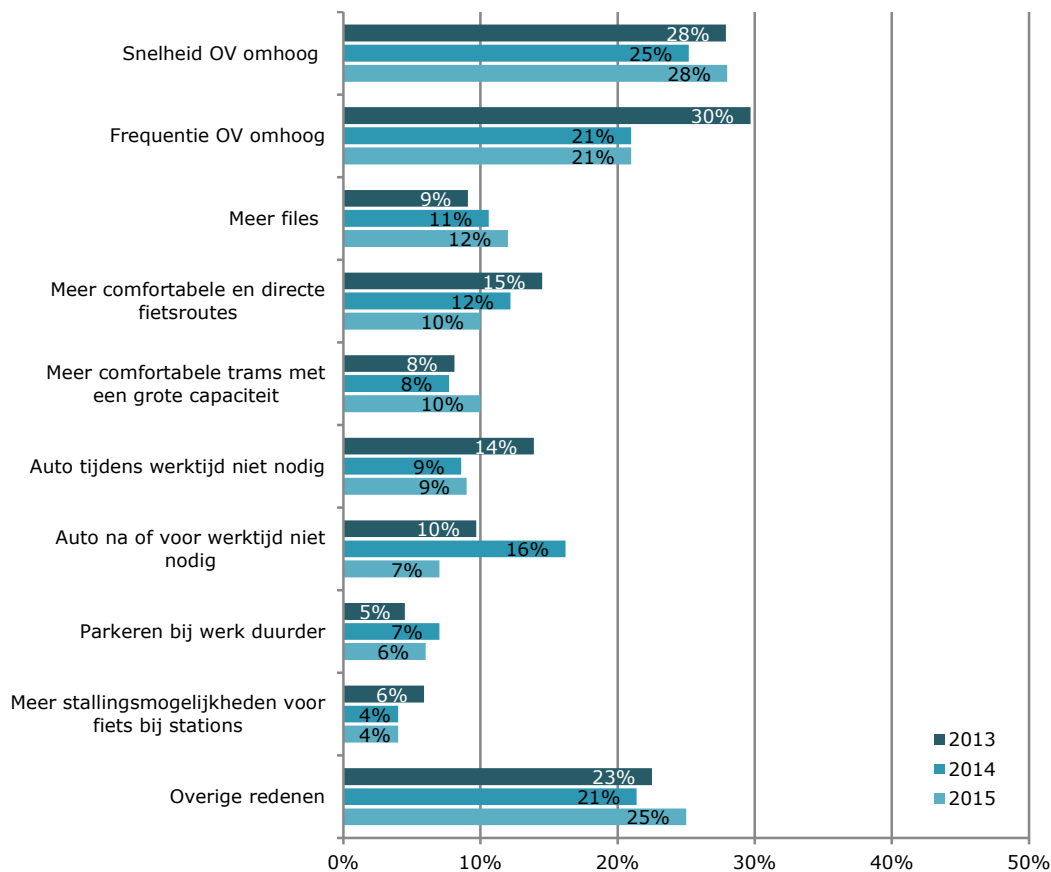
Wat is de reden dat u soms een ander vervoermiddel gebruikt? (n2013=150, n2014=142, n2015=129)



De notoire automobilisten zouden vaker voor het openbaar vervoer kiezen als de snelheid en de frequentie hiervan toenemen (figuur 5.17). Specifieke redenen die men geeft om vaker met de fiets te gaan zijn de aanleg/beschikbaarheid van meer comfortabele en directe fietsroutes. Meer algemene redenen die worden genoemd om vaker de auto te laten staan, zijn meer files of het feit dat men de auto tijdens of na werktijd niet meer nodig heeft. Overige redenen die respondenten nog noemen om vaker de fiets of het OV te nemen, zijn als de afstand tot het werk minder groot is, als de gezondheid het toelaat, en men in de buurt de beschikking heeft over openbaar vervoer.

Figuur 5.19

Kunt u aangeven wanneer u vaker voor de fiets of het openbaar vervoer zou kiezen? (n2013=228, n2014=300, n2015=260)



6

HOOFDSTUK

Midden-Nederland

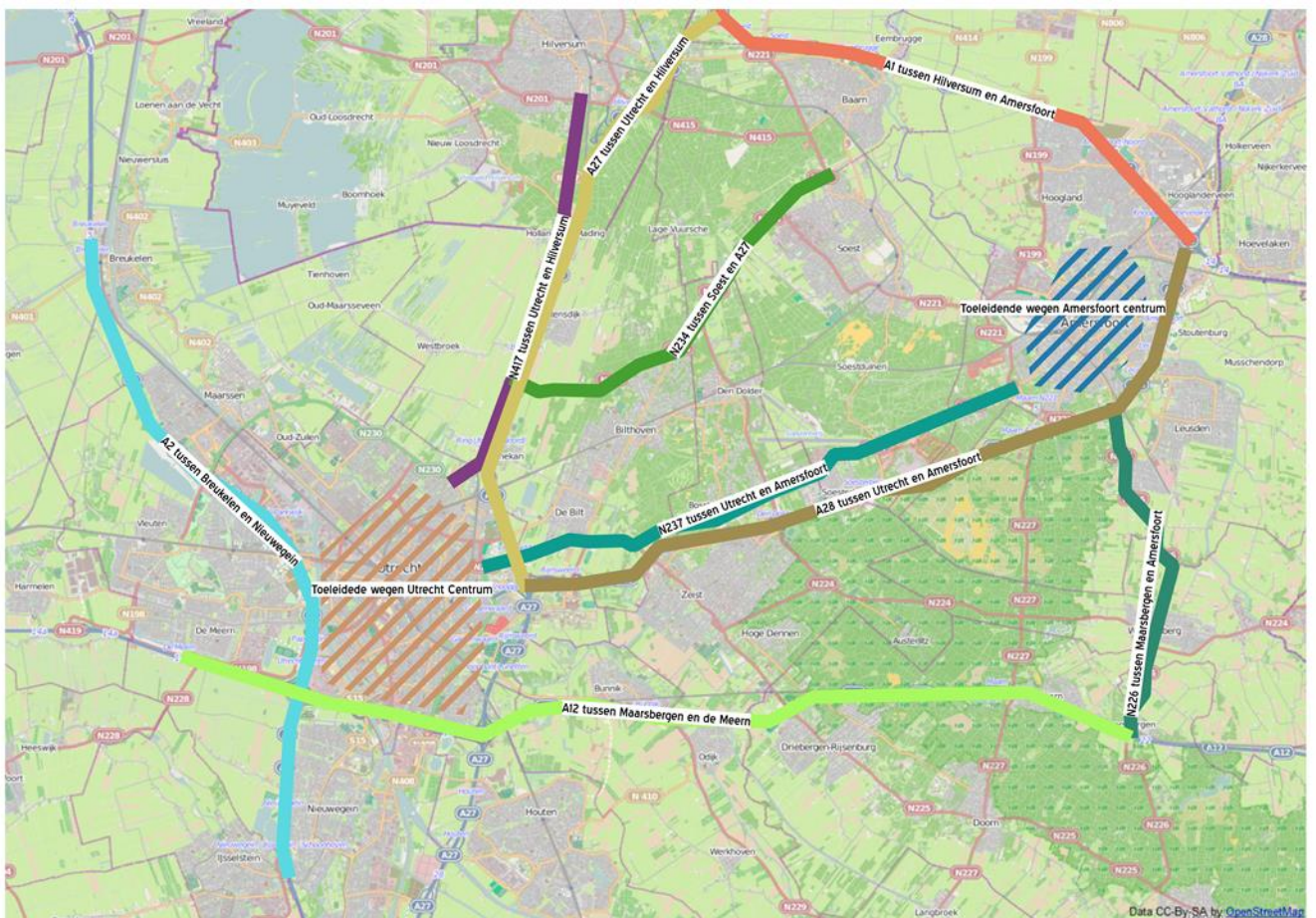


6. Midden Nederland

6.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de resultaten van de regio Midden-Nederland behandeld. Allereerst wordt gekeken naar het gebruik van de wegen. Hoe vaak rijdt men op de genoemde trajecten? En is er in de afgelopen jaren een verandering in het reisgedrag zichtbaar? Vervolgens wordt ingezoomd op de tevredenheid over de doorstroming op de wegen – zowel binnen als buiten de spits. Daarna komen de maatregelen die in de regio zijn toegepast in het kader van Beter Benutten aan bod. Zijn deze maatregelen bekend? Komt men er mee in aanraking? En wat is het effect van de maatregelen? Tot slot worden er enkele regio-specifieke vragen behandeld.

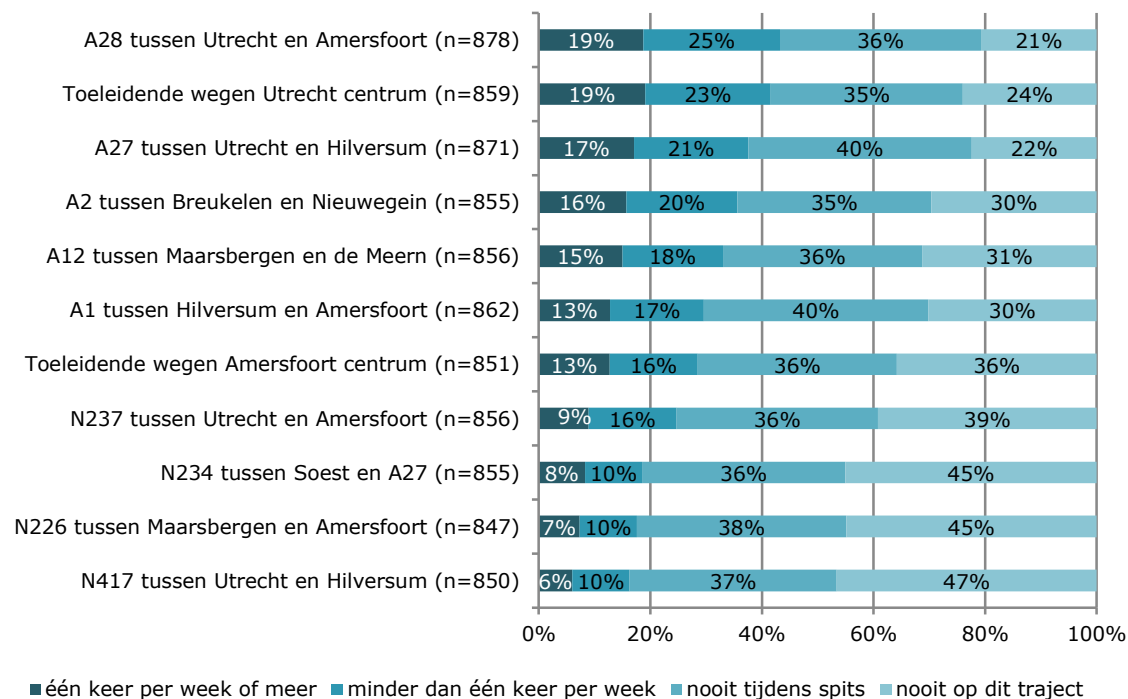
6.2 Gebruik wegen



Van alle ondervraagde trajecten maken de weggebruikers het meest gebruik van de A28 tussen Utrecht en Amersfoort. Een op de zes respondenten (19 procent) geeft aan hier minimaal één keer per week tijdens spitsuren te rijden en een kwart minder dan één keer per week. Ook op de toeleidende wegen naar Utrecht centrum en op de A27 tussen Utrecht en Hilversum wordt veel in de spits gereden: bijna een vijfde deel doet dit minimaal wekelijks en ruim twintig procent minder dan één keer per week. De top 3 is hiermee hetzelfde als in 2014.

Figuur 6.1

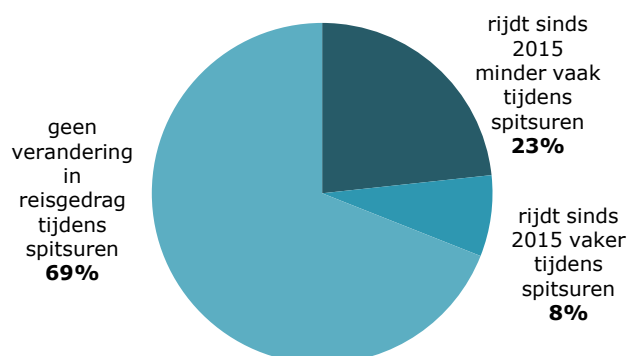
Hoe vaak maakt u gebruik van onderstaande wegen/trajecten in de regio Midden-Nederland tijdens spitsuren?



Zeven op de tien respondenten (69 procent) geeft aan dat ze in 2015 even vaak op deze trajecten rijden als in 2014 (figuur 6.2). Bijna een kwart is echter minder vaak op deze wegen te vinden in de spits terwijl acht procent hier juist vaker rijdt dan een jaar eerder.

Figuur 6.2

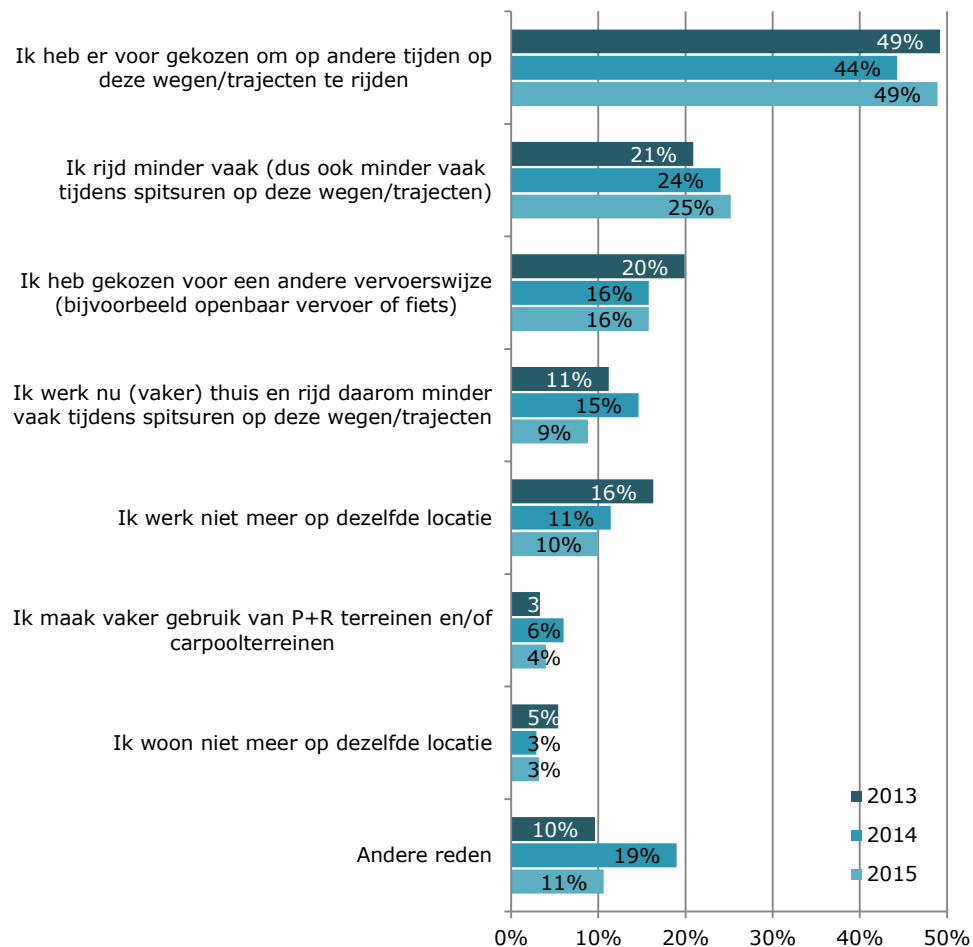
Heeft u in 2015 tijdens spitsuren vaker of minder vaak van deze wegen/trajecten gebruik gemaakt ten opzichte van 2014? (n=816)



Aan respondenten die tijdens de spitsuren minder vaak op de ondervraagde trajecten rijden, is gevraagd wat hiervoor de reden is. In de meeste gevallen heeft men er voor gekozen om op andere tijden op deze wegen/trajecten te rijden (49 procent). Daarnaast geeft een kwart aan in het algemeen minder vaak te rijden. Een zesde deel heeft gekozen voor een andere vervoerswijze (16 procent) en negen procent werkt nu vaker thuis en rijdt daarom minder vaak tijdens spitsuren op deze trajecten. In grote lijnen zijn deze uitkomsten vergelijkbaar met vorig jaar.

Figuur 6.3

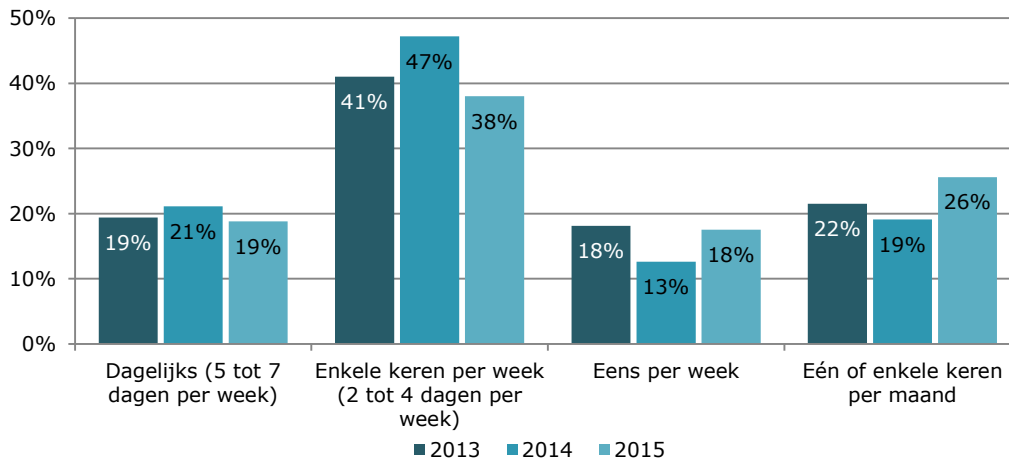
Kunt u aangeven waarom u in 2015 minder vaak tijdens spitsuren op deze wegen/trajecten rijdt? (meerdere antwoorden mogelijk) (n2013=178, n2014=159, n2015=190)



Vervolgens is aan deze groep gevraagd hoeveel dagen per week men nu minder tijdens spitsuren rijdt. Een op de vijf geeft aan vijf tot zeven dagen per week minder te rijden tijdens spitsuren. Ruim de helft (56 procent) rijdt één dag tot meerdere dagen per week minder tijdens spitsuren.

Figuur 6.4

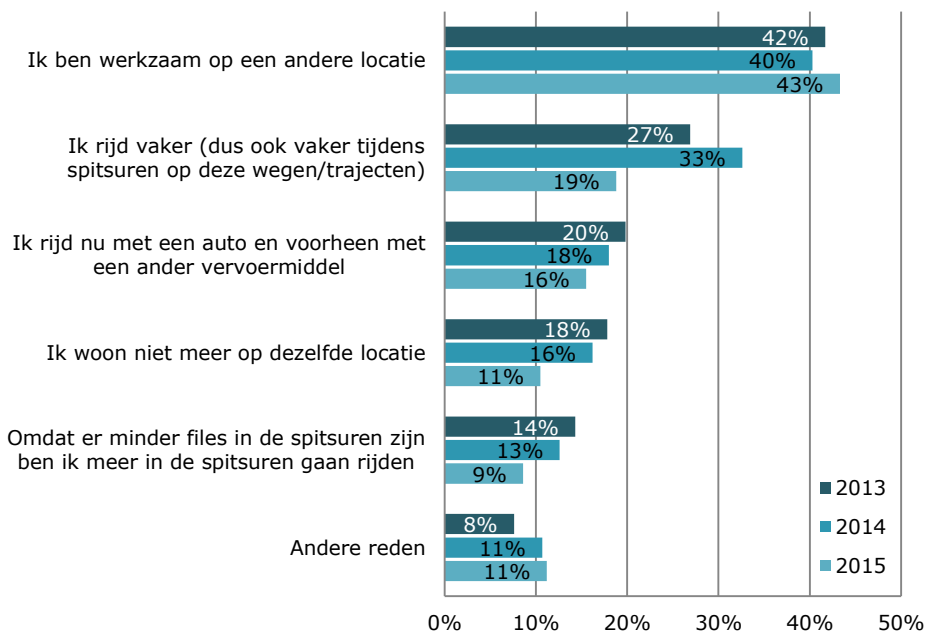
Hoeveel dagen per week rijdt u minder tijdens spitsuren? (n2013=176, n2014=145, n2015=183)¹⁹



De respondenten die in 2015 juist vaker tijdens spitsuren op deze wegen zijn gaan rijden, geven in veel gevallen als reden dat het gaat om een verplaatsing van werk (43 procent) of dat men in het algemeen vaker rijdt (19 procent, 2014: 33 procent, 2013: 27 procent). Circa een op de zes (16%) rijdt nu met de auto waar men voorheen een ander vervoermiddel gebruikte²⁰.

Figuur 6.5

Kunt u aangeven waarom u in 2015 vaker tijdens spitsuren op deze wegen/trajecten rijdt? (meerdere antwoorden mogelijk) (n2013=61, n2014=68, n2015=63)



¹⁹ In 2013 is deze vraag alleen gesteld aan personen die bewust minder zijn gaan reizen tijdens spitsuren, zie voorgaande figuur. In 2014 en 2015 is deze vraag gesteld aan alle personen die minder zijn gaan reizen tijdens spitsuren.

²⁰ Hierbij moet rekening worden gehouden met de lage n. De resultaten moeten daarom voorzichtig worden geïnterpreteerd.

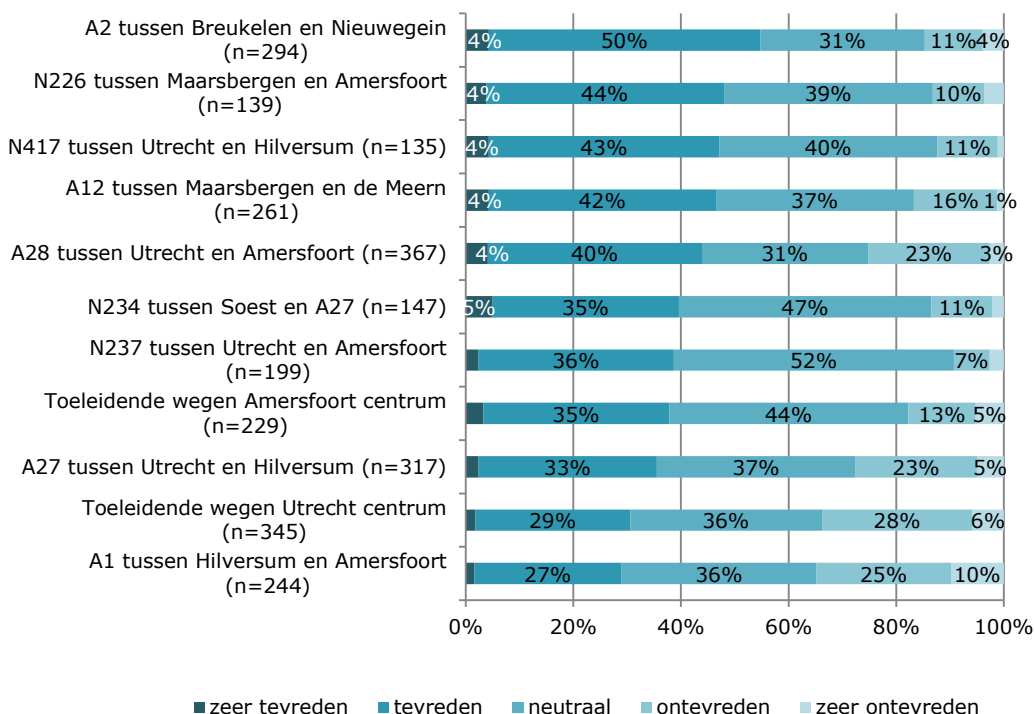
6.3 Tevredenheid doorstroming

Weggebruikers beoordelen de doorstroming tijdens spitsuren het best op de A2 tussen Breukelen en Nieuwegein: ruim de helft van de weggebruikers is hier (zeer) tevreden over (55 procent). Dit aandeel is vergelijkbaar met vorig jaar. De top drie wordt aangevuld met de N226 tussen Maarsbergen en Amersfoort (48 procent) en de N417 tussen Utrecht en Hilversum (47 procent).

Het minst tevreden is men over de doorstroming in de spits op de toeleidende wegen naar Utrecht centrum (31 procent) en op de A1 tussen Hilversum en Amersfoort (29 procent). Voor deze trajecten geldt dat respectievelijk 34 en 35 procent van de weggebruikers (zeer) ontevreden is over de doorstroming tijdens spitsuren. Ook in 2014 waren weggebruikers het minst vaak tevreden over de doorstroming op deze twee trajecten.

Figuur 6.6

In hoeverre bent u tevreden over de doorstroming op onderstaande wegen/trajecten in de regio Midden-Nederland tijdens spitsuren?

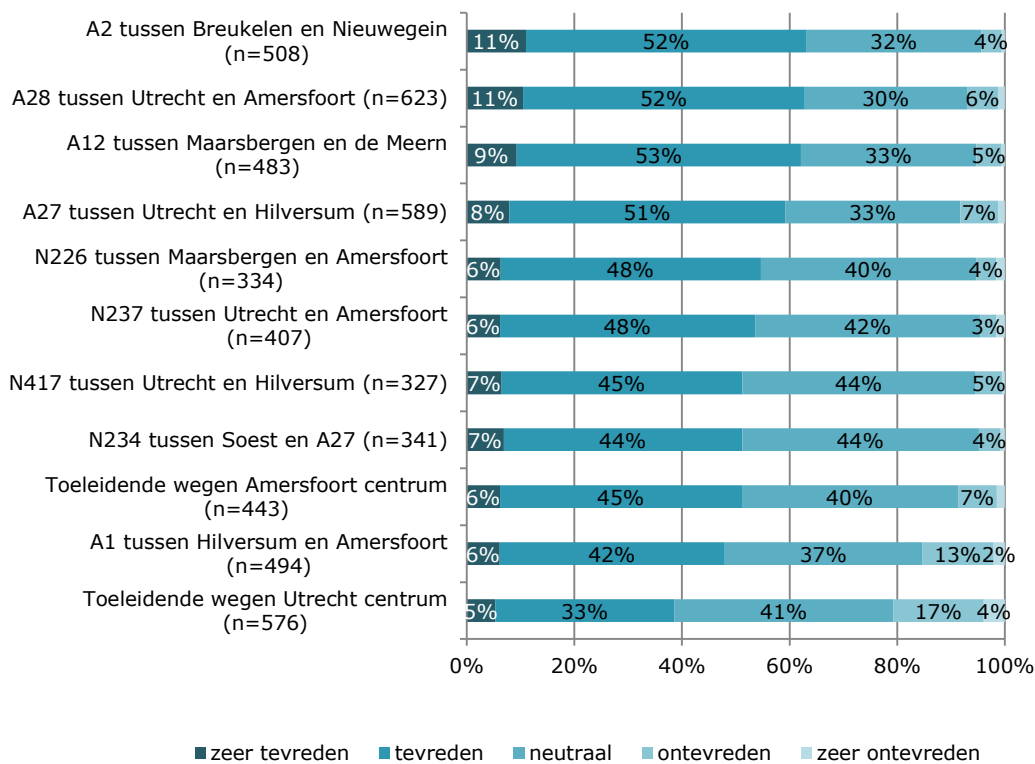


De tevredenheid over de doorstroming buiten spittijden is beduidend groter. Ruim zestig procent is (zeer) positief over de doorstroming op de A2 tussen Breukelen en Nieuwegein, de A28 tussen Utrecht en Amersfoort en de A12 tussen Maarsbergen en de Meern. Deze top drie is hetzelfde als in 2014. Wel lagen toen de tevredenheidspercentages wat hoger, namelijk rond de 70 procent. Het minst tevreden is men ook buiten spittijden over de doorstroming op de A1 tussen Hilversum en Amersfoort en op de toeleidende wegen naar Utrecht centrum (38 procent (zeer) tevreden).

Voor alle trajecten geldt dat het aandeel (zeer) tevreden (beperkt) lager ligt dan een jaar eerder. Vooral op de N237 tussen Utrecht en Amersfoort (-10 procent) is de tevredenheid afgenomen.

Figuur 6.7

In hoeverre bent u tevreden over de doorstroming op onderstaande wegen/trajecten in de regio Midden-Nederland buiten spitsuren?

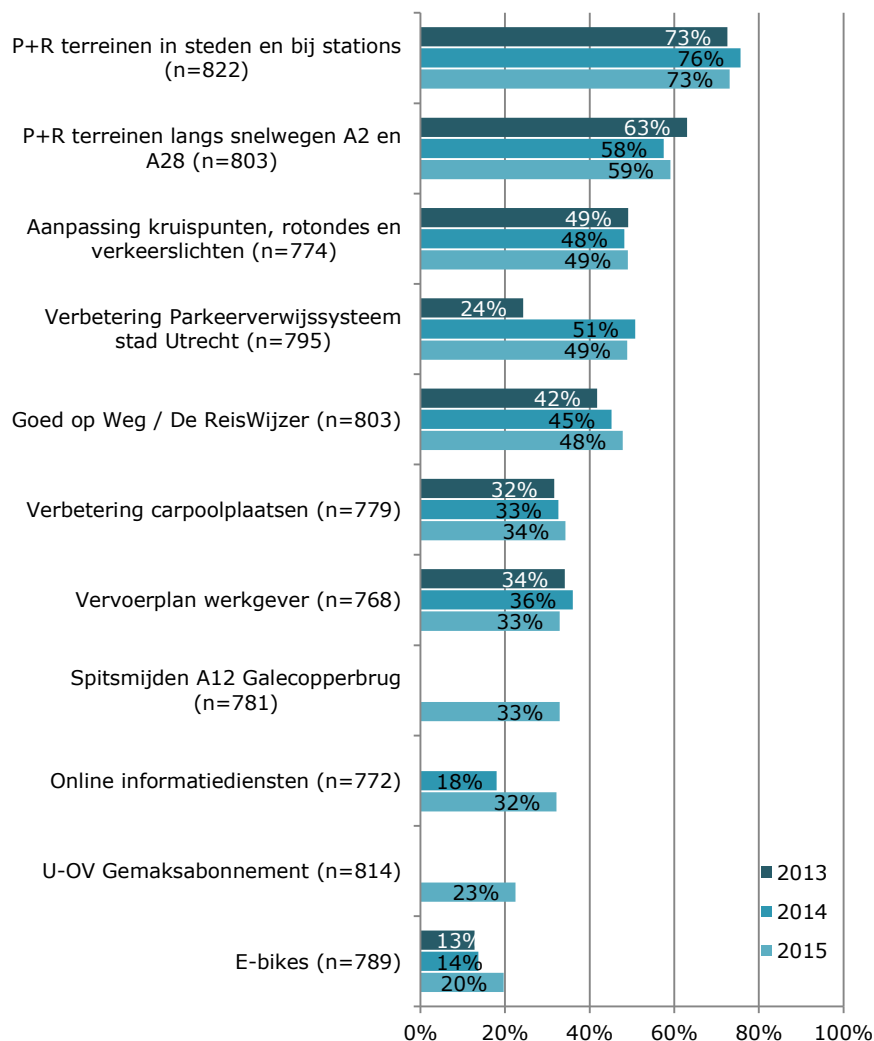


6.4 Maatregelen

In regio Midden-Nederland is een aantal maatregelen genomen om de doorstroming te verbeteren. Net als in 2014 zijn de P+R terreinen in steden en bij stations het meest bekend (73 procent, 2014: 76 procent, 2013: 73 procent). Op de tweede plek staan P+R terreinen langs de snelwegen A2 en A28. Bijna zes tiende deel (59 procent) is hier bekend mee (2014: 58 procent, 2013: 63 procent). De helft van de ondervraagde weggebruikers (49 procent) geeft aan bekend te zijn met de aanpassingen aan kruispunten, rotondes en verkeerslichten en de verbetering van het Parkeerverwijssystem stad Utrecht. Deze percentages zijn vergelijkbaar met 2014. Daarnaast kent bijna de helft van de respondenten de maatregel Goed op Weg / De Reiswijzer. De overige ingevoerde maatregelen zijn, net als in 2013 en 2014, bij minder dan de helft van de respondenten bekend.

Figuur 6.8

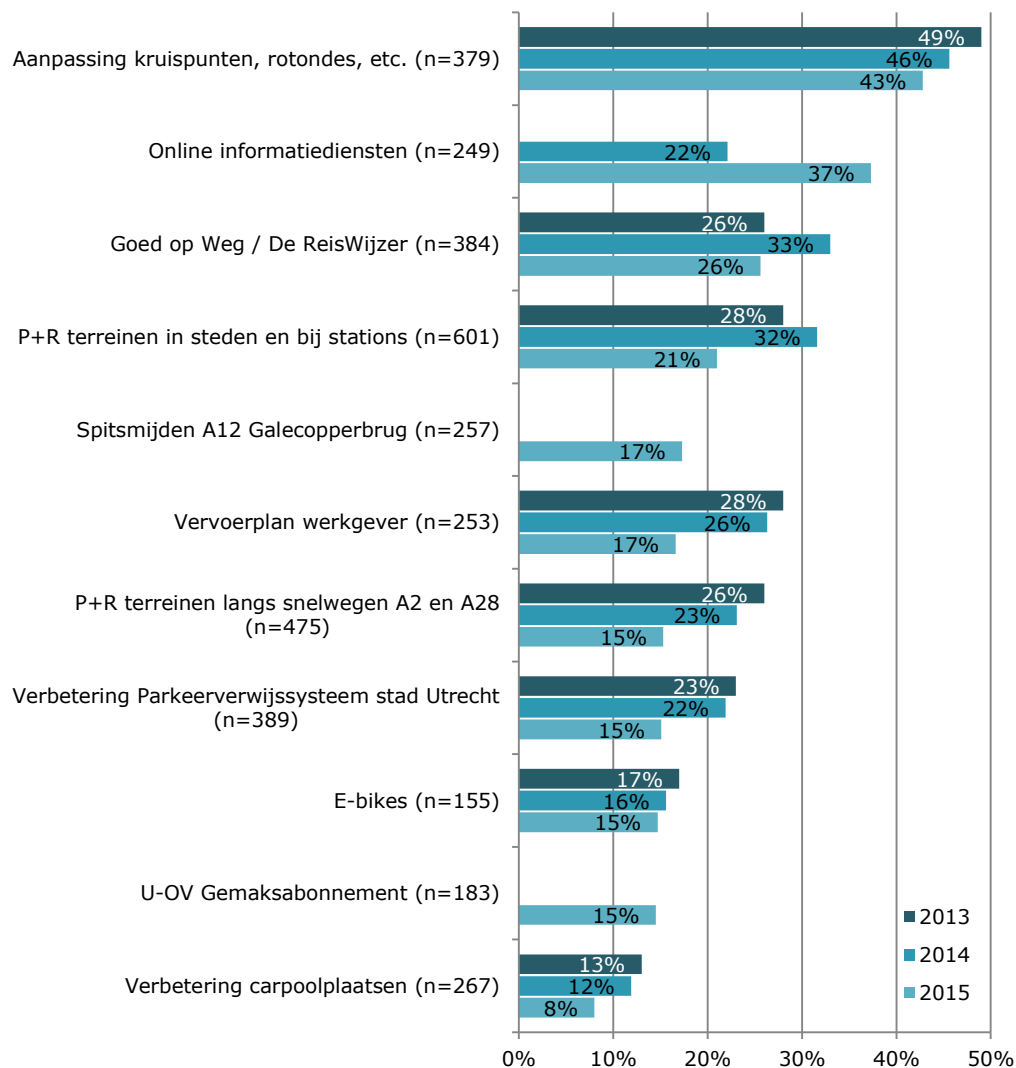
In hoeverre bent u bekend met de volgende maatregelen in de regio Midden-Nederland?



De maatregel waar in het afgelopen half jaar het meest gebruik van is gemaakt door weggebruikers, is de aanpassing van kruispunten, rotondes en verkeerslichten: 43 procent van de weggebruikers die deze maatregel kent, heeft hiervan gebruik gemaakt. Ruim een derde heeft gebruik gemaakt van de online informatiediensten (37 procent). Verder heeft een kwart gebruik gemaakt van Goed op Weg / De Reiswijzer en een vijfde deel van de P+R terreinen in steden en bij stations (respectievelijk 26 en 21 procent). De ondervraagde weggebruikers hebben het afgelopen half jaar het minst vaak gebruik gemaakt van E-bikes (15 procent), U-OV Gemaksabbonnement (15 procent) en de verbeterde carpoolplaatsen (8 procent).

Figuur 6.9

Kunt u aangeven van welke van de volgende maatregelen u het laatste half jaar gebruik heeft gemaakt? ²¹

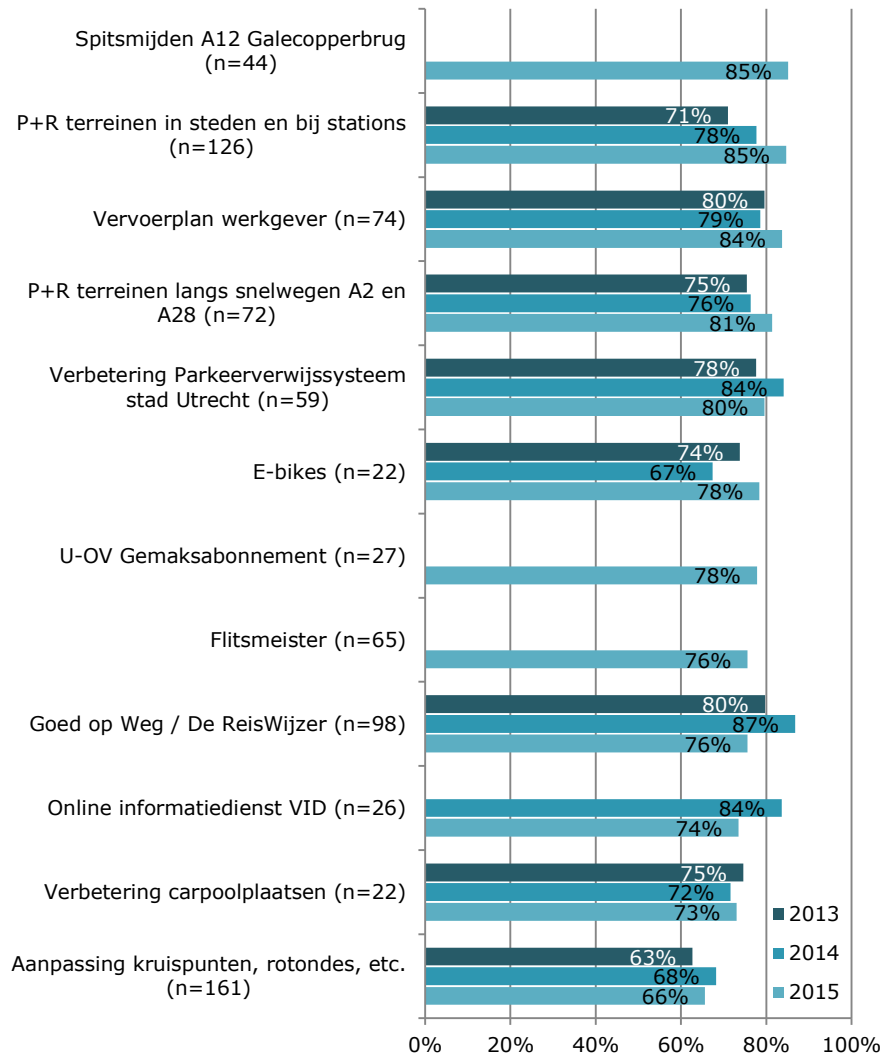


²¹ De vraagstelling over maatregelen is in vergelijking met 2014 gewijzigd: voorheen werd er gevraagd 'Kunt u aangeven met welke van de volgende maatregelen u in aanraking bent gekomen of van welke maatregelen u gebruik heeft gemaakt?'. In 2015 is de vraagstelling gewijzigd in 'Kunt u aangeven van welke van de volgende maatregelen u het laatste half jaar gebruik heeft gemaakt?'

Vervolgens is gevraagd in hoeverre men tevreden is over de gebruikte maatregelen. Spitsmijden A12 Galecopperbrug (85 procent), P+R terreinen in steden en bij stations (85 procent) en Vervoerplan werkgever (84 procent), worden door veruit het grootste deel van de gebruikers (zeer) positief beoordeeld²². Voor alle maatregelen blijkt dat minimaal twee derde deel van de gebruikers er (zeer) over te spreken is.

Figuur 6.10

In hoeverre bent u tevreden over onderstaande maatregelen? (% (zeer) tevreden)²³



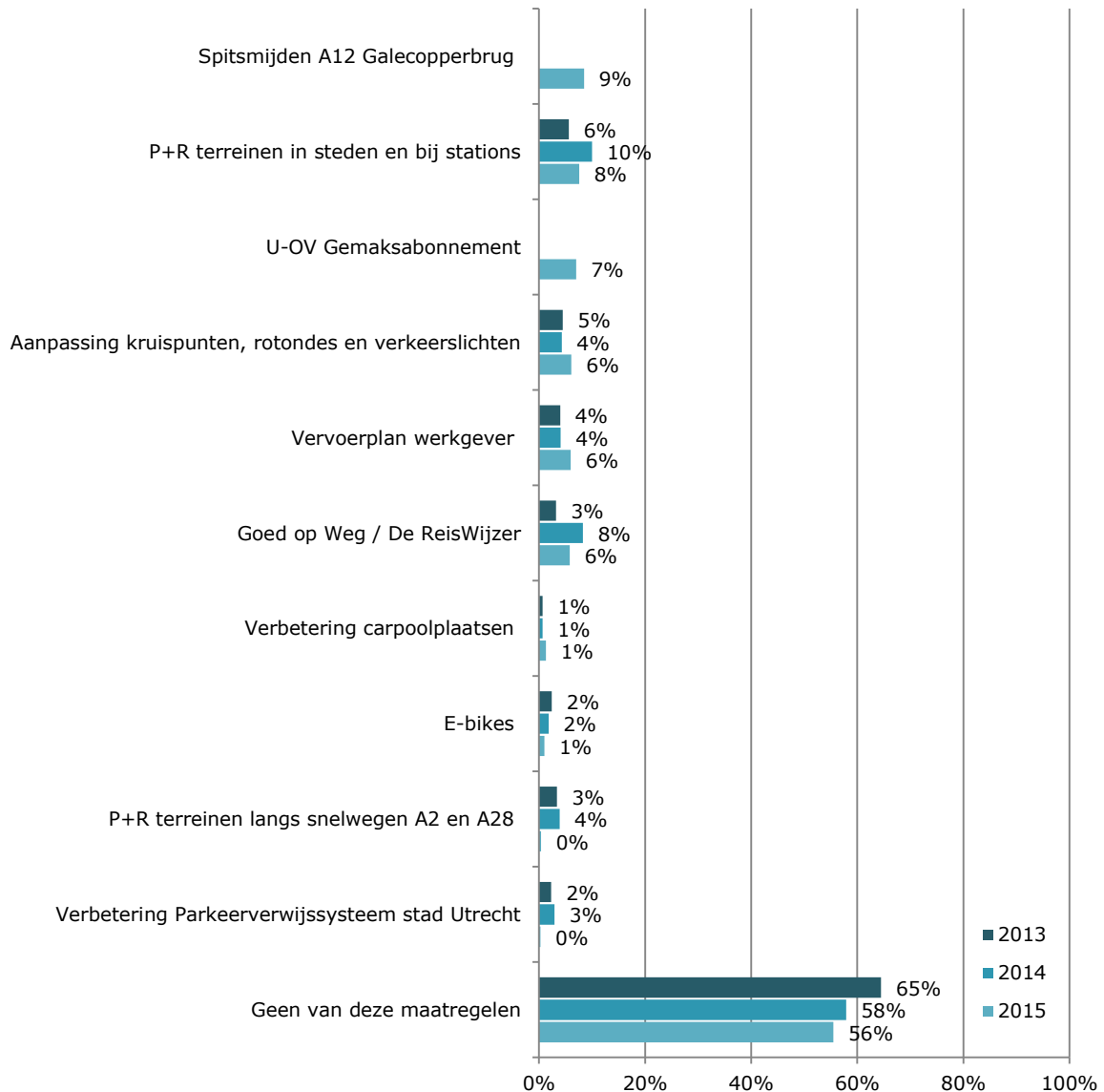
²² Hierbij moet rekening worden gehouden met de lage n bij sommige maatregelen. De resultaten moeten daarom voorzichtig worden geïnterpreteerd.

²³ Vanwege de beperkte respons op bij sommige maatregelen, moeten deze resultaten met voorzichtigheid worden geïnterpreteerd.

De impact van de maatregelen die zijn genomen om het reisgedrag aan te passen in de regio Midden-Nederland is net als vorig jaar vrij beperkt. De P+R terreinen in steden en bij stations en Spitsmijden A12 Galecopperbrug zijn bij circa een tiende deel van de respondenten die hun reisgedrag in de spits hebben aangepast én bekend zijn met (minimaal) een maatregel van invloed geweest. Ruim de helft (56 procent) geeft aan dat geen enkele maatregel van invloed is geweest op de aanpassing van het reisgedrag. In 2013 was dit aandeel nog 65 procent.

Figuur 6.11

Welke van de onderstaande maatregelen hebben een rol gespeeld in de aanpassing van uw reisgedrag? (n=162)

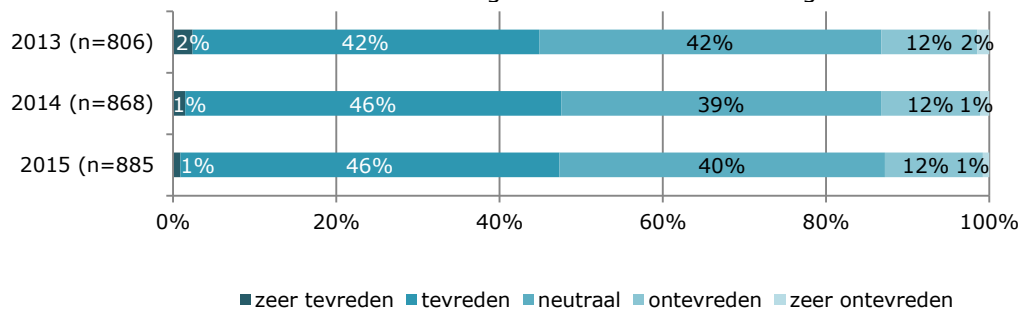


6.5 Regiospecifieke vragen

Over het algemeen beoordeelt de weggebruiker in Midden-Nederland de doorstroming van het verkeer in de regio Utrecht redelijk goed: bijna de helft (47 procent) is hier (zeer) positief over. Vier tiende deel oordeelt neutraal en twaalf procent is (zeer) ontevreden. Deze percentages zijn vergelijkbaar met 2013 en 2014.

Figuur 6.12

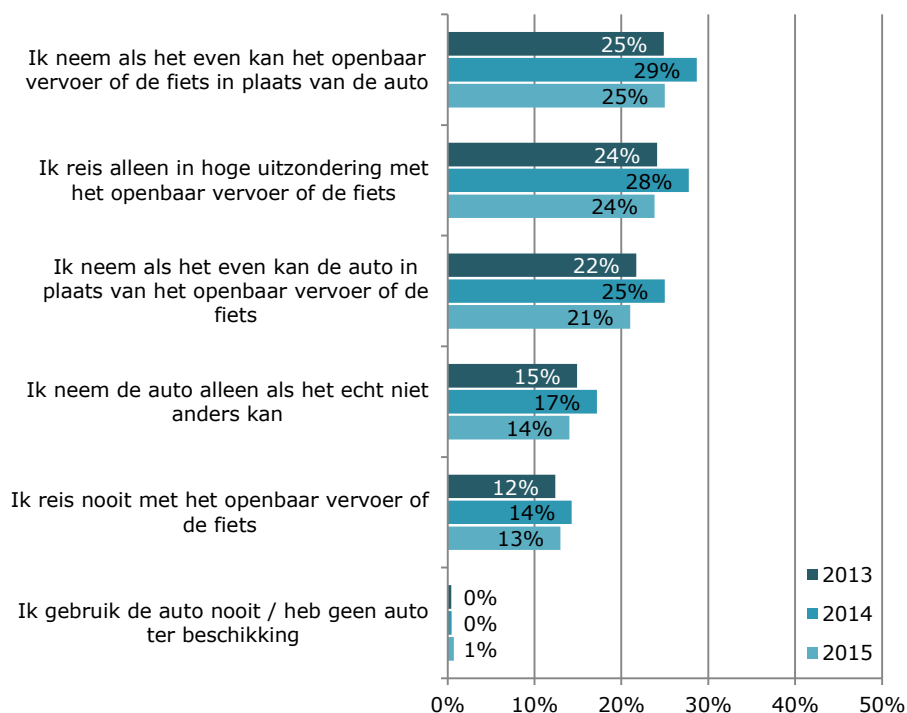
Hoe tevreden bent u over de doorstroming van het verkeer in de regio Utrecht?



Een kwart van de ondervraagde weggebruikers reist als het even kan met het openbaar vervoer of de fiets in plaats van de auto. In 2014 was dit nog 29 procent. Een vergelijkbaar deel geeft echter aan alleen in hoge uitzondering gebruik te maken van het openbaar vervoer of de fiets. Ook dit aandeel ligt lager dan een jaar eerder (28 procent). Een op de vijf respondenten reist bij voorkeur met de auto (2014: 25 procent) terwijl 14 procent dit alleen doet als het echt niet anders kan. Tenslotte geeft dertien procent aan nooit met het openbaar vervoer of de fiets te reizen.

Figuur 6.13

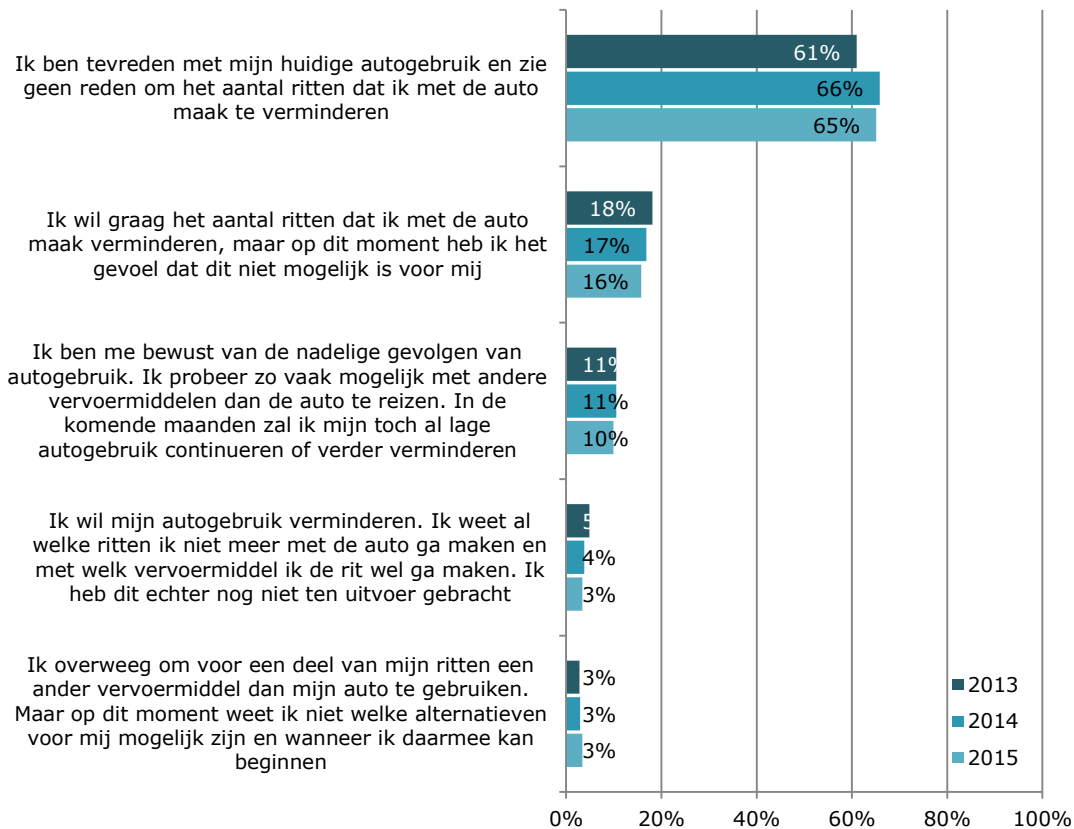
Welke van de volgende uitspraken omschrijft het beste uw vervoermiddelgebruik voor uw dagelijkse ritten? (n2013=820, n2014=868, n2015=884)



Figuur 6.14 laat zien dat bijna twee op de drie respondenten tevreden is over zijn of haar huidige autogebruik. Deze weggebruikers zien geen reden om het aantal ritten dat men met de auto maakt te verminderen (65 procent, 2014: 66 en 2013: 61 procent). Net als in de afgelopen twee jaren wil circa een op de zes graag het aantal autoritten verminderen, maar denkt men dat dit op het moment niet mogelijk is. Een op de tien weggebruikers is bewust bezig met het minderen van het aantal autoritten én wil dit continueren. Dit aandeel is vergelijkbaar met 2013 en 2014.

Figuur 6.14

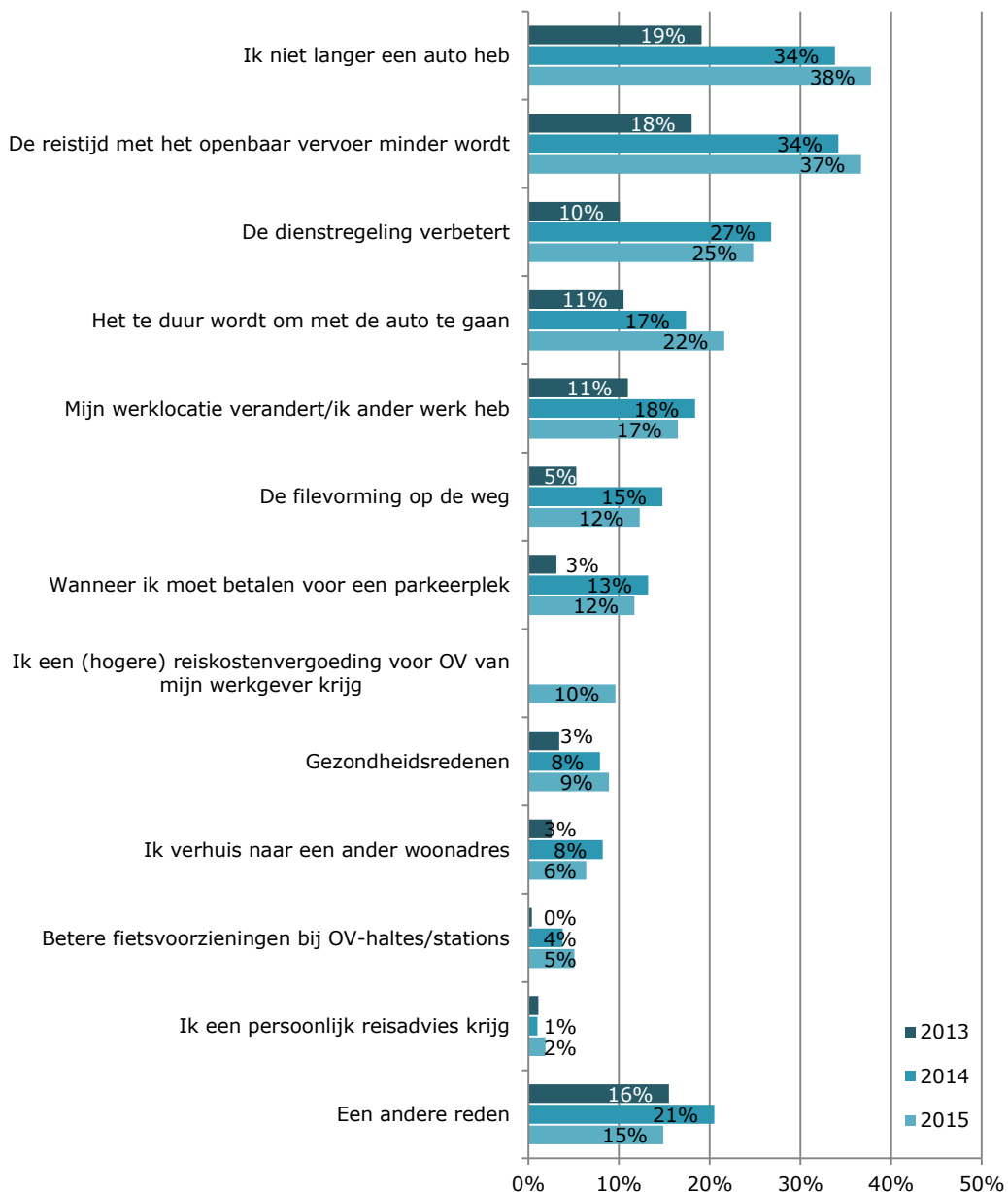
Welke situatie beschrijft het beste uw autogebruik? (n2013=820, n2014=843, n2015=885)



Aan de respondenten is gevraagd wat voor hen een reden zou kunnen zijn om over te stappen naar het openbaar vervoer voor dagelijkse ritten. Voor ruim een op de drie respondenten is dit het niet meer beschikken over een auto of een kortere reistijd met het openbaar vervoer. Ook in 2014 waren dit de meest genoemde redenen. Voor een kwart (25 procent) zou een verbeterde dienstregeling reden zijn om het openbaar vervoer te gebruiken. Verder geeft 22 procent aan om bij te hoge kosten over te stappen van auto op het openbaar vervoer. Verandering van werk(locatie) zou voor 17 procent een reden zijn om het openbaar vervoer te gebruiken.

Figuur 6.15

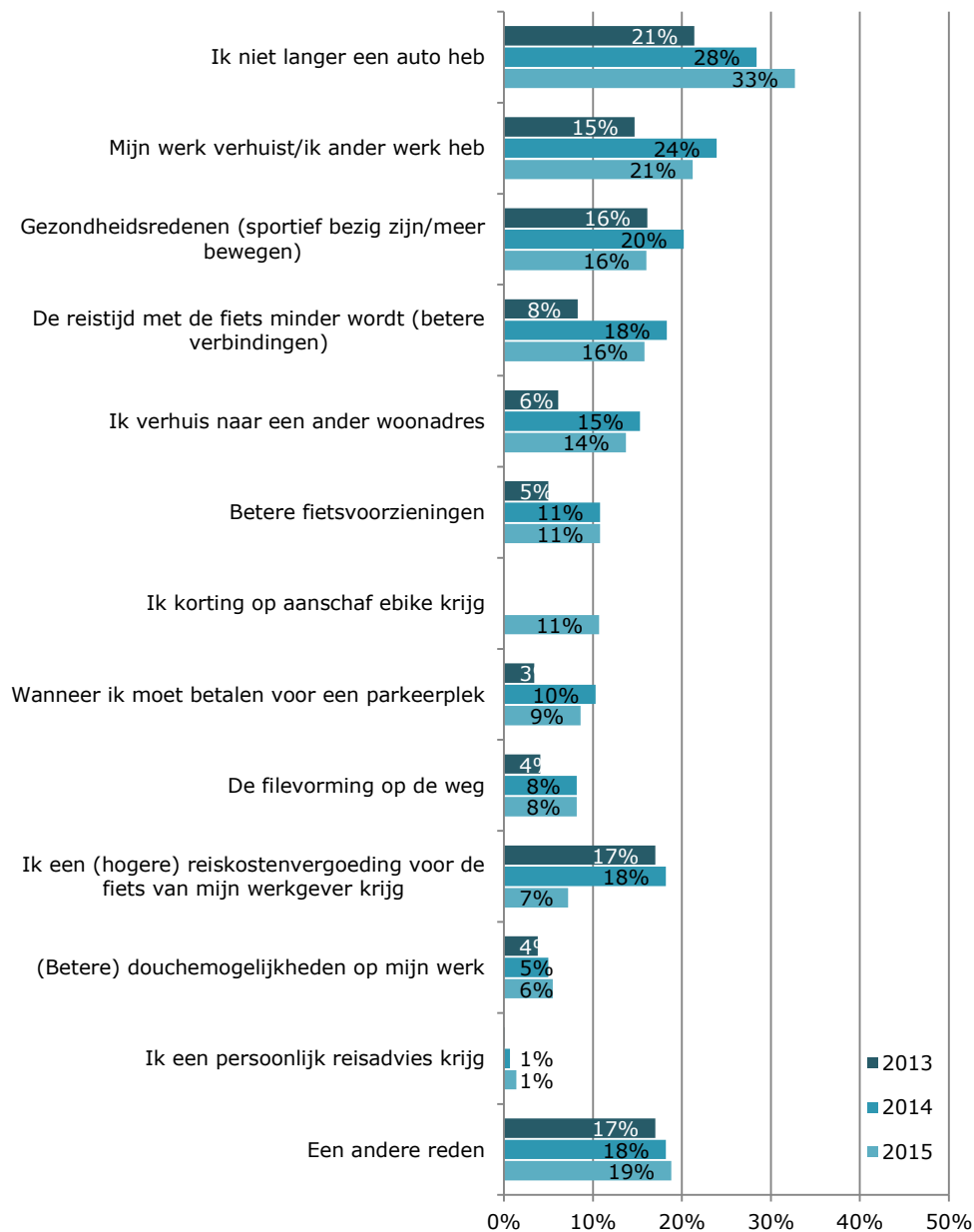
Wat zou voor u een reden zijn om over te stappen naar het openbaar vervoer voor uw dagelijkse ritten?



Dezelfde vraag is ook gesteld over de fiets: wat zou voor u een reden zijn om over te stappen naar het gebruiken van de fiets voor uw dagelijkse ritten? Voor een derde is het niet langer bezitten van een auto een reden. Verder geeft een vijfde deel (21 procent) aan de fiets te gaan gebruiken wanneer men ander werk en/of een andere werklocatie heeft. Voor 16 procent zijn gezondheidsredenen en kortere reistijd per fiets van belang. Ook in 2013 en 2014 werden deze redenen het vaakst genoemd. Het ontvangen van een (hogere) reiskostenvergoeding voor de fiets van de werkgever speelt in 2015 bij 7 procent van de respondenten een rol. In 2013 en 2014 werd dit nog door respectievelijk 17 en 18 procent genoemd.

Figuur 6.16

Wat zou voor u een reden zijn om over te stappen naar het gebruiken van de fiets voor uw dagelijkse ritten?



HOOFDSTUK

Brabant

7. Brabant

7.1 Inleiding

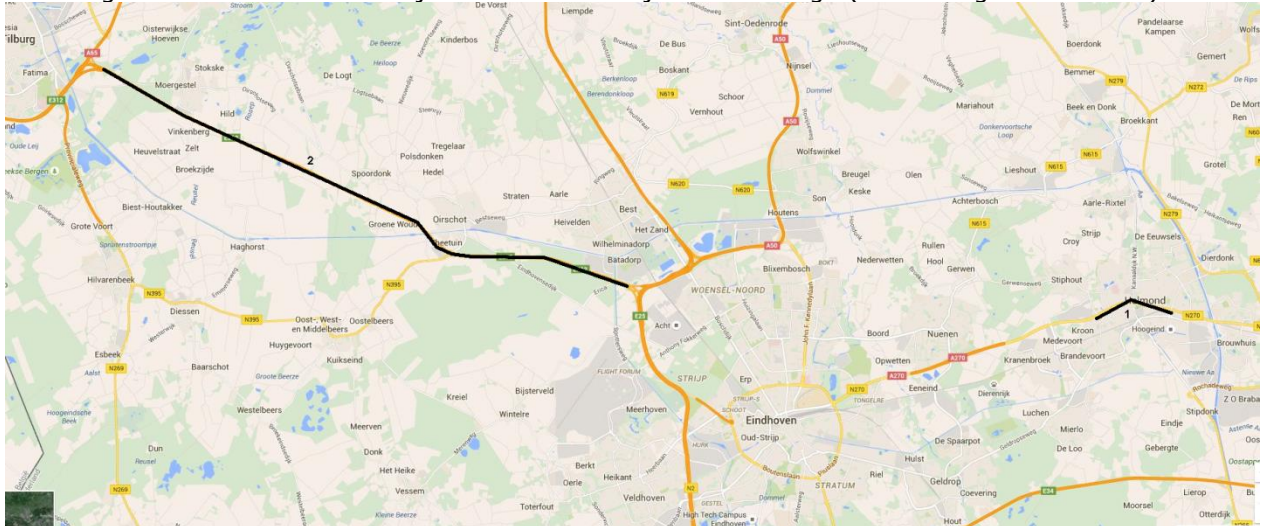
In dit hoofdstuk worden de resultaten van de regio Brabant behandeld. De resultaten voor Brabant worden zoveel mogelijk opgesplitst naar vier subregio's: Eindhoven-Helmond, 's-Hertogenbosch-Oss, Tilburg en Breda.

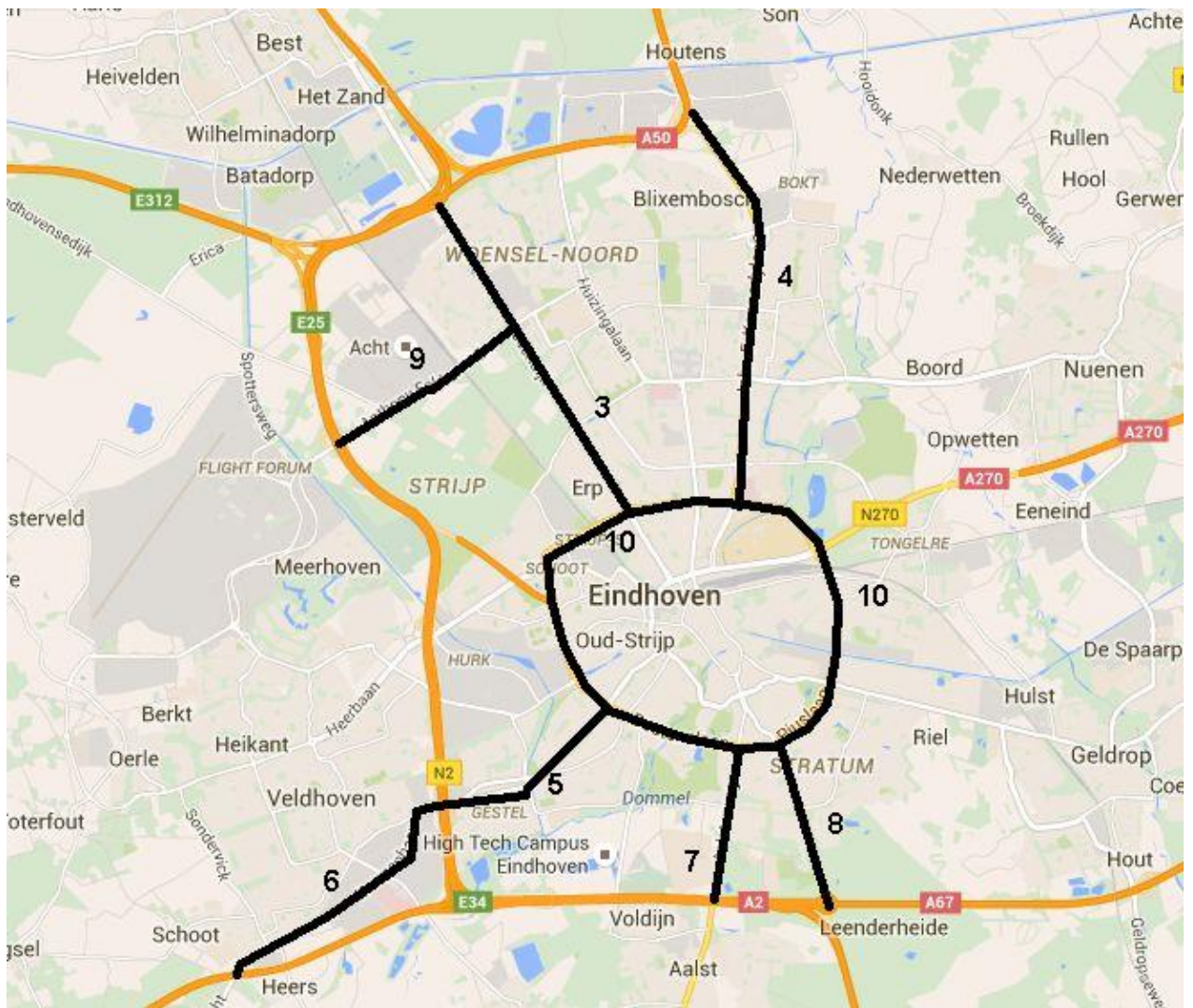
Allereerst wordt gekeken naar het gebruik van de wegen. Hoe vaak rijdt men op de genoemde trajecten? En is er het afgelopen jaar een verandering in het reisgedrag zichtbaar? Vervolgens wordt ingezoomd op de tevredenheid over de doorstroming op de wegen – zowel binnen als buiten de spits. Daarna wordt gekeken naar de maatregelen die in de regio zijn toegepast in het kader van Beter Benutten. Zijn deze maatregelen bekend? Heeft men er gebruik van gemaakt? En wat is het effect van de maatregelen? Tot slot worden er enkele regiospecifieke vragen behandeld.

7.2 Gebruik wegen

Regio Eindhoven-Helmond

In de regio Eindhoven-Helmond zijn in totaal tien trajecten bevraagd (zie de volgende kaarten).

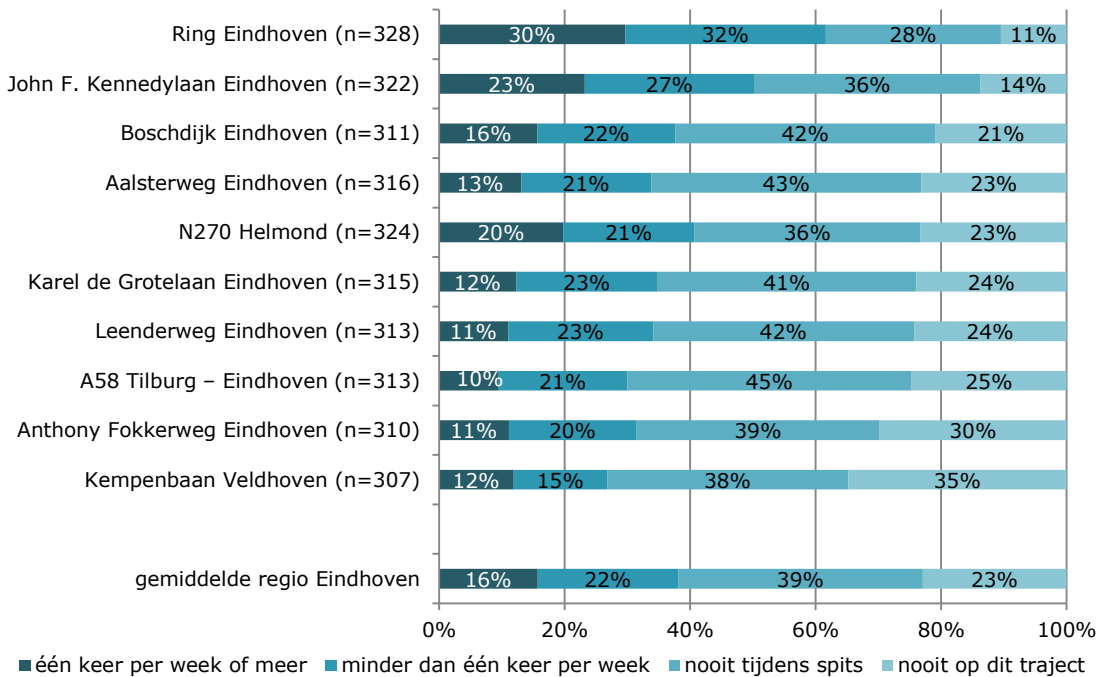




De ring van Eindhoven is het meest gebruikte traject tijdens de spituren, gevolgd door de John F. Kennedylaan (figuur 7.1). Bijna tweederde rijdt wel eens op de ring tijdens de spits. Gemiddeld voor de gehele regio rijdt men in 38 procent van de gevallen wel eens op een van de wegen en trajecten. Er is een groot verschil met de andere wegen. Het gebruik van de Kempenbaan in de spits is bijvoorbeeld een kwart (27 procent) en van de Anthony Fokkerweg 31 procent. In 2015 geeft voor de regio Eindhoven-Helmond gemiddeld 38 procent aan dat men tijdens de spits rijdt. In 2014 was dit 35 procent.

Figuur 7.1

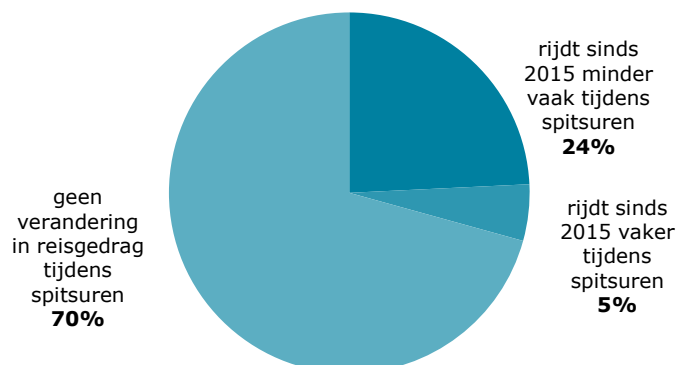
Hoe vaak maakt u gebruik van onderstaande wegen/trajecten in de regio Brabant - omgeving Eindhoven - tijdens spituren?



In zeven van de tien gevallen heeft men het reisgedrag tijdens de spits niet veranderd (figuur 7.2). Een kwart geeft aan minder vaak tijdens de spitsuren te rijden en de resterende 5 procent vaker. Dit was ook in 2015 het geval.

Figuur 7.2

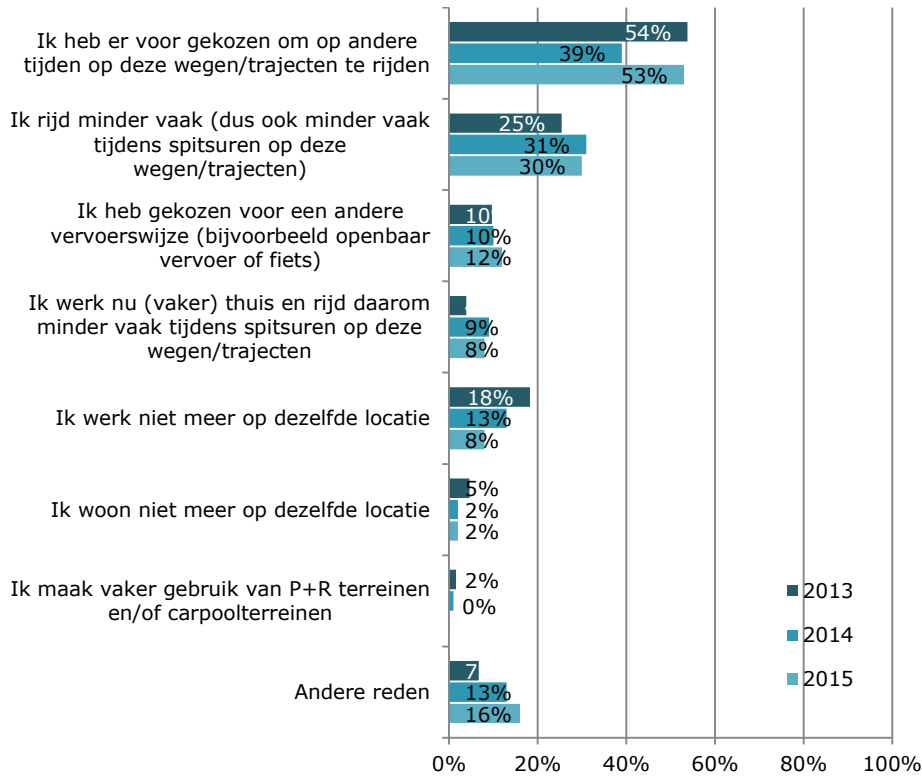
Heeft u in 2015 tijdens spituren vaker of minder vaak van deze wegen/trajecten gebruik gemaakt ten opzichte van 2014? (regio Eindhoven-Helmond) (n=305)



Meer dan de helft (53 procent) van de respondenten heeft er in 2015 voor gekozen om op andere tijden op de betreffende trajecten te rijden. In 2014 was dit nog 39 procent (figuur 7.3). Drie op de tien rijdt in het algemeen – en dus ook in de spits – minder vaak op de diverse trajecten in de regio Eindhoven-Helmond.

Figuur 7.3

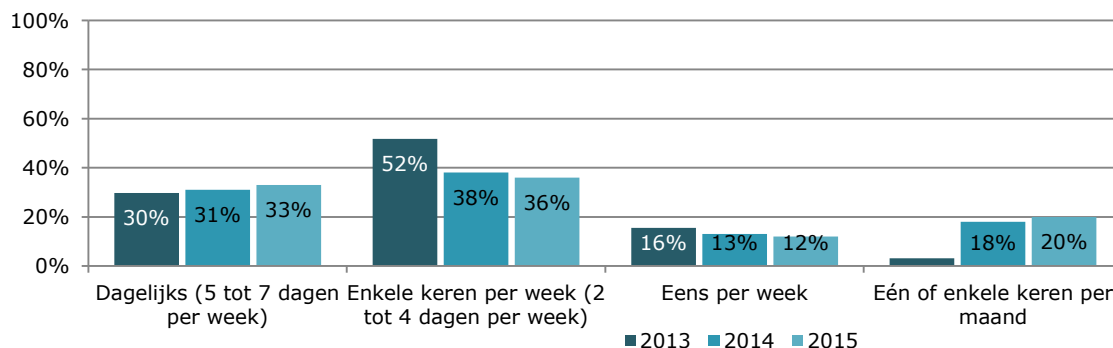
Kunt u aangeven waarom u in 2015 minder vaak tijdens spitsuren op deze wegen/trajecten in de regio Eindhoven-Helmond rijdt? (meerdere antwoorden mogelijk) (regio Eindhoven-Helmond) (n2013=57, n2014=73, n2015=74)



Een derde van de respondenten die aangaf minder vaak in de spits te rijden, doet dit dagelijks. Ruim een derde deel noemt enkele dagen per week minder vaak in de spits. Het beeld is vergelijkbaar met 2014.

Figuur 7.4

Hoeveel dagen per week rijdt u minder tijdens spitsuren? (regio Eindhoven-Helmond) (n2013=30, n2014=69, n2015=69)^{24,25}



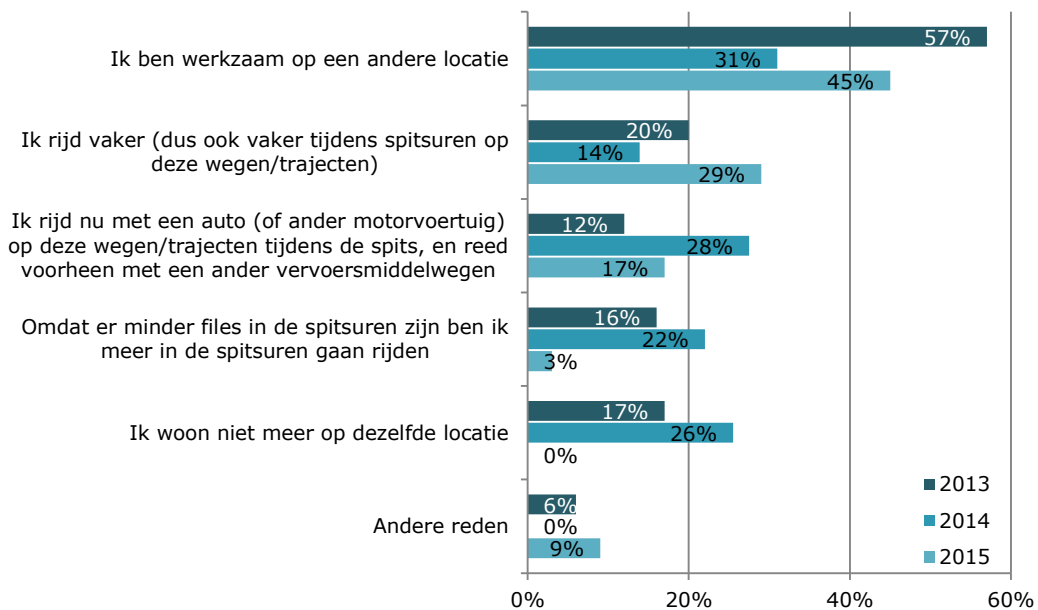
²⁴ Hierbij moet rekening worden gehouden met de lage n. De resultaten moeten daarom voorzichtig worden geïnterpreteerd.

²⁵ In 2013 is deze vraag alleen gesteld aan personen die bewust minder zijn gaan reizen tijdens spitsuren, zie voorgaande figuur. In 2014 en 2015 is deze vraag gesteld aan alle personen die minder zijn gaan reizen tijdens spitsuren.

Een verandering van werklocatie is voor 45% van de betreffende respondenten reden om juist wel vaker in de spits te gaan rijden (figuur 7.5), gevolgd door 29 procent die in 2015 aangeeft in het algemeen vaker te zijn gaan rijden en dus ook in de spitsuren. Door de jaren heen gaat het echter om een zeer lage respons op deze vraag, zodat de verschillen voorzichtig geïnterpreteerd moeten worden.

Figuur 7.5

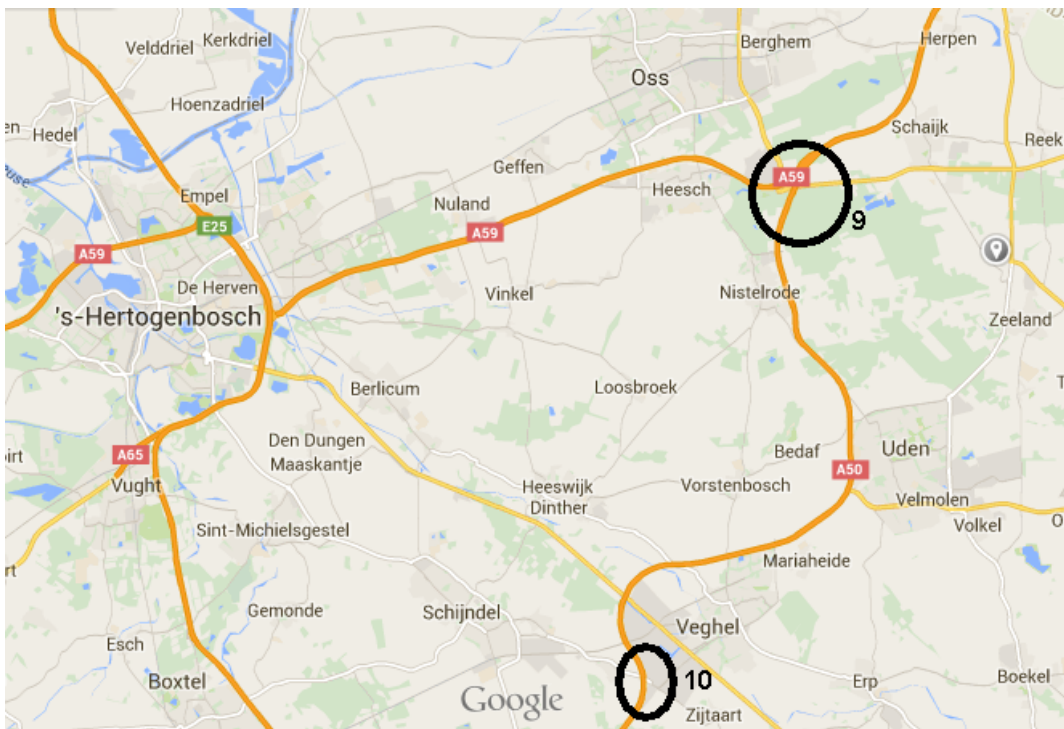
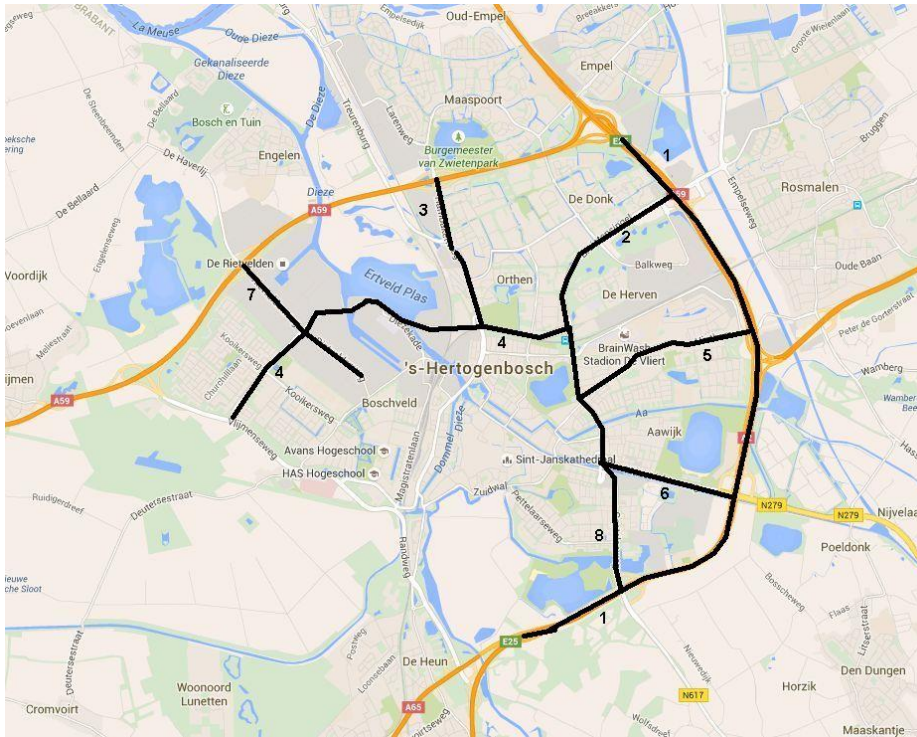
Kunt u aangeven waarom u in 2015 vaker tijdens spitsuren op deze wegen/trajecten rijdt? (meerdere antwoorden mogelijk) (regio Eindhoven-Helmond) (n2013=15, n2014=22, n2015=16)²⁶



²⁶ Hierbij moet rekening worden gehouden met de lage n. De resultaten moeten daarom voorzichtig worden geïnterpreteerd.

Regio 's-Hertogenbosch-Oss

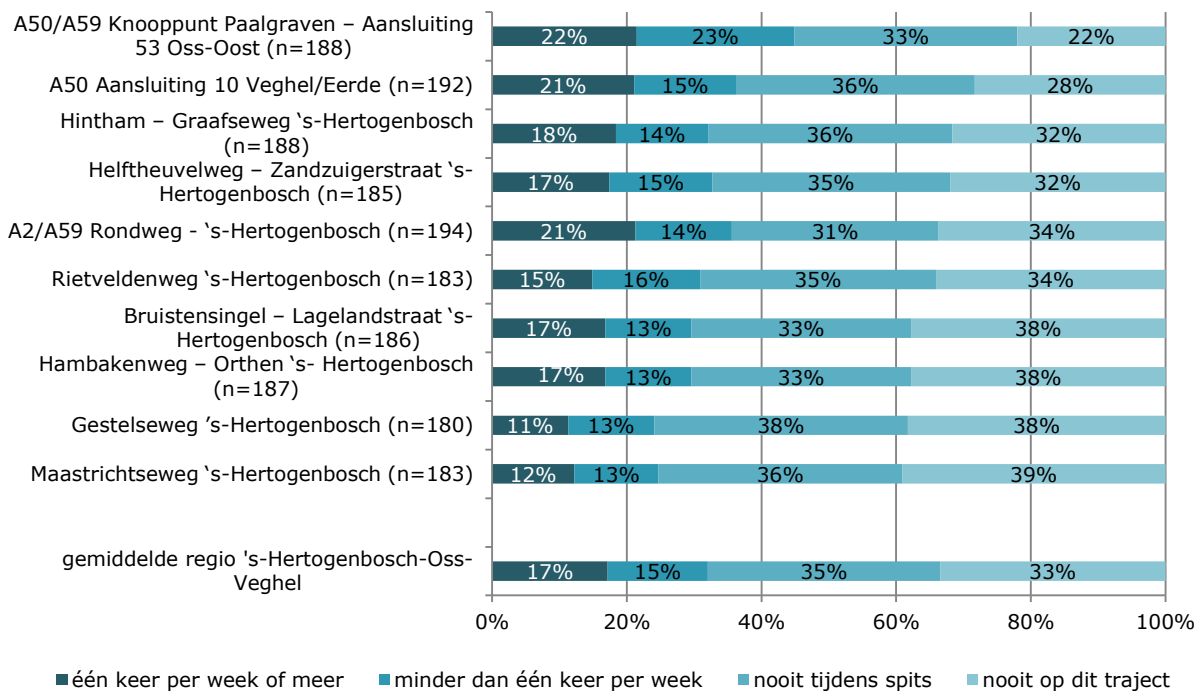
In de regio 's-Hertogenbosch-Oss zijn in totaal tien trajecten bevraagd (zie onderstaande kaarten).



Gemiddeld rijdt een derde van de respondenten in de regio Den Bosch wel eens in de spits op de tien trajecten (figuur 7.6). Dit is lager dan in 2014, toen dit nog 37 procent was. Het drukst bereiden traject is de A50/A59 bij knooppunt Paalgraven - aansluiting naar Oss-Oost, gevolgd door de A50 bij Veghel en Eerde. In 2014 was de rondweg van Den Bosch nog het drukste traject.

Figuur 7.6

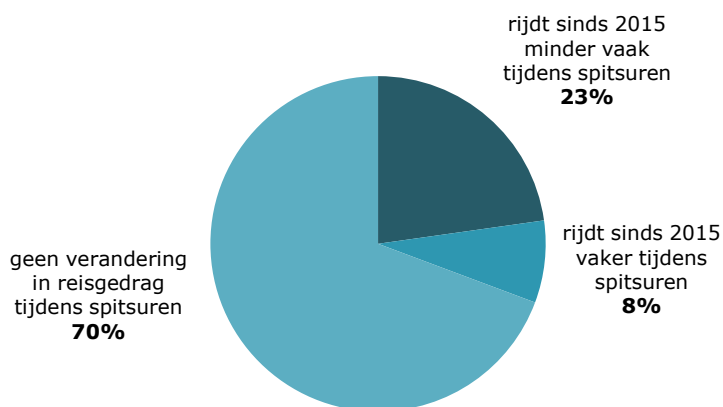
Hoe vaak maakt u gebruik van onderstaande wegen/trajecten in de regio Brabant - omgeving 's-Hertogenbosch - Oss tijdens spitsuren?



In de meeste gevallen (70 procent) is het reisgedrag van de respondenten tijdens de spits niet veranderd. Een kwart (23 procent) geeft in 2015 aan minder vaak in de spits te rijden.

Figuur 7.7

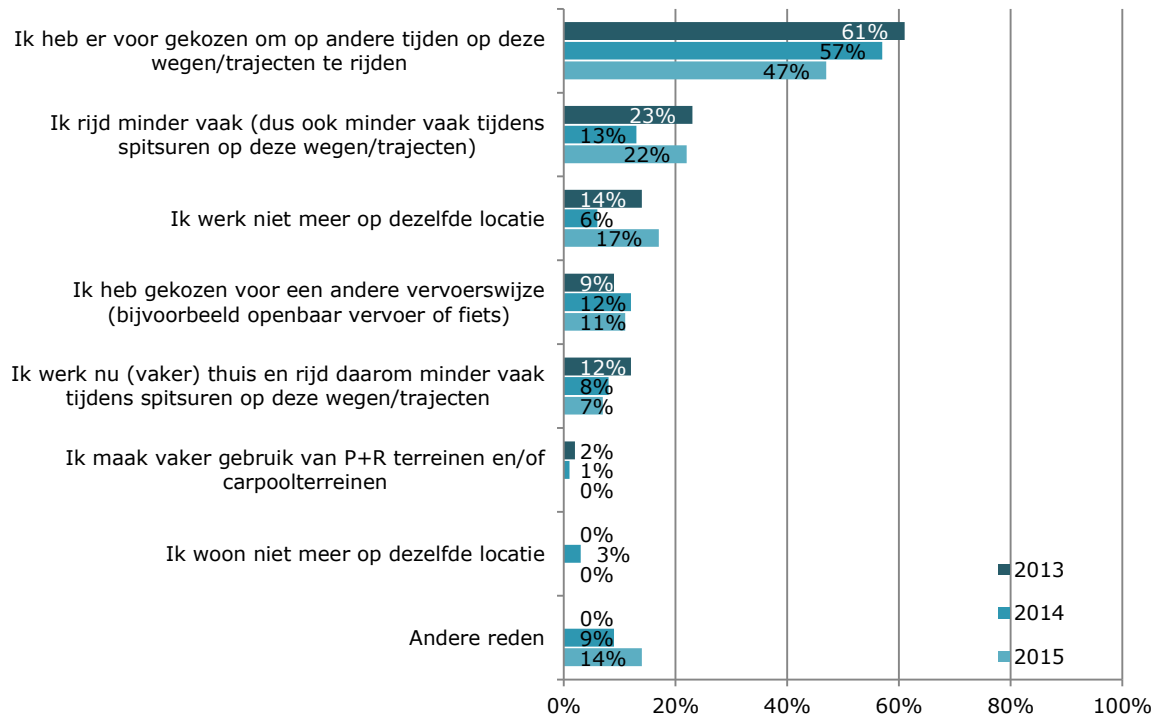
Heeft u in 2015 tijdens spitsuren vaker of minder vaak van deze wegen/trajecten gebruik gemaakt ten opzichte van 2014? (regio 's-Hertogenbosch-Oss) (n=183)



In 2015 heeft bijna de helft (47 procent) van de respondenten die minder vaak in de spits in de regio Den Bosch rijdt, ervoor gekozen om op andere tijden op deze wegen te rijden. Dit aandeel neemt sinds 2013 gestaag af. Bijna een kwart (22 procent) geeft aan in het algemeen minder vaak te rijden en daarom ook in de spits. Dit was in 2014 nog 13 procent. Tot slot valt op dat in 2015 een relatief grote groep aangeeft dat men door een verandering van werklocatie minder in de spits is gaan rijden.

Figuur 7.8

Kunt u aangeven waarom u in 2015 minder vaak tijdens de spitsuren op deze wegen/trajecten rijdt? (meerdere antwoorden mogelijk) ('s-Hertogenbosch-Oss) (n2013=36, n2014=36, n2015=42) ²⁷

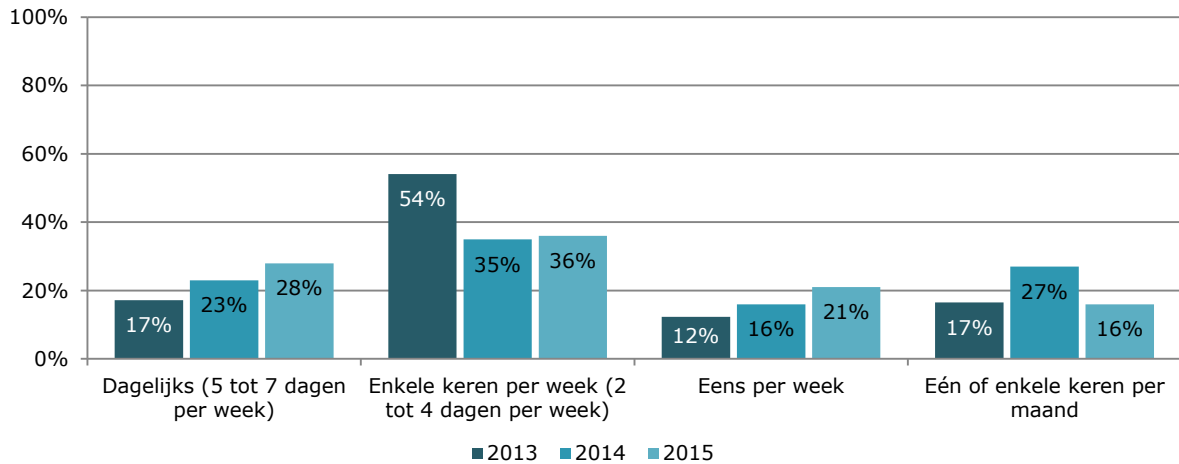


²⁷ Hierbij moet rekening worden gehouden met de lage n. De resultaten moeten daarom voorzichtig worden geïnterpreteerd.

Het aandeel respondenten dat aangeeft dagelijks minder in de spits te rijden, neemt toe van 17 procent in 2013 naar 28 procent tijdens de laatste meting in 2015. Nog eens 36 procent noemt enkele dagen per week minder vaak in de spits. De groep incidentele spitsmijders neemt in 2015 met 11 procentpunt af, naar 16 procent (figuur 7.9).

Figuur 7.9

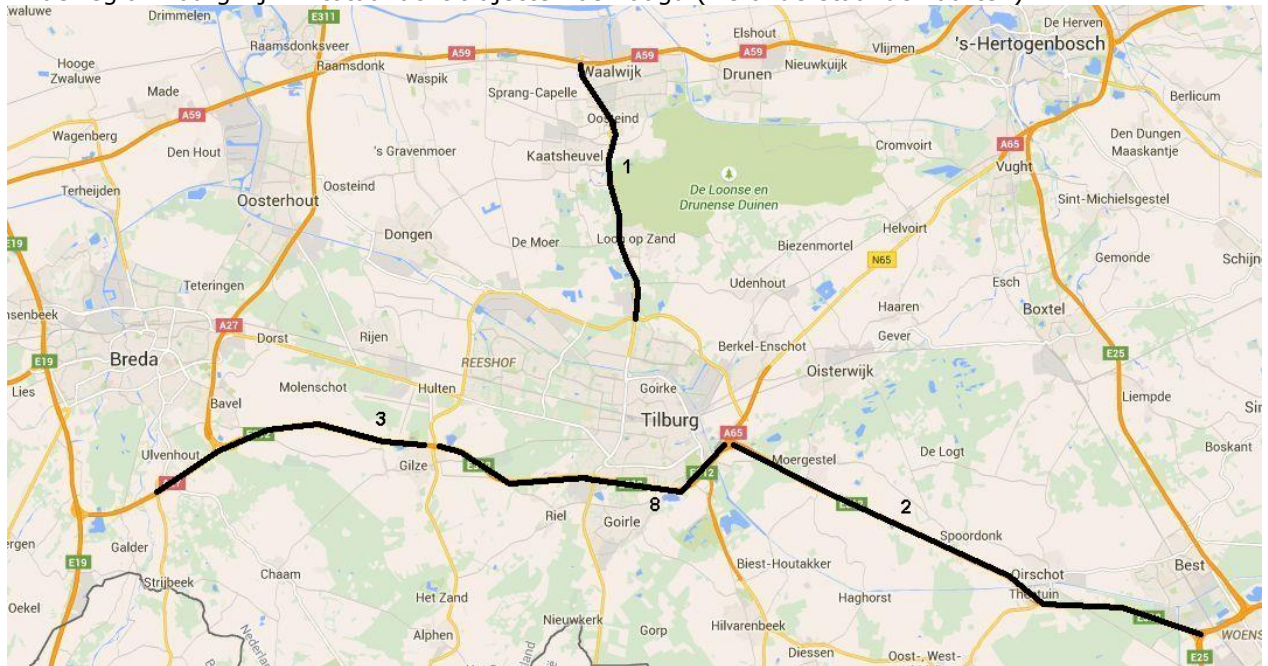
Hoeveel dagen per week reist u minder tijdens spitsuren ('s-Hertogenbosch-Oss) (n2013=21, n2014=36, n2015=39)
28, 29



Ook de groep respondenten die aangeeft dat men juist vaker in de spits is gaan reizen is gevraagd naar de reden(en) hiervoor. In beide meetjaren gaat het om kleine aantallen, waardoor de uitkomsten niet bruikbaar zijn.

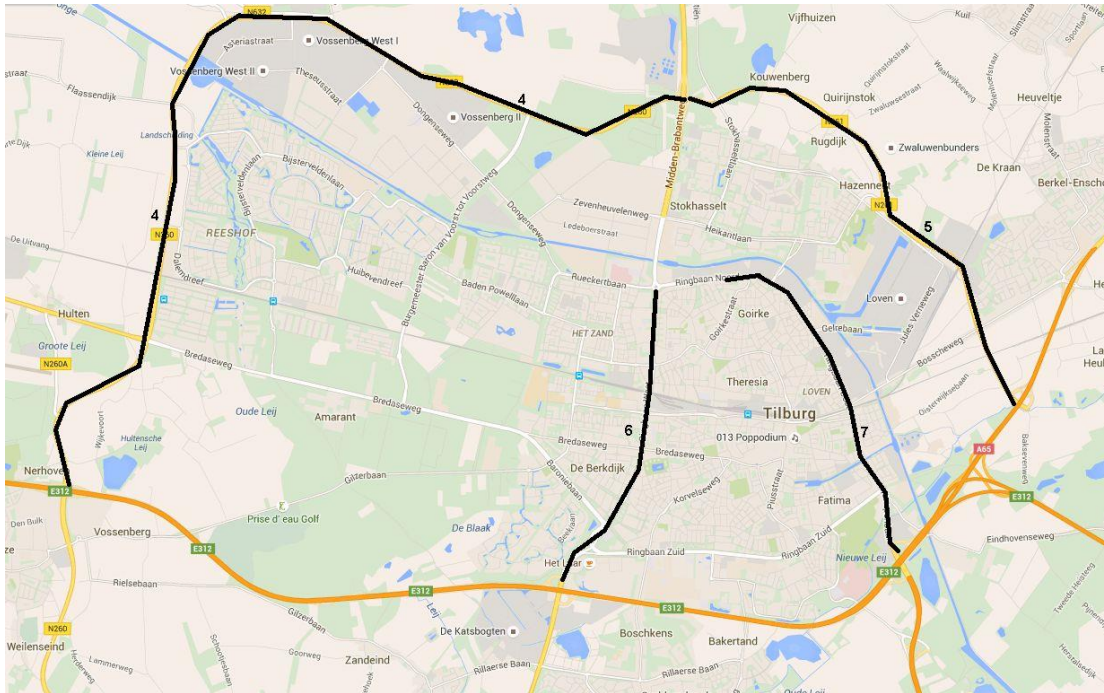
Regio Tilburg

In de regio Tilburg zijn in totaal acht trajecten bevroegd (zie onderstaande kaarten).



²⁸ Hierbij moet rekening worden gehouden met de lage n. De resultaten moeten daarom voorzichtig worden geïnterpreteerd.

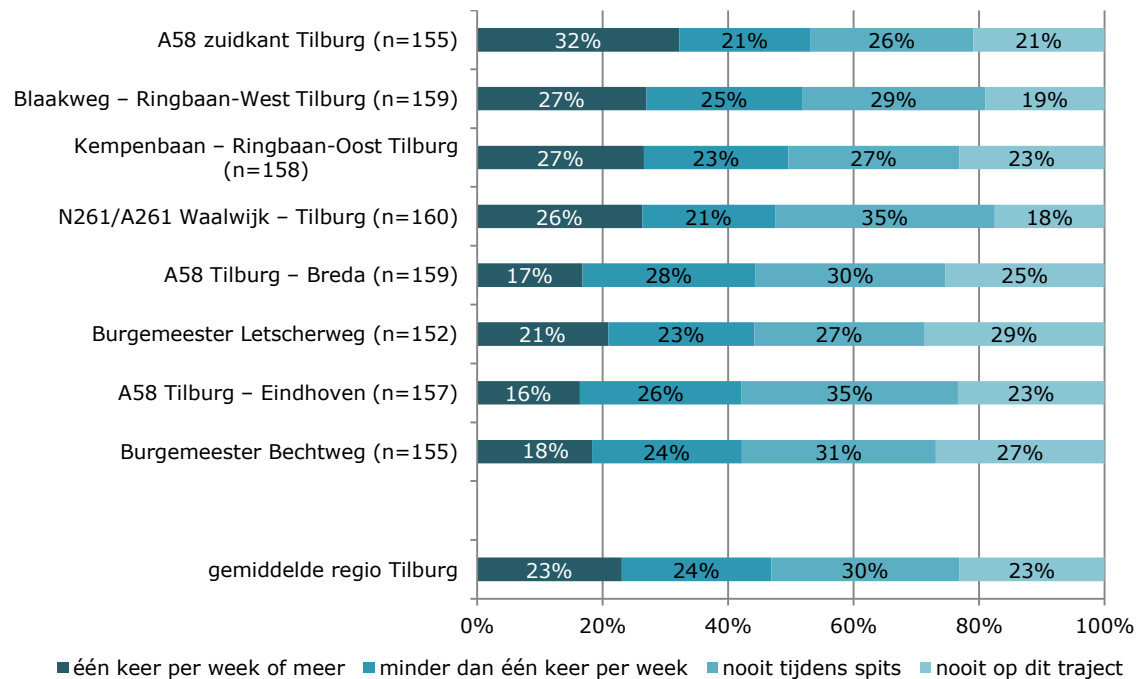
²⁹ In 2013 is deze vraag alleen gesteld aan personen die bewust minder zijn gaan reizen tijdens spitsuren, zie voorgaande figuur. In 2014 en 2015 is deze vraag gesteld aan alle personen die minder zijn gaan reizen tijdens spitsuren.



Bijna de helft (47 procent) van de respondenten maakt wel eens gebruik van een van de behandelde trajecten in de regio Tilburg tijdens de spits, het vaakst op de N261/A261 tussen Waalwijk en Tilburg en de Blaakweg-Ringbaan West-Tilburg (figuur 7.10). In 2014 was de A58 ten zuiden van Tilburg nog het drukst bereiden traject.

Figuur 7.10

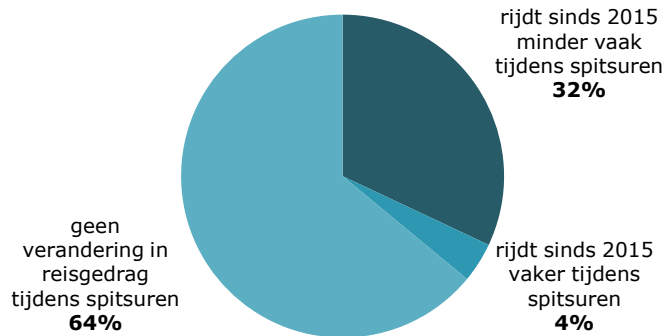
Hoe vaak maakt u gebruik van onderstaande wegen/trajecten in de regio Brabant - omgeving Tilburg tijdens de spitsuren?



Bijna een derde van de respondenten reist in 2015 minder vaak tijdens de spits in de regio Tilburg. In bijna twee derde van de gevallen is er geen verandering opgetreden.

Figuur 7.11

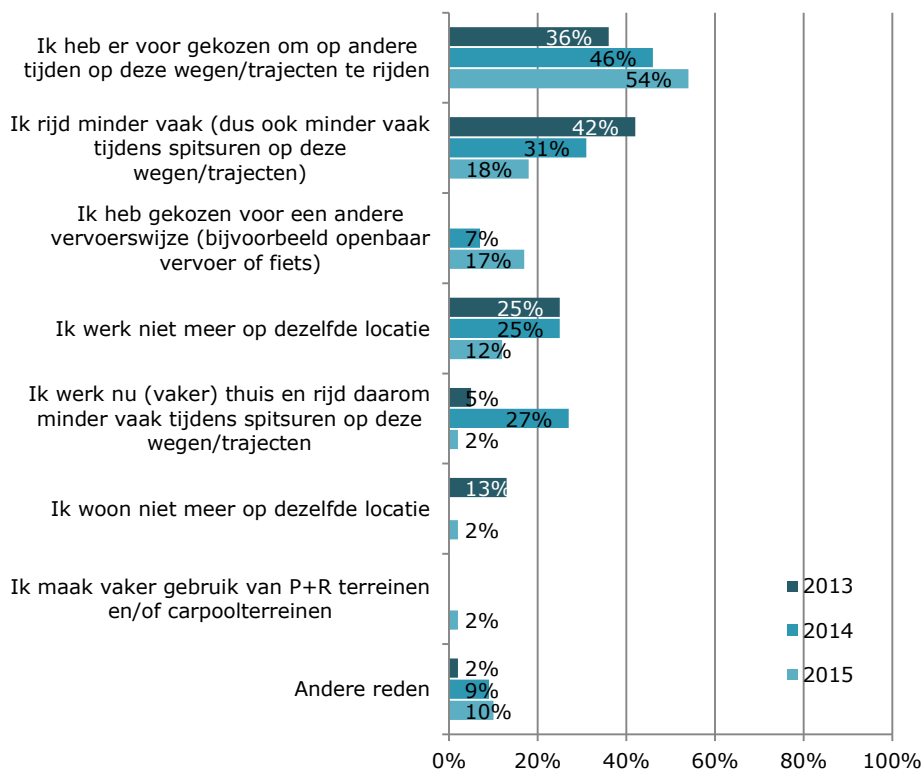
Heeft u in 2015 tijdens spitsuren vaker of minder vaak van deze wegen/trajecten gebruik gemaakt ten opzichte van 2014? (regio Tilburg) (n=148)



De respondenten die minder vaak in de spits rijden, kiezen er door de jaren heen steeds vaker voor om op andere tijden te reizen; in 2013 is dit 36 procent, in 2015 meer dan de helft. Een op de zes (18 procent) rijdt in het algemeen minder vaak en daarom dus ook in de spits. Dit was in 2014 nog bijna een derde. Eveneens een zesde koos in 2015 voor een ander vervoermiddel dan de auto en reed daarom minder vaak in de spits.

Figuur 7.12

Kunt u aangeven waarom u in 2015 minder vaak tijdens de spitsuren op deze wegen/trajecten rijdt? (meerdere antwoorden mogelijk) (Tilburg) (n2013=28, n2014=26, n2015=48)³⁰

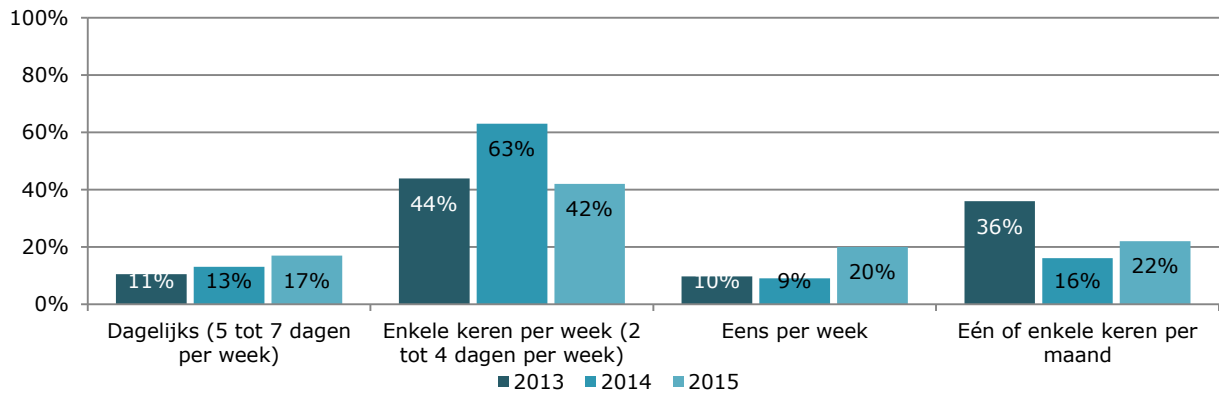


³⁰ Hierbij moet rekening worden gehouden met de lage n. De resultaten moeten daarom voorzichtig worden geïnterpreteerd.

De spitsmijders in de regio Tilburg doen dit vaak eens per week (20 procent in 2015, was 9 procent in 2014) of enkele keren per maand (22 procent). Hoewel de groep die dagelijks minder in de spits rijdt wel licht is toegenomen, valt vooral de daling van de groep spitsmijders die dit enkele dagen per week doet op; van 63 naar 42 procent (figuur 7.13).

Figuur 7.13

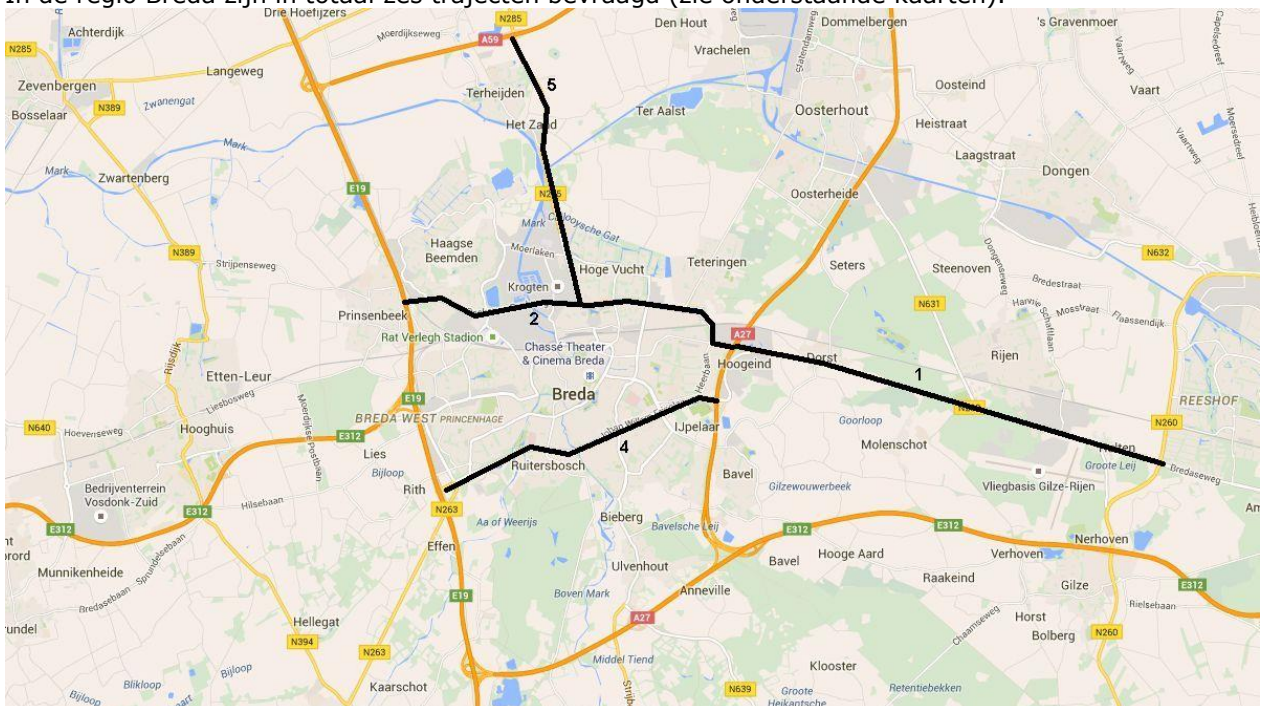
Hoeveel dagen per week rijdt u minder tijdens spitsuren (Tilburg) (n2013=10, n2014=25, n2-15=47)^{31, 32}



Aan respondenten die sinds 2014 vaker tijdens spitsuren rijden, is ook gevraagd wat hiervoor de reden is. Vanwege de lage respons (n=6) zijn deze resultaten niet bruikbaar.

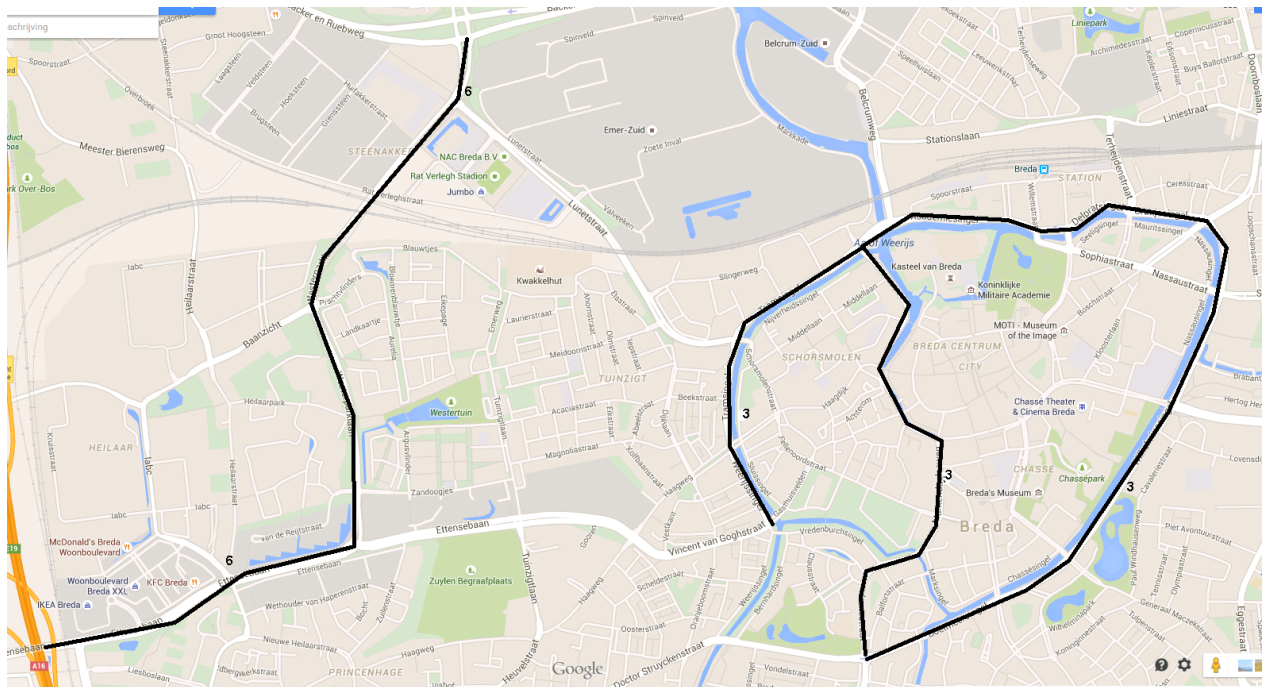
Regio Breda

In de regio Breda zijn in totaal zes trajecten bevestigd (zie onderstaande kaarten).



³¹ Hierbij moet rekening worden gehouden met de lage n. De resultaten moeten daarom voorzichtig worden geïnterpreteerd.

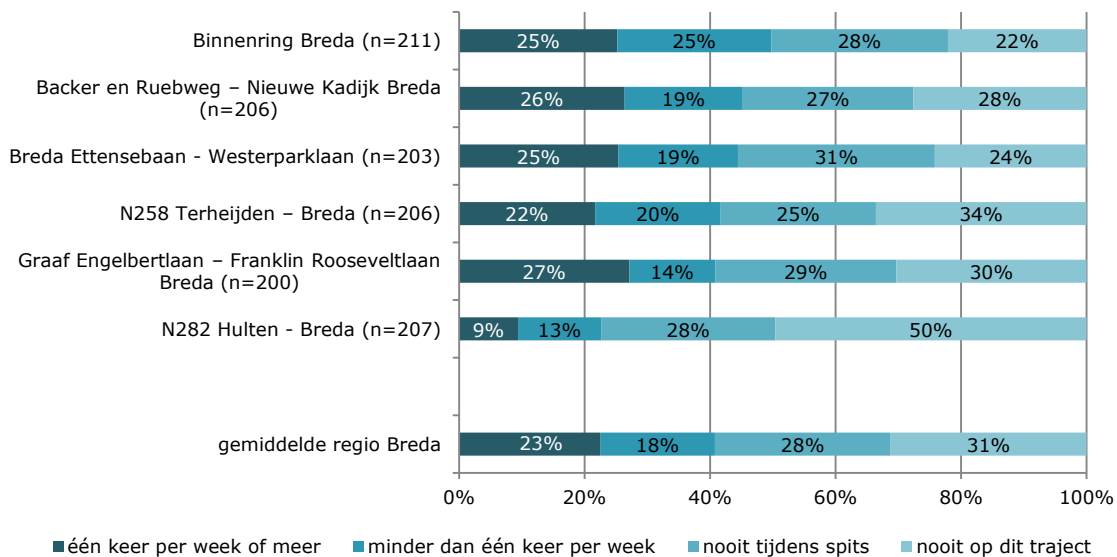
³² In 2013 is deze vraag alleen gesteld aan personen die bewust minder zijn gaan reizen tijdens spitsuren, zie voorgaande figuur. In 2014 en 2015 is deze vraag gesteld aan alle personen die minder zijn gaan reizen tijdens spitsuren.



In 2015 is de Binnenring van Breda het meest gebruikte traject tijdens de spitsuren, gevolgd door de Backer en Ruebweg – Nieuwe Kadijk Breda. In 2015 geeft gemiddeld 41 procent van de respondenten in de regio Breda aan tijdens de spits te rijden. In 2014 was dit gemiddelde 35 procent.

Figuur 7.14

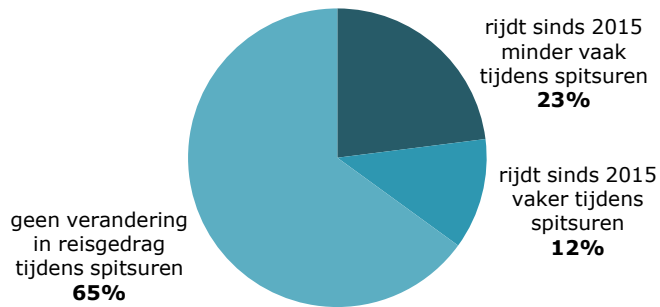
Hoe vaak maakt u gebruik van onderstaande wegen/trajecten in de regio Brabant - omgeving Breda tijdens spitsuren?



Twee derde van de respondenten heeft zijn of haar reisgedrag tijdens de spitsuren niet veranderd (2014: 72 procent). Een kwart is minder vaak in de spits gaan rijden en 12 procent juist vaker (2014: 7 procent).

Figuur 7.15

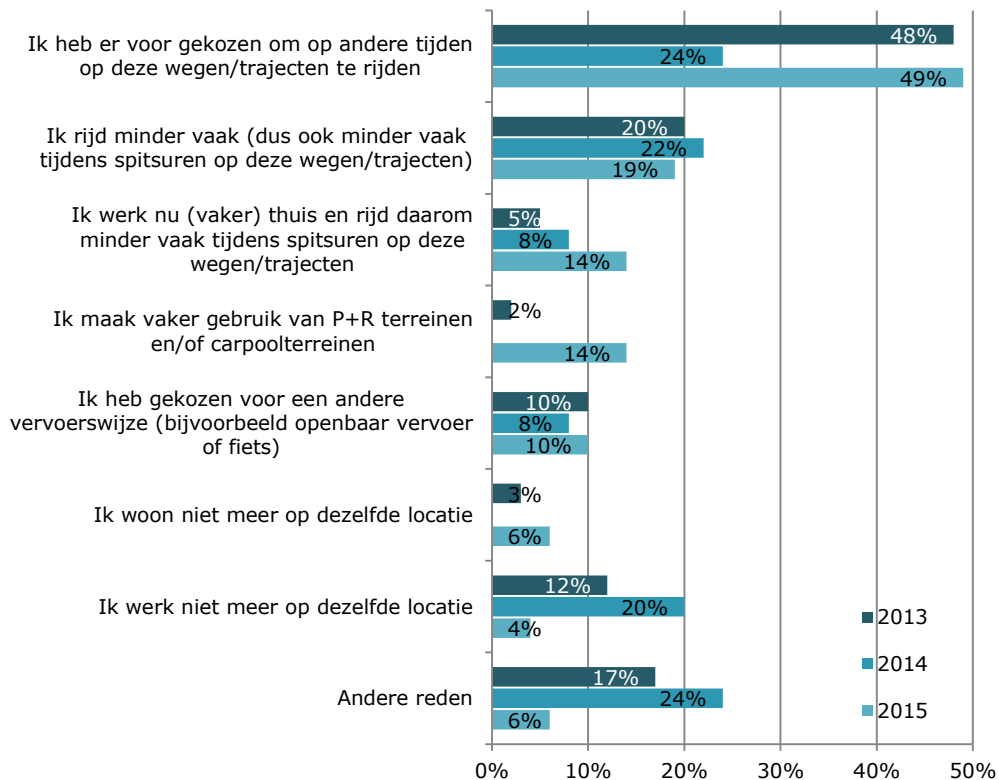
Heeft u in 2015 tijdens spitsuren vaker of minder vaak van deze wegen/trajecten gebruik gemaakt ten opzichte van 2014? (regio Breda) (n=180)



In 2015 kiest de helft van de groep respondenten die minder vaak in de spits rijdt, ervoor om op andere tijden te reizen. Dit is vergelijkbaar met 2013. In 2014 was dit nog 24 procent. Een vijfde rijdt in het algemeen minder vaak en daarom ook minder vaak in de spits (figuur 7.16). Verder valt in 2015 op dat men ook de spits mijdt door vaker thuis te werken.

Figuur 7.16

Kunt u aangeven waarom u in 2015 minder vaak tijdens de spitsuren op deze wegen/trajecten rijdt? (meerdere antwoorden mogelijk) (Breda) (n2013=54, n2014=33, n2015=42)³³

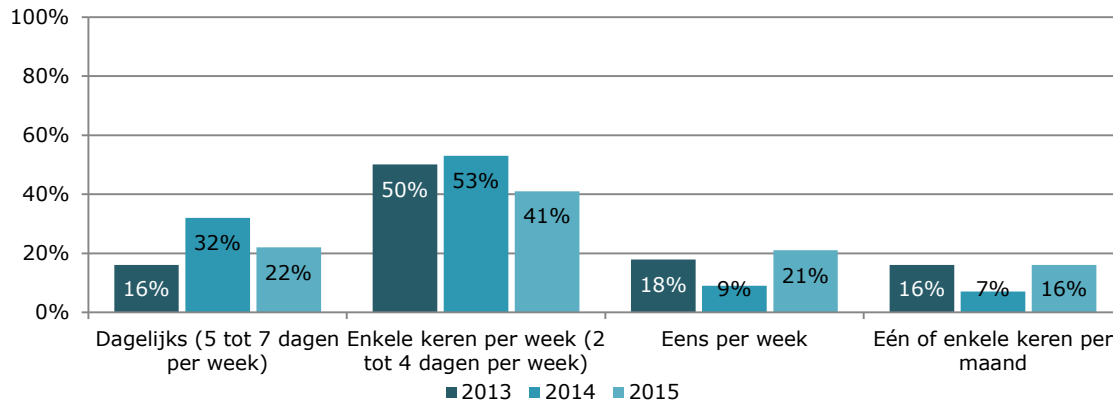


³³ Hierbij moet rekening worden gehouden met de lage n. De resultaten moeten daarom voorzichtig worden geïnterpreteerd.

Het aandeel respondenten dat dagelijks minder vaak in de spits rijdt, neemt in de regio Breda in 2015 af van 32 naar 22 procent. Ook het deel dat enkele dagen per week minder in de spits rijdt, is afgenomen. Dit betekent dat er vooral sprake is van incidenteel spitsmijden in deze regio (figuur 7.17).

Figuur 7.17

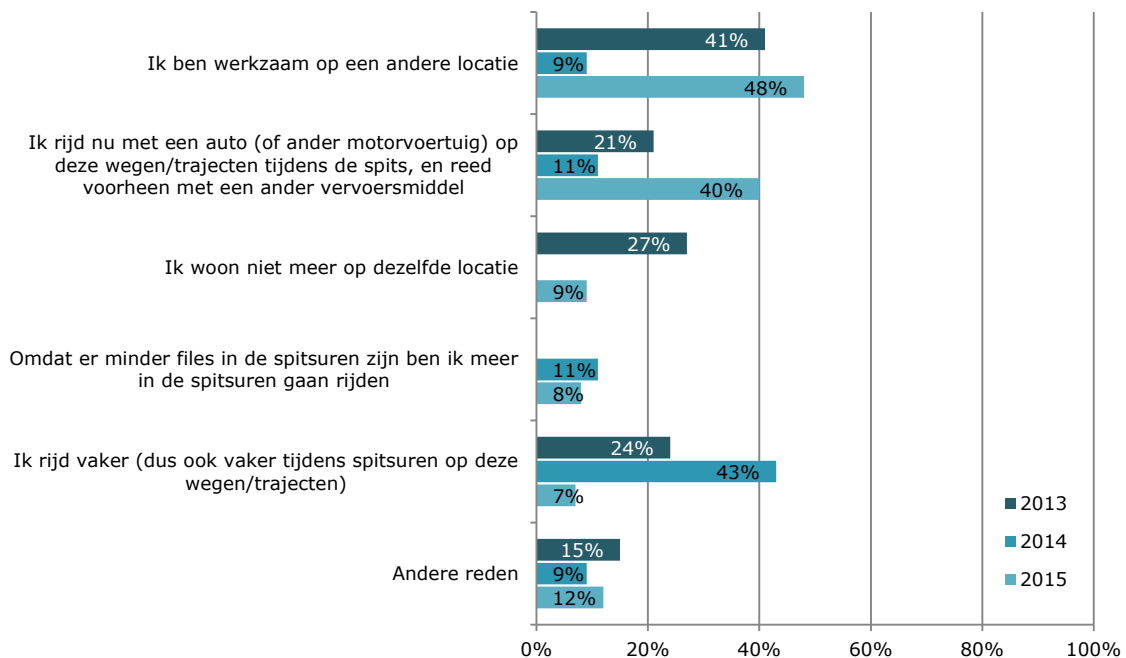
Hoeveel dagen per week rijdt u minder tijdens spitsuren (Breda) (n2013=30, n2014=27, n2015=38)^{34, 35}



Aan respondenten die sinds 2014 meer tijdens spitsuren rijden, is ook gevraagd wat hiervoor de reden is. Voor de helft van de betreffende respondenten vormt de reden een verandering van werklocatie, gevolgd doordat men eerst met een ander vervoermiddel reed en vanaf 2015 met de auto. Omdat de respons bij deze vraag zeer laag is, zijn de resultaten slechts beperkt indicatief.

Figuur 7.17a

Waarom bent u vaker in de spits gaan reizen? (Breda) (n2013=13, n2014=10, n2015=21)



³⁴ Hierbij moet rekening worden gehouden met de lage n. De resultaten moeten daarom voorzichtig worden geïnterpreteerd.

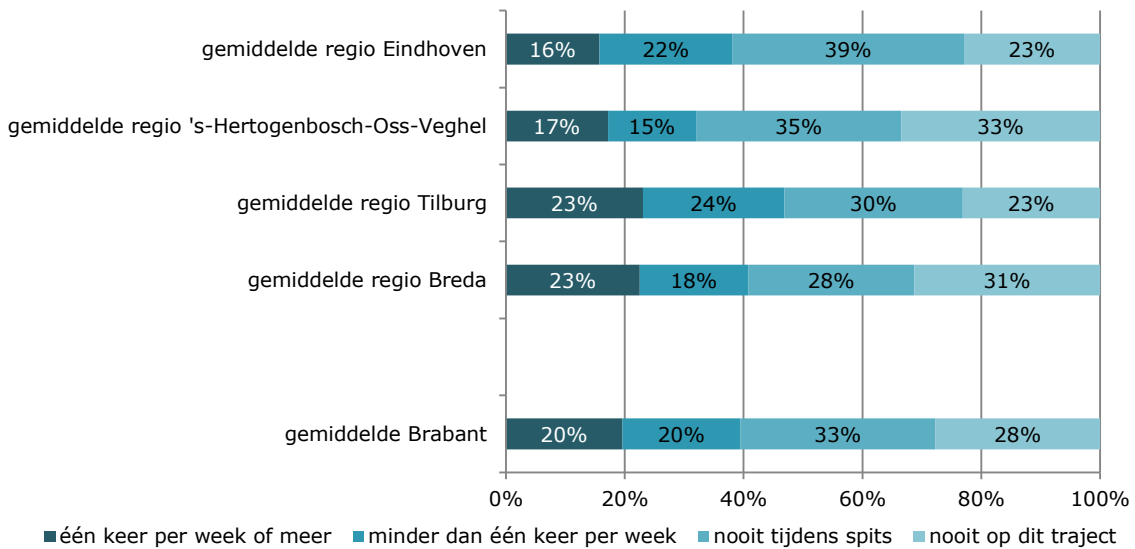
³⁵ In 2013 is deze vraag alleen gesteld aan personen die bewust minder zijn gaan reizen tijdens spitsuren, zie voorgaande figuur. In 2014 en 2015 is deze vraag gesteld aan alle personen die minder zijn gaan reizen tijdens spitsuren.

Totaal Brabant

Figuur 7.18 geeft het gemiddelde gebruik van de geselecteerde wegen/trajecten weer op regio niveau en een gemiddelde voor Brabant als geheel. In Breda en Tilburg wordt vaker in de spits gereden dan in de andere twee regio's. Gemiddeld over heel Brabant rijdt 40 procent van de respondenten in de spits. Dit is nagenoeg gelijk aan het gemiddelde van 2014, toen dit 38 procent was.

Figuur 7.18

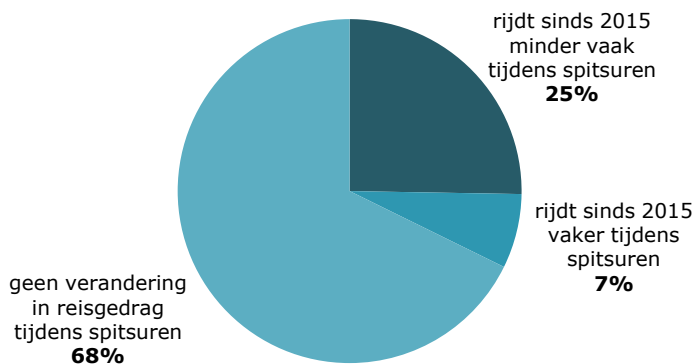
Frequentie waar mee men gebruik maakt van de geselecteerde wegen/trajecten in Brabant (totaal).



Verdeeld over de hele regio geeft een kwart aan dat ze minder vaak in de spits zijn gaan rijden in Brabant (figuur 7.19). Twee derde heeft zijn of haar reisgedrag niet gewijzigd. Dit is nagenoeg gelijk aan 2014.

Figuur 7.19

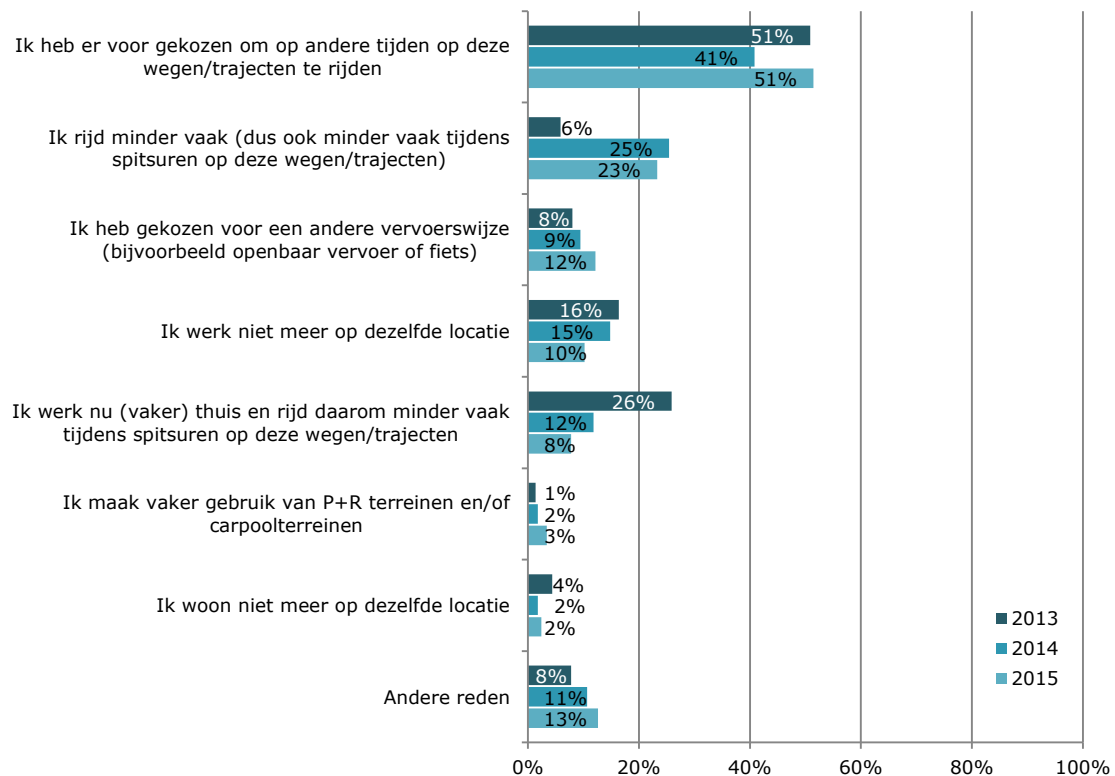
Heeft u in 2014 tijdens spitsuren vaker of minder vaak van deze wegen/trajecten gebruik gemaakt ten opzichte van 2013? (n=816)



In 2015 kozen de spitsrijders vaker voor het reizen op andere tijden (51 procent, dit was in 2014 nog 41 procent). Een kwart is in het algemeen minder vaak gaan rijden en komt daardoor ook minder vaak in de spits op de behandelde Brabantse wegen en trajecten. Verder valt op dat het aandeel thuiswerkers onder de spitsrijders gestaag afneemt: van 26 procent in 2013, naar 8 procent tijdens de laatste meting van 2015.

Figuur 7.20

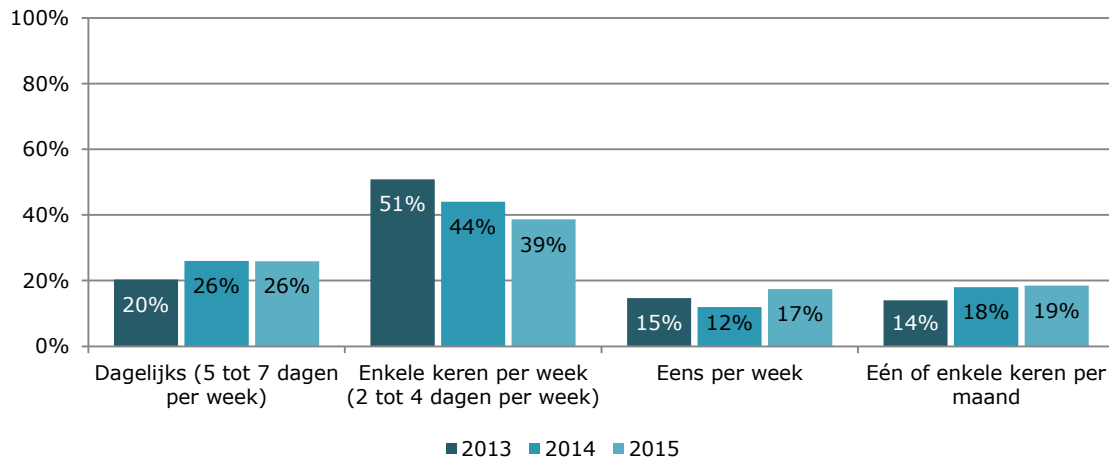
Kunt u aangeven waarom u minder vaak tijdens de spitsuren op deze wegen/trajecten rijdt? (meerdere antwoorden mogelijk) (n2013=175, n2014=169, n2015=206)



Een ruime meerderheid van de respondenten die minder tijdens spitsuren op de voorgelegde trajecten in de regio Brabant rijden, geeft aan dat ze voorheen tenminste één keer per week meer op deze wegen kwamen (81 procent). Een kwart zegt zelfs dagelijks minder op deze wegen tijdens de spits te rijden (figuur 7.21). Gemiddeld over heel Brabant zegt 40 procent van de respondenten in de spits te rijden.

Figuur 7.21

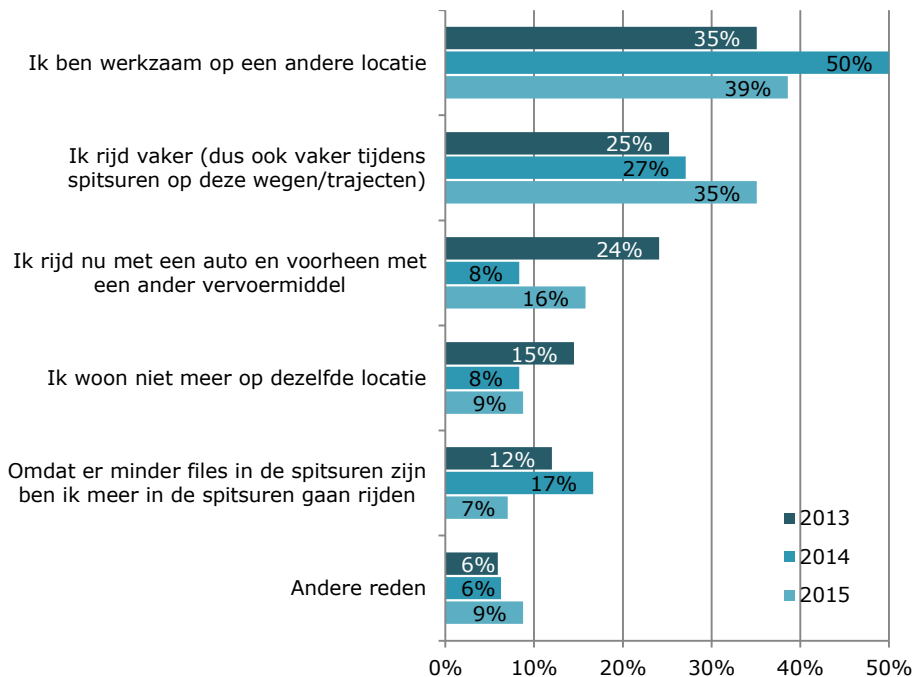
Hoeveel dagen per week reist u minder tijdens spitsuren?³⁶ (n2013=86, n2014=158, n2015=189)



Tot slot is nog gevraagd waarom men juist vaker tijdens de spits rijdt. Ook in 2015 is de meest genoemde reden het veranderen van werklocatie (figuur 7.22), gevolgd door het feit dat men in het algemeen vaker rijdt en zodoende ook in de spitsuren.

Figuur 7.22

Kunt u aangeven waarom u in 2015 vaker tijdens spitsuren op deze wegen/trajecten rijdt? (meerdere antwoorden mogelijk) (n2013=48, n2014=48, n2015=57)



³⁶ In 2013 is deze vraag alleen gesteld aan personen die bewust minder zijn gaan reizen tijdens spitsuren, zie voorgaande figuur. In 2014 en 2015 is deze vraag gesteld aan alle personen die minder zijn gaan reizen tijdens spitsuren.

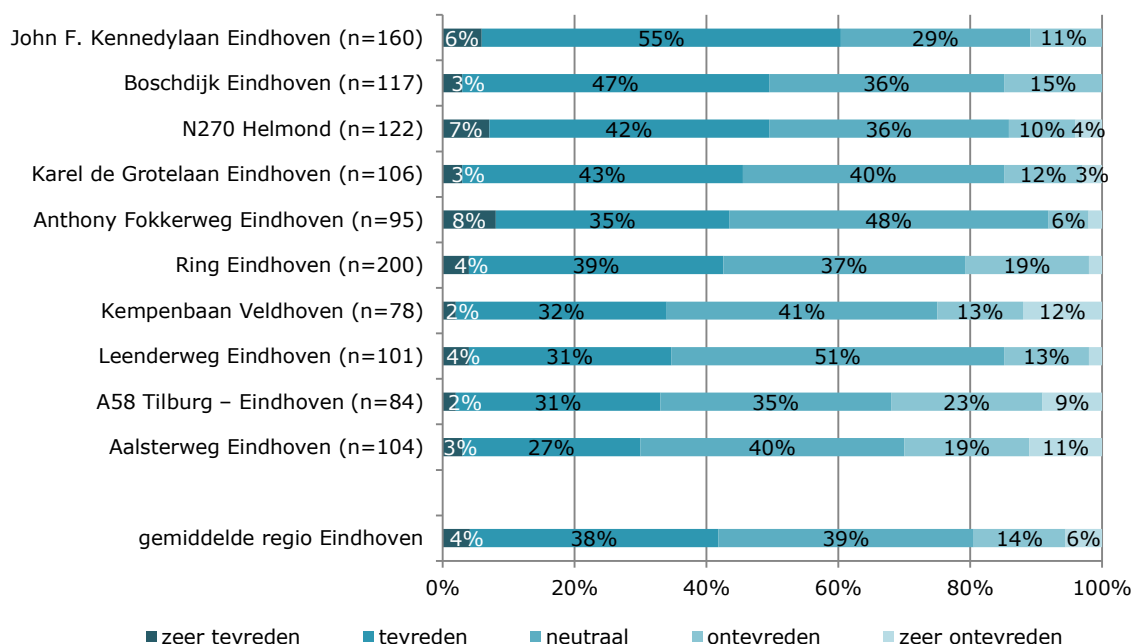
7.3 Tevredenheid doorstroming

Regio Eindhoven-Helmond

De gemiddelde tevredenheid over de doorstroming tijdens de spitsuren ligt in de regio Eindhoven op 42 procent. Deze varieert verder van 30 procent voor de Aalsterweg en 33 procent voor de A58 tussen Tilburg en Eindhoven tot 61 procent op de John F. Kennedylaan in Eindhoven. De verschillen met 2014 zijn klein. Ook in 2014 werd de doorstroming in de spits op de Aalsterweg Eindhoven het minst positief beoordeeld.

Figuur 7.23

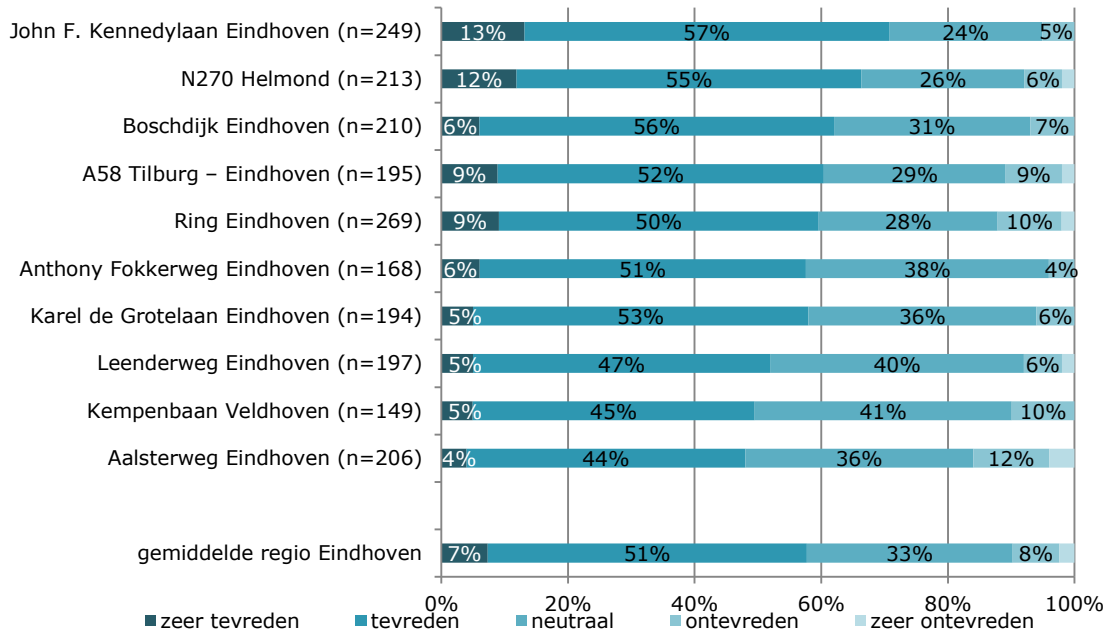
In hoeverre bent u tevreden over de doorstroming op onderstaande wegen/trajecten in de regio Eindhoven-Helmond tijdens spitsuren?



Men is vaker tevreden over de doorstroming buiten de spitsuren (figuur 7.24). Ook dan is men vooral tevreden over de doorstroming op de John F. Kennedylaan en is de Aalsterweg het grootste knelpunt in de regio Eindhoven-Helmond. De gemiddelde tevredenheid is 58 procent. In 2014 was dit 55 procent.

Figuur 7.24

In hoeverre bent u tevreden over de doorstroming op onderstaande wegen/trajecten in de regio Eindhoven-Helmond buiten spitsuren?

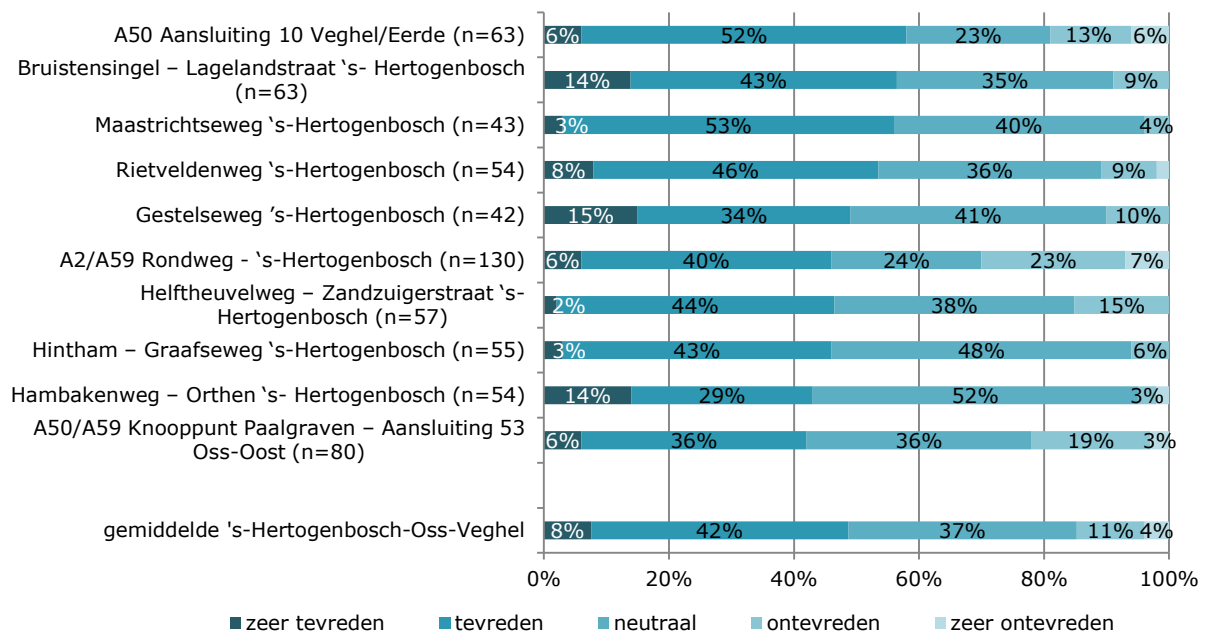


Regio 's-Hertogenbosch – Oss

De respondenten in de regio Den Bosch zijn vooral tevreden over de doorstroming op het traject A50 bij de aansluiting Veghel/Eerde, gevolgd door de Bruistensingel en Lagelandstraat in de stad Den Bosch (figuur 7.25). Het grootste knelpunt in de regio is in 2015 het knooppunt Paalgraven bij de aansluiting Oss-Oost, hier is 42 procent van de respondenten tevreden over de doorstroming tijdens de spitsuren. Gemiddeld is precies de helft van de respondenten (zeer) tevreden over de doorstroming in de regio, dit was in 2014 nog 54 procent.

Figuur 7.25

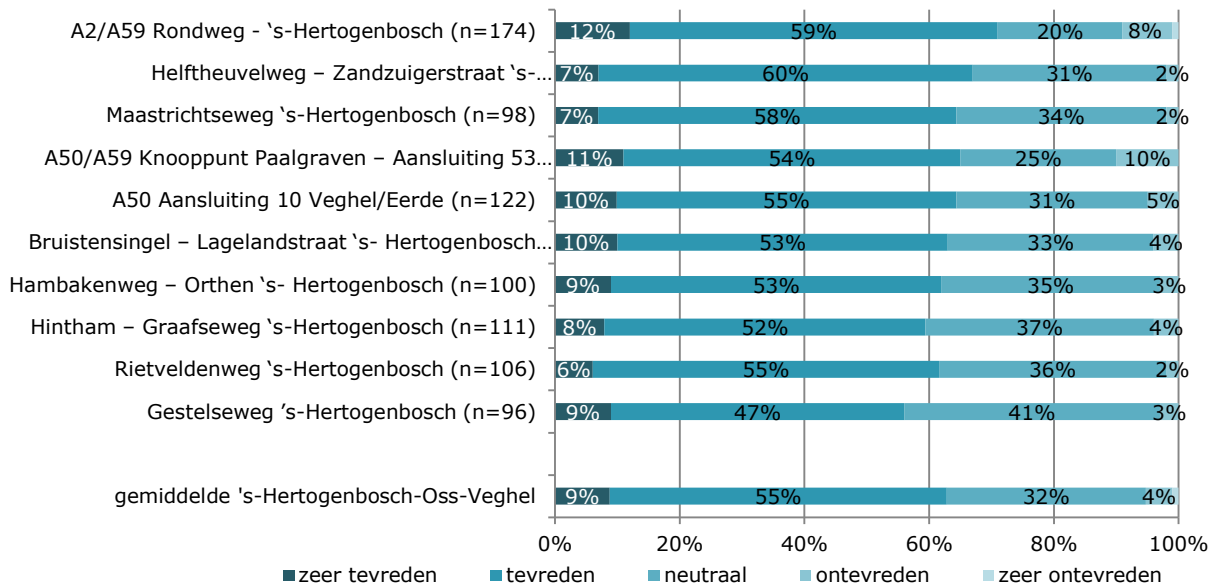
In hoeverre bent u tevreden over de doorstroming op onderstaande wegen/trajecten in de regio 's-Hertogenbosch-Oss tijdens spitsuren?



De respondenten zijn logischerwijs positiever over de doorstroming op de trajecten in de regio buiten de spitsuren (figuur 7.26). Meer dan zeven op de tien is positief over doorstroming op de rondweg van Den Bosch (A2/A59), gevolgd door twee derde op het traject Helftheuvelweg-Zandzuigerstraat. Het grootste knelpunt tijdens de spits (knooppunt Paalgraven) is buiten de spits een middenmoter. Men is het meest kritisch over de doorstroming op de Gestelseweg (56 procent). Gemiddeld voor de hele regio is 64 procent tevreden. Dit was in 2014 met 69 procent hoger.

Figuur 7.26

In hoeverre bent u tevreden over de doorstroming op onderstaande wegen/trajecten in de regio 's-Hertogenbosch-Oss buiten spitsuren?

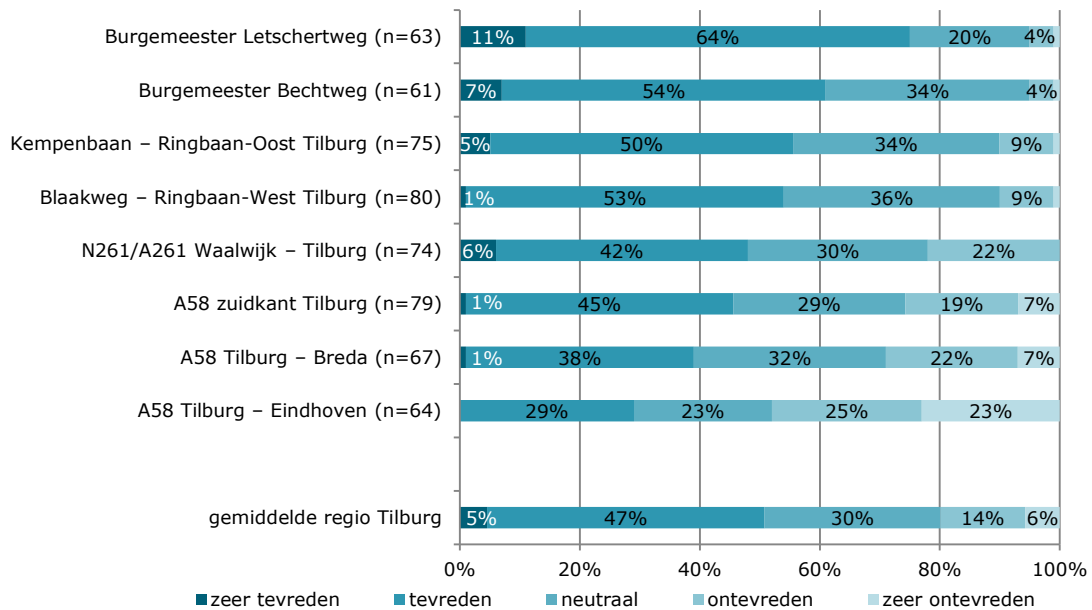


Regio Tilburg

Driekwart van de respondenten in de regio Tilburg is tevreden over de doorstroming op de Burgemeester Letschertweg tijdens de spitsuren (figuur 7.27). Dit was in 2014 nog 56 procent. Het verschil met het grootste knelpunt (de A58 Tilburg-Eindhoven) is groot, over de doorstroming op dit traject is 30 procent tevreden. Dit traject werd in 2014 niet bevroegd. Gemiddeld genomen is een kleine meerderheid (52 procent) tevreden over de doorstroming op de diverse trajecten in de regio tijdens de spits. Hiermee is men positiever over de doorstroming in 2014, toen dit percentage gemiddeld op 39 procent uitkwam.

Figuur 7.27

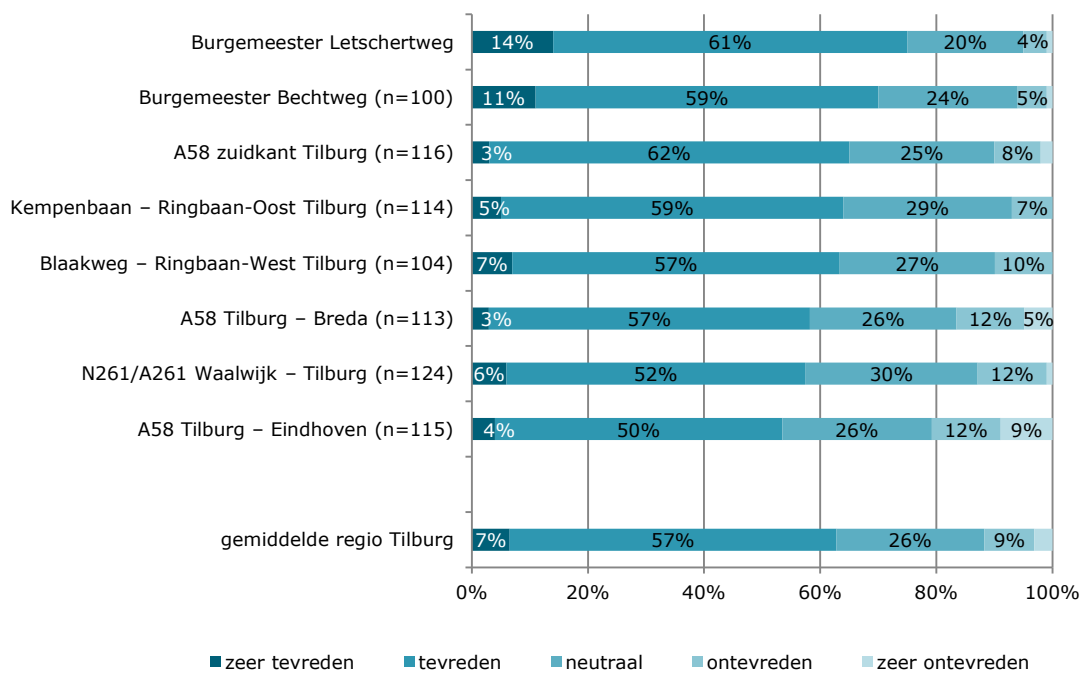
In hoeverre bent u tevreden over de doorstroming op onderstaande wegen/trajecten in de regio Tilburg tijdens spitsuren?



Ook buiten de spits is driekwart van de respondenten in de regio Tilburg tevreden over de doorstroming op de Burgemeester Letschertweg. Dit is gelijk aan de tevredenheid tijdens de spitsuren. De Burgemeester Bechtweg is ook zowel tijdens als buiten de spits nauwelijks een knelpunt (figuur 7.27). In 2014 was 67 procent van de respondenten tevreden over de doorstroming op de Burgemeester Letschertweg. Ook buiten de spits is de A58 van Tilburg naar Eindhoven het grootste knelpunt, hoewel men met een tevredenheid van 54 procent een stuk positiever is dan vorig jaar, toen 49 procent tevreden was over de doorstroming op de A58. Gemiddeld is twee derde (64 procent) van de respondenten tevreden over de doorstroming op de wegen in de regio Tilburg buiten de spitsuren. In 2014 was dit 61 procent.

Figuur 7.28

In hoeverre bent u tevreden over de doorstroming op onderstaande wegen/trajecten in de regio Tilburg buiten spitsuren?

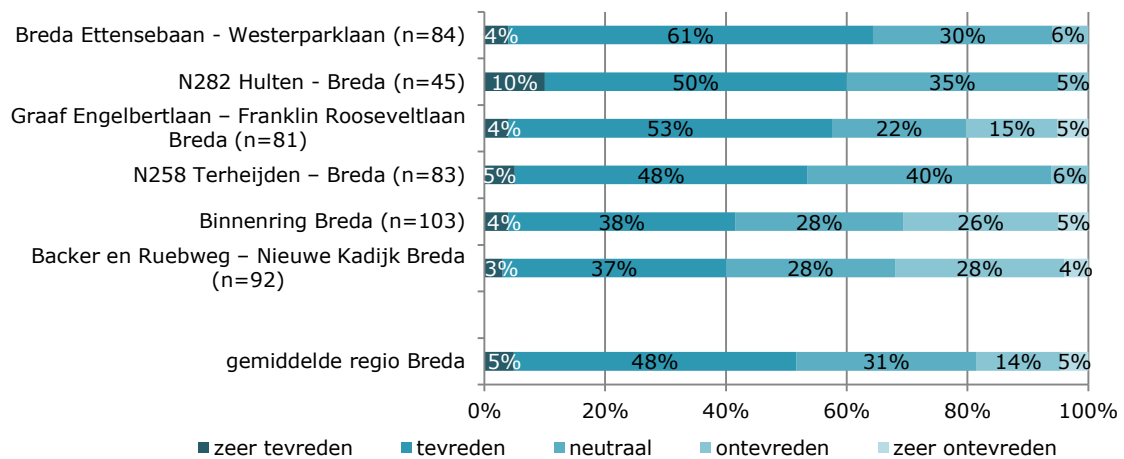


Regio Breda

De tevredenheid over de doorstroming tijdens de spitsuren in de regio Breda varieert tussen de 65 procent (Ettensebaan-Westerparklaan) en 40 procent (Backer en Ruebweg-Nieuwe Kadijk). In 2014 was de tevredenheid over dit laatste traject nog 44 procent. De tevredenheid over de Ettensebaan-Westerpark is flink gestegen, van 48 procent naar 65 procent in 2015. Gemiddeld is in 2015 53 procent van de respondenten tevreden over de doorstroming tijdens de spitsuren. Dat is hoger dan in 2014, toen dit 46 procent was.

Figuur 7.29

In hoeverre bent u tevreden over de doorstroming op onderstaande wegen/trajecten in de regio Breda tijdens spitsuren?³⁷

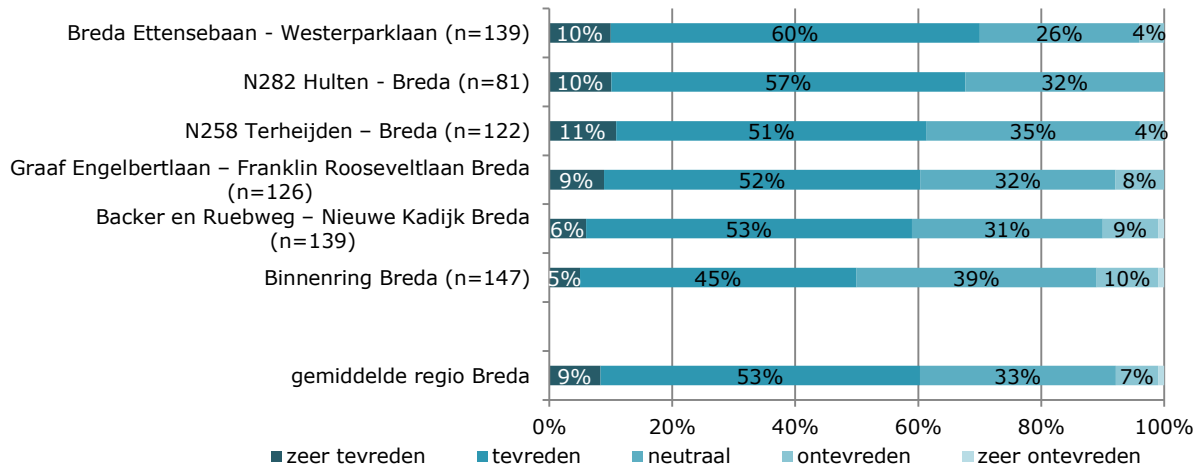


³⁷ Hierbij moet rekening worden gehouden met de lage n bij enkele trajecten. De resultaten moeten daarom voorzichtig worden geïnterpreteerd.

De respondenten zijn in de regio Breda een stuk positiever over de doorstroming buiten de spitsuren (figuur 7.30). Ook dan is men het vaakst tevreden over de Breda Ettensebaan-Westerparklaan (70 procent). Niet de Backer en Ruebweg, maar de Binnenring van de stad Breda blijkt het grootste knelpunt buiten spitsuren: de helft van de respondenten is tevreden over de doorstroming op dit traject. Gemiddeld over de hele regio is de tevredenheid over de doorstroming tijdens de spitsuren 64 procent. Dit percentage verschilt weinig van 2014, toen dit 62 procent was.

Figuur 7.30

In hoeverre bent u tevreden over de doorstroming op onderstaande wegen/trajecten in de regio Breda buiten spitsuren?

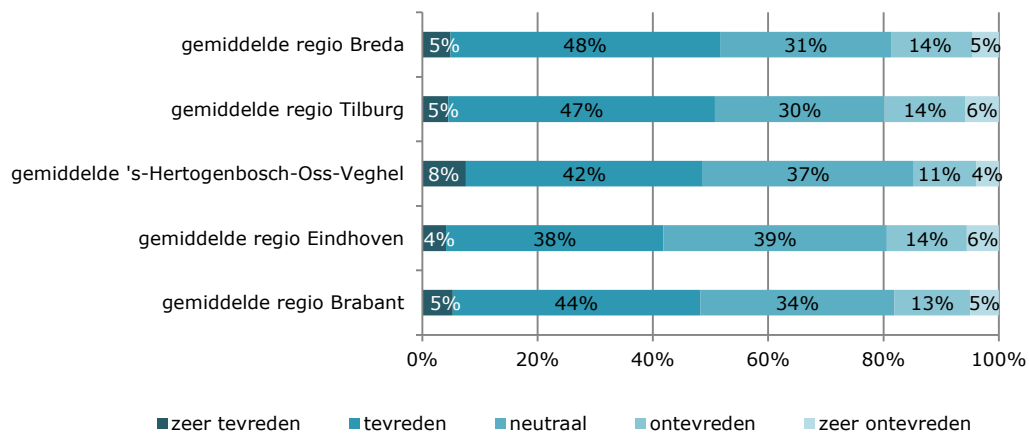


Regio Brabant totaal

Figuur 7.31 toont de tevredenheid over de doorstroming per regio tijdens de spitsuren. Men is in de regio Eindhoven het meest kritisch: 42 procent is tevreden over de doorstroming. De andere regio's zitten op (Den Bosch) of boven de 50 procent. Tilburg en Breda ontlopen elkaar nauwelijks qua tevredenheid over de doorstroming. Gemiddeld over de hele regio Brabant is de tevredenheid 49 procent. Dit was in 2014 43 procent.

Figuur 7.31

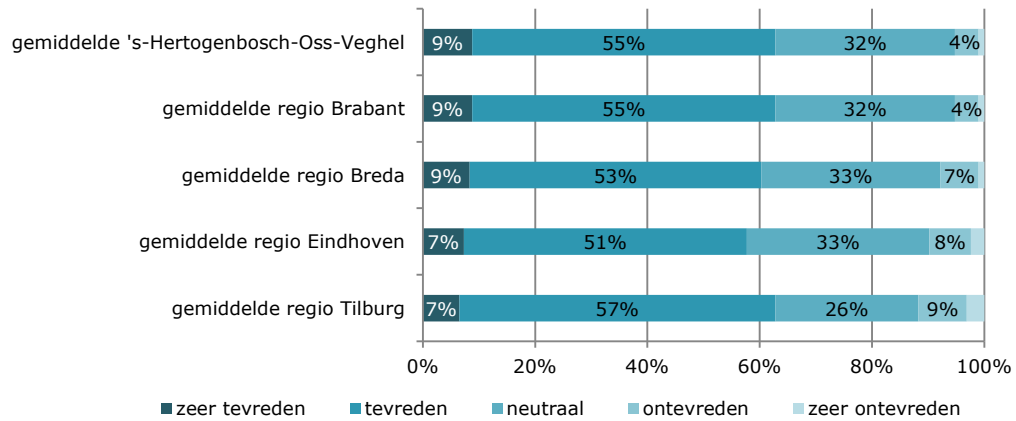
Tevredenheid over doorstroming tijdens spitsuren op de geselecteerde wegen/trajecten in Brabant (totaal).



Ook buiten de spitsuren zijn de respondenten in Eindhoven het minst vaak tevreden (58 procent) en is de tevredenheid het hoogst in de regio 's-Hertogenbosch-Oss-Veghel (64 procent). In deze twee regio's is het verschil tussen de tevredenheid over de doorstroming tijdens en buiten de spitsuren het grootst. Gemiddeld is de tevredenheid in de hele regio Brabant 62 procent. In 2014 was dit 63 procent.

Figuur 7.32

Tevredenheid over doorstroming buiten spitsuren op de geselecteerde wegen/trajecten in Brabant (totaal).



7.4 Maatregelen

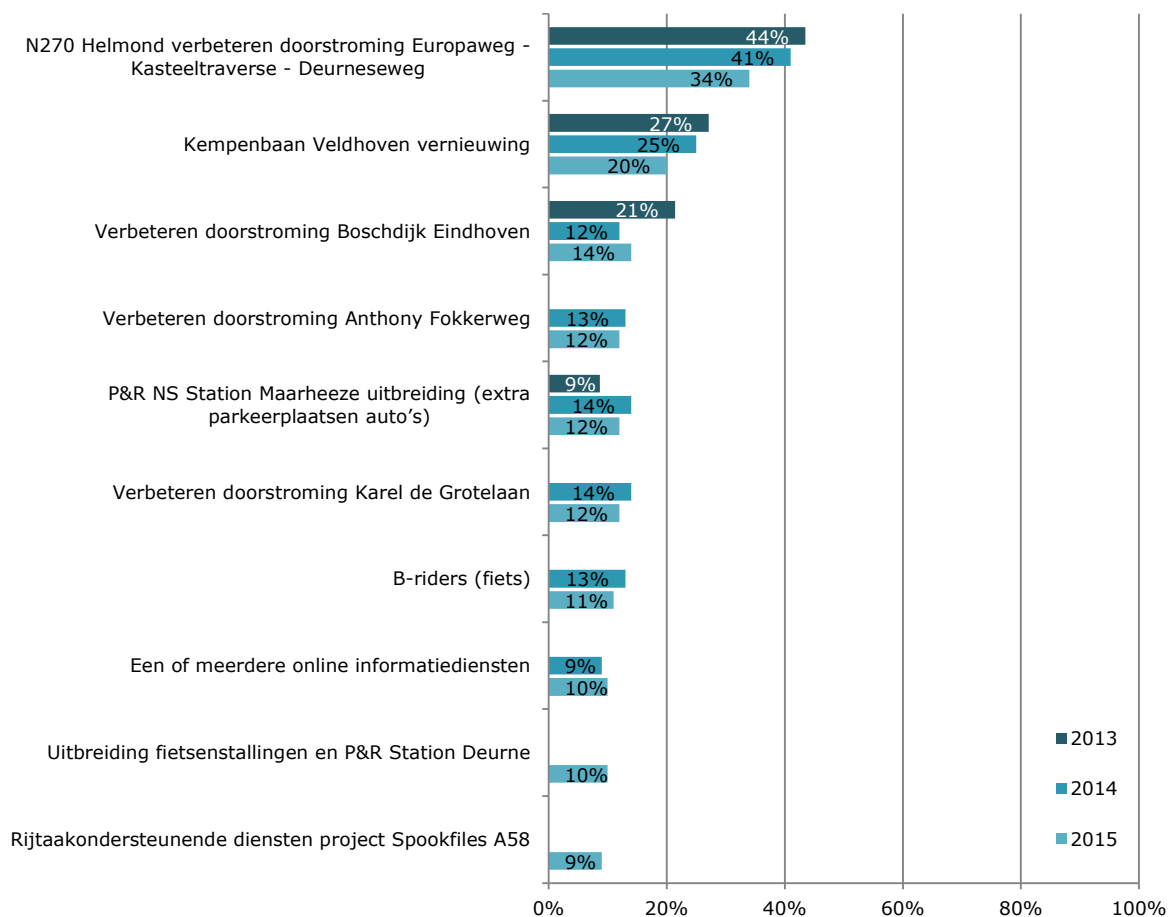
In deze paragraaf worden per regio de maatregelen besproken die genomen zijn om de doorstroming op de verschillende trajecten te bevorderen.

Regio Eindhoven-Helmond

Twee maatregelen rondom de A2 (verbreding en Winnen van de file) zijn in 2014 uitgefaseerd en daarom niet langer opgenomen in deze paragraaf. Door de jaren heen is het verbeteren van de doorstroming op de N270 bij Helmond het meest bekend, hoewel de bekendheid wel gestaag afneemt van 44 procent in 2013 tot 34 procent in 2015. Dit geldt ook voor de vernieuwing van de Kempenbaan in Veldhoven (20 procent bekend in 2015) en het verbeteren van de doorstroming op de Boschdijk in Eindhoven. De bekendheid van twee nieuwe projecten: de uitbreiding van fietsenstallingen en P&R bij station Deurne en rijtaakondersteunende diensten voor het project Spookfiles A58 is relatief laag.

Figuur 7.33

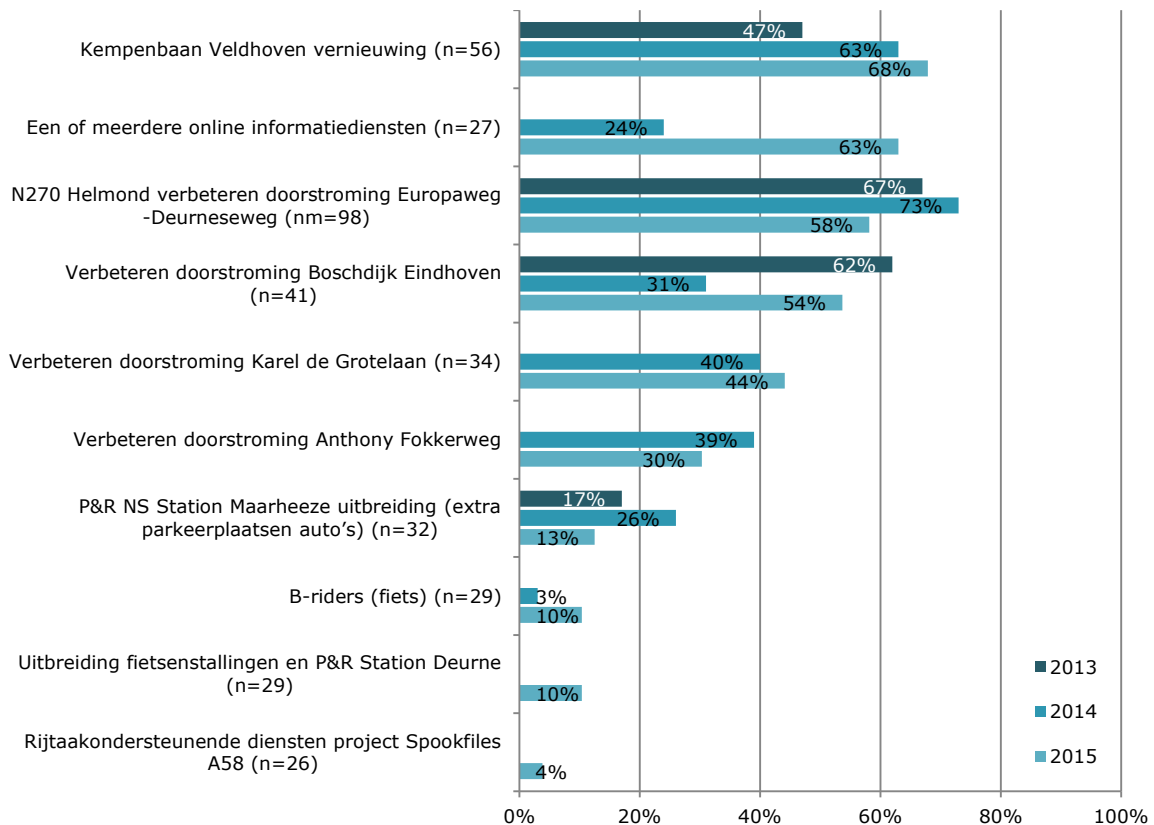
In hoeverre bent u bekend met de volgende maatregelen in de regio Eindhoven-Helmond? (percentage bekend) (n2013=251, n2014=290, n2015=278)



De respondenten die de diverse maatregelen in de regio Eindhoven-Helmond kennen, hebben het afgelopen half jaar het vaakst gebruik gemaakt van de vernieuwing van de Kempenbaan: 68 procent. Twee derde maakte gebruik van online informatiediensten in de auto. Het gebruik van/in aanraking komen met het verbeteren van de doorstroming op de N270 in Helmond neemt af van 73 naar 58 procent (figuur 7.34).

Figuur 7.34

Kunt u aangeven van welke van de volgende maatregelen u het laatste half jaar gebruik heeft gemaakt?³⁸ (regio Eindhoven-Helmond)³⁹



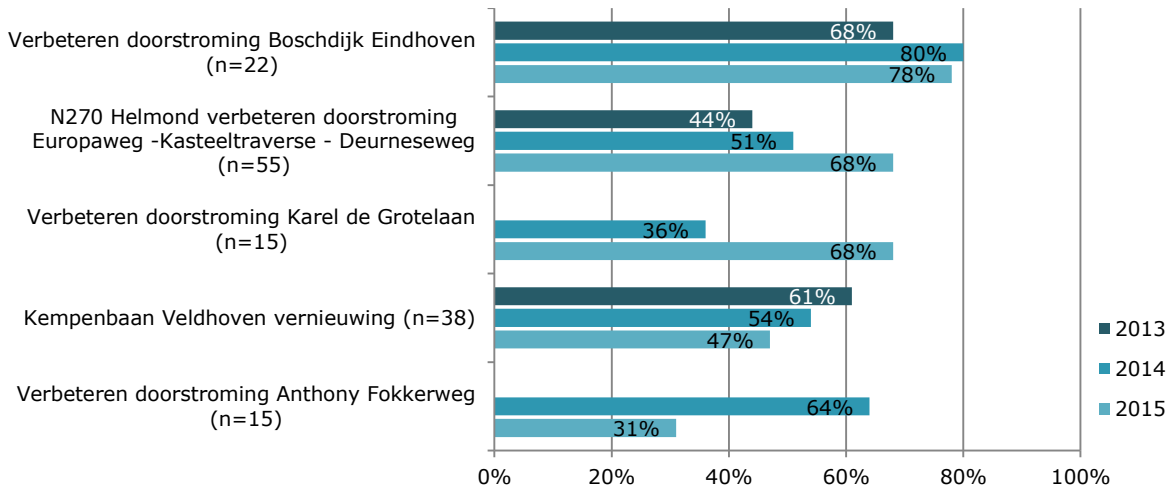
³⁸ De vraagstelling over maatregelen is in vergelijking met 2014 gewijzigd: voorheen werd er gevraagd 'Kunt u aangeven met welke van de volgende maatregelen u in aanraking bent gekomen of van welke maatregelen u gebruik heeft gemaakt?'. In 2015 is de vraagstelling gewijzigd in 'Kunt u aangeven van welke van de volgende maatregelen u het laatste half jaar gebruik heeft gemaakt?'

³⁹ Hierbij moet rekening worden gehouden met de lage n bij enkele maatregelen. De resultaten moeten daarom voorzichtig worden geïnterpreteerd.

De gebruikers van diverse maatregelen zijn in de regio zeer tevreden (figuur 7.35). Het aantal gebruikers, dus de respons op deze vraag, is echter laag. De uitkomsten zijn daarom slechts indicatief.

Figuur 7.35

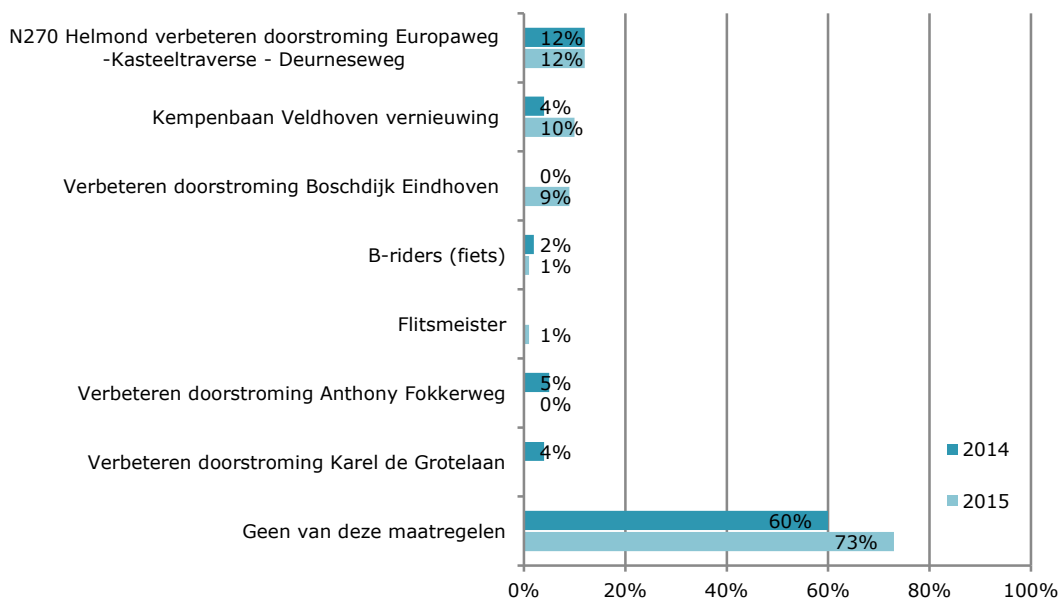
In hoeverre bent u tevreden over de onderstaande maatregelen? (regio Eindhoven-Helmond) (percentage (zeer) tevreden)⁴⁰



De daadwerkelijke invloed van de diverse maatregelen om de doorstroming in de regio te verbeteren is in 2015 afgenomen: bijna driekwart van de respondenten die een maatregel heeft gebruikt, geeft aan dat deze geen invloed op zijn of haar aangepaste reisgedrag heeft gehad. De verbetering van de doorstroming op de N270 in Helmond en de vernieuwing van de Kempenbaan in Veldhoven zijn het vaakst wel van invloed geweest.

Figuur 7.36

Hebben onderstaande maatregelen een rol gespeeld in de aanpassing van uw reisgedrag (regio Eindhoven-Helmond) (n2013=63, n2014=60, n2015=73)



⁴⁰ Hierbij moet rekening worden gehouden met de lage n bij enkele maatregelen. De resultaten moeten daarom voorzichtig worden geïnterpreteerd.

Tot slot zijn de respondenten gevraagd naar de tevredenheid over de informatievoorziening over de maatregelen waarmee zij bekend zijn. In sommige gevallen is de respons aan de lage kant, waardoor deze uitkomsten voorzichtig geïnterpreteerd moeten worden. Men is vooral tevreden over de informatievoorziening over de vernieuwing van de Kempenbaan en het verbeteren van de doorstroming op de Anthony Fokkerweg. Opvallend zijn in 2015 de dalingen van de tevredenheid over de informatievoorziening over de N270 bij Helmond en het verbeteren van de doorstroming op de Karel de Grotelaan (tabel 7.1).

Tabel 7.1

In hoeverre bent u tevreden met de informatievoorziening over de maatregelen waarmee u bekend bent? (regio Eindhoven-Helmond) ⁴¹

	2013	2014	2015
Kempenbaan Veldhoven vernieuwing (n=47)	48%	49%	52%
Verbetering doorstroming Anthony Fokkerweg (n=32)			51%
Uitbreiding fietsenstallingen en P&R Station Deurne (n=23)			50%
Verbeteren doorstroming Boschdijk Eindhoven (n=39)	57%	58%	49%
N270 Helmond verbeteren doorstroming Europaweg -Kasteeltraverse - Deurneseweg (n=88)	52%	57%	43%
Verbeteren doorstroming Karel de Grotelaan (n=31)		83%	41%
P&R NS Station Maarheeze uitbreiding (extra parkeerplaatsen auto's) (n=21)			27%
Rijtaakondersteunende diensten project Spookfiles A58 (n=18)			24%
B-riders (n=23)			18%
A2 's-Hertogenbosch – Eindhoven verbreding (aanleg 3e rijstrook) (n=123)	63%	70%	
A2 's-Hertogenbosch – Eindhoven Winnen van de file (Spitsmijden) (n=20)	57%	73%	

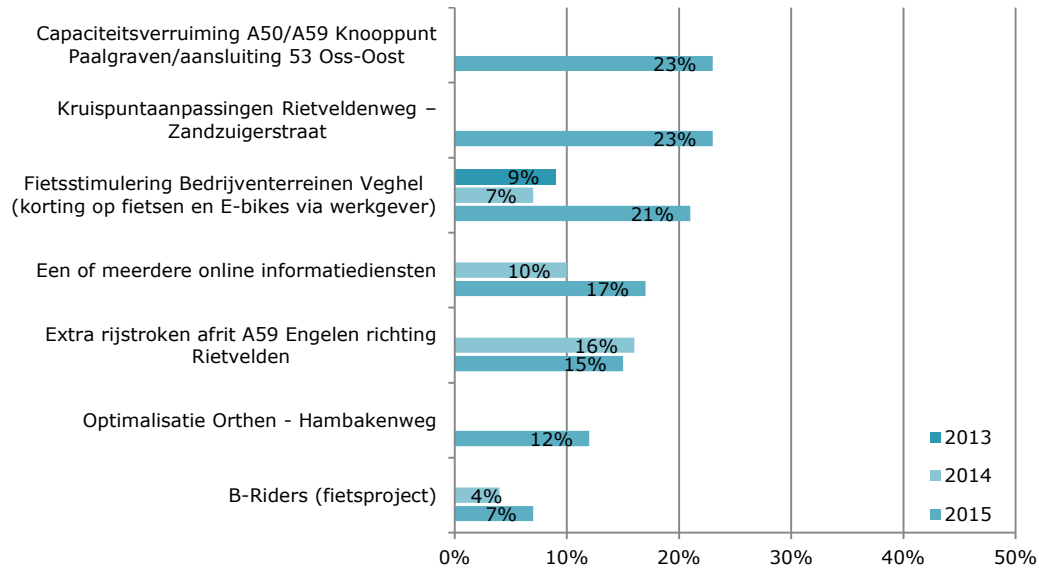
⁴¹ Hierbij moet rekening worden gehouden met de lage n bij enkele maatregelen. De resultaten moeten daarom voorzichtig worden geïnterpreteerd.

Regio 's-Hertogenbosch-Oss

In de regio 's-Hertogenbosch-Oss zijn drie nieuwe maatregelen genomen in 2015. De capaciteitsverruiming van knooppunt Paalgraven en de kruispuntaanpassingen aan de Rietveldenweg-Zandzuigerstraat zijn hiervan het meest bekend (beide bij 23 procent van de respondenten). In vergelijking met 2014 is de bekendheid van de fietsstimulering op bedrijventerreinen in Veghel en van online informatiediensten gestegen (figuur 7.37).

Figuur 7.37

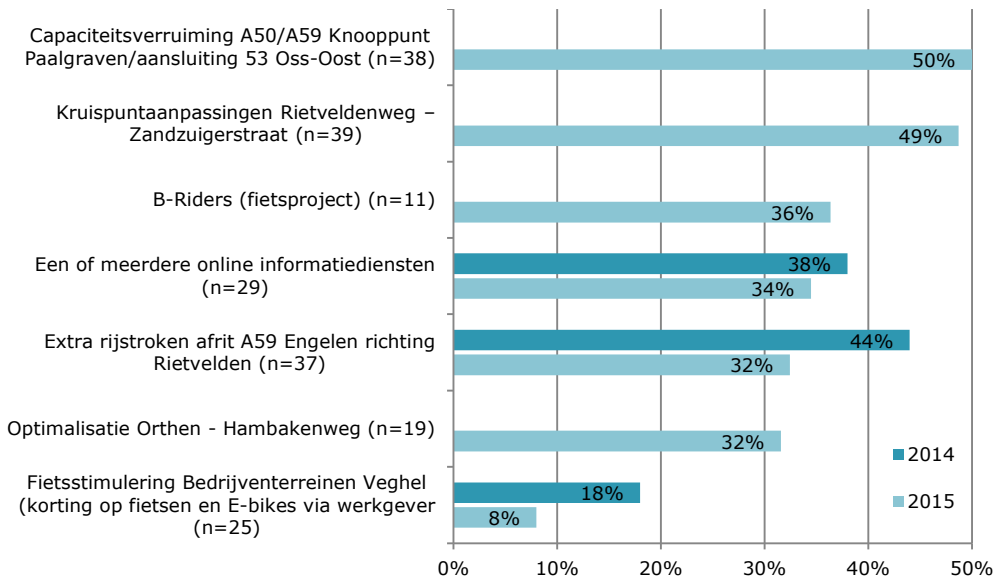
In hoeverre bent u bekend met de volgende maatregelen in de regio 's-Hertogenbosch-Oss? (percentage bekend) (n2013=157, n2014=178, n2015=165)



De respondenten die de maatregelen in de regio kennen, geven aan dat ze het vaakst gebruik hebben gemaakt van de twee nieuwe maatregelen capaciteitsverruiming knooppunt Paalgraven en de kruispuntaanpassingen (figuur 7.38). In vergelijking met 2014 is het gebruik van de extra rijstroken op de A59 bij Engelen richting Rietvelden afgenomen.

Figuur 7.38

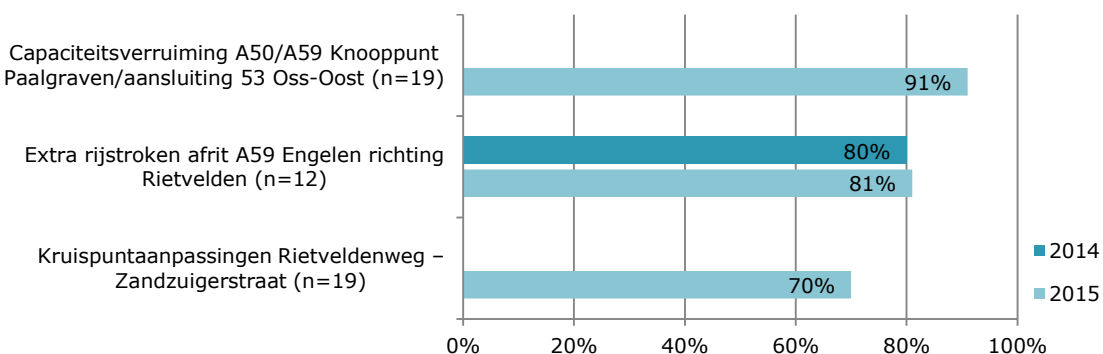
Kunt u aangeven van welke van de volgende maatregelen u het laatste half jaar gebruik heeft gemaakt?⁴² (regio 's-Hertogenbosch-Oss)⁴³



De tevredenheid over de gebruikte maatregelen is vanwege de beperkte respons op deze vraag slechts indicatief (figuur 7.39).

Figuur 7.39

In hoeverre bent u tevreden over de onderstaande maatregelen? (regio 's-Hertogenbosch-Oss) (percentage (zeer) tevreden)⁴⁴



⁴² De vraagstelling over maatregelen is in vergelijking met 2014 gewijzigd: voorheen werd er gevraagd 'Kunt u aangeven met welke van de volgende maatregelen u in aanraking bent gekomen of van welke maatregelen u gebruik heeft gemaakt?'. In 2015 is de vraagstelling gewijzigd in 'Kunt u aangeven van welke van de volgende maatregelen u het laatste half jaar gebruik heeft gemaakt?'

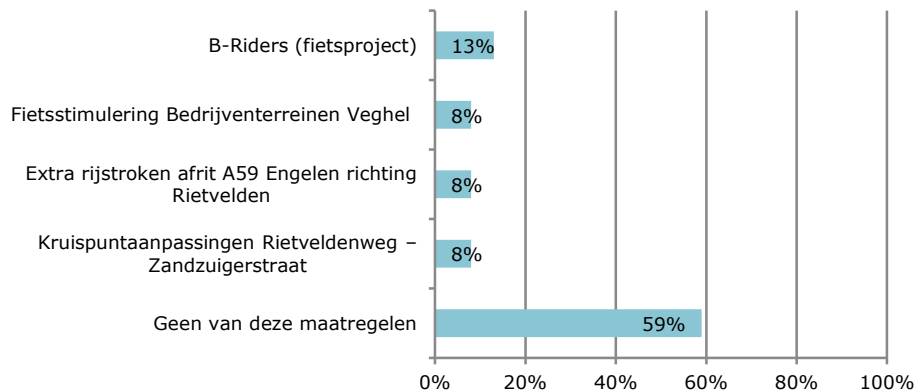
⁴³ Hierbij moet rekening worden gehouden met de lage n bij enkele maatregelen. De resultaten moeten daarom voorzichtig worden geïnterpreteerd.

⁴⁴ Hierbij moet rekening worden gehouden met de lage n bij enkele maatregelen. De resultaten moeten daarom voorzichtig worden geïnterpreteerd.

In 2015 geeft 59 procent van de respondenten aan dat de diverse maatregelen in de regio 's-Hertogenbosch-Oss geen effect hebben gehad op hun reisgedrag. In 2014 was dit nog 88 procent. Omdat er toen meerdere andere maatregelen werden besproken die nu niet meer actueel zijn, is in figuur 7.40 alleen aandacht voor maatregelen uit 2015. Men noemt het fietsproject B-riders als de maatregel met de meeste impact op het reisgedrag. De resultaten zijn vanwege het beperkte aantal waarnemingen slechts indicatief.

Figuur 7.40

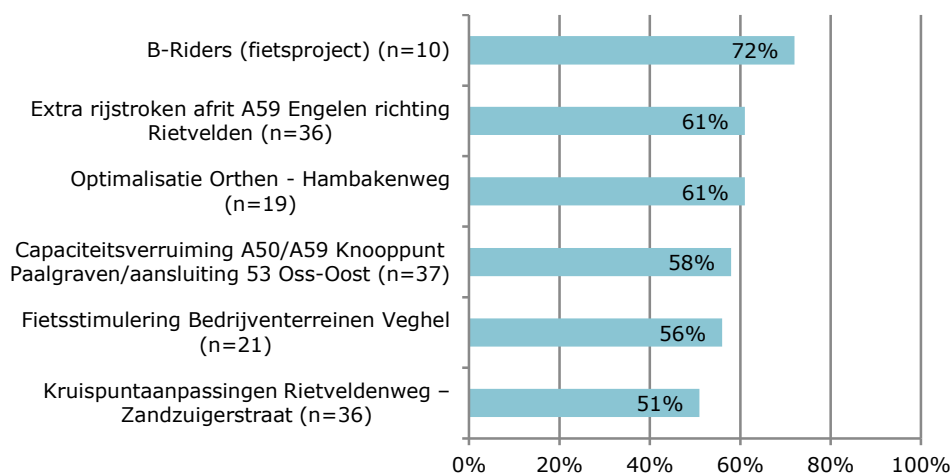
Hebben onderstaande maatregelen een rol gespeeld in de aanpassing van uw reisgedrag? (regio 's-Hertogenbosch-Oss) (n2015=21)⁴⁵



Er is ook gevraagd naar de tevredenheid met de informatievoorziening over de diverse maatregelen. Ook hier zijn de resultaten slechts indicatief. De respondenten die bekend zijn met de diverse maatregelen zijn het meest tevreden over de informatievoorziening over het fietsproject B-riders.

Figuur 7.41

In hoeverre bent u tevreden met de informatievoorziening over de maatregelen waarmee u bekend bent? (regio 's-Hertogenbosch-Oss)



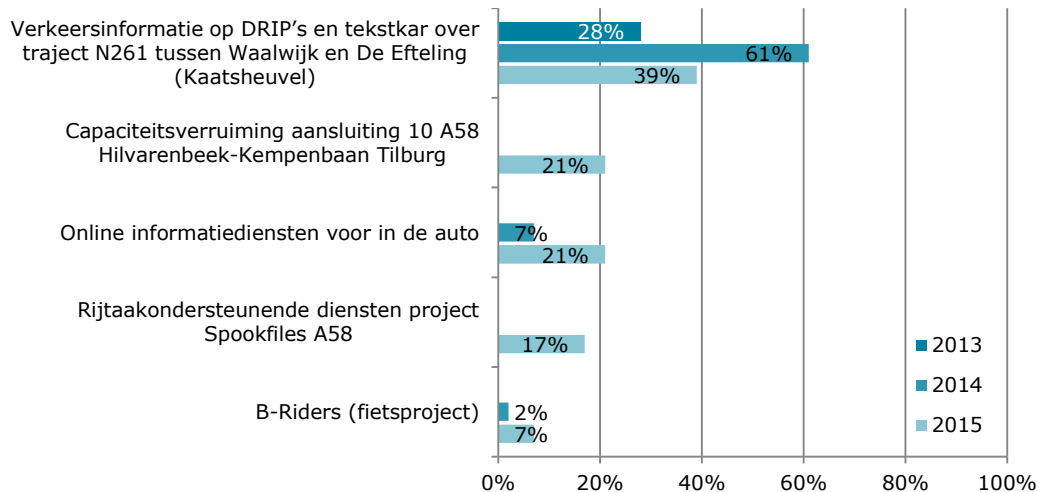
⁴⁵ Hierbij moet rekening worden gehouden met de lage n. De resultaten moeten daarom voorzichtig worden geïnterpreteerd.

Regio Tilburg

In de regio Tilburg zijn twee nieuwe maatregelen genomen in 2015. De bekendheid van de verkeersinformatie op DRIP's over de N261 bij de Efteling is in 2015 afgenomen van 61 naar 39 procent. Een vijfde van de respondenten kent de nieuwe maatregel capaciteitsverruiming van de aansluiting Hilvarenbeek-Kempenbaan op de A58.

Figuur 7.42

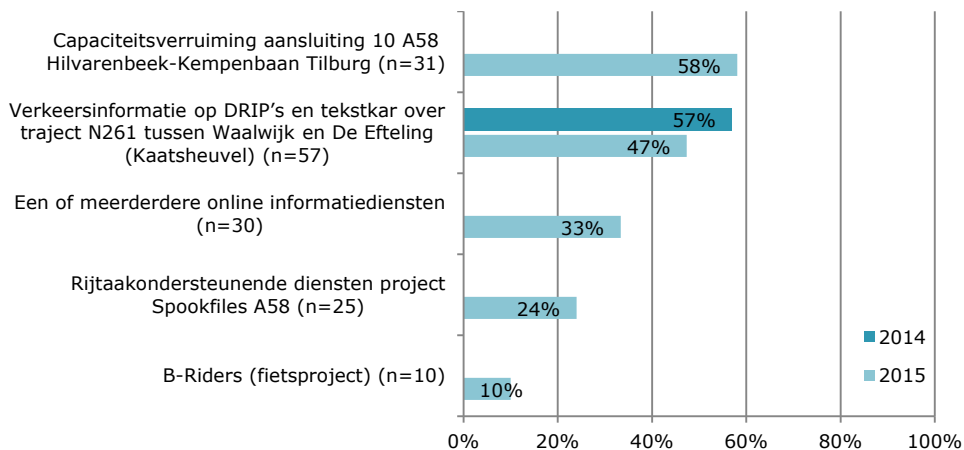
In hoeverre bent u bekend met de volgende maatregelen in de regio Tilburg? (percentage bekend) (n2013=153, n2014=131, n2015=146)



Respondenten maken in 2015 het vaakst gebruik van de capaciteitsverruiming van oprit 10 op de A58 (58 procent) en van de dynamische verkeersinformatie op de N261 tussen Waalwijk en De Efteling. Het gebruik hiervan ligt op 47 procent. Dit was in 2014 nog tien procentpunt hoger.

Figuur 7.43

Kunt u aangeven van welke van de volgende maatregelen u het laatste half jaar gebruik heeft gemaakt?⁴⁶ (regio Tilburg)⁴⁷



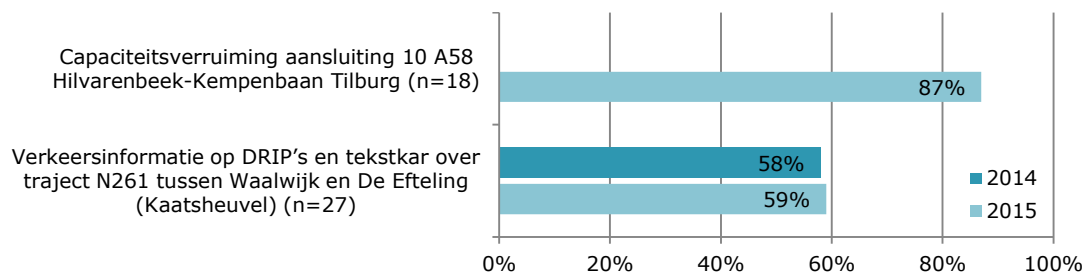
⁴⁶ De vraagstelling over maatregelen is in vergelijking met 2014 gewijzigd: voorheen werd er gevraagd 'Kunt u aangeven met welke van de volgende maatregelen u in aanraking bent gekomen of van welke maatregelen u gebruik heeft gemaakt?'. In 2015 is de vraagstelling gewijzigd in 'Kunt u aangeven van welke van de volgende maatregelen u het laatste half jaar gebruik heeft gemaakt?'

⁴⁷ Hierbij moet rekening worden gehouden met de lage n bij enkele maatregelen. De resultaten moeten daarom voorzichtig worden geïnterpreteerd.

De gebruikers van de capaciteitsverruiming van oprit 10 op de A58 zijn hier in grote meerderheid tevreden over (figuur 7.44). De tevredenheid over de verkeersinformatie op de N261 is vrijwel constant en ligt in 2015 op 59 procent.

Figuur 7.44

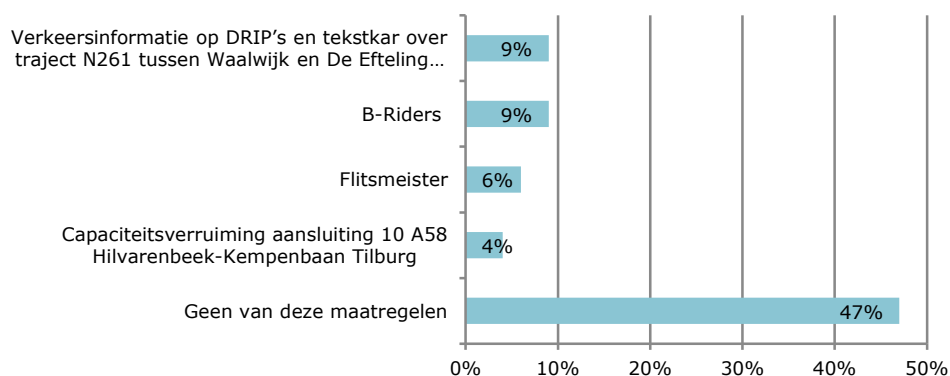
In hoeverre bent u tevreden over onderstaande maatregelen? (regio Tilburg) (percentage (zeer) tevreden) ⁴⁸



In 2015 geeft de helft van de respondenten die een of meer van de maatregelen in de regio Tilburg heeft gebruikt, aan dat deze van invloed zijn geweest op hun reisgedrag. De individuele impact is het grootst bij fietsproject B-riders en de verkeersinformatie op DRIP's en tekstkar over de N261 tussen Waalwijk en De Efteling bij Kaatsheuvel (figuur 7.45). Vanwege de beperkte respons zijn deze uitkomsten slechts indicatief.

Figuur 7.45

Hebben onderstaande maatregelen een rol gespeeld in de aanpassing van uw reisgedrag? (regio Tilburg) (n2015=21)



⁴⁸ Hierbij moet rekening worden gehouden met de lage n bij enkele maatregelen. De resultaten moeten daarom voorzichtig worden geïnterpreteerd.

Tabel 7.2 toont de tevredenheid met de informatievoorziening over de maatregelen in de regio Tilburg in 2015. Men is het vaakst tevreden over de informatie die men kreeg over de capaciteitsverruiming van aansluiting 10 op de A58 Hilvarenbeek-Kempenbaan.

Tabel 7.2

In hoeverre bent u tevreden met de informatievoorziening over de maatregelen waarmee u bekend bent? ⁴⁹

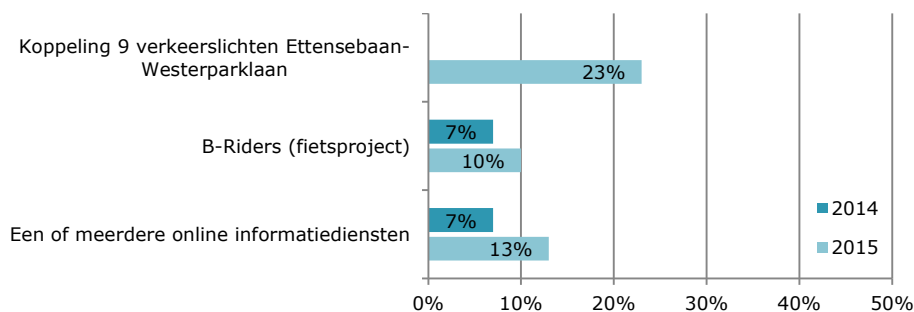
	ZEER TEVREDEN	TEVREDEN	NEUTRAAL	ONTEVREDEN	ZEER ONTEVREDEN
Capaciteitsverruiming aansluiting 10 A58 Hilvarenbeek-Kempenbaan Tilburg (n=29)	9%	62%	25%	3%	
Verkeersinformatie op DRIP's en tekstkar over traject N261 tussen Waalwijk en De Efteling (Kaatsheuvel) (n=51)	8%	44%	37%	10%	1%
Rijtaakondersteunende diensten project Spookfiles A58 (n=20)	13%	36%	24%	19%	9%
B-Riders (n=9)	10%	55%	25%	10%	

Regio Breda

Een kwart van de respondenten in de regio Breda geeft aan dat ze de koppeling van verkeerslichten op het traject Ettensebaan-Westerparklaan kennen (figuur 7.46). De bekendheid van de online informatiediensten voor in de auto neemt in 2015 toe van 7 naar 13 procent.

Figuur 7.46

In hoeverre bent u bekend met de volgende maatregelen in de regio Breda? (n=177)

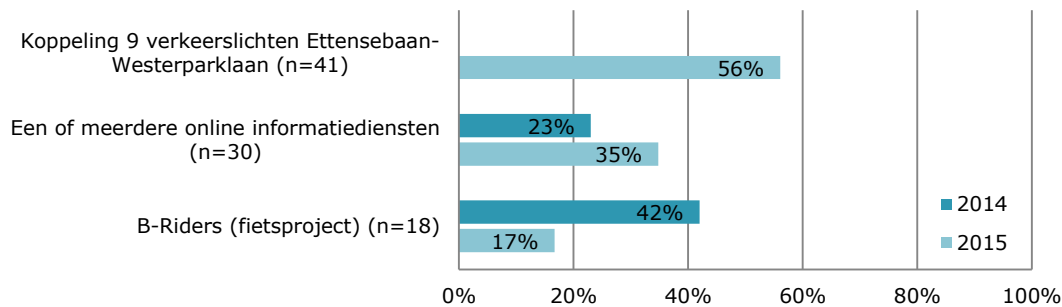


⁴⁹ Hierbij moet rekening worden gehouden met de lage n bij enkele maatregelen. De resultaten moeten daarom voorzichtig worden geïnterpreteerd.

Meer dan de helft van de respondenten die de koppeling van in totaal negen verkeerslichten op de Ettensebaan-Westerparklaan in Breda kende, geeft aan hier ook gebruik van te hebben gemaakt (56 procent). Het gebruik van fietsproject B-riders is in 2015 afgenomen, terwijl men iets vaker de diverse online informatiediensten voor in de auto is gaan gebruiken.

Figuur 7.47

Kunt u aangeven van welke van de volgende maatregelen u het laatste half jaar gebruik heeft gemaakt?⁵⁰ (regio Breda)



Over de koppeling van de verkeerslichten op het traject Ettensebaan-Westerparklaan is 81 procent van de respondenten die hiermee te maken kregen, tevreden. Vanwege de beperkte respons is deze uitkomst indicatief. Bij de andere maatregelen zijn de aantallen te klein om resultaten weer te geven. Een aantal respondenten (5) geeft aan dat de koppeling van de verkeerslichten op de Ettensebaan-Westerparklaan van invloed is geweest op de aanpassing van zijn of haar reisgedrag in de spits.

Tenslotte is ook gevraagd hoe tevreden men is met de informatievoorziening over de Bredase maatregelen. De helft (49 procent) van de respondenten is tevreden met de informatievoorziening over de koppeling van de negen verkeerslichten op de Ettensebaan richting de Westerparklaan. De andere helft is neutraal. Ook hier geldt weer dat de uitkomsten indicatief zijn. Voor de andere maatregelen is de respons te laag om hier betrouwbare uitspraken over te kunnen doen.

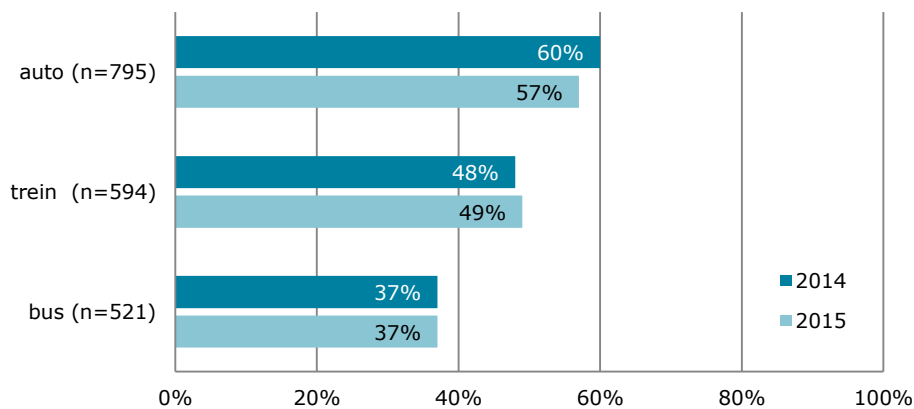
⁵⁰ De vraagstelling over maatregelen is in vergelijking met 2014 gewijzigd: voorheen werd er gevraagd 'Kunt u aangeven met welke van de volgende maatregelen u in aanraking bent gekomen of van welke maatregelen u gebruik heeft gemaakt?'. In 2015 is de vraagstelling gewijzigd in 'Kunt u aangeven van welke van de volgende maatregelen u het laatste half jaar gebruik heeft gemaakt?'

7.5 Regiospecifieke vragen

Tot slot van dit hoofdstuk worden in deze paragraaf de regiospecifieke vragen besproken. Ruim de helft van de respondenten (57 procent) is tevreden over de beschikbaarheid van reisinformatie voor de auto, voordat men een verplaatsing gaat maken (2014: 60 procent). De tevredenheid over reisinformatie vooraf voor de trein (49 procent) en voor de bus (37 procent) is vergelijkbaar met 2014. (figuur 7.48).

Figuur 7.48

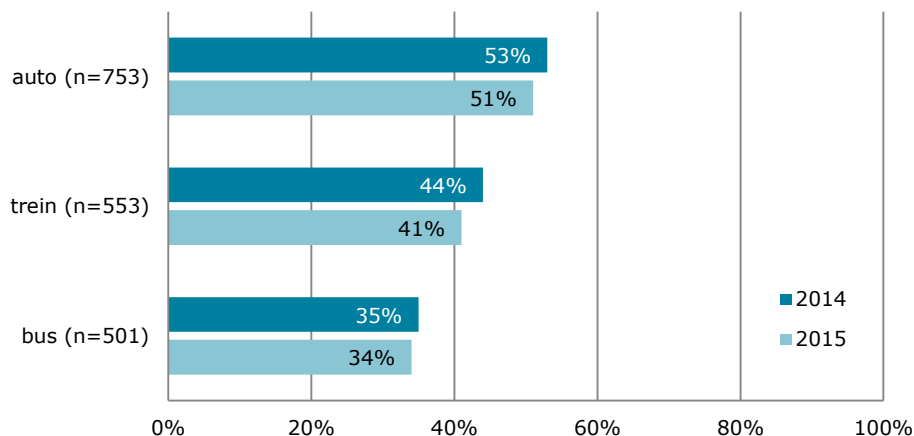
In welke mate bent u tevreden over de beschikbaarheid van actuele, persoonlijke en multimodale reisinformatie (voor auto, trein en bus) voordat u een verplaatsing gaat maken? (% (zeer) tevreden).



Tijdens de verplaatsing is men het vaakst tevreden over de beschikbare reisinformatie voor de auto: de helft is hier tevreden over. Voor de trein is dit met 41 procent een stuk lager en voor de bus met ruim een derde nog wat lager. In 2014 lag de tevredenheid in alle drie de gevallen net wat hoger.

Figuur 7.49

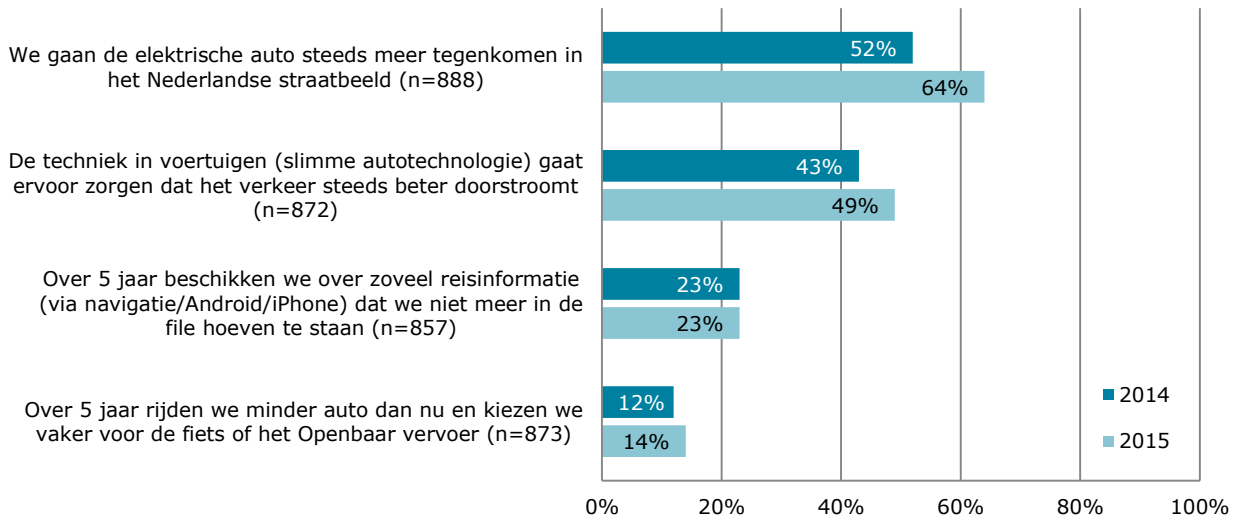
In welke mate bent u tevreden over de beschikbaarheid van actuele, persoonlijke en multimodale reisinformatie (voor auto, trein en bus) tijdens deze verplaatsing? (% (zeer) tevreden)



Tot slot zijn de respondenten vier stellingen over de toekomst van mobiliteit voorgelegd (figuur 7.50). Twee derde (64 procent) denkt in 2015 dat het gebruik van elektrische auto's verder zal toenemen. In 2014 was dit nog 52 procent. Circa de helft is van mening dat de slimme techniek in voertuigen ervoor zal zorgen dat het verkeer beter doorstroomt. Tot slot valt op dat een kwart in beide meetjaren ervan overtuigd is dat reisinformatie ervoor zorgt dat we binnen vijf jaar niet meer in de file hoeven te staan.

Figuur 7.50

In hoeverre bent u het eens met de volgende stellingen?



8

HOOFDSTUK

Maastricht

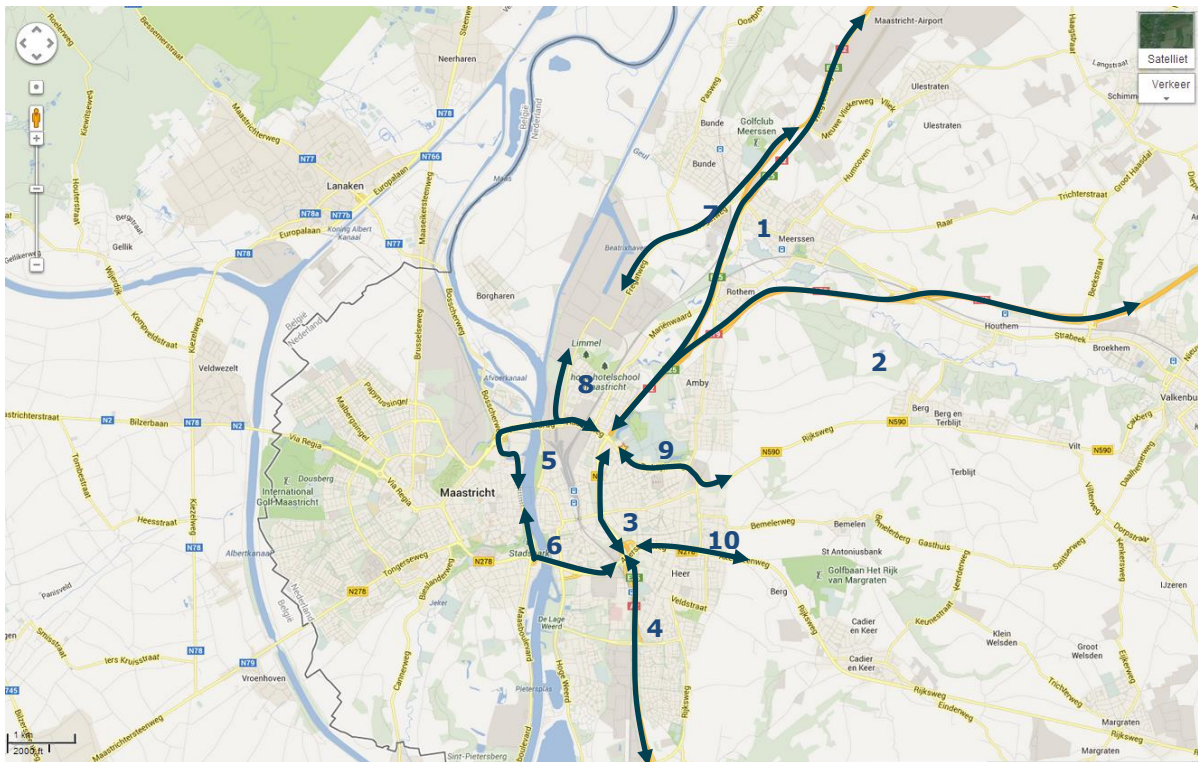


8. Maastricht

8.1 Inleiding

In dit hoofdstuk staan de resultaten van de regio Maastricht centraal. Als eerste komt het gebruik van de wegen aan bod. Hoe vaak rijdt men op de genoemde trajecten? En is er het afgelopen jaar een verandering in het reisgedrag zichtbaar? Daarna wordt ingezoomd op de tevredenheid over de doorstroming op de wegen – zowel binnen als buiten de spits. Vervolgens wordt gekeken naar de maatregelen die in de regio zijn toegepast in het kader van Beter Benutten. Zijn deze maatregelen bekend? Maakt men er gebruik van? En wat is het effect van de maatregelen? Tot slot worden enkele regio-specifieke vragen behandeld.

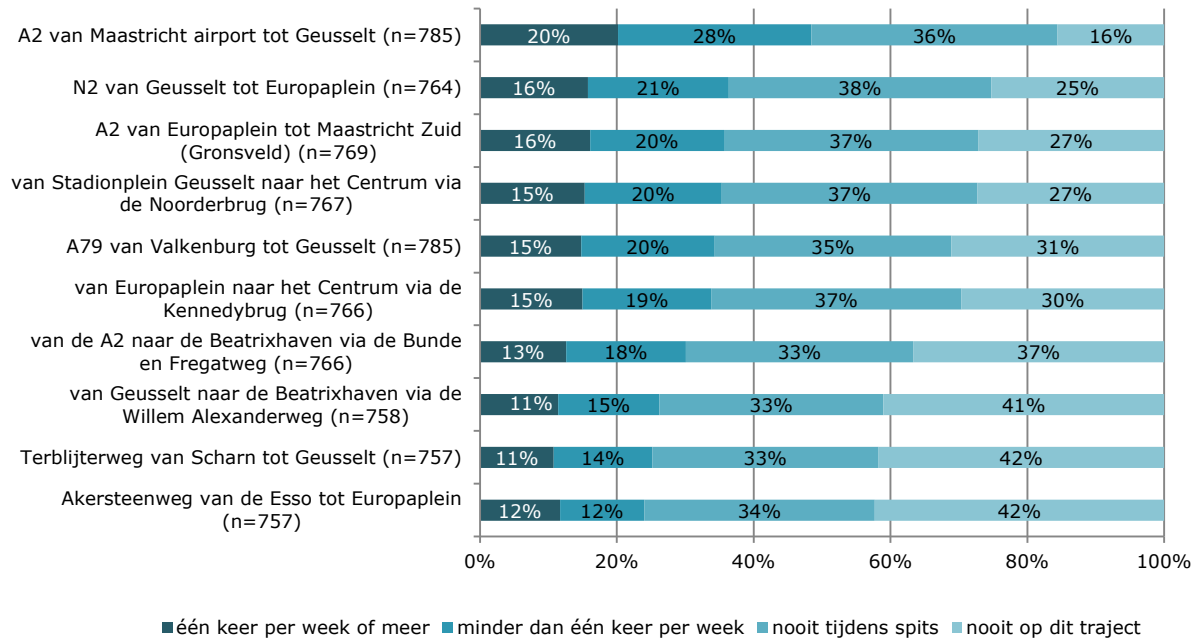
8.2 Gebruik wegen



Van de tien ondervraagde trajecten wordt de A2 tussen Maastricht Airport en Geusselt het vaakst gebruikt (49 procent in de spits). Daarna volgt een grote groep trajecten waarbij het gebruik tussen de 34 en 36 procent ligt, namelijk de N2 van Geusselt tot Europaplein, de A2 van Europaplein tot Maastricht-Zuid, het traject van Stadionplein Geusselt naar Centrum via de Noorderbrug, de A79 van Valkenburg tot Geusselt en het traject van Europaplein naar het Centrum via de Kennedybrug (figuur 8.1). De Akersteenweg en de Terblijterweg worden het minst vaak gebruikt. In vergelijking met 2014 is op de meeste wegen sprake van een lichte afname van het gebruik tijdens de spitsuren.

Figuur 8.1

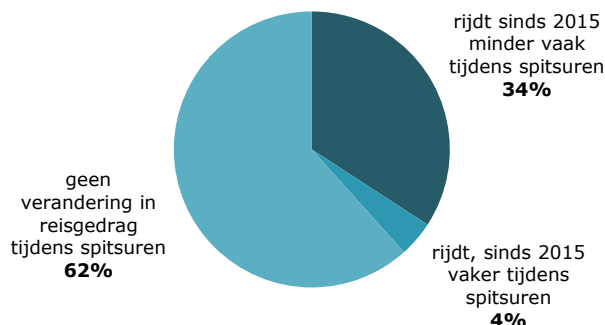
Hoe vaak maakt u gebruik van onderstaande wegen/trajecten in de regio Maastricht tijdens spitsuren?



Twee derde van de respondenten rijdt in 2015 even vaak tijdens spitsuren op de bovengenoemde trajecten als in 2014. Een derde geeft echter aan dat zij hier minder vaak is gaan rijden.

Figuur 8.2

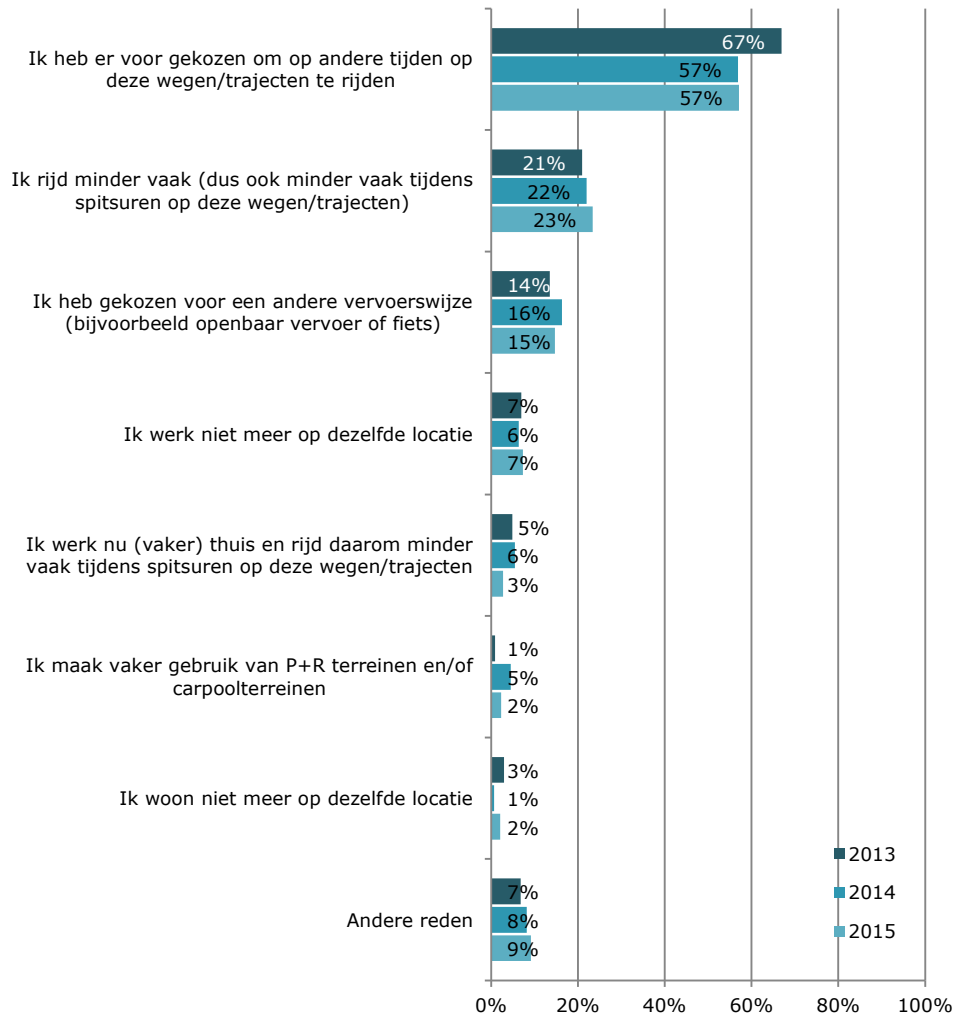
Heeft u in 2015 tijdens spitsuren vaker of minder vaak van deze wegen/trajecten gebruik gemaakt ten opzichte van 2014? (n=722)



Van de groep die in de spits minder op de ondervraagde trajecten rijdt, geeft bijna twee derde aan dat men ervoor kiest om op andere tijden op deze trajecten te rijden. Bijna een vijfde zegt in het algemeen – en dus ook in de spits – minder vaak op de betreffende wegen in de regio te rijden. Een op de zes heeft een andere vervoerswijze, zoals de fiets of het openbaar vervoer gekozen en is daarom minder vaak in de spitsuren op deze wegen te vinden (figuur 8.3). De resultaten zijn vergelijkbaar met 2013 en 2014.

Figuur 8.3

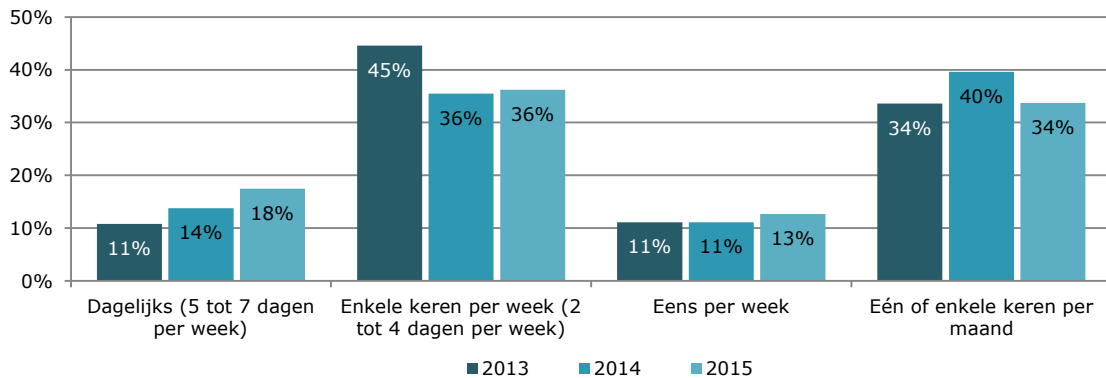
Kunt u aangeven waarom u in 2015 minder vaak tijdens spitsuren op deze wegen/trajecten rijdt? (meerdere antwoorden mogelijk) (n2013=242, n2014=248, n2015=247)



Bijna een vijfde (18 procent) geeft aan dat men dagelijks minder vaak op de wegen in Maastricht tijdens de spitsuren rijdt. Dit was in 2014 nog 14 procent. Net als in 2014 noemt 36 procent enkele dagen per week. In totaal rijdt twee derde (66 procent) minimaal een keer per week minder vaak tijdens de spitsuren op de diverse trajecten in de regio.

Figuur 8.4

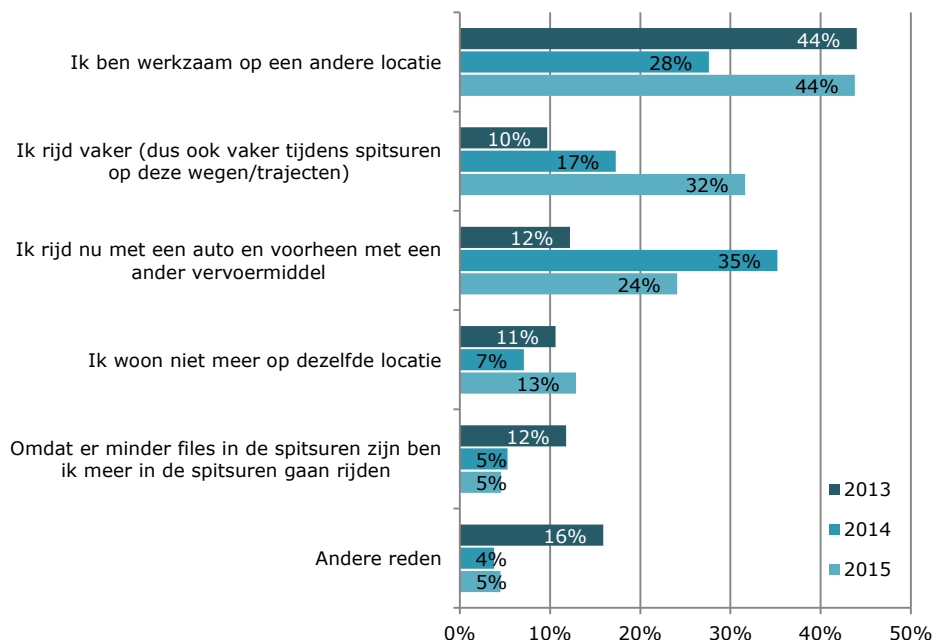
Hoeveel dagen per week rijdt u minder tijdens spitsuren?⁵¹ (n2013=155, n2014=234, n2015=228)



De groep respondenten die juist vaker op de wegen is gaan rijden in 2015 noemt vooral dat men op een andere locatie is gaan werken en in het algemeen (en dus ook in de spits) vaker op de diverse trajecten is gaan rijden. Een kwart (24 procent) zegt in 2015 voor de auto te kiezen, waar men voorheen nog met een ander vervoermiddel reed (figuur 8.5). Vanwege de beperkte respons op deze vraag zijn de uitkomsten slechts indicatief.

Figuur 8.5

Kunt u aangeven waarom u in 2015 vaker tijdens spitsuren op deze wegen/trajecten rijdt? (meerdere antwoorden mogelijk) (n2013=33, n2014=35, n2015=30)⁵²



⁵¹ In 2013 is deze vraag alleen gesteld aan personen die bewust minder zijn gaan reizen tijdens spitsuren, zie voorgaande figuur. In 2014 en 2015 is deze vraag gesteld aan alle personen die minder zijn gaan reizen tijdens spitsuren.

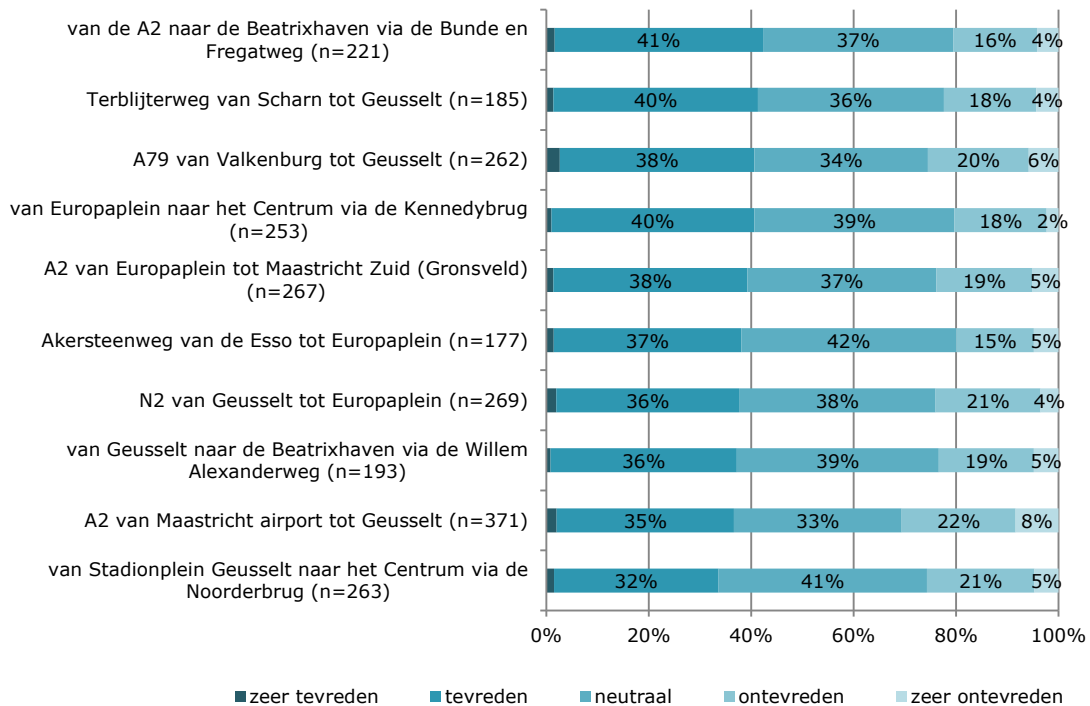
⁵² Vanwege de beperkte respons op deze vraag, moeten deze resultaten met voorzichtigheid worden geïnterpreteerd

8.3 Tevredenheid doorstroming

Net als in 2014 zijn de verschillen in de tevredenheid over de doorstroming op de diverse trajecten tijdens de spits klein (figuur 8.6). De tevredenheid varieert van 42 procent (A2 naar Beatrixhaven via de Bunde- en Fregatweg) tot 34 procent (Stadionplein Geusselt naar het Centrum via de Noorderburg). In 2014 was het beeld vergelijkbaar. Vorig jaar waren ook de gebruikers van het traject A2 naar Beatrixhaven het meest tevreden (41 procent), de N2 Geusselt-Europaplein sloot in 2014 de rij (30 procent).

Figuur 8.6

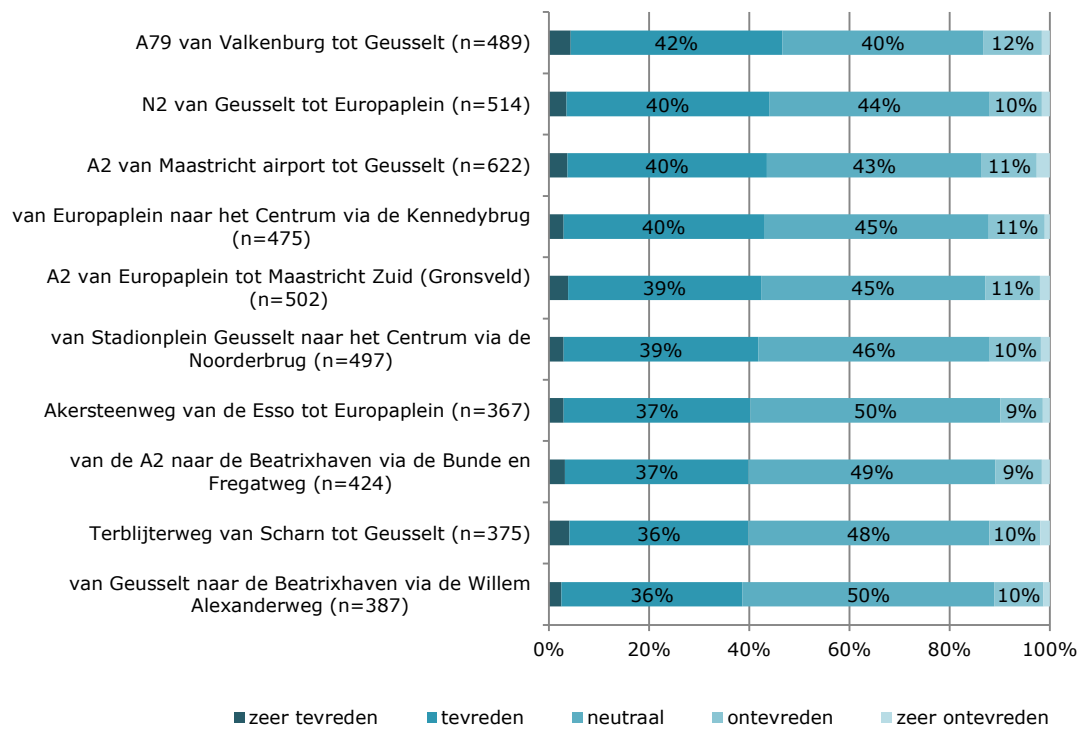
In hoeverre bent u tevreden over de doorstroming op onderstaande wegen/trajecten in de regio Maastricht tijdens spitsuren?



Aan de respondenten is ook gevraagd naar de tevredenheid over de doorstroming buiten de spits. Deze waardering ligt in de regel hoger. Men is het meest positief over de doorstroming op de A79 van Valkenburg tot Geusselt (47 procent), gevolgd door meerdere trajecten waar 42-44 procent van de gebruikers tevreden is over de doorstroming. Het traject van Geusselt naar de Beatrixhaven via de Willem Alexanderweg scoort met 39 procent (zeer) tevreden het minst goed. In vergelijking met 2014 geldt voor vrijwel alle trajecten dat de tevredenheid over de doorstroming licht is gedaald, toen was bijvoorbeeld 51 procent nog tevreden over de doorstroming op de A79 van Valkenburg tot Geusselt.

Figuur 8.7

In hoeverre bent u tevreden over de doorstroming op onderstaande wegen/trajecten in de regio Maastricht buiten spitsuren?

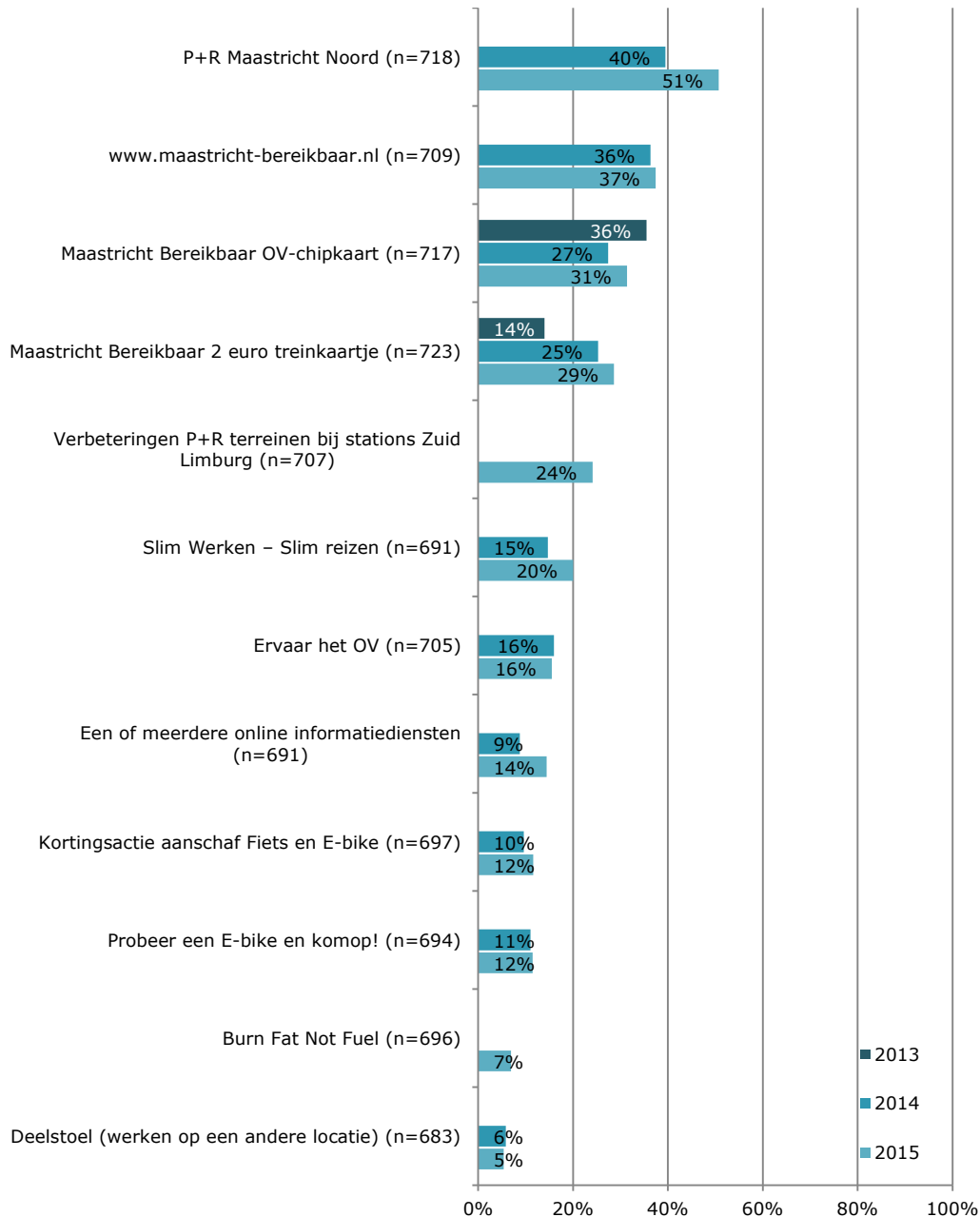


8.4 Maatregelen

In de regio Maastricht zijn verschillende maatregelen genomen om de doorstroming te verbeteren. Onder de respondenten is – net als in 2014 – de P+R Maastricht Noord het meest bekend. Deze bekendheid met deze maatregel stijgt van 40 naar 51 procent. De website maastricht-bereikbaar.nl volgt met 37 procent, en de OV-chipkaart van Maastricht Bereikbaar complementeert de top drie. De bekendheid van het 2 euro treinkaartje is sinds 2013 verdubbeld: van 14 naar 29 procent.

Figuur 8.8

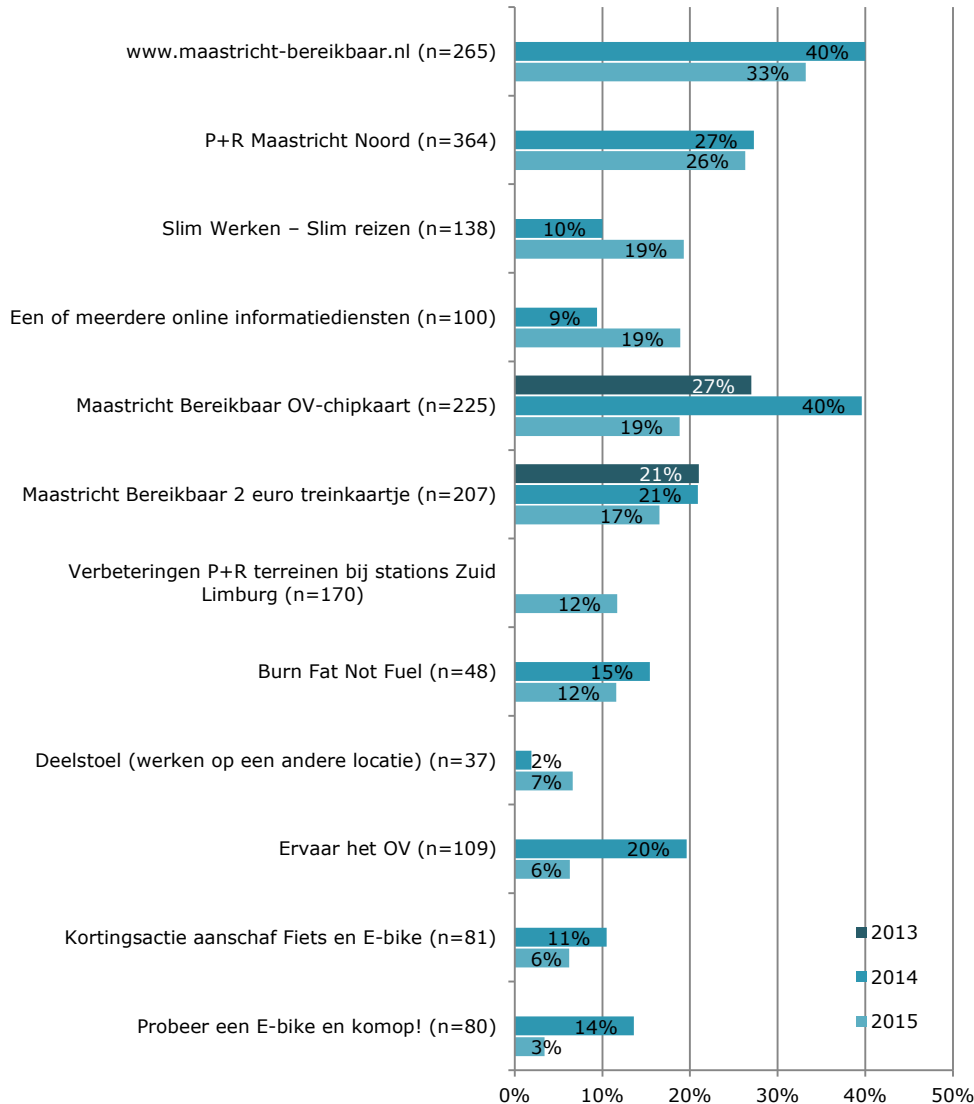
In hoeverre bent u bekend met de volgende maatregelen in de regio Maastricht?



Net als in 2014 heeft men, indien bekend met de maatregel, het vaakst gebruik gemaakt van de website van Maastricht Bereikbaar, gevolgd door de P+R Maastricht-Noord (figuur 8.9). In vergelijking met 2014 nam het gebruik van Slim Werken Slim Reizen en de online informatiediensten toe. De grootste afnames zijn te zien bij de OV-chipkaart van Maastricht Bereikbaar (40 procent, 2014: 27 procent) en Ervaar het OV (6 procent, 2014: 20 procent).

Figuur 8.9

Kunt u aangeven van welke van de volgende maatregelen u het laatste half jaar gebruik heeft gemaakt?⁵³

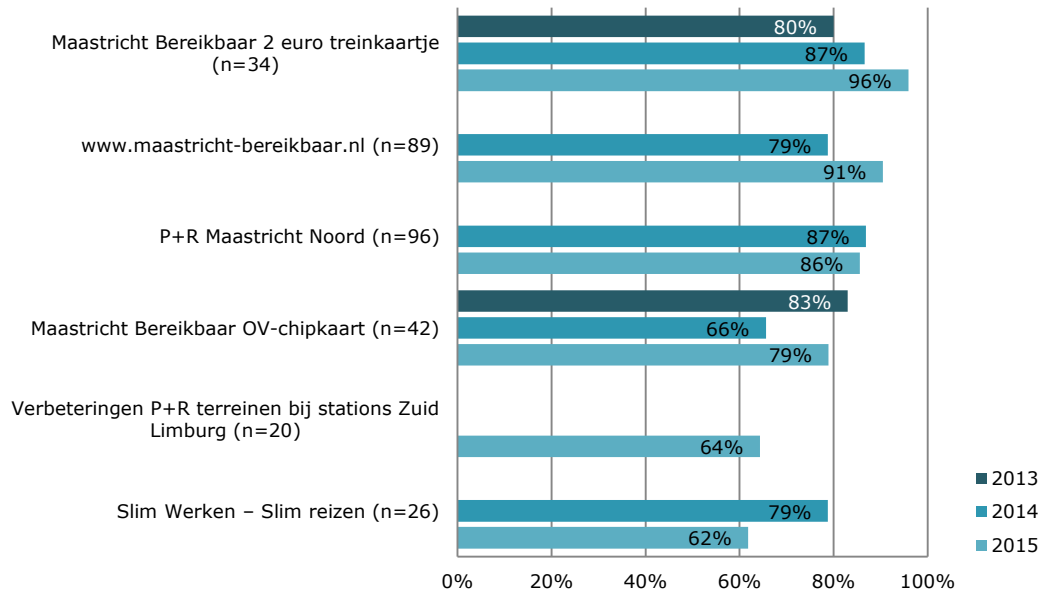


⁵³ De vraagstelling over maatregelen is in vergelijking met 2014 gewijzigd: voorheen werd er gevraagd 'Kunt u aangeven met welke van de volgende maatregelen u in aanraking bent gekomen of van welke maatregelen u gebruik heeft gemaakt?'. In 2015 is de vraagstelling gewijzigd in 'Kunt u aangeven van welke van de volgende maatregelen u het laatste half jaar gebruik heeft gemaakt?'

Aan de respondenten die in het afgelopen half jaar gebruik gemaakt hebben van een maatregel, is gevraagd in welke mate men tevreden is over de maatregel. De tevredenheid is over het algemeen zeer hoog. Een ruime meerderheid van de gebruikers is (zeer) tevreden. Over het 2 euro treinkaartje van Maastricht Bereikbaar is de tevredenheid met 96 procent het hoogst (2014: 87 procent). Ook de waardering voor de website van Maastricht Bereikbaar is met 91 procent heel hoog (2014: 79 procent). Het aandeel (zeer) tevreden gebruikers van Slim Werken – Slim Reizen is afgenomen van 79 procent in 2014 naar 62 procent in 2015.

Figuur 8.10

In hoeverre bent u tevreden over onderstaande maatregelen? ⁵⁴

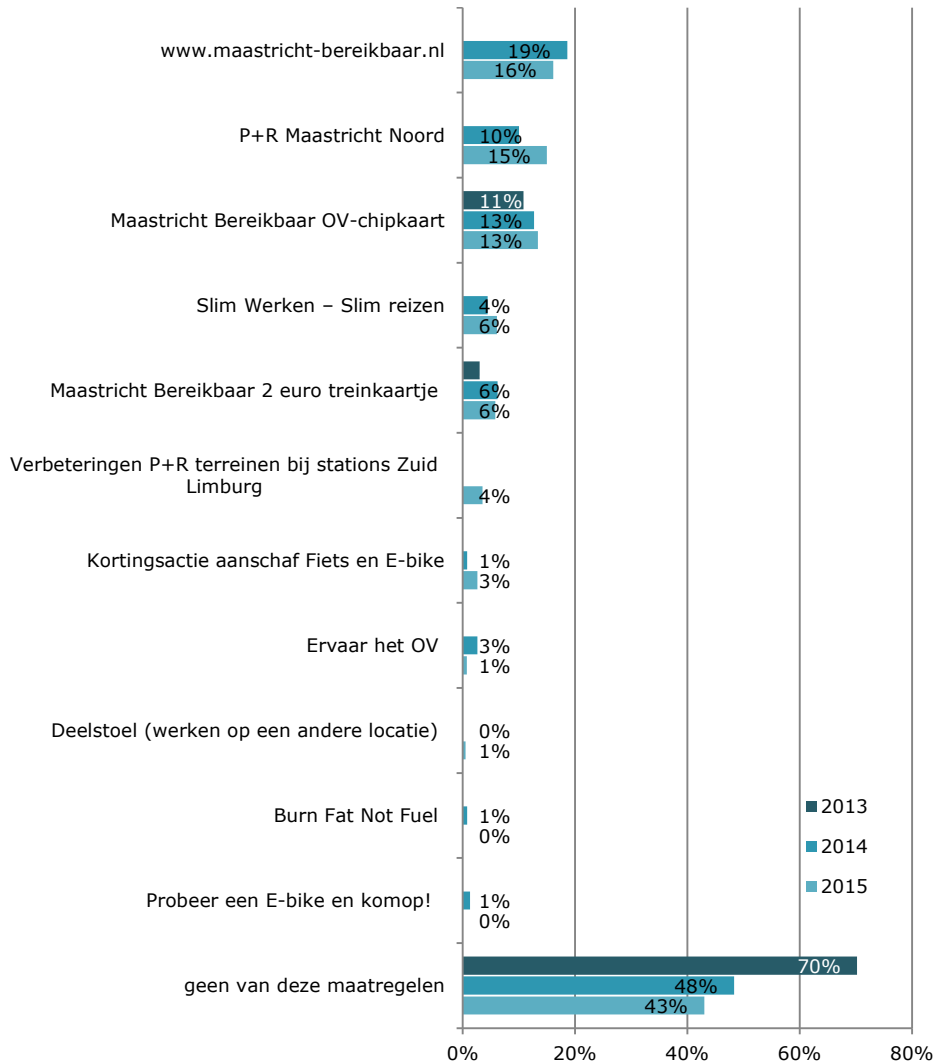


⁵⁴ Hierbij moet rekening worden gehouden met de lage n. De resultaten moeten daarom voorzichtig worden geïnterpreteerd.

De impact van de maatregelen die zijn genomen om het reisgedrag aan te passen in de regio Maastricht is in 2015 verder toegenomen: 43 procent van de respondenten geeft aan dat geen van de genoemde maatregelen tot een aanpassing van reisgedrag heeft geleid. In 2014 was dit nog 48 procent en in 2013 70 procent. De website maastricht-bereikbaar.nl, de P+R Maastricht-Noord en de OV-chipkaart van Maastricht Bereikbaar hebben door de jaren heen de meeste impact (figuur 8.11).

Figuur 8.11

Welke van de onderstaande maatregelen hebben een rol gespeeld in de aanpassing van uw reisgedrag? (n=112)

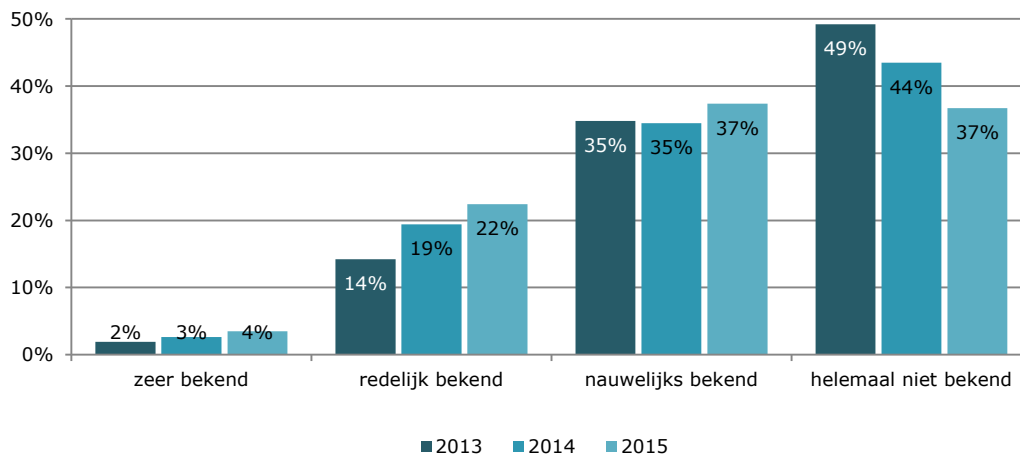


8.5 Regiospecifieke vragen

Maastricht Bereikbaar is de organisatie waarin alle betrokken overheden en het lokale bedrijfsleven samen werken aan het bereikbaar houden van Maastricht door mensen te stimuleren slimmer te werken en te reizen en door kleine infrastructurele maatregelen om de doorstroming te verbeteren. De bekendheid van Maastricht Bereikbaar neemt toe. In 2015 kent 26 procent van de respondenten Maastricht Bereikbaar. Dit was in 2013 nog 16 procent. De groep die aangeeft helemaal niet bekend te zijn met deze organisatie daalt van 49 naar 37 procent.

Figuur 8.12

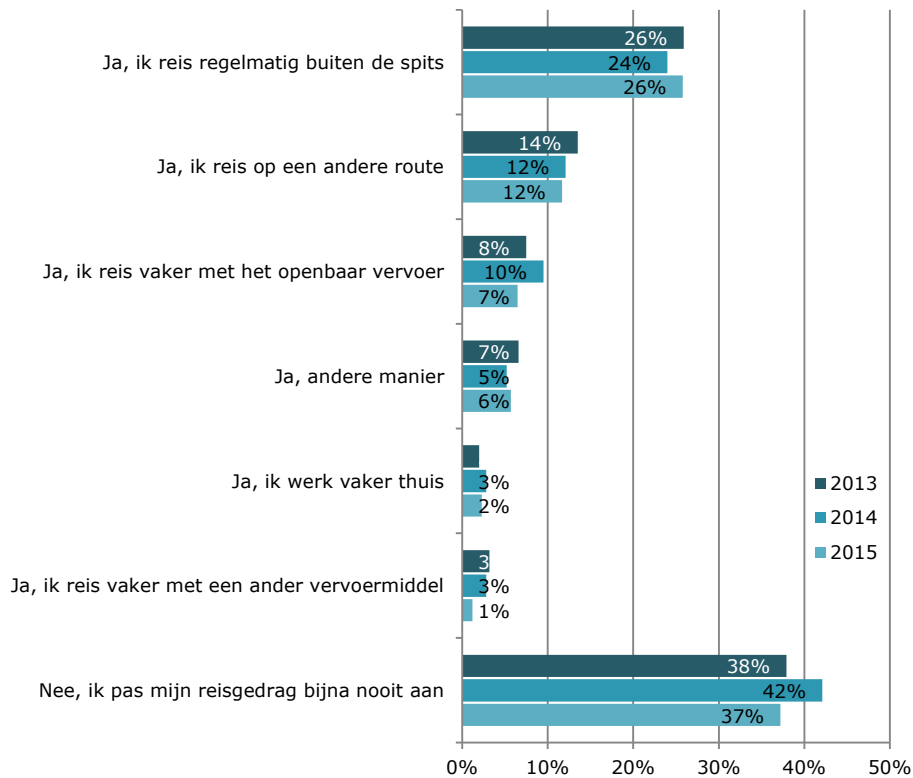
In hoeverre bent u bekend met Maastricht-Bereikbaar? (n2013=771, n2014=817, n2015=836)



De wegwerkzaamheden die plaatsvinden aan de A2/N2 en A79 in de regio Maastricht is voor een grote groep (63 procent in 2015) aanleiding om het reisgedrag aan te passen (2014: 58 procent). De invulling van deze aanpassing is vergelijkbaar met de voorgaande meetjaren. Ongeveer een kwart geeft aan voor reizen buiten de spits te kiezen, circa een op de acht neemt een andere route en zeven procent kiest vaker voor het openbaar vervoer.

Figuur 8.13

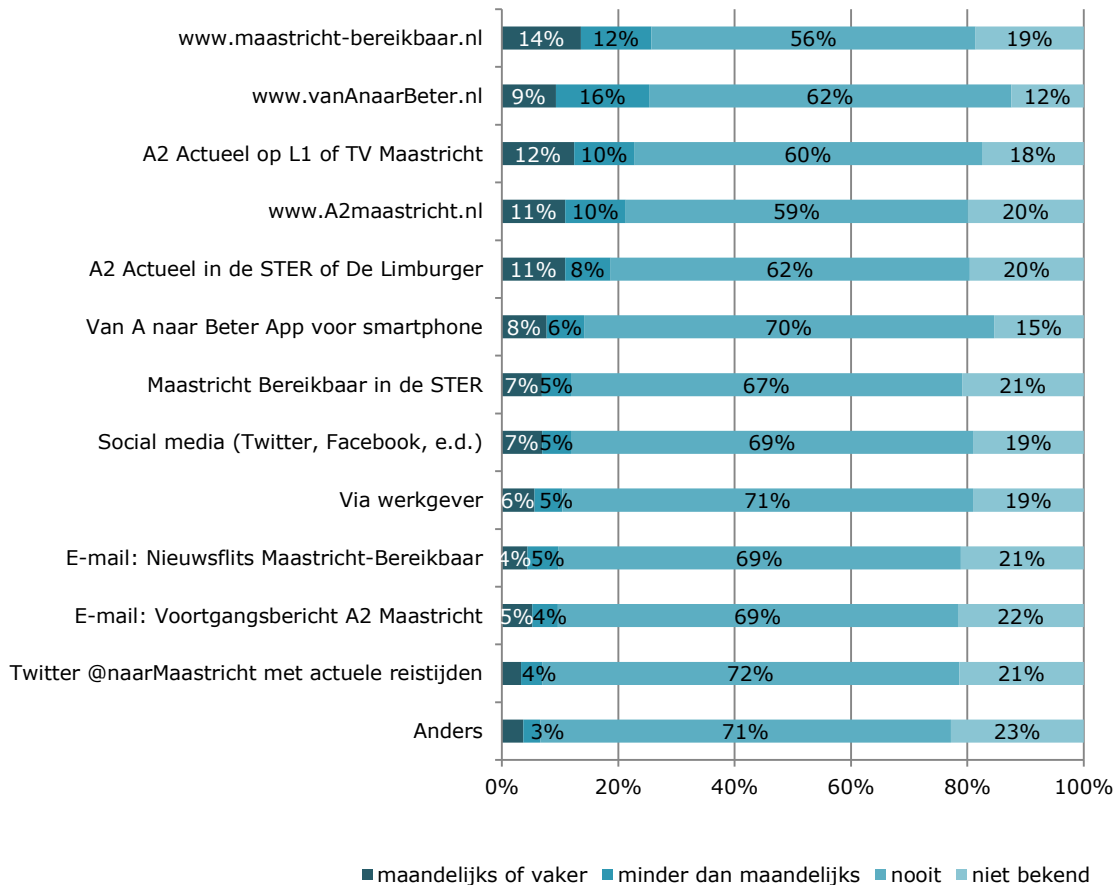
Past u uw reisgedrag aan naar aanleiding van de wegwerkzaamheden aan de A2/N2 en A79? (n2013=809, n2014=852, n2015=871)



Tijdens de wegwerkzaamheden hebben reizigers verschillende informatiekanalen tot hun beschikking om op de hoogte te blijven van de doorstroming ter hoogte van de wegwerkzaamheden. Net als in 2014 worden voornamelijk websites gebruikt om hiervan op de hoogte te blijven. Ook de TV-uitzending van A2 Actueel scoort hoog. Het gebruik van social media en e-mail is een stuk lager: 93 procent is bijvoorbeeld niet bekend met Twitter @naarMaastricht of gebruikt dit nooit (figuur 8.14).

Figuur 8.14

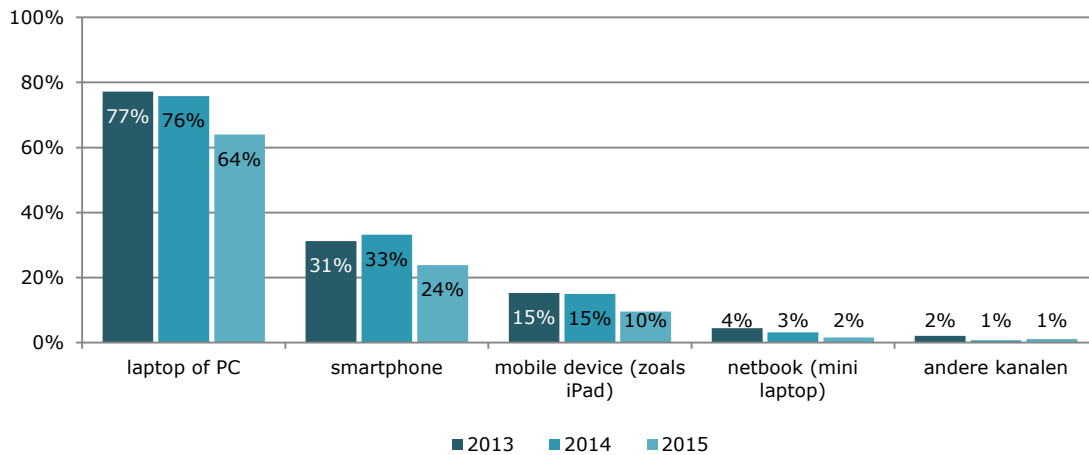
Kunt u aangeven of en hoe vaak u gebruik maakt van onderstaande informatiekanalen om informatie te krijgen over de doorstroming en hinder tijdens de wegwerkzaamheden bij Maastricht? (n=871)



De informatie die men van de bovenstaande informatiekkanalen zoekt, wordt vooral via de PC of met de laptop gevonden, gevolgd door de smartphone.

Figuur 8.15

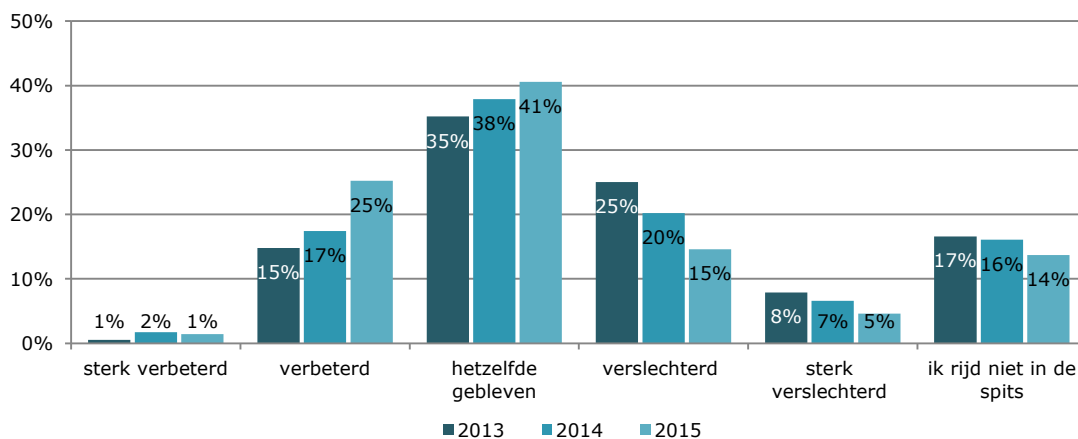
Indien u minimaal een van de digitale informatiekkanalen gebruikt, kunt u dan aangeven op welke manier(en) u de digitale informatie benaderd heeft? (n2013=346, n2014=418, n2015=378)



Tenslotte is aan de respondenten gevraagd in welke mate volgens hen de doorstroming van het verkeer in de spits in en om Maastricht in het afgelopen jaar is veranderd. De doorstroming is volgens de respondenten in 2015 duidelijk verbeterd: ruim een kwart (27 procent) geeft aan een verbetering te zien, tegenover 20 procent een verslechtering. In 2014 zag men nog vaker een verslechtering (27 procent), ten opzichte van een verbetering (17 procent). Voor het eerst sinds het begin van de metingen is men per saldo positief.

Figuur 8.16

In welke mate is volgens u de doorstroming van het verkeer in de spits in en om Maastricht het afgelopen jaar veranderd? (n2013=685, n2014=702, n2015=728)



9

HOOFDSTUK

Arnhem-Nijmegen



9. Arnhem-Nijmegen

9.1 Inleiding

In dit hoofdstuk staan de resultaten van de regio Arnhem-Nijmegen centraal. Allereerst wordt gekeken naar het gebruik van de wegen. Hoe vaak rijdt men op de genoemde trajecten? En is er het afgelopen jaar een verandering in het reisgedrag zichtbaar? Daarna wordt ingezoomd op de tevredenheid over de doorstroming op de wegen – zowel binnen als buiten de spits. Vervolgens wordt gekeken naar de maatregelen die in de regio zijn toegepast in het kader van Beter Benutten. Zijn deze maatregelen bekend? Maakt men gebruik van de maatregelen? En wat is het effect van de maatregelen? Tenslotte komen enkele regiospecifieke vragen aan bod.

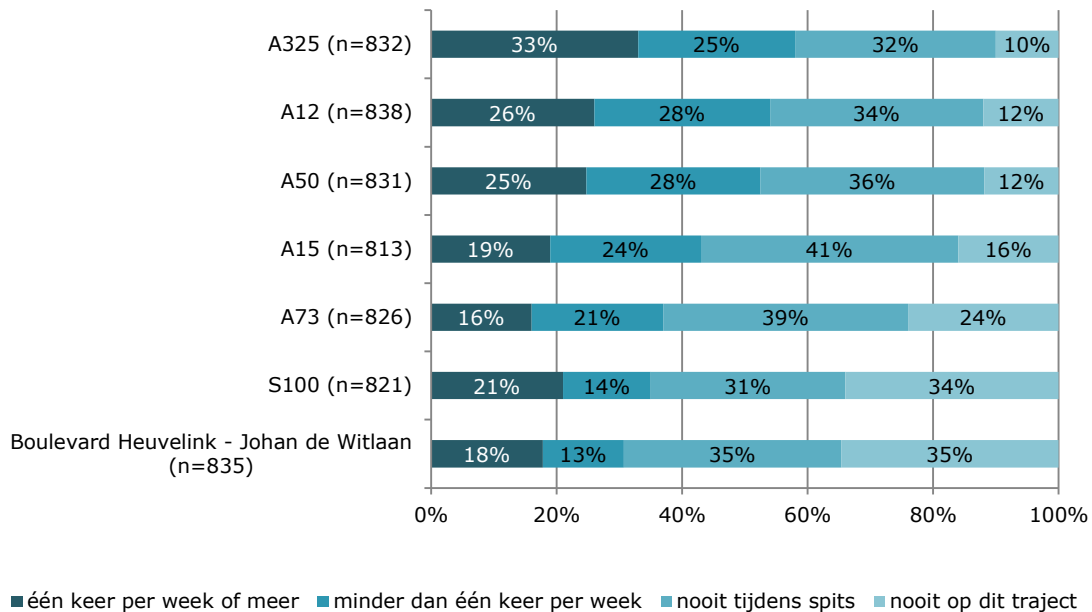
9.2 Gebruik wegen



Van de ondervraagde trajecten in regio Arnhem-Nijmegen maken respondenten het meeste gebruik van de A325, A12 en de A50. Minimaal een kwart van de respondenten rijdt hier minimaal een keer per week. De S100 en de Boulevard Heuvelink – Johan de Witlaan worden beduidend minder vaak gebruikt: ruim een derde deel rijdt überhaupt nooit op dit traject en ook (ruim) een derde deel rijdt hier nooit tijdens de spits.

Figuur 9.1

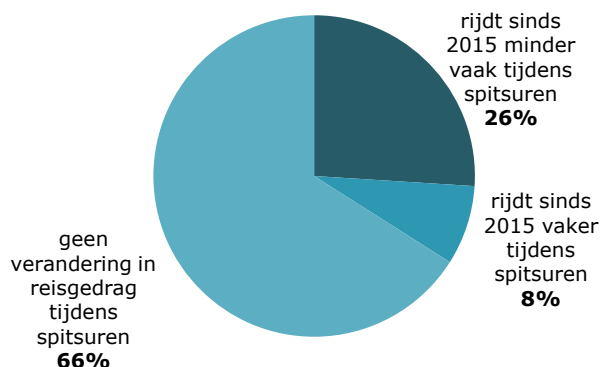
Hoe vaak maakt u gebruik van onderstaande wegen/trajecten in de regio Arnhem-Nijmegen tijdens spitsuren?



Twee derde deel van de respondenten (66 procent) geeft aan dat ze in 2015 bijna even vaak op deze trajecten rijden als in 2014. Een kwart geeft echter aan in 2015 minder vaak tijdens spitsuren op deze wegen/trajecten te rijden (26 procent). Acht procent juist vaker dan een jaar geleden.

Figuur 9.2

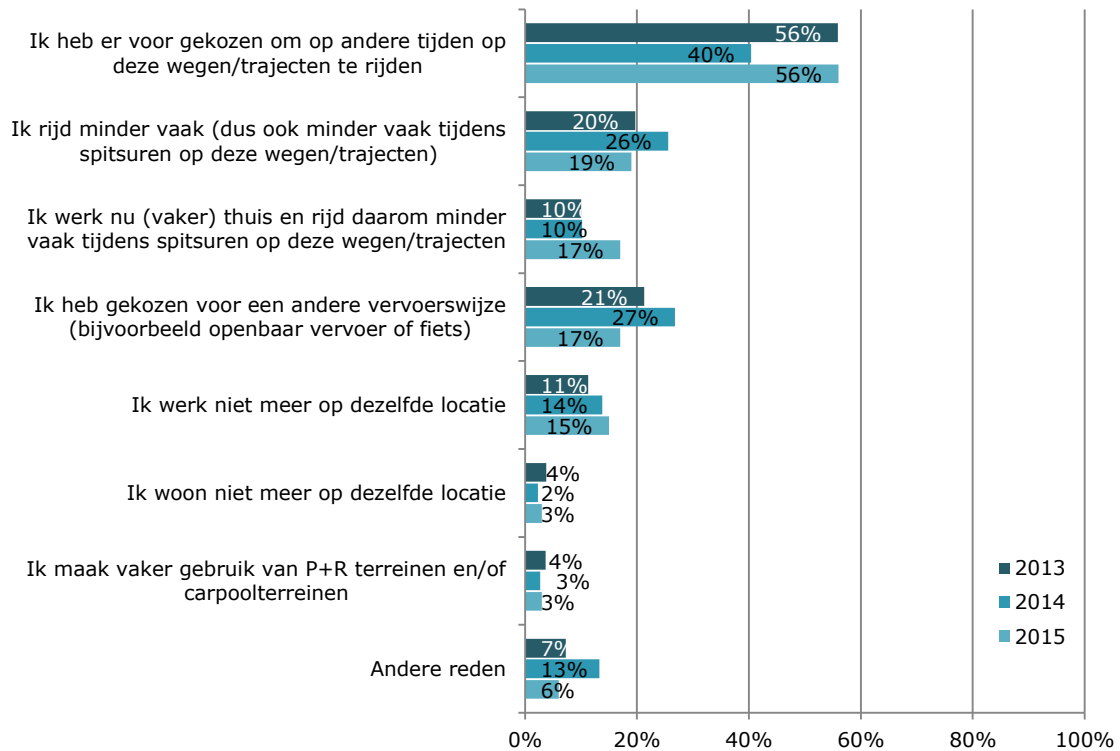
Heeft u in 2015 tijdens spitsuren vaker of minder vaak van deze wegen/trajecten gebruik gemaakt ten opzichte van 2014? (n=788)



Van de groep die in 2015 minder vaak tijdens de spits op de ondervraagde trajecten rijdt, geeft ruim de helft aan dat men ervoor gekozen heeft om op andere tijden op deze wegen/trajecten te rijden (56 procent). Bij de vorige meting was dit nog 40 procent. In 2015 geven respondenten minder vaak aan dat zij minder vaak rijden of voor een andere vervoerswijze hebben gekozen. Daarentegen geeft een groter deel aan dat men nu (vaker) thuiswerkt (17 procent, 2013 en 2014: 10 procent).

Figuur 9.3

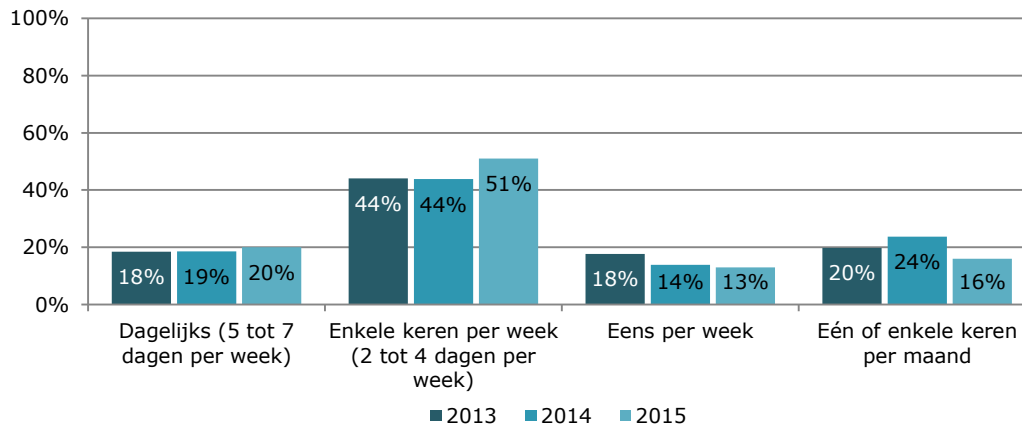
Kunt u aangeven waarom u in 2015 minder vaak tijdens spitsuren op deze wegen/trajecten rijdt? (meerdere antwoorden mogelijk) (n2013=242, n2014=194, n2015=205)



Een op de vijf respondenten die minder vaak tijdens spitsuren op de genoemde wegen/trajecten rijdt, rijdt hier in 2015 minimaal vijf dagen per week minder in de spits dan een jaar eerder. Ruim de helft van de respondenten geeft aan nu enkele keren per week minder op deze wegen/trajecten tijdens de spits te rijden. In 2013 en 2014 was dit nog 44 procent. Het aandeel weggebruikers dat aangeeft slechts één of enkele keren per maand minder tijdens spitsuren op de betreffende wegen te rijden, is afgenomen van 24 procent in 2014 naar 16 procent in 2015.

Figuur 9.4

Hoeveel dagen per week rijdt u minder tijdens spitsuren?⁵⁵ (n2013=155, n2014=186, n2015=200)

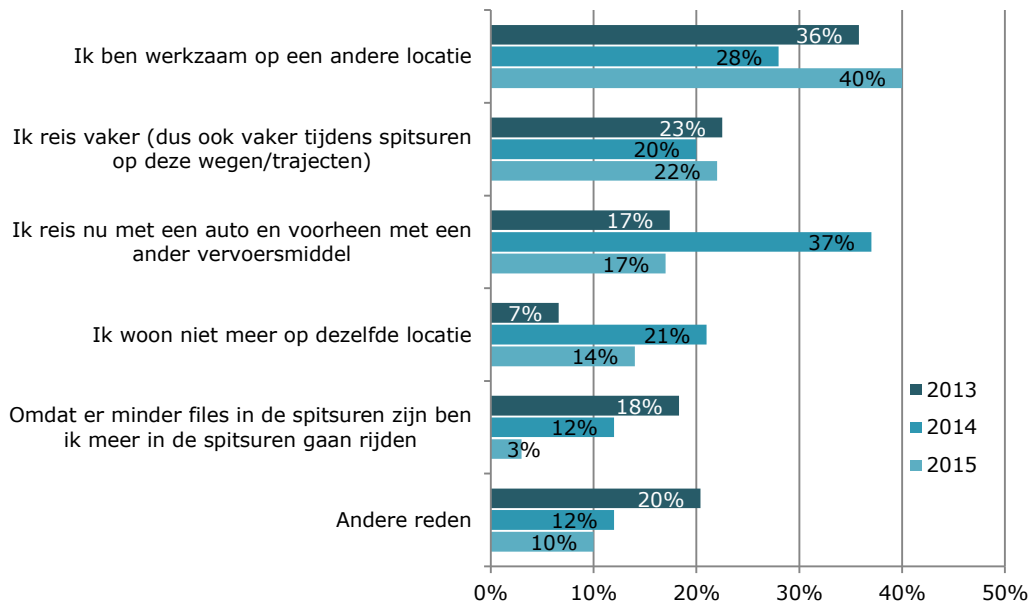


⁵⁵ In 2013 is deze vraag alleen gesteld aan personen die bewust minder zijn gaan reizen tijdens spitsuren, zie voorgaande figuur. In 2014 en 2015 is deze vraag gesteld aan alle personen die minder zijn gaan reizen tijdens spitsuren.

De meest genoemde verklaring waarom men vaker tijdens spitsuren op de genoemde trajecten rijdt, is, dat men nu werkzaam is op een andere locatie. In 2015 gaat het om twee vijfde deel van de respondenten (40 procent), ten opzichte van 28 procent in 2014. Tijdens de vorige meting was de meest genoemde verklaring voor het vaker over deze trajecten rijden, dat men nu met een auto rijdt en voorheen met een ander vervoermiddel (37 procent). In 2013 en 2015 geeft slechts 17 procent dit op als reden

Figuur 9.5

Kunt u aangeven waarom u in 2015 vaker tijdens spitsuren op deze wegen/trajecten rijdt? (meerdere antwoorden mogelijk) (n2013=33, n2014=50,n2015=62)⁵⁶



⁵⁶ Vanwege de beperkte respons op deze vraag, moeten deze resultaten met voorzichtigheid worden geïnterpreteerd

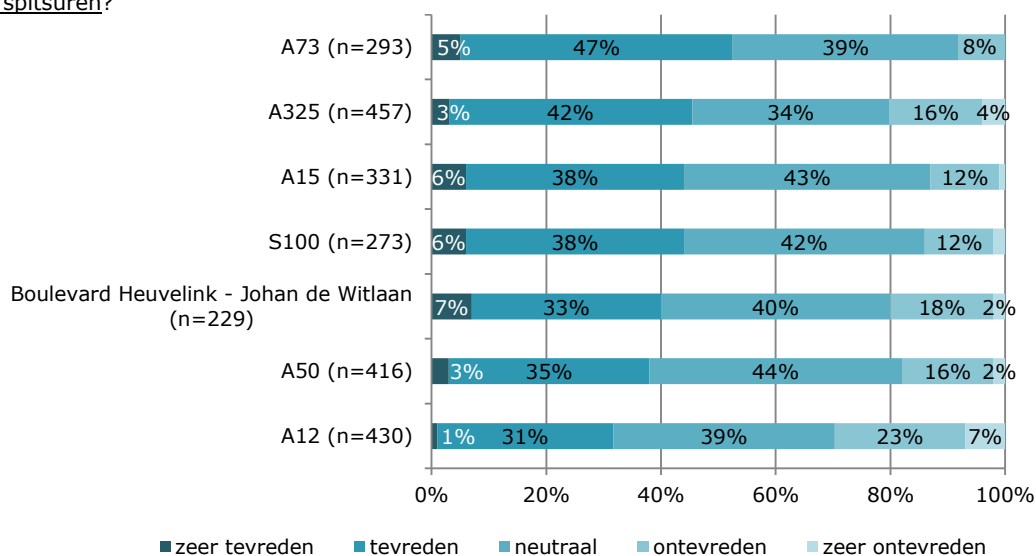
9.3 Tevredenheid doorstroming

De tevredenheid over de doorstroming tijdens spitsuren op de trajecten verschilt. Circa een derde deel tot de helft van de respondenten is (zeer) positief over de doorstroming op deze trajecten in de spits. Het traject A73 krijgt de beste beoordeling (52 procent (zeer) tevreden, 2014: 56 procent). Opvallend is dat het aandeel (zeer) tevreden over de Boulevard Heuvelink-Johan de Witlaan bijna is verdubbeld van 22 procent in 2014 tot 40 procent in 2015. In 2014 was dit nog het slechts beoordeelde traject.

Daarnaast zijn er verschillen in het aandeel ontevreden weggebruikers. Zo is drie op de tien ontevreden over de doorstroming op de A12 terwijl dit voor de A73 maar voor 8 procent van de weggebruikers geldt. Een vijfde van de weggebruikers geeft een lage waardering voor de doorstroming in de spits op de A325 en de Boulevard Heuvelink – Johan de Witlaan.

Figuur 9.6

In hoeverre bent u tevreden over de doorstroming op onderstaande wegen/trajecten in de regio Arnhem-Nijmegen tijdens spitsuren?

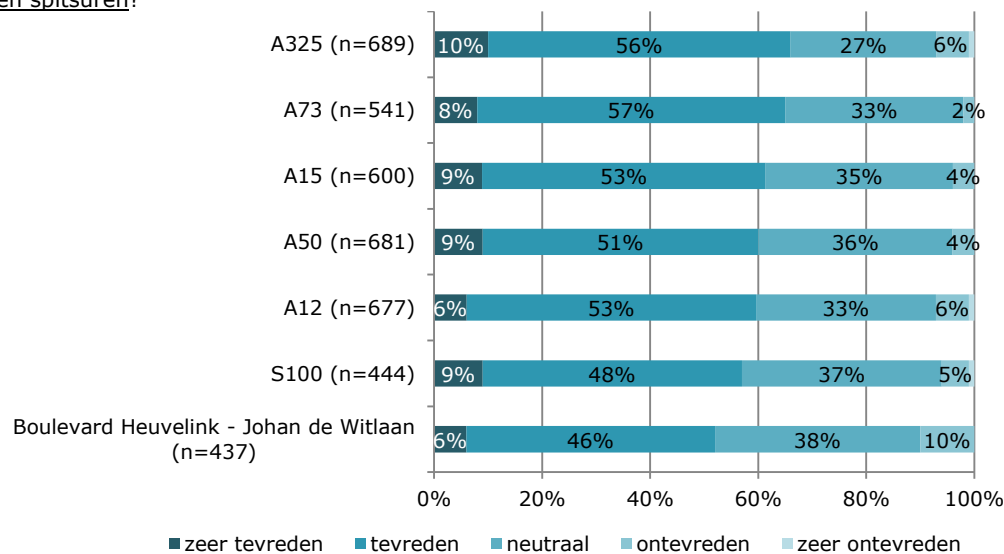


Vervolgens is gevraagd naar de tevredenheid over de doorstroming buiten de spitsuren. De waardering hiervoor ligt beduidend hoger. Tussen de 52 en 66 procent van de respondenten beoordeelt de doorstroming als positief. Dit is veelal vergelijkbaar met de resultaten van 2014. Uitzonderingen hierop zijn de A15 en de A50. In 2015 zijn respectievelijk 62 en 60 procent van de respondenten (zeer) tevreden over de doorstroming op deze trajecten buiten de spitsuren, in 2014 gold dit voor respectievelijk 71 en 72 procent.

De meeste ontevredenheid heeft betrekking op het traject Boulevard Heuvelink - Johan de Witlaan. Een kleine meerderheid is positief over de doorstroming buiten spitsuren (52 procent) terwijl 10 procent hier negatief over oordeelt.

Figuur 9.7

In hoeverre bent u tevreden over de doorstroming op onderstaande wegen/trajecten in de regio Arnhem-Nijmegen buiten spitsuren?

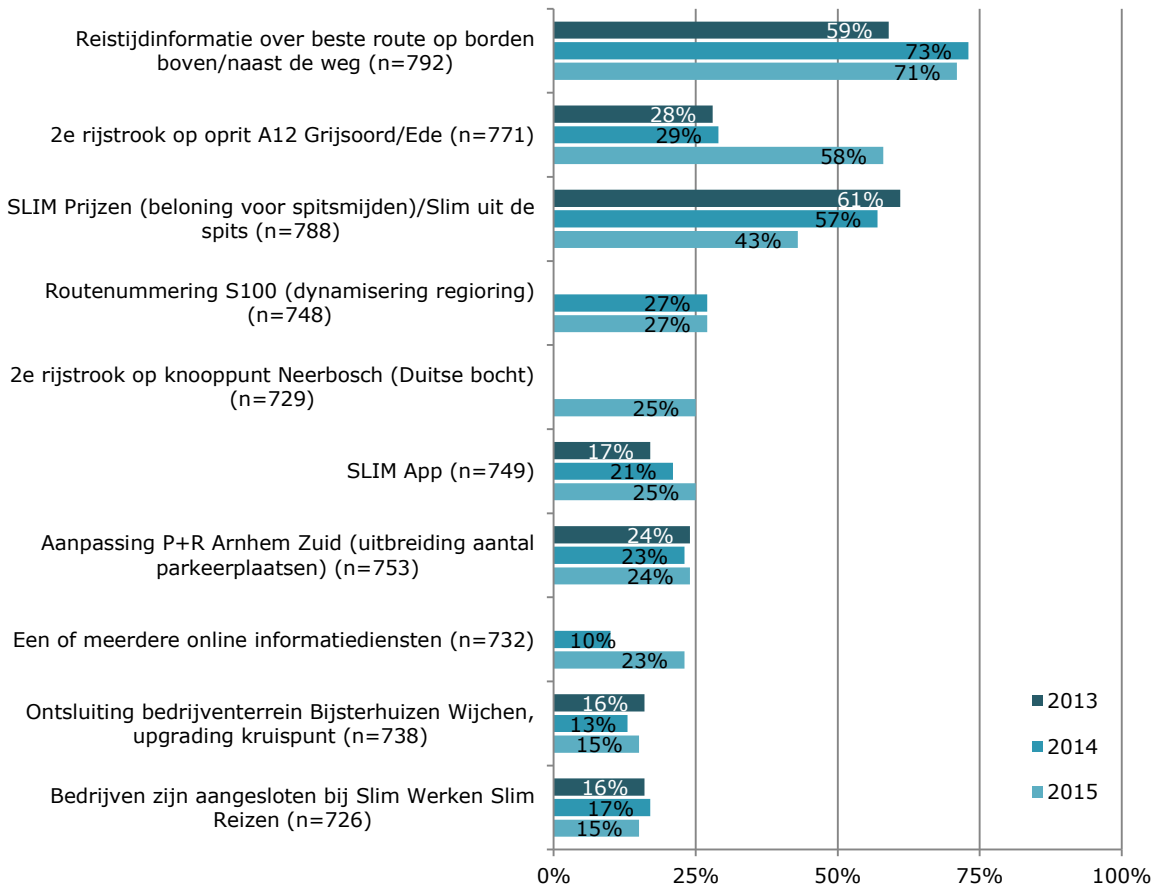


9.4 Maatregelen

In de regio Arnhem-Nijmegen zijn verschillende maatregelen genomen om de doorstroming te verbeteren. Zowel in 2014 als 2015 is reistijdinformatie over de beste route op borden boven en/of naast de weg de meest bekende maatregel (71 procent, 2014: 73 procent). De top 3 wordt aangevuld met de 2^e rijstrook op de oprit A12 Grijsoord/Ede⁵⁷ (58 procent) en SLIM Prijzen/Slim uit de spits (43 procent). In vergelijking met 2014 valt verder op dat bekendheid van de online informatiediensten voor in de auto is verdubbeld van 10 procent naar 23 procent.

Figuur 9.8

In hoeverre bent u bekend met de volgende maatregelen in de regio Arnhem-Nijmegen?

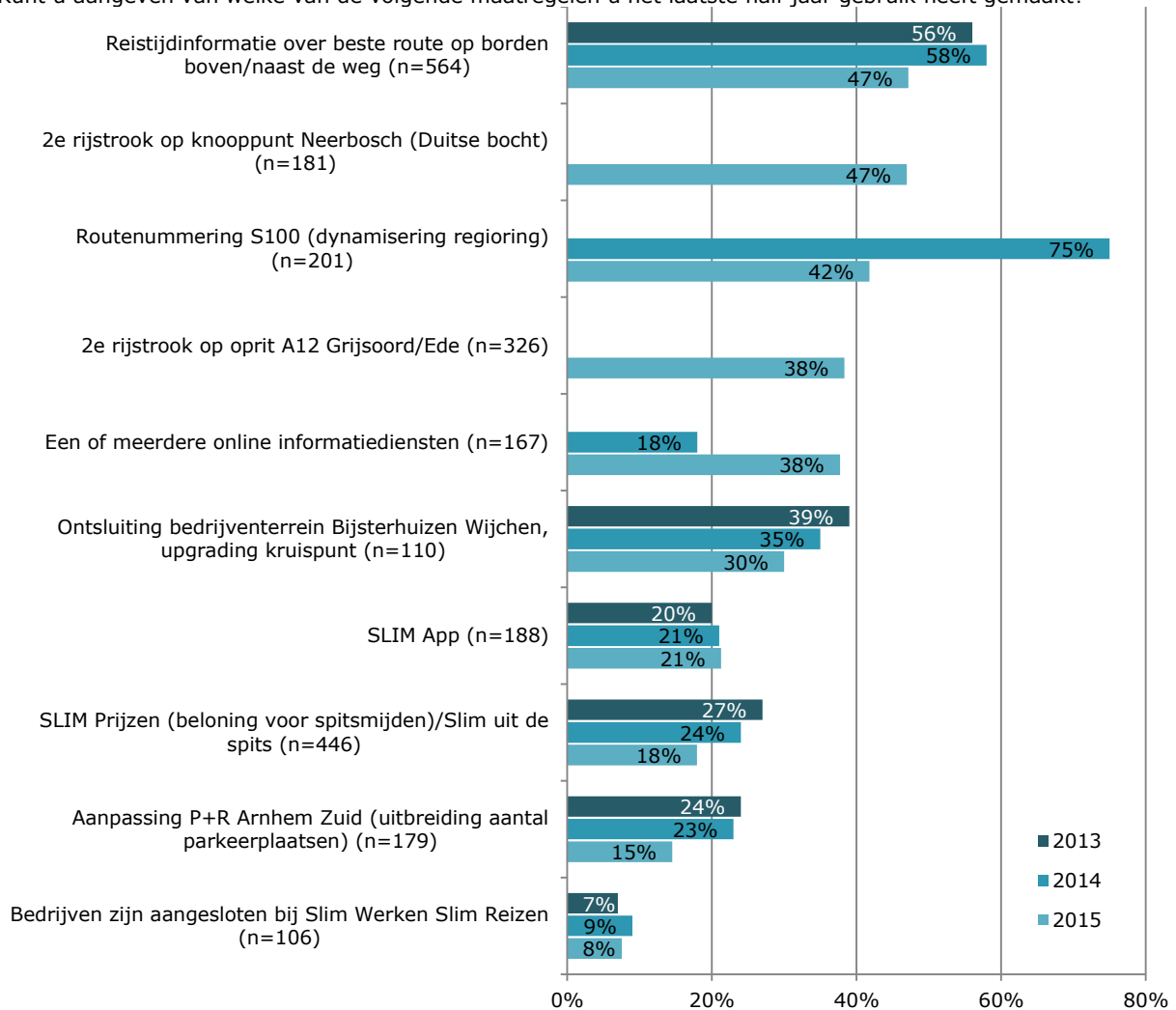


⁵⁷ In 2013 en 2014 geformuleerd als 'Aanpassing oprit A12 Grijsoord/Ede.'

De bekendste maatregelen zijn doorgaans ook de maatregelen waarvan men het meest gebruik heeft gemaakt (figuur 9.9). In 2015 wordt door de respondenten die een bepaalde maatregel kennen, de reistijdinformatie over beste route op borden boven/naast de weg het vaakst genoemd als een maatregel waarvan zij het afgelopen half jaar gebruik hebben gemaakt (47 procent, 2013 en 2014 respectievelijk 56 en 58 procent). Verder blijkt dat 47 procent het laatste half jaar gebruik heeft gemaakt van de 2^e rijstrook op knooppunt Neerbosch. Daarna volgen Routenummering S100 en de 2^e rijstrook op oprit A12 Grijsoord/Ede (respectievelijk 42 en 48 procent). Het gebruik van online informatiediensten voor in de auto is gestegen van 18 procent naar 38 procent.

Figuur 9.9

Kunt u aangeven van welke van de volgende maatregelen u het laatste half jaar gebruik heeft gemaakt?⁵⁸

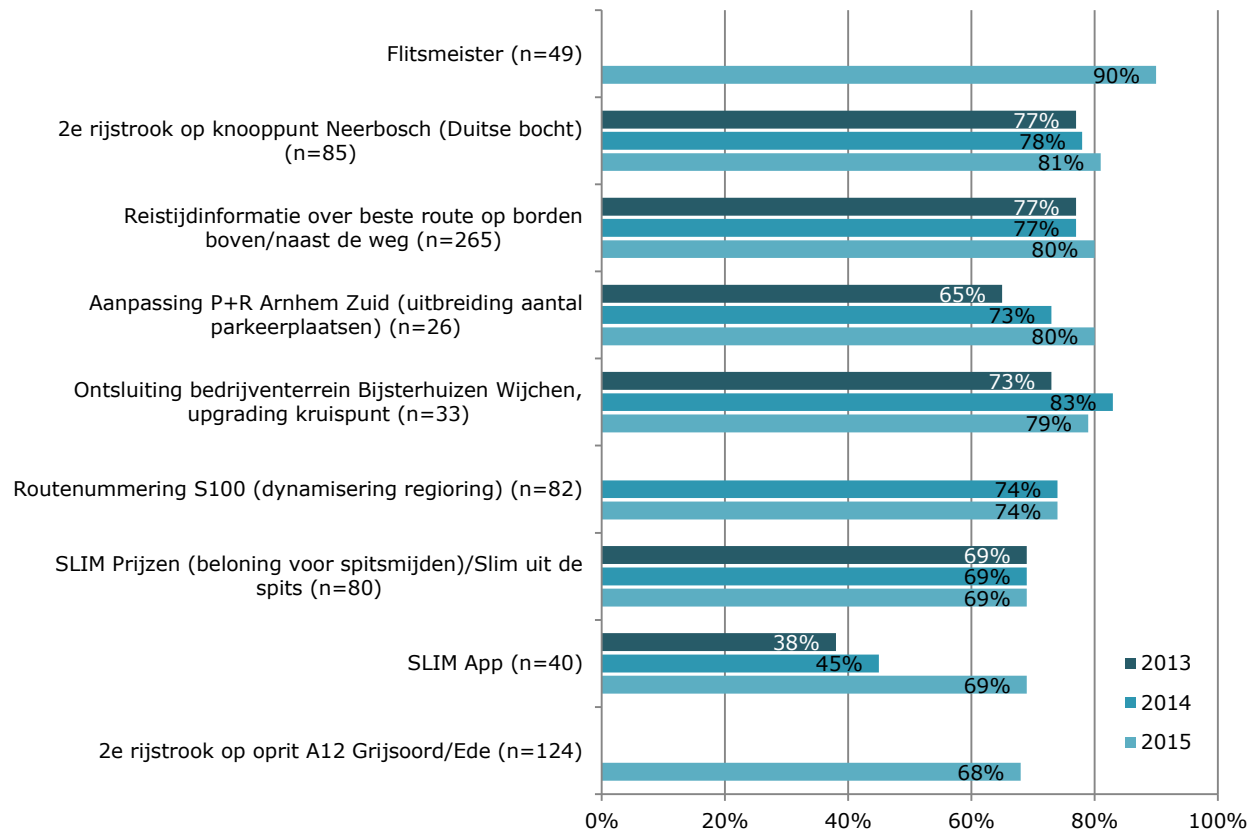


⁵⁸ De vraagstelling over maatregelen is in vergelijking met 2014 gewijzigd: voorheen werd er gevraagd 'Kunt u aangeven met welke van de volgende maatregelen u in aanraking bent gekomen of van welke maatregelen u gebruik heeft gemaakt?'. In 2015 is de vraagstelling gewijzigd in 'Kunt u aangeven van welke van de volgende maatregelen u het laatste half jaar gebruik heeft gemaakt?'

De waardering voor de maatregelen is over het algemeen zeer hoog⁵⁹. In sommige gevallen zijn de verschillen met 2014 groot, wat (deels) veroorzaakt kan zijn door de lage aantallen respondenten die een bepaalde maatregel gebruikt hebben. De online informatiedienst 'Flitsmeister' wordt het best beoordeeld (90 procent (zeer) tevreden). Over de overige maatregelen is twee derde deel tot circa 80 procent (zeer) positief.

Figuur 9.10

In hoeverre bent u tevreden over onderstaande maatregelen? (% (zeer) tevreden)⁶⁰



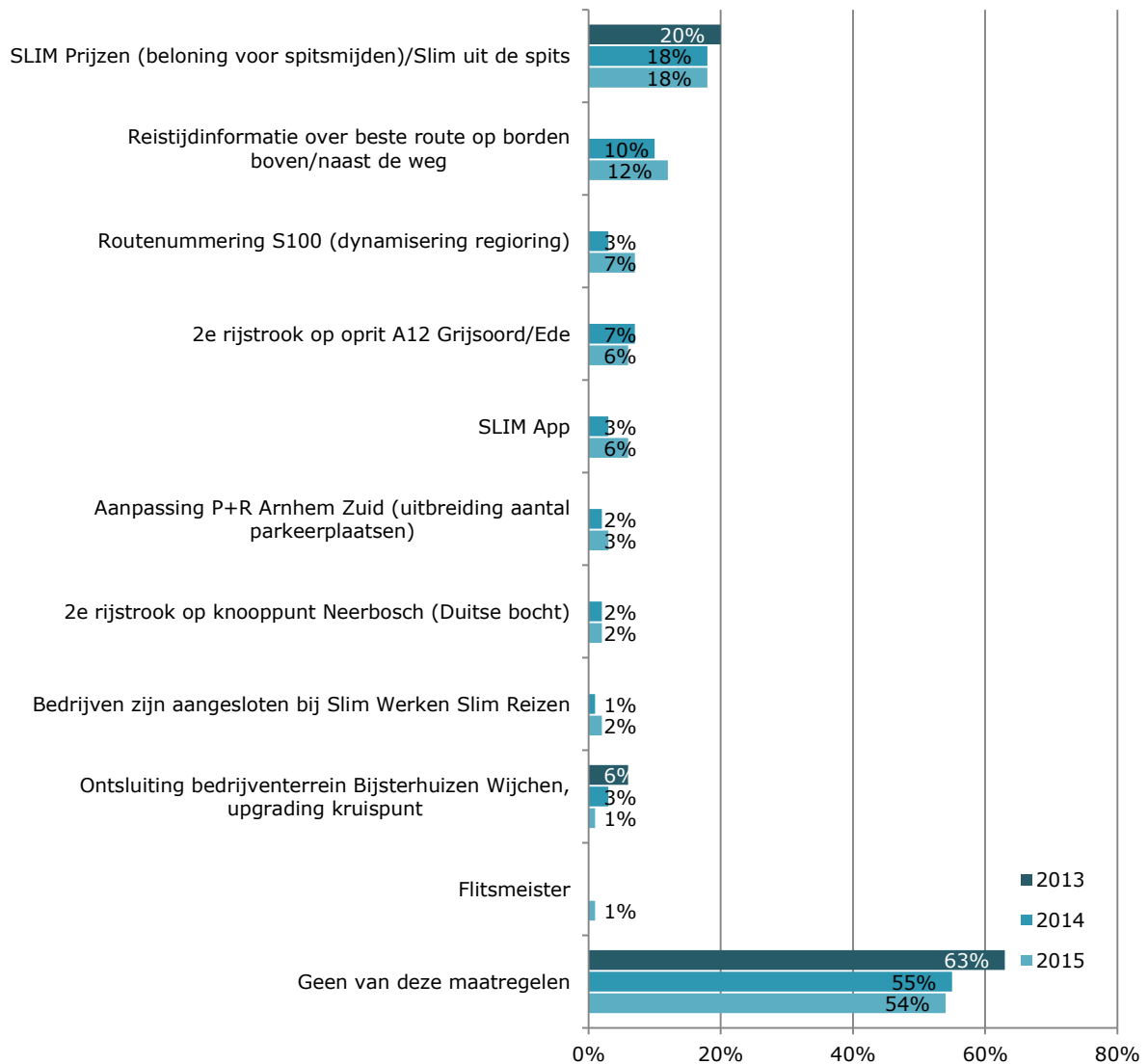
⁵⁹ Hierbij moet rekening worden gehouden met de lage n. De resultaten moeten daarom voorzichtig worden geïnterpreteerd.

⁶⁰ Vanwege de beperkte respons op deze vraag, moeten deze resultaten met voorzichtigheid worden geïnterpreteerd.

De impact van de maatregelen in de regio Arnhem-Nijmegen op het reisgedrag is vergelijkbaar met vorig jaar. De maatregel met de meeste impact – SLIM Prijzen/Slim uit de spits – heeft voor ongeveer een op de vijf reizigers die hun reisgedrag hebben aangepast een rol gespeeld. Een op de tien reizigers noemt de reistijdinformatie over de beste route op borden boven/langs de weg en zeven procent de routenummering S100 (dynamisering regioring). Net als vorig jaar geeft ongeveer de helft van de weggebruikers die hun reisgedrag tijdens spitsuren hebben aangepast op dat geen van de maatregelen van invloed is geweest op deze aanpassing.

Figuur 9.11

Welke van de onderstaande maatregelen hebben een rol gespeeld in de aanpassing van uw reisgedrag? (n=179)

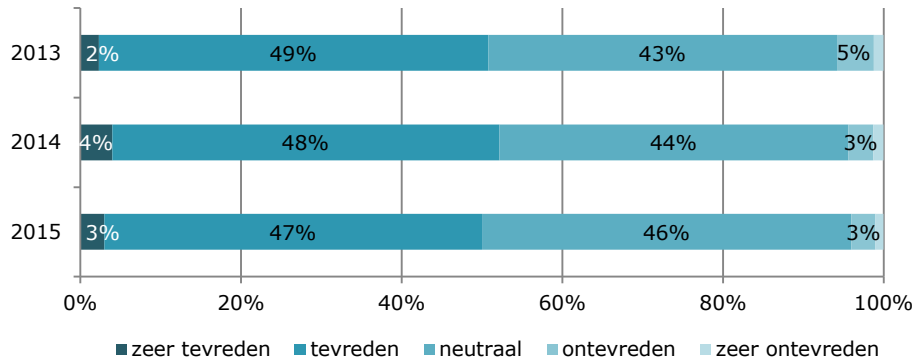


9.5 Regiospecifieke vragen

In de regio Arnhem-Nijmegen is een aantal aanvullende vragen gesteld over reisinformatie. Net als in de afgelopen jaren is de helft van de respondenten (zeer) te spreken over de beschikbaarheid van actuele, persoonlijke en multimodale reisinformatie in de regio (figuur 9.12).

Figuur 9.12

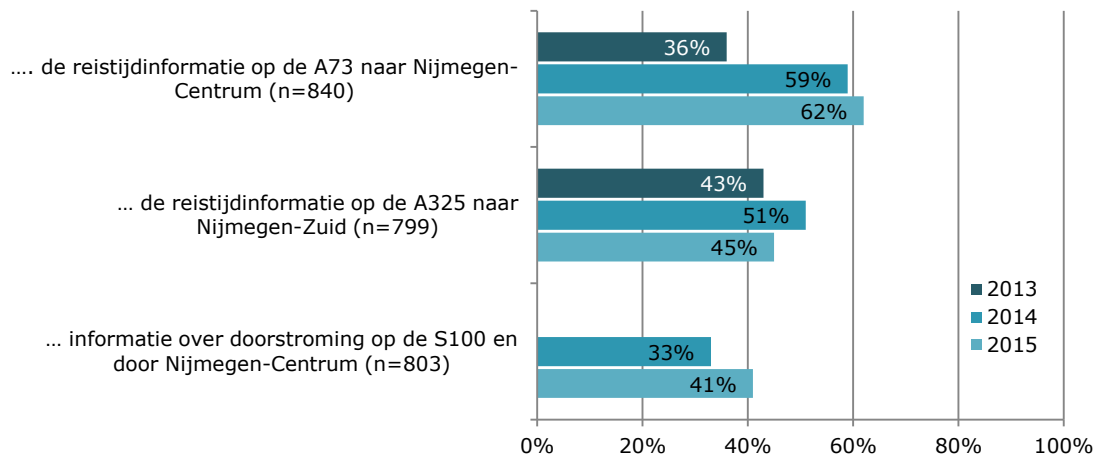
In hoeverre bent u tevreden over de beschikbaarheid van actuele, persoonlijke en multimodale reisinformatie (voor auto, trein, bus, fietsen en lopen) in de regio Arnhem-Nijmegen? (n=774)



Vervolgens is gevraagd met welke van onderstaande informatiebronnen men bekend is. Ruim zes op de tien geeft aan de reistijdinformatie op de A73 naar Nijmegen-Centrum te kennen. Dit is vergelijkbaar met vorig jaar en beduidend hoger dan in 2013. Verder is 45 procent bekend met de reistijdinformatie op de A325 naar Nijmegen-Zuid en kent 41 procent de informatie over doorstroming op de S100 door Nijmegen-Centrum.

Figuur 9.13

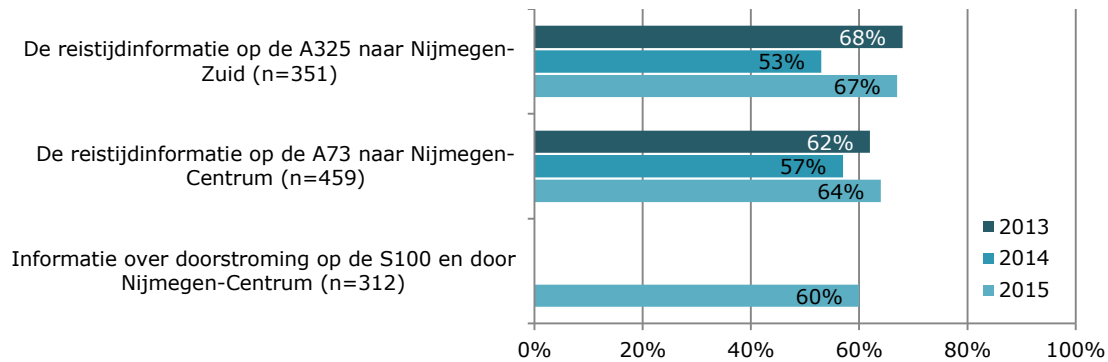
Wilt u aangeven of u bekend met ...



Indien men bekend is met een of meerdere van de genoemde informatiebronnen in figuur 9.13, is vervolgens gevraagd naar de mate van tevredenheid over deze informatievoorziening (figuur 9.14). Circa twee derde deel is positief over de reistijdinformatie op de A325 naar Nijmegen-Zuid en op de A73 naar Nijmegen-Centrum. Deze aandelen zijn hoger dan in 2014 (respectievelijk 53 en 57 procent). Tenslotte is 60 procent te spreken over de informatie over doorstroming op de S100 en door Nijmegen-Centrum.

Figuur 9.14

In hoeverre bent u tevreden over de volgende aspecten?



10

HOOFDSTUK

Twente



10. Twente

10.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de resultaten van de regio Twente behandeld. Allereerst wordt gekeken naar het gebruik van de wegen. Hoe vaak rijdt men op de genoemde trajecten? En is er het afgelopen jaar een verandering in het reisgedrag zichtbaar? Vervolgens wordt ingezoomd op de tevredenheid over de doorstroming op de wegen – zowel tijdens als buiten de spits. Daarna wordt gekeken naar de maatregelen die in de regio zijn toegepast in het kader van Beter Benutten. Zijn deze maatregelen bekend? Maakt men er gebruik van? En wat is het effect van de maatregelen? Tot slot worden er enkele regio-specifieke vragen behandeld.

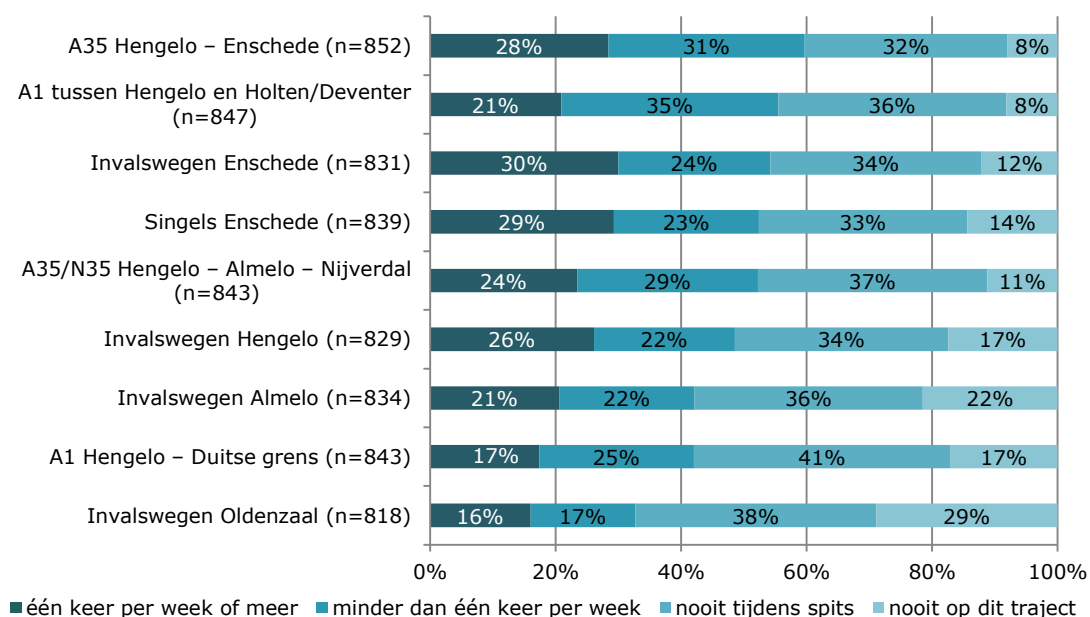
10.2 Gebruik wegen



Van de genoemde wegen en trajecten wordt de A35 tussen Hengelo en Enschede het vaakst gebruikt, bijna zestig procent van de respondenten rijdt hier minstens één keer per week tijdens de spits. Ook de A1 van Hengelo naar Holten en Deventer wordt regelmatig gebruikt, net zoals de invalswegen en de singels in Enschede. Deze trajecten vormden ook in 2014 de top 3 van meest gebruikte wegen in de spits. De A1 tussen Hengelo en de Duitse grens bij De Lutte wordt relatief weinig genoemd: twee vijfde (42 procent) van de respondenten rijdt hier wel eens tijdens de spits. De invalswegen van Oldenzaal (29 procent rijdt hier nooit) en Almelo (22 procent) worden in het algemeen weinig gebruikt (figuur 10.1).

Figuur 10.1

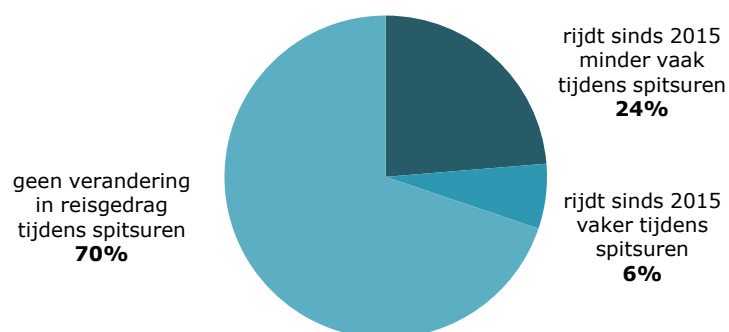
Hoe vaak maakt u gebruik van onderstaande wegen/trajecten in de regio Twente tijdens spitsuren?



In zeven op de tien gevallen is het reisgedrag van respondenten gedurende de spits niet veranderd (figuur 10.2). Een kwart geeft aan minder vaak tijdens de spits op de in figuur 10.1 besproken trajecten te rijden. De resterende zes procent komt er juist vaker. Deze resultaten zijn vergelijkbaar met 2014.

Figuur 10.2

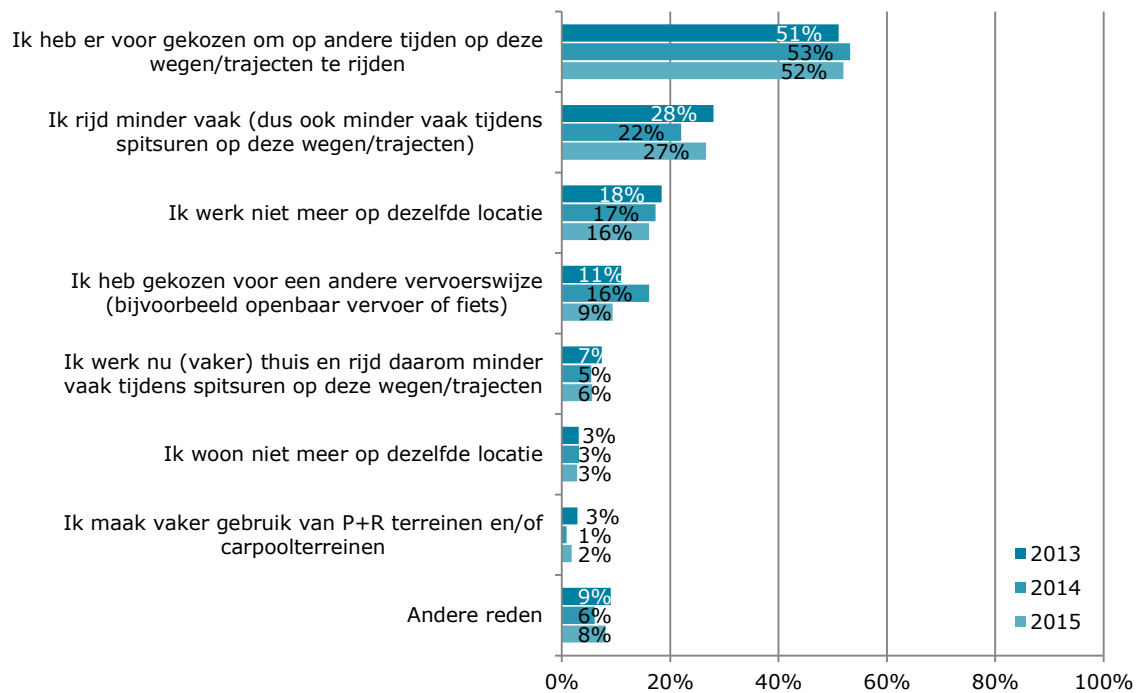
Heeft u in 2015 tijdens spitsuren vaker of minder vaak van deze wegen/trajecten gebruik gemaakt ten opzichte van 2014? (n=807)



In de helft van de gevallen is door de respondenten die minder vaak in de spits rijden gekozen om op andere tijden te reizen (figuur 10.3). Circa een kwart (27 procent in 2015) geeft aan hier in het algemeen minder vaak te rijden, wat dan ook voor de spitsuren geldt. Een op de zes werkt niet meer op dezelfde locatie, waardoor het niet meer noodzakelijk is om in de spitsuren te rijden.

Figuur 10.3

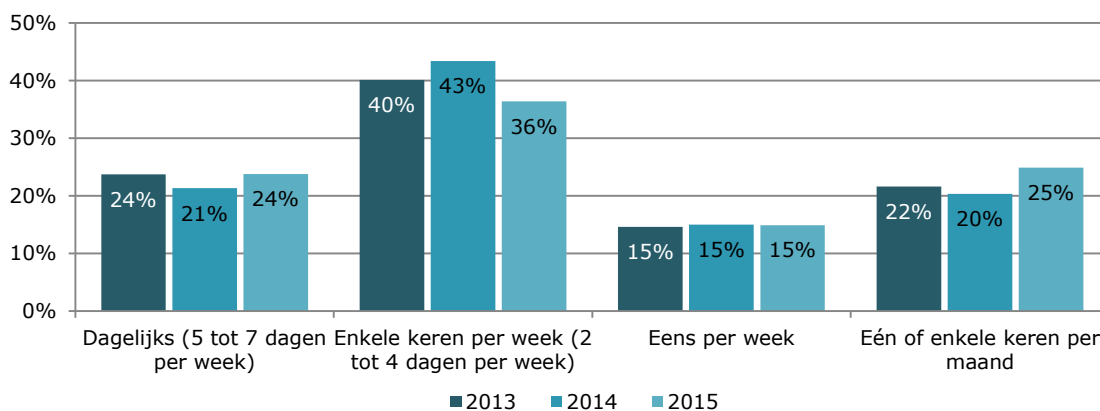
Kunt u aangeven waarom u in 2015 minder vaak tijdens spitsuren op deze wegen/trajecten rijdt? (meerdere antwoorden mogelijk) (n2013=170, n2014=185, n2015=191)



Een kwart van de respondenten die minder vaak tijdens de spits rijdt, doet dit in 2015 vrijwel dagelijks minder. In 2014 ging dit nog om 21 procent. Ruim een derde (36 procent) rijdt twee tot vier dagen per week minder in de spits, en een de op zes doet dit eens per week.

Figuur 10.4

Hoeveel dagen per week reist u minder tijdens spitsuren?⁶¹ (n2013=158, n2014=163, n2015=181)

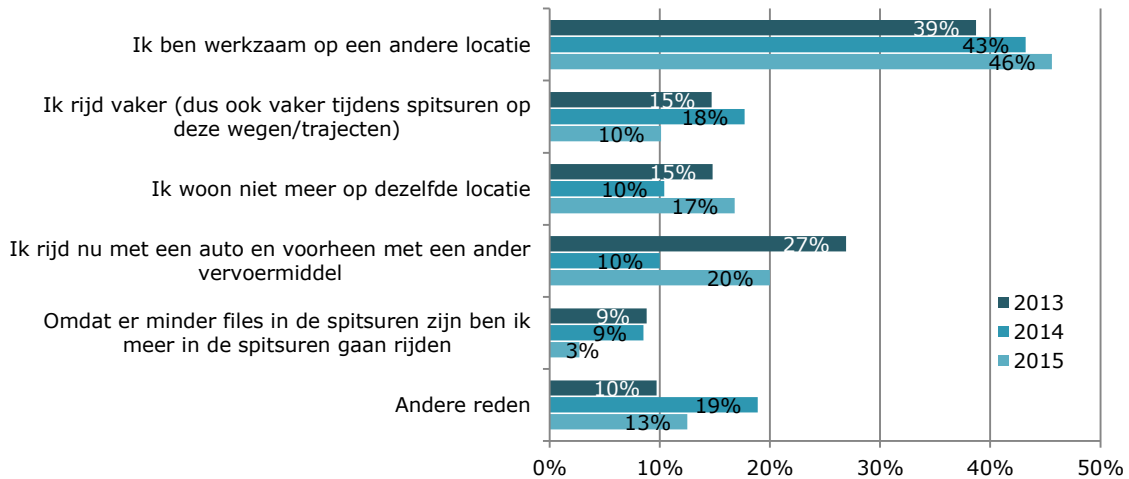


⁶¹ In 2013 is deze vraag alleen gesteld aan personen die bewust minder zijn gaan reizen tijdens spitsuren, zie voorgaande figuur. In 2014 en 2015 is deze vraag gesteld aan alle personen die minder zijn gaan reizen tijdens spitsuren.

De groep die juist vaker in de spitsuren is gaan rijden, noemt een verandering van werklocatie als de voornaamste reden hiervoor. In 2015 gaat het om bijna de helft van de betreffende respondenten (46 procent). Een op de zes (17 procent) geeft aan vanwege een wijziging van woonlocatie vaker in de spitsuren op de Twentse trajecten te rijden. Een op de vijf is gewijzigd van een ander vervoermiddel naar de auto en rijdt hiermee vaker in de spits (figuur 10.5).

Figuur 10.5

Kunt u aangeven waarom u in 2015 vaker tijdens spitsuren op deze wegen/trajecten rijdt? (meerdere antwoorden mogelijk) (n2013=52, n2014=48, n2015=53)

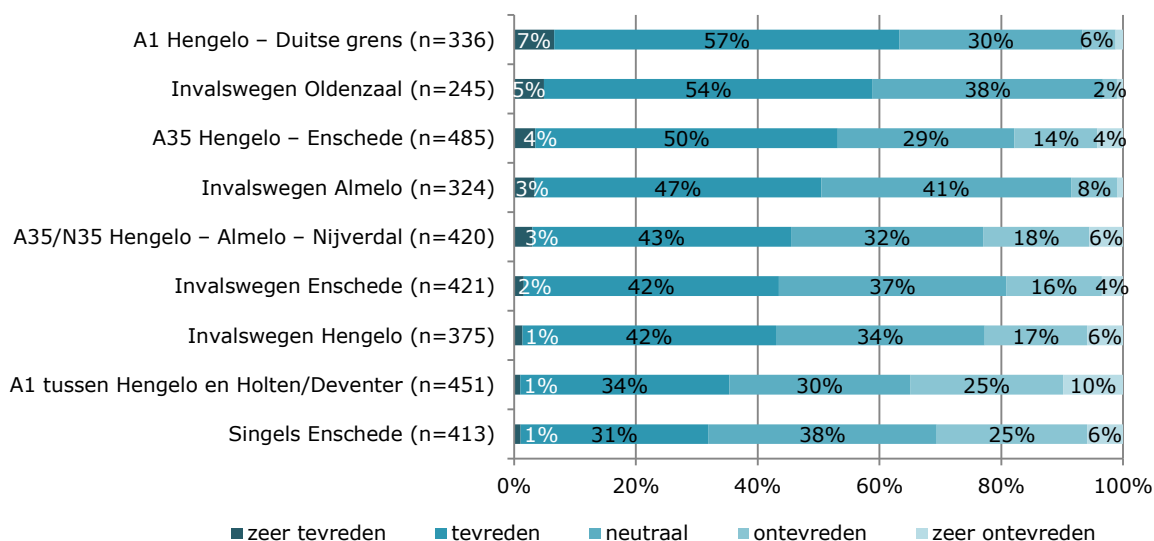


10.3 Tevredenheid doorstroming

Bijna twee derde is tevreden over de doorstroming tijdens de spits op de A1 tussen Hengelo en de Duitse grens. Ook over de doorstroming op de invalswegen van Oldenzaal en de A35 Hengelo-Enschede is een meerderheid tevreden (figuur 10.6). Men is het meest kritisch over de A1 tussen Hengelo en Holten/Deventer en de singels in Enschede.

Figuur 10.6

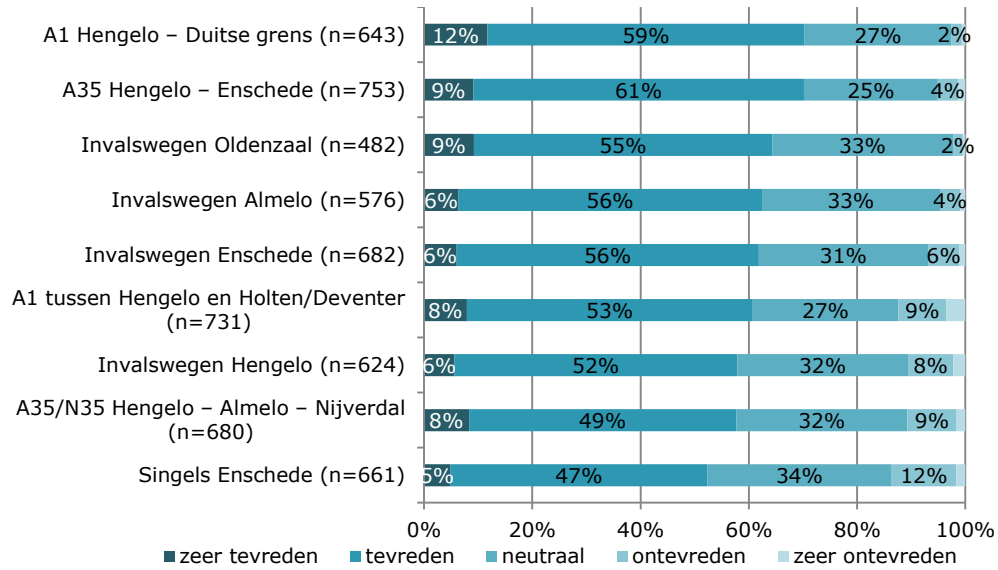
In hoeverre bent u tevreden over de doorstroming op onderstaande wegen/trajecten in de regio Twente tijdens spitsuren?



Er is ook gevraagd naar de tevredenheid over de doorstroming buiten de spitsuren (figuur 10.7). Ook hier is men het vaakst tevreden over de A1 Hengelo-Duitse grens, de A35 tussen Hengelo en Enschede en de invalswegen van Oldenzaal. Buiten de spitsuren zijn de respondenten net als in 2014 het minst tevreden over de doorstroming op de singels van Enschede. Men is eveneens kritisch over de A35/N35 Hengelo-Almelo-Nijverdal.

Figuur 10.7

In hoeverre bent u tevreden over de doorstroming op onderstaande wegen/trajecten in de regio Twente buiten spitsuren?

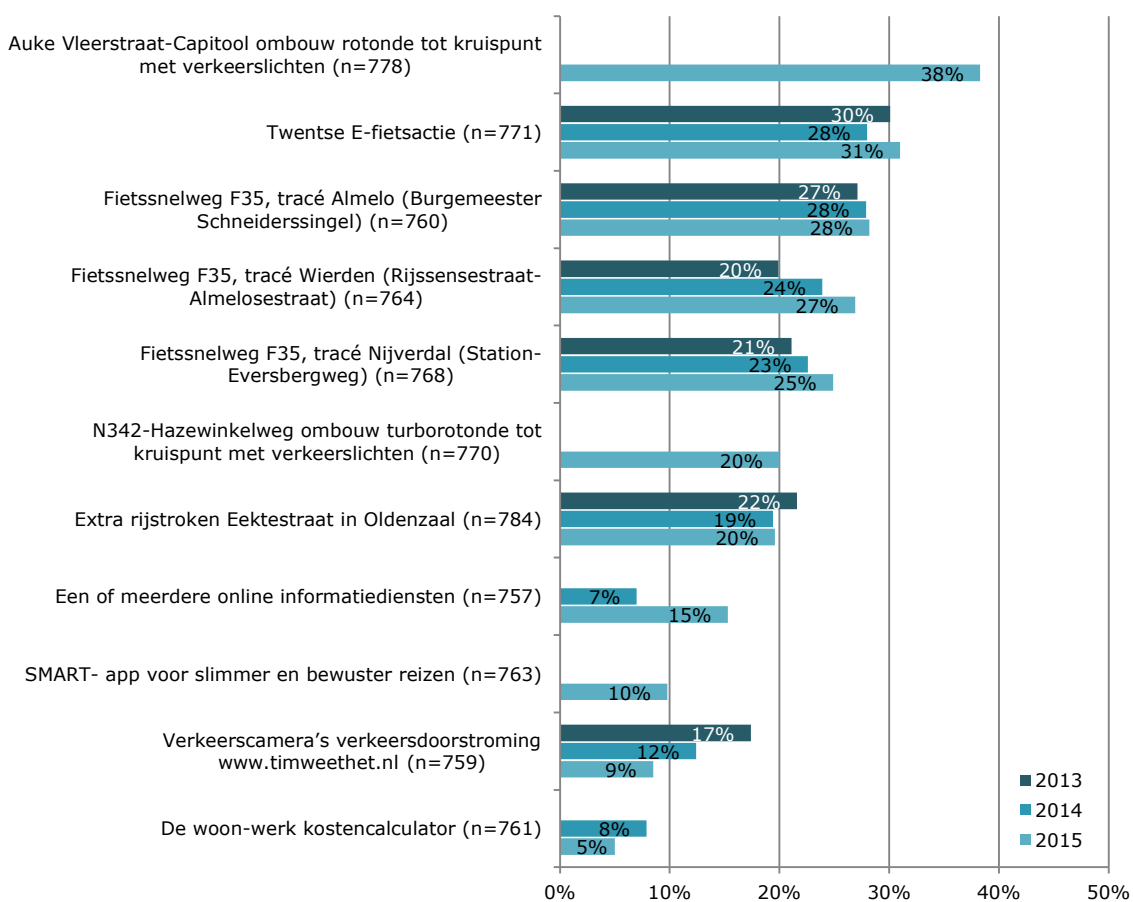


10.4 Maatregelen

In de regio Twente zijn tien maatregelen actueel om de doorstroming op de Twentse wegen te verbeteren. Zes hiervan werden in 2013 en 2014 ook bevestigd (figuur 10.8). De ombouw van de rotonde op de Auke Vleerstraat in Enschede tot een kruispunt met verkeerslichten is in 2015 het meest bekend, gevolgd door de Twentse E-fietsactie. De bekendheid van deze actie is door de jaren heen tamelijk constant en is in 2015 31 procent. De diverse tracés van de fietssnelweg F35 zijn bij een kwart van de respondenten bekend. In 2015 neemt de bekendheid van diverse online informatiediensten toe van 7 naar 15 procent.

Figuur 10.8

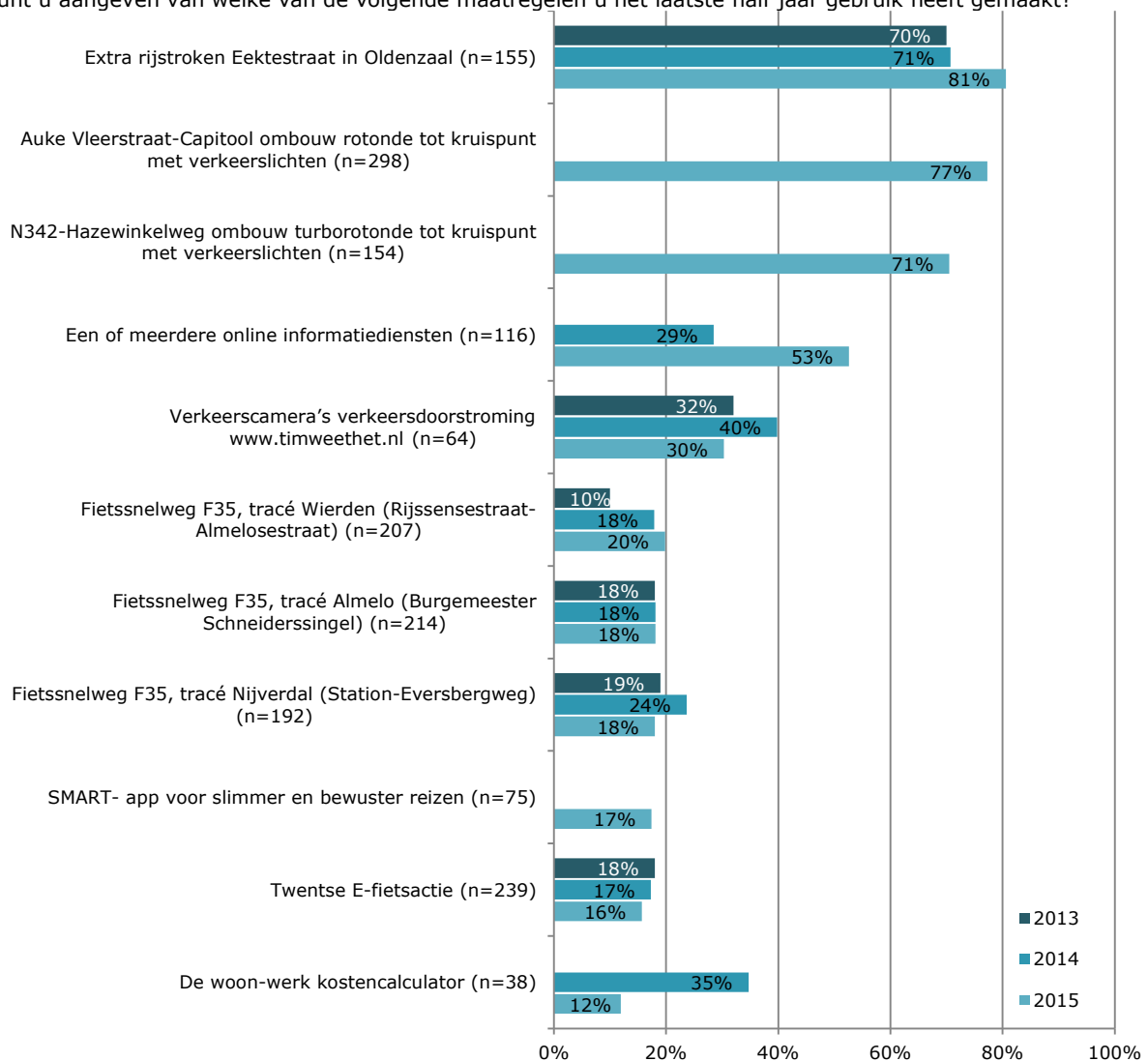
In hoeverre bent u bekend met de volgende maatregelen in de regio Twente?



Wanneer gekeken wordt naar de groep die bekend is met de maatregel, maakt men vooral gebruik van infrastructurele aanpassingen, zoals de extra rijstroken in de Eektestraat in Oldenzaal en de ombouw van de rotonde tot een kruispunt met verkeerslichten op de Auke Vleerstraat in Enschede (figuur 10.9). Meer dan driekwart van de respondenten die deze maatregelen kent, heeft ermee te maken gehad. Ook de ombouw van de rotonde op de N342-Hazewinkelweg in Oldenzaal wordt door een grote groep (71 procent) genoemd. Het gebruik van de online informatiediensten neemt in 2015 toe van 29 naar 53 procent. De diverse F35-tracés kennen een tamelijk constant gebruik van rond de 20 procent, hetzelfde geldt voor de Twente E-fietsactie. Afnames zijn te zien bij de verkeerscamera's timweethet.nl en de woon-werkkostencalculator (figuur 10.9).

Figuur 10.9

Kunt u aangeven van welke van de volgende maatregelen u het laatste half jaar gebruik heeft gemaakt?⁶²

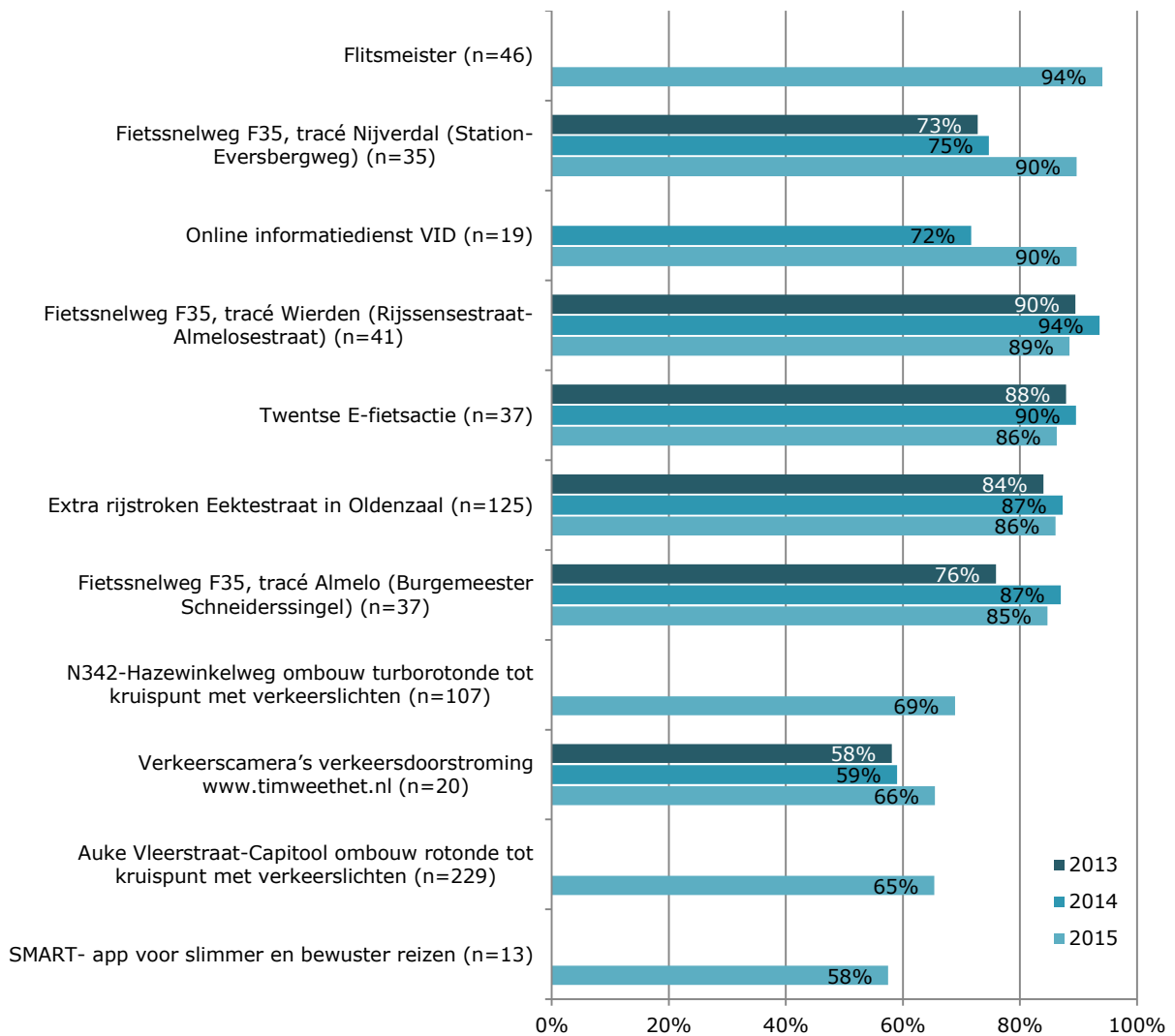


⁶² De vraagstelling over maatregelen is in vergelijking met 2014 gewijzigd: voorheen werd er gevraagd 'Kunt u aangeven met welke van de volgende maatregelen u in aanraking bent gekomen of van welke maatregelen u gebruik heeft gemaakt?'. In 2015 is de vraagstelling gewijzigd in 'Kunt u aangeven van welke van de volgende maatregelen u het laatste half jaar gebruik heeft gemaakt?'

De maatregelen waar men gebruik van heeft gemaakt, worden in de regel hoog gewaardeerd (figuur 10.10). Vrijwel alle gebruikers van online informatiedienst Flitsmeister zijn hier tevreden over (94 procent). Ook de tevredenheid over de VID is hoog. Circa negen op de tien gebruikers van de F35-tracés en de Twentse E-fietsactie is hier tevreden over. Men is in verhouding kritisch over de ombouw van de rotonde in de Enschedese Auke Vleerstraat: 65 procent van de gebruikers is positief. Dit komt vooral omdat men denkt dat de doorstroming in de oude situatie met een rotonde beter was. Dit geldt ook voor de ombouw van de kruising Hazewinkelweg-N342 in Oldenzaal: gebruikers vonden de oude situatie beter.

Figuur 10.10

In hoeverre bent u tevreden over onderstaande maatregelen? (%(zeer) tevreden) ⁶³

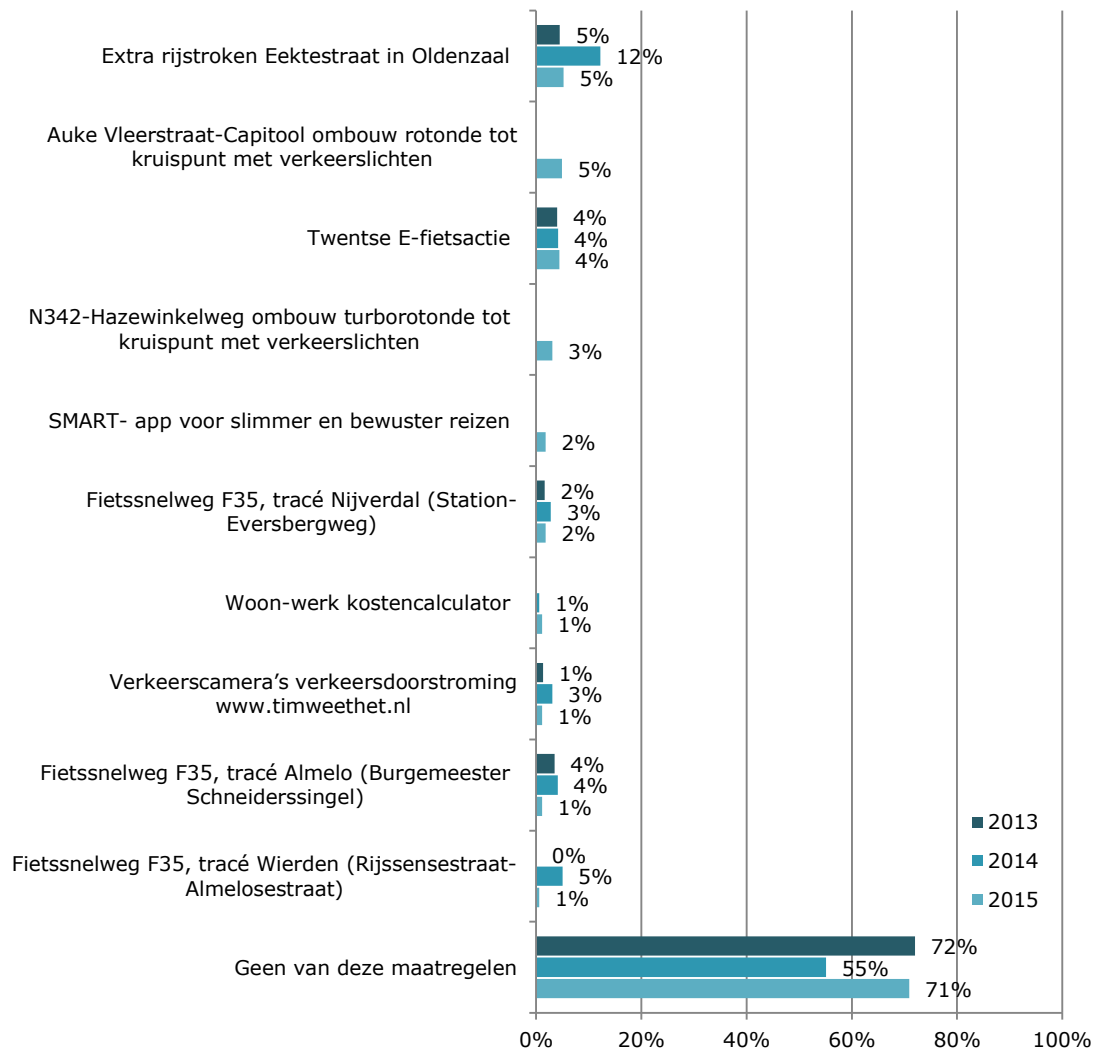


⁶³ Vanwege de beperkte respons op bij sommige maatregelen, moeten deze resultaten met voorzichtigheid worden geïnterpreteerd.

Het effect van de maatregelen die zijn genomen om het reisgedrag aan te passen in de regio Twente is tussen 2014 en 2015 afgenomen: in 2015 zegt 71 procent van de respondenten dat hun reisgedrag niet is veranderd als gevolg van een van de bekende maatregelen. Dit percentage is vrijwel gelijk aan 2013. De 55 procent van 2014 lijkt een positieve uitschieter. Geen van de maatregelen wordt door meer dan 5 procent van de respondenten genoemd (figuur 10.11).

Figuur 10.11

Hebben onderstaande maatregelen een rol gespeeld in de aanpassing van uw reisgedrag? (meerdere antwoorden mogelijk) (n2013=151, n2014=106, n2015=126)



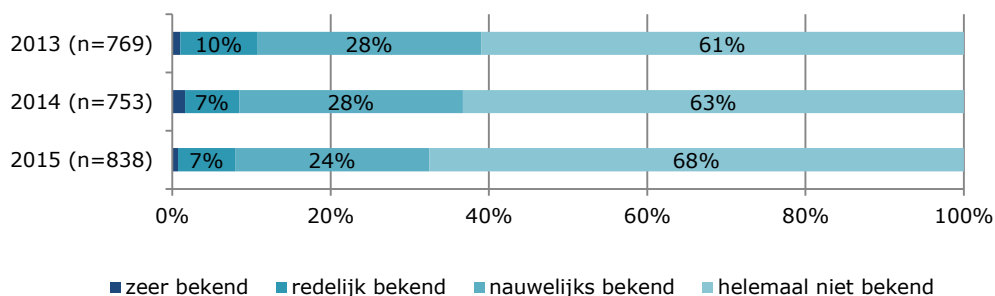
10.5 Regiospecifieke vragen

Twentse werkgevers zijn een samenwerkingsverband gestart voor het verminderen van het autogebruik in de spits door mobiliteitsmanagementmaatregelen: Twente Mobiel. De bekendheid van Twente Mobiel onder de respondenten neemt door de jaren heen gestaag af: in 2013 was nog 61 procent helemaal niet bekend met Twente Mobiel, in 2015 is dit gestegen naar 68 procent.

Net als in 2014 geeft 3 procent aan dat de eigen werkgever lid is van Twente Mobiel. Twee vijfde (38 procent) weet dit in 2015 niet en 36 procent geeft aan dat een lidmaatschap van Twente Mobiel niet van toepassing is.

Figuur 10.12

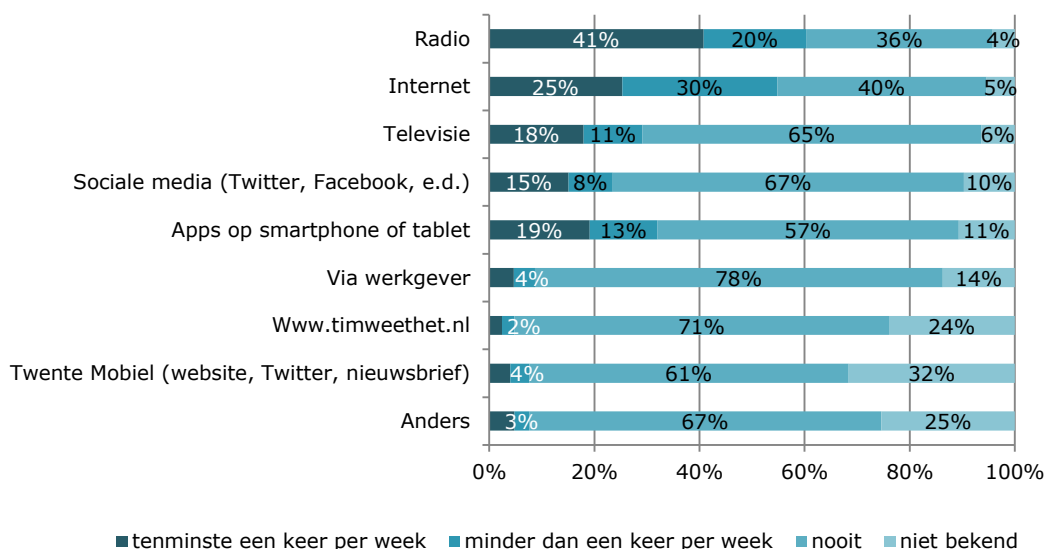
In hoeverre bent u bekend met Twente Mobiel?



De ondervraagden kunnen verschillende bronnen gebruiken voor informatie over doorstroming en hinder op de Twentse wegen. Net als in 2014 zijn radio en internet het meest populair, gevolgd door televisie en social media. Het gebruik van apps is in opkomst.

Figuur 10.13

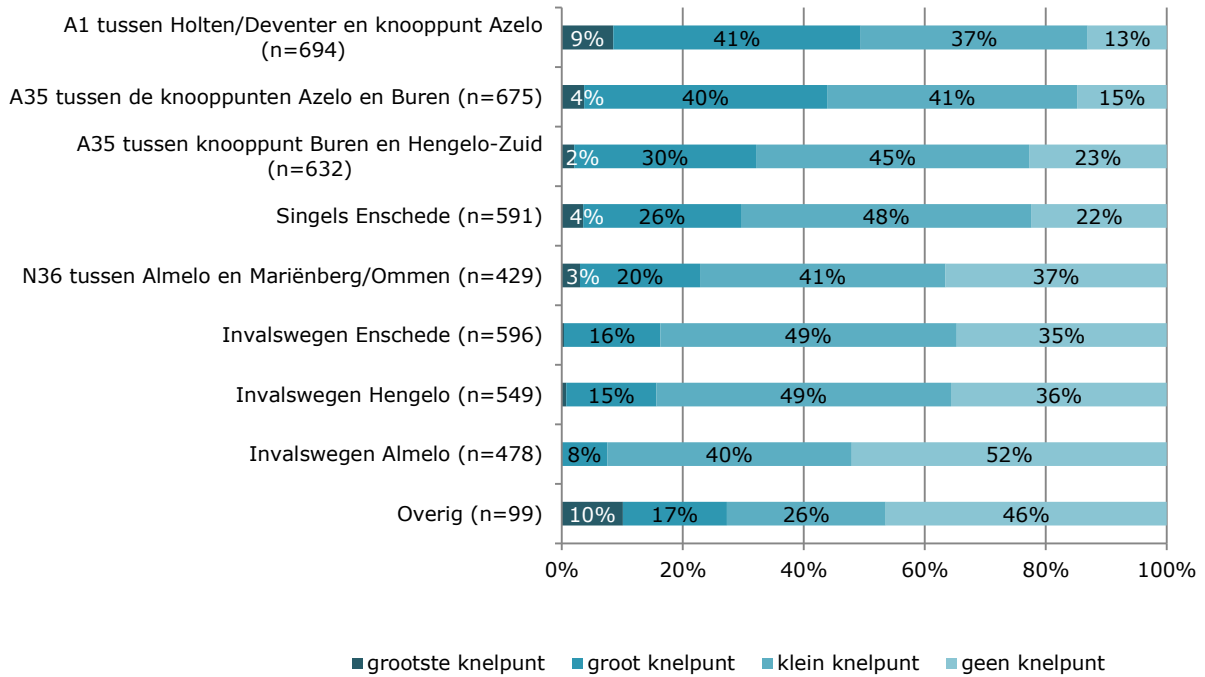
Kunt u aangeven of en hoe vaak u gebruik maakt van onderstaande informatiekanalen om informatie te krijgen over de doorstroming en hinder op de Twentse wegen? (n=882)



Een aantal verkeersknelpunten in de regio is voorgelegd aan de weggebruikers. Wanneer zij bekend waren met de locatie, kon men aangeven in hoeverre men dit een knelpunt vindt. De A1 tussen Holten/Deventer en knooppunt Azelo is net als in 2014 in de beleving van de respondenten het grootste knelpunt, gevolgd door de A35 tussen Azelo en Buren en tussen Buren en afrit Hengelo-Zuid. De verschillen tussen 2015 en 2014 zijn klein.

Figuur 10.14

Herkent u de volgende verkeersknelpunten in de regio, en kunt u aangeven in welke mate u dit geen, een klein of een groot knelpunt vindt?⁶⁴



⁶⁴ Respondenten voor wie een knelpunt onbekend was, zijn niet meegenomen in de percentagebasis. Respondenten konden slechts 1 knelpunt aanwijzen als grootste knelpunt.

11

HOOFDSTUK

Zwolle-Kampen

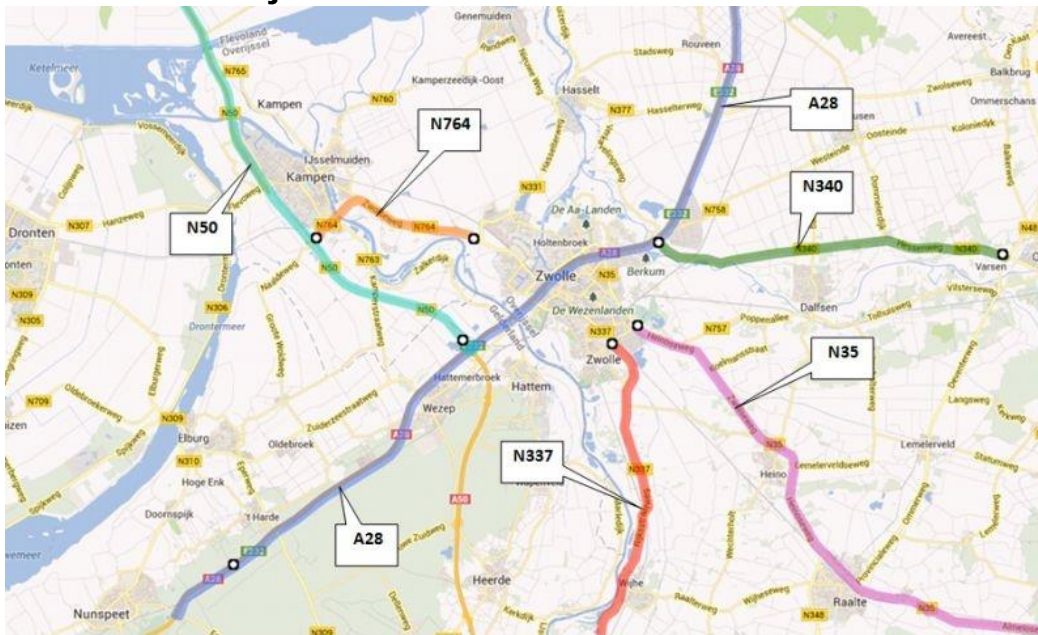


11. Zwolle-Kampen

11.1 Inleiding

In dit hoofdstuk komen de resultaten van Zwolle-Kampen aan bod. Allereerst wordt gekeken naar het gebruik van de wegen. Hoe vaak rijdt men op de genoemde trajecten? En is er het afgelopen jaar een verandering in het reisgedrag zichtbaar? Daarna wordt ingezoomd op de tevredenheid over de doorstroming op de wegen – zowel binnen als buiten de spits. Vervolgens wordt gekeken naar de maatregelen die in de regio zijn toegepast in het kader van Beter Benutten. Zijn deze maatregelen bekend? Heeft men er gebruik van gemaakt? En wat is het effect van de maatregelen? Dit hoofdstuk eindigt met de in Zwolle-Kampen gestelde regio-specifieke vragen.

11.2 Gebruik trajecten



Er is gevraagd naar de volgende trajecten in de regio Zwolle-Kampen:

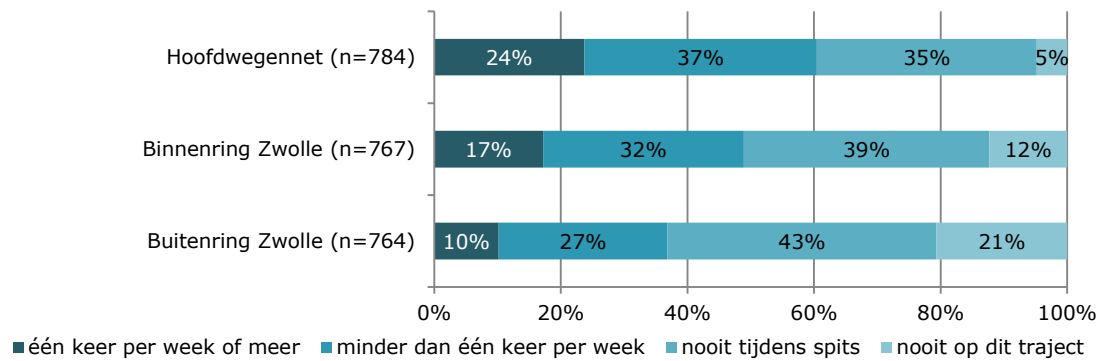
- 1 Hoofdwegennet: A28, N35, N50, N337, N764, N340. (zie bovenstaande kaart)
- 2 Buitenring Zwolle: Ceintuurbaan, IJsselallee, Zwartewaterallee, Blaloweg (zie onderstaande kaart)
- 3 Binnenring Zwolle: o.a. Veerallee, Katerdijk, Pannekoekendijk, Burgemeester van Roijensingel, Groot Weezenland, Bisschop Willebrandlaan, Vechtstraat (zie onderstaande kaart)



Van de ondervraagde trajecten maken respondenten het vaakst gebruik van het hoofdwegennet tijdens de spitsuren. Een kwart geeft aan hier regelmatig tijdens de spits te rijden. Op de Zwolse binnenring is dit 17 procent. De buitenring wordt het minst vaak gebruikt. In vergelijking met 2014 valt op dat het gebruik van de wegen tijdens de spitsuren fors is toegenomen. In 2014 gaf bijvoorbeeld 12 procent aan regelmatig tijdens de spits op het hoofdwegennet te rijden.

Figuur 11.1

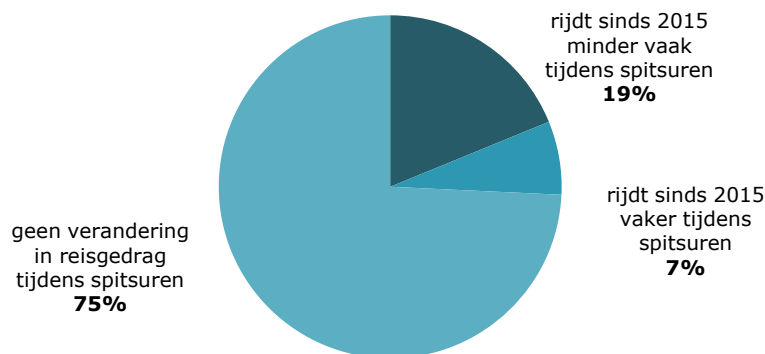
Hoe vaak maakt u gebruik van onderstaande wegen/trajecten in de regio Zwolle-Kampen tijdens spitsuren?



Driekwart van de respondenten geeft in 2015 aan even vaak op deze trajecten te rijden als in 2014. Een vijfde (19 procent) rijdt in 2015 minder vaak tijdens spitsuren op deze wegen/trajecten. De resterende zeven procent komt hier juist vaker dan een jaar eerder. Dit is vergelijkbaar met de resultaten uit 2014.

Figuur 11.2

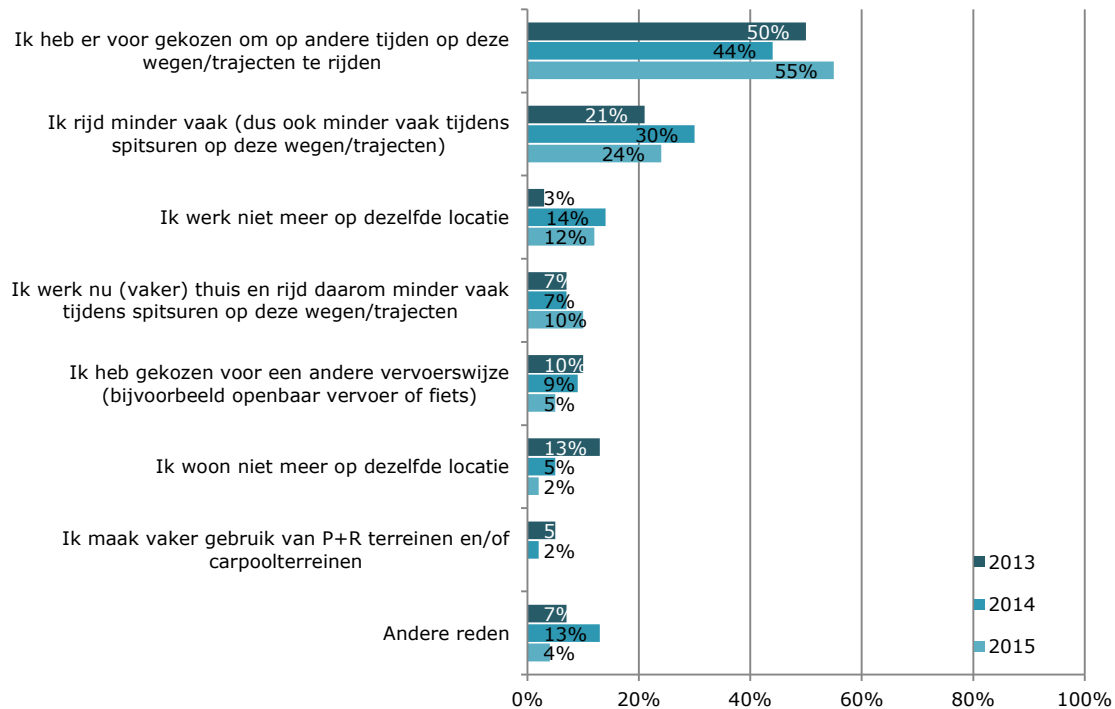
Heeft u in 2015 tijdens spitsuren vaker of minder vaak van deze wegen/trajecten gebruik gemaakt ten opzichte van 2014? (n=693)



De respondenten die in 2015 minder vaak tijdens de spits rijden, hebben er veelal voor gekozen om op andere tijden te reizen: 55 procent in 2015, tegenover 44 procent in 2014. Een kwart geeft aan in het algemeen minder vaak en dus ook tijdens de spits, op de trajecten in de regio Zwolle-Kampen te rijden.

Figuur 11.3

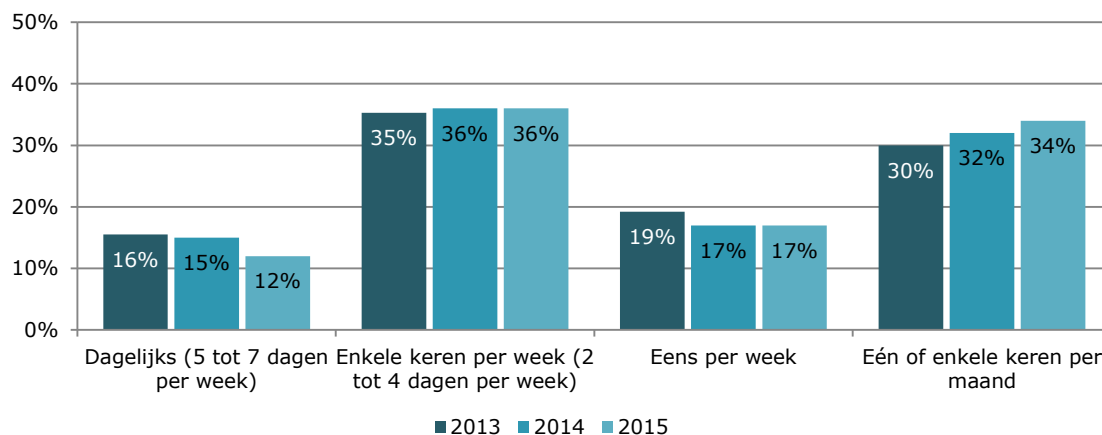
Kunt u aangeven waarom u in 2015 minder vaak tijdens spitsuren op deze wegen/trajecten rijdt? (meerdere antwoorden mogelijk) (n2013=166, n2014=159, n2015=129)



Het aandeel respondenten dat minimaal vijf dagen per week minder in de spitsuren rijdt, neemt in 2015 licht af van 15 naar 12 procent. Het deel dat dit twee tot vier dagen per week minder doet blijft gelijk, net zoals de groep die eens per week de spits mijdt.

Figuur 11.4

Hoeveel dagen per week rijdt u minder tijdens spitsuren?⁶⁵ (n2013=156, n2014=150, n2015=121)

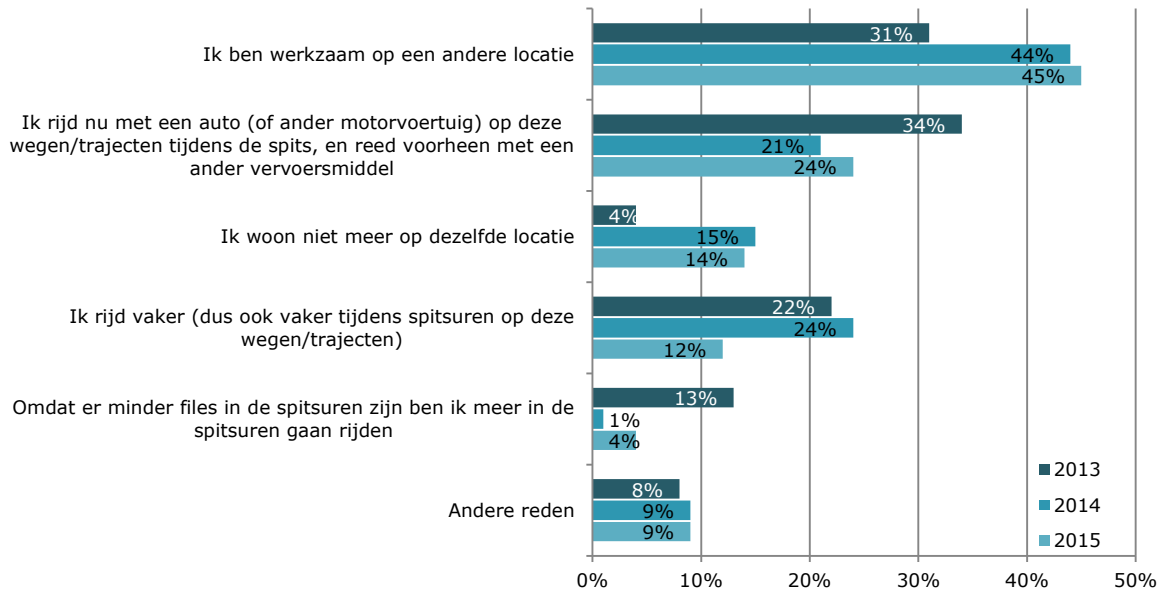


⁶⁵ In 2013 is deze vraag alleen gesteld aan personen die bewust minder zijn gaan reizen tijdens spitsuren, zie voorgaande figuur. In 2014 en 2015 is deze vraag gesteld aan alle personen die minder zijn gaan reizen tijdens spitsuren.

De meest genoemde verklaring waarom men tijdens spitsuren juist vaker op de genoemde trajecten rijdt, is dat men op een andere locatie werkzaam is. Een kwart rijdt nu vaker met de auto, waar men voorheen nog een ander vervoermiddel tijdens de spitsuren gebruikte.

Figuur 11.5

Kunt u aangeven waarom u in 2015 vaker tijdens spitsuren op deze wegen/trajecten rijdt? (meerdere antwoorden mogelijk) (n2013=46, n2014=44, n2015=46)⁶⁶

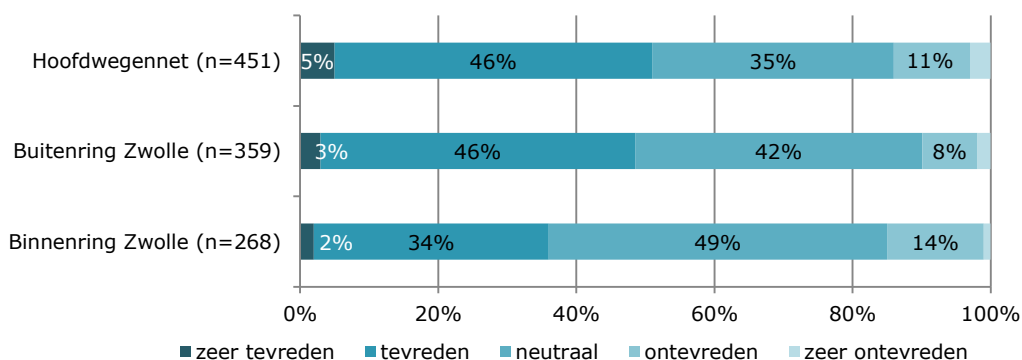


11.3 Tevredenheid doorstroming

In 2015 zijn de respondenten het meest positief over de doorstroming op het hoofdwegennet: 51 procent is hier (zeer) tevreden over. In 2014 was dit nog 61 procent. De Zwolse buitenring volgt met 49 procent. De binnenring wordt meer als knelpunt gezien: 36 procent is tevreden over de doorstroming tijdens de spitsuren. Dit beeld is ook zichtbaar in 2014.

Figuur 11.6

In hoeverre bent u tevreden over de doorstroming op onderstaande wegen/trajecten in de regio Zwolle-Kampen tijdens spitsuren?

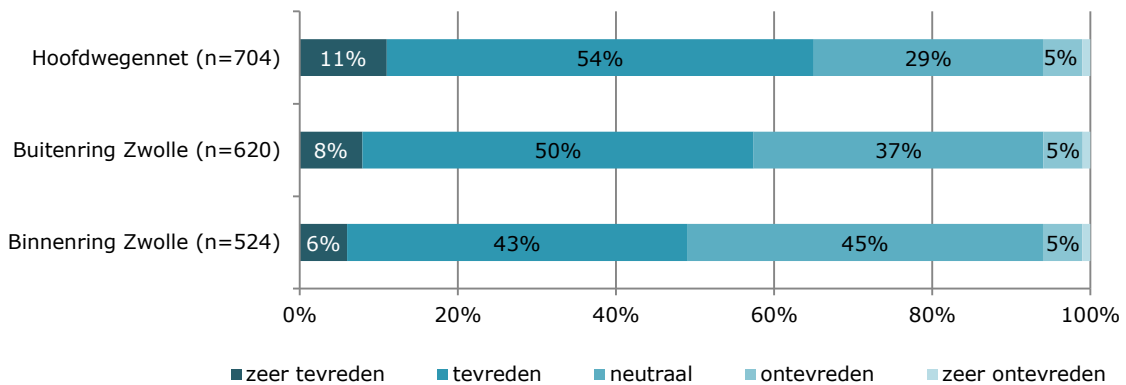


⁶⁶ Vanwege de beperkte respons op deze vraag, moeten deze resultaten met voorzichtigheid worden geïnterpreteerd

Er is ook gevraagd naar de tevredenheid over de doorstroming buiten de spitsuren. De waardering hiervoor ligt beduidend hoger. Over het hoofdwegennet is dan bijvoorbeeld twee derde (zeer) tevreden, over de buitenring 58 procent en over de Zwolse binnenring bijna de helft (49 procent). De tevredenheid is wel een stuk lager dan in 2014, toen 60 procent tevreden was over de doorstroming op de Zwolse binnenring en rond de driekwart van de respondenten over de andere twee trajecten.

Figuur 11.7

In hoeverre bent u tevreden over de doorstroming op onderstaande wegen/trajecten in de regio Zwolle-Kampen buiten spitsuren?

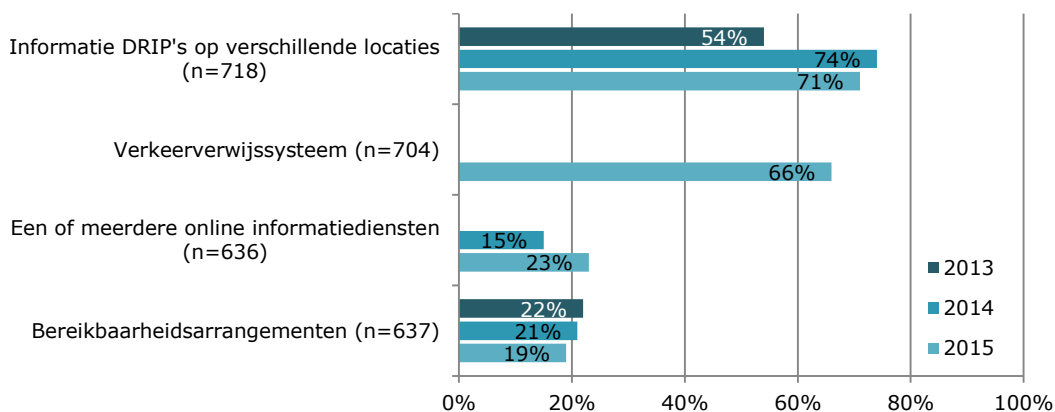


11.4 Maatregelen

In de regio Zwolle-Kampen zijn vier maatregelen genomen om de doorstroming te verbeteren. Twee derde van de respondenten kent het Verkeerverwijssysteem⁶⁷. De bekendheid van de informatie DRIP's is in 2015 71 procent. De bekendheid met een of meerdere online informatiediensten is 23 procent (2014: 15 procent).

Figuur 11.8

In hoeverre bent u bekend met de volgende maatregelen in de regio Zwolle-Kampen?

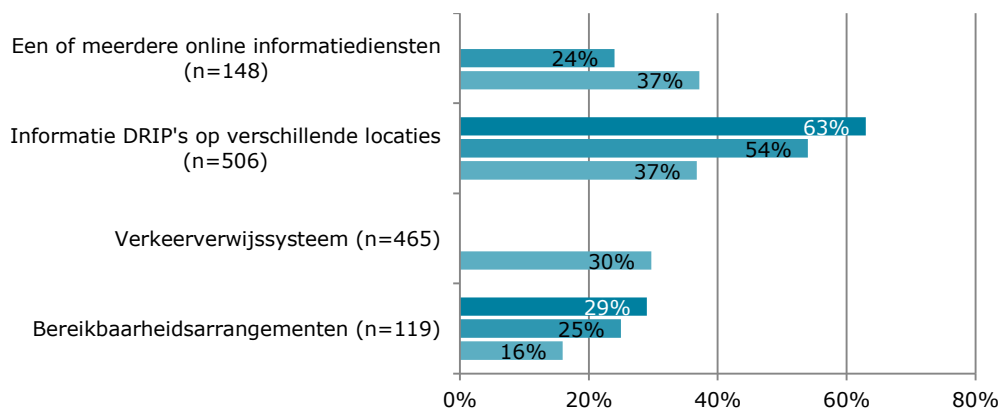


⁶⁷ In 2015 is voor het eerst apart naar de bekendheid met het Verkeerverwijssysteem gevraagd. Voorheen viel het Verkeerverwijssysteem, dat sinds 2012 operationeel is, onder de maatregel Informatie DRIP's.

In 2015 hebben de respondenten het vaakst gebruik gemaakt van online informatiediensten voor in de auto en de DRIP's met verkeersinformatie (beide 37 procent). Voor de DRIP's blijkt dat de mate waarin men hier gebruik van maakt door de jaren heen afneemt, van 63 procent in 2013 tot 37 procent tijdens de laatste meting. Dit kan ook (deels) komen door de gewijzigde vraagstelling. In 2013 en 2014 werd gevraagd of men van de maatregel gebruik had gemaakt óf hiermee in aanraking was gekomen. Dit jaar is alleen gevraagd of men het laatste half jaar gebruik heeft gemaakt van de maatregelen. Verder hebben drie op de tien respondenten gebruik gemaakt van het verkeerverwijssystem in de regio.

Figuur 11.9

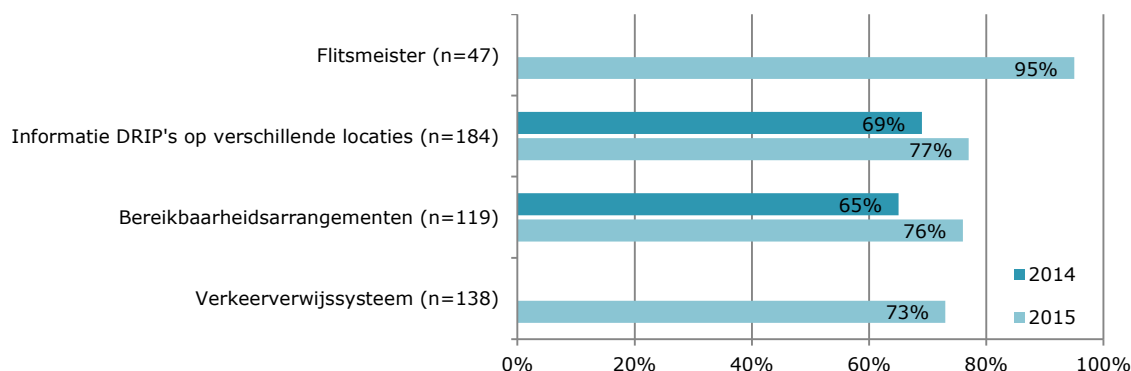
Kunt u aangeven van welke van de volgende maatregelen u het laatste half jaar gebruik heeft gemaakt?⁶⁸



De waardering voor de maatregelen is over het algemeen zeer hoog⁶⁹. Men is het vaakst tevreden over online informatiedienst Flitsmeister en de informatie DRIP's. Driekwart van de gebruikers is (zeer) tevreden over het verkeerverwijssystem (figuur 11.10).

Figuur 11.10

In hoeverre bent u tevreden over onderstaande maatregelen? (% (zeer) tevreden)⁷⁰



⁶⁸ De vraagstelling over maatregelen is in vergelijking met 2014 gewijzigd: voorheen werd er gevraagd 'Kunt u aangeven met welke van de volgende maatregelen u in aanraking bent gekomen of van welke maatregelen u gebruik heeft gemaakt?'. In 2015 is de vraagstelling gewijzigd in 'Kunt u aangeven van welke van de volgende maatregelen u het laatste half jaar gebruik heeft gemaakt?'

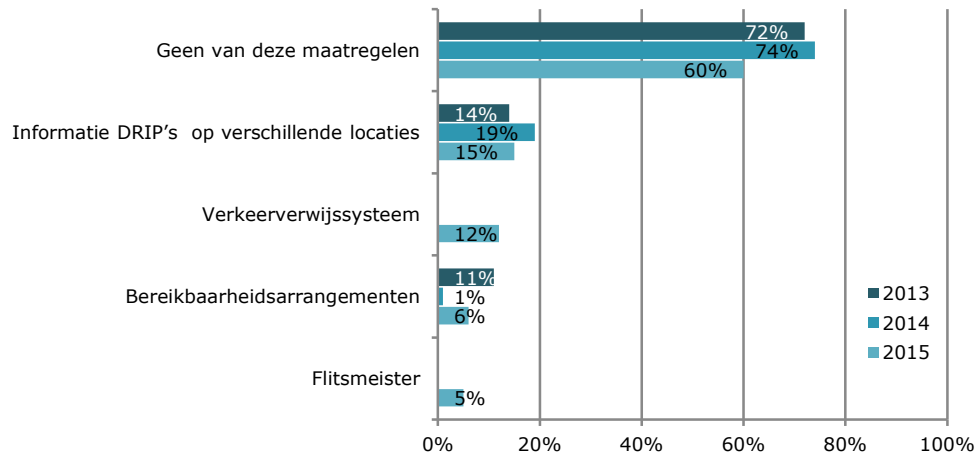
⁶⁹ Hierbij moet rekening worden gehouden met de lage n. De resultaten moeten daarom voorzichtig worden geïnterpreteerd.

⁷⁰ Vanwege de beperkte respons op deze vraag, moeten deze resultaten met voorzichtigheid worden geïnterpreteerd.

De impact van de maatregelen op het reisgedrag van de respondenten is in 2015 toegenomen. Met name de informatie DRIP's en het verkeerverwijssysteem hebben tot een aanpassing van het reisgedrag geleid.

Figuur 11.11

Hebben onderstaande maatregelen een rol gespeeld in de aanpassing van uw reisgedrag? (meerdere antwoorden mogelijk) (n2013=124, n2014=84, n2015=84)

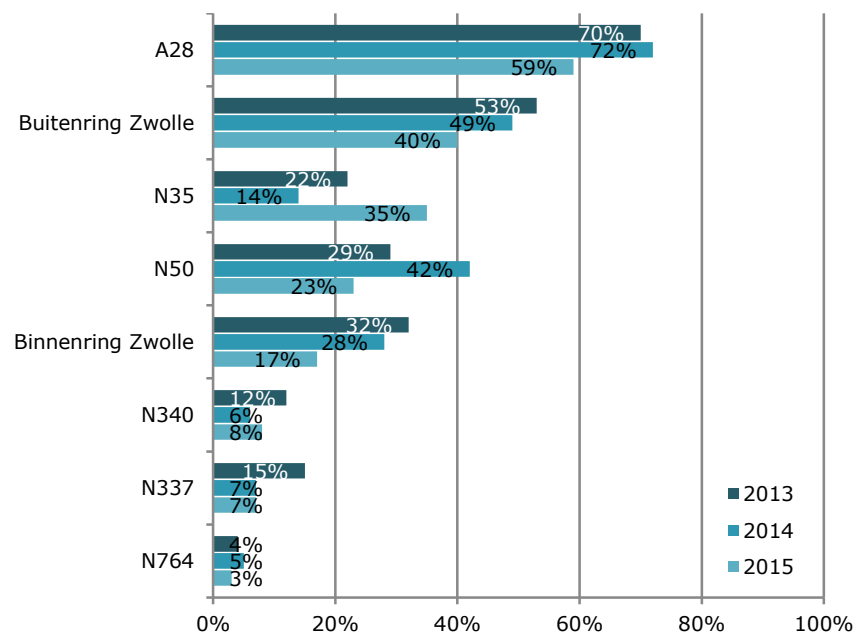


11.5 Regiospecifieke vragen

In figuur 11.12 is gevraagd over welke trajecten (hoofdwegenet en de Zwolse buitenring) de respondenten in Zwolle-Kampen het vaakst rijden. De trajecten die bij het hoofdwegenet horen worden nader uitgesplitst. Ook de binnen- en buitenring worden bevroegd. Zoals de figuur laat zien zijn de A28 en de buitenring, net als in de voorgaande jaren, de drukst bereden wegen in de regio Zwolle-Kampen. In 2015 is het gebruik van de N35 bijna verdubbeld, terwijl men juist minder vaak op de N50 rijdt. De binnenring wordt door de jaren heen steeds minder vaak gebruikt.

Figuur 11.12

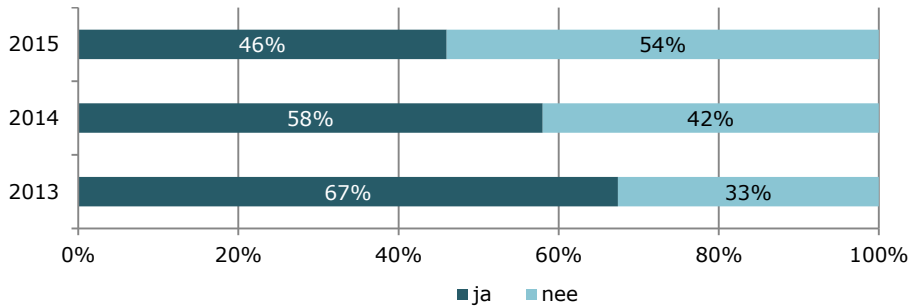
Over welke van de wegen rijdt u in de regio Zwolle-Kampen voornamelijk? (n2013=705, n2014=843, n2015=828)



De bekendheid van de werkzaamheden op het Zwolse wegennet is in 2015 verder afgenomen. Minder dan de helft kent deze, waar dit in 2013 nog twee derde was, en in 2014 58 procent. Mogelijk heeft dit ermee te maken dat de werkzaamheden hun voltooiing naderen.

Figuur 11.13

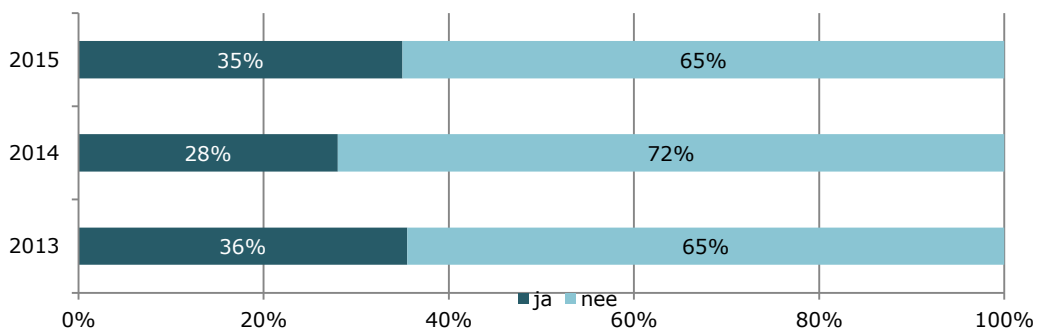
Bent u bekend met de grootschalige werkzaamheden op het Zwolse wegennet rondom afslag Zwolle-Centrum van de A28? (n2013=705, n2014=844)



Aan de respondenten die de grootschalige werkzaamheden kennen, is gevraagd of de werkzaamheden aanleiding zijn om hun reisgedrag aan te passen. Ruim een derde deel (35 procent) geeft aan dat dit inderdaad het geval is. Dit aandeel is vergelijkbaar met 2013. In 2014 was dit nog 28 procent (figuur 11.14).

Figuur 11.14

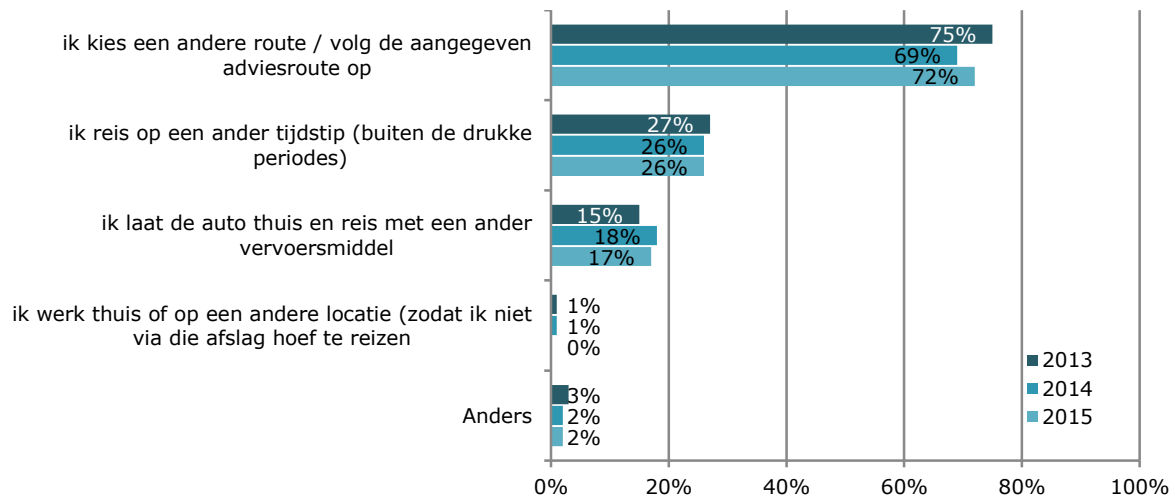
Is dit aanleiding om uw reisgedrag aan te passen? Bijvoorbeeld door met een ander vervoermiddel te reizen, op een ander tijdstip te reizen of een andere route te nemen. (n2013=481, n2014=487, n2015=379)



Vervolgens is aan degenen die hun reisgedrag aangepast hebben, gevraagd wat zij precies gedaan hebben (figuur 11.15). Het overgrote deel (72 procent in 2015) geeft aan een andere route te kiezen, of volgt de aangegeven adviesroute op. Circa een kwart kiest er voor om op een ander tijdstip te reizen. Een op de zes laat de auto thuis en gaat met een ander vervoermiddel. Deze resultaten zijn vergelijkbaar met 2013 en 2014.

Figuur 11.15

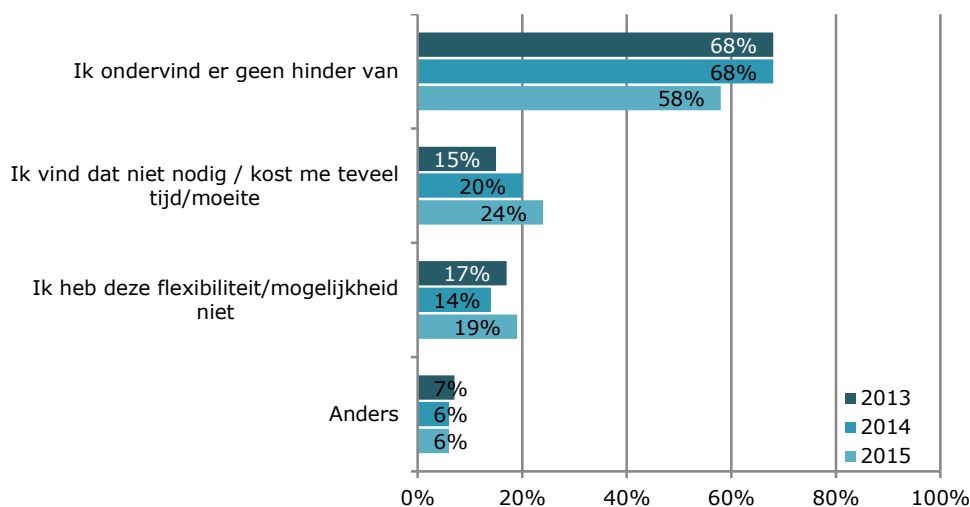
Hoe heeft u uw reisgedrag aangepast aan de grootschalige werkzaamheden op het Zwolse wegennet rondom afslag Zwolle-Centrum van de A28? (n2013=170, n2014=137, n2015=131)



De voornaamste reden voor de respondenten om hun reisgedrag niet aan te passen, is dat deze groep aangeeft geen hinder te ondervinden van de werkzaamheden rondom de afslag Zwolle-Centrum. In 2015 gaat het om 58 procent terwijl dit in 2013 en 2014 nog voor 68 procent het geval was. Een kwart geeft aan dat het aanpassen van hun reisgedrag niet nodig is, of ervaart het aanpassen van hun reisgedrag als teveel moeite. Dit was in 2013 nog 15 procent. Een vijfde heeft volgens eigen zeggen niet de mogelijkheid om zijn of haar reistijd aan te passen (figuur 11.16).

Figuur 11.16

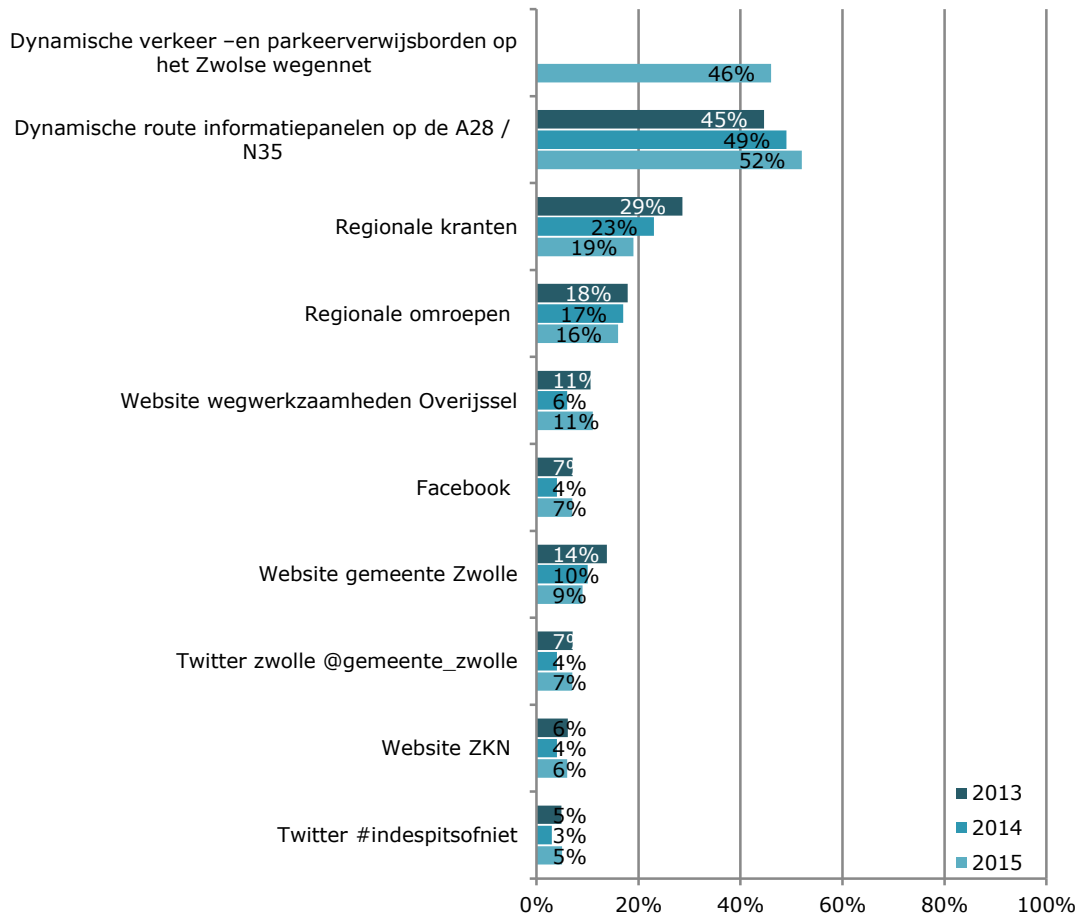
Waarom heeft u uw reisgedrag niet aangepast aan de grootschalige werkzaamheden op het Zwolse wegennet rondom afslag Zwolle-Centrum van de A28? (n2013=311, n2014=350, n2015=248)



De respondenten is gevraagd of zij tevreden zijn over de verschillende informatiebronnen over de verkeerssituatie in de regio Zwolle-Kampen. In het totaal is ook de categorie 'weet niet' meegenomen, die in veel gevallen is aangekruist. Dit lijkt erop te wijzen dat er nog veel onbekendheid is bij bepaalde informatiekanalen. Men is het vaakst tevreden over de dynamische parkeerwijzingsborden (nieuw in 2015) en de dynamische route-informatiepanelen op de A28 en de N35 nabij Zwolle.

Figuur 11.17

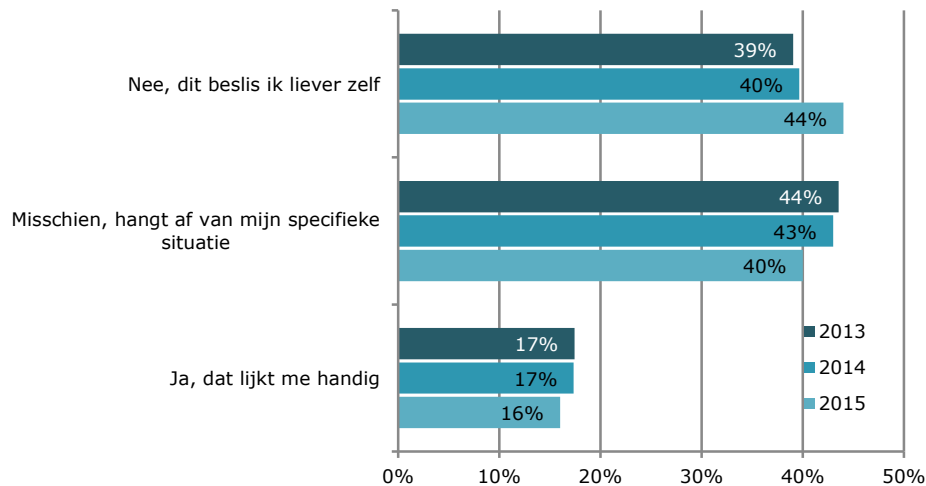
In hoeverre bent u tevreden over de verschillende informatiekanalen over de verkeerssituatie in de regio Zwolle-Kampen? (n2014=844, n2015=828, inclusief weet niet)



Vervolgens is gevraagd of men het op prijs zou stellen om door bijvoorbeeld de werkgever, onderwijsinstelling of een publiekstrekker actief te worden geïnformeerd over de actuele verkeerssituatie en reisadviezen van deze organisatie te krijgen. Een minderheid van de respondenten geeft aan dat dit ze handig lijkt. Dit aandeel is 16 procent. Hier staat tegenover dat twee vijfde hier het liefst zelf over besluit. Een iets grotere groep geeft aan dat dit vooral van hun specifieke situatie afhangt.

Figuur 11.18

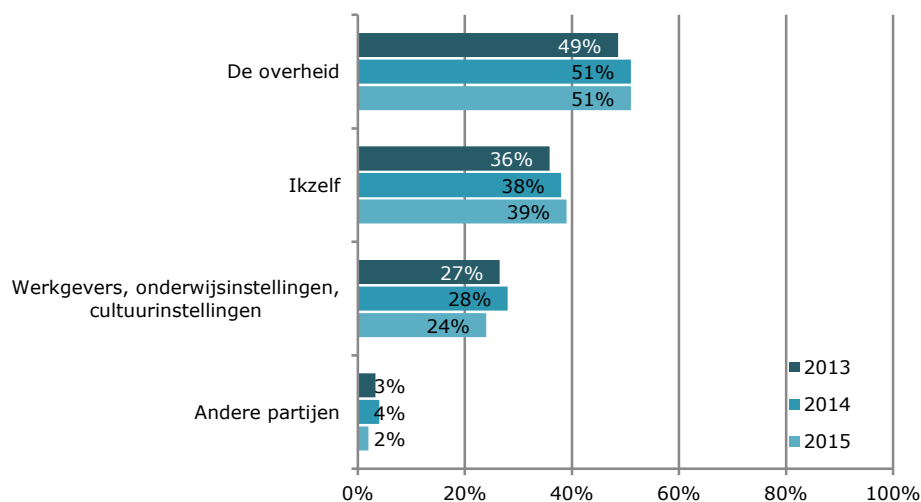
Zou u het op prijs stellen om door werkgever/onderwijsinstelling/publiekstrekker (actief) geïnformeerd te worden over de actuele verkeerssituatie en ook reisadviezen te krijgen? (n2013=621, n2014=749)



In alle drie de meetjaren is de overheid volgens de helft van de respondenten (vooral) verantwoordelijk voor de bereikbaarheid en de doorstroming in de regio Zwolle-Kampen, gevolgd door henzelf (39 procent). Een kwart noemt werkgevers en instellingen op het gebied van onderwijs en cultuur.

Figuur 11.19

Wie moet er volgens u (vooral) bijdragen aan de bereikbaarheid en doorstroming in de regio Zwolle-Kampen? (n2013=705, n2014=844, n2015=828)



12

HOOFDSTUK

Groningen-Assen

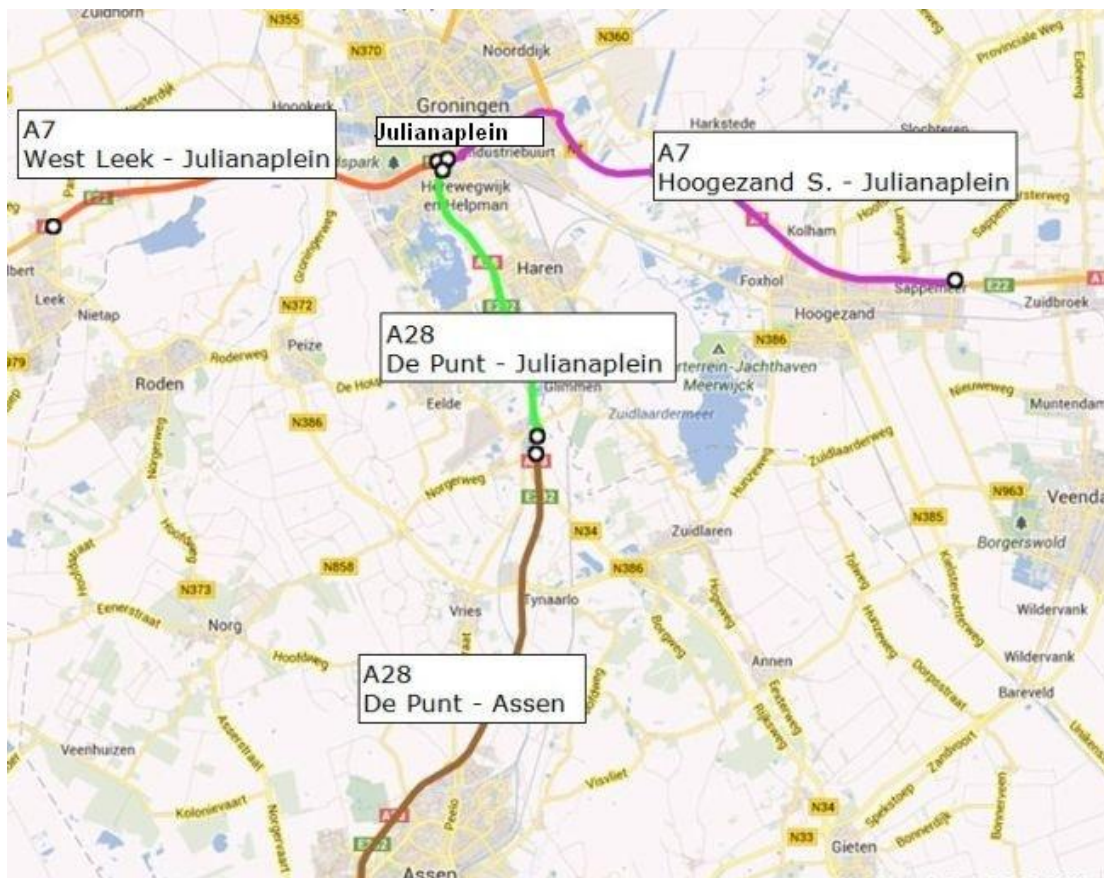


12. Groningen-Assen

12.1 Inleiding

In dit hoofdstuk bespreken we de uitkomsten voor de regio Groningen-Assen. Als eerste wordt gekeken naar het gebruik van de wegen. Hoe vaak rijdt men op de genoemde trajecten? En is er het afgelopen jaar een verandering in het reisgedrag zichtbaar? Daarna komt de tevredenheid over de doorstroming op de wegen – zowel binnen als buiten de spits aan bod. Vervolgens kijken we naar de maatregelen die in de regio zijn toegepast in het kader van Beter Benutten. Zijn deze maatregelen bekend? Maakt men gebruik van de maatregelen? En wat is het effect van de maatregelen? Als laatste worden de regiospecifieke vragen behandeld.

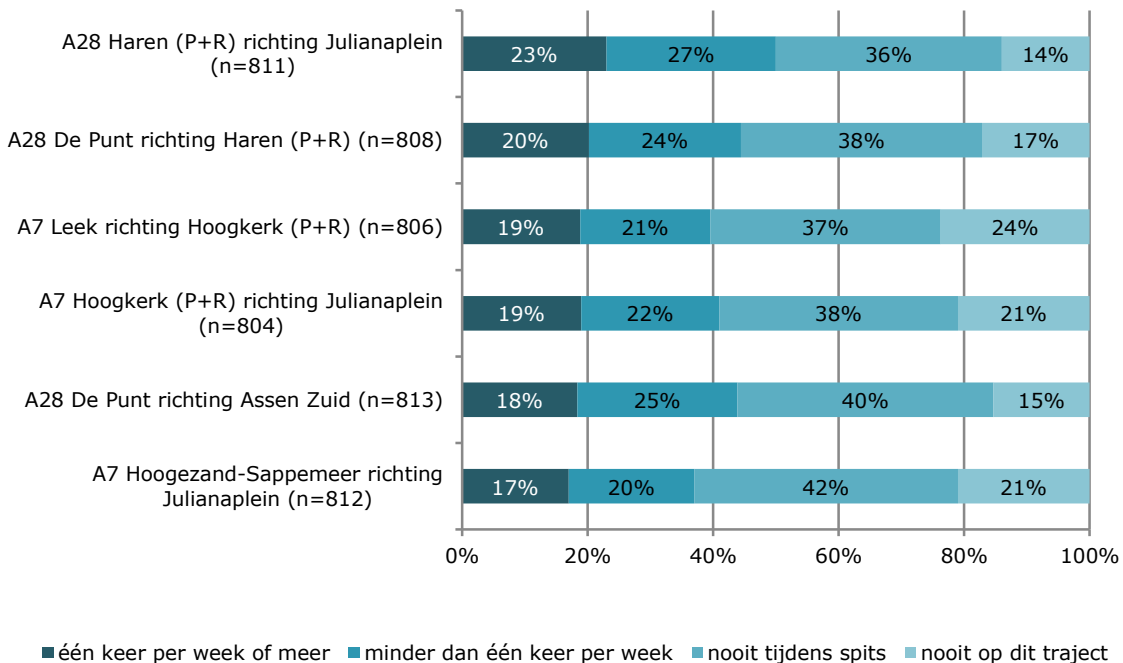
12.2 Gebruik wegen



Van de zes trajecten in Groningen wordt de A28 van Haren P+R richting Julianaplein het vaakst gebruikt, gevolgd door de A28 De Punt richting Assen-Zuid. Het gebruik van de trajecten is goed vergelijkbaar met 2014.

Figuur 12.1

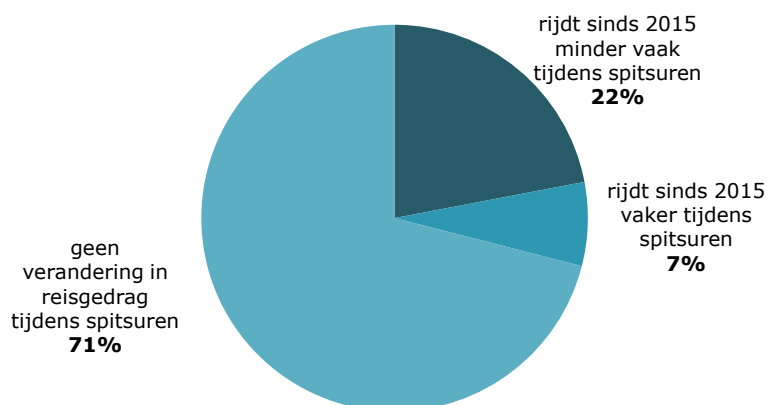
Hoe vaak maakt u gebruik van onderstaande wegen/trajecten in de regio Groningen-Assen tijdens spitsuren?



De meeste respondenten hebben volgens eigen zeggen hun reisgedrag op de hierboven benoemde trajecten tijdens de spits niet veranderd. Bijna een kwart geeft aan hier minder vaak gedurende de spitsuren te rijden, de resterende 7 procent juist vaker (figuur 12.2).

Figuur 12.2

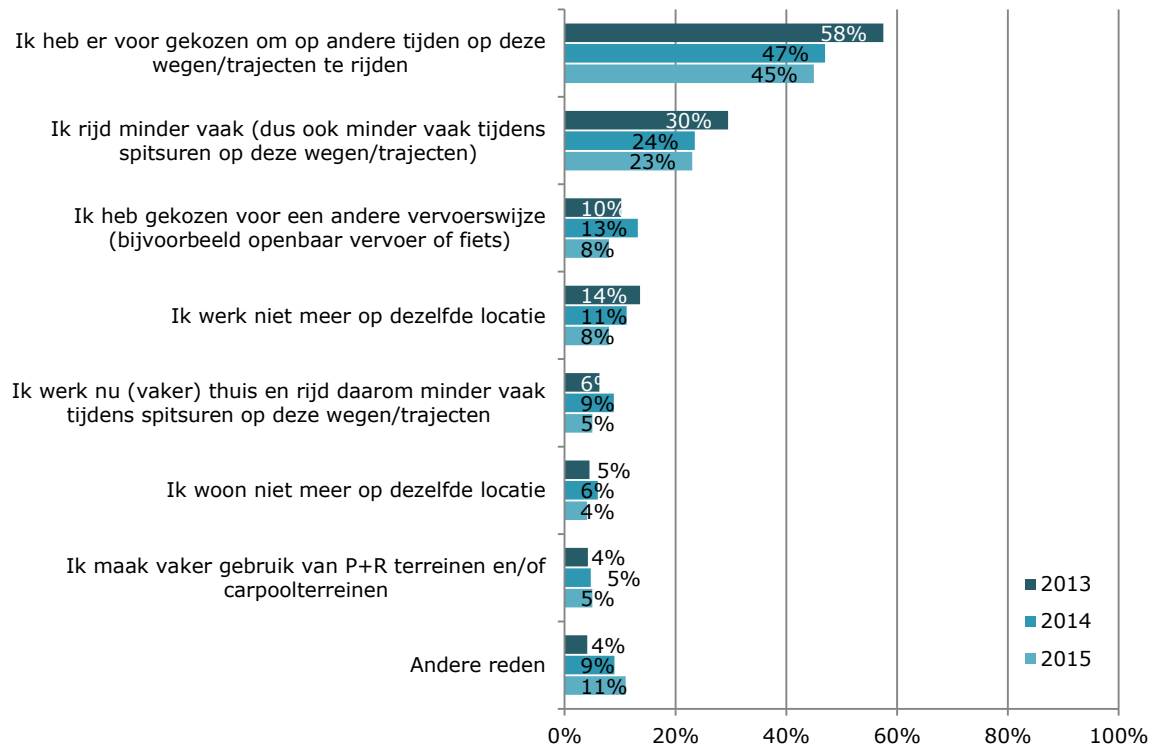
Heeft u in 2015 tijdens spitsuren vaker of minder vaak van deze wegen/trajecten gebruik gemaakt ten opzichte van 2014? (n=765)



Aan de groep die in 2015 minder vaak tijdens de spits op de ondervraagde trajecten rijdt, is gevraagd om een toelichting. Bijna de helft van de respondenten (45 procent in 2015) geeft aan dat het een keuze is geweest om op andere tijden te reizen. Een kwart zegt in het algemeen – en dus ook tijdens de spitsuren – minder vaak te rijden. Tot slot heeft 8 procent gekozen voor een andere vervoerswijze, zoals de fiets of het openbaar vervoer. Eveneens 8 procent is van werklocatie veranderd, zodat het rijden tijdens de spits op de zes trajecten niet langer noodzakelijk was.

Figuur 12.3

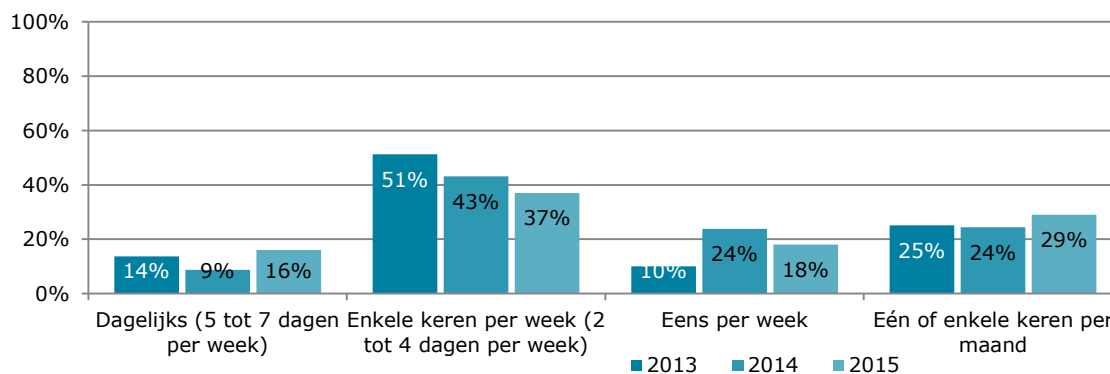
Kunt u aangeven waarom u in 2015 minder vaak tijdens spitsuren op deze wegen/trajecten rijdt? (meerdere antwoorden mogelijk) (n2013=185, n2014=175, n2015=166)



Van de respondenten die minder vaak in de spits rijden, geeft 16 procent aan dit minimaal vijf dagen per week minder vaak te doen. In 2014 was dit nog 9 procent. Hier staat tegenover dat de groep die twee tot vier dagen per week minder in de spits rijdt, in 2015 37 procent is (2014: 43 procent). De groep incidentele spitsrijders (hooguit eens per maand) is in 2015 29 procent (figuur 12.4).

Figuur 12.4

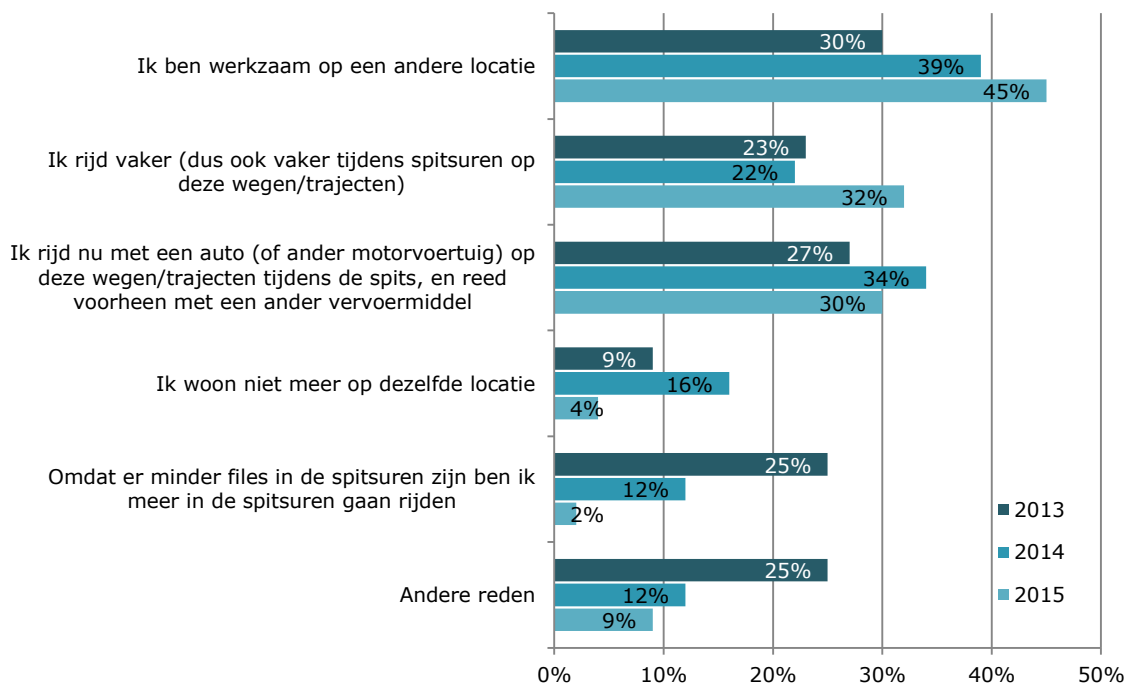
Hoeveel dagen per week rijdt u minder tijdens spitsuren?⁷¹ (n2013=170, n2014=171, n2015=160)



De respondenten die juist vaker tijdens de spits op de behandelde trajecten rijdt, noemen als voornaamste reden dat men op een andere locatie werkt (45 procent in 2015). Drie op de tien reed eerst met een ander vervoermiddel en heeft nu voor de auto gekozen. Een derde van de respondenten is in het algemeen – en dus ook tijdens de spits – vaker gaan rijden.

Figuur 12.5

Kunt u aangeven waarom u in 2015 vaker tijdens spitsuren op deze wegen/trajecten rijdt? (meerdere antwoorden mogelijk) (n2013=52, n2014=58, n2015=47)⁷²



⁷¹ In 2013 is deze vraag alleen gesteld aan personen die bewust minder zijn gaan reizen tijdens spitsuren, zie voorgaande figuur. In 2014 en 2015 is deze vraag gesteld aan alle personen die minder zijn gaan reizen tijdens spitsuren.

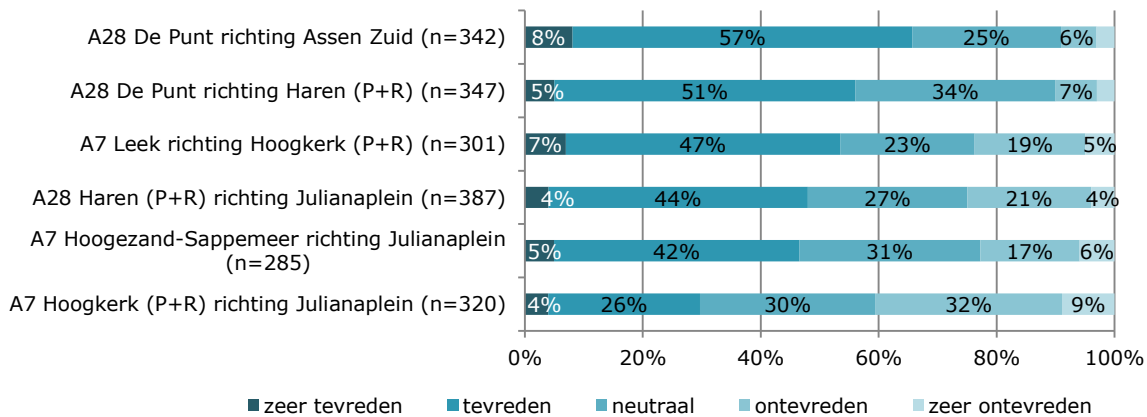
⁷² Vanwege de beperkte respons op deze vraag, moeten deze resultaten met voorzichtigheid worden geïnterpreteerd

12.3 Tevredenheid doorstroming

De respondenten zijn vooral tevreden over de doorstroming op de A28 de Punt richting Assen Zuid: maar liefst twee derde is positief over de mogelijkheden om tijdens de spitsuren op dit traject door te rijden. Ook de A28 van De Punt richting Haren kan op een relatief hoge tevredenheid van 56 procent rekenen. De tevredenheid is het laagst (30 procent) onder de gebruikers van het traject A7 Hoogkerk richting Julianaplein. De resultaten zijn vergelijkbaar met 2014. Ook in 2014 waren de respondenten het meest kritisch over de doorstroming op dit traject.

Figuur 12.6

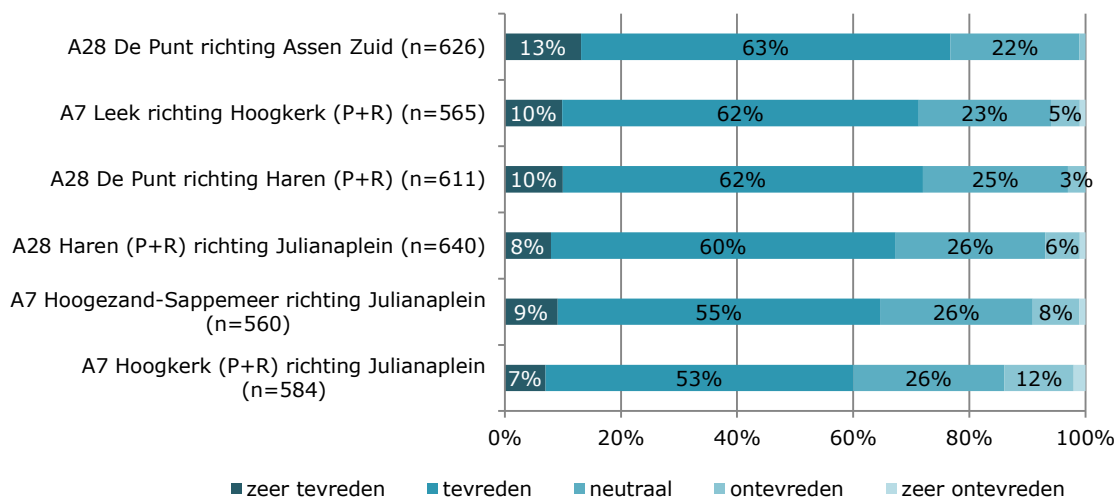
In hoeverre bent u tevreden over de doorstroming op onderstaande wegen/trajecten in de regio Groningen-Assen tijdens spitsuren?



Over de doorstroming buiten de spitsuren is men een stuk positiever (figuur 12.7). Ook hier is men het meest kritisch over de A7 van Hoogkerk richting Julianaplein, maar met 60 procent is de tevredenheid over de doorstroming flink hoger dan tijdens de spitsuren. Ook voor de doorstroming buiten de spits geldt, dat de respondenten het meest positief zijn over de A7 van De Punt richting Assen Zuid. Driekwart van de gebruikers geeft aan hier (zeer) tevreden over te zijn. Dit is gelijk aan 2014. Ook de resultaten van de overige trajecten zijn vergelijkbaar met vorig jaar.

Figuur 12.7

In hoeverre bent u tevreden over de doorstroming op onderstaande wegen/trajecten in de regio Groningen-Assen buiten spitsuren?

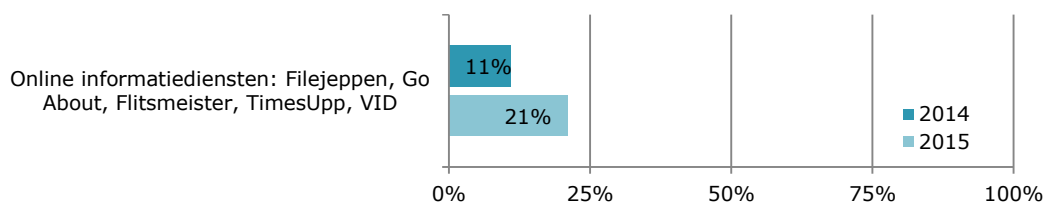


12.4 Maatregelen

In de regio Groningen-Assen zijn nog geen specifieke Beter Benutten-maatregelen genomen waar tijdens dit onderzoek vragen over gesteld konden worden. Wel is aan de respondenten gevraagd of zij bekend zijn met de (landelijke) online informatiediensten (app of website) voor betere, actuele reisinformatie in de auto: Filejeppen, Go About, Flitsmeister, TimesUpp of VID. Een vijfde kent deze maatregelen. In 2014 was dit nog 11 procent.

Figuur 12.8

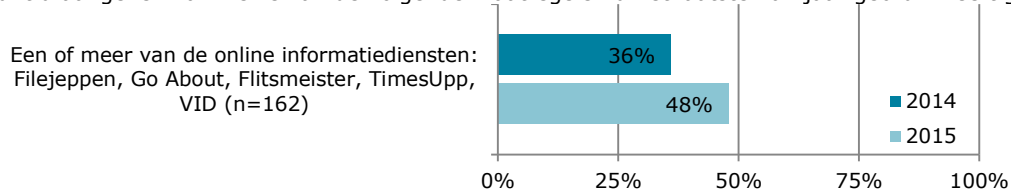
In hoeverre bent u bekend met de volgende maatregelen in de regio Groningen-Assen?



Bijna de helft van de respondenten die een of meerdere van de online informatiediensten kenden, hebben er het laatste half jaar ook gebruik van gemaakt (2014: 6 procent).

Figuur 12.9

Kunt u aangeven van welke van de volgende maatregelen u het laatste half jaar gebruik heeft gemaakt?⁷³



Respondenten die wel eens gebruik hebben gemaakt van een online informatiedienst, noemen vooral Flitsmeister. Twee derde van de 85 gebruikers is (zeer) tevreden over Flitsmeister. De overige informatiediensten zijn nauwelijks gebruikt.

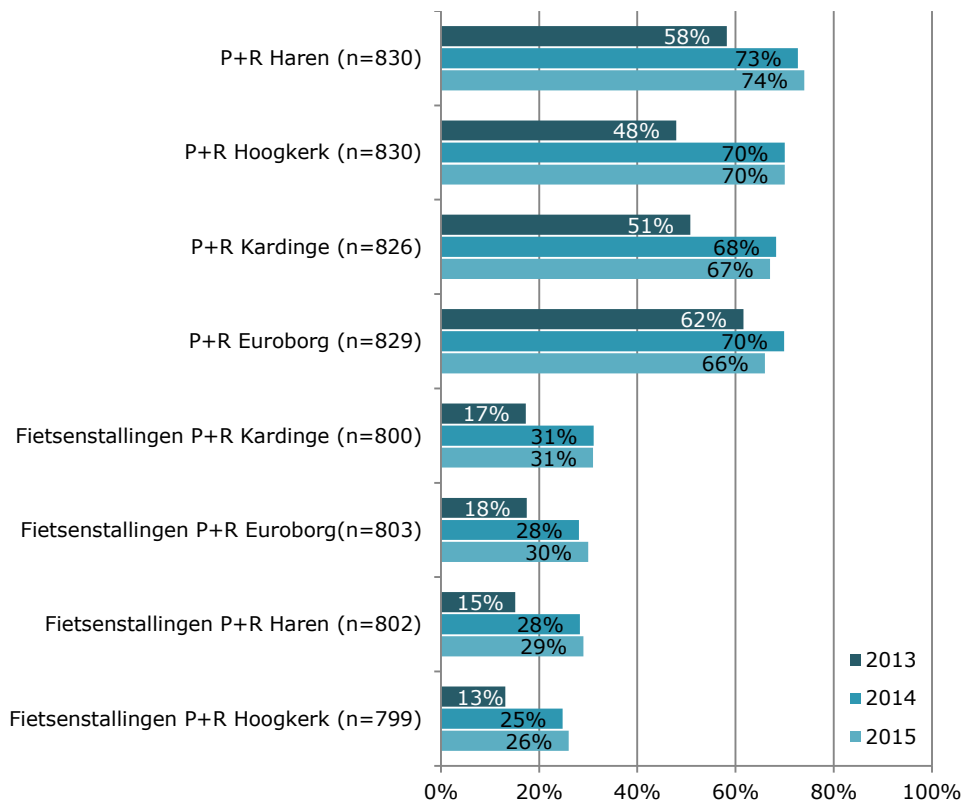
⁷³ De vraagstelling over maatregelen is in vergelijking met 2014 gewijzigd: voorheen werd er gevraagd 'Kunt u aangeven met welke van de volgende maatregelen u in aanraking bent gekomen of van welke maatregelen u gebruik heeft gemaakt?'. In 2015 is de vraagstelling gewijzigd in 'Kunt u aangeven van welke van de volgende maatregelen u het laatste half jaar gebruik heeft gemaakt?'

12.5 Regiospecifieke vragen

In deze paragraaf bespreken we de regiospecifieke vragen voor Groningen-Assen. Allereerst behandelen we enkele P+R-locaties en voorzieningen. De bekendheid van de diverse fietsenstallingen en P+R-locaties namen in 2014 fors toe, ten opzichte van 2013, om zich in 2015 veelal te stabiliseren (figuur 12.10). De locatie Haren is met 74 procent het meest bekend. De verschillen met 2014 zijn dus klein.

Figuur 12.10

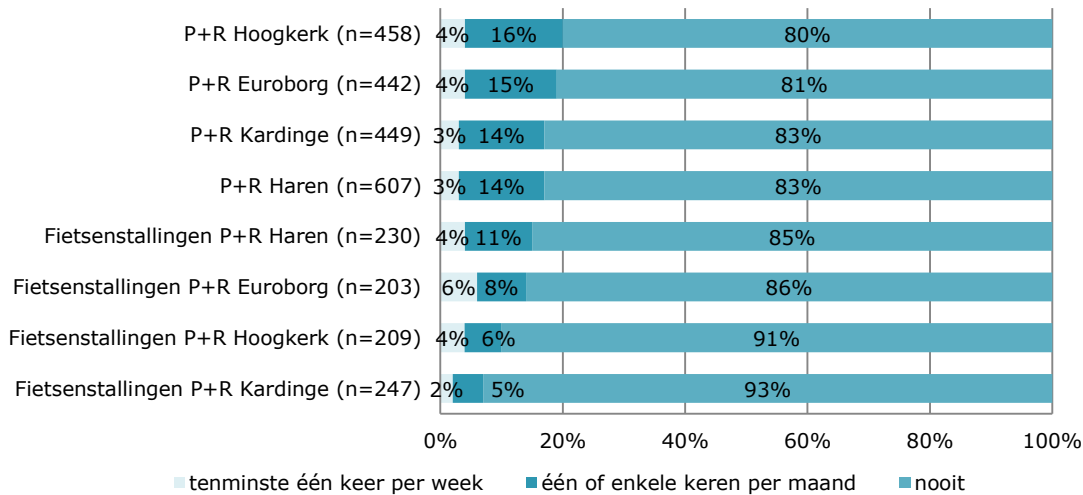
Bent u bekend met de volgende P+R locaties en voorzieningen?



De fietsenstallingen en P+R-locaties worden door een klein deel van de respondenten gebruikt. Met een percentage van 20 procent is de P+R bij Hoogkerk nog het vaakst in gebruik, gevolgd door de locaties Euroborg en Kardinge. Het gebruik ligt in 2015 in de regel net iets lager dan in 2014.

Figuur 12.11

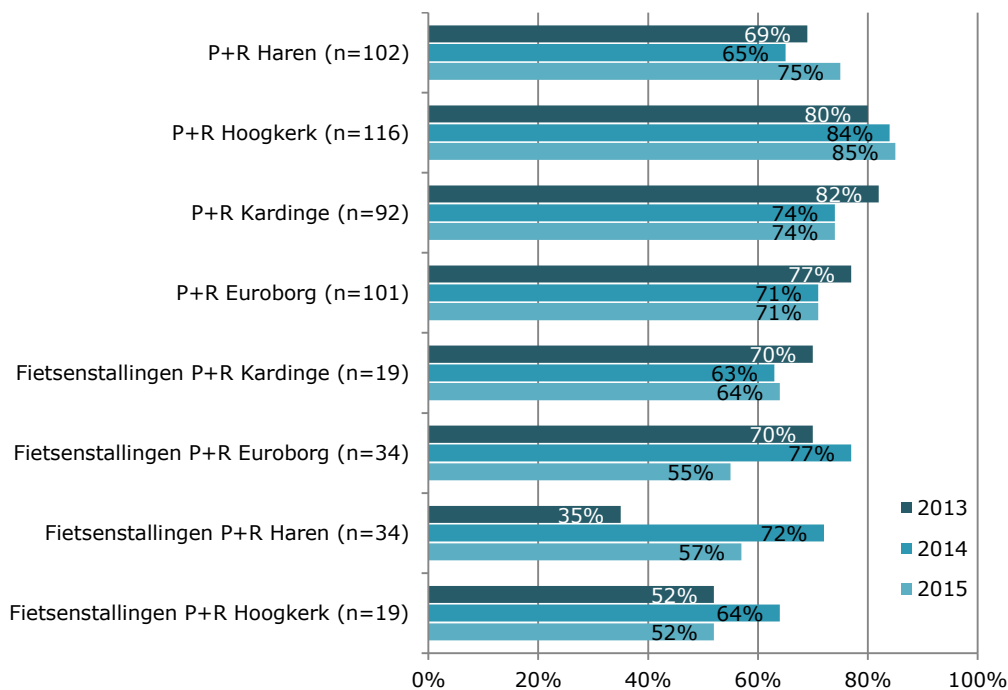
Hoe vaak maakt u gebruik van de onderstaande P+R locaties(s) en/of voorziening(en)?



De gebruikers zijn doorgaans zeer tevreden over de fietsenstallingen en de P+R-locaties (figuur 12.12). Driekwart van hen oordeelt positief over P+R Haren, in 2014 was dit nog een derde. De tevredenheid over de P+R-locatie van Hoogkerk is door de jaren heen het hoogst, om in 2015 uit te komen op 85 procent. Het aantal gebruikers dat heeft aangegeven in hoeverre men tevreden is over de fietsenstallingen bij de P+R locaties is beperkt, deze resultaten zijn daarom slechts indicatief.

Figuur 12.12

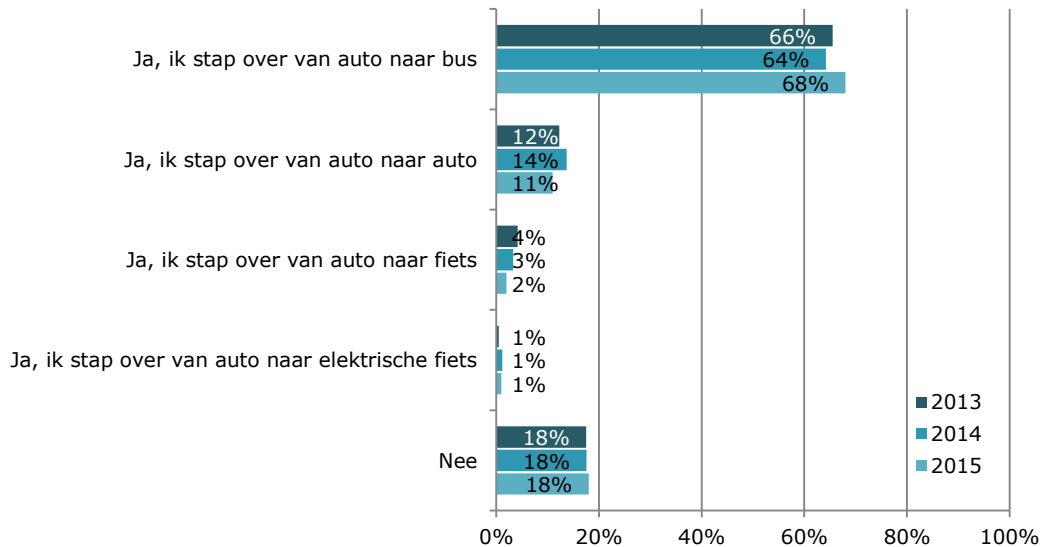
In hoeverre bent u tevreden over de onderstaande P+R locatie(s) en/of voorziening(en)?



De gebruikers van een van de vier P+R-locaties stappen in twee derde van de gevallen over van de auto naar de bus. Een klein deel (een op de tien in 2015) geeft aan over te stappen op een andere auto. Een op de zes (18 procent) reist niet met een auto naar een P+R locatie.

Figuur 12.13

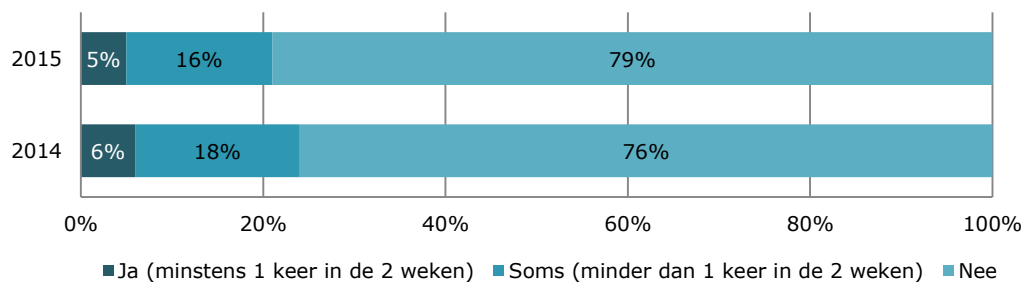
Reist u met een auto naar P+R en zo ja, hoe gaat u verder? (n2013=267, n2014=306, n2015=266)



Naast vragen over de P+R locaties en voorzieningen, zijn in de regio extra vragen gesteld over het reizen per bus. Respondenten hebben aangegeven of ze wel eens gebruik maken van de bus over (een van) de volgende trajecten: A7 Leek richting Hoogkerk (P+R), A7 Hoogkerk (P+R) richting Julianaplein, A7 Hoogezand-Sappemeer richting Julianaplein, A28 De Punt richting Haren (P+R), A28 Haren (P+R) richting Julianaplein en A28 De Punt richting Assen Zuid. Een vijfde deel van de respondenten (21 procent) geeft aan wel eens van de bus op (een van) de genoemde trajecten gebruik te maken (2014: 24 procent).

Figuur 12.14

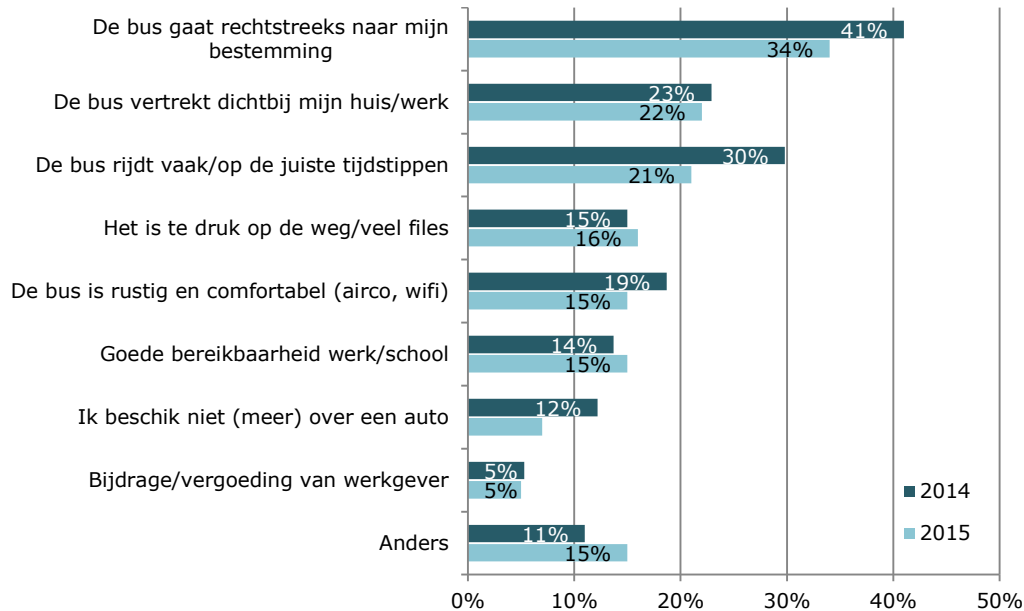
Maakt u ook gebruik van de bus over (een van) de genoemde trajecten? (n=836)



In beide meetjaren gebruikt men vooral de bus omdat deze rechtstreeks naar de eindbestemming van de respondent rijdt, gevolgd door het vertrek dichtbij huis/werk en het gegeven dat de bus vaak/op de juiste tijdstippen rijdt. Andere redenen die men noemt zijn dat men op deze manier parkeerkosten uitspaart en dat de bus goedkoper is.

Figuur 12.15

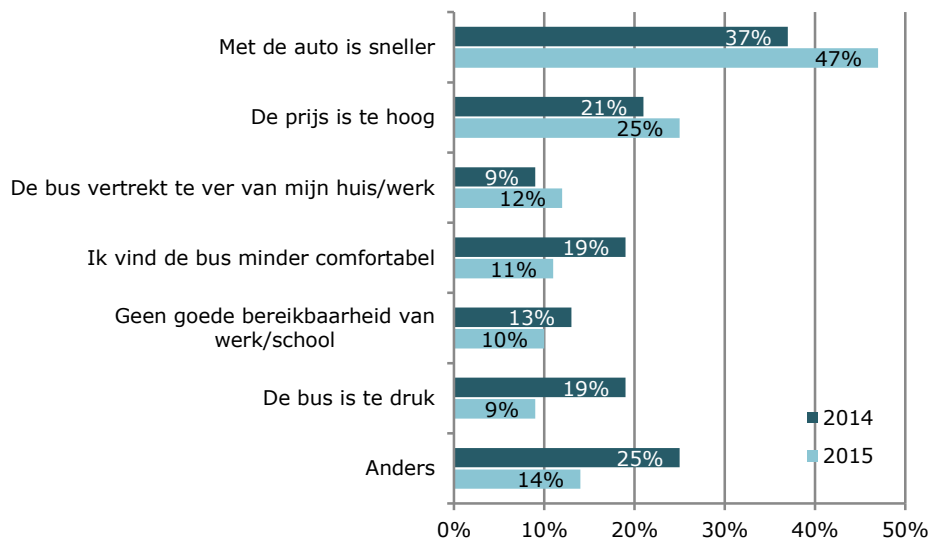
Wat zijn belangrijke redenen dat u op de genoemde trajecten met de bus rijdt? (n2014=201, n2015=175)



Vervolgens is gevraagd naar redenen waarom men niet vaker met de bus op de genoemde trajecten reist. Bijna de helft van de respondenten geeft aan de auto sneller te vinden (figuur 12.16), in 2014 was dit nog 37 procent. Een kwart vindt de bus te duur en een op de acht geeft aan dat de bus te ver van huis of het werk vertrekt. Andere redenen die men in 2015 noemt om niet vaker de bus te nemen zijn onder meer dat men liever fietst en dat het niet nodig is om vaker met de bus te reizen.

Figuur 12.16

Wat zijn belangrijke redenen dat u niet vaker met de bus op de genoemde trajecten reist? (n=201, n2014=175)



Tot slot is aan de respondenten die minder dan één keer in de twee weken of nooit met de bus reizen op de genoemde trajecten, gevraagd wanneer men als automobilist vaker gebruik zou maken van de bus. Respondenten konden hierbij kiezen uit maximaal drie van de getoonde aspecten (tabel 12.1). Reistijd, reiskosten en de parkeerkosten van de auto vormen de top drie redenen om vaker gebruik te gaan maken van de bus. Andere redenen zijn nog dat men 'gedwongen' wordt, omdat er geen auto meer beschikbaar zou zijn, of als men zou verhuizen.

Tabel 12.1

Wanneer zou u als automobilist vaker gebruik maken van de bus over de genoemde trajecten (minstens 1 keer in de twee weken)? (n2014=783, n2015=804)

	2014	2015
Reistijd	28%	25%
Reiskosten	25%	24%
Parkeerkosten auto	17%	19%
Voldoende zitplaatsen	15%	13%
Vertrek en/of aankomsttijden	15%	12%
Stiptheid (op tijd)	14%	12%
Route bus	13%	13%
Frequentie	13%	13%
Vergoeding werkgever	8%	10%
P+R	6%	5%
Wegwerkzaamheden	6%	4%
Comfort (airco, wifi)	5%	6%
Rust/stilte	4%	5%
Stallingsfaciliteiten fiets	2%	2%
Imago	1%	1%
Anders	23%	25%

13

HOOFDSTUK

Leeuwarden



13. Leeuwarden

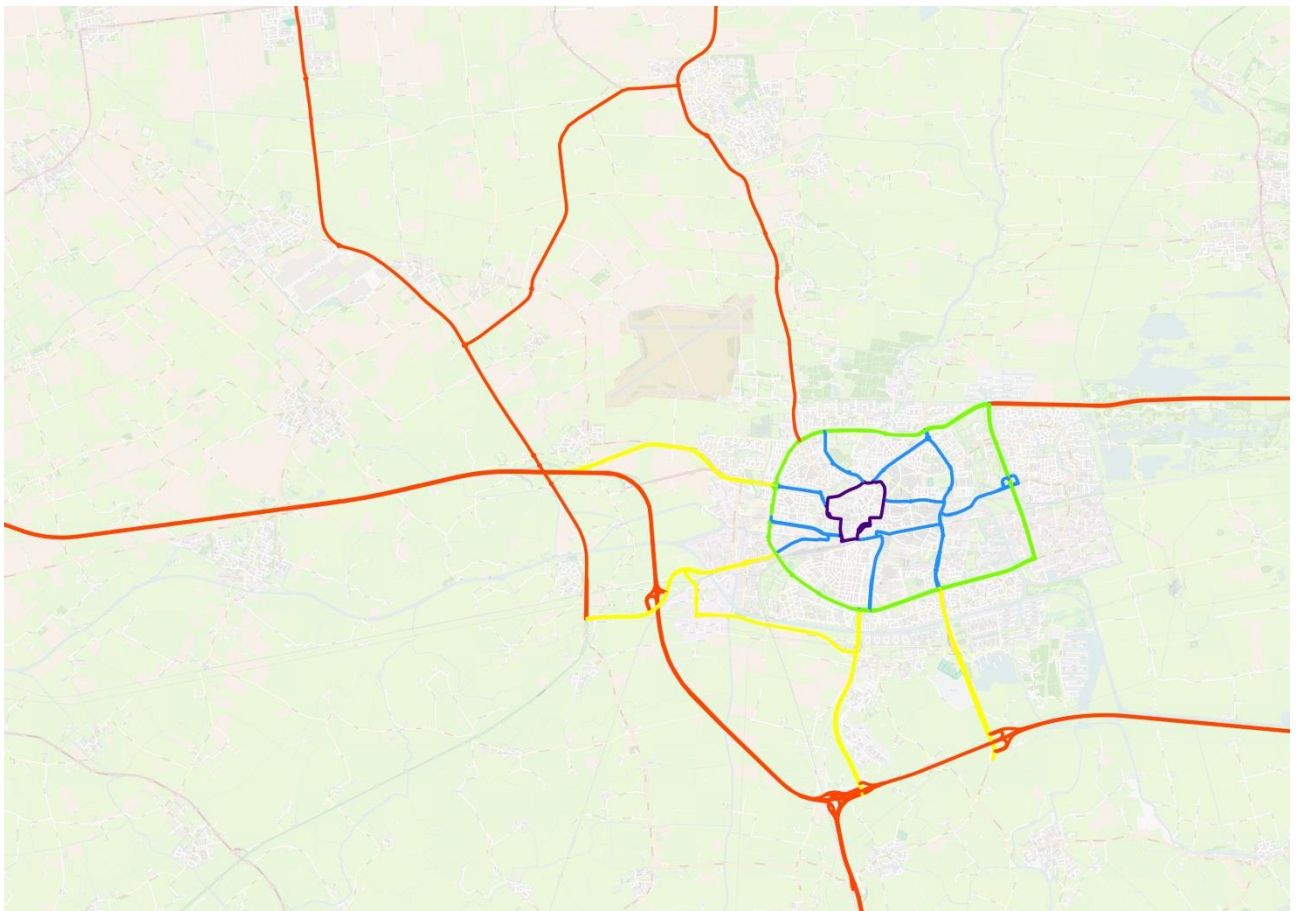
13.1 Inleiding

In dit hoofdstuk komen de resultaten van de regio Leeuwarden aan bod. Allereerst wordt gekeken naar het gebruik van de wegen. Hoe vaak rijdt men op de genoemde trajecten? En is er het afgelopen jaar een verandering in het reisgedrag zichtbaar? Daarna wordt ingezoomd op de tevredenheid over de doorstroming op de wegen – zowel binnen als buiten de spits. Vervolgens wordt gekeken naar de maatregelen die in de regio zijn toegepast in het kader van Beter Benutten. Zijn deze maatregelen bekend? Maakt men gebruik van de maatregelen? En wat is het effect van de maatregelen? Dit hoofdstuk eindigt met de in Leeuwarden gestelde regiospecifieke vragen.

13.2 Gebruik trajecten

In de regio Leeuwarden zijn in totaal vijf wegen en trajecten bevraagd. Dit zijn:

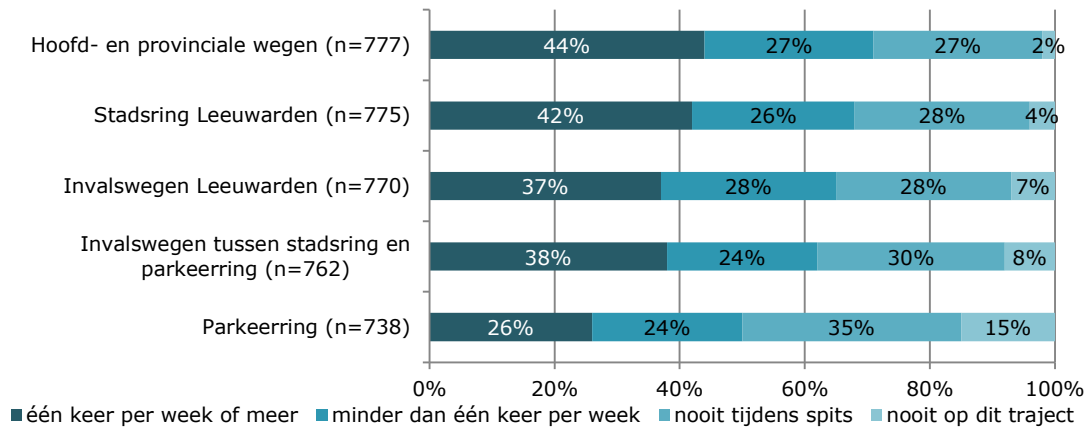
- 1 Hoofd- en provinciale wegen: A31, N32, N31, N355, N357. (rood)
- 2 Invalswegen Leeuwarden: Overijsselselaan, Drachtsterweg, Newtonlaan/Marshallweg, N383/Harlingerstraatweg. (geel)
- 3 Stadsring Leeuwarden: Aldlansdyk, Anne Vondelingweg, Groningerstraatweg, Julianalaan, Heliconweg, Dammelaan. (groen)
- 4 Invalswegen tussen Stadsring en Parkeerring: o.a. Oostergoweg, Tesselschadestraat, Harlingerstraatweg, Peter Stuyvesantweg. (blauw)
- 5 Parkeerring. (paars)



De hoofd- en provinciale wegen rondom Leeuwarden worden het vaakst gebruikt door de respondenten: 71 procent rijdt hier wel eens in de spits en 44 procent minimaal een keer per week (figuur 13.1). De stadsring en de invalswegen volgen met respectievelijk 68 en 65 procent. De parkeerring wordt door de helft van de respondenten wel eens in de spits gebruikt. In vergelijking met 2014 valt op dat de zes trajecten in 2015 iets minder vaak in de spits worden gebruikt.

Figuur 13.1

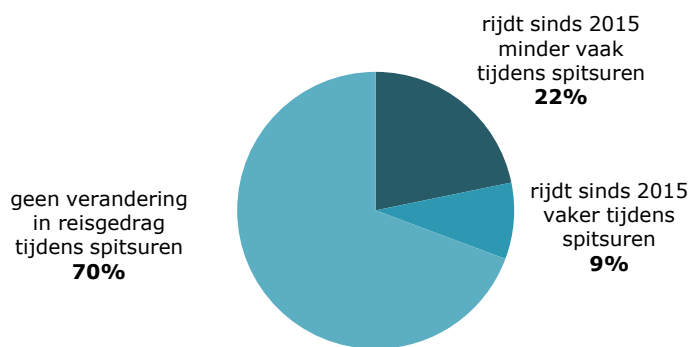
Hoe vaak maakt u gebruik van onderstaande wegen/trajecten in de regio Leeuwarden tijdens spitsuren?



Zeven op de tien gebruikers geeft aan zijn of haar reisgedrag tijdens de spitsuren niet veranderd te hebben. Een kwart is juist minder vaak van de hierboven besproken trajecten gebruik gaan maken en de resterende 9 procent vaker.

Figuur 13.2

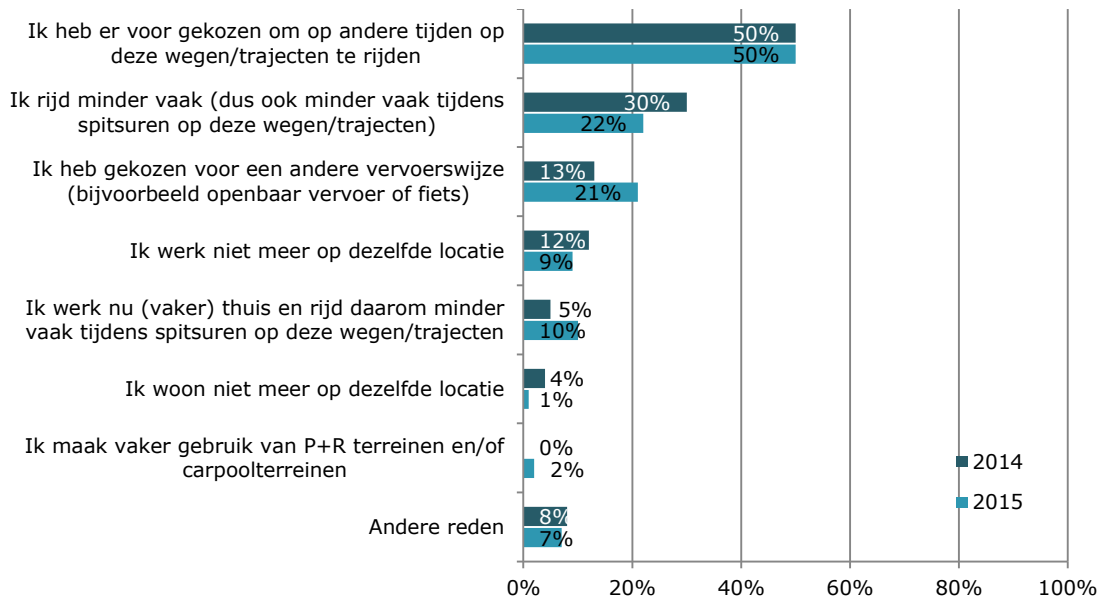
Heeft u in 2015 tijdens spitsuren vaker of minder vaak van deze wegen/trajecten gebruik gemaakt ten opzichte van 2014? (n=726)



De helft van de respondenten die minder vaak tijdens spitsuren op de zes wegen rijdt, geeft aan ervoor gekozen te hebben om op andere tijden op deze wegen/trajecten te rijden, zowel in 2014 als 2015. Bijna een kwart rijdt in het algemeen minder vaak en dus ook tijdens de spitsuren. Een vijfde (21 procent) heeft gekozen voor een ander vervoermiddel, zoals de fiets of het openbaar vervoer (2014: 13 procent).

Figuur 13.3

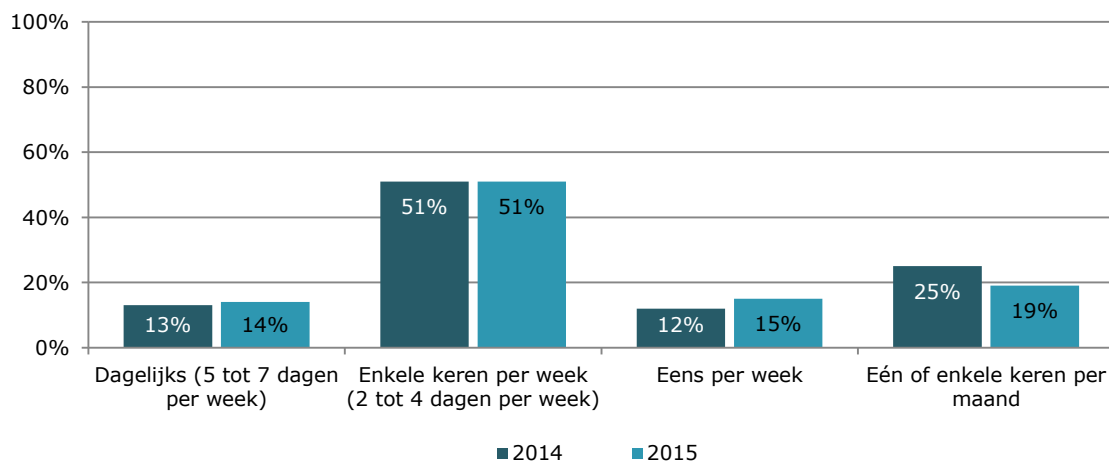
Kunt u aangeven waarom u in 2015 minder vaak tijdens spitsuren op deze wegen/trajecten rijdt? (meerdere antwoorden mogelijk) (n2014=152, n2015=159)



Een op de zeven respondenten die minder vaak in de spits op de diverse wegen en trajecten rondom Leeuwarden rijdt, geeft aan dit 5 tot 7 dagen per week minder te doen (14 procent). De helft (51 procent in beide meetjaren) mijdt de diverse wegen twee tot vier dagen per week in de spits (figuur 13.4). De incidentele groep is in 2015 gedaald (van 25 naar 19 procent).

Figuur 13.4

Hoeveel dagen per week rijdt u minder tijdens spitsuren?⁷⁴ (n=141, n2015=150)

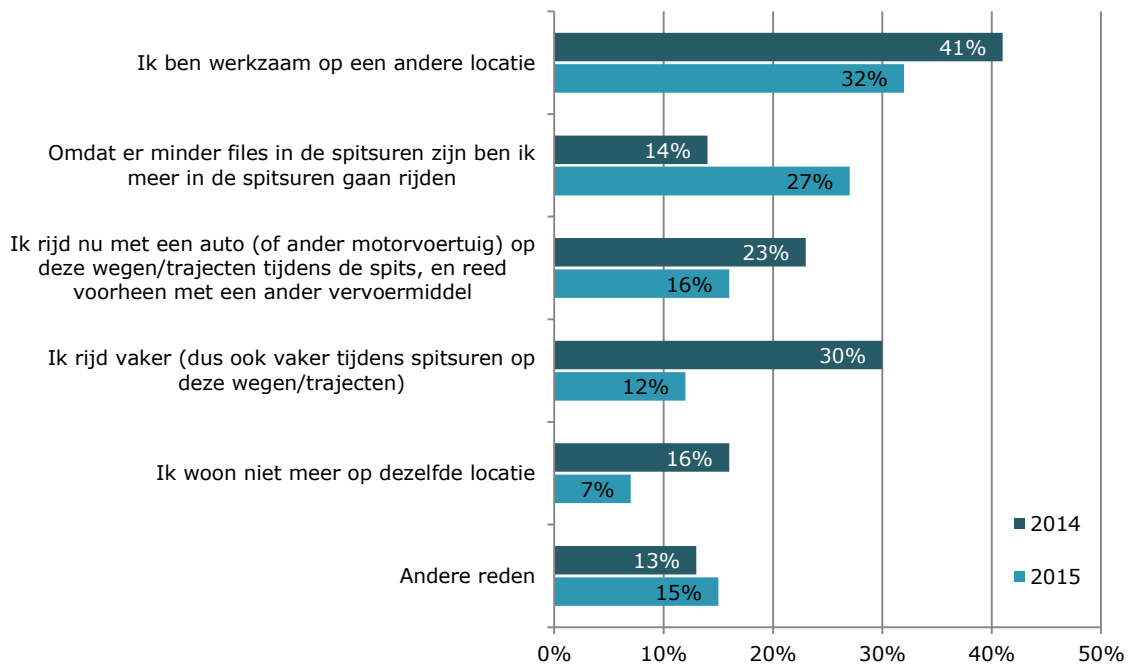


⁷⁴ In 2013 is deze vraag alleen gesteld aan personen die bewust minder zijn gaan reizen tijdens spitsuren, zie voorgaande figuur. In 2014 en 2015 is deze vraag gesteld aan alle personen die minder zijn gaan reizen tijdens spitsuren.

Een derde van de respondenten die in 2015 vaker tijdens de spits op de zes wegen en trajecten rijdt, doet dit omdat men op een andere locatie werkzaam is. In 2014 was dit nog 41 procent. Ruim een kwart (27 procent) geeft aan dat er minder files zijn in de spitsuren en is daarom zelf vaker in de spits gaan rijden. In 2014 was dit 14 procent. Verder valt op dat in 2014 nog bijna een kwart aangaf dat zij van een ander voertuig naar de auto zijn gewisseld en daarom vaker in de spits rijden (23 procent), in 2015 is dit 16 procent. Tenslotte is in 2015 een op de acht respondenten in het algemeen vaker gaan rijden en dus ook in de spitsuren (12 procent). Dit was in 2014 nog 30 procent (figuur 13.5).

Figuur 13.5

Kunt u aangeven waarom u in 2015 vaker tijdens spitsuren op deze wegen/trajecten rijdt? (meerdere antwoorden mogelijk) (n2014=42, n2015=62)⁷⁵



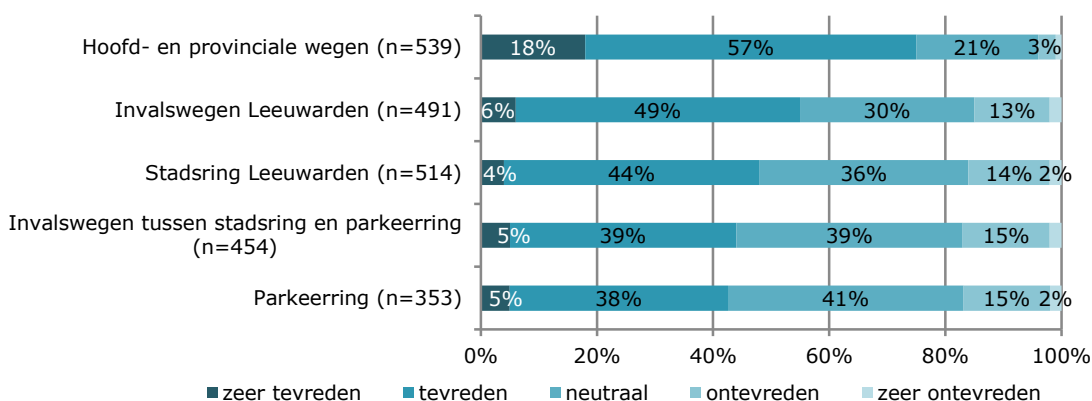
⁷⁵ Vanwege de beperkte respons op deze vraag, moeten deze resultaten met voorzichtigheid worden geïnterpreteerd

13.3 Tevredenheid doorstroming

De respondenten zijn het meest positief over de doorstroming op de hoofd- en provinciale wegen rondom Leeuwarden: 75 procent geeft aan hier (zeer) tevreden over te zijn. Op enige afstand volgen de invalswegen naar Leeuwarden met 55 procent en de stadsring met 50 procent. Men is het meest kritisch over de doorstroming op de invalswegen tussen de Stadsring en de Parkeerring en de doorstroming op de Parkeerring: respectievelijk 44 en 43 procent is hier tevreden over. De tevredenheid over de doorstroming tijdens de spitsuren is sinds 2014 flink toegenomen: toen was bijvoorbeeld nog 53 procent (zeer) tevreden over de doorstroming op de hoofd- en provinciale wegen en 29 procent over de doorstroming op de parkeerring.

Figuur 13.6

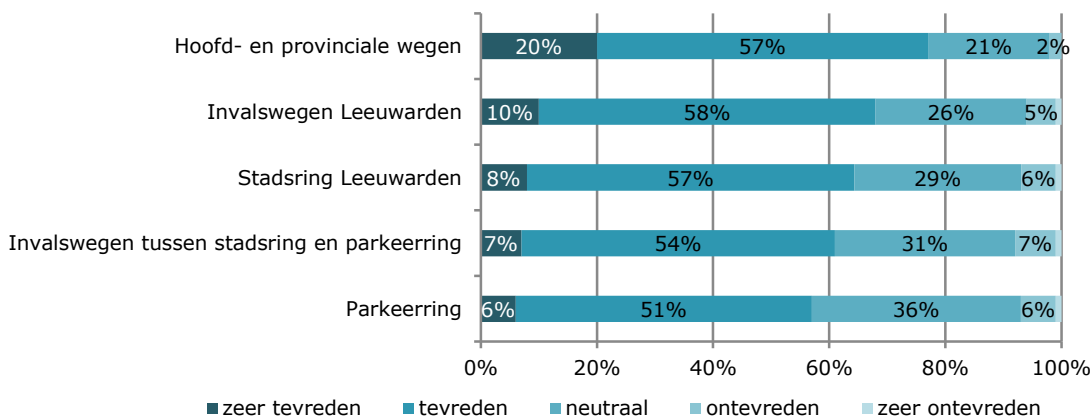
In hoeverre bent u tevreden over de doorstroming op onderstaande wegen/trajecten in de regio Leeuwarden tijdens spitsuren?



Er is ook gevraagd naar de tevredenheid over de doorstroming op de genoemde wegen en trajecten buiten de spitsuren (figuur 13.7). In het algemeen is de tevredenheid over de doorstroming buiten spitsuren groter dan tijdens spitsuren. Ruim driekwart (77 procent) geeft aan (zeer) tevreden te zijn over de doorstroming op de hoofd- en provinciale wegen buiten de spitsuren. Twee derde deel oordeelt positief over de doorstroming op de invalswegen (68 procent).

Figuur 13.7

In hoeverre bent u tevreden over de doorstroming op onderstaande wegen/trajecten in de regio Leeuwarden buiten spitsuren?

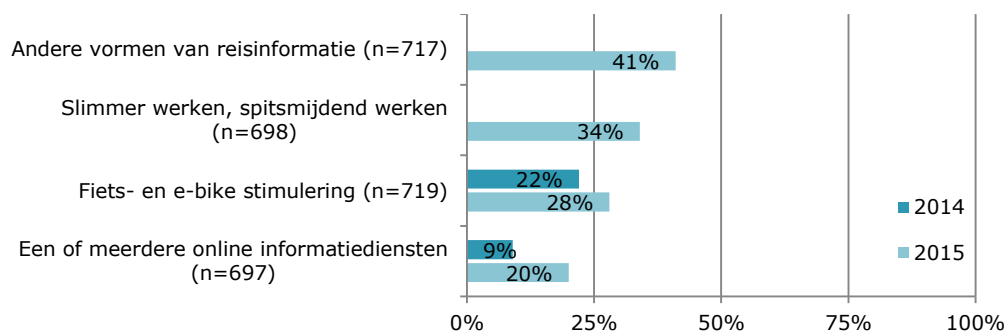


13.4 Maatregelen

In de regio Leeuwarden zijn in totaal vier maatregelen bevestigd die tot doel hebben om de doorstroming te verbeteren. Twee ervan waren ook in 2014 van kracht. Een maatregel uit 2014 (spitsmijden in het OV) is in 2015 uitgefaseerd. De respondenten kennen andere vormen van reisinformatie (dan de online informatiediensten zoals Flitsmeister en Filejeppen) het vaakst, gevolgd door slimmer werken, spitsmijdend werken. In vergelijking met 2014 is de bekendheid van fiets- en e-bike stimulering en de online informatiediensten toegenomen (figuur 13.8).

Figuur 13.8

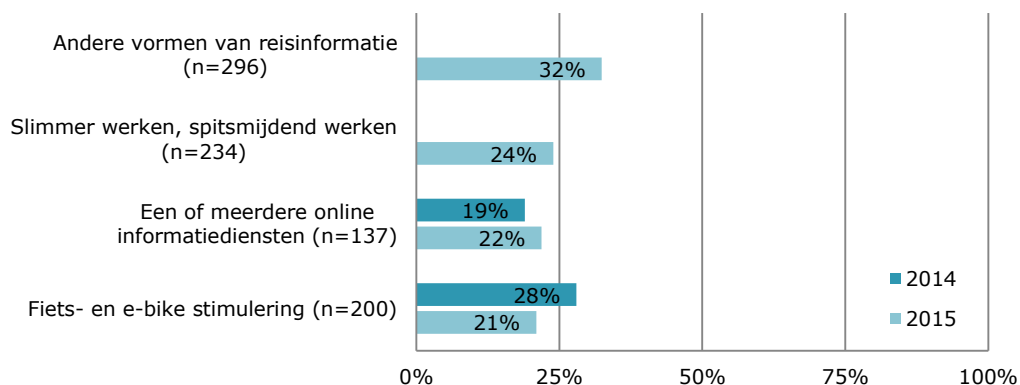
In hoeverre bent u bekend met de volgende maatregelen in de regio Leeuwarden?



De andere vormen van reisinformatie worden door de respondenten het vaakst gebruikt, een derde (32 procent) heeft deze vormen in het afgelopen half jaar gebruikt. Een kwart noemt slimmer werken, spitsmijdend werken.

Figuur 13.9

Kunt u aangeven van welke van de volgende maatregelen u het laatste half jaar gebruik heeft gemaakt?⁷⁶

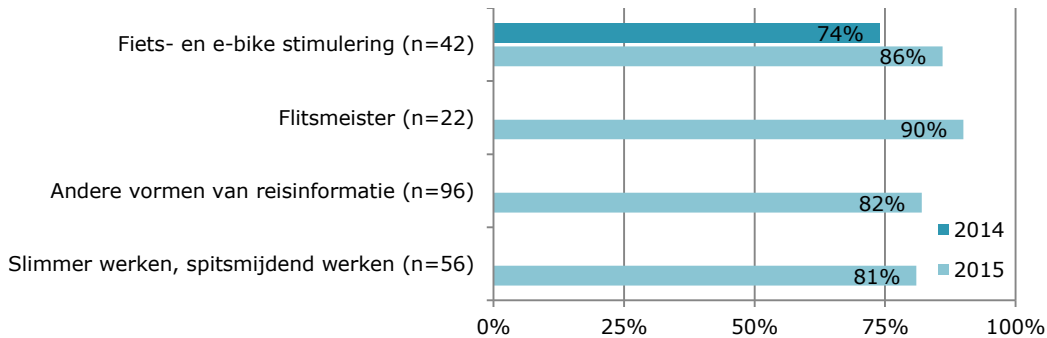


⁷⁶ De vraagstelling over maatregelen is in vergelijking met 2014 gewijzigd: voorheen werd er gevraagd 'Kunt u aangeven met welke van de volgende maatregelen u in aanraking bent gekomen of van welke maatregelen u gebruik heeft gemaakt?'. In 2015 is de vraagstelling gewijzigd in 'Kunt u aangeven van welke van de volgende maatregelen u het laatste half jaar gebruik heeft gemaakt?'

De tevredenheid van de gebruikers over de diverse maatregelen is hoog. Over de online informatiedienst Flitsmeister is bijvoorbeeld 90 procent tevreden, gevolgd door 86 procent over de fiets- en e-bike stimulering. Hier was in 2014 (de enige die vergelijkbaar is) nog 74 procent tevreden over.

Figuur 13.10

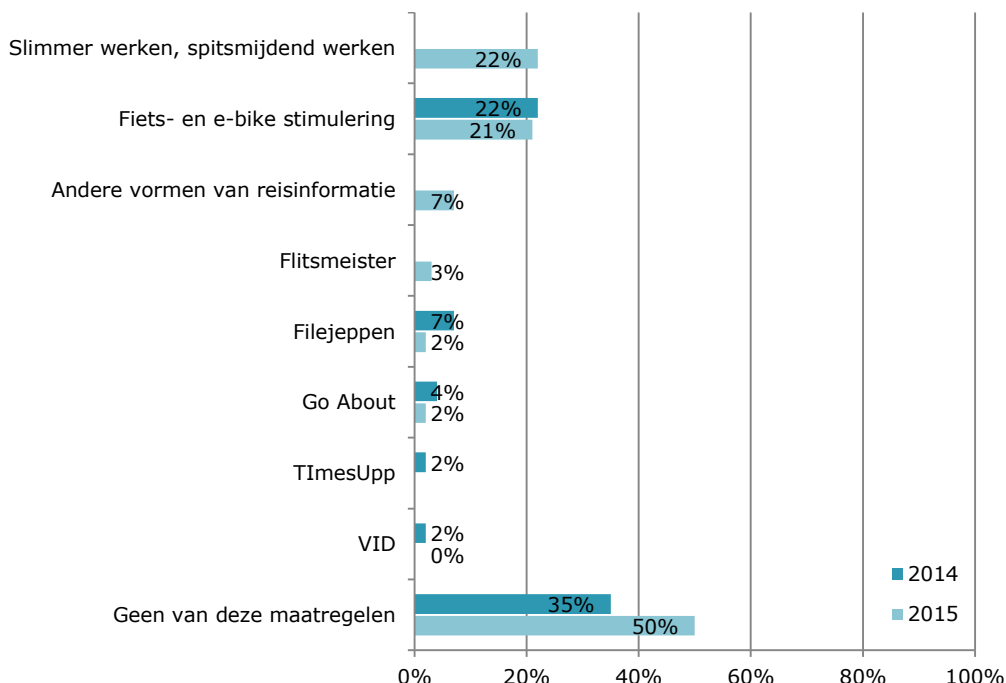
In hoeverre bent u tevreden over onderstaande maatregelen?⁷⁷



Aan respondenten die wel eens een maatregel gebruikt hebben en hun reisgedrag tijdens spits tijden hebben aangepast, is gevraagd of deze maatregel(en) een rol gespeeld hebben in de aanpassing van hun reisgedrag. De helft van de respondenten geeft aan dat de maatregelen geen rol hierin hebben gespeeld. In 2014 was dit nog 35 procent. Slimmer werken, spitsmijdend werken en fiets- en e-bike stimulering waren in respectievelijk 22 en 21 procent van de gevallen van invloed op het reisgedrag.

Figuur 13.11

Hebben onderstaande maatregelen een rol gespeeld in de aanpassing van uw reisgedrag? (meerdere antwoorden mogelijk) (n2014=56, n2015=88)



⁷⁷ Vanwege de beperkte respons op deze vraag, moeten deze resultaten met voorzichtigheid worden geïnterpreteerd.

13.5 Regiospecifieke vragen

In deze paragraaf komen de vragen aan bod die alleen in de regio Leeuwarden gesteld zijn. Deze hebben betrekking op drie onderwerpen: het infra-programma Leeuwarden Vrij-Baan, Werk Slim Reis Slim, het mobiliteitsmanagementproject binnen Leeuwarden Vrij-Baan en Park & Fiets-plekken.

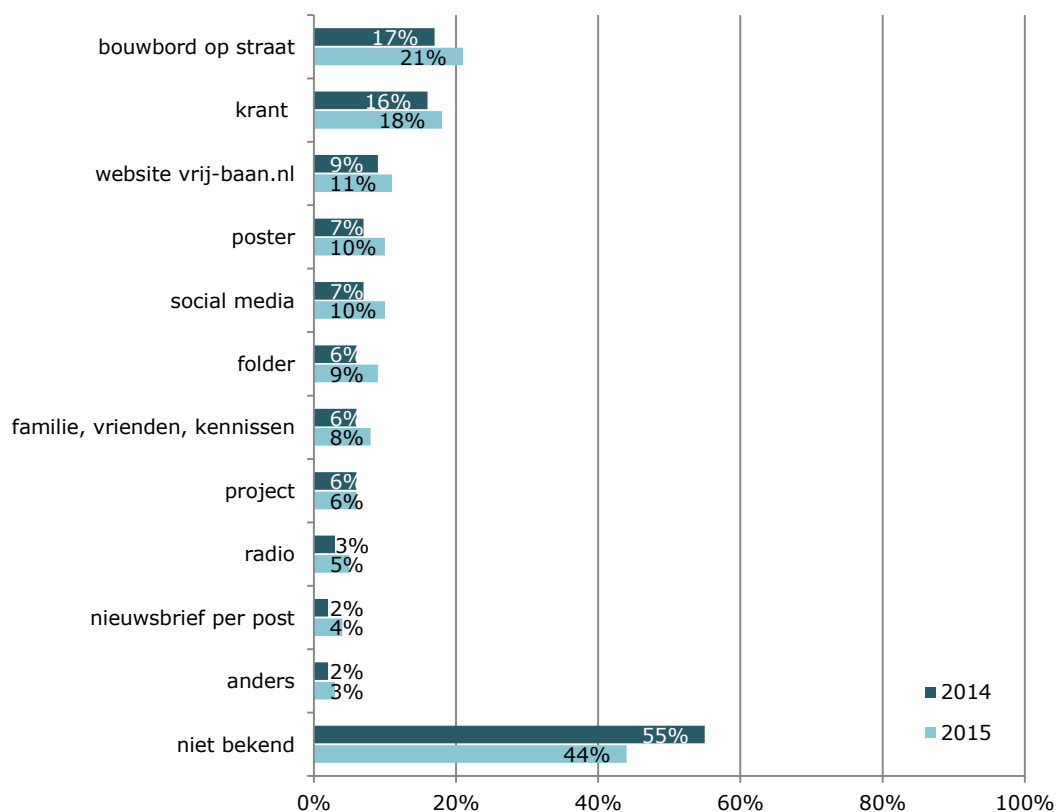
Leeuwarden Vrij-Baan

Rijkswaterstaat, provincie Fryslân en de gemeente Leeuwarden zetten zich gezamenlijk in voor een beter bereikbaar Leeuwarden. Dit gebeurt onder de naam Leeuwarden Vrij-Baan. Een groot en meerjarig infra-programma met ongeveer veertig projecten. "Zo maken we Fryslân beter bereikbaar" wordt erbij gezegd. Want dankzij deze bereikbaarheid blijft Leeuwarden de sterke hoofdstad, de banenmotor en het economisch- en cultureel centrum van Fryslân.

De bekendheid van Leeuwarden Vrij-Baan is gestegen: in 2015 geeft 44 procent aan dit samenwerkingsverband niet te kennen, waar dit in 2014 nog 55 procent was. Net als in 2014 kent men Leeuwarden Vrij-Baan vooral via bouwboarden op straat, kranten, de website en posters (figuur 13.12).

Figuur 13.12

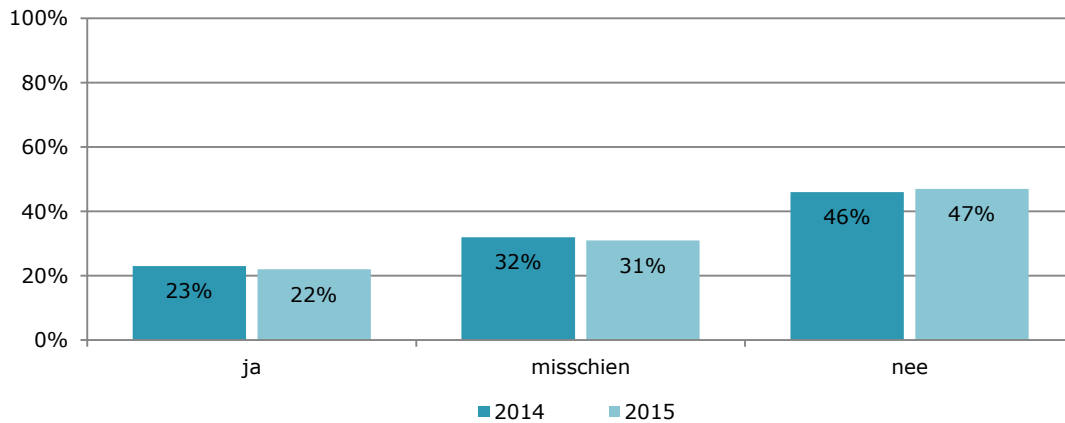
Bent u bekend met Leeuwarden Vrij-Baan? Zo ja, via welke informatiebron(nen) bent u hiermee bekend? (n2014=809, n2015=831)



Circa de helft van de respondenten (47 procent in 2015) geeft aan geen behoefte aan informatie over de projecten van Leeuwarden Vrij-Baan te hebben. Ruim een vijfde deel (22 procent) zegt wel geïnformeerd te willen worden over deze projecten.

Figuur 13.13

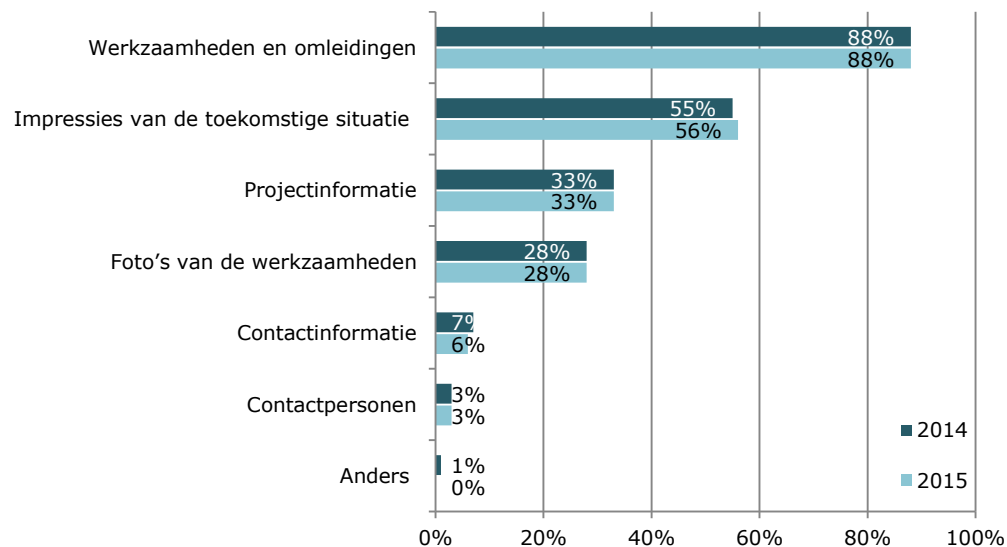
Wilt u geïnformeerd worden over de projecten van Leeuwarden Vrij-Baan? (n2014=743, n2015=773)



De groep die wel geïnformeerd wil worden noemt – net als in 2014 – vooral werkzaamheden en omleidingen (88 procent in beide meetjaren), gevolgd door impressies van de toekomstige situatie en informatie over het project als belangrijke informatie (figuur 13.14).

Figuur 13.14

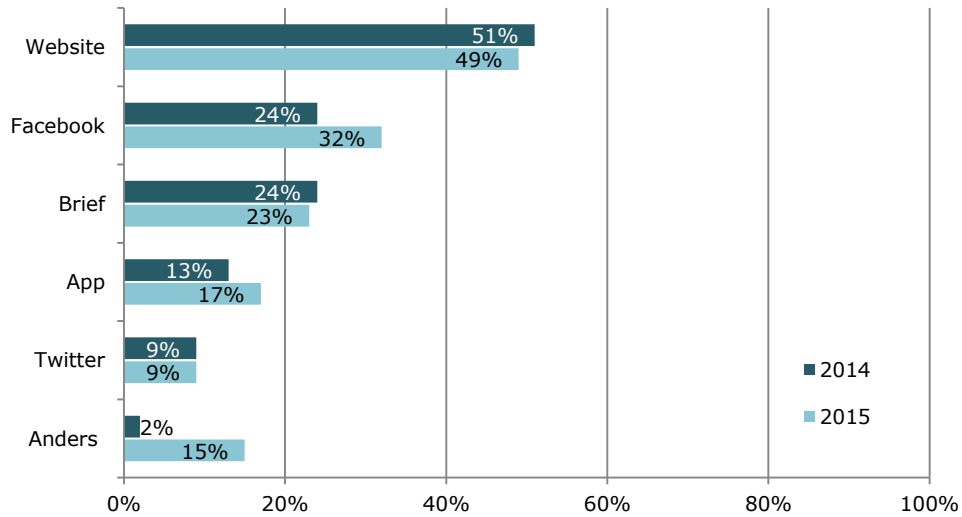
Welke informatie vindt u dan belangrijk? (n2014=404, n2015=411)



Men wil vooral geïnformeerd worden door Leeuwarden Vrij-Baan via de website: circa de helft geeft hier de voorkeur aan. In vergelijking met 2014 valt op dat Facebook vaker als gewenste informatiebron wordt genoemd: in 2014 was dit 25 procent, om in 2015 door te stijgen naar 32 procent.

Figuur 13.15

Via welke middelen zou u geïnformeerd willen worden door Leeuwarden Vrij-Baan? (n2014=404, n2015=411)

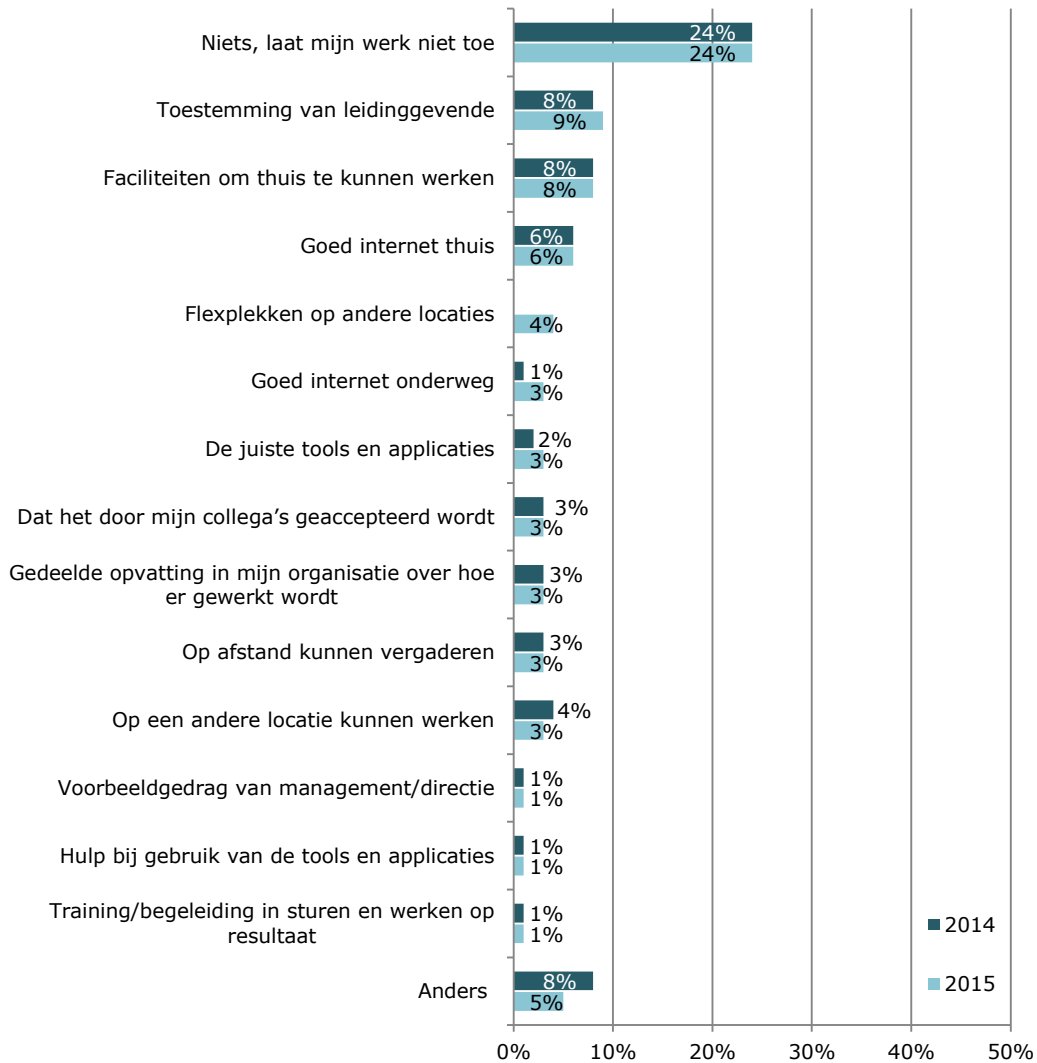


Werk Slim, Reis Slim

Werk Slim, Reis Slim vertegenwoordigt het onderdeel mobiliteitsmanagement binnen Leeuwarden Vrij-Baan. In mei 2010 hebben overheid en bedrijfsleven een convenant over mobiliteit afgesloten. Samen gaan ze voor vijf procent minder auto's in de spits, door slimmer te werken en te reizen. Minder, niet, of op andere tijden reizen verlaagt het aantal autokilometers en verbetert de bereikbaarheid van Leeuwarden. Werk Slim, Reis Slim zet daarom in op het stimuleren van gebruik van de fiets, OV en slimmer werken en het verder verbeteren van (regionale en lokale) informatievoorziening voor de reiziger. Net als in 2014 geeft een kwart (24 procent) van de respondenten aan dat het voor hen niet mogelijk is om tot een andere manier van werken te komen, die ervoor zorgt dat men minder in de spits hoeft te reizen. De voornaamste barrières worden naar eigen zeggen verder gevormd door toestemming van de leidinggevende (9 procent), de faciliteiten om thuis te kunnen werken (8 procent) en goed internet thuis (6 procent). De uitkomsten zijn vergelijkbaar met 2014.

Figuur 13.16

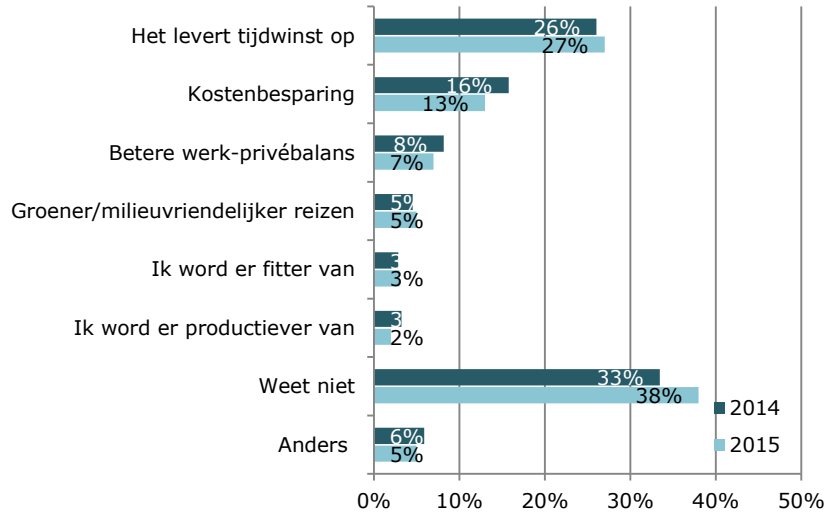
Wat heeft/had u nodig om tot een andere manier van werken te komen waarbij u minder in de spits reist? (n2014=809, n2015=831)



De voornaamste reden voor werkzame respondenten om tot ander reisgedrag te komen, is dat dit tijdwinst oplevert voor de respondenten (27 procent in 2015), op enige afstand gevolgd door kostenbesparing en een betere werk-privébalans (figuur 13.17). Een relatief groot deel, 38 procent, antwoordt 'weet niet'.

Figuur 13.17

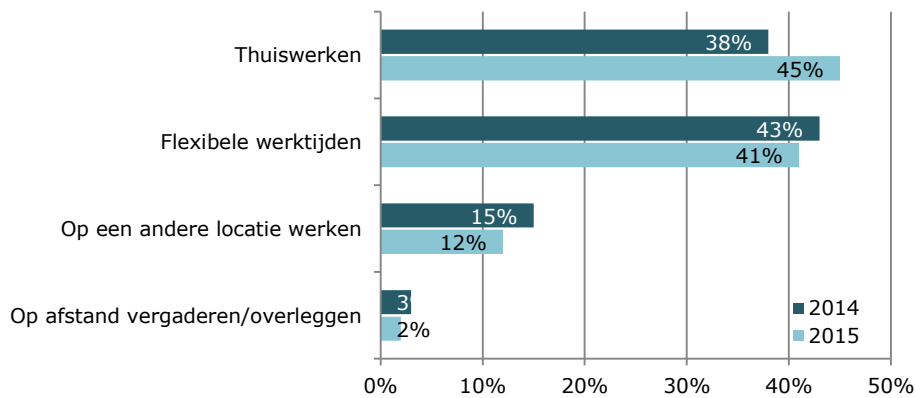
Wat motiveert / motiveerde u het meest om tot ander reisgedrag te komen? (n2014=526, n2015=550)



De respondenten die graag buiten de spits reizen, opteren in 2015 vaker voor thuiswerken (45 procent) dan voor flexibele werktijden (41 procent). In 2014 noemde nog 38 procent thuiswerken.

Figuur 13.18

Welke vorm van werken zou u het liefst kiezen om zo min mogelijk in de spijstijden te reizen? (n2014=370, n2015=373)

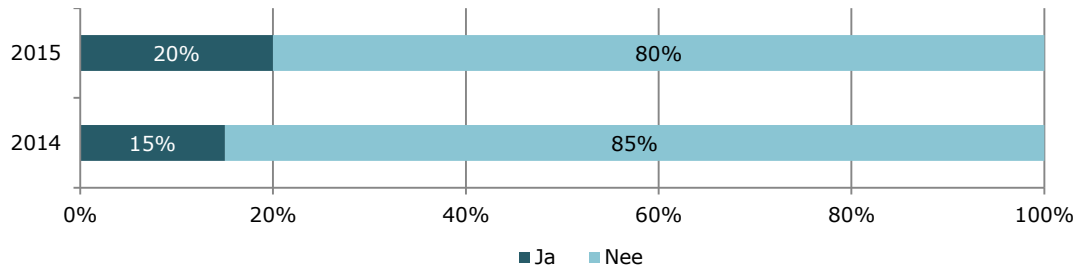


Park & Fiets plekken

Leeuwarden is bezig met de ontwikkeling van zogenaamde Park & Fiets plekken. Bij een Park & Fiets parkeert de gebruiker gratis de auto en leent kosteloos een fiets. De fiets wordt gepakt uit een kluis en zo fietst men makkelijk en snel het laatste stukje naar het werk. De Park & Fiets zorgt voor een betere doorstroom van het verkeer én vitale medewerkers. De bekendheid van de bestaande Park & Fiets is in vergelijking met 2014 met vijf procentpunt gestegen (figuur 13.19).

Figuur 13.19

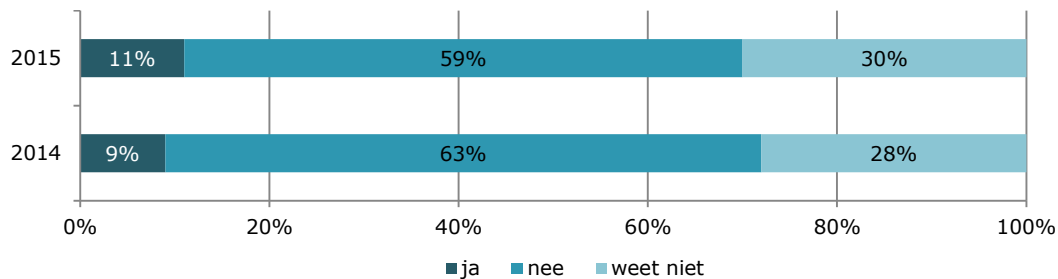
Is deze Park & Fiets bij u bekend? (n2014=809, n2015=831)



Het aandeel respondenten dat aangeeft zeker gebruik te willen maken van een Park & Fiets, is in 2015 9 procent. Drie op de tien weet het in 2015 nog niet en drie vijfde (59 procent) zegt bij voorbaat nee (2014: 63 procent).

Figuur 13.20

Wilt u in de nabije toekomst gebruik maken van een Park & Fiets? (n2014=809, n2015=831)



Aan respondenten die in de toekomst gebruik willen maken van een Park & Fiets en aan respondenten die nog niet weten of ze een Park & Fiets gaan gebruiken, is gevraagd welke locaties voor hen interessant zijn. Men noemt dan vooral een Park & Fiets bij het WTC aan de westkant. De zuidkant en de oostkant worden in beide gevallen door 21 procent genoemd (tabel 13.1).

Tabel 13.1

Welke locatie(s) is/zijn voor u dan interessant? (n2014=300, n2015=338)

	2014	2015
WESTKANT, LOCATIE WTC	20%	27%
ZUIDKANT, LOCATIE GOUTUM	16%	21%
OOSTKANT, LOCATIE KALVERDIJKJE	13%	21%
ZUIDKANT, LOCATIE DRACHTSTERWEG HEMRIKSEIN		13%
ZUIDKANT, LOCATIE DRACHTSTERWEG WIARDA		9%
NOORDKANT, BIJVOORBEELD OMGEVING LEEUWARDER BOS	16%	
ANDERS	2%	6%

HOOFDSTUK

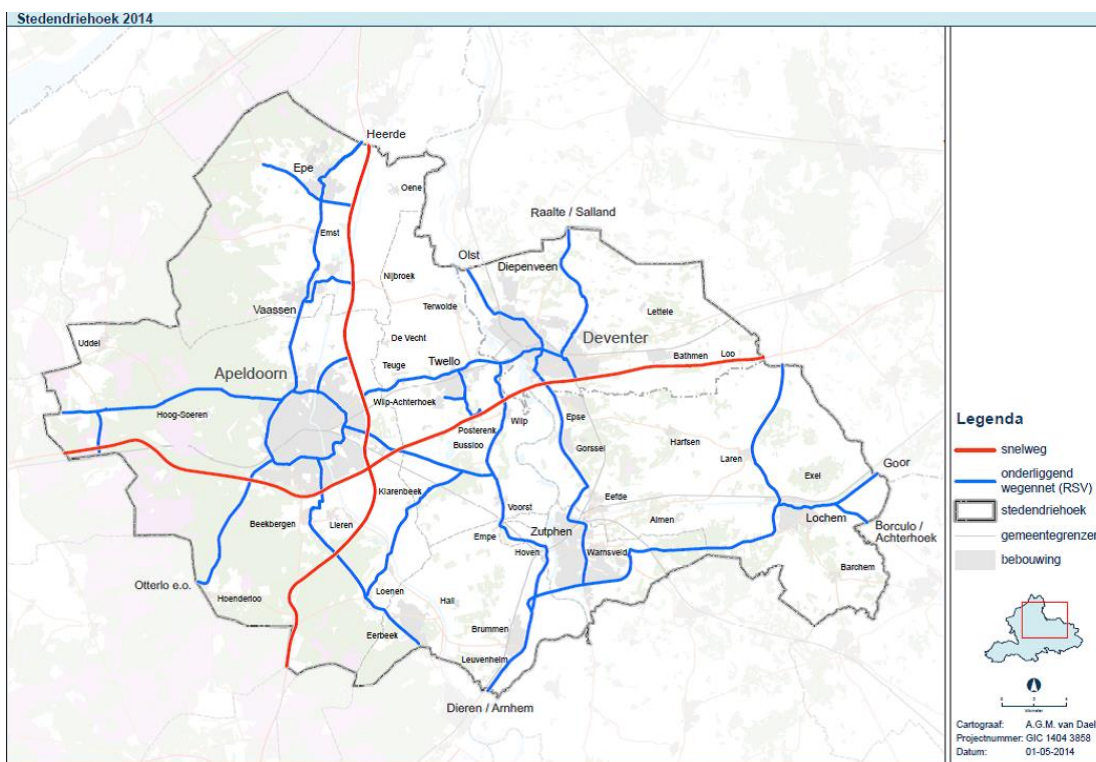
Stedendriehoek Apeldoorn, Deventer, Zutphen

14. Stedendriehoek Apeldoorn, Deventer, Zutphen

14.1 Inleiding

In dit hoofdstuk komen de resultaten van Stedendriehoek Apeldoorn, Deventer, Zutphen aan bod. Allereerst wordt gekeken naar het gebruik van de wegen. Hoe vaak rijdt men op de genoemde trajecten? En is er het afgelopen jaar een verandering in het reisgedrag zichtbaar? Daarna wordt ingezoomd op de tevredenheid over de doorstroming op de wegen – zowel binnen als buiten de spits. Vervolgens wordt gekeken naar de maatregelen die in de regio zijn toegepast in het kader van Beter Benutten. Zijn deze maatregelen bekend? Heeft men er gebruik van gemaakt? En wat is het effect van de maatregelen? Dit hoofdstuk eindigt met de in Stedendriehoek Apeldoorn, Deventer, Zutphen gestelde regiospecifieke vragen.

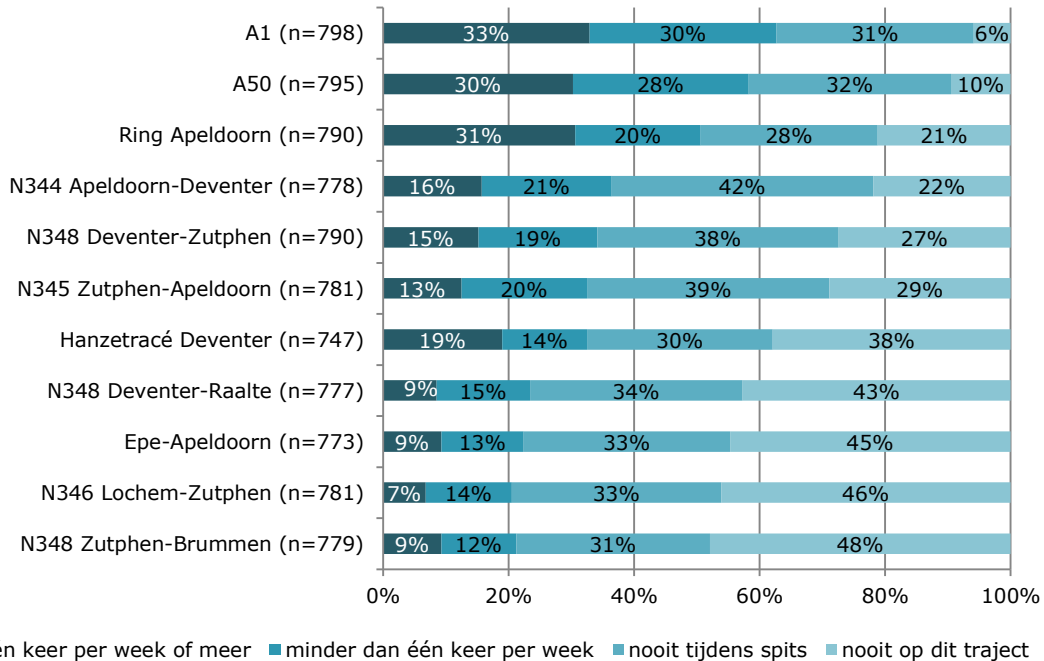
14.2 Gebruik trajecten



Aan respondententen is gevraagd hoe vaak zij gebruik maken van bepaalde trajecten in de regio Stedendriehoek Apeldoorn, Deventer, Zutphen tijdens spitsuren. De snelwegen A1 en A50 worden het vaakst genoemd (figuur 14.1). Op enige afstand volgen de ring Apeldoorn en de N344 tussen Apeldoorn en Deventer. Er zijn vier trajecten die door bijna de helft van de respondenten helemaal niet worden gebruikt in de spits, waaronder de N348 in beide richtingen.

Figuur 14.1

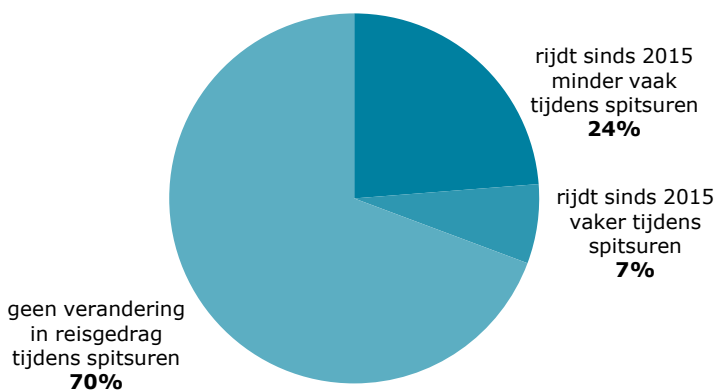
Hoe vaak maakt u gebruik van onderstaande wegen/trajecten in de regio Stedendriehoek Apeldoorn, Deventer, Zutphen tijdens spitsuren?



Aan alle respondententen is gevraagd of zij in 2015 in vergelijking met 2014 tijdens spitsuren vaker of minder vaak van de genoemde trajecten gebruik hebben gemaakt. De meeste respondententen hebben in 2015 naar eigen zeggen hun reisgedrag in de spits niet veranderd. Bijna een kwart geeft aan minder in de spitsuren te zijn gaan rijden.

Figuur 14.2

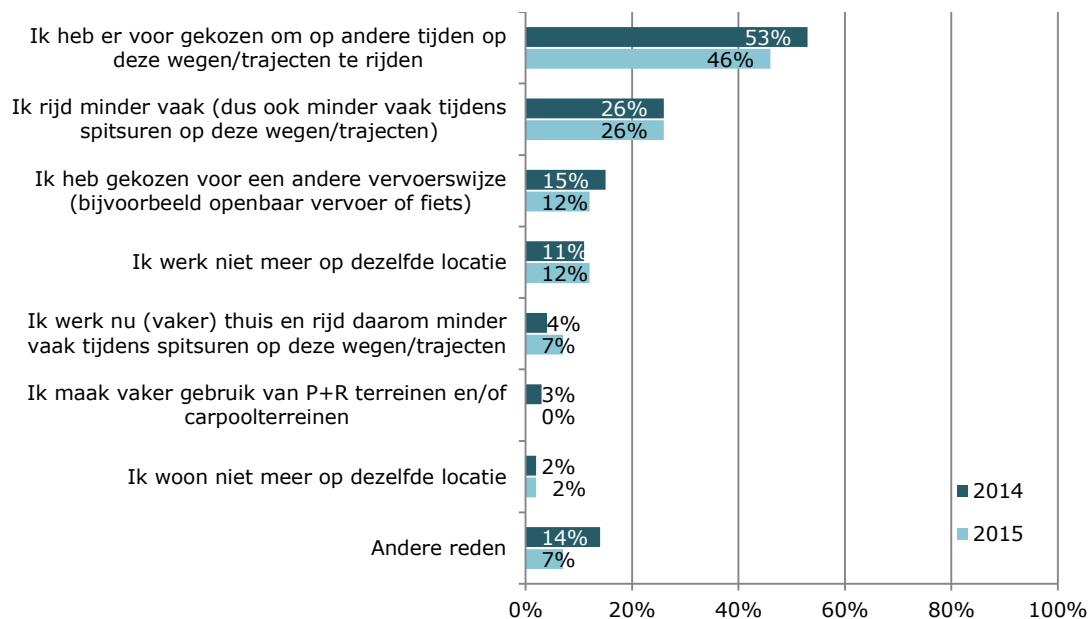
Heeft u in 2015 tijdens spitsuren vaker of minder vaak van deze wegen/trajecten gebruik gemaakt ten opzichte van 2014? (n=758)



De respondenten die minder vaak in de spits zijn gaan rijden, kiezen in bijna de helft van de gevallen om op andere tijden op deze wegen/trajecten te rijden (46 procent). In 2014 was dit nog 53 procent. Een kwart geeft aan in beide meetjaren in het algemeen minder vaak – en daardoor ook tijdens de spitsuren – op de diverse trajecten te rijden. Een op de acht is elders gaan werken, of heeft voor een ander vervoermiddel gekozen.

Figuur 14.3

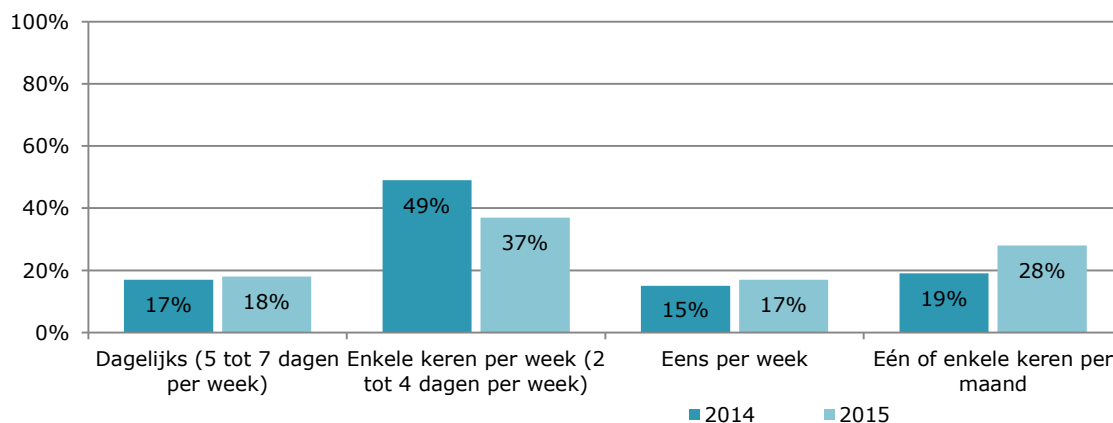
Kunt u aangeven waarom u in 2015 minder vaak tijdens spitsuren op deze wegen/trajecten rijdt? (meerdere antwoorden mogelijk) (n2014=186, n2015=180)



Vervolgens is aan deze groep gevraagd hoeveel dagen per week men minder tijdens spitsuren rijdt. In 2015 geven respondenten vaker incidenteel minder in de spits te rijden, de groep die dit enkele keren per maand doet, stijgt van 19 naar 28 procent. Dit gaat vooral ten koste van respondenten die twee tot vier dagen per week de spits mijden: deze groep neemt af van 49 naar 37 procent in 2015.

Figuur 14.4

Hoeveel dagen per week rijdt u minder tijdens spitsuren?⁷⁸ (n2014=172, n2015=164)

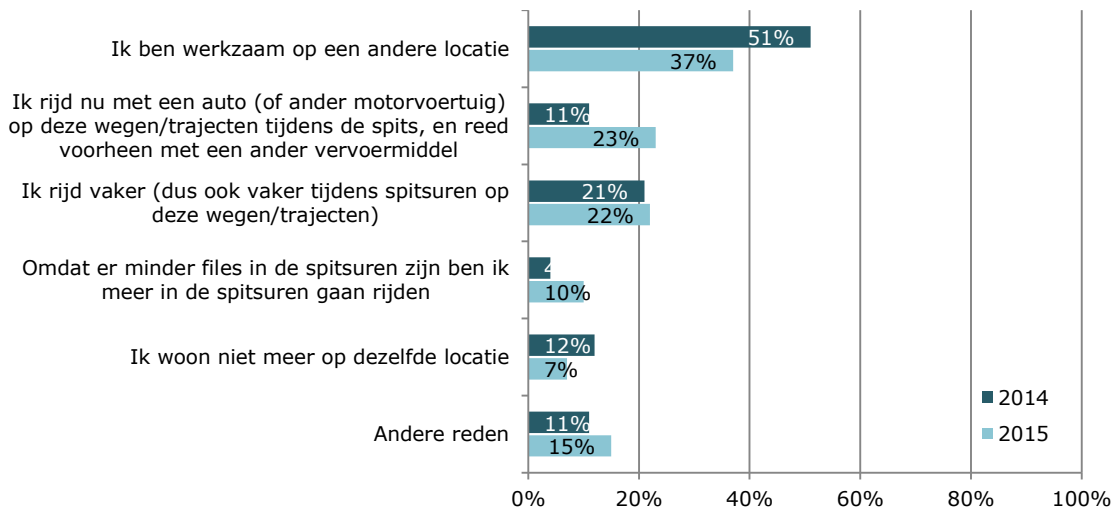


⁷⁸ In 2013 is deze vraag alleen gesteld aan personen die bewust minder zijn gaan reizen tijdens spitsuren, zie voorgaande figuur. In 2014 en 2015 is deze vraag gesteld aan alle personen die minder zijn gaan reizen tijdens spitsuren.

Ook aan de respondenten die in 2015 vaker tijdens de spits rijden, is gevraagd naar een reden. De voornaamste reden om vaker in de spits te rijden binnen de regio Stedendriehoek is dat men op een andere locatie is gaan werken (37 procent). In 2015 geeft bijna een kwart van deze respondenten (23 procent) aan dat zij zijn overgestapt van een ander vervoermiddel naar de auto. Bijna een kwart is vaker gaan rijden en daardoor ook tijdens de spitsuren.

Figuur 14.5

Kunt u aangeven waarom u in 2015 vaker tijdens spitsuren op deze wegen/trajecten rijdt? (meerdere antwoorden mogelijk) (n2014=63, n2015=51)⁷⁹



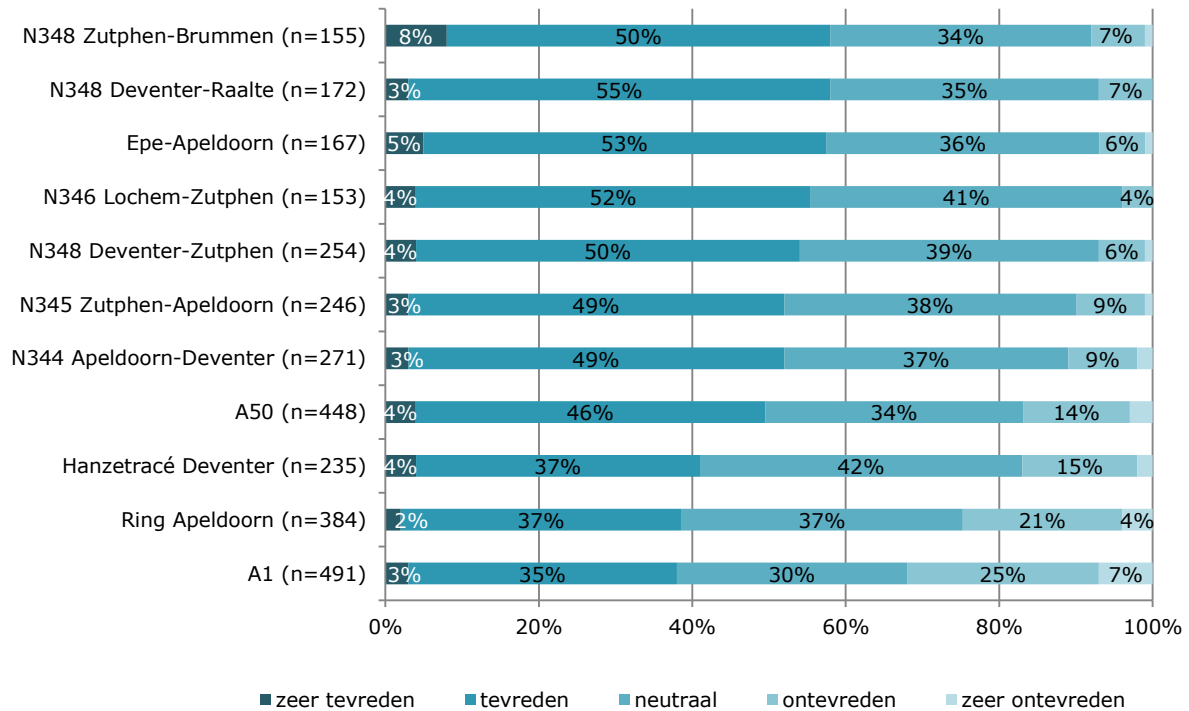
⁷⁹ Vanwege de beperkte respons op deze vraag, moeten deze resultaten met voorzichtigheid worden geïnterpreteerd

14.3 Tevredenheid doorstroming

De respondenten hebben aangegeven in hoeverre zij tevreden zijn over de doorstroming op de genoemde wegen tijdens én buiten spitsuren. Tijdens de spitsuren is men het meest kritisch over de doorstroming op de A1 (figuur 14.6), gevolgd door de ring van Apeldoorn. Dit was ook in 2014 het geval. Over de doorstroming op de N348 in beide richtingen is men het vaakst tevreden.

Figuur 14.6

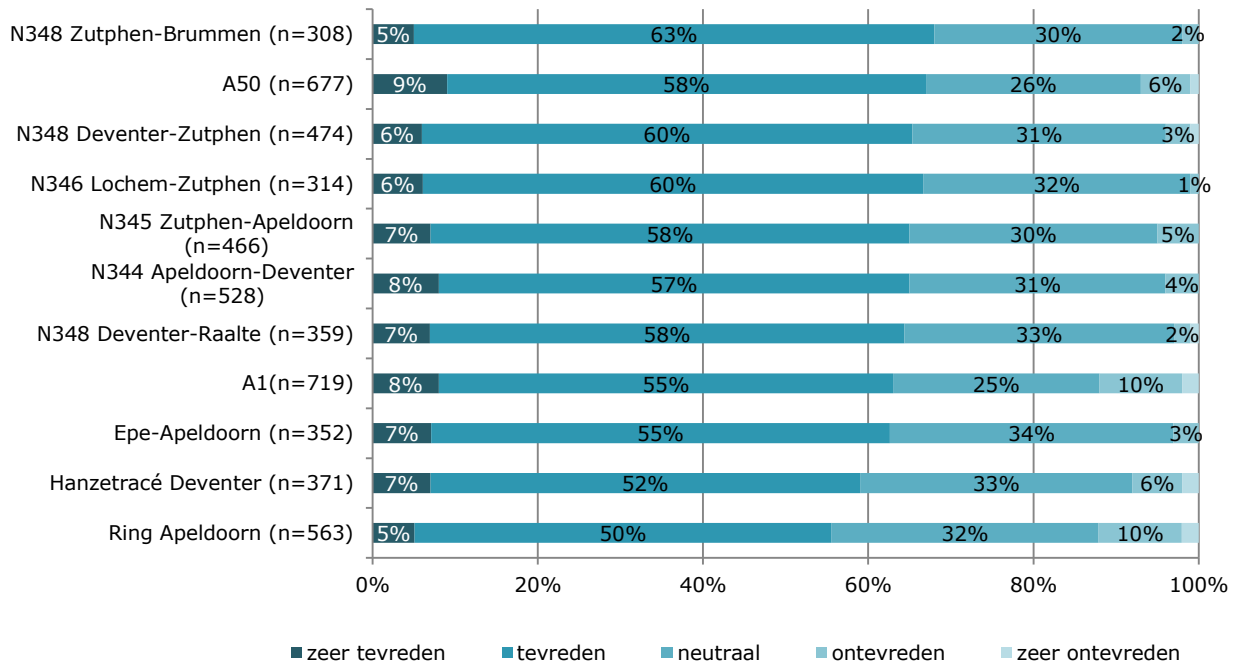
In hoeverre bent u tevreden over de doorstroming op onderstaande wegen/trajecten in de regio Stedendriehoek Apeldoorn, Deventer, Zutphen tijdens spitsuren?



Ook buiten de spitsuren is de ring van Apeldoorn een knelpunt, hoewel de tevredenheid over de doorstroming alhier met 55 procent wel een stuk hoger is dan binnen de spits (39 procent). In 2014 waren de respondenten wel vaker tevreden over de doorstroming op de Apeldoornse ring (62 procent). De N348 tussen Zutphen en Brummen scoort ook buiten de spits het meest positief: 68 procent van de respondenten is hier tevreden over de doorstroming, op de voet gevolgd door de A50 met 67 procent

Figuur 14.7

In hoeverre bent u tevreden over de doorstroming op onderstaande wegen/trajecten in de regio Stedendriehoek Apeldoorn, Deventer, Zutphen buiten spitsuren?

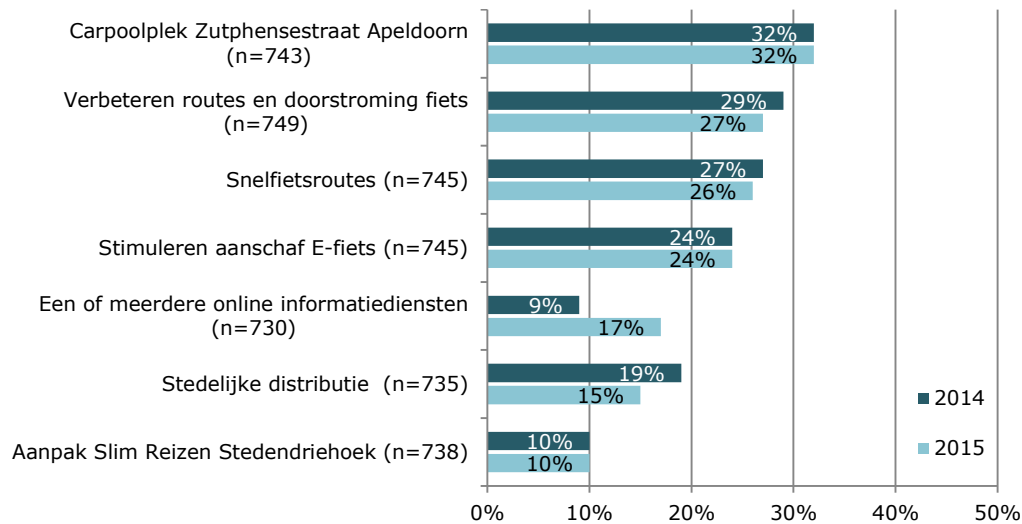


14.4 Maatregelen

In de regio Stedendriehoek Apeldoorn, Deventer, Zutphen zijn in totaal zeven maatregelen genomen om de doorstroming te verbeteren. Deze zijn in 2015 hetzelfde als in 2014, zodat een vergelijking met vorig jaar mogelijk is. De carpoolplek aan de Zutphensestraat in Apeldoorn is in beide jaren het meest bekend, bij een derde van de respondenten (figuur 14.8). Drie fietsgerelateerde maatregelen zijn in 2015 bij ongeveer een kwart bekend. De bekendheid van een of meerdere online informatiediensten is toegenomen van 9 procent in 2014 naar 17 procent in 2015.

Figuur 14.8

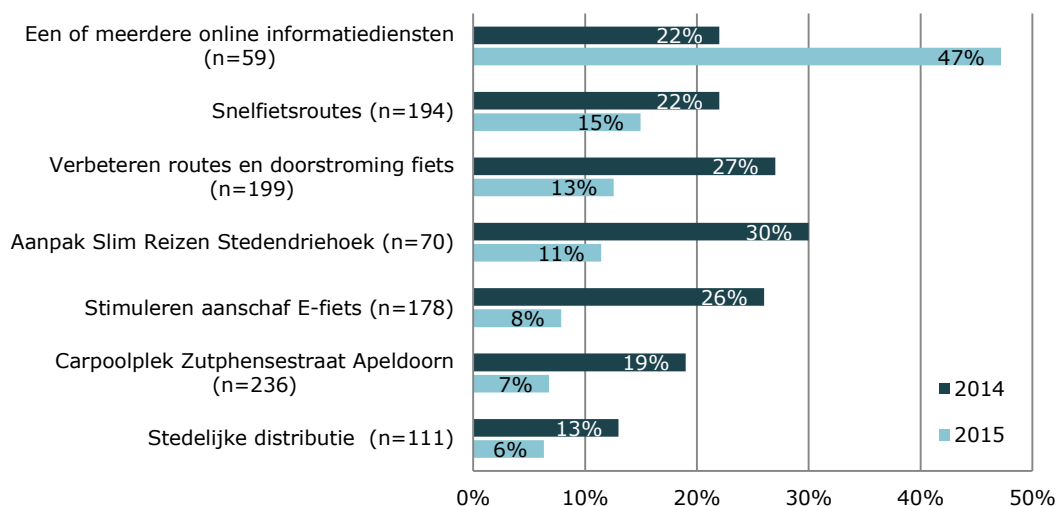
In hoeverre bent u bekend met de volgende maatregelen in de regio Stedendriehoek Apeldoorn, Deventer, Zutphen?



Vervolgens is gevraagd of men in het laatste half jaar van de bekende maatregelen gebruik heeft gemaakt. Bijna de helft van de respondenten die een of meerdere online informatiediensten voor in de auto kent, heeft hiervan gebruik gemaakt. Op enige afstand volgen de snelfietsroutes en het verbeteren van de routes en doorstroming voor de fiets. Vanwege de beperkte respons bij sommige maatregelen, moeten de resultaten voorzichtig geïnterpreteerd worden.

Figuur 14.9

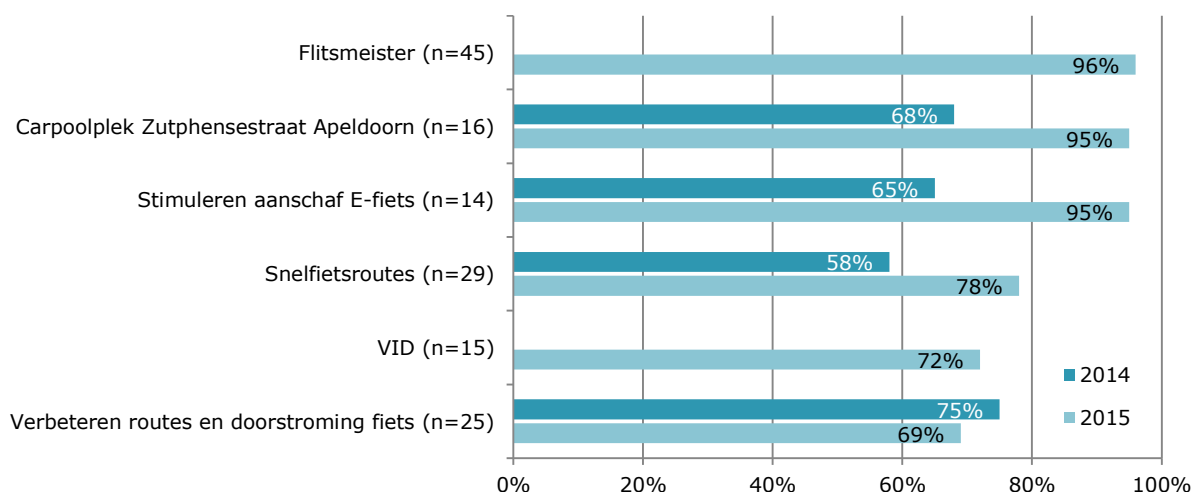
Kunt u aangeven van welke van de volgende maatregelen u het laatste half jaar gebruik heeft gemaakt?⁸⁰



Daarna is gevraagd naar de mate van tevredenheid over de gebruikte maatregel(en). De waardering voor de maatregelen is over het algemeen zeer hoog⁸¹. Online informatiedienst Flitsmeister wordt het beste gewaardeerd, gevolgd door de carpoolplek in Apeldoorn en de stimulering van de aanschaf van elektrische fietsen. Vanwege de beperkte respons op deze vraag zijn de resultaten slechts indicatief (figuur 14.10).

Figuur 14.10

In hoeverre bent u tevreden over onderstaande maatregelen?⁸²



⁸⁰ De vraagstelling over maatregelen is in vergelijking met 2014 gewijzigd: voorheen werd er gevraagd 'Kunt u aangeven met welke van de volgende maatregelen u in aanraking bent gekomen of van welke maatregelen u gebruik heeft gemaakt?'. In 2015 is de vraagstelling gewijzigd in 'Kunt u aangeven van welke van de volgende maatregelen u het laatste half jaar gebruik heeft gemaakt?'

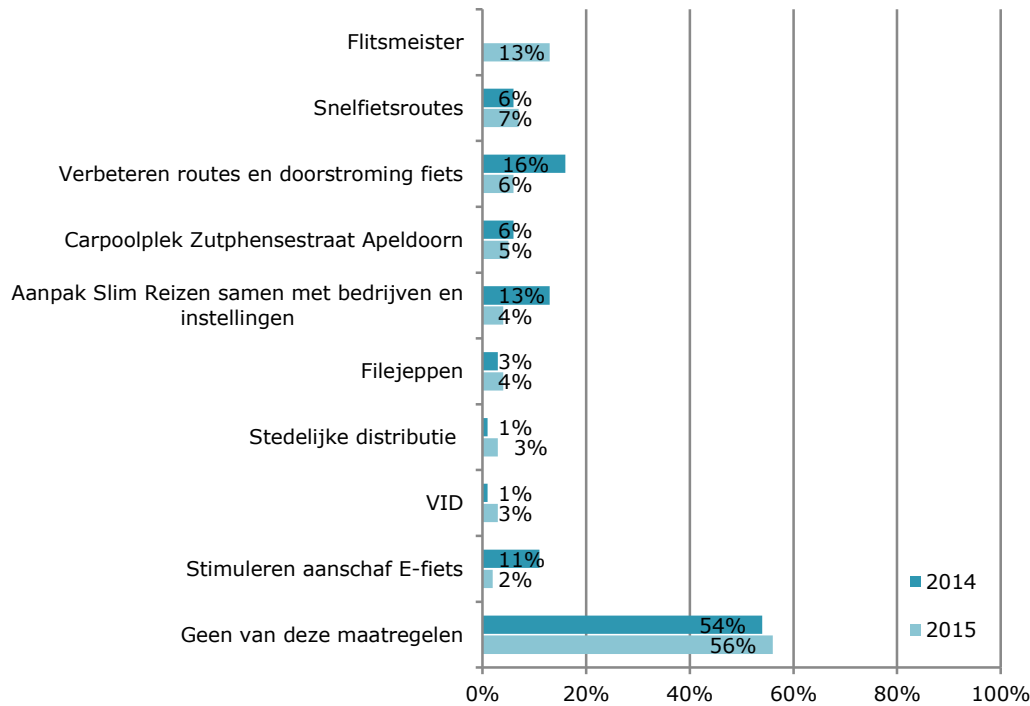
⁸¹ Hierbij moet rekening worden gehouden met de lage n. De resultaten moeten daarom voorzichtig worden geïnterpreteerd.

⁸² Vanwege de beperkte respons op deze vraag, moeten deze resultaten met voorzichtigheid worden geïnterpreteerd.

Net als in 2014 geeft een meerderheid van de respondenten die hun reisgedrag in de spits hebben aangepast én gebruik hebben gemaakt van (een) maatregel(en) aan dat deze maatregel(en) geen rol heeft gespeeld in de aanpassing van hun reisgedrag. Flitsmeister heeft in 2015 het meeste effect gehad, op enige afstand gevolgd door de snelfietsroutes in de regio.

Figuur 14.11

Hebben onderstaande maatregelen een rol gespeeld in de aanpassing van uw reisgedrag? (meerdere antwoorden mogelijk) (n=47)



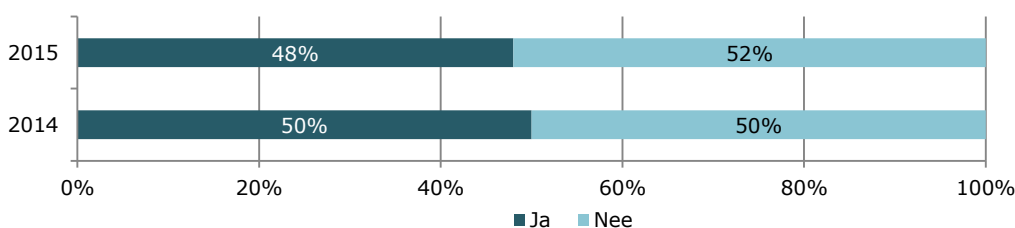
14.5 Regiospecifieke vragen

In deze paragraaf bespreken we de regiospecifieke vragen voor de Stedendriehoek. Achtereenvolgens komen wegwerkzaamheden, het gebruik van andere vervoermiddelen, het checken van informatie over vertragingen en parkeermogelijkheden, de bekendheid van een website en knelpunten in de regio aan de orde.

Als eerste is aan de respondenten gevraagd of men vindt dat men goed op de hoogte is van wegwerkzaamheden in de regio Stedendriehoek Apeldoorn, Deventer, Zutphen. In beide meetjaren vindt de helft van de respondenten dat dit het geval is (figuur 14.12).

Figuur 14.12

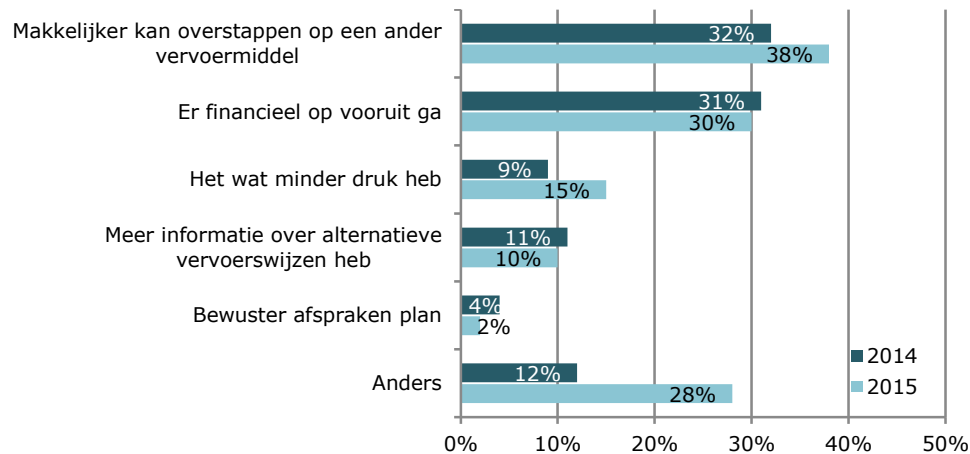
Vindt u dat u goed op de hoogte bent van wegwerkzaamheden in de regio Stedendriehoek Apeldoorn, Deventer, Zutphen? (n=699)



Vervolgens is gevraagd wanneer men er voor zou kiezen om een ander vervoermiddel dan de auto te gebruiken. In 2015 geeft men vaker aan dat een gemakkelijke overstap een reden kan zijn om ander vervoer dan de auto te gaan gebruiken. Dit wordt door 38 procent genoemd, waar dit in 2014 nog 32 procent was. Ongeveer drie op de tien wil er financieel op vooruit gaan. In 2015 wil men ook vaker overstappen als men het minder druk zou hebben. Andere redenen die in 2015 zijn genoemd zijn bijvoorbeeld als respondenten dichterbij bij huis zouden werken en de bereikbaarheid van diverse locaties in de regio met het openbaar vervoer zou verbeteren.

Figuur 14.13

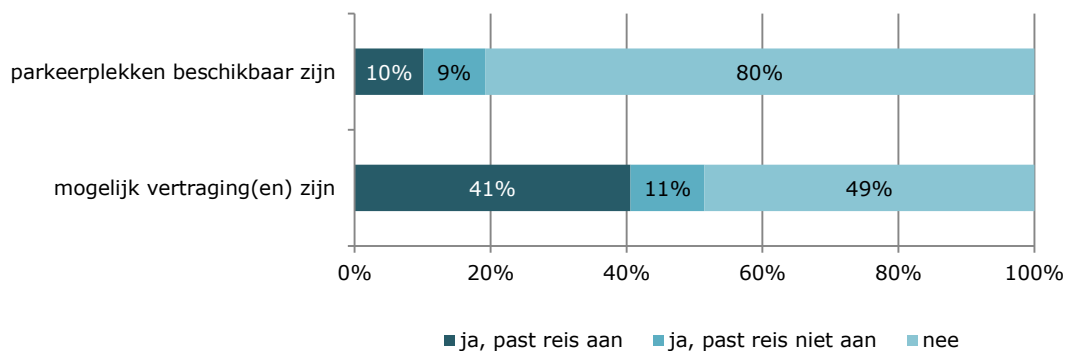
Wanneer zou u er voor kiezen om ander vervoer dan de auto te gebruiken? Als ik.. (n=842)



In 2015 zijn enkele nieuwe vragen gesteld over informatievoorziening voorafgaand aan een reis binnen de regio. Meer dan vier vijfde van de respondenten geeft aan voor aanvang van een reis niet te kijken of er parkeerplekken – bijvoorbeeld in de parkeergarages van Deventer – beschikbaar zijn. Een op de tien doet dit wel en past de reis er ook op aan. Vertragingen worden wel vaker bekeken, door de helft (51 procent). Twee vijfde (41 procent) past hier ook zijn of haar reis op aan (figuur 14.14).

Figuur 14.14

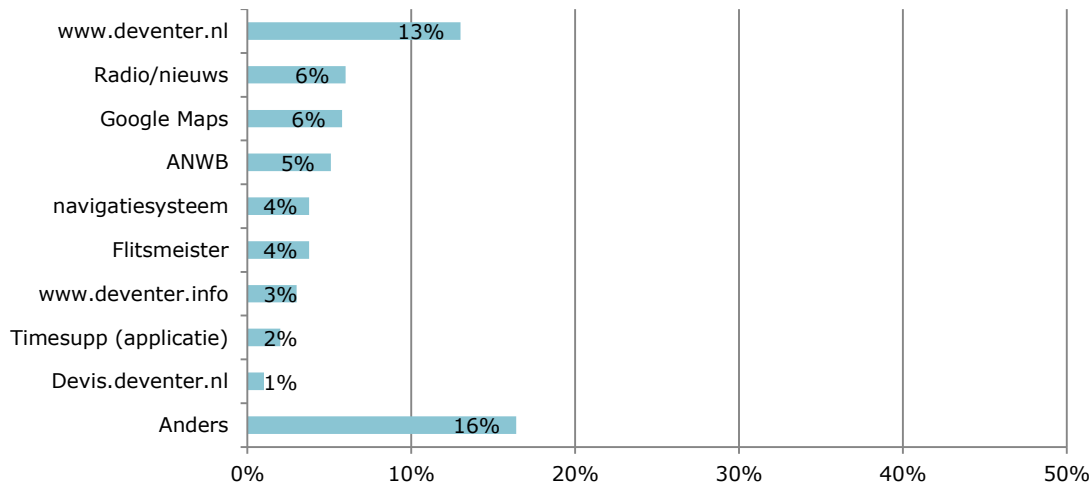
Check u voor aanvang van uw reis of er... (n=842)



De website van de gemeente Deventer is de voornaamste bron om te checken of er vertragingen zijn, dan wel voor de beschikbaarheid van parkeerplekken (figuur 14.15). Deze website wordt gevolgd door het nieuws op de radio en Google Maps. Andere genoemde bronnen (in totaal 16 procent) zijn nog nieuws op de tv en een app op de telefoon onderweg.

Figuur 14.15

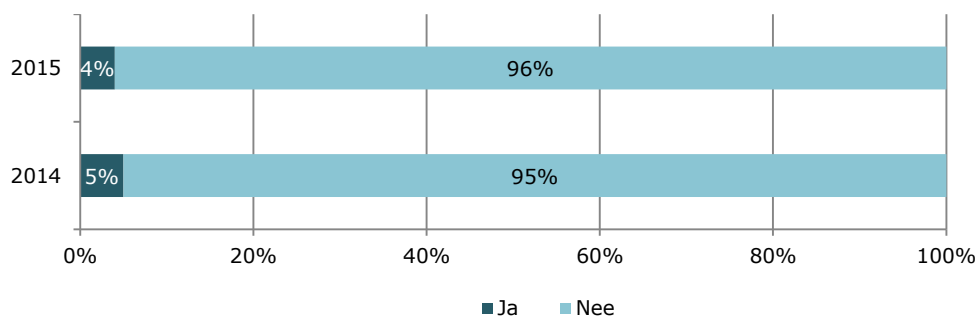
Van welke bronnen checkt u of er mogelijke vertragingen en/of parkeerplekken zijn? (n=451)



Net als in 2014 is de bekendheid van de website slimreizenstedendriehoek.nl beperkt. (figuur 14.16). Vier procent van de respondenten geeft aan deze website te kennen (2014: 5 procent).

Figuur 14.16

Kent u de website www.slimreizenstedendriehoek.nl? (n=842)



Tot slot is de respondenten gevraagd of zij nog tips hebben om ervoor te zorgen dat er niet meer vertraging op wegen in de regio ontstaat, zonder dat daarvoor nieuwe wegen moeten worden aangelegd. Ongeveer een kwart heeft een tip gegeven. Er komen diverse ideeën naar voren. Ruwweg kunnen de tips worden onderverdeeld in verkeerssituaties en in gedragsveranderingen. Een kort overzicht staat hieronder:

- inhaalverboden van vrachtwagens (tijdens de spitsuren) controleren en handhaven
- verkeerslichten in Deventer en Apeldoorn beter op elkaar afstemmen
- flexibele werktijden (mede) mogelijk maken
- het openbaar vervoer in de regio verbeteren

15

HOOFDSTUK

Conclusies maatregelen



15. Conclusies maatregelen

15.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zal de focus liggen op de maatregelen die in het onderzoek zijn bevraagd. Er worden dwarsverbanden gelegd over de regio's heen: welk type maatregel is het meest bekend en het meest effectief? Zijn er verschillen tussen regio's waar vergelijkbare maatregelen zijn toegepast?

In dit hoofdstuk wordt waar mogelijk ook de vergelijking gemaakt met eerdere metingen. Wel moet er een voorbehoud gemaakt moet worden bij vergelijkingen tussen regio's en maatregelen. Voor een deel heeft dit te maken met hoe de doelgroep van respondenten is samengesteld: de automobilisten die regelmatig op specifieke trajecten rijden hoeven niet per definitie te maken hebben gehad met een aanpassing van een specifieke locatie of een vraagmaatregel. Wellicht was een deel van de respondenten niet eens in aanmerking gekomen om te worden geselecteerd voor een vraagmaatregel. Deze situatie kan per regio verschillend zijn afhankelijk van hoe de trajecten zijn gespecificeerd en afhankelijk van hoe de maatregelen aan de trajecten kunnen worden gekoppeld. Dit kan dus een vertekend beeld geven van de bekendheid met of gebruik van een maatregel of een specifieke infrastructurele aanpassing. Het onderzoek is gericht op autorijders in de betrokken regio's en is geen specifiek doelgroepenonderzoek onder bijvoorbeeld forenzen of winkelend publiek. Diverse regio's hebben wel specifiek doelgroepenonderzoek gedaan.

15.2 Bekendheid en gebruik maatregelen

Net als in 2014 is de bekendste maatregel de P+R-terreinen die worden gebouwd in steden en bij stations in de regio Midden-Nederland. Driekwart van de respondenten geeft aan hiervan op de hoogte te zijn. Reistijdinformatie in Arnhem-Nijmegen en informatie DRIP's op verschillende locaties in Zwolle-Kampen maken de top drie compleet. De meest bekende maatregelen worden gevormd door twee P+R-maatregelen en drie reisinformatie on-tripmaatregelen.

Het meest bekende infrastructurele project is de 2^e rijstrook op de A12 bij Grijsoord en Ede (58 procent). Maatregelen op het gebied van openbaar vervoer, fietsmaatregelen en maatregelen om de spits te mijden zijn in de regel minder bekend (tabel 15.1). De meest bekende OV-maatregel is de bus op de vluchtstrook A6 richting Almere Haven in de regio Amsterdam. Het slim prijzen, belonen voor spitsmijden uit de regio Arnhem-Nijmegen (43 procent) en de Filedier-campagne in de regio Rotterdam (42 procent) zijn de meest bekende maatregelen om de spits te mijden.

In de lijst met bekendste maatregelen staat ook een aantal carpoolmaatregelen: verbetering carpoolplaatsen in Midden-Nederland (34 procent) en de carpoolplek Zutphensestraat Apeldoorn (32 procent). Er staat een fietsmaatregel in de lijst, de Twentse E-fietsactie: 31 procent van de respondenten uit Twente kent deze maatregel.

In 2015 zijn relatief veel nieuwe maatregelen in gang gezet in de diverse regio's, zodat het in lang niet alle gevallen mogelijk is om een vergelijking met 2014 te maken.

Tabel 15.1

Bekendste maatregelen Beter Benutten (vanaf 30% bekend)

MAATREGEL	REGIO	TYPE	BEKENDHEID
P+R terreinen in steden en bij stations (n=822)	Midden-Nederland	P+R	73%
Reistijdinformatie over beste route op borden boven/naast de weg (n=792)	Arnhem-Nijmegen	Reisinfo on-trip	71%
Informatie DRIP's op verschillende locaties (n=718)	Zwolle-Kampen	Reisinfo on-trip	71%
Verkeerverwijssysteem (n=704)	Zwolle-Kampen	Reisinfo on-trip	66%
P+R terreinen langs snelwegen A2 en A28 (n=803)	Midden-Nederland	P+R	59%
2e rijstrook op oprit A12 Grijsoord/Ede (n=771)	Arnhem-Nijmegen	Klein infra	58%
Informatie DRIP's boven/langs de weg op verschillende locaties (n=754)	Haaglanden	Reisinfo on-trip	55%
Bus op Vluchtstrook A6 richting Almere Haven (n=718)	Amsterdam	OV	54%
VOL/VRIJ borden bij afslagen naar P+R locaties Amsterdam (n=753)	Amsterdam	Reisinfo on-trip	50%
Opheffen weefvak op A4 tussen knooppunt Ypenburg en knooppunt Prins Clausplein (Sijssling) (n=738)	Haaglanden	Klein infra	50%
Aanpassing kruispunten, rotondes en verkeerslichten (n=774)	Midden-Nederland	Klein infra	49%
Verbetering Parkeerverwijssysteem stad Utrecht (n=795)	Midden-Nederland	Reisinfo on-trip	49%
Goed op Weg / De ReisWijzer (n=803)	Midden-Nederland	Communicatie en reisinfo pre-trip	48%
Verbreding A4 ten hoogte van Leiden/Zoeterwoude (n=738)	Haaglanden	Klein infra	47%
SLIM Prijzen (beloning voor spitsmijden)/Slim uit de spits (n=788)	Arnhem-Nijmegen	Spitsmijden	43%
De Filedier campagne (n=799)	Rotterdam	Spitsmijden	42%
Andere vormen van reisinformatie (n=717)	Leeuwarden	Reisinfo pre-trip	41%
P+R Maastricht Noord (n=461)	Maastricht	P+R	40%
Verkeersinformatie op DRIP's en tekstkar over traject N261 tussen Waalwijk en De Efteling (Kaatsheuvel) (n=146)	Brabant	Reisinfo on-trip	39%
Auke Vleerstraat-Capitool ombouw rotonde tot kruispunt met verkeerslichten (n=778)	Twente	Klein infra	38%
www.maastricht-bereikbaar.nl (n=675)	Maastricht	Communicatie en reisinfo pre-trip	36%
Aanpassing S108 afslag A10/kruispunt Amstelveenseweg (n=691)	Amsterdam	Klein infra	35%
Wild van de Spits (n=780)	Rotterdam	Spitsmijden	35%
Verbetering carpoolplaatsen (n=779)	Midden-Nederland	Overig	34%
N270 Helmond verbeteren doorstroming Europaweg -Kasteeltraverse - Deurneseweg	Brabant	Klein infra	34%
Verbreding Pr. Beatrixlaan (weg tussen Rijswijk en Delft) tussen A4 en 't Haantje (n=732)	Haaglanden	Klein infra	34%
Slimmer werken, spitsmijdend werken (n=698)	Leeuwarden	Spitsmijden	34%
Vervoerplan werkgever (n=768)	Midden-Nederland	Spitsmijden	33%
Spitsmijden A12 Galecopperbrug (n=781)	Midden-Nederland	Spitsmijden	33%
Carpoolplek Zutphensestraat Apeldoorn (n=743)	Stedendriehoek	Overig	32%
Aansluiting A4 Leidschendam/Forepark/Leidschenveen/N14: verbreden toerit naar A4 richting Prins Clausplein (n=756)	Haaglanden	Klein infra	31%
Twentse E-fietsactie (n=771)	Twente	Overig	31%

Aan respondenten die bekend zijn met een maatregel is gevraagd of men het laatste half jaar van deze maatregel(en) gebruik heeft gemaakt. In 2014 stonden er nog drie maatregelen 'reisinformatie on-trip' in de top 10. In 2015 wordt de top 10 louter gevormd door infrastructurele maatregelen (tabel 15.2). De extra rijstroken op de Eektestraat in Oldenzaal is – net als in 2014 – de infrastructurele maatregel waarvan men het vaakst aangeeft er gebruik van te hebben gemaakt, gevolgd door de ombouw van het kruispunt Auke Vleerstraat-Capitool in Enschede. In de top vier staan drie maatregelen uit Twente, want ook de N342-Hazewinkelweg scoort hoog.

De helft van de top 10 wordt gevormd door maatregelen uit Haaglanden, waarbij de verbreding van de Prinses Beatrixlaan tussen Rijswijk en Delft de meest genoemde is, gevolgd door de verbreding van de A4 ter hoogte van Leiden/Zoeterwoude.

Tabel 15.2

Top 10 maatregelen Beter Benutten waar men het meest gebruik van heeft gemaakt⁸³⁸⁴

MAATREGEL	REGIO	TYPE	%
Extra rijstroken Eektestraat in Oldenzaal (n=155)	Twente	Klein infra	81%
Auke Vleerstraat-Capitool ombouw rotonde tot kruispunt met verkeerslichten (n=298)	Twente	Klein infra	77%
Verbreding Pr. Beatrixlaan (n=255)	Haaglanden	Klein infra	71%
N342-Hazewinkelweg ombouw turborotonde tot kruispunt met verkeerslichten (n=154)	Twente	Klein infra	71%
Verbreding A4 ten hoogte van Leiden/Zoeterwoude (n=348)	Haaglanden	Klein infra	70%
Opheffen weefvak op A4 tussen knooppunt Ypenburg en knooppunt Prins Clausplein (n=365)	Haaglanden	Klein infra	69%
Kempenbaan Veldhoven vernieuwing (n=56)	Brabant (Eindhoven)	Klein infra	68%
Aansluiting A4 Leidschendam/Forepark/Leidschenveen/N14: verbreden toerit naar A4 richting Prins Clausplein (n=234)	Haaglanden	Klein infra	60%
N270 Helmond verbeteren doorstroming Europaweg -Deurneseweg (nm=98)	Brabant (Eindhoven)	Klein infra	58%
Capaciteitsverruiming aansluiting 10 A58 Hilvarenbeek-Kempenbaan Tilburg (n=31)	Brabant (Tilburg)	Klein infra	58%
Aanpassen Kruising Amerikaweg-Vorstiusrode Zoetermeer (n=140)	Haaglanden	Klein infra	58%

⁸³ Percentage dat van de maatregel gebruik heeft gemaakt ten opzichte van de groep die bekend is met de maatregel.

⁸⁴ De vraagstelling over maatregelen is in vergelijking met 2014 gewijzigd: voorheen werd er gevraagd 'Kunt u aangeven met welke van de volgende maatregelen u in aanraking bent gekomen of van welke maatregelen u gebruik heeft gemaakt?'. In 2015 is de vraagstelling gewijzigd in 'Kunt u aangeven van welke van de volgende maatregelen u het laatste half jaar gebruik heeft gemaakt?'

15.3 Tevredenheid maatregelen en invloed op reisgedrag

De respondenten die gebruik maken van de verschillende maatregelen is gevraagd hoe zij deze waarderen. De beoordelingen zijn overwegend positief⁸⁵. Men is het meest positief over de website van Maastricht Bereikbaar. Dit is de enige maatregel die boven de 90 procent zit. Daarna volgen de VOL/VRIJ borden bij afslagen naar P+R locaties in Amsterdam (89 procent), de extra rijstroken op de Eektestraat in Oldenzaal en P+R Maastricht-Noord (beide 86 procent). De top 10 wordt afgesloten door drie maatregelen waarover 81 procent van de respondenten tevreden zijn, vandaar dat er in absolute zin 12 maatregelen in tabel 15.3 zijn opgenomen.

Verder valt op dat er geen enkele OV- en fietsmaatregel in de lijst staat. De andere soorten maatregelen zijn allen vertegenwoordigd. Het infraproject dat het hoogst scoort is het opheffen van het weefvak op de A4 bij knooppunt Ypenburg en knooppunt Prins Clausplein in de regio Haaglanden.

Tabel 15.3

Top 10 tevredenheid maatregelen Beter Benutten (alle bij n > 50)

MAATREGEL	REGIO	TYPE	%
www.maastricht-bereikbaar.nl (n=89)	Maastricht	Communicatie en reisinfo pre-trip	91%
VOL/VRIJ borden bij afslagen naar P+R locaties Amsterdam (n=64)	Amsterdam	Reisinfo on-trip	89%
Extra rijstroken Eektestraat in Oldenzaal (n=125)	Twente	Klein infra	86%
P+R Maastricht Noord (n=96)	Maastricht	P+R	86%
Opheffen weefvak op A4 tussen knooppunt Ypenburg en knooppunt Prins Clausplein (Sijssling) (n=352)	Haaglanden	Klein infra	85%
P+R terreinen in steden en bij stations (n=126)	Midden-Nederland	P+R	85%
Aanpassen Kruising Amerikaweg-Vorstiusrode Zoetermeer (n=81)	Haaglanden	Klein infra	84%
Vervoerplan werkgever (n=74)	Midden-Nederland	Spitsmijden	84%
Verbreding Pr. Beatrixlaan (weg tussen Rijswijk en Delft) tussen A4 en 't Haantje (n=182)	Haaglanden	Klein infra	83%
P+R terreinen langs snelwegen A2 en A28 (n=72)	Midden-Nederland	P+R	81%
2e rijstrook op knooppunt Neerbosch (Duitse bocht) (n=85)	Arnhem-Nijmegen	Klein infra	81%
Slimmer werken, spitsmijdend werken (n=56)	Leeuwarden	Spitsmijden	81%

⁸⁵ Hierbij is alleen gekeken naar maatregelen waar tenminste 50 respondenten hun mening over hebben gegeven.

De koppeling van 9 verkeerslichten op de Ettensebaan in Breda heeft het vaakst geleid tot een verandering in reisgedrag: de helft (49 procent) van de gebruikers van deze maatregel die ook hebben opgegeven hun reisgedrag te hebben gewijzigd, geeft dit aan. Op enige afstand volgen twee spitsmijdenmaatregelen: Wild van de Spits in de regio Rotterdam en Slimmer werken, spitsmijdend werken uit de regio Leeuwarden. Bij deze lijst valt op dat er een infrastructureel project in staat. Infrastructurele projecten, die vooral een rechtstreeks effect hebben aan de aanbodkant, lijken minder direct effect te hebben aan de vraagkant.

Tabel 15.4

Top 10 maatregelen Beter Benutten gerelateerd aan veranderd reisgedrag

MAATREGEL	REGIO	TYPE	%
Koppeling 9 verkeerslichten Ettensebaan-Westerparklaan	Brabant (Breda)	Klein infra	49%
Wild van de Spits	Rotterdam	Spitsmijden	25%
Slimmer werken, spitsmijdend werken	Leeuwarden	Spitsmijden	22%
Fiets- en e-bike stimulering	Leeuwarden	Fiets	21%
SLIM Prijzen (beloning voor spitsmijden)/Slim uit de spits	Arnhem-Nijmegen	Spitsmijden	18%
www.maastricht-bereikbaar.nl	Maastricht	Communicatie en reisinfo pre-trip	16%
P+R Maastricht Noord	Maastricht	P+R	15%
Informatie DRIP's op verschillende locaties	Zwolle-Kampen	Reisinfo on-trip	15%
Maastricht Bereikbaar OV-chipkaart	Maastricht	OV	13%
B-Riders (fietsproject)	Brabant (Den Bosch)	Fiets	13%

15.4 Scores naar type maatregel

In deze paragraaf worden de resultaten naar type maatregel gepresenteerd. Wanneer minder dan vijftig respondenten hun mening hebben gegeven, staat bij de tevredenheid de score in het oranje weergegeven en is deze indicatief. Bij minder dan twintig respondenten staat de score in het rood en is deze zeer indicatief. Maatregelen waar minder dan tien respondenten de vraag naar tevredenheid hebben beantwoord, zijn niet opgenomen in de tabellen.

Communicatie en pre-trip reisinformatie

In totaal zijn er in 2015 vier maatregelen over communicatie en pre-trip reisinformatie opgenomen door vier verschillende regio's. Goed op weg/de Reiswijzer uit Midden-Nederland is het meest bekend, gevolgd door de Filedier campagne. Men heeft het vaakst gebruik gemaakt van en men is het vaakst tevreden over de website Maastricht Bereikbaar. Deze site was ook het vaakst van invloed op aanpassingen in het reisgedrag van de gebruikers tijdens spitsstijden.

Tabel 15.5

Maatregelen Beter Benutten (Communicatie en pre-trip reisinformatie)

MAATREGEL	REGIO	BEKEND	GEbruIK	TEVREDEN	INVLOED OP REISGEDRAG
Goed op Weg / De ReisWijzer	Midden-Nederland	48%	26%	76%	6%
De Filedier campagne	Rotterdam	42%	8%	59%	11%
www.maastricht-bereikbaar.nl	Maastricht	37%	40%	91%	16%
SMART- app voor slimmer en bewuster reizen	Twente	10%	17%	58%	2%

On-trip reisinformatie

Reistijdinformatie langs de weg is het meest bekend: in Zwolle-Kampen gaat het om DRIP's en in Arnhem-Nijmegen over borden met de beste route: 71 procent van de respondenten kent deze maatregelen. Twee derde is bekend met het verkeerverwijssysteem in de stad Zwolle. De bekendheid van het parkeerverwijssysteem in Utrecht is wat lager. De respondenten uit Haaglanden hebben het vaakst gebruik gemaakt van de betreffende maatregel (de DRIP's boven of langs de weg). In Zwolle-Kampen waren de DRIP's het vaakst van invloed op een aanpassing in het reisgedrag tijdens spijtstijden.

Tabel 15.6

Maatregelen Beter Benutten (On-trip reisinformatie)

MAATREGEL	REGIO	BEKEND	GEbruIK	TEVRE-DEN	INVLOED OP REIS-GEDRAG
Informatie DRIP's op verschillende locaties	Zwolle-Kampen	71%	37%	77%	15%
Reistijdinformatie over beste route op borden boven/naast de weg	Arnhem-Nijmegen	71%	47%	80%	12%
Verkeerverwijssysteem	Zwolle-Kampen	66%	30%	73%	12%
Verkeersinformatie op DRIP's en tekstkar over traject N261 tussen Waalwijk en De Efteling (Kaatsheuvel)	Brabant (Tilburg)	39%	47%	59%	9%
Informatie DRIP's boven/langs de weg op verschillende locaties	Haaglanden	55%	57%	75%	7%
Andere vormen van reisinformatie	Leeuwarden	41%	32%	82%	7%
VOL/VRIJ borden bij afslagen naar P+R locaties Amsterdam	Amsterdam	50%	19%	89%	7%
Verbetering Parkeerverwijssysteem stad Utrecht	Midden-Nederland	49%	15%	80%	0%

Kleine infrastructurele maatregelen

In 2015 zijn er veel (nieuwe) infrastructurele maatregelen genomen door de diverse regio's. De overzichtstabel staat op de volgende pagina. De 2^e rijstrook op de oprit A12 Grijsoord/Ede is het meest bekend, gevolgd door het opheffen van het weefvak op de A4 bij de knooppunten Prins Clausplein en Ypenburg. Daarna volgt de aanpassing van kruispunten, rotondes en verkeerslichten in de regio Arnhem-Nijmegen.

Men heeft verhoudingsgewijs het vaakst gebruik gemaakt van maatregelen uit Twente: de extra rijstroken op de Eektestraat in Oldenzaal (81 procent) en de aanpassing van de Auke Vleerstraat in Enschede (77 procent). De verbreding van de Prinses Beatrixlaan tussen Rijswijk en Delft in de regio Haaglanden complementeert de top drie.

De tevredenheid over de maatregelen varieert fors: van 91 procent onder de gebruikers van de Capaciteitsverruiming A50/A59 Knooppunt Paalgraven/aansluiting 53 Oss-Oost in de regio Den Bosch in Brabant tot 31 procent bij het verbeteren van de doorstroming op de Anthony Fokkerweg in Eindhoven. In beide gevallen is de respons echter laag. De hoogste tevredenheid voor een maatregel waar meer dan 50 respondenten de vraag hebben beantwoord, zijn de extra rijstroken op de Eektestraat in Oldenzaal: 86 procent van de gebruikers van deze Twentse maatregel is hier (zeer) tevreden over. Zoals al eerder omschreven hebben infrastructurele maatregelen in verhouding weinig invloed op het reisgedrag van de respondenten.

Tabel 15.7

Maatregelen Beter Benutten (Kleine infrastructurele maatregelen).

MAATREGEL	REGIO	BEKEND	GEBRUIK	TEVREDEN	INVLOED OP REISGEDRAG
2e rijstrook op oprit A12 Grijsoord/Ede	Arnhem-Nijmegen	58%	38%	68%	6%
Opheffen weefvak op A4 tussen knooppunt Ypenburg en knooppunt Prins Clausplein (Sijssling)	Haaglanden	50%	69%	85%	4%
Aanpassing kruispunten, rotondes en verkeerslichten	Midden-Nederland	49%	43%	66%	6%
Verbreding A4 ten hoogte van Leiden/Zoeterwoude	Haaglanden	47%	70%	80%	9%
Auke Vleerstraat-Capitool ombouw rotonde tot kruispunt met verkeerslichten	Twente	38%	77%	65%	5%
Aanpassing S108 afslag A10/kruispunt Amstelveenseweg	Amsterdam	35%	34%	68%	4%
Verbreding Pr. Beatrixlaan (weg tussen Rijswijk en Delft) tussen A4 en 't Haantje)	Haaglanden	34%	71%	83%	6%
N270 Helmond verbeteren doorstroming Europaweg -Kasteeltraverse - Deurneseweg	Brabant (Eindhoven)	34%	58%	68%	12%
Aansluiting A4 Leidschendam/Forepark/Leidschenveen/N14: verbreden toerit naar A4 richting Prins Clausplein	Haaglanden	31%	60%	78%	6%
Verbindingsweg Van Heuven Goedhartlaan - A4 (Taurusavenue)	Amsterdam	29%	34%	75%	7%
Routenummering S100 (dynamisering regioring)	Arnhem-Nijmegen	27%	42%	74%	7%
Aansluiting A4 Leidschendam/Forepark/Zoetermeerse Rijweg/N14: aanpassen opstelstroken bij verkeerslichten (n=738)	Haaglanden	27%	56%	71%	3%
Aanpassing aansluiting A6 Lelystad, Larserweg en Oostranddreef	Amsterdam	27%	36%	69%	6%
Laan van Delfvliet: verlengen opstelstroken op kruising in de richting van A4 Rijswijk/Den Haag Zuid	Haaglanden	26%	47%	67%	5%
2e rijstrook op knooppunt Neerbosch (Duitse bocht)	Arnhem-Nijmegen	25%	47%	81%	2%
Capaciteitsverruiming A50/A59 Knooppunt Paalgraven/aansluiting 53 Oss-Oost	Brabant (Den Bosch)	23%	50%	91%	0%
Koppeling 9 verkeerslichten Ettensebaan-Westerparklaan	Brabant (Breda)	23%	56%	81%	49%
Kruispuntaanpassingen Rietveldenweg – Zandzuigerstraat	Brabant (Den Bosch)	23%	49%	70%	8%
Capaciteitsverruiming aansluiting 10 A58 Hilvarenbeek-Kempenbaan Tilburg	Brabant (Tilburg)	21%	58%	87%	4%
Aanpassen Kruising Amerikaweg-Vorstiusrode Zoetermeer	Haaglanden	20%	58%	84%	6%
N342-Hazewinkelweg ombouw turborotonde tot kruispunt met verkeerslichten	Twente	20%	71%	69%	3%
Capaciteitsmaatregelen aansluiting N206/A44/Leiden-West: verbreden op-en afritten van 1 naar 2 rijstroken	Haaglanden	20%	46%	54%	2%
Kempenbaan Veldhoven vernieuwing	Brabant (Eindhoven)	20%	68%	47%	10%
Extra rijstroken Eektestraat in Oldenzaal	Twente	20%	81%	86%	5%
Extra rijstroken afrit A59 Engelen richting Rietvelden	Brabant (Den Bosch)	15%	32%	91%	8%
Ontsluiting bedrijventerrein Bijsterhuizen Wijchen, upgrading kruispunt	Arnhem-Nijmegen	15%	30%	79%	1%
Verbeteren doorstroming Boschdijk Eindhoven	Brabant (Eindhoven)	14%	54%	78%	9%
Verbeteren doorstroming Karel de Grotelaan	Brabant (Eindhoven)	12%	44%	68%	0%
Verbeteren doorstroming Anthony Fokkerweg	Brabant (Eindhoven)	12%	30%	31%	0%

P+R-voorzieningen

Er zijn in 2015 in totaal vijf maatregelen op het gebied van P+R bevraagd in drie regio's. De bekendheid van de P+R-terreinen in steden en bij stations in Midden-Nederland is het grootst (73 procent). Respondenten hebben verhoudingsgewijs in het afgelopen half jaar het vaakst gebruik gemaakt van de P+R Maastricht Noord. Men was ook het vaakst tevreden over deze locatie. Ook de invloed op aanpassingen in het reisgedrag was bij deze maatregel het hoogst (met 15 procent).

Tabel 15.8

Maatregelen Beter Benutten (P+R voorzieningen)

MAATREGEL	REGIO	BEKEND	GEbruIK	TEVRE-DEN	INVLOED OP REIS- GEDRAG
P+R terreinen in steden en bij stations	Midden-Nederland	73%	21%	85%	8%
P+R terreinen langs snelwegen A2 en A28	Midden-Nederland	59%	15%	81%	0%
P+R Maastricht Noord	Maastricht	51%	27%	86%	15%
Verbeteringen P+R terreinen bij stations Zuid Limburg	Maastricht	24%	12%	64%	4%
Aanpassing P+R Arnhem Zuid (uitbreiding aantal parkeerplaatsen)	Arnhem-Nijmegen	24%	15%	80%	3%

Spitsmijden

Er zijn zes maatregelen op het gebied van spitsmijden in het onderzoek opgenomen, verdeeld over vijf regio's. SLIM Prijzen (beloning voor spitsmijden) uit Arnhem-Nijmegen en Wild van de Spits uit Rotterdam zijn het meest bekend. Slimmer werken, spitsmijdend werken uit Leeuwarden werd verhoudingsgewijs het vaakst gebruikt (door 24 procent van de respondenten), gevolgd door de SLIM app uit Arnhem-Nijmegen. Men is het vaakst tevreden over Spitsmijden op de A12 Galecopperbrug. De meeste invloed op het reisgedrag van de respondenten is te zien bij het project Wild van de Spits en Slimmer werken, spitsmijdend werken (respectievelijk 25 en 22 procent).

Tabel 15.9

Maatregelen Beter Benutten (Spitsmijden)

MAATREGEL	REGIO	BEKEND	GEbruIK	TEVREDEN	INVLOED OP REIS- GEDRAG
SLIM Prijzen (beloning voor spitsmijden)/Slim uit de spits	Arnhem-Nijmegen	43%	18%	69%	18%
Wild van de Spits	Rotterdam	40%	14%	64%	25%
Slimmer werken, spitsmijdend werken	Leeuwarden	34%	24%	81%	22%
Spitsmijden A12 Galecopperbrug	Midden-Nederland	33%	17%	85%	9%
SLIM App	Arnhem-Nijmegen	25%	21%	69%	6%
Slim Werken – Slim reizen	Maastricht	20%	10%	62%	6%

Fietsmaatregelen

Van de negen fietsmaatregelen komen er vier uit Twente en drie uit de regio Stedendriehoek. In Brabant is er wel het project B-riders, maar de respons hierop is te laag om deze op te nemen in dit overzicht.

Een algemeen kenmerk van de fietsmaatregelen is dat zowel de bekendheid behoorlijk constant is: tussen de 20 en 31 procent kent de maatregelen. Ook het gebruik ligt in de regel dicht bij elkaar en varieert tussen de 8 en 20 procent. Qua invloed op het reisgedrag springt de fiets- en e-bikestimulering uit de regio Leeuwarden eruit: 21 procent van de gebruikers heeft zijn of haar reisgedrag naar aanleiding van deze maatregel aangepast. Op enige afstand volgen de snelfietsroutes uit de Stedendriehoek met 7 procent.

Tabel 15.10

Maatregelen Beter Benutten (Fiets)

MAATREGEL	REGIO	BEKEND	GEBRUIK	TEVRE- DEN	INVLOED OP REIS- GEDRAG
Twentse E-fietsactie	Twente	31%	16%	86%	4%
Fietssnelweg F35, tracé Almelo (Burgemeester Schneiderssingel)	Twente	28%	18%	85%	1%
Fiets- en e-bike stimulering	Leeuwarden	28%	21%	86%	21%
Verbeteren routes en doorstroming fiets	Stedendriehoek	27%	13%	69%	6%
Fietssnelweg F35, tracé Wierden (Rijssensestraat-Almelosestraat)	Twente	27%	20%	89%	1%
Snelfietsroutes	Stedendriehoek	26%	15%	78%	7%
Fietssnelweg F35, tracé Nijverdal (Station-Eversbergweg)	Twente	25%	18%	90%	2%
Stimuleren aanschaf E-fiets	Stedendriehoek	24%	8%	95%	2%
E-bikes	Midden-Nederland	20%	15%	78%	1%

Openbaar vervoer

Tabel 15.11 toont de zes openbaar vervoer-maatregelen uit 2015. De bekendheid van de Maastrichtse projecten is vrijwel gelijk en ligt rond de 30 procent. Van de Maastricht Bereikbaar OV-chipkaart hebben relatief gezien de meeste respondenten gebruik gemaakt (40 procent), dit product had ook de meeste invloed op de aanpassing van het reisgedrag van deze respondenten tijdens spijtijden.

Tabel 15.11

Maatregelen Beter Benutten (Openbaar vervoer)

MAATREGEL	REGIO	BEKEND	GEBRUIK	TEVREDEN	INVLOED OP REISGEDRAG
Bus op Vluchtstrook A6 richting Almere Haven	Amsterdam	54%	11%	95%	5%
Maastricht Bereikbaar OV-chipkaart	Maastricht	31%	40%	42%	13%
Maastricht Bereikbaar 2 euro treinkaartje	Maastricht	29%	21%	96%	6%
Watertaxi naar RDM Campus	Rotterdam	26%	8%	88%	2%
U-OV Gemaksabonnement	Midden-Nederland	23%	15%	76%	7%
Forensz (persoonlijke OV reisassistent/ OV korting)	Rotterdam	9%	21%	60%	5%

Overig mobiliteitsmanagement

Maatregelen die niet onder een van de andere typen vallen, zijn ondergebracht in tabel 15.12. Men is het meest bekend met verbetering van de carpoolplaatsen en het vervoerplan werkgever in Midden-Nederland en de carpoolplek aan de Zutphensestraat in Apeldoorn. Van de verkeerscamera's in Twente hebben de respondenten verhoudingsgewijs het vaakst gebruik gemaakt. De invloed van deze zes overige maatregelen op aanpassingen in het reisgedrag is klein en ligt op maximaal 6 procent (voor het vervoerplan werkgever uit de regio Midden-Nederland en bereikbaarheidsarrangementen in de regio Zwolle-Kampen).

Tabel 15.12

Maatregelen Beter Benutten (Overig mobiliteitsmanagement)

MAATREGEL	REGIO	BEKEND	GEBRUIK	TEVREDEN	INVLOED OP REISGEDRAG
Verbetering carpoolplaatsen	Midden-Nederland	34%	8%	73%	1%
Vervoerplan werkgever	Midden-Nederland	33%	17%	84%	6%
Carpoolplek Zutphensestraat Apeldoorn	Stedendriehoek	32%	7%	95%	5%
Bergers in de spits op locatie rond Ring A10	Amsterdam	26%	11%	76%	3%
Bereikbaarheidsarrangementen	Zwolle-Kampen	19%	16%	76%	6%
Verkeerscamera's verkeersdoorstroming www.timweethet.nl	Twente	9%	30%	66%	1%

ITS

In alle regio's zijn online informatiediensten voor in de auto bevraagd. Nieuw in 2015 is de app Flitsmeister, die door veel respondenten die bekend zijn met online informatiediensten, wordt gebruikt. Mobile Ninja is in 2015 niet in de vragenlijst opgenomen. In de regio Amsterdam is de bekendheid met de vier informatiediensten het hoogst (36 procent), gevolgd door Midden-Nederland en Haaglanden. Het gebruik van de online informatiediensten onder de respondenten die ze kennen, is het hoogst in de regio's Twente (53 procent), Groningen-Assen (48 procent) en Stedendriehoek (47 procent). Flitsmeister wordt verreweg het vaakst gebruikt. De tevredenheid over deze dienst onder de gebruikers is hoog tot zeer hoog, bijvoorbeeld 94 procent onder Twentse gebruikers en 96 procent in Stedendriehoek. Gebruikers van Flitsmeister uit de regio Groningen-Assen hebben het vaakst hun reisgedrag aanpast naar aanleiding van de adviezen (25 procent). In de regio Stedendriehoek is dit 13 procent.

15.5 Ontwikkeling 2013 - 2015

In dit hoofdstuk staan de maatregelen centraal. Soortgelijke maatregelen uit verschillende regio's zijn met elkaar vergeleken op punten als bekendheid, gebruik en tevredenheid. Vanwege de diversiteit aan maatregelen en de soms beperkte respons op vragen naar gebruik en tevredenheid van de maatregelen, is het lastig om de uitkomsten van de drie metingen nader met elkaar te vergelijken. De vergelijkingen moeten voorzichtig geïnterpreteerd worden vanwege verschillen in bijvoorbeeld de startdatum en de 'grootte' van de maatregel. Ook is de vraag naar 'gebruik maken van' de maatregelen gewijzigd. In de voorgaande 2 jaren werd gevraagd met welke maatregelen men in aanraking was gekomen of gebruik van had gemaakt. In 2015 is gevraagd van welke maatregelen men het laatste half jaar gebruik heeft gemaakt. Verder zijn in de drie metingen niet elk jaar dezelfde maatregelen in het onderzoek opgenomen. In deze paragraaf kijken we, waar mogelijk, naar de ontwikkeling in de tijd. Wat is er veranderd en wat is hetzelfde gebleven in de periode 2013 tot en met 2015.

Als we kijken naar de bekendheid van de maatregelen, zijn in alle drie de metingen P+R-terreinen die gebouwd worden in steden en bij stations de meest bekende maatregel. In 2014 en 2015 wordt de top 3 aangevuld met informatie op DRIP's en reistijdinformatie (over de beste route) op borden boven/naast de weg. In 2013 stonden aanleg 3^e rijstroken A2 's-Hertogenbosch – Eindhoven en P+R-terreinen langs snelwegen in de top 3. In 2014 en 2015 staan on-trip reisinformatie maatregelen vijf keer in de top 10 van meest bekende maatregelen. In 2013 was dit nog 2 keer het geval.

Aan de respondenten die bekend zijn met een maatregel is gevraagd of men hiervan het afgelopen half jaar gebruik heeft gemaakt. In 2015 staat op nummer 1 de extra rijstroken Eektestraat in Oldenzaal (81 procent van de respondenten die deze maatregel kent, heeft hier ook gebruik van gemaakt). Ook in 2014 stond deze maatregel op nummer 1 en in 2013 stond deze op de tweede plaats. De top 3 is in 2015 gecombineerd met Auke Vleerstraat – Capitoel ombouw rotonde tot kruispunt met verkeerslichten en verbreding Pr. Beatrixlaan. In 2013 en 2014 zijn deze maatregelen niet in het onderzoek opgenomen.

Vervolgens is respondenten gevraagd naar de mate van tevredenheid over de gebruikte maatregelen. De top 3 in 2015 bestaat uit de site www.maastricht-bereikbaar.nl, VOL/VRIJ borden bij afslagen naar P+R locaties in Amsterdam en de extra rijstroken Eektestraat in Oldenzaal. Deze laatste maatregel stond in 2014 op de eerste plek qua tevredenheid en de site www.maastricht-bereikbaar.nl op plek acht.

15.6 Tevredenheid doorstroming gerelateerd aan reismotief en reisfrequentie

Om de resultaten extra diepgang te geven zijn dit jaar voor het eerst aanvullende analyses uitgevoerd, die de tevredenheid over de doorstroming in de spits in de regio's relateren aan het reismotief en het aantal dagen dat men in de spits in de regio's reist. Omdat er per regio is gevraagd naar tenminste drie en in sommige gevallen tien trajecten, is er omwille van de overzichtelijkheid een variabele berekend voor tevredenheid in de ochtend- en avondspits. Dit is gedaan door de tevredenheidscijfers per traject per regio bij elkaar te nemen en om te rekenen tot een rapportcijfer. Deze methode wordt onder meer al jaren toegepast in de benchmarkonderzoeken van Waarstaatjegemeente, de benchmarktool van het Kennisinstituut Nederlandse Gemeenten (KING). Tabel 15.13 toont per regio de gemiddelde waardering van de tevredenheid over de doorstroming in de ochtend- en de avondspits.

Zoals ook al uit de tevredenheidscijfers die in de regiohoofdstukken zijn gepresenteerd naar voren kwam, zijn de respondenten vaker tevreden over de doorstroming in de avondspits. Deze ligt op minimaal een 6,7 (in de regio Maastricht) en wordt in twee regio's met een 7,4 beoordeeld (Groningen-Assen en Leeuwarden). In de ochtendspits is men het meest kritisch over de doorstroming in Rotterdam (5,7) en in Leeuwarden het meest positief (6,9). In regio's waar over het algemeen sprake is van een minder dan gemiddeld druktebeeld is het verschil in tevredenheid over de doorstroming minder groot. Dit is bijvoorbeeld te zien in Zwolle-Kampen (een verschil van 0,4 punt) en Leeuwarden (0,5). In drukker regio's als Rotterdam (5,7 in de ochtend- en 6,8 in de avondspits) en Haaglanden (respectievelijk 6,0 en 7,0) zijn deze verschillen aanzienlijk groter.

Het voordeel van deze vereenvoudiging van de tevredenheidscijfers is dat er makkelijk analyses naar achtergrondkenmerken kan worden gemaakt: in hoeverre wordt de tevredenheid in de spits beïnvloedt door het reismotief en de reisfrequentie?

Tabel 15.13

Tevredenheid over doorstroming in de ochtend- en avondspits (rapportcijfers)

	OCHTENDSPITS	AVONDSPITS
Amsterdam	6,4	7,1
Arnhem-Nijmegen	6,5	7,2
Groningen-Assen	6,6	7,4
Leeuwarden	6,9	7,4
Haaglanden	6,0	7,0
Rotterdam	5,7	6,8
Maastricht	6,2	6,7
Twente	6,5	7,2
Midden-NL	6,4	7,1
Stedendriehoek	6,7	7,3
Zwolle-Kampen	6,8	7,2
Brabant totaal	6,5	7,3

In de vier volgende tabellen zijn opvallende verschillen ten opzichte van het gemiddelde in de regio aangegeven met rood (als sprake is van een negatief verschil), of groen (bij een positief verschil). Er is gekeken naar verschillen van 0,3 punt of meer, in beide richtingen (negatief en positief).

Relatie tussen tevredenheid en reismotief

Uit tabel 15.14 komt naar voren dat er in de regel weinig verschil is in tevredenheid voor de reismotieven woon-werkverkeer en zakelijke reizen. Er zijn twee uitzonderingen: respondenten die in Leeuwarden vooral voor woon-werkverkeer in de ochtendspits reizen, zijn vaker dan gemiddeld tevreden over de doorstroming. Voor zakelijke reizigers in Midden-Nederland geldt het omgekeerde, zij zijn juist vaker dan gemiddeld ontevreden. Een mogelijke verklaring hiervoor ligt in de reisfrequentie (zie ook tabellen 15.16 en 15.17): reizigers die vaker op de diverse trajecten rijden, zijn minder uitgesproken over de doorstroming. Dit zal ermee te maken hebben dat men een algemeen beeld heeft van de drukte en zich hier mogelijk op instelt. Dit beeld wordt bevestigd door de grotere verschillen bij reizigers die bijvoorbeeld in de ochtendspits reizen voor recreatieve activiteiten: zij zijn juist vaker dan gemiddeld tevreden over de doorstroming, bijvoorbeeld in Groningen-Assen en Midden-Nederland.

Het meest opvallende verband tussen (on)tevredenheid over de doorstroming in de ochtendspits is te zien bij het reismotief bezoek aan school of onderwijsinstelling. In zes regio's zijn de respondenten die in de ochtendspits naar hun school of onderwijsinstelling reizen, vaker dan gemiddeld ontevreden over de doorstroming. De grootste verschillen zijn te zien in regio's waar het in het algemeen minder druk is, zoals Stedendriehoek (5,9 voor reizigers naar school/onderwijsinstelling, 6,7 gemiddeld) en in Leeuwarden (respectievelijk 6,1 en 6,9). Maar ook in de regio's Haaglanden, Maastricht, Twente en Zwolle-Kampen zijn respondenten die naar een onderwijsinstelling reizen, relatief vaak ontevreden.

Hier staan ook drie regio's tegenover waar deze groep juist positiever is over de doorstroming in de ochtendspits: Groningen-Assen, Midden-Nederland en Brabant.

Tot slot valt op dat respondenten met een ander reismotief, zoals het bezoeken van een (huis)arts of ziekenhuis, ook relatief uitgesproken zijn over de doorstroming, vooral in negatieve zin. Het gaat te ver om in deze paragraaf per regio conclusies te trekken. Per regio zijn er ongetwijfeld specifieke verklaringen voor deze cijfers te vinden.

Tabel 15.14

Tevredenheid over doorstroming in ochtendspits in relatie tot het reismotief

	WOON- WERK VERKEER	ZAKELIJKE REIZEN	BEZOEK SCHOOL ONDER- WIJS- INSEL- LING	WINKELN /BOOD- SCHAPPEN	BEZOEK FAMILIE/ VRIENDEN	RECREA- TIEVE ACTIVI- TEITEN	ANDERS	GEMIDDEL- DE REGIO
Amsterdam	6,4	6,2	6,6	6,1	6,2	6,5	6,6	6,4
Arnhem-Nijmegen	6,6	6,4	6,7	6,5	6,5	6,5	6,2	6,5
Groningen-Assen	6,4	6,5	7,3	6,8	6,7	7,0	7,2	6,6
Leeuwarden	7,2	7,1	6,1	6,8	7,0	6,7	6,6	6,9
Haaglanden	6,0	6,1	5,4	6,3	6,0	6,0	5,5	6,0
Rotterdam	5,5	5,8	5,8	5,7	5,8	5,7	5,5	5,7
Maastricht	6,2	6,0	5,8	6,5	6,4	6,5	6,0	6,2
Twente	6,4	6,3	6,1	6,5	6,5	6,6	6,7	6,5
Midden-Nederland	6,2	6,0	6,9	6,4	6,5	6,8	5,7	6,4
Stedendriehoek	6,7	6,4	5,9	6,9	6,7	6,6	6,4	6,7
Zwolle-Kampen	6,7	6,7	6,4	6,8	6,8	6,8	7,0	6,8
Brabant	6,3	6,5	7,2	6,6	6,8	6,4	6,7	6,5

De tevredenheid over de doorstroming in de avondspits is een stuk hoger. Hier is ook te zien dat ook reizigers voor woon-werkverkeer vaker positiever dan gemiddeld oordelen over de doorstroming tijdens de avondspits. Dit is het geval in de regio's Leeuwarden, Haaglanden en Zwolle-Kampen. Reizigers naar school/onderwijsinstelling zijn in de avondspits een stuk positiever over de doorstroming, in elk geval in de regio's Amsterdam, Leeuwarden en ook Rotterdam. In Stedendriehoek en Haaglanden blijven reizigers naar school/onderwijsinstelling negatiever dan gemiddeld over de doorstroming, ook in de avondspits. Verder valt op dat respondenten in de regio Amsterdam die reizen voor winkelen/boodschappen in beide 'spitsen' negatief oordelen over de doorstroming. Amsterdam is de enige regio waar dit het geval is.

Tabel 15.15

Tevredenheid over doorstroming in de avondspits in relatie tot het reismotief

	WOON-WERK VERKEER	ZAKELIJKE REIZEN	BEZOEK SCHOOL ONDERWIJS- INSTELLING	WINKELN /BOOD- SCHAPPEN	BEZOEK FAMILIE VRIEN-DEN	RECREA- TIEVE ACTIVI- TEITEN	ANDERS	GEMID- DELDE REGIO
Amsterdam	7,3	7,2	7,4	6,7	7,0	7,0	6,9	7,1
Arnhem-Nijmegen	7,4	7,0	7,2	7,2	7,2	7,5	6,7	7,2
Groningen-Assen	7,4	7,5	7,8	7,3	7,4	7,6	7,4	7,4
Leeuwarden	7,8	7,6	7,0	7,2	7,4	7,3	6,9	7,4
Haaglanden	7,3	7,1	6,3	6,9	7,0	7,0	6,6	7,0
Rotterdam	6,8	7,0	7,2	7,0	6,9	6,5	6,5	6,8
Maastricht	6,8	6,4	6,8	6,8	6,9	6,5	6,3	6,7
Twente	7,3	7,3	7,1	7,2	7,2	6,9	7,3	7,2
Midden-Nederland	7,1	7,4	7,7	7,0	7,0	7,4	7,0	7,1
Stedendriehoek	7,4	7,3	6,3	7,2	7,3	7,3	6,9	7,3
Zwolle-Kampen	7,5	7,0	7,5	7,4	7,2	7,1	7,1	7,2
Brabant	7,3	7,3	7,7	7,2	7,2	7,3	7,0	7,3

Relatie tussen tevredenheid en het aantal reisdagen

De volgende tabellen tonen de relatie tussen de tevredenheid in de ochtend- en de avondspits in relatie tot het aantal reisdagen. Zoals tabel 15.16 laat zien, zijn vooral incidentele reizigers meer uitgesproken over de doorstroming tijdens de ochtendspits, zowel in positieve als in negatieve zin. Reizigers die dagelijks in de ochtendspits reizen, of enkele keren per week, zijn in de regel niet vaker tevreden of ontevreden. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat men de situatie op de wegen in de betreffende regio's kent en dus weet wat men kan verwachten. Dit geldt in mindere mate voor incidentele reizigers. De groep die eens per week reist is bijvoorbeeld in drie regio's (Amsterdam, Leeuwarden en Rotterdam) vaker ontevreden over de doorstroming, in Maastricht is deze groep juist weer positiever. De meest uitgesproken mening is te zien bij de reizigers die minder dan eens per maand in de ochtendspits reizen. In vijf regio's zijn zij negatiever dan het regiogemiddelde en in zes regio's positiever. De grootste verschillen zijn te zien in Brabant (positief) en Maastricht (negatief). Het is lastig om hier een eenduidige verklaring voor te geven. Mogelijk kan een file als gevolg van een ongeluk of omleiding waar de incidentele reiziger in terecht is gekomen, het negatieve oordeel vormen. Een andere verklaring kan de verwachting zijn die men vooraf heeft en die in positieve of juist negatieve zin wordt overtroffen.

Tabel 15.16

Tevredenheid over doorstroming in ochtendspits in relatie tot het aantal reisdagen

	DAGELIJKS (5, 6 OF 7 DAGEN PER WEEK)	ENKELE KEREN PER WEEK (2, 3 OF 4 DAGEN PER WEEK)	EENS PER WEEK (1 DAG)	ENKELE KEREN PER MAAND	MINDER DAN EENS PER MAAND	GEMIDDELDE REGIO
Amsterdam	6,5	6,2	6,0	6,1	4,0	6,4
Arnhem-Nijmegen	6,4	6,7	6,5	6,3	5,0	6,5
Groningen-Assen	6,6	6,8	6,6	6,4	7,0	6,6
Leeuwarden	7,0	6,9	6,5	6,6	6,7	6,9
Haaglanden	6,1	6,0	5,8	6,0	6,4	6,0
Rotterdam	5,5	5,8	5,3	5,8	6,0	5,7
Maastricht	6,2	6,4	6,5	6,7	4,0	6,2
Twente	6,4	6,6	6,2	6,3	6,1	6,5
Midden-Nederland	6,3	6,3	6,5	6,7	5,7	6,4
Stedendriehoek	6,5	6,8	6,6	6,7	7,6	6,7
Zwolle-Kampen	6,7	6,9	6,8	6,5	8,0	6,8
Brabant	6,4	6,6	6,6	6,7	7,7	6,5

Net als bij het verschil naar reismotief is ook bij de reisfrequentie te zien dat er minder uitgesproken oordelen zijn over de doorstroming in de avondspits (tabel 15.17). Hier geldt ook dat de meest frequente reizigers het dichtst bij het gemiddelde van de betreffende regio zitten. De avondspitsreizigers die circa eens per week in de spits reizen, hebben enkele uitgesproken oordelen, zowel in positieve zin (in Amsterdam en Midden-Nederland), als negatieve zin (Leeuwarden, Maastricht, Twente en Brabant). Net als in de ochtendspits geldt voor de avondspits dat de 'echt' incidentele reizigers (minder dan eens per maand) meerdere keren negatiever dan gemiddeld (in Amsterdam, Arnhem-Nijmegen en Midden-Nederland) of juist positiever (Haaglanden, Zwolle-Kampen en Brabant) over de doorstroming oordelen.

Tabel 15.17

Tevredenheid over doorstroming in avondspits in relatie tot het aantal reisdagen

	DAGELIJKS (5, 6 OF 7 DAGEN PER WEEK)	ENKELE KEREN PER WEEK (2, 3 OF 4 DAGEN PER WEEK)	EENS PER WEEK (1 DAG)	ENKELE KEREN PER MAAND	MINDER DAN EENS PER MAAND	GEMIDDELTE REGIO
Amsterdam	7,2	7,0	7,6	6,9	6,6	7,1
Arnhem-Nijmegen	7,2	7,3	7,3	7,4	6,1	7,2
Groningen-Assen	7,4	7,4	7,2	7,5	7,4	7,4
Leeuwarden	7,5	7,4	7,1	7,3	7,3	7,4
Haaglanden	7,1	6,9	7,0	7,0	7,3	7,0
Rotterdam	6,9	6,8	6,6	6,8	6,7	6,8
Maastricht	6,7	6,7	6,3	7,0	6,2	6,7
Twente	7,2	7,3	6,9	7,1	7,4	7,2
Midden-Nederland	7,1	7,0	7,5	7,1	6,2	7,1
Stedendriehoek	7,3	7,3	7,2	7,5	7,2	7,3
Zwolle-Kampen	7,1	7,3	7,2	7,4	8,2	7,2
Brabant	7,3	7,2	7,0	7,2	7,8	7,3

Conclusie

Incidentele reizigers zijn meer uitgesproken over de tevredenheid over de doorstroming tijdens de ochtend- en de avondspits. Dit kan zowel in positieve als in negatieve zin zijn. Een eenduidige verklaring hiervoor is op basis van de data niet te geven, mogelijk kan dit te maken hebben met verwachtingen, die dan in positieve of negatieve zin worden overtroffen. Maar omdat het om incidentele reizigers gaat, kan ook een enkele file vanwege een ongeluk of wegomleiding die men toevallig tegenkwam, al de basis voor een negatief oordeel vormen.

Zonder meer interessant is het verschil tussen ochtend- en avondspits en dan met name voor respondenten die naar school/onderwijsinstelling reizen. Ongetwijfeld zijn er specifieke regionale verklaringen voor dergelijke verschillen, die niet opgenomen zijn in het rapport.

1

BIJLAGE

Onderzoeksverantwoording



Bijlage 1. Onderzoeksverantwoording

Methodie

Het onderzoek is uitgevoerd door middel van een online vragenlijst. De vragenlijst is in samenspraak met het Ministerie van IenM, Rijkswaterstaat en de Beter Benutten regio's door I&O Research ontwikkeld.

Steekproef

Via twee landelijke internetpanels zijn weggebruikers uitgenodigd om deel te nemen aan het onderzoek. Per Beter Benutten regio is hiervoor een steekproefkader afgebakend. Per regio is een aselechte steekproef getrokken.

De netto steekproef diende uiteindelijk te bestaan uit netto minimaal 9.600 automobilisten, 800 per Beter Benutten regio. Daarom werd aan het begin van de vragenlijst een screening uitgevoerd. Alleen respondenten die de volgende vragen met 'ja' beantwoordden:

- Bent u in het bezit van een rijbewijs?
 - Heeft u in de afgelopen twee weken tenminste 1 maal als bestuurder in een motorvoertuig (auto, motor, vrachtwagen etc.) gereden?
 - Rijdt u met enige regelmaat op de wegen in ... (de betreffende regio)?
- maakten deel uit van de netto steekproef.

De steekproef is in meerdere delen, verspreid over meerdere dagen uitgezet om externe invloeden te minimaliseren. Het onderzoek is op 12 juni 2015 gestart en op 5 juli 2015 afgesloten. In totaal zijn 61.324 panelleden uitgenodigd voor het onderzoek. Hiervan hebben uiteindelijk 10.478 panelleden die tot de doelgroep behoorden de enquête volledig ingevuld. Dit resulteert in een respons van 17 procent.

Tabel b1

Responsoverzicht en veldwerkperiode.

GEBIED	UITGENODIGD	ABS. RESPONS	REL. RESPONS	VELDWERKPERIODE
Amsterdam	10.397	873	8%	15-6 t/m 22-6
Arnhem-Nijmegen	3.673	879	24%	18-6 t/m 23-6
Brabant	6.642	930	14%	19-6 t/m 25-6
Midden-Nederland	5.638	906	16%	12-6 t/m 21-6
Zwolle-Kampen	4.284	828	19%	18-6 t/m 30-6
Groningen-Assen	4.296	847	20%	16-6 t/m 22-6
Haaglanden	7.093	853	12%	19-6 t/m 28-6
Maastricht	4.899	871	18%	12-6 t/m 15-6
Twente	4.006	882	22%	12-6 t/m 17-6
Rotterdam	5.714	936	16%	16-6 t/m 24-6
Leeuwarden	2.242	831	37%	18-6 t/m 5-7
Stedendriehoek	2.440	842	35%	19-6 t/m 1-7
totaal	61.324	10.478	17%	12-6 t/m 5-7

Voor elke regio is in samenspraak met de regio zelf besloten wat de afbakening van de steekproef voor de desbetreffende regio is geworden.

Veldwerk

Het veldwerk is uitgevoerd van 12 juni t/m 5 juli 2015. De vragenlijst bestond uit circa 30 tot 35, voornamelijk gesloten, vragen. Alle regio's hadden de ruimte voor een aantal regiospecifieke vragen.



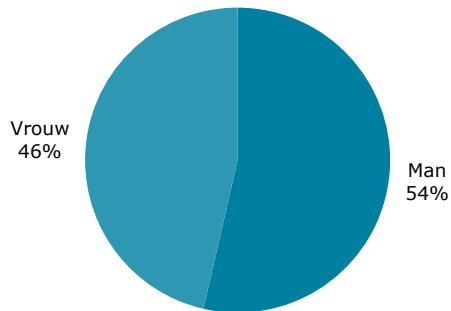
BIJLAGE

Profiel respondenten

Bijlage 2. Profiel respondentent

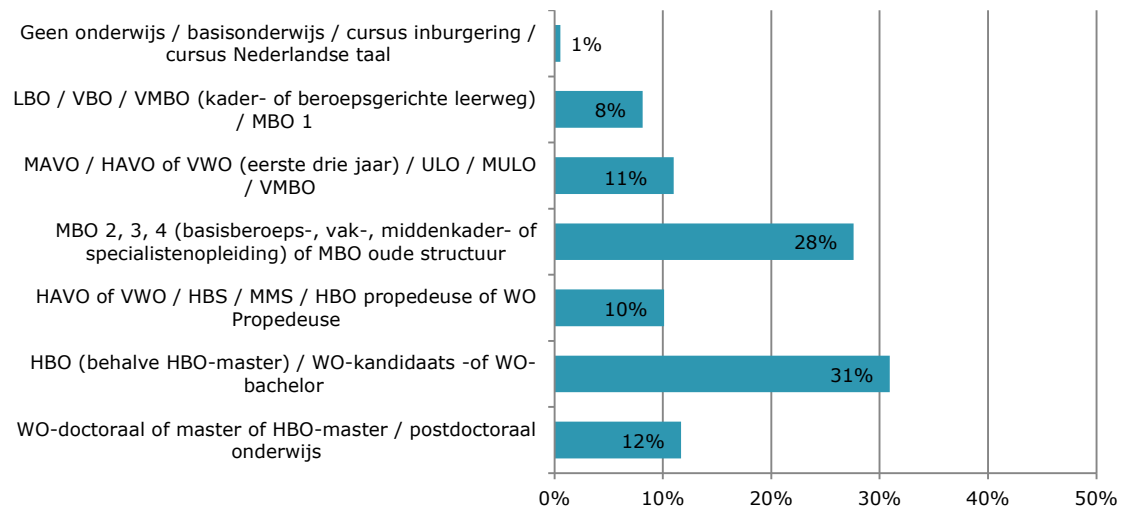
Figuur 1

Geslacht (ongewogen).



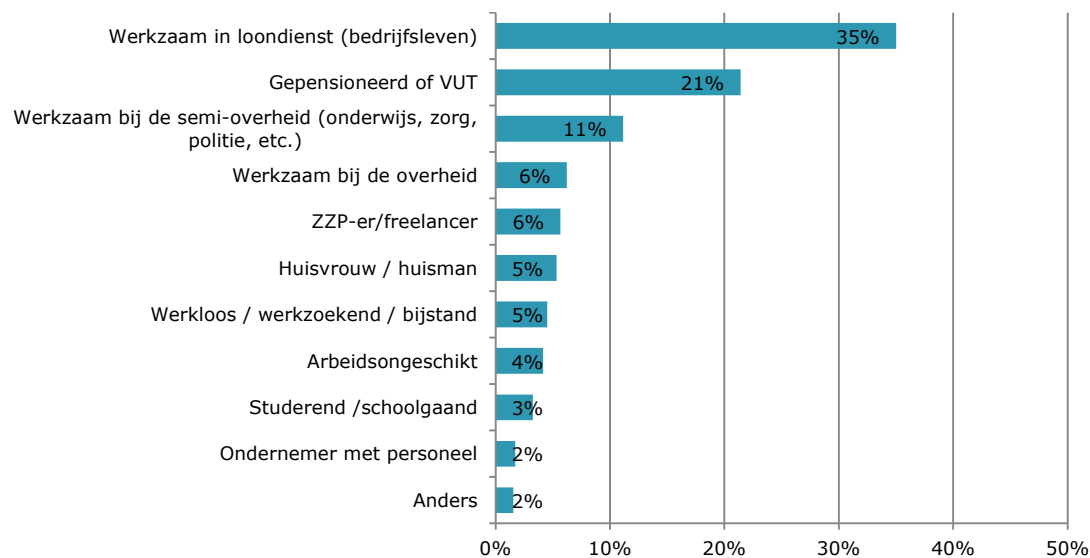
Figuur 2

Opleidingsniveau (ongewogen).



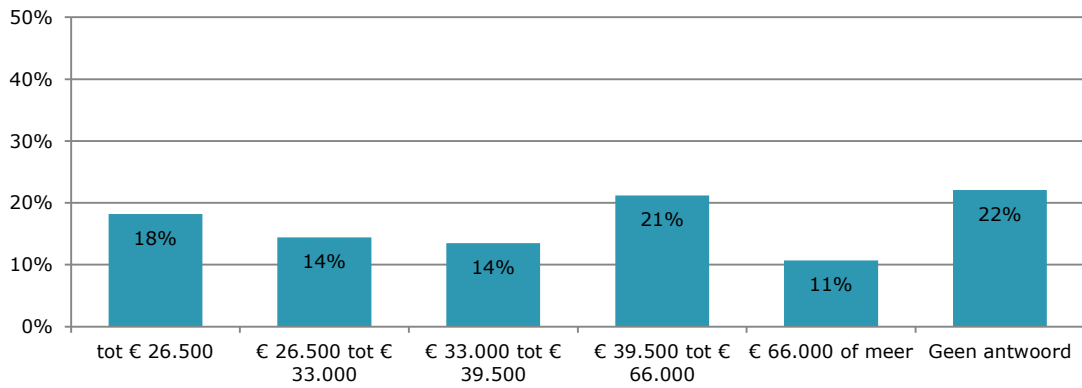
Figuur 3

Wat past het beste bij uw huidige persoonlijke situatie? (ongewogen).



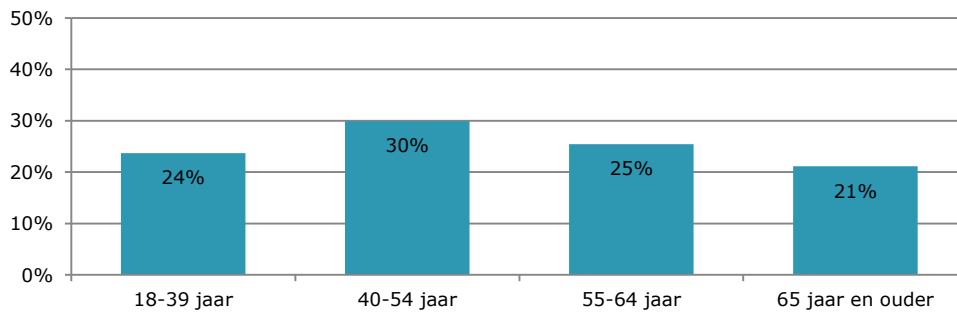
Figuur 4

Inkomensniveau (ongewogen).



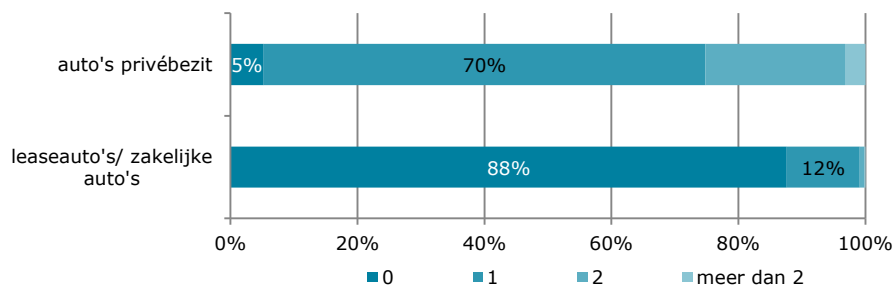
Figuur 5

Leeftijdscategorie (ongewogen).



Figuur 6

Autobezit (ongewogen).



3

BIJLAGE

Vragenlijst



Bijlage 3. Vragenlijst

A. Algemeen

1. Bent u in het bezit van een rijbewijs?

- Ja
 Nee → **einde vragenlijst**

2. Heeft u in de afgelopen twee weken tenminste 1 maal als bestuurder in een motorvoertuig (auto, motor, vrachtwagen etc.) gereden?

- Ja
 Nee → **einde vragenlijst**

3. Hoe vaak rijdt u gemiddeld als bestuurder van een motorvoertuig in Nederland?

- Dagelijks (5, 6 of 7 dagen per week)
 Enkele keren per week (2, 3 of 4 dagen per week)
 Eens per week (1 dag)
 Enkele keren per maand
 Minder dan eens per maand
 Weet niet/geen antwoord

De volgende vragen hebben betrekking op uw ritten als bestuurder van een motorvoertuig.

4. Hoeveel kilometer rijdt u gemiddeld per jaar? Als u het niet precies weet, wilt u dan een zo nauwkeurig mogelijke schatting maken?

- 0 (Ik rijd nooit) → **einde vragenlijst**
 tot 10.000 km per jaar
 10.000-20.000 km per jaar
 20.000-30.000 km per jaar
 30.000-40.000 km per jaar
 40.000-50.000 km per jaar
 Meer dan 50.000 km per jaar
 Weet niet/geen antwoord

5. Rijdt u met enige regelmaat op de wegen in en rond regio x?

- Ja, dagelijks (5, 6 of 7 dagen per week)
 Ja, enkele keren per week (2, 3 of 4 dagen per week)
 Ja, eens per week (1 dag)
 Ja, enkele keren per maand
 Ja, maar minder dan eens per maand
 Nee, nooit → **einde vragenlijst**
 Weet niet/geen antwoord → **einde vragenlijst**

6. Om welke reden rijdt u op de wegen in en rond de regio x? Wilt u de reden aanvinken die voor u het vaakst van toepassing is?

Eén antwoord mogelijk

- Woon-werk verkeer (naar dezelfde werklocatie)
 Zakelijke reizen voor mijn werk (buiten woon-werkverkeer om, bijv. om naar een klant te gaan)
 Bezoek school of onderwijsinstelling
 Om te winkelen/boodschappen te doen
 Bezoek aan familie en vrienden
 Vanwege recreatieve activiteiten
 Anders



7. Rijdt u vooral tijdens de spitsuren of vooral buiten de spitsuren op de wegen in en rond regio x?

- Vooral tijdens de spitsuren
 Vooral buiten de spitsuren
 Zowel tijdens als buiten de spitsuren
 Weet niet/geen antwoord

B. 'Standaard' vragen over maatregelen

8. Hoe vaak maakt u gebruik van onderstaande wegen/trajecten in regio x tijdens spitsuren?

	dagelijks	enkele keren per week (2 tot 4 dagen per week)	eens per week	één of enkele keren per maand	ik rijd hier nooit tijdens spitsuren	ik rijd nooit op deze weg/dit traject	Weet niet
traject 1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
traject 2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
traject 3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
traject 4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Indien men op geen enkel weg/traject rijdt (overal nooit/weet niet) => ga naar blok C

Indien bij vorige vraag genoemd (minimaal één of enkele keren per maand als antwoord)

9A. In hoeverre bent u tevreden over de doorstroming in het laatste halfjaar op onderstaande wegen/trajecten in regio x tijdens spitsuren?

	zeer tevreden	tevreden	neutraal	ontevreden	zeer ontevreden	weet niet
traject 1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
traject 2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
traject 3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
traject 4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

9B. In hoeverre bent u tevreden over de doorstroming op onderstaande wegen/trajecten in het laatste halfjaar in regio x buiten spitsuren?

	zeer tevreden	tevreden	neutraal	ontevreden	zeer ontevreden	weet niet
traject 1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
traject 2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
traject 3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
traject 4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

10. Er worden maatregelen genomen om de doorstroming op de wegen in regio x te bevorderen. Kunt u aangeven met welke van de volgende maatregelen u bekend bent?

	ja, bekend	nee, niet bekend	weet niet
maatregel 1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
maatregel 2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
maatregel 3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Een of meer van de volgende online informatiediensten (app of website) voor betere, actuele reisinformatie in de auto: Filejeppen, Go About, Flitsmeister, TimesUpp, VID

ja, bekend nee, niet bekend weet niet

Indien van toepassing (als men bij de vorige vraag heeft aangegeven bekend te zijn met de maatregel)

11. Kunt u aangeven van welke van de volgende maatregelen u het laatste half jaar gebruik heeft gemaakt?

S.v.p. de maatregelen waarvan u gebruik heeft gemaakt aankruisen. Meerdere antwoorden mogelijk

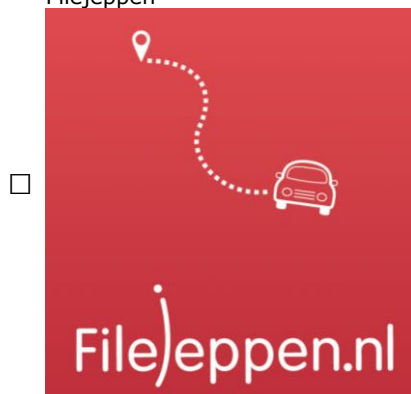
- maatregel 1
- maatregel 2
- maatregel 3
- Eén of meer van de online informatiediensten: Filejeppen, Go About, Flitsmeister, TimesUpp, VID
- Ik heb het laatste halfjaar geen gebruik gemaakt van deze maatregelen
- Weet niet/geen antwoord

Indien van toepassing (als men bij de 11A vraag heeft aangegeven een online informatiedienst te hebben gebruikt)

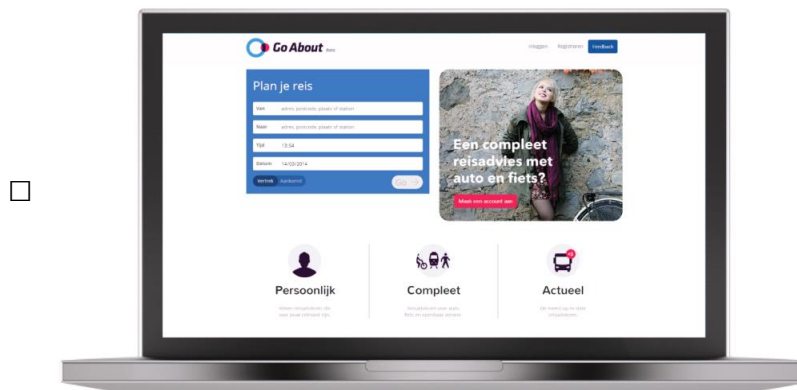
11B. U geeft aan gebruik te hebben gemaakt van tenminste een van de vijf genoemde informatiediensten. Kunt u hieronder aangeven van welke informatiedienst u gebruik heeft gemaakt?

Meerdere antwoorden mogelijk

Filejeppen



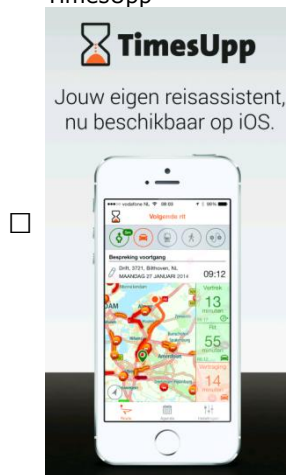
Go About



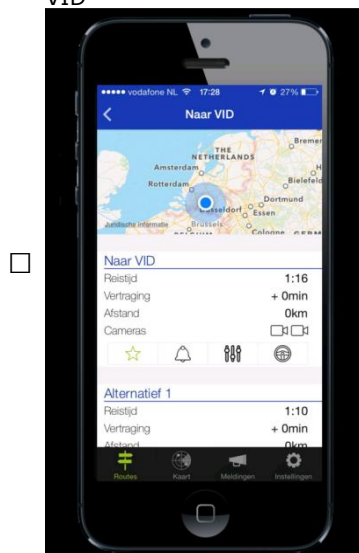
Flitsmeister



TimesUp



VID



Een andere vorm

Indien van toepassing (als men bij de 11A of 11B heeft aangegeven een maatregel heeft gebruikt) → in geval van ITS specifieke variant tonen (11B) en niet algemene (11A). 11B 'Andere vorm' hoeft niet getoond te worden.

12. In hoeverre bent u tevreden over de maatregelen waarvan u gebruik heeft gemaakt?

	zeer tevreden	tevreden	neutraal	ontevreden	zeer ontevreden	weet niet
maatregel 1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
maatregel 2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
maatregel 3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Filejeppen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Go About	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flitsmeister	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
TimesUpp	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
VID	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

12b. Indien (zeer) ontevreden over één of meerdere van bovenstaande maatregel(en): Kunt u aangeven waarom u (zeer) ontevreden bent over de maatregel <<>>?

geen antwoord

We zijn geïnteresseerd in de vraag of u in 2015 uw reisgedrag ten opzichte van 2014 heeft aangepast. We bedoelen hiermee specifiek uw reisgedrag met de auto tijdens de spits op de volgende wegen/trajecten:

- traject 1
- traject 2
- traject 3
- traject 4

13. Heeft u in 2015 tijdens spitsuren vaker of minder vaak van bovenstaande wegen/trajecten gebruik gemaakt ten opzichte van 2014?

- Ja, ik rijd sinds 2015 minder vaak tijdens spitsuren op deze wegen/trajecten => **ga naar vraag 14**
- Ja, ik rijd sinds 2015 vaker tijdens spitsuren op deze wegen/trajecten => **ga naar vraag 16**
- Nee, ik heb mijn reisgedrag op deze wegen/trajecten tijdens spitsuren niet aangepast => **ga naar Blok C**
- Weet niet/geen antwoord => **ga naar Blok C**

14. Kunt u aangeven waarom u in 2015 minder vaak tijdens spitsuren op deze wegen/trajecten rijdt?

Meerdere antwoorden mogelijk

- Ik heb er voor gekozen om op andere tijden op deze wegen/trajecten te rijden
- Ik heb gekozen voor een andere vervoerswijze (bijvoorbeeld openbaar vervoer of fiets)
- Ik maak vaker gebruik van P+R terreinen en/of carpoolterreinen
- Ik werk nu (vaker) thuis en reis daarom minder vaak tijdens spitsuren op deze wegen/trajecten
- Ik woon niet meer op dezelfde locatie
- Ik werk niet meer op dezelfde locatie
- Ik rijd minder vaak (dus ook minder vaak tijdens spitsuren op deze wegen/trajecten)
- Anders, namelijk:
- Weet niet/geen antwoord

15. Hoe veel dagen per week rijdt u minder tijdens spitsuren?

- dagelijks (5 tot 7 dagen per week)
- enkele keren per week (2 tot 4 dagen per week)
- eens per week
- één of enkele keren per maand
- weet niet/geen antwoord

=> ga naar vraag 17



16. Kunt u aangeven waarom u in 2015 vaker tijdens spitsuren op deze wegen/trajecten rijdt?

Meerdere antwoorden mogelijk

- Ik rijd nu met een auto (of ander motorvoertuig) op deze wegen/trajecten tijdens de spits, en reed voorheen met een ander vervoermiddel (bijvoorbeeld openbaar vervoer of fiets)
- Ik ben werkzaam op een andere locatie, en rijd daarom vaker tijdens spitsuren op deze wegen/trajecten
- Ik woon niet meer op dezelfde locatie
- Omdat er minder files in de spitsuren zijn ben ik meer in de spitsuren gaan rijden
- Ik rijd vaker (dus ook vaker tijdens spitsuren op deze wegen/trajecten)
- Anders, namelijk:
- Weet niet/geen antwoord

Indien van toepassing heeft aangegeven bekend te zijn met de maatregel.

17. Welke van de onderstaande maatregelen hebben een rol gespeeld in de aanpassing van uw reisgedrag?

Meerdere antwoorden mogelijk

- Maatregel 1
- Maatregel 2
- Maatregel 3
- enzovoort
- Geen van deze maatregelen is van invloed geweest op de aanpassing van mijn reisgedrag
- Weet niet / geen antwoord

17b. Indien één of meerdere van bovenstaande maatregel(en) genoemd:

Kunt u aangeven waarom de maatregel <<>> van invloed is geweest op het aanpassen van uw reisgedrag?

geen antwoord

C. Ruimte voor regio-specifieke vragen

D. Algemene vragen

18. Wat is de 4-cijferige postcode van uw woonadres?

19. Bent u een ...

- Man
- Vrouw

20. Wat is uw leeftijd?

21. Wat is uw hoogst gevolgde opleiding?

- Geen onderwijs / basisonderwijs / cursus inburgering / cursus Nederlandse taal
- LBO / VBO / VMBO (kader- of beroepsgerichte leerweg) / MBO 1 (assistentenopleiding)
- MAVO / HAVO of VWO (eerste drie jaar) / ULO / MULO / VMBO (theoretische of gemengde leerweg) / voortgezet speciaal onderwijs
- MBO 2, 3, 4 (basisberoeps-, vak-, middenkader- of specialistenopleiding) of MBO oude structuur (vóór 1998)
- HAVO of VWO (overgegaan naar de 4e klas) / HBS / MMS / HBO propedeuse of WO Propedeuse
- HBO (behalve HBO-master) / WO-kandidaats -of WO-bachelor
- WO-doctoraal of WO-master of HBO-master / postdoctoraal onderwijs
- weet niet/wil niet zeggen



22. Wat past het beste bij uw huidige persoonlijke situatie?

- Ondernemer met personeel
- ZZP-er/freelancer
- Werkzaam in loondienst (bedrijfsleven)
- Werkzaam bij de overheid
- Werkzaam bij de semi-overheid (onderwijs, zorg, politie, etc.)
- Arbeidsongeschikt
- Werkloos / werkzoekend / bijstand
- Gepensioneerd of VUT
- Studerend /schoolgaand
- Huisvrouw / huisman
- Anders, namelijk:

- Weet niet/geen antwoord

Indien vraag 31 =baan in loondienst/zelfstandig ondernemer

23. Wat is de 4-cijferige postcode van uw werkadres?

- Weet ik niet

24. In welke categorie valt het totale bruto jaarkomen* van uw huishouden?

** Dat is de optelling van alle inkomens van de leden van uw huishouden vóór aftrek van belastingen en premies*

- tot € 26.500
- € 26.500 tot € 33.000
- € 33.000 tot € 39.500
- € 39.500 tot € 66.000
- € 66.000 of meer
- Zeg ik liever niet

25. Hoeveel auto's zijn er aanwezig in uw huishouden?

Auto's in privébezit:

Leaseauto's of auto's van de zaak:

26. Als u nog opmerkingen heeft over de vragenlijst, kunt u deze hier invullen.

- Geen opmerkingen

Hartelijk dank voor het invullen van de vragenlijst!

