



Mobiliteit Drechtsteden

INWONERS OVER HUN MOBILITEITSGEDRAG EN -BEHOEFTE

Inhoud

1. Belangrijkste bevindingen
2. Figuren en tabellen

Bijlagen

De Verkeersonderneming werkt in het gebied Rotterdam/Drechtsteden aan het terugdringen van de files. Het aanbieden van alternatieven voor spitsreizen met de auto is daarvoor een belangrijk middel. Voor de ontwikkeling van de bewonersaanpak 2016-2017 en de nieuwe aanbesteding voor mobiliteitsdiensten heeft zij behoefte aan inzicht in het mobiliteitsgedrag en de mobiliteitsbehoefte van de inwoners van de Drechtsteden.

De vragen waarop de Verkeersonderneming antwoord wil, heeft het Onderzoekcentrum Drechtsteden in januari 2016 voorgelegd aan 4.118 leden van de bewonerspanels van de zes Drechtsteden gemeenten. Daarvan hebben 2.243 de enquête ingevuld, een respons van 54%.

1 Belangrijkste bevindingen

Spitsreizen met auto of motor (figuren 1 t/m 11)

Bijna de helft (46%) van alle inwoners van de Drechtsteden van 18 jaar of ouder rijdt minimaal 1x per week *met de auto of motor in de spits*. Woon-werkverkeer is daarbij veruit de belangrijkste reden: driekwart rijdt het meest in de spits vanwege woon-werkverkeer. De andere redenen volgen op grote afstand. Verder zijn alleen nog zakelijke bezoeken in de werksfeer (16%) en vrije tijd (11%) voor minimaal een op de tien inwoners reden om regelmatig met de auto/motor in de spits te rijden.

Van de *spitsreizen met auto/motor die inwoners het meest maken*, is de helft 20 km of verder. Een op de tien is 15-19 km ver, drie op de tien is tussen de 5 en de 15 km. Slechts een op de tien is minder dan 5 km. Dat er doorsnee behoorlijk grote afstanden worden afgelegd zien we ook terug in de bestemmingen: driekwart van de bestemmingen is (ook) buiten de eigen gemeente en veel zijn er (ook) buiten de regio. Dit vertaalt zich ook in het gebruik van de snelwegen: A15 en A16 worden door de helft van de inwoners voor die spitsreizen gebruikt, de N3 door vier op de tien. De woensdagen (circa 55%) en de vrijdagen (52%) zijn minder vaak de reisdag dan de maan-, dins- en donderdagen (65% tot 70%).

Spitsreizigers kiezen vooral voor de auto/motor vanwege de kortere reistijd (51%), het gemak en comfort van de auto (48%) en omdat er geen goede OV-verbinding is (39%). Een kwart kiest (ook) voor de auto/motor omdat men die nodig heeft voor zakelijk gebruik in relatie tot het werk. Ook is voor een kwart de afstand te ver voor met de fiets, brommer of scooter. Zo'n twee op de tien ten slotte kiezen (ook) voor de auto omdat ze die nodig hebben voor het combineren van ritten of omdat de auto goedkoper is dan het OV.

Dat het te ver is, is veruit de *belangrijkste belemmering om voor deze reizen niet de fiets, e-bike, brommer of (e-)scooter te pakken* (66%). Voor drie op de tien inwoners geldt (ook) dat ze niet nat willen worden. Wat betreft *OV-gebruik* springt er niet echt één belemmering uit. Te vaak overstappen (33%), te ver lopen/fietsen van halte naar bestemming (29%) en slechte aansluitingen (28%) scoren het hoogst. Maar ook geen reëel alternatief, de hoge kosten van het OV, het gebrek aan comfort, de onbetrouwbaarheid (vertragingen e.d.), de drukte en een te lage frequentie van rijden zijn voor twee op de tien tot een kwart van de spitsreizigers met auto/motor een belemmering om van het OV gebruik te maken.

Knelpunten (figuren 12 t/m 15)

Twee op de tien spitsreizigers auto/motor ervaren daarbij (vrijwel) altijd *oponthoud*, nog eens 15% vaak. Ook 15% ervaart (vrijwel) nooit oponthoud. De rest, de helft van de reizigers, ervaart regelmatig (27%) of soms (23%) oponthoud. De A15 tussen Papendrecht en Gorinchem ervaren de meesten (46%) als het *grootste knelpunt*, gevolgd door de A16 tussen Dordrecht en de van Brienenoordbrug (29%). Beter rijgedrag zal volgens de helft

 Het onderzoek is gehouden onder inwoners van Alblasserdam, Dordrecht, Hendrik-Ido-Ambacht, Papendrecht, Sliedrecht en Zwijndrecht van 18 jaar en ouder, bewoners van tehuizen uitgezonderd. In de tekst genoemd inwoners (van de Drechtsteden).



Onderzoekcentrum
Drechtsteden

partner voor beleid

van de respondenten niet zorgen voor een betere doorstroming. De andere helft denkt echter wel dat vloeiender rijden (25%), beter anticiperen (16%) of meer ruimte geven (13%) wel zal helpen. Dit kan volgens de respondenten het best gedaan worden door een mentaliteitsverandering te bewerkstelligen (minder gehaast rijden, elkaar meer de ruimte geven e.d.), door (via voorlichtingscampagnes) veranderingen in de infrastructuur van de verkeerswegen aan te brengen (verbreden snelwegen, verlengen doorgetrokken invoegstreep) en door meer te controleren en/of zwaarder te beboeten op asociaal weggedrag zoals bumperkleven, afsnijden en het checken van mobiel of navigatie.

Iets minder dan de helft (45%) vindt het door hen ervaren grootste knelpunt erg *storend*. Vooral vloeiender rijden (25%) zou in de ogen van de respondenten voor een betere doorstroming kunnen zorgen. Maar de meesten (46%) geven aan dat *beter rijgedrag* geen soelaas zou bieden.

Spitsdrukte mijden (figuren 16 t/m 19)

Wat doen inwoners om de *spitsdrukte te mijden*? En wat zouden ze mogelijk (aanvullend) overwegen? Dat hangt er onder andere vanaf welke groep je bekijkt. Van de huidige spitsrijders auto/motor doen zo'n vier op de tien niets om de spitsdrukte te mijden.¹ Ook overwegen in totaal vier op de tien geen mogelijke (aanvullende) optie. Van de spitsrijders die nu al niets doen om de spitsdrukte te mijden zijn dat er een kleine zes op de tien. Dat maakt bij elkaar dat twee op de tien spitsreizigers auto/motor niets doet én ook niets overwegen te doen om de spitsdrukte te mijden.¹

Wat doen *spitsrijders* dan wél om de spits te mijden? Vroeg beginnen (31%) doen spitsrijders het vaakst. Daarna volgen laat beginnen (18%) en regelmatig thuiswerken (16%). Deze laatste optie wordt het vaakst (26%) overwogen om vaker te doen, gevolgd door vaker vroeg beginnen (19%). Verder zou 15% overwegen om vaker laat te beginnen en ook 15% om vaker met de fiets te gaan.

Onder de *woon-werkers en alle inwoners* liggen de verhoudingen logischerwijs wat anders, want onder hen zijn ook reizigers die zelden of nooit met de auto/motor in de spits rijden. Zo'n 15% van hen doet alles met het OV of de fiets. Nog eens zo'n 15% pakt naast de auto ook regelmatig de fiets, een op de tien ook regelmatig het OV. Naar verhouding even grote aantallen zouden deze opties mogelijk overwegen.²

Er bestaan veel verschillende belemmeringen onder spitsreizigers om het aantal ritten in de spits met de auto of motor te verminderen. De belangrijkste: gebonden zijn aan bepaalde werktijden (of tijden waarop klanten afspraken willen), een alternatief voor de auto/motor betekent een langere reistijd, slechte OV verbindingen, geen mogelijkheid hebben om thuis te werken en de weersomstandigheden.

Een op de tien inwoners heeft gehoord van de website filedier.nl. Onder regelmatige spitsrijders (6x per week of vaker) is dat een kwart. De website marktplaatsvoormobiliteit.nl is een stuk minder bekend (3%). Slechts een enkeling (3 respondenten) heeft ooit gebruik gemaakt van een mobiliteitsdienst op die marktplaats.

Woon-werkverkeer (figuren 20 t/m 23)

Twee derde van de inwoners van 18 jaar en ouder heeft betaald werk. Bijna drie op de tien hebben meerdere *werkadressen*. Voor zes op de tien is dat (ook) in de Drechtsteden, voor bijna twee op de drie (65%) (ook) buiten de Drechtsteden. Drie op de tien zeggen goede mogelijkheden te hebben om *tijd- en plaats onafhankelijk te werken*, 15% vindt die mogelijkheden redelijk. Voor een op de tien kan dat veel beter. Voor de overige 45% laat het werk dit - naar eigen zeggen - niet toe. Gevraagd naar wat verbeterpunten zijn, worden vooral de volgende dingen genoemd: betere faciliteiten om thuis te werken, meer flexibele werktijden en überhaupt thuis *mogen* werken van de werkgever.

Werkenden vinden de *reistijd* verreweg het belangrijkste aan hun woon-werkreis. Voor acht op de tien is dat één van de belangrijkste drie aspecten. Betrouwbaarheid (36%) en kosten (30%) volgen op flinke afstand. Comfort, flexibiliteit en vrijheid/controle zijn elk voor twee op de tien werkenden één van de drie belangrijkste aspecten van de woon-werkreis.

Zeven op de tien werkenden gaan *meestal of vaak met de auto/motor naar het werk*. Eerder zagen we ook al dat - niet verwonderlijk - woon-werkverkeer veruit het belangrijkste motief

¹ Dit is exclusief de 15% spitsrijders die nooit oponthoud ervaren.

² Dit is exclusief degenen die alles met OV of fiets doen en spitsrijders die nooit oponthoud ervaren

is voor spitsreizen met de auto of motor. Drie op de tien gaan meestal/vaak (ook) met de fiets/e-bike/brommer/(e-)scooter, twee op de tien (ook) met het OV (in combi met fiets of lopen). De overige vervoerswijzen nemen een beduidend minder belangrijke plaats in: carpoolen doet 2%, auto/P+R/OV ook 2%. Uit de vraag naar wat men doet om de spitsdruk te mijden kwam al naar voren dat heel wat woon-werkreizigers ook regelmatig met de fiets en/of het OV gaan. Dat zien we hier terug: 16% van de werkenden noemt als vervoerswijze in het woon-werkverkeer én de auto én de fiets, 6% én de auto én het OV.

Waarom kiezen werkenden voor hun woon-werkverkeer (ook) voor het OV? En waarom (ook) voor de fiets? In de *keuze voor het OV* spelen een goede verbinding (52%) en dat mensen niet in de file willen staan (40%) het vaakst een rol. Goed voor het milieu (30%), comfortabel (27%), hoge parkeerkosten (24%), kortere reistijd dan met auto (23%), in OV kun je werken (22%) volgen. Een kwart van de werkenden kiest (ook) voor het OV omdat men geen auto heeft of die op die dag niet beschikbaar heeft.

Voor de *fiets* ten slotte kiest men vooral omdat het gezond (75%) en prettig (58%) is. Ook goed voor het milieu (44%) en de kosten (42%) spelen bij velen een rol. De overige redenen spelen minder een rol.

Als oplossingen om de woon-werkreis te verbeteren, worden 'betere OV verbindingen' en 'verbreden van snelwegen' duidelijk het meest genoemd. Ook 'frequenter OV verbindingen' en 'goedkoper (of gratis) OV' worden door een aanzienlijk deel aangedragen als oplossingen.

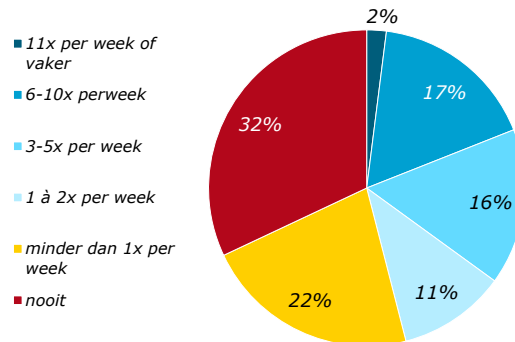


Waar we alleen fiets zeggen
zijn e-bike, brommer en (e-)
scooter inbegrepen.

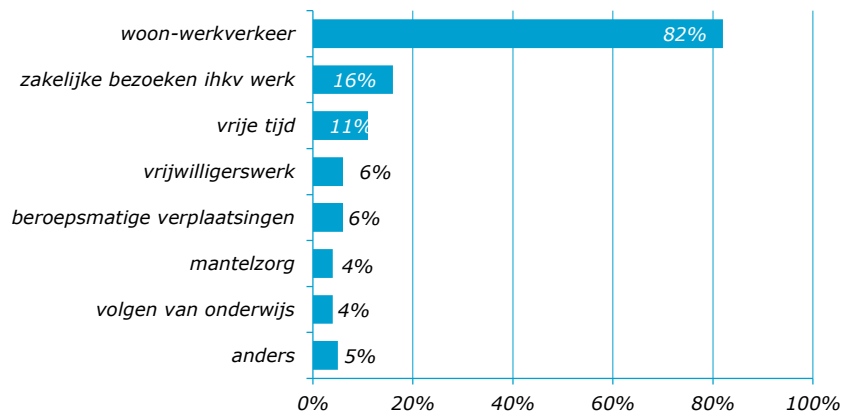
2 Figuren en tabellen

Spitsreizen met auto of motor

Figuur 1 Met auto of motor in de spits (n = 2.238)

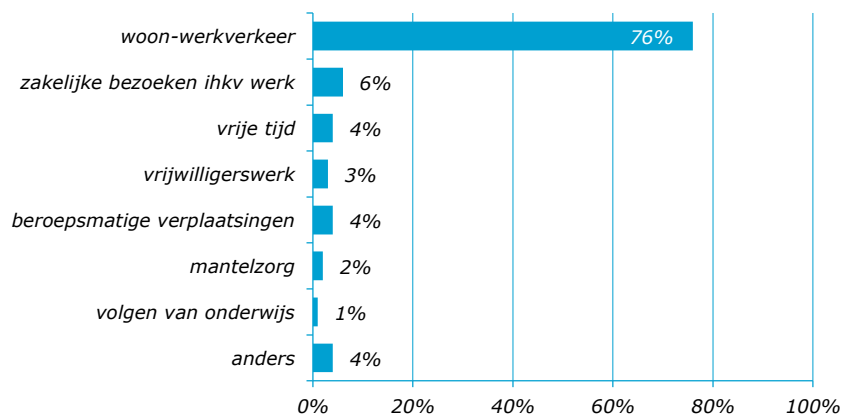


Figuur 2 Doel regelmatig met auto/motor in de spits? (n = 1.027)



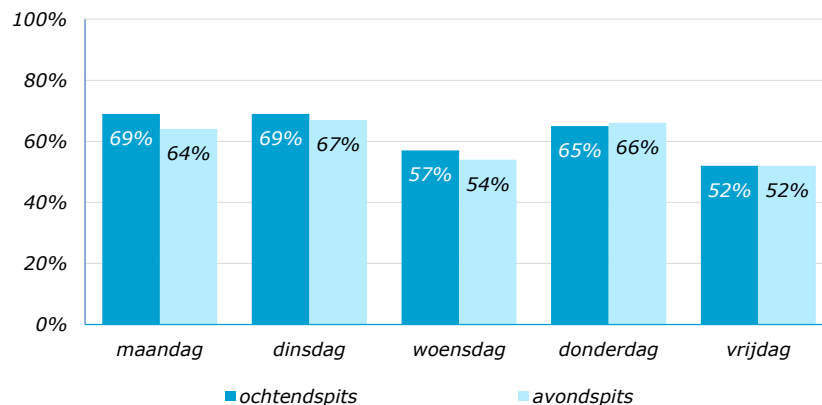
Toelichting: in procenten van minimaal 1x per week in de spits; meerdere antwoorden mogelijk

Figuur 3 Doel het meest met auto/motor in de spits? (n = 1.027)



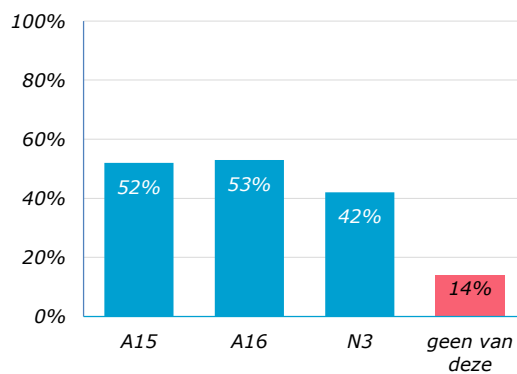
Toelichting: in procenten van minimaal 1x per week in de spits

Figuur 4 Op welke tijden meestal? (n = 1.027)



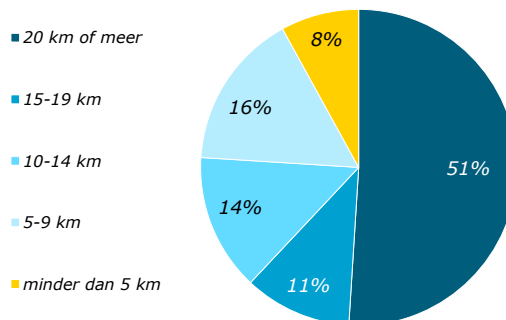
Toelichting: in procenten van minimaal 1x per week in de spits; meerdere antwoorden mogelijk

Figuur 5 Gebruik snelwegen regio (n = 1.018)



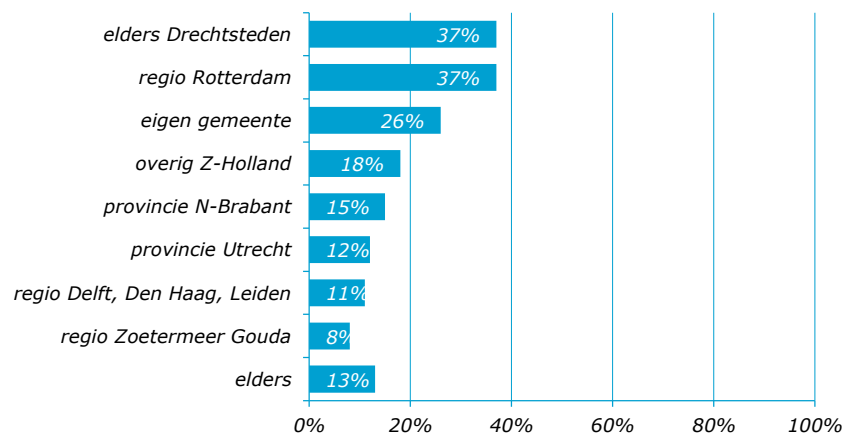
Toelichting: in procenten van minimaal 1x per week in de spits; meerdere antwoorden mogelijk

Figuur 6 Afstand naar de bestemming waarvoor men het meest in de pits rijdt (n = 1.002)



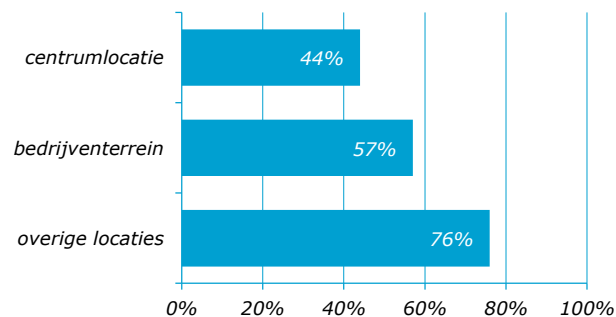
Toelichting: in procenten van minimaal 1x per week in de spits

Figuur 7 Meestal/altijd bestemmingen met auto/motor in de spits (n = 1.027)



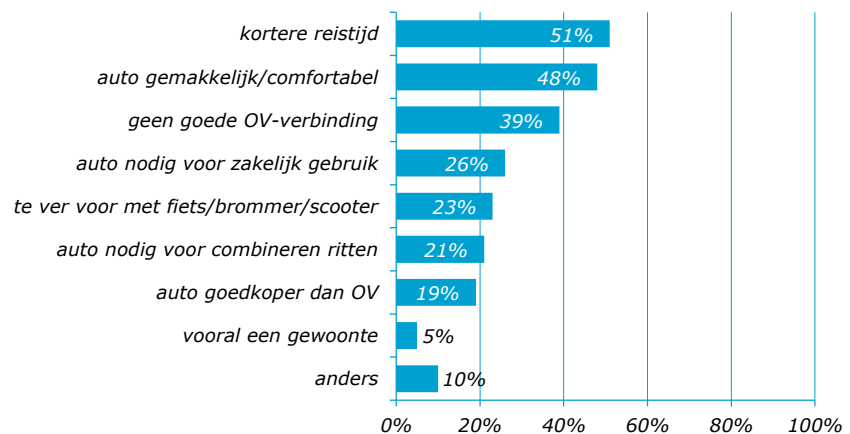
Toelichting: in procenten van minimaal 1x per week in de spits; meerdere antwoorden mogelijk

Figuur 8 Meestal/altijd bestemmingen met auto/motor in de spits (n = 1.027)



Toelichting: in procenten van minimaal 1x per week in de spits; meerdere antwoorden mogelijk

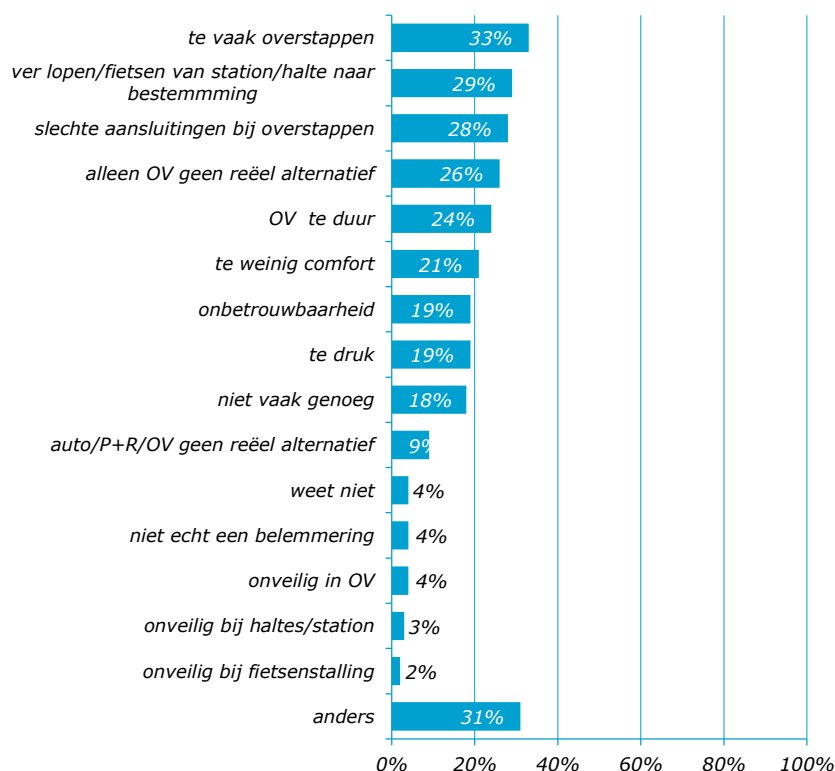
Figuur 9 Reden(en) gebruik auto voor meest gemaakte spitsreizen (n = 1.010)



Toelichting: in procenten van minimaal 1x per week in de spits; meerdere antwoorden mogelijk

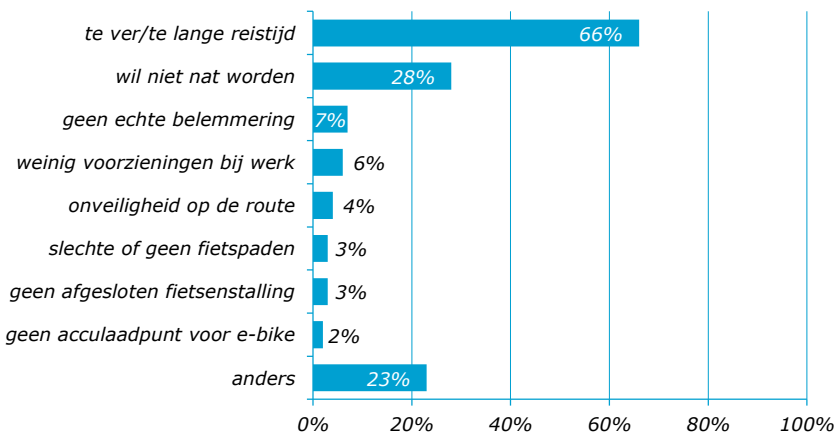
In de categorie 'anders' noemen de respondenten een variëteit aan redenen. Vaker dan 20 keer genoemd is het punt dat ze bij slecht weer voor de auto kiezen.

Figuur 10 Belangrijkste belemmering(en) OV-gebruik voor meest gemaakte spitsreizen met auto
(n = 1.006)



Toelichting: in procenten van minimaal 1x per week in de spits; meerdere antwoorden mogelijk
In de categorie 'anders' wordt een variëteit aan redenen genoemd. Meer dan 20 keer genoemd zijn: te lange reisduur met OV of tijdens het werk veel verplaatsingen per dag moeten doen om klanten te bezoeken.

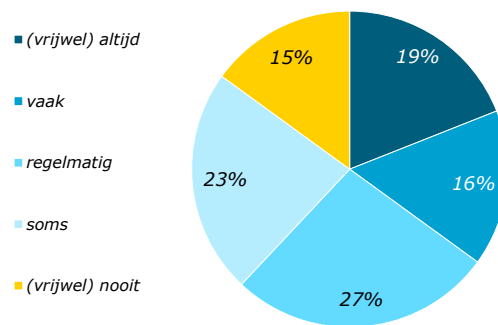
Figuur 11 Belangrijkste belemmering(en) fiets, e-bike, brommer of scooter gebruik voor meest gemaakte spitsreizen met auto (n = 1.006)



Toelichting: in procenten van minimaal 1x per week in de spits; meerdere antwoorden mogelijk
In de categorie 'anders' wordt een variëteit aan antwoorden genoemd. Meer dan 20 keer genoemd zijn de redenen: tijdens het werk de auto nodig hebben (klantbezoek, werkmateriaal vervoeren); bagage mee moeten nemen niet handig op de fiets; het combineren van de rit met andere dingen zoals kinderen wegbrengen, boodschappen doen e.d.; niet kunnen fietsen vanwege fysieke/gezondheidsproblemen; niet beschikken over een fiets, e-bike, brommer of scooter.

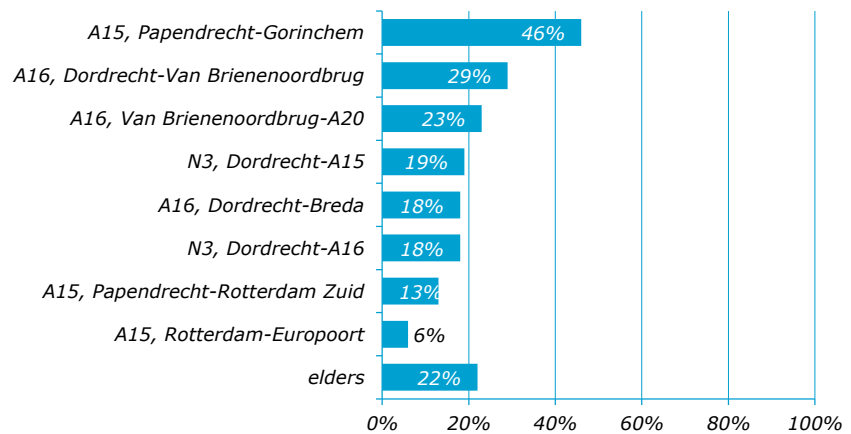
Knelpunten

Figuur 12 Oponthoud bij spitsreizen met auto/motor (n = 1.001)



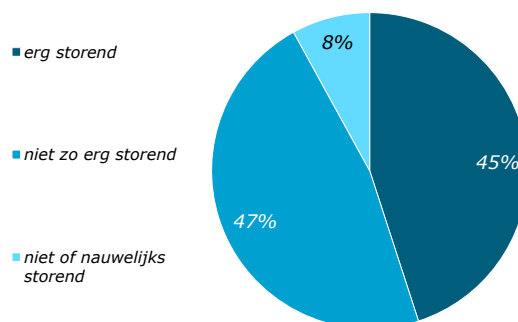
Toelichting: in procenten van minimaal 1x per week in de spits

Figuur 13 Grootste knelpunt(en) (n = 857)



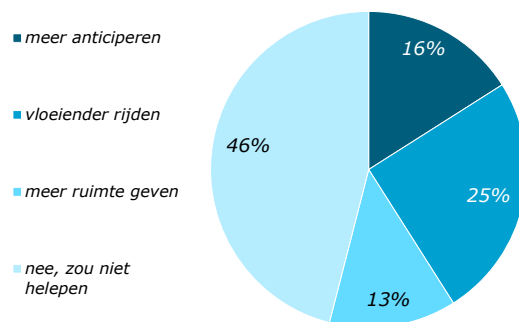
Toelichting: in procenten van minimaal 1x per week in de spits én minimaal soms oponthoud; meerdere antwoorden mogelijk

Figuur 14 Mate waarin men dat knelpunt storend vindt (n = 851)



Toelichting: in procenten van minimaal 1x per week in de spits én minimaal soms oponthoud

Figuur 15 Mogelijke bijdrage beter rijgedrag aan betere doorstroming (n = 844)



Toelichting: in procenten van minimaal 1x per week in de spits én minimaal soms oponthoud

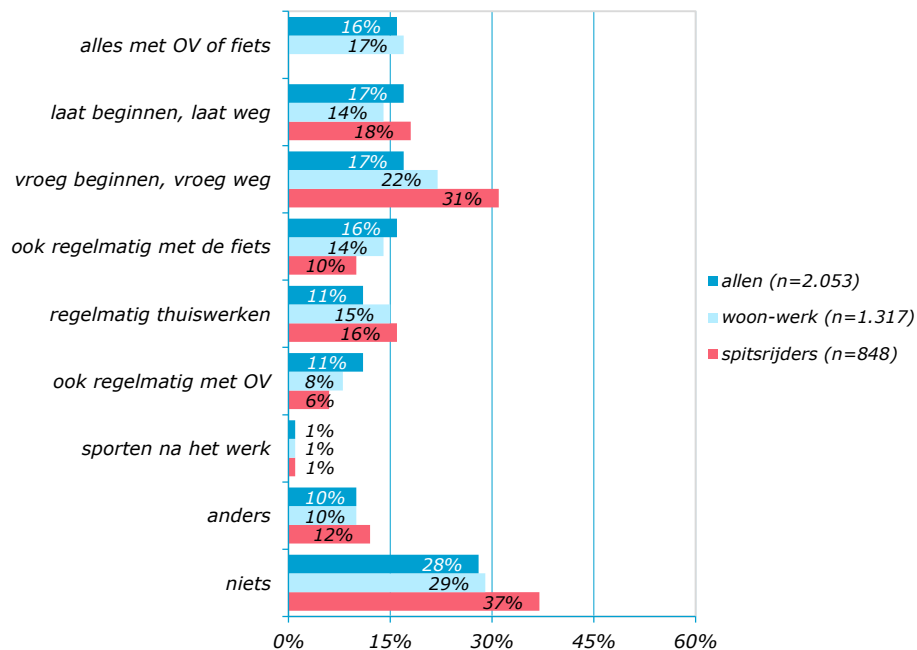
Tabel 1 Hoe kunnen automobilisten geholpen worden om beter rijgedrag te vertonen?

	Top-6 van gegeven antwoorden	aantal keer genoemd
1	mentaliteitsverandering zien te bewerkstelligen/minder gehaast rijden/elkaar meer de ruimte geven	106
2	verandering infrastructuur verkeerswegen (vb. verbreden snelwegen, doorgetrokken lijn invoegstroken lager maken)	50
3	voorlichtingscampagnes houden	46
4	meer controleren op asociaal weggedrag en overtredingen (o.a. op bumperkleven, afsnijden en mobiel/navigatie checken)	44
5	zwaardere boetes instellen op asociaal weggedrag en overtredingen (o.a. bumperkleven, afsnijden en mobiel/navigatie)	20
6	betere/meer signalering matrixborden boven de weg	20

Toelichting: antwoorden op een open vraag. In de tabel zijn de antwoorden opgenomen die vaker dan 20 keer genoemd zijn.

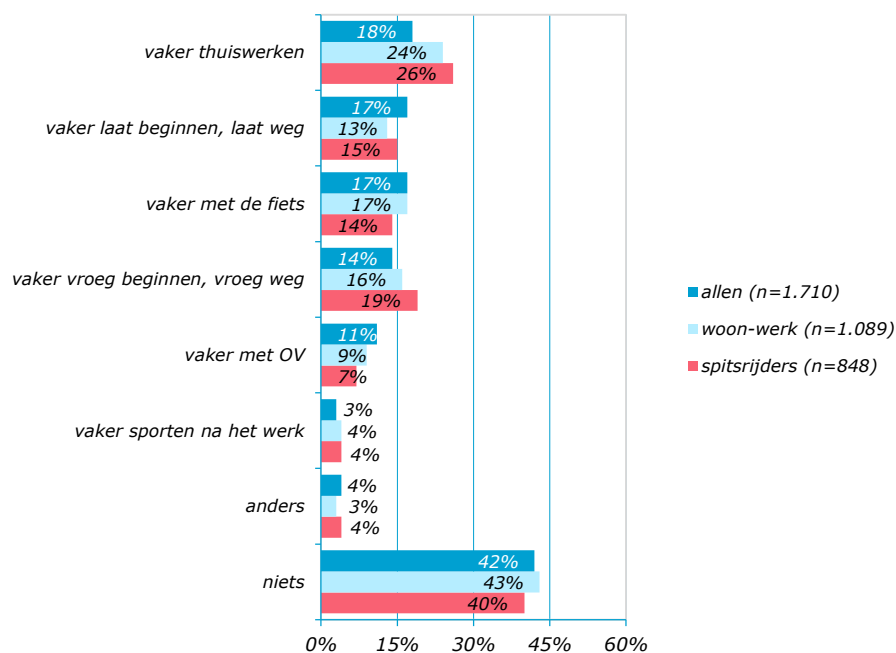
Spitsdrukte mijden

Figuur 16 Wat doet men om spitsdrukte te mijden?



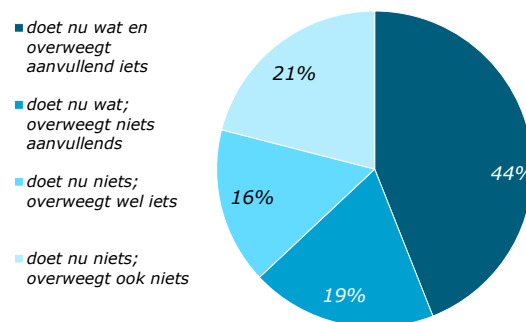
Toelichting: exclusief spitsrijders die nooit oponthoud hebben

Figuur 17 Mogelijke (aanvullend) overwogen optie



Toelichting: exclusief degenen die alles met OV of fiets doen en spitsrijders die nooit oponthoud hebben

Figuur 18 Spits mijden door spitsrijders auto/motor (n=848)



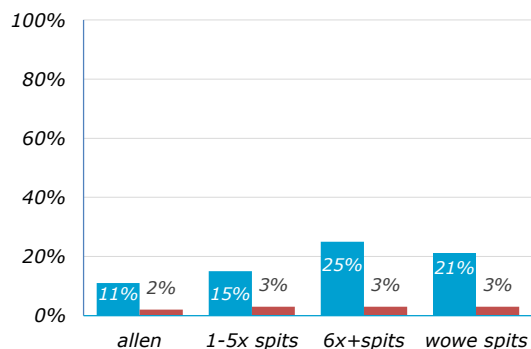
Toelichting: exclusief spitsrijders die nooit oponthoud hebben

Tabel 2 Belangrijkste belemmering om aantal ritten met auto/motor in spits te verminderen?

	top-10 van gegeven antwoorden	aantal keer genoemd
1	gebonden aan bepaalde werktijden/tijden waarop klanten afspraken willen	373
2	het alternatief betekent te lange reistijd	187
3	slechte verbindingen OV	71
4	geen mogelijkheid om thuis te werken	67
5	weersomstandigheden	56
6	reis combineren met andere zaken (vb. kinderen halen/brengen, boodschappen, op tijd thuis moeten zijn voor gezin)	53
7	auto tijdens werk nodig voor (afspraken tijdens) het werk	40
8	reizen met OV is niet prettig/gedoe/irritatie	40
9	reizen met de auto biedt veel gemak/comfort	29
10	wil flexibiliteit/vrijheid	22

Toelichting: antwoorden op een open vraag. In de tabel zijn de antwoorden opgenomen die vaker dan 20 keer genoemd zijn.

Figuur 19 Bekendheid met filedier.nl en/of marktplaatsvoormobiliteit.nl

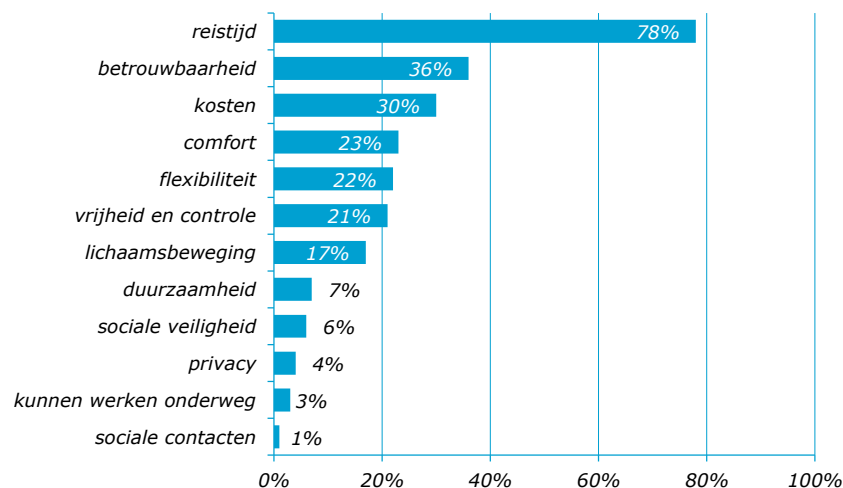


Slechts een enkeling (3 respondenten) heeft ooit gebruik gemaakt van een mobiliteitsdienst op marktplaatsvoormobiliteit.nl.

Woon-werkverkeer

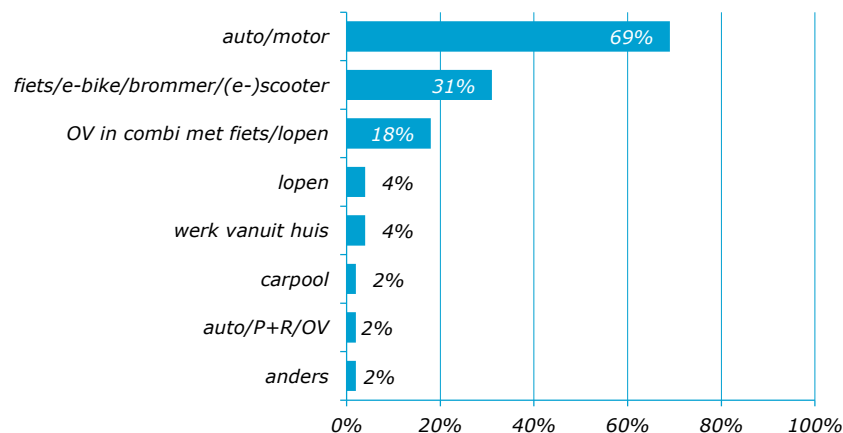
Twee derde (66%) van de inwoners heeft betaald werk. Over hen gaan de resultaten in dit blok.

Figuur 20 Belangrijkste aspecten woon-werkreis (n = 1.476)



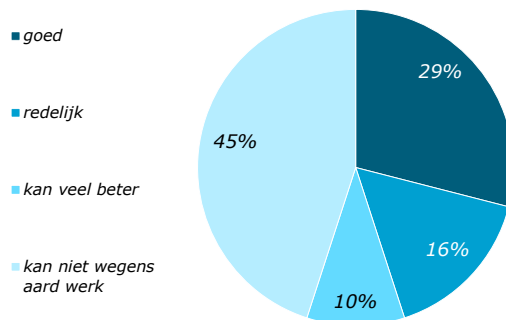
Toelichting: maximaal 3 antwoorden mogelijk

Figuur 21 Meestal/vaak naar/van werk met (n = 1.476)



Toelichting: meerdere antwoorden mogelijk; meest opgegeven combi's: auto en fiets: 16%; auto en OV: 6%; OV en fiets: 4%

Figuur 22 Mogelijkheden om tijd- en plaats onafhankelijk te werken (n = 1.415)

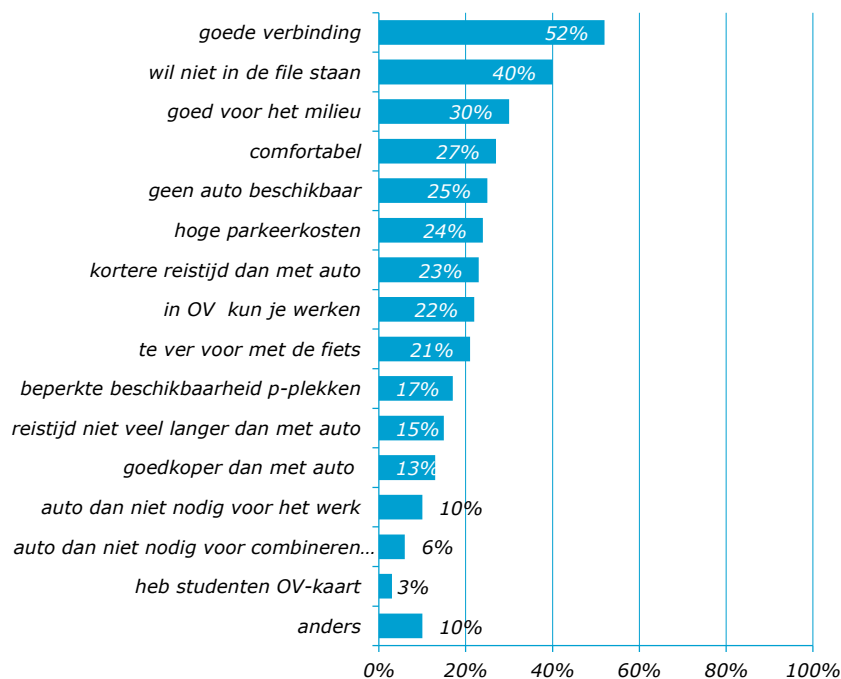


Tabel 3 Wat te verbeteren aan mogelijkheden voor tijd- en plaats onafhankelijk werken?

	top-6 van gegeven antwoorden	aantal keer genoemd
1	betere faciliteiten om thuis te werken	61
2	flexibele werktijden	51
3	thuis mogen werken van werkgever	46
4	tijdstippen van vergaderingen op het werk aanpassen aan flexibel werken	29
5	vaker thuis kunnen werken	20
6	thuiswerken stimuleren vanuit werkgever, thuiswerken in bedrijfscultuur inpassen	20

Toelichting: antwoorden op een open vraag. In de tabel zijn de antwoorden opgenomen die vaker dan 20 keer genoemd zijn.

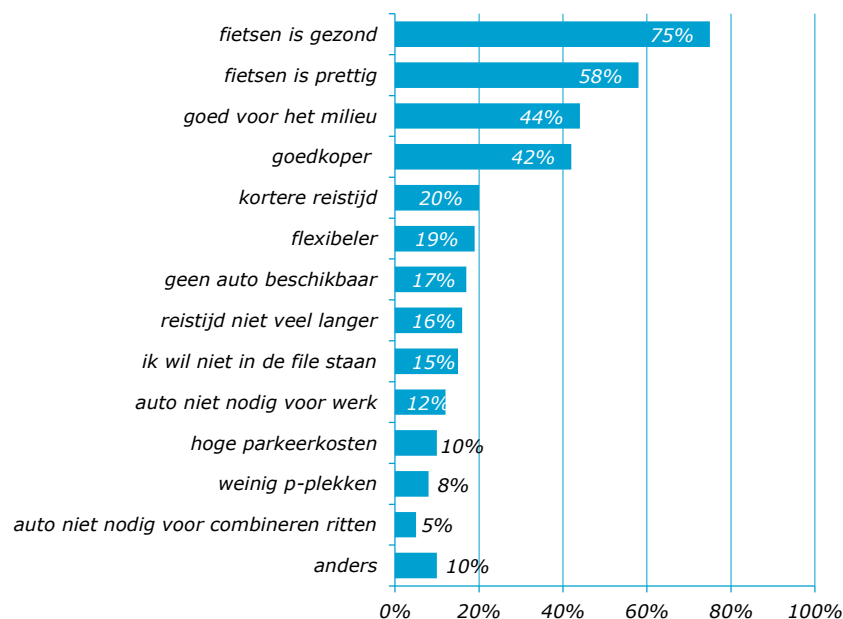
Figuur 23 Reden(en) waarom men voor woon-werkverkeer (ook) voor OV kiest (n = 283)



Toelichting: meerdere antwoorden mogelijk

In de categorie 'anders' worden verscheidene redenen genoemd, maar er springen hierbij geen bepaalde antwoorden duidelijk naar voren.

Figuur 24 Reden(en) waarom men voor woon-werkverkeer (ook) voor fiets/e-bike/brommer/(e)-scooter kiest (n = 430)



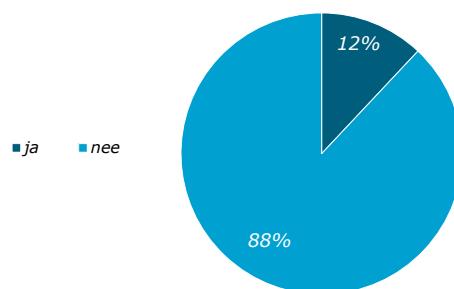
Toelichting: meerdere antwoorden mogelijk
In de categorie 'anders' wordt vooral de reden genoemd dat de woon-werkafstand te kort is om gebruik te maken van auto of OV.

Tabel 4 Gewenste oplossingen voor verbetering woon-werkreis

	top-10 van gegeven antwoorden	aantal keer genoemd
1	betere OV verbindingen	110
2	verbreding snelwegen	98
3	frequenter rijden OV (en handhaven intercity station Dordrecht)	60
4	goedkoper (of gratis) OV	50
5	infrastructuur fietsvriendelijker maken	36
6	betere aansluiting/doorstroming van snelwegen op elkaar	36
7	meer zitplekken in de trein, treinreizen comfortabeler maken	30
8	thuiswerken stimuleren bij werkgevers	24
9	betere doorstroming op wegen buiten de snelwegen	24
10	wonen en werken in dezelfde stad stimuleren	22

Toelichting: antwoorden op een open vraag. In de tabel zijn de antwoorden opgenomen die vaker dan 20 keer genoemd zijn.

Figuur 25 Geïnteresseerd in informatie over alternatieven voor de file



Achtergrondvariabelen

Tabel 5 Autobezit in huishouden (%) (n = 2.159)

	totaal	lease auto's
geen	7	84
1 auto	56	15
2 auto's	34	1
3 of meer auto's	3	0

Toelichting: lease-auto's in procenten van huishoudens met auto

Tabel 6 Voor het laatst met OV gereisd (%) (n = 2.171)

	allen	1-5x/wk spits	6x+/wk spits	spits totaal ¹	woon-werk spits ¹
dit jaar nog	43	38	25	33	31
in 2015	33	40	42	41	42
in 2014	4	5	8	3	7
vóór 2014	20	17	25	20	20

¹ minimaal 1x per week met auto/motor in de spits

Tabel 7 Gemeente werkadres (%) (n = 1.419)

gemeente	%
totaal (ook) Drechtsteden	62
. Dordrecht	27
. Zwijndrecht	9
. Sliedrecht	9
. Papendrecht	7
. Alblasserdam	5
. Hendrik-Ido-Ambacht	5
totaal (ook) buiten Drechtsteden	65
. Rotterdam	22
. Den Haag	4
. Gorinchem	3
. Breda	3
. Ridderkerk	2
. Barendrecht	2
. Capelle	1
. Schiedam	1
. Hardinxveld-Giessendam	1
. Amsterdam	1
. Utrecht	1
. Delft	1
. elders	22
. geen vast werkadres	5

Aanvullende tabellen naar gemeente/gebied

Tabel 8 Vervoermiddelgebruik woon-werkverkeer, naar woongemeente/-stadsdeel, %

	A	DC	DW	DO	D	H	P	S	Z	tot
auto/motor	82	49	60	63	59	81	82	71	74	69
fiets e.d.	23	33	46	30	35	25	22	40	25	31
OV combi fiets/lopen	5	40	21	24	28	6	12	9	16	18
auto/P+R/OV	2	1	3	1	4	4	5	1	3	2
carpool	2	2	0	3	2	1	1	4	3	2
lopen	5	10	3	2	5	0	3	7	3	4
werk vanuit huis	7	3	1	4	3	7	4	0	4	4
anders	1	1	1	3	2	0	2	1	0	2

Toelichting: meerdere antwoorden mogelijk

A = Alblasserdam

DC = Dordrecht-Centrum; DW = Dordrecht-West; DO = Dordrecht-Oost; D = Dordrecht totaal

H = Hendrik-Ido-Ambacht

P = Papendrecht

S = Sliedrecht

Z = Zwijndrecht

Tabel 9 Spitsreizen met auto/motor, naar woongemeente/-stadsdeel, %

	A	DC	DW	DO	D	H	P	S	Z	tot
nooit	19	45	39	31	36	26	25	32	33	32
minder dan 1x per week	25	22	19	20	21	23	20	26	25	22
1-5x per week	32	21	26	32	27	24	32	21	26	27
6x per week of meer	24	12	16	17	16	27	23	21	16	19

Tabel 10 Reden(en) gebruik auto/motor voor meest gemaakte spitsreizen, naar woongemeente/-stadsdeel, %

	A	DC	DW	DO	D	H	P	S	Z	tot
kortere reistijd	58	63	49	42	50	57	47	51	46	51
gemak/comfort	51	43	42	48	47	47	48	53	49	48
geen goede OV-verbinding	52	33	28	37	34	48	43	37	34	39
auto nodig zakelijk	23	27	27	24	25	25	28	27	25	26
te ver voor fiets e.d.	28	23	8	21	19	28	29	30	17	23
auto nodig combiritten	19	23	28	22	23	21	20	16	18	21
goedkoper dan OV	19	33	29	14	21	15	17	24	17	19

Toelichting: meerdere antwoorden mogelijk; in procenten van minimaal 1x per week in de spits

Tabel 11 Belangrijkste belemmeringen(en) OV-gebruik, naar woongemeente/-stadsdeel, %

	A	DC	DW	DO	D	H	P	S	Z	tot
te vaak overstappen	42	37	15	32	29	38	35	29	32	33
te ver lopen vanaf halte	26	41	32	28	32	30	25	32	21	29
slechte aansluitingen	19	28	22	29	27	35	25	26	33	28
alleen OV niet reëel	28	24	24	24	24	29	27	38	21	26
OV te duur	17	33	32	18	24	27	25	27	24	24
te weinig comfort	19	37	19	26	26	22	22	6	17	21
onbetrouwbaar	21	24	19	20	20	28	18	16	19	19
te druk	21	30	26	17	22	20	14	9	19	19
niet vaak genoeg	17	14	20	13	16	24	17	12	20	18

Toelichting: meerdere antwoorden mogelijk; in procenten van minimaal 1x per week in de spits

Tabel 12 Mogelijke (aanvullend) overwogen opties om spitsdrukke te mijden, spitsrijders, naar woongemeente/-stadsdeel, %

	A	DC	DW	DO	D	H	P	S	Z	tot
vaker thuiswerken	27	17	30	30	28	32	22	22	24	26
vaker vroeg beginnen	22	18	13	18	17	22	22	18	21	19
vaker laat beginnen	15	10	9	17	13	23	17	21	11	15
vaker met de fiets e.d.	19	12	13	18	15	11	8	17	14	14
vaker met OV	9	8	10	6	8	3	3	11	9	7
niets	35	40	40	39	40	35	47	32	44	40

Toelichting: meerdere antwoorden mogelijk; exclusief spitsrijders die nooit oponthoud hebben

Tabel 13 Geïnteresseerd in informatie over file-alternatieven, per woongemeente/-stadsdeel, %

	A	DC	DW	DO	D	H	P	S	Z	tot
geïnteresseerd	14	11	5	13	10	12	12	18	10	12



drs. I.A.C. Soffers
drs. F.W. Winterwerp
maart 2016

Postbus 619
3300 AP Dordrecht
(078) 770 39 05

ocd@rechtsteden.nl
www.onderzoekcentrumrechtsteden.nl