



Vakgroep Sociologie, Onderzoeksgroep TOR
Pleinlaan 2, 1050 Brussel
<http://www.vub.ac.be/TOR/>

RESULTATEN PUBLIEKSBEVRAGING MOBILITEITSPLAN VLAANDEREN

TOR 2011/28

Glorieux, I., S. Sanctobin, T.P. Van Tienoven &
J. Vandeweyer

In opdracht van de Vlaamse Overheid, Departement Mobiliteit en Openbare Werken,
Afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid



Inhoudstabel

1	Kader	4
2	Methode	4
3	Respons en representativiteit	5
3.1	Respons.....	5
3.2	Representativiteit.....	7
4	Resultaten	11
4.1	Achtergrondkenmerken	11
4.2	Vervoermiddelen.....	13
4.2.1	Algemeen	13
4.2.2	Vergelijking met OVG.....	14
4.2.3	Typologie van gebruikers vervoermiddelen.....	15
4.3	Belang gehecht aan kenmerken van verplaatsen.....	21
4.3.1	Algemeen	21
4.3.2	Naar achtergrondkenmerken	23
4.3.3	Naar type gebruiker vervoermiddelen.....	26
4.3.4	Analyse open antwoorden: andere belangrijke zaken bij verplaatsingen.....	29
4.4	De doelstellingen van de overheid.....	36
4.4.1	Algemeen	36
4.4.2	Naar achtergrondkenmerken	37
4.4.3	Naar type gebruiker van vervoermiddelen.....	41
4.4.4	Analyse open antwoorden: andere doelstellingen die de overheid moet realiseren om de mobiliteit in goede banen te leiden	43

4.5	Oplossingen voor het fileprobleem	50
4.5.1	Algemeen	50
4.5.2	Naar achtergrondkenmerken	51
4.5.3	Naar type gebruiker vervoermiddelen.....	54
4.5.4	Analyse open antwoorden: andere maatregelen die de overheid kan nemen om het fileprobleem aan te pakken	55
4.6	Oplossingen voor verkeersonveiligheid	60
4.6.1	Algemeen	60
4.6.2	Naar achtergrondkenmerken	61
4.6.3	Naar type gebruiker vervoermiddelen.....	64
4.6.4	Analyse open antwoorden: andere maatregelen die de overheid kan nemen om de verkeersonveiligheid aan te pakken.....	65
4.7	Oplossingen voor milieu- en natuurhinder	76
4.7.1	Algemeen	76
4.7.2	Naar achtergrondkenmerken	77
4.7.3	Naar type gebruiker vervoermiddelen.....	80
4.7.4	Analyse open antwoorden: andere maatregelen die de overheid kan nemen om de schade aan te pakken die het verkeer berokkent aan mens, milieu en natuur.....	82
4.8	Oplossingen voor duurzaam verplaatsen (openbaar vervoer).....	88
4.8.1	Algemeen	88
4.8.2	Naar achtergrondkenmerken	89
4.8.3	Naar type gebruiker vervoermiddelen.....	91
4.8.4	Analyse open antwoorden: andere maatregelen die de overheid kan nemen om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren	92
4.9	Oplossingen voor duurzaam verplaatsen (fiets).....	99

4.9.1	Algemeen	99
4.9.2	Naar achtergrondkenmerken	99
4.9.3	Naar type gebruiker vervoermiddelen.....	102
4.9.4	Analyse open antwoorden: andere maatregelen die de overheid kan nemen om het gebruik van de fiets te stimuleren	103
4.9.5	Analyse open antwoorden 'zijn er volgens u nog andere belangrijke mobiliteitsproblemen in de samenleving?'	110
5	Profiel van minder mobiele.....	111
6	Focus op frequente autobestuurders met bedrijfswagens	117
7	Onderliggende dimensies in vragenlijst.....	123
8	Doelstellingen/Maatregelen waarover een consensus bestaat bij verschillende vervoermiddelen-gebruikers.....	139
8.1	Verplaatsingskenmerken.....	140
8.2	Doelstellingen van de overheid	141
8.3	Oplossingen	142
9	Bijlagen	146

1 Kader

Mobiliteit gaat ieder van ons aan. Iedereen wil graag vlot en veilig naar school of naar het werk, naar de supermarkt of op vakantie. En voor onze economie is het van levensbelang dat grondstoffen en goederen vlot op hun bestemming geraken. Van de overheid verwachten we dat ze dat allemaal in goede banen leidt – nu, maar ook in 2020, 2030 en later. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen moet daarbij helpen.

In het informatieve gedeelte van het Mobiliteitsplan Vlaanderen worden de uitdagingen opgelijst waar de Vlaamse overheid extra werk van moet maken. Dat gedeelte onderzoekt ook al mogelijke oplossingen, maar maakt nog geen keuzes. In het tweede – richtinggevende – deel worden die keuzes wel gemaakt en worden concrete maatregelen uitgewerkt. Die keuzes en maatregelen houden rekening met beleidsuitdagingen en oplossingen die de Vlaamse bevolking belangrijk vindt. In dat kader lanceerde Minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits een grote mobiliteitsenquête. Elke Vlaming kreeg de kans om zijn of haar mening te geven over zijn verplaatsingsgedrag en iedereen kon oplossingen aanreiken over hoe we het beste met de verkeersdrukte en andere mobiliteitsuitdagingen omgaan. De resultaten van deze enquête worden in dit rapport besproken.

2 Methode

Van 29 maart tot 29 mei kon elke Vlaming zijn of haar visie geven over hoe de mobiliteit er in Vlaanderen tegen 2020 en 2030 en zelfs nog langer moet uitzien door deel te nemen aan de mobiliteitsenquête. Deze werd zowel online als schriftelijk verspreid. Samen met de online vragenlijst werd de publieksbrochure Mobiliteitsplan Vlaanderen 'In goede banen. De grote mobiliteitsuitdagingen en hoe erop in te spelen' verspreid. Deze brochure bevat meer toelichting over de achtergrond van de vragen.

De vragenlijst bestaat uit 4 grote delen.

Het luik *Vervoermiddelen* polst naar hoe de mensen zich nu verplaatsen. Dat helpt om de antwoorden en keuzes beter te begrijpen.

Het luik *Uw verplaatsingen* vraagt naar de bepalende factoren om een vervoersmiddel te kiezen, zoals comfort, prijs, veiligheid, behoorlijke reisinformatie, gezondheid, milieuvriendelijkheid... Daar kan rekening mee worden gehouden bij de uitbouw van het transportsysteem.

In de rubriek *Doelstellingen van de overheid* worden 7 doelen opgelijst die de overheid in haar mobiliteitsbeleid belangrijk vindt. De individuele wensen hebben maatschappelijke gevolgen. Als de

overheid ze wil realiseren, moet ze erin investeren. Maar omdat tijd en geld nu eenmaal beperkt zijn, moet ze keuzes maken: ze moet beslissen op welke doelen ze het meest en bij voorrang inzet. Daarom wordt gevraagd om even afstand te nemen van de persoonlijke zorgen en de focus te leggen op waar de samenleving als geheel werk van moet maken. Daarbij worden de strategische doelstellingen van de overheid beoordeeld en het belangrijkste en het minst belangrijke aangeduid.

In de rubriek *Oplossingen* kan elke Vlaming zijn of haar mening geven op de vier concrete uitdagingen: de files, de verkeersslachtoffers, de schade aan mens, milieu en natuur en de dringende nood aan meer duurzame verplaatsingen.

Open vragen. Elke rubriek bevat ook open vragen. Daarin kan elke deelnemer extra doelstellingen voor het overheidsbeleid formuleren, andere beleidsuitdagingen aansnijden en andere oplossingen voorstellen.

In dit rapport worden de resultaten in bovenstaande volgorde besproken. In §4.1 wordt het socio-demografisch profiel van de respondenten voorgesteld. In §4.2 wordt het verplaatsingsgedrag van de respondenten besproken en wordt op basis hiervan een typologie van verschillende vervoermiddelengebruikers opgesteld. Daarna komt het belang gehecht aan verplaatsingskenmerken (§4.3) en aan overheidsdoelstellingen (§4.4) aan bod, gevolgd door de instemming met oplossingen voor het fileprobleem (§4.5), voor verkeersonveiligheid (§4.6), voor milieu- en natuurrhinder (§4.7), om het openbaar vervoer gebruik te stimuleren (§4.8) en tenslotte om het fietsgebruik te stimuleren (§4.9). In §5 focussen we op respondenten die minder mobiel zijn omwille van fysieke beperkingen. In §6 gaan we dieper in op de gewenste overheidsdoelstellingen en oplossingsrichtingen van frequente autobestuurders die al dan niet een bedrijfswagen bezitten. In §7 tenslotte gaan we op zoek naar structuur in de antwoorden op de verschillende vragen en komen zo tot een aantal nieuwe dimensies aan de hand waarvan we respondenten kunnen situeren.

We starten in §3 met een woordje uitleg over de respons en representativiteit van dit onderzoek.

3 Respons en representativiteit

3.1 RESPONS

De enquête werd verspreid in een online en een schriftelijke versie (onder andere door publicatie in De Zondag en de mogelijkheid ze te downloaden in PDF formaat). In totaal werden er 13.035 enquêtes ingevuld, waarvan 2.956 papieren versies en 10.079 online versies. Van de papieren versies die ingestuurd zijn, kwamen er 2.864 uit De Zondag. De resterende 92 enquêtes betroffen PDF-versies die gedownload waren van de website mobiliteitsplanvlaanderen.be.

Aangezien het een niet-selecte steekproef betrof en de steekproef daarmee niet representatief is voor de Vlaamse bevolking, werd de steekproef gewogen naar een aantal achtergrondkenmerken (zie paragraaf 3.2). Om die reden was het van belang dat respondenten minstens de vragen 21 ("Wat is uw geslacht?"), vraag 22 ("Wat is uw geboortejaar?") en vraag 23 ("Wat is uw hoogst behaalde diploma?") geldig hadden ingevuld. Indien respondenten bij vraag 23 invulden dat hun diploma 'anders' was dan de gegeven antwoordmogelijkheden, is handmatig geprobeerd zoveel mogelijk cases alsnog onder te brengen bij deze antwoordmogelijkheden. Indien onmogelijk, zijn deze cases omwille van de weging op missing gezet. In totaal voldeden 9.851 respondenten (ongewogen) aan deze criteria.

Na deze selectie blijkt dat vooral de online enquêtes niet voldoende waren ingevuld. Van de 9.851 weerhouden respondenten vulde er 2.829 een papieren versie in (waarvan 2.744 de versie uit De Zondag en 85 een PDF-versie) en 7.022 een online versie. Van de respondenten die de enquête online invulde was bijna een derde ervan op de hoogte via een website (zie tabel 1). Ook de krant (15,4%) en collega's (10,9%) en familie, vrienden en kennissen (9,9%) speelden een grote rol bij het onder de aandacht brengen van de enquête.

TABEL 1: OP DE HOOGTE VAN MOBILITEITSENQUÊTE (ENKEL VOOR RESPONDENTEN DIE ONLINE VERSIE INVULDEN)

	Aantal	Percentage
Via de krant	1.080	15,4
Via een weekblad	394	5,6
Via een website	2.210	31,5
Via familie, vrienden, kennissen, ...	696	9,9
Via collega's	732	10,4
Via een brochure	134	1,9
Via een flyer	37	0,5
Via ander kanaal	1.588	22,6
Geen antwoord	151	2,2
Totaal	7.022	100,0

Verdere cleaning van de databank betrof enkel de achtergrondvariabelen. De vragen 21 tot en met 23 (geslacht, leeftijd en opleidingsniveau) waren reeds opgeschoond doordat zij een selectiecriterium vormden. Voor vraag 24 ("Wat is uw beroepsstatus?") zijn, indien mogelijk, de antwoorden die onder antwoordcategorie 7 ("Anders, namelijk ...") vielen, handmatig teruggebracht naar de eerste zes antwoordmogelijkheden. Alle andere cases zijn voor deze variabele op 'missing' gezet. Bij vraag 25 ("Hoe is uw gezin samengesteld?") is antwoordmogelijkheid 6 ("Andere situatie") op 'missing' gezet aangezien het hier slechts 1,3% van de respondenten betrof (ongewogen). Vraag 27 ("Wat is uw postcode?") leverde uiteindelijk 0,6% cases op die als 'missing' werden genoteerd. Het betrof hier postcodes die niet bestonden, twee respondenten die in Nederland woonachtig waren, en een enkeling die in Wallonië woonachtig was.

3.2 REPRESENTATIVITEIT

Aangezien het bij deze enquête niet ging om een gerandomiseerde steekproef, is deze niet representatief voor de Vlaamse bevolking. Zij is echter wel representatief voor de respondenten voor wie mobiliteit een belangrijk issue is, juist omdat het voor iedereen mogelijk was de enquête in te vullen. Om de enquête toch ook meer representatief te maken voor de Vlaamse bevolking is enerzijds tijdens de looptijd van de enquête gecontroleerd op geografische spreiding van de respondenten en zijn waar mogelijk nog gericht enkele oproepen tot invullen van de enquête uitgestuurd, en is anderzijds de enquête gewogen naar geslacht, leeftijd en opleidingsniveau.

Dat laatste bleek nodig daar bepaalde groepen uit de samenleving (sterk) over- of ondervertegenwoordigd waren onder de respondenten (zie tabel 2). Uit de tabel blijkt dat oudere en jongere generaties en laagopgeleide mannen en vrouwen ondervertegenwoordigd zijn, terwijl hoogopgeleide mannen en (deels) vrouwen in de leeftijd van 35 tot 55 jaar sterk oververtegenwoordigd zijn. Om de scheve verdeling naar geslacht, leeftijd en opleidingsniveau enigszins te neutraliseren, worden wegingscoëfficiënten toegekend aan iedere respondent. Deze wegingscoëfficiënten zijn gebaseerd op de verhouding van de samenstelling van de steekproef ten opzichte van de samenstellingen van de bevolking van het Vlaams Gewest. Bijvoorbeeld: mannen in de leeftijd van 46 tot 55 jaar die hoger onderwijs hebben gevolgd zijn met 4,5% vertegenwoordigd in de steekproef van de mobiliteitsenquête terwijl zij in werkelijkheid maar 1,6% van de bevolking van het Vlaams Gewest uit maken. Om die reden worden alle mannen in de leeftijd van 46 tot 55 jaar die hoger onderwijs hebben gevolgd vermenigvuldigd met een wegingscoëfficiënt van 0,35420.

TABEL 2: VERDELING BEVOLKING VLAAMS GEWEST EN STEEKPROEF MOBILITEITSENQUÊTE NAAR GESLACHT, LEEFTIJD EN OPLEIDINGSNIVEAU (IN PERCENTAGES VAN TOTALE BEVOLKING/STEEKPROEF)

Opleiding	Leeftijd	Bevolking Vlaams Gewest*		Mobiliteitsenquête	
		Man	Vrouw	Man	Vrouw
Geen/ lager onderwijs	0-14	n/a	n/a	0,0	0,1
	15-17	0,5	0,4	0,1	0,1
	18-25	0,3	0,3	0,1	0,1
	26-35	0,4	0,4	0,1	0,0
	36-45	0,5	0,5	0,1	0,1
	46-55	1,1	1,2	0,3	0,2
	56-65	1,5	1,9	0,9	0,5
	66-74	1,7	2,2	0,6	0,3
	75+	1,9	3,6	0,2	0,1
Lager secundair	0-14	n/a	n/a	0,0	0,0
	15-17	1,5	1,5	0,2	0,2
	18-25	1,0	0,7	0,2	0,2
	26-35	0,8	0,6	0,2	0,1
	36-45	1,3	0,8	0,3	0,1
	46-55	2,0	1,6	1,1	0,6
	56-65	1,7	1,7	1,4	0,8
	66-74	0,9	1,1	0,7	0,3
	75+	0,8	1,3	0,4	0,1
Hoger secundair	0-14	n/a	n/a	0,0	0,0
	15-17	0,0	0,1	0,0	0,1
	18-25	3,4	3,2	1,6	1,6
	26-35	3,3	2,6	1,8	1,4
	36-45	3,7	3,5	2,7	2,0
	46-55	3,4	3,4	4,1	3,2
	56-65	2,1	2,1	4,0	2,2
	66-74	1,1	1,1	1,6	0,5
	75+	0,9	1,2	0,8	0,2
Hoger onderwijs	0-14	n/a	n/a	0,0	0,0
	15-17	0,0	0,0	0,0	0,0
	18-25	0,6	1,0	0,9	1,0
	26-35	1,8	2,6	3,6	3,7
	36-45	2,0	2,3	4,9	3,9
	46-55	1,6	2,1	4,5	4,1
	56-65	1,2	1,3	4,2	2,9
	66-74	0,5	0,6	2,3	0,7
	75+	0,4	0,5	0,8	0,2
Universitair onderwijs	0-14	n/a	n/a	0,0	0,0
	15-17	0,0	0,0	0,0	0,0
	18-25	0,3	0,4	0,9	0,7
	26-35	1,1	1,2	3,6	3,8
	36-45	1,1	0,9	3,0	2,2
	46-55	1,0	0,5	3,0	1,5
	56-65	0,8	0,3	2,3	0,8
	66-74	0,3	0,1	0,9	0,2
	75+	0,3	0,0	0,5	0,1

*Bron: FOD Economie, ADSEI, Enquête Arbeidskrachten 2010

Een vuistregel in de statistiek stelt dat betrouwbare wegingscoëfficiënten tussen de 0,3 en 3 dienen te liggen. Om aan deze voorwaarde te voldoen worden combinaties die niet of nauwelijks voorkomen getransponeerd naar een grotere categorie. Bijvoorbeeld: door de grote ondervertegenwoordiging van respondenten die geen, enkel lager of enkel lager secundair onderwijs hebben gevolgd, kwamen de oorspronkelijke wegingscoëfficiënten boven de 8 uit. Om dit te voorkomen, zijn de opleidingscategorieën "geen/lager onderwijs", "lager secundair onderwijs" en

“hoger secundair onderwijs” samen genomen. Hetzelfde geldt voor de leeftijdsgroepen “0-14 jaar”, “15-17 jaar” en “18-25 jaar”. Een overzicht van de wegingscoëfficiënten is opgenomen in tabel 3.

We merken op dat enkel laagopgeleide vrouwen in de leeftijd van 66-74 jaar en 75+ jaar een wegingscoëfficiënt hebben van boven de 3 (respectievelijk 4,1 en 16,7) en mannen tussen van 66-74 jaar die hoger onderwijs hebben gevolgd een wegingscoëfficiënt van onder de 0,3 (0,2). Er is besloten deze ‘hoge’ wegingscoëfficiënten te behouden omdat het verder samenvoegen van categorieën de kwaliteit van de weging enkel zou verlagen. We merken tot slot ook nog op dat de 128 respondenten die woonachtig zijn in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest meegewogen zijn op basis van de gegevens van de bevolking van het Vlaams Gewest.

TABEL 3: WEGINGSCOËFFICIËNTEN MOBILITEITSENQUÊTE NAAR GESLACHT, LEEFTIJD EN OPLEIDINGSNIVEAU

Wegingscoëfficiënten			
Opleiding	Leeftijd	Man	Vrouw
Geen/ lager onderwijs Lager secundair Hoger secundair	0-14		
	15-17	3,02114	2.55924
	18-25		
	26-35	2,16594	2,38814
	36-45	1,68717	2,11576
	46-55	1,16828	1,53630
	56-65	0,83739	1,62880
	66-74	1,26412	4,06285
	75+	2,65877	16,69548
Hoger onderwijs	0-14		
	15-17	0,69826	0,94596
	18-25		
	26-35	0,91970	0,55052
	36-45	0,23715	0,68477
	46-55	0,35298	0,50252
	56-65	0,27493	0,42212
	66-74	0,22070	0,83742
	75+	0,53034	2,79333
Universitair onderwijs	0-14		
	15-17	0,40121	0,62522
	18-25		
	26-35	0,60125	0,32551
	36-45	0,37846	0,42708
	46-55	0,35420	0,32704
	56-65	0,36523	0,35101
	66-74	0,36647	0,57803
	75+	0,59214	0,54450

Het resultaat van de wegingscoëfficiënten laat zich duidelijk illustreren in tabellen 4 tot en met 6. Deze geven apart voor geslacht, leeftijd en opleidingsniveau de aantallen en procentuele verdeling weer voor zowel de ongewogen als de gewogen dataset. Waren mannen eerst nog met 9% oververtegenwoordigd, dan is na de weging de verhouding mannen en vrouwen min of meer gelijk getrokken (zoals deze ook is in werkelijkheid). De sterke ondervertegenwoordiging van de jongste en oudste leeftijdsgroepen van 5 à 8% is hierdoor ook opgetrokken. En hetzelfde geldt voor de grote oververtegenwoordiging van hoger en universitair opgeleiden. Dit maakt dat de steekproef op deze items in ieder geval meer overeenstemt met de bevolking van het Vlaams Gewest.

TABEL 4: FREQUENTIEVERDELING NAAR GESLACHT (ONGEWOGEN EN GEWOGEN)

	Aantal	%	Geldig %	Gewogen aantal	Gewogen %
Man	5.961	45,7	59,2	4.980	50,4
Vrouw	4.115	31,6	40,8	4.900	49,6
Totaal	10.076	77,3	100,0	9.881	100,0

TABEL 5: FREQUENTIEVERDELING NAAR LEEFTIJD (ONGEWOGEN EN GEWOGEN)

	Aantal	%	Geldig %	Gewogen aantal	Gewogen %
0-14 jaar	21	0,2	0,2	50	0,5
15-17 jaar	72	0,6	0,7	184	1,9
18-25 jaar	726	5,6	7,2	1.255	12,7
26-35 jaar	1.842	14,1	18,2	1.672	16,9
36-45 jaar	1.986	15,2	19,6	1.598	16,2
46-55 jaar	2.296	17,6	22,7	1.755	17,8
56-65 jaar	2.028	15,6	20,1	1.404	14,2
66-74 jaar	816	6,3	8,1	928	9,4
75+ jaar	327	2,5	3,2	1.034	10,5
Totaal	10.114	77,6	100,0	9.881	100,0

TABEL 6: FREQUENTIEVERDELING NAAR LEEFTIJD (ONGEWOGEN EN GEWOGEN)

	Aantal	%	Geldig %	Gewogen aantal	Gewogen %
Geen	57	0,4	0,6	113	1,1
Lager onderwijs	237	1,8	2,4	500	5,1
Lager secundair onderwijs	698	5,4	7,0	1.240	12,6
Hoger secundair onderwijs	2.858	21,9	28,5	5.195	52,6
Hoger onderwijs	3.818	29,3	38,0	1.864	18,9
Universitair onderwijs	2.370	18,2	23,6	969	9,8
Totaal	10.038	77,0	100,0	9.881	100,0

De bespreking van de resultaten in de volgende paragrafen gaat uit van gewogen aantallen en percentages.

4 Resultaten

4.1 ACHTERGRONDKENMERKEN

Wie heeft deze enquête beantwoord? In deze paragraaf bespreken we het socio-demografisch profiel van de deelnemers aan dit onderzoek na weging (tabel 7).

TABEL 7: ACHTERGRONDKENMERKEN VAN DEELNEMERS AAN DIT ONDERZOEK (GEWOGEN KOLOMPERCENTAGES)

	Totaal
Aantal	9880
Volgens geslacht	
Man	50,4
Vrouw	49,6
Volgens leeftijd	
12-17 jaar	2,4
18-25 jaar	12,7
26-35 jaar	16,9
36-45 jaar	16,2
46-55 jaar	17,8
56-65 jaar	14,2
66-74 jaar	9,4
75+ jaar	10,5
Volgens opleidingsniveau	
Maximaal lager secundair onderwijs	18,7
Hoger secundair onderwijs	52,6
Hoger onderwijs	28,7
Volgens gezinssituatie	
Geen kinderen	65,0
Kinderen	35,0
Volgens leeftijd kinderen (enkel voor respondenten met kinderen, n=3379)	
Kind 7+ jaar	62,0
Kind jonger dan 7 jaar	38,0
Volgens arbeidssituatie	
Niet-werkend	42,9
Werkend	57,1
Volgens bezit bedrijfswagen	
Geen bedrijfswagen	90,3
Bedrijfswagen	9,7
Volgens stedelijkheid	
Grootstedelijke centrum	13,8
Stedelijk centrum	14,9
Ander centrum	18,6
Niet-centrum	52,7

Evenveel mannen als vrouwen maken na weging deel uit van de respondenten. 15% is jonger dan 26 jaar. Ongeveer de helft van de respondenten is tussen 26 en 55 jaar. 14% is 56 tot 65 jaar en ongeveer één vijfde behoort tot de 65-plussers. Ruim een kwart van de respondenten is hoger opgeleid (hoger onderwijs buiten de universiteit of universitair onderwijs), bijna één vijfde is lager opgeleid (geen/lager onderwijs of lager secundair onderwijs) en de helft heeft een diploma hoger secundair onderwijs behaald. 65% van de respondenten heeft geen kinderen. Van degenen met kinderen betreft het bij één op vier kinderen jonger dan 7 jaar. Iets meer werkenden maken deel uit van de enquête (57%) dan niet-werkenden. 90% heeft geen bedrijfswagen. Ongeveer de helft van de respondenten woont niet in centrumgebieden.

In de volgende paragraaf bespreken we het verplaatsingsgedrag van respondenten in dit onderzoek en vergelijken waar mogelijk met het verplaatsingsgedrag van een representatieve steekproef van Vlamingen uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag.

4.2 VERVOERMIDDELEN

4.2.1 Algemeen

Bijna 41% van de respondenten rijdt dagelijks met de auto (tabel 8). Eveneens 40% zit wekelijks in de auto als passagier. Het openbaar vervoer telt in dit onderzoek minder gebruikers: 15% van de respondenten neemt minstens één keer per week de trein, 22% neemt minstens één keer per week de lijnbus en 13% maakt minimaal één keer per week gebruik van de tram of metro. Een derde van de respondenten fietst dagelijks. Meer dan de helft van de respondenten (60%) fietst zelfs één keer per week of meer.

TABEL 8: UW VERVOERMIDDELEN – GEEF AAN HOE VAAK DE VOLGENDE VERVOERMIDDELEN GEBRUIKT (RIJPERCENTAGES)

	Nooit of minder dan één keer per jaar	Één tot een paar keer per jaar	Één tot een paar keer per maand	Één tot een paar keer per week	Dagelijks
1.1 Auto als bestuurder	13,9	2,5	8,9	33,8	40,8
1.2 Auto als passagier	5,9	18,7	31,1	39,6	4,7
1.3 Trein	26,9	43,2	14,9	7,0	7,9
1.4 Lijnbus (De Lijn, MIVB, TEC)	30,2	28,8	18,7	12,9	9,3
1.5 Tram of metro	38,8	33,4	15,4	8,6	3,9
1.6 Motor	92,3	1,7	2,4	2,1	1,5
1.7 Snor- of bromfiets	96,0	1,1	0,9	1,1	0,9
1.8 Fiets	10,8	11,9	17,0	25,4	35,0
1.9 Te voet	2,9	5,1	13,4	26,9	51,6
1.10 Ander vervoermiddel ¹	15,4	2,3	0,7	0,9	1,7

De helft van de respondenten verplaatst zich elke dag te voet. Het is onduidelijk of hiermee bedoeld wordt dat een deel van het verplaatsingstraject afgelegd wordt als voetganger of dat bedoeld wordt op de bewegingen die als mens dagelijks worden verricht. In theorie gaat bv. elke dagelijkse autobestuurder immers ook elke dag een stuk te voet tot aan zijn auto (ook al staat deze in de garage). Omwille van de conceptuele onduidelijkheid van verplaatsingen te voet, bespreken we deze niet verder. Degenen die gebruik maken van een ander vervoermiddel dan de reeds vermelde doen dit slechts sporadisch. Bij de meesten gaat het om minder dan één keer per jaar.

¹ 79% van de respondenten gebruikt geen andere vervoermiddelen.

4.2.2 Vergelijking met OVG

Sinds 1994 wordt door de afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid (departement Mobiliteit en Openbare Werken) van de Vlaamse overheid onderzoek uitgevoerd naar het verplaatsingsgedrag van Vlamingen. Dit representatief onderzoek wordt kortweg 'OVG' genoemd (Onderzoek VerplaatsingsGedrag). We gaan na in hoeverre de respondenten uit de Publieksparticipatie Mobiliteitsplan qua verplaatsingsgedrag overeenstemmen met deze van OVG (tabel 9).

De respondenten uit dit onderzoek maken, in vergelijking met de deelnemers aan OVG, minder vaak dagelijks gebruik van de auto (als bestuurder) maar nemen wel vaker wekelijks of maandelijks plaats aan het stuur². Zij zijn ook minder vaak wekelijks als passagier in de auto aan te treffen. Regelmatige treingebruikers (minstens één keer per maand) zijn daarentegen oververtegenwoordigd. Respondenten in dit onderzoek nemen ook vaker de lijnbus en de tram of metro dan in het OVG. Motorrijders en snor- of bromfietzers zijn ongeveer in gelijke mate aanwezig in beide onderzoeken. Dagelijkse fietsers zijn sterk oververtegenwoordigd in de publieksparticipatie aan het mobiliteitsplan: hun aandeel is dubbel zo hoog als in het OVG.

TABEL 9: HET GEBRUIK VAN VERVOERMIDDELEN – ONDERZOEK VERPLAATSGEDRAG (RIJPERCENTAGES)

	Nooit of minder dan één keer per jaar	Één tot een paar keer per jaar	Één tot een paar keer per maand	Één tot een paar keer per week	Dagelijks
1.1 Auto als bestuurder (18+)	20,2	1,1	2,8	29,3	46,4
1.2 Auto als passagier	9,3	15,8	21,0	44,2	9,5
1.3 Trein	54,1	32,5	7,5	3,5	2,3
1.4 Lijnbus (De Lijn, MIVB, TEC)	57,0	18,4	10,1	10,1	4,4
1.5 Tram of metro	65,4	20,3	7,4	5,5	1,3
1.6 Motor	95,6	1,4	1,8	0,8	0,5
1.7 Snor- of bromfiets	96,8	0,4	0,7	1,3	0,7
1.8 Fiets	22,4	13,6	16,6	30,1	17,2

Bron: OVG (www.mobielvlaanderen.be)

² Deze bevinding blijft geldig wanneer we enkel de bestuurders van 18+ uit de publieksbevraging mobiliteitsplan selecteren. Van dezen verplaatst 41,7% zich dagelijks; 34,5 één tot een paar keer per week; 9,1% één tot een paar keer per maand; 2,6% één tot een paar keer per jaar en 12,1% nooit of minder dan één keer per jaar.

4.2.3 Typologie van gebruikers vervoermiddelen

Het gebruik van vervoermiddelen verschilt sterk van persoon tot persoon. De ene gebruikt enkel de auto, de andere zweert bij de fiets of het openbaar vervoer, nog anderen kiezen voor een combinatie van openbaar vervoer en privévervoer. Welk vervoermiddel men gebruikt en hoe vaak kan een invloed hebben op de verplaatsingservaring en gewenste oplossingsrichtingen voor belangrijke mobiliteitsuitdagingen. Op basis van het gebruik van verschillende vervoermiddelen worden in tabel 10 verschillende types van gebruikers onderscheiden.

TABEL 10: TYPOLOGIE VAN GEBRUIKERS VERVOERMIDDELEN EN VERGELIJKING VERDELING MET OVG

		Aantal	Percentage	Percentage in OVG
Unimodaal				
1	Frequente autobestuurder	2464	26,6	33,3
2	Frequente fietser	869	9,4	9,5
3	Frequente openbaar vervoergebruiker	414	4,5	5,6
Co-modaal (twee vervoertypes)				
4	Frequent autobestuurder & openbaar vervoer	628	6,8	4,2
5	Frequent openbaar vervoer & fiets	868	9,4	7,0
6	Frequent autobestuurder & fiets	2906	31,3	25,5
Co-modaal (drie vervoertypes)				
7	Frequent autobestuurder & openbaar vervoer & fiets	915	9,9	4,4
Niet frequent privé en openbaar vervoer				
8	Geen frequent autobestuurder, noch openbaar vervoer, noch fiets	209	2,3	10,6
Totaal		9273	100,0	100,0

Bij het opstellen van deze typologie van vervoermiddelengebruikers werd vertrokken van het al dan niet frequent gebruik (één tot een paar keer per week of dagelijks) van de auto als bestuurder, frequent gebruik van de fiets en het frequent gebruik van het openbaar vervoer (trein of lijnbus of tram- of metro). We houden geen rekening met verplaatsingen via de motor of de snor- of bromfiets omdat slechts een minderheid van de respondenten dit verplaatsingsmiddel gebruikt. Ook verplaatsingen te voet en andere vervoermiddelen worden niet in rekening gebracht. We onderscheiden 8 verschillende types van gebruikers:

1. *frequente autobestuurder*: maakt minstens één keer per week gebruik van de auto als bestuurder, maakt minder dan één keer per week gebruik van de fiets en maakt minder dan één keer per week gebruik van het openbaar vervoer;
2. *frequente fietser*: maakt minstens één keer per week gebruik van de fiets, maakt minder dan één keer per week gebruik van de auto (als bestuurder) en maakt minder dan één keer per week gebruik van het openbaar vervoer;
3. *frequente openbaar vervoergebruiker*: maakt minstens één keer per week gebruik van het openbaar vervoer, maakt minder dan één keer per week gebruik van de auto (als bestuurder) en maakt minder dan één keer per week gebruik van de fiets;
4. *frequente autobestuurder en openbaar vervoergebruiker*: maakt minstens één keer per week gebruik van de auto als bestuurder, maakt minstens één keer per week gebruik van het openbaar vervoer en maakt minder dan één keer per week gebruik van de fiets;
5. *frequente openbaar vervoer en fietsgebruiker*: maakt minstens één keer per week gebruik van het openbaar vervoer, maakt minstens één keer per week gebruik van de fiets en maakt minder dan één keer per week gebruik van de auto (als bestuurder);
6. *frequente autobestuurder en openbaar vervoergebruiker*: maakt minstens één keer per week gebruik van de auto als bestuurder, maakt minstens één keer per week gebruik van het openbaar vervoer en maakt minder dan één keer per week gebruik van de fiets;
7. *frequente autobestuurder, openbaar vervoergebruiker en fietser*: maakt minstens één keer per week gebruik van de auto als bestuurder, maakt minstens één keer per week gebruik van het openbaar vervoer en maakt minstens één keer per week gebruik van de fiets;
8. *geen frequent autobestuurder, noch openbaar vervoergebruiker, noch fietser*: maakt minder dan één keer per week gebruik van de auto (als bestuurder), maakt minder dan één keer per week gebruik van het openbaar vervoer en maakt minder dan één keer per week gebruik van de fiets.

Bijna de helft van respondenten (47,5%) gebruikt overwegend twee vervoertypes. De auto- en fietsgebruikers vormen de grootste groep. Een derde van de respondenten (31,3%) combineert frequent autogebruik (als bestuurder) met frequent fietsgebruik. Vier op tien respondenten verplaatst zich doorgaans frequent via één bepaald vervoermiddel (unimodaal) en benut de andere vervoermiddelen minder dan eens in de week. Daarvan vormen de autobestuurders de grootste groep (26,6%).

6,2% van de deelnemers aan dit onderzoek gebruikt een andere combinatie van vervoermiddelen (niet voorgesteld in tabel 10). Zij worden hierna niet besproken. We focussen op de gebruikers met een uitgesproken profiel van vervoermiddelengebruik.

We gaan later na of deze verschillende types gebruikers anders aankijken tegen belangrijke verplaatsingskenmerken, belangrijke doelstellingen van de overheid en oplossingsrichtingen voor mobiliteitsuitdagingen. In een aparte paragraaf focussen we bovendien op frequente autobestuurders met al dan niet een bedrijfswagen.

In tabel 10 wordt eveneens weergegeven hoe vaak elk van deze types gebruikers van vervoermiddelen voorkomen in het representatief Onderzoek VerplaatsingsGedrag. Beide verdelingen komen vrij goed overeen. In deze studie zijn frequente autobestuurders ondervertegenwoordigd en frequente autobestuurders die eveneens frequent fietsen oververtegenwoordigd. Dit onderzoek telt ook minder respondenten die niet frequent gebruik maken van de auto als bestuurder, noch van het openbaar vervoer of de fiets. Het is vrij normaal dat een mobiliteitsonderzoek gebaseerd op vrijwillige deelname meer personen aantrekt die frequent gebruik maken van een of ander vervoermiddel en die hierover graag hun mening geven.

We geven hieronder een beeld van het socio-demografisch profiel van elke groep van gebruikers (tabel 11).

TABEL 11: GEBRUIKERS VERVOERMIDDELEN NAAR ACHTERGRONDKENMERKEN

	frequente auto-bestuurder	frequente fietser	frequente ov-gebruiker	auto & ov	ov & fiets	auto & fiets	auto & ov & fiets	gn freq auto/ov/fiets	Totaal
aantal	2464	869	414	628	868	2906	915	209	9273
Volgens geslacht***									
man	55,1	38,2	43,5	51,3	48,5	53,8	58,5	31,6	51,5
vrouw	44,9	61,8	56,5	48,7	51,5	46,2	41,5	68,4	48,5
Volgens leeftijd***									
12-17 jaar	-	11,8	8,9	0,5	5,1	0,2	0,7	8,1	2,3
18-25 jaar	9,7	17,1	28,4	16,9	31,8	4,7	18,5	8,6	13,1
26-35 jaar	23,1	10,8	16,1	20,1	17,3	16,1	17,5	5,7	17,7
36-45 jaar	21,8	10,9	8,7	16,7	9,2	18,2	15,1	8,6	16,6
46-55 jaar	19,1	17,5	12,5	13,4	12,2	21,9	15,8	12,0	18,0
56-65 jaar	12,1	14,7	10,6	8,1	9,2	20,7	10,3	6,2	14,1
66-74 jaar	5,8	8,8	8,2	12,9	6,5	10,8	13,0	11,5	9,1
75+ jaar	8,4	8,4	6,5	11,5	8,7	7,4	9,2	39,2	9,0
Volgens opleidingsniveau***									
lager secundair	11,6	29,5	21,5	14,0	21,7	17,6	13,5	30,1	17,3
hoger secundair	56,3	47,5	56,9	54,5	51,6	51,5	48,4	60,3	52,7
hoger onderwijs	32,1	23,0	21,5	31,5	26,7	30,9	38,1	9,6	30,0
Volgens gezinssituatie***									
geen kinderen	56,1	75,0	88,4	69,9	81,4	56,2	64,7	85,3	64,1
kinderen	43,9	25,0	11,6	30,1	18,6	43,8	35,3	14,7	35,9
Volgens leeftijd kinderen** (enkel respondenten met kinderen)									
kind 7+	58,8	71,4	59,6	56,4	59,6	64,0	58,3	71,4	61,6
kind jonger dan 7	41,2	28,6	40,4	43,6	40,4	36,0	41,7	28,6	38,4
Volgens arbeidssituatie***									
niet-werkend	24,6	57,4	59,9	43,2	58,2	39,0	45,1	76,9	41,4
werkend	75,4	42,6	40,1	56,8	41,8	61,0	54,9	23,1	58,6
Volgens hinder door fysieke beperking***									
niet/zelden	88,1	88,0	85,8	85,4	88,1	89,2	91,6	64,9	88,0
af en toe/voortdurend	11,9	12,0	14,2	14,6	11,9	10,8	8,4	35,1	12,0
Volgens bezit bedrijfswagen***									
gn bedrijfswagen	77,9	98,8	99,5	96,0	99,6	89,6	96,2	99,4	90,2
bedrijfswagen	22,1	1,2	0,5	4,0	0,4	10,4	3,8	0,6	9,8
Volgens stedelijkheid***									
Grootstedelijke centrum	8,8	19,0	32,9	19,0	17,7	9,1	17,3	10,1	13,3
Stedelijk centrum	9,9	23,5	8,8	13,4	19,8	14,0	14,8	20,3	14,3
Ander centrum	21,6	12,3	15,7	22,6	16,5	19,2	18,5	18,4	18,9
Niet-centrum	59,8	45,2	42,5	45,0	46,0	57,7	49,4	51,2	53,5

Statistisch significant verschil: ***: $p < 0,001$; ** $p < 0,01$; * $p < 0,05$.

De *frequente autobestuurders* tellen iets meer mannen dan vrouwen, behoren vaker tot de drukke leeftijd (26-45 jaar) dan de gemiddelde respondent en minder vaak tot degenen zonder opleiding of met enkel een diploma lager secundair onderwijs. Kinderen maken vaker deel uit van hun gezin (bij 44% tegenover 36% gemiddeld). Het aandeel jonge kinderen (< 7 jaar) ligt bij de frequente autobestuurders ook hoger. Driekwart van deze respondenten werkt en één vijfde heeft een bedrijfswagen, wat in beide gevallen meer is dan bij de gemiddelde respondent in dit onderzoek. Zij wonen vaker in niet-stedelijke centra.

De *frequente fietsers* kennen een overwicht aan vrouwen (62% tegenover 48% gemiddeld), jongeren van 12 tot 25 jaar, lager geschoolden, niet-werkenden en stedelingen. Drie kwart van de frequente fietsers heeft geen kinderen. Degenen met kinderen hebben vaker oudere kinderen dan de gemiddelde respondent. Bij de frequente fietsers treffen we nauwelijks bedrijfswagens aan.

De *frequente openbaar vervoergebruiker* lijkt qua profiel sterk op de frequente fietser. Deze groep gebruikers kent eveneens een oververtegenwoordiging van vrouwen, jongeren van 12 tot 25 jaar, niet-werkenden en mensen zonder kinderen. Het aandeel hoger geschoolden ligt in deze groep lager dan gemiddeld. Een derde van de frequente openbaar vervoergebruikers woont in grootstedelijke centra, een aandeel dat bijna drie keer hoger ligt dan gemiddeld. Ook in deze groep treffen we nauwelijks bedrijfswagens aan.

De *frequente autobestuurder en openbaar vervoergebruiker* komt vrij goed overeen met de gemiddelde respondent in dit onderzoek qua geslacht, opleidingsniveau en arbeidssituatie. Deze groep onderscheidt zich van de gemiddelde respondent door een overwicht aan 18 tot 25-jarigen en ondervertegenwoordiging van 46 tot 65-jarigen. Ook mensen zonder kinderen komen vaker voor in deze groep. Degenen met kinderen hebben vaker jongere kinderen (< 7 jaar). Zij wonen minder vaak in niet-centrumgebieden. 4% heeft een bedrijfswagen.

Bij de *frequente openbaar vervoergebruikers en fietsers* treffen we meer 18 tot 25-jarigen (32% tegenover 13% gemiddeld), lager geschoolden, niet-werkenden en mensen zonder kinderen aan. Bedrijfswagens komen hier nauwelijks voor. Deze groep vertoont grote overeenkomsten met de frequente openbaar vervoergebruiker, zij het niet dat de oververtegenwoordiging van respondenten uit grootstedelijke centra hier minder sterk aanwezig is. Wel wonen de frequente openbaar vervoergebruiker en fietser vaker in (groot)stedelijke centrumgebieden dan gemiddeld.

Frequente autobestuurders en fietsers situeren zich vaker bij de 46 tot 65-jarigen en bij respondenten met kinderen. Zij wonen vaker in niet-centrumgebieden en minder vaak in grootstedelijke centra dan de gemiddelde respondent. 10% heeft een bedrijfswagen.

Bij degenen die zowel *frequent de auto, het openbaar vervoer als de fiets* gebruiken zijn mannen en hoger geschoolden oververtegenwoordigd. Deze groep telt zowel vaker 18 tot 25-jarigen als 66 tot 74-jarigen. Ook niet-werkenden treffen we hier iets vaker aan, net als inwoners van grootstedelijke centra. 4% heeft een bedrijfswagen.

Tenslotte is er ook een groep die *geen frequent gebruik maakt van de auto als bestuurder, noch van het openbaar vervoer, noch van de fiets*. Zij heeft een sterk uitgesproken profiel. Ze bestaat uit een sterke oververtegenwoordiging van vrouwen, 75-plussers, lager geschoolden, mensen zonder kinderen, niet-werkenden en inwoners van stedelijke centrumgebieden. 35% geeft aan af en toe of voortdurend hinder te ondervinden door fysieke beperkingen. Bedrijfswagens treffen we in deze groep nauwelijks aan.

In volgende paragraaf gaan we na welke kenmerken respondenten belangrijk vinden bij hun verplaatsingen.

4.3 BELANG GEHECHT AAN KENMERKEN VAN VERPLAATSSEN

In dit onderdeel gaan we na hoe belangrijk respondenten bepaalde verplaatsingskenmerken zoals comfort, prijs, veiligheid, ... vinden wanneer zij zich verplaatsen.

We starten met een algemene beschrijving die de verdeling van alle respondenten over de verplaatsingskenmerken weergeeft. Daarna volgt een bespreking van de verdeling naar achtergrondkenmerken en naar type vervoermiddelengebruiker. We sluiten af met een overzicht van de antwoorden die gegeven werden op de open vraag die peilt naar andere belangrijke verplaatsingskenmerken. Voor gedetailleerde cijfers verwijzen we naar bijlage 1 tot 3.

4.3.1 Algemeen

In tabel 12 worden een aantal kenmerken voorgesteld die van belang kunnen zijn bij verplaatsingen. Voor elke uitspraak geven minstens de helft van de respondenten aan deze belangrijk te vinden. Het meeste belang wordt gehecht aan 'mij veilig te kunnen verplaatsen': 65,2% van de respondenten vindt dit heel belangrijk. Het 'mij zonder hulp van anderen te kunnen verplaatsen' (51,6%) en 'over voldoende informatie te kunnen beschikken om vlot op mijn bestemming te raken' (47,6%) vullen de top drie van heel belangrijke verplaatsingskenmerken aan.

TABEL 12: UW VERPLAATSINGEN - GEEF AAN HOE BELANGRIJK U DE VOLGENDE ZAKEN VINDT ALS U ZICH VERPLAATST (RIJPERCENTAGES)

	Helemaal niet belang- rijk	Eerder niet belang- rijk	Niet be- langrijk en niet onbe- langrijk	Eerder belang- rijk	Heel belang- rijk
2.4 Mij veilig te kunnen verplaatsen	0,7	1,4	4,8	27,9	65,2
2.5 Mij zonder hulp van anderen te kunnen verplaatsen	1,7	4,4	12,3	30,0	51,6
2.7 Over voldoende informatie te kunnen beschikken om vlot op mijn bestemming te raken	1,6	2,7	9,4	38,7	47,6
2.2 Mijn reistijd goed te kunnen inschatten	1,9	3,6	8,7	42,0	43,7
2.10 Op om het even welk ogenblik te kunnen vertrekken	1,0	4,5	14,3	37,0	43,2
2.6 Mij goedkoop te kunnen verplaatsen	1,6	3,9	16,5	36,3	41,7
2.3 Comfortabel te kunnen reizen	1,1	3,9	14,6	44,2	36,2
2.1 Mij snel te kunnen verplaatsen	3,0	5,9	16,9	38,9	35,2
2.8 Mij milieuvriendelijk te kunnen verplaatsen	5,4	8,0	23,9	33,7	29,0
2.11 Mij rechtstreeks van deur tot deur te kunnen verplaatsen	5,8	11,2	24,5	31,6	26,9
2.9 Andere personen of bagage te kunnen meenemen tijdens mijn verplaatsing	4,3	10,9	28,3	37,2	19,3

'Andere personen of bagage te kunnen meenemen tijdens mijn verplaatsing' is slechts voor één vijfde van de respondenten heel belangrijk en bengelt hiermee helemaal onderaan de lijst van heel belangrijke verplaatsingskenmerken.

Een ander beeld krijgen we wanneer aan respondenten wordt gevraagd wat zij nu het meest en minst belangrijk vinden wanneer zij zich verplaatsen. Verkeersveiligheid blijft het belangrijkste thema, één kwart van de respondenten vindt dit het meest belangrijke aspect. Daarnaast nemen snelheid en flexibiliteit plaats in de top drie. Het zich snel kunnen verplaatsen wordt door 17,6% van de respondenten als meest belangrijk aangeduid, gevolgd door 'op om het even welk ogenblik te kunnen vertrekken' (12,1%).

TABEL 13: UW VERPLAATSINGEN – VAN DE 11 BOVENSTAANDE ZAKEN, WELKE VINDT U HET MEEST BELANGRIJK ALS U ZICH VERPLAATST (KOLOMPERCENTAGE)

Kenmerken van verplaatsingen	%
4. Mij veilig te kunnen verplaatsen	24,4
1. Mij snel te kunnen verplaatsen	17,6
10. Op om het even welk ogenblik te kunnen vertrekken	12,1
2. Mijn reistijd goed te kunnen inschatten	10,4
5. Mij zonder hulp van anderen te kunnen verplaatsen	9,2
6. Mij goedkoop te kunnen verplaatsen	5,8
8. Mij milieuvriendelijk te kunnen verplaatsen	5,8
3. Comfortabel te kunnen reizen	4,8
11. Mij rechtstreeks van deur tot deur te kunnen verplaatsen	4,3
7. Over voldoende informatie te kunnen beschikken om vlot op mijn bestemming te raken	3,5
9. Andere personen of bagage te kunnen meenemen tijdens mijn verplaatsing	2,2

De respondenten hechten vooral minder belang aan het zich rechtstreeks van deur tot deur te kunnen verplaatsen (26,9%), maar ook zich milieuvriendelijk verplaatsen (16,3%) en andere personen of bagage kunnen meenemen (15,2%) vinden zij minder belangrijke aspecten bij het zich verplaatsen (tabel 14).

TABEL 14: UW VERPLAATSINGEN – VAN DE 11 BOVENSTAANDE ZAKEN, WELKE VINDT U HET MINST BELANGRIJK ALS U ZICH VERPLAATST (KOLOMPERCENTAGE)

Kenmerken van verplaatsingen	%
11. Mij rechtstreeks van deur tot deur te kunnen verplaatsen	26,9
8. Mij milieuvriendelijk te kunnen verplaatsen	16,3
9. Andere personen of bagage te kunnen meenemen tijdens mijn verplaatsing	15,2
5. Mij zonder hulp van anderen te kunnen verplaatsen	9,7
1. Mij snel te kunnen verplaatsen	8,3
7. Over voldoende informatie te kunnen beschikken om vlot op mijn bestemming te raken	5,8
10. Op om het even welk ogenblik te kunnen vertrekken	5,1
3. Comfortabel te kunnen reizen	5,0
6. Mij goedkoop te kunnen verplaatsen	4,6
2. Mijn reistijd goed te kunnen inschatten	2,5
4. Mij veilig te kunnen verplaatsen	0,6

4.3.2 Naar achtergrondkenmerken

Deze paragraaf bespreekt de verschillen naar achtergrond tussen wat de respondenten belangrijk vinden als zij zich verplaatsen. Er wordt gekeken naar verschillen in opvattingen tussen mannen en vrouwen, verschillende leeftijdscategorieën en opleidingsniveaus, naar verschillen tussen respondenten die werken en niet werken, respondenten zonder en met kinderen en voor die laatste groep voor hen met tenminste één kind onder de 7 jaar, en tot slot naar graad van verstedelijking. Enkel de significante verschillen voor deze achtergrondkenmerken worden besproken.

Geslacht

Hoewel meer dan 90% van de mannen en vrouwen veiligheid belangrijk vindt, ligt het percentage voor vrouwen met 95% nog 3,5 procentpunten hoger dan bij mannen. Eenzelfde klein verschil (3,3 procentpunten) bestaat er als het gaat om over voldoende informatie te beschikken om op de bestemming te komen. Bijna 88% van de vrouwen vindt dit belangrijk. Grotere verschillen tussen mannen en vrouwen zijn er als het gaat om de belangrijkheid van verplaatsen zonder hulp van anderen (78,8 tegenover 84,3), goedkoop verplaatsen (75,0 tegenover 81,2), milieuvriendelijk verplaatsen (56,9 tegenover 68,6), en andere personen of bagage meenemen (52,0 tegenover 61,1). In alle gevallen ontstaat het verschil tussen mannen en vrouwen door een groter aandeel mannen dat deze zaken niet belangrijk vindt of belangrijk noch onbelangrijk.

Zowel mannen als vrouwen vinden veiligheid het meest belangrijk (zij het dat het aandeel vrouwen met 29,1 bijna 10 procentpunten hoger ligt dan bij mannen), gevolgd door zich snel te kunnen verplaatsen en om op het even welk ogenblik te kunnen vertrekken. Rechtstreeks van deur tot deur verplaatsen staat met 23,2% van de mannen en 30,7% van de vrouwen bovenaan de lijst van

minst belangrijke zaken. Zij wordt gevolgd door milieuvriendelijk verplaatsen (19,1% van de mannen en 13,4% van de vrouwen) en het meenemen van personen of bagage (rond de 15%).

Leeftijd

Wanneer het gaat om zich snel te kunnen verplaatsen vinden meer respondenten in de drukke leeftijd (26 tot 55 jaar) dit belangrijk (tussen 80 en 90%) dan de oudere respondenten. Vanaf 66 jaar vindt slechts de helft dit nog belangrijk. Hetzelfde geldt voor de belangrijkheid van het kunnen inschatten van de reistijd (90 à 95% in de drukke leeftijd, 75% voor 65+ en 60% voor 75+). Het comfortabel, goedkoop, veilig, zelfstandig en met voldoende informatie te kunnen verplaatsen is belangrijk voor gemiddeld 80% van de respondenten, maar wordt steeds belangrijker gevonden naar mate men ouder wordt. Enkel 12 tot 17-jarigen vinden deze zaken veel minder belangrijk (minder dan 2 op 3). Ook als het gaat om milieuvriendelijk verplaatsen, scoort deze groep het laagst op belangrijkheid. Minder dan de helft van de 12 tot 17-jarigen vindt dit belangrijk (1 op 3 vindt het zelfs onbelangrijk). Naar mate men ouder wordt, neemt dit aandeel licht toe tot ongeveer 70% voor de oudste leeftijdsgroepen. Hetzelfde geldt voor het meenemen van andere personen of bagage (van 40% voor de 12 tot 17-jarige tot 62,4% voor de 66-plussers). Om op het even welk ogenblik te kunnen vertrekken is voor 80% van de jongste leeftijdsgroepen belangrijk en neemt af over de jaren naar 71,9% voor de 75-plussers. Eenzelfde verloop is er voor de belangrijkheid van het rechtstreeks van deur tot deur verplaatsen. Vanaf 26 jaar vindt 2 op de 3 respondenten dat belangrijk en dat neemt af tot iets meer dan de helft voor de oudste leeftijdsgroepen.

Respondenten tussen 12 en 17 jaar en 46 jaar of ouder vinden veilig verplaatsen het meest belangrijk, gevolgd door snel te kunnen verplaatsen. Voor de tussenliggende leeftijdsgroep is snel verplaatsen het belangrijkste en komen veiligheid en om op het even welk moment te kunnen vertrekken op de tweede en derde plaats. Voor de respondenten tussen 12 en 35 jaar is milieu het minst belangrijk (1 op 4 respondenten), gevolgd door op het even welk moment te vertrekken. Voor de oudere leeftijdsgroepen is dit precies andersom.

Opleiding

Hoe hoger opgeleid, hoe belangrijker de optie om zich snel te kunnen verplaatsen (51,5% voor de laagst opgeleiden en 84,4 voor de hoogst opgeleiden). Hetzelfde geldt voor het inschatten van de reistijd (van 63,1 naar 94,6%) en het hebben van voldoende informatie voor verplaatsingen (van 79,4 naar 87,1%). Comfortabel reizen is voor de laagst geschoolden met 9,1% iets onbelangrijker dan voor de hoogst geschoolden (3,2%). Voor het goedkoop verplaatsen geldt het omgekeerde. Hier vindt 9% van de hoogst geschoolden dit onbelangrijk tegenover 4,3% van de laagst geschoolden. Als het gaat om verplaatsen zonder hulp van anderen, om op het even welk moment te vertrekken en het rechtstreeks van deur tot deur verplaatsen, dan blijken zowel de laagst als de hoogst geschoolden dit minder belangrijk te vinden dan de tussenliggende groep.

Veilig verplaatsen komt voor alle opleidingsniveaus, met uitzondering van de universitair opgeleiden, op de eerste plaats van belangrijkheid, gevolgd door verplaatsen zonder hulp van anderen voor de laagst opgeleiden en zich snel te kunnen verplaatsen voor de lager secundair tot hoger opgeleiden. Voor universitair opgeleiden komt snel verplaatsen op de eerste plaats en veilig verplaatsen op de tweede. Voor alle opleidingsniveaus is verplaatsen van deur tot deur het minst belangrijk (rond de 1 op de 4 respondenten), wederom gevolgd door milieuvriendelijk verplaatsen en het meenemen van personen of bagage.

Arbeidssituatie

De twee grootste verschillen tussen werkenden en niet-werkenden zijn de belangrijkheid van het kunnen inschatten van de reistijd (92,3 tegenover 76,8%) en het zich snel te kunnen verplaatsen (82,5 tegenover 62,7%). Verder vinden werkenden het rechtstreeks van deur tot deur verplaatsen (+9 procentpunten), het op om het even welk ogenblik te vertrekken (+6 procentpunten) en het beschikken over voldoende informatie (+4,5 procentpunten) belangrijker dan niet-werkenden. Andersom vinden niet-werkenden goedkoop en milieuvriendelijk verplaatsen (beiden +5 procentpunten) en verplaatsen zonder hulp van anderen (+4,5 procentpunten) belangrijker.

21% van de werkenden vindt zich snel te kunnen verplaatsen het meest belangrijk, ongeveer gelijk met veiligheid (20,7%) en de mogelijkheid om op het even welk moment te vertrekken (14,3%). Het grootste deel van de niet-werkenden vindt veiligheid het meest belangrijk (bijna 1 op de 3 respondenten), gevolgd door zich snel verplaatsen (12,8%) en zonder hulp van anderen (12,5%). Een kwart van de werkenden en bijna een derde van de niet-werkenden vindt het rechtstreeks van deur tot deur verplaatsen het minst belangrijk. Op plaats twee komt voor beiden groepen het milieu en op plaats drie het meenemen van personen of bagage.

Gezinssituatie

Respondenten met kinderen zijn voor vrijwel alle zaken wat meer uitgesproken dan respondenten zonder kinderen. Zij die kinderen hebben vinden snel verplaatsen (79,3 tegenover 71,8%), reistijd goed inschatten (91,2 tegenover 83,1), veilig verplaatsen (95,3 tegenover 92,2), andere personen of bagage meenemen (61,4 tegenover 54,1), op ieder moment vertrekken (82,4 tegenover 79,2) en rechtstreeks van deur tot deur verplaatsen (62,2 tegenover 56,4) belangrijker dan zij die geen kinderen hebben. Als het gaat om goedkoop en milieuvriendelijk verplaatsen, zonder hulp van anderen en met voldoende informatie, dan vinden respondenten met kinderen dit nog altijd belangrijker, maar zijn de verschillen slechts 2 procentpunten of minder.

Er zijn weinig significante verschillen tussen ouders met minstens één kind onder de 7 jaar of ouders met oudere kinderen. Enkel als het gaat om snel verplaatsen of het meenemen van andere personen of bagage, ligt het aandeel respondenten met minstens één kind onder de 7 jaar 10

procentpunten hoger. Daarnaast vindt slechts iets meer dan de helft van de respondenten met minstens één kind onder de 7 jaar milieuvriendelijk verplaatsen belangrijk (tegenover 2/3^{de} van de ouders met oudere kinderen).

Een kwart van de respondenten met en zonder kinderen vindt veiligheid het meest belangrijk, gevolgd door zich snel te kunnen verplaatsen en om op het even welk moment te vetrekken. Voor degenen met kinderen van 7 jaar of ouder geldt hetzelfde, maar voor degenen met kinderen jonger dan 7 jaar komt snel verplaatsen met 22,5% vóór veilig verplaatsen met 19,4%. Als het gaat om zaken die men het minst belangrijk vindt, dan verschillen respondenten met of zonder kinderen ook nauwelijks. Een kwart vindt rechtstreeks van deur tot deur verplaatsen het minst belangrijk, gevolgd door 16% die milieuvriendelijk verplaatsen het minst belangrijk vindt en nog eens 13 à 16% die het meenemen van bagage of personen het minst belangrijk vindt. Voor respondenten met minstens één kind jonger dan 7 jaar geldt dat 1 op de 5 het rechtstreeks van deur tot deur verplaatsen het minst belangrijk vindt en nog eens 1 op de 5 het milieuvriendelijk verplaatsen.

Verstedelijking

Met rond de 87% vinden ongeveer 3 procentpunten meer respondenten uit de grootstedelijke en andere centrumgebieden het belangrijk hun reistijd goed te kunnen inschatten en over voldoende informatie te beschikken. Veiligheid, daarentegen, wordt met rond de 94% door ongeveer 3 procentpunten meer respondenten uit de stedelijke en niet-centrumgebieden belangrijk gevonden. In de (groot)stedelijke centrumgebieden vinden meer respondenten het belangrijk om zich goedkoop (4 op de 5 respondenten) en milieuvriendelijk (2 op de 3 respondenten) te verplaatsen. Tot slot vindt 60% van de respondenten uit de grootstedelijke en niet-centrumgebieden het belangrijk zich van deur tot deur te kunnen verplaatsen. Dat is ongeveer 5 procentpunten meer dan de respondenten uit de andere gebieden.

Een kwart van de respondenten uit alle gebieden plaatst veiligheid op de eerste plaats van belangrijkheid, gevolgd door iets minder dan 20% van de respondenten die zich graag snel willen verplaatsen. Voor de respondenten uit de grootstedelijke gebieden komt het inschatten van de reistijd op de derde plaats. Voor alle anderen is dit op om het even welk moment te kunnen vertrekken. Opnieuw vormen rechtstreeks van deur tot deur verplaatsen, milieuvriendelijk verplaatsen en bagage of personen meenemen de top 3 van minst belangrijke zaken die aan verplaatsingen zijn gerelateerd.

4.3.3 Naar type gebruiker vervoermiddelen

In deze paragraaf bespreken we verschillen naar belangrijke verplaatsingskenmerken tussen respondenten met en zonder bedrijfswagen en tussen respondenten die verschillende combinaties van vervoermiddelen maken. Enkel significante en typerende verschillen worden besproken.

Bedrijfswagen

Het grootste verschil tussen respondenten zonder en met bedrijfswagen is de belangrijkheid van het zich goedkoop te kunnen verplaatsen (79,9 tegenover 58,7%). Verder vinden respondenten zonder bedrijfswagen zich milieuvriendelijk verplaatsen belangrijker (63,1 tegenover 45,7%) dan bezitters van een bedrijfswagen. Andersom vinden respondenten met een bedrijfswagen zich rechtstreeks van deur tot deur verplaatsen (+18,3 procentpunten), zich snel verplaatsen (+16,3 procentpunten), op om het even welk moment kunnen vertrekken (+10,4 procentpunten), zijn reistijd goed te kunnen inschatten (+7,7 procentpunten) en andere personen of bagage te kunnen meenemen (+8,2 procentpunten) belangrijker.

Een kwart van de respondenten zonder bedrijfswagen vindt veiligheid het meest belangrijk, gevolgd door de snelheid van verplaatsingen (17,1%) en de mogelijkheid om op het even welk moment te vertrekken (11,8%). Respondenten met een bedrijfswagen hechten het meeste belang aan zich snel kunnen verplaatsen (28,9%), gevolgd door op om het even welk moment te kunnen vertrekken (19,6%) en veiligheid (11,9%).

Typologie van gebruikers vervoermiddelen

Frequente autobestuurders vinden op om het even welk ogenblik vertrekken (91,2%), het goed inschatten van de reistijd (90,0%), zich zonder hulp kunnen verplaatsen (86,6%), snelheid (84,9%), comfortabel kunnen reizen (86,0%), zich rechtstreeks van deur tot deur verplaatsen (73,1%) en andere personen of bagage meenemen (61,3%) stuk voor stuk veel belangrijker dan andere groepen gebruikers. Andersom tellen zij het minst aantal respondenten die goedkope verplaatsingen (67,5%) en milieuvriendelijke verplaatsingen (43,8%) belangrijk vinden.

Frequente fietsers hechten minder belang of staan onverschilliger dan andere groepen gebruikers tegenover de snelheid van verplaatsen, de mogelijkheid om de reistijd goed in te schatten, comfortabel te kunnen reizen, over voldoende informatie te kunnen beschikken en andere personen of bagage te kunnen meenemen. Drie kwart van de frequente fietsers geeft aan milieuvriendelijke verplaatsingen belangrijk te vinden, ruim meer dan de respondenten die zich op een andere manier verplaatsen. Een uitzondering hierop zijn de frequente openbaar vervoergebruikers en fietsers (80,6%) en respondenten die zowel frequent de auto (als bestuurder), het openbaar vervoer en de fiets gebruiken (71,1%): ook zij vinden zich milieuvriendelijk verplaatsen belangrijker dan andere groepen gebruikers.

Frequente openbaar vervoergebruikers volgen voor de meeste verplaatsingskenmerken dezelfde verdeling dan de gemiddelde respondent. Zij onderscheiden zich doordat zij het zich zonder hulp van anderen verplaatsen (68,9%) minder dan andere groepen belangrijk vinden. Ook het zich van deur tot deur verplaatsen wordt door slechts de helft van de respondenten belangrijk gevonden, terwijl zij bijna de grootste groep van aanhangers kennen die belang hechten aan goedkope verplaatsingen (86%) en over voldoende informatie te kunnen beschikken (89,5%).

Frequente autobestuurders en openbaar vervoergebruikers tellen meer respondenten die het belangrijk vinden zich snel te kunnen verplaatsen (82,2%), de reistijd goed te kunnen inschatten (93,3%), comfortabel te kunnen reizen (87,2%) en over voldoende informatie te kunnen beschikken (89,1%) dan de meeste ander types gebruikers. Zich milieuvriendelijk verplaatsen wordt andersom door slechts de helft van frequente autobestuurders en openbaar vervoergebruikers belangrijk gevonden.

88,3% van de frequente openbaar vervoergebruikers en fietsers vindt goedkope verplaatsingen belangrijk en 80,6% vindt dit van milieuvriendelijke verplaatsingen. Daarmee scoort deze groep gebruikers het hoogst van alle types gebruikers. Andersom vinden zij het zonder hulp van anderen verplaatsen (72,4%), op om het even welk ogenblik kunnen vertrekken (66,6%) en andere personen of bagage meenemen (46,7%) minder belangrijk.

De frequente autobestuurders en fietsgebruikers vormen de grootste groep binnen de onderscheiden types gebruikers van vervoermiddelen. Hun verdeling over belangrijke en niet-belangrijke verplaatsingskenmerken loopt dan ook sterk gelijk met het gemiddelde (zie tabel 12). Zij hechten wel meer belang aan het zonder hulp van anderen verplaatsen (85,2%), milieuvriendelijke verplaatsingen (67,9%) en andere personen of bagage kunnen meenemen (62,8%). De mogelijkheid om zich rechtstreeks van deur tot deur te verplaatsen vindt een kwart daarentegen niet belangrijk.

Respondenten die minstens één keer per week gebruik maken van de auto (als bestuurder), het openbaar vervoer en de fiets hechten van alle types gebruikers het minste belang aan zich zonder hulp van anderen kunnen verplaatsen (70,7%). Ook op het even welk moment vertrekken (73,9%) en rechtstreeks van deur tot deur reizen (45,5%) vinden zij minder belangrijk. Zich goedkoop (83,6%) en milieuvriendelijk (71,1%) kunnen verplaatsen achten zij belangrijker dan de meeste andere groepen gebruikers.

Tenslotte zijn er nog respondenten die niet frequent gebruik maken van de auto als bestuurder, noch van het openbaar vervoer en de fiets. Zij vallen op omdat zij snelheid (45,7%), goed inschatten van de reistijd (61,7%), comfort van verplaatsingen (68,8%), andere personen of bagage te kunnen meenemen (33,3%) en gelijk wanneer vertrekken (57,4%) minder belangrijk vinden dan andere groepen gebruikers. Dit is te wijten aan een hoger percentage in deze groep die deze kenmerken niet belangrijk vindt.

Veiligheid van verplaatsingen vinden alle groepen gebruikers het meest belangrijk, met uitzondering van de frequente autobestuurders en de frequente autobestuurders die ook frequent het openbaar vervoer nemen. Deze vinden snelheid het allerbelangrijkst. Zich snel kunnen verplaatsen komt voor wie frequent het openbaar vervoer neemt op de tweede plaats; net als voor degenen die het auto-, openbaar vervoer- en fietsgebruik frequent combineren of deze vervoermiddelen niet frequent nemen. Snelheid staat daarentegen slechts op de derde plaats bij frequente fietsers, bij frequente openbaar vervoergebruikers en fietsers en bij frequente autobestuurders en fietsers. Op de tweede plaats komt voor frequente fietsers en respondenten die

minstens eens in de week het openbaar vervoer en de fiets nemen het zich milieuvriendelijk verplaatsen te staan. Bij frequente autobestuurders en frequente fietsers is vrij het moment van vertrek kiezen het tweede belangrijkste. Het derde meest belangrijke verplaatsingskenmerk is voor frequente openbaar vervoergebruikers, voor frequente autobestuurders en openbaar vervoergebruikers en voor respondenten die frequent de auto, de fiets en het openbaar vervoer combineren het goed kunnen inschatten van de reistijd. Het minst belangrijk vinden alle groepen gebruikers zich rechtstreeks van deur tot deur kunnen verplaatsen. Uitzondering hierop zijn de frequente autobestuurders die milieuvriendelijke verplaatsingen het minst belangrijk vinden en frequente combineerders van auto, openbaar vervoer en fiets die het meenemen van andere personen of bagage het minst belangrijk vinden.

4.3.4 Analyse open antwoorden: andere belangrijke zaken bij verplaatsingen

Met deze open vraag willen we peilen naar welke aspecten van verplaatsingen de respondenten persoonlijk belangrijk vinden. Wat zijn de kenmerken en randvoorwaarden die men wenst voor zijn eigen verplaatsingen? Naast de 11 opgesomde kenmerken uit vraag 2, kreeg men de kans om zelf andere belangrijke punten op te geven. Vooraf enkele opmerkingen:

- Sommige commentaren herhalen eenvoudigweg items die in vraag 2 al aan bod kwamen: veel commentaren kunnen dus gezien worden als aanvullingen, nuanceringen, specifieke interpretaties, verduidelijkingen van die items. Dit geldt overigens voor alle open antwoorden uit de vragenlijst.
- Vaak worden niet algemene kenmerken van verplaatsingen die men belangrijk vindt aangehaald, maar concrete maatregelen (bv. roetfilter verplichten, overal fietsstroken voorzien, rode lichten op elkaar afstemmen). Deze verwijzen natuurlijk wel naar bredere kenmerken van de verplaatsing, zoals zich milieuvriendelijk of gezond kunnen verplaatsen, zich veilig met de fiets kunnen verplaatsen, of zich vlot kunnen verplaatsen.
- Veiligheid (in allerlei betekenissen) wordt in de open antwoorden vaak aangehaald: niet enkel als 'het vermijden van ongevallen, doden en gewonden', maar ook als 'geen gevaar vormen voor anderen' en 'persoonlijke veiligheid: niet aangevallen/bestolen worden'.
- Er komen veel ergernissen naar boven: men vindt het belangrijk zich niet te moeten ergeren
- Er wordt opgemerkt dat hoe belangrijk bepaalde verplaatsingskenmerken zijn afhangt van het type verplaatsing (doel): woon-werkverkeer of vrije tijd of boodschappen/verbouwing, en van het vervoermiddel en van de te overbruggen afstand. (*"Als ik ga fietsen is veiligheid belangrijk en rijcomfort; als ik op reis vertrek is mij snel kunnen verplaatsen belangrijk; voor dagelijkse verplaatsingen is comfort belangrijk."*)

Ongeveer 3200 respondenten beantwoordden deze open vraag. Thema's die het meest aangehaald worden zijn de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer, het beperken van tijdsverlies, flexibiliteit en combineerbaarheid bij het zich verplaatsen, discipline in het verkeer, vlotte

doorstroming en een betere weginfrastructuur. Hieronder geven we de 20 analytisch te onderscheiden kenmerken weer die het meest aan bod komen (buiten de herhalingen van items), aangevuld met een aantal citaten ter illustratie. In bijlage 6 stellen we deze open antwoorden eveneens grafisch voor. We maken gebruik van het programma 'NVivo 9' om een woordenwolk ('tagcloud') te genereren op basis van de geformuleerde antwoorden. De 100 meest voorkomende woorden worden in de woordenwolk weergegeven. Hoe groter het woord wordt afgedrukt, hoe vaker het voorkomt in de door de respondent geformuleerde maatregelen.

1. Hygiëne, netheid, sanitaire voorzieningen, privacy, persoonlijke ruimte

- *"Als ik mij met het openbaar vervoer verplaats, dat ik dit in propere en hygiënische omstandigheden kan doen. In Brussel, bijvoorbeeld, zijn de trams soms ronduit smerig!"*
- *"privacy om te kunnen telefoneren en vergaderen"*
- *"Om comfortabel te reizen vind ik aanwezigheid van toiletten (mogen niet op slot zijn!) in stations en in treinen belangrijk. Ook toiletten op parkings langs autostrades zijn nodig (niet alleen voor mij!)"*
- *"Fris en schoon op mijn bestemming aankomen, wat meestal niet kan in overvolle treinen of metro's"*

2. Persoonlijke veiligheid (geen agressie, criminaliteit, niet aangevallen/bestolen worden)

- *"Dag en nacht openbaar vervoer met veilig gevoel"*
- *"veiligheid binnen het vervoermiddel (geen onveiligheidsgevoel)"*
- *"Mij kunnen verplaatsen zonder angst om overvallen of bestolen te worden (of geïntimideerd te worden). Gezonde lucht zonder ziektekiemen."*

3. Geen overlast bezorgen aan anderen (geen gevaar/hinder voor anderen vormen)

- *"Beperkte impact op de omgeving (geluid/fijn stof/veiligheid voor zwakke weggebruikers)"*
- *"Dat mijn verplaatsing zo weinig mogelijk hinder meebrengt voor anderen"*
- *"Minimaliseren hinder voor anderen (lawaaï, ...)"*

4. Goede staat en onderhoud van de weg/infrastructuur (geen schade oplopen aan voertuig)

- *"mij kunnen verplaatsen zonder dat het materieel (vb. fiets, auto) schade oploopt door de slechte staat van de weg"*
- *"Dat ik mij kan verplaatsen met behulp van een wegeninfrastructuur die in verhouding is met de duizenden euros wegentax die ik betaal per jaar. Dat wil zeggen een goed onderhouden en veilige infrastructuur!"*
- *"goed onderhouden wegen. Ik rij ook met een motorfiets en moet zeer veel putten in de weg omzeilen. Op sommige stukken autosnelweg is het levensgevaarlijk om te rijden als het donker wordt. Overdag zie je de putten maar s'avonds niet."*

5. Voertuig kunnen stallen/parkeren (beschikbaarheid van plaats + veiligheid + betaalbaarheid)

- *"zo weinig mogelijk tijdverlies bij aankomst om fiets te stallen of auto te parkeren."*
- *"parkeergelegenheid --> komt tegenwoordig redelijk duur en op sommige momenten moeilijk om parking te vinden binnen een redelijke afstand"*
- *"Genoeg, voldoende en veilige (diefstal) parking voor auto en fiets."*

6. Sfeer: rustig, ontspannen, geen stress, blij, aangenaam, zich niet ergeren, stilte, genieten, vriendelijkheid

- *"Afwezigheid van stress-factoren: onzekerheid over aansluitingen; file (bij autoverplaatsingen); druk verkeer (bij fietsverplaatsingen zonder fietspad)."*
- *"comfortabel reizen met bus of trein betekent voor mij ook: zoveel mogelijk stilte en rust. Dat is heel dikwijls een probleem."*
- *"een rustig ontspannen gevoel hebben onderweg en nadat ik aankom"*

7. Spontaneïteit/impulsiviteit: Geen gedoe: niet op voorhand moeten plannen, nadenken, regelen. Niet afhankelijk zijn van vaste vertrekpunten of vertrekuren. Niet op voorhand moeten reserveren (bv. int. treinen)

- *"Spontaan kunnen reizen, dus geen TGV ticket op voorhand moeten bestellen."*
- *"niet afhankelijk van bepaalde vertrekuren en aansluitingen"*
- *"niet afhankelijk zijn van vooraf bepaalde lijnen/haltes"*

8. Sociaal contact

- *"sociaal contact onderweg, alleen als voetganger en fietser is dit goed mogelijk"*
- *"Sociaal contact, samen met vrienden zijn."*
- *"het moet gezellig zijn, daarmee bedoel ik muziekje op de achtergrond, kunnen praten met eventueel andere personen, en af en toe een sigaretje roken"*

9. Discipline van alle weggebruikers/medereizigers, respect (+ hoffelijkheid, verdraagzaamheid), zich niet aan hun gedrag moeten ergeren

- *"Ik vind het een kwestie van elementaire beleefdheid dat men de verkeersregels respecteert. Ik zie veel te veel mensen die aan hun laars lappen op een wijze die ze blijkbaar doodnormaal vinden. Ons land heeft op dat vlak echt een mentaliteitswijziging nodig. De lokale overheden en politiediensten leggen de weggebruikers nog veel te weinig discipline op. Het motto lijkt nog altijd: 'Laat maar bollen', met alle gevolgen van dien..."*
- *"Besef bij iedereen dat verkeer een sociaal gebeuren is: in het autoverkeer, maar ook in de trein (eten, make-up, telefoneren, zich als een bureau installeren,..."*
- *"Hoffelijk gedrag van alle weggebruikers, geen snelheidsduivels en geen overhaaste, egoïstische chauffeurs. Het fietspad is geen parkeerstrook, herinvoeren van grote overtreding hiervoor."*

10. Gezondheid (beweging, conditie, zuivere lucht), ontspanning

- *"Beweging in natuur en buitenlucht"*
- *"Bij het fietsen is mij verplaatsen tegelijk werken aan mijn gezondheid."*
- *"Een 'gezonde verplaatsing', fietsen in de stad is een 'straf' voor de fietsers die zelf het goede initiatief nemen; dieselauto's en brommers verpesten de luchtkwaliteit enorm. Vuile lucht is verschrikkelijk in combinatie met fysieke inspanning."*

11. Flexibiliteit: tussenstops, onverwacht route/doel kunnen wijzigen, taken/doelen kunnen combineren (kinderen afzetten, naar het werk gaan en boodschappen doen in één verplaatsing)

- *"Mijn reisroute flexibel kunnen aanpassen. vb alternatieve route, extra tussenstop kunnen inlassen,..."*
- *"Dat indien nodig ik mij kan bedenken en een andere route of doel kan bepalen"*
- *"Als mama moet je veel kunnen combineren: kinderen afzetten, boodschappen, werken,... liefst allemaal in hetzelfde traject, zodat het binnen de beschikbare tijd kan."*

12. Combineerbaarheid: (combineerbaar met werken, slapen, bewegen, ontspannen, naar muziek luisteren, lezen)

- *"Boeiende diingen doen of ervaren tijdens het verplaatsen: genieten van het zelf bewegen bij het fietsen, een landschap bekijken tijdens het autorijden, een boek lezen tijdens het treinrijden."*
- *"Mij gezond te kunnen verplaatsen. Mijn verplaatsingstijd nog nuttig te kunnen gebruiken (als gezonde beweging, om te lezen, ...) Zo duurzaam en leefbaar(sociaal, ecologisch, economisch, ...) mogelijk te verplaatsen."*
- *"De mogelijkheid om verplaatsingen te combineren met andere doelstellingen (werken op de trein, werken aan gezondheid en conditie op de fiets...)"*
- *"Combinatie functionele van verplaatsing en het ontspannende, sportieve aspect ervan (wandelen, fietsen en lezen op trein bijv.)"*

13. Geen last van het weer (droog blijven, niet te warm/koud)

- *"Beschut voor regen, wind, kou kunnen reizen"*
- *"Weersomstandigheden. Regen is automatisch auto."*
- *"Lekker warm zitten in de winter, of droog bij regen."*

14. Continue beschikbaarheid: dag en nacht paraat (24/7 kunnen vertrekken en zeker ook thuis geraken)

- *"24/24 verplaatsing (dag & nacht)"*
- *"s'nachts naar het werk te kunnen met het openbaar vervoer, wat nu niet anders als met de auto kan"*
- *"Flexibiliteit : ik heb onregelmatige werkuren als treinbestuurder en moet soms om 03u00 in m'n depot geraken om te beginnen werken en als ik de late heb is mijn dienst soms pas om 01u30 afgelopen en dan moet ik ook nog thuis geraken ."*

15. Zekerheid, betrouwbaarheid, stiptheid OV (zeker dat treinen rijden, dat je aansluiting hebt, dat je op tijd op je werk/afspraak geraakt), niet gehinderd worden door onvoorziene omstandigheden (file, omleidingen, ongevallen,...)

- *"Betrouwbaarheid. Dat is meer dan de reistijd goed kunnen inschatten, maar meer dat er weinig speling op de reistijd is. Bijvoorbeeld met de trein is de reistijd theoretisch goed in te schatten, maar de speling is groot (1u) wanneer een trein afgeschaft wordt."*

- *"Bij woon-werkverkeer is het héél belangrijk om tijdig op mijn werk aan te komen."*
- *"zekerheid dat er mogelijkheid tot verplaatsing is (vb afschaffing treinen, laatste bus,...)"*
- *"mijn verplaatsingen worden zo weinig mogelijk gehinderd door externe factoren: wegenwerken, het weer, files, oncontroleerbare wachttijden"*

16. Geen tijdsverlies (files, vertragingen OV, vlot verkeer), op tijd aankomen

- *"Dat alles volgens plan verloopt (geen vertragingen door file, stakingen, ongevallen, pannes e.a.)"*
- *"vlotte verplaatsing zonder lange wachttijden of files"*
- *"vlotte doorstroming, geen vertragingen of stakingen !!! stiptheid in alle omstandigheden (ref openbaar vervoer in Zwitserland)"*

17. Duidelijkheid (qua bewegwijzering, informatie, reglementering, signalisatie, bv. goed aangegeven hoeveel men waar mag rijden, bij opeenvolging van zones met 30-50-70-90km/u)

- *"dat de verkeersborden worden beperkt en ze meer duidelijk zijn"*
- *"Goede weginfrastructuur, duidelijke wegmarkeringen/niet afgesloten wegmarkeringen, goede verkeersborden - niet te veel en verwarrende verkeersborden"*
- *"Duidelijke verkeerssituatie, snelheden aangepast aan de omstandigheden en eenvoudige bewegwijzering."*

18. Proportionaliteit: redelijke verhouding afstand-reistijd, afstand-prijs

- *"Betrouwbaarheid trein en prijs-kwaliteitsverhouding: zo ondermaats dat de auto meestel het enige alternatief is."*
- *"De kostprijs, niet noodzakelijke de goedkoopste, maar in verhouding tot de kwaliteit en comfort"*
- *"aanvaardbare reistijd, geen lange wachttijd bij openbaar vervoer. Een uur wachten op de bus is onredelijk"*

19. Kind- en gezinsvriendelijkheid (praktisch zijn met kinderen, geen gemor opwekken)

- *"een groot gezin zonder al te veel morren van punt A naar B veilig verplaatsen"*

- *"het hangt erg af als ik alleen ben of met mijn kinderen. Met 4 kinderen vind ik belangrijk dat we zo vlug mogelijk op onze bestemming zijn."*
- *"indien trein: vlotte aansluitingen en gemakkelijk met buggy's, kleine kinderen van perron kunnen veranderen."*

20. Vlotte doorstroming (geen nutteloze rode lichten, nutteloze flitspalen, verkeersdrempels, paaltjes, busbanen die vlotte doorstroming van auto's verhinderen, aangepaste snelheden)

- *"Dat er geen onnodige obstakels, versmallingen en nutteloze verkeerslichten zijn en dat de dynamische verkeersborden goed doordacht bediend worden. Deze mogen zeker niet overkomen als pesterijen."*
- *"Dat de verkeerslichten aangepast zijn aan het verkeer, niet onnodig stilstaan aan een verkeerslicht. Vooral 's avonds en 's nachts."*
- *"Doorstroming moet vlotter. 3-vakswegen moeten 4-vakswegen worden, en geen 2-vaks (Kortrijksesteenweg - Gent/Deinze). Wijken mogen niet afgesloten worden (Soenenspark - St.-Denijs-Westrem) waardoor in andere wijken sluipverkeer ontstaat. Verkeersdrempels/kussens zijn niet effectief en dienen verwijderd te worden, d.i. een onnodige bron van frustratie. Een overaanbod van onnodige ronde punten moet vermeden worden (De Pinte). De meeste zone 30 zijn overbodig. Het vroegere systeem 60/90/120 was eenduidig en duidelijk. De versnippering 30/50/60/70/80/90/120 zorgt ervoor dat chauffeurs twijfelen (wat is de snelheid hier?) en dat kan niet de bedoeling zijn. Back to basics, aub!"*

4.4 DE DOELSTELLINGEN VAN DE OVERHEID

Het mobiliteitsbeleid is gecentreerd rond vijf strategische doelstellingen: bereikbaarheid, toegankelijkheid, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en beperking van milieu- en natuurhinder. Deze doelstellingen werden geformuleerd als uitspraken in tabel 15.

4.4.1 Algemeen

Elke doelstelling wordt door minstens drie kwart van de respondenten als belangrijk beschouwd. De meeste doelstellingen worden eveneens door de helft van de respondenten 'heel belangrijk' gevonden. Verkeersveiligheid blijft het belangrijkste aandachtspunt: 71,4% ziet het terugdringen van het aantal doden en zwaargewonden als een zeer belangrijke overheidsopdracht en 68,3% vindt dat de veiligheid en het comfort van voetgangers moet gegarandeerd worden. Toegankelijkheid, namelijk het bereikbaar zijn van belangrijke plaatsen met het openbaar vervoer en de fiets, wordt door de respondenten als derde heel belangrijke doelstellingen aangeduid.

TABEL 15: DOELSTELLINGEN VAN DE OVERHEID – GEEF AAN HOE BELANGRIJK U HET VINDT DAT DE OVERHEID DE VOLGENDE DOELSTELLINGEN VERWEZENLIJKT (RIJPERCENTAGES)

	Helemaal niet belangrijk	Eerder niet belangrijk	Niet belangrijk en niet onbelangrijk	Eerder belangrijk	Heel belangrijk
6.6 Het aantal doden en zwaargewonden in het verkeer moet afnemen	0,7	1,5	6,6	19,8	71,4
6.4 Voetgangers moeten zich veilig en comfortabel kunnen verplaatsen	0,2	0,6	4,6	26,3	68,3
6.2 Belangrijke plaatsen (bijvoorbeeld scholen, winkels en bedrijven) moeten bereikbaar zijn met openbaar vervoer en met de fiets	0,7	0,8	4,2	26,9	67,4
6.3 Mensen die zich moeilijk kunnen verplaatsen moeten kunnen gebruikmaken van openbaar vervoer	0,5	1,4	6,7	32,8	58,6
6.1 Verplaatsingen moeten betaalbaar zijn voor iedereen	0,7	1,8	7,1	32,4	58,0
6.5 Files op de weg moeten worden opgelost	1,5	4,1	12,8	33,6	48,0
6.8 Het verkeer moet minder schadelijke stoffen uitstoten	3,3	3,7	15,3	30,8	46,9
6.7 De verkeersoverlast in stads- en dorpskernen en woongebieden moet verminderen	2,0	3,8	15,0	35,8	43,4

Het oplossen van files, milieu- en natuurhinder en verkeersleefbaarheid (verkeersoverlast) worden als minder belangrijke overheidsdoelstellingen beschouwd. Minder dan de helft van de respondenten vindt deze thema's heel belangrijk. Dit blijkt ook uit tabel 17 waarin de minst belangrijke overheidsdoelstellingen worden gerangschikt.

TABEL 16: DOELSTELLINGEN VAN DE OVERHEID – WELKE VAN DE 8 BOVENSTAANDE DOELSTELLINGEN VINDT U HET MEEST BELANGRIJK? (KOLOMPERCENTAGE)

Doelstellingen	%
1. Verplaatsingen moeten betaalbaar zijn	22,8
6. Het aantal doden en zwaargewonden in het verkeer moeten afnemen	18,4
2. Belangrijke plaatsen (bijvoorbeeld scholen, winkels en bedrijven) moeten bereikbaar zijn met het openbaar vervoer en met de fiets	17,0
5. Files op de weg moeten worden opgelost	14,5
8. Het verkeer moet minder schadelijke stoffen uitstoten	8,0
7. De verkeersoverlast in stads- en dorpskernen en woongebieden moet verminderen	6,8
3. Mensen die zich moeilijk kunnen verplaatsen, moeten kunnen gebruikmaken van openbaar vervoer	6,4
4. Voetgangers moeten zich veilig en comfortabel kunnen verplaatsen	6,1

De kostprijs van verplaatsen baart bijna een kwart van de respondenten zorgen. Het betaalbaar houden van verplaatsingen wordt het vaakst aangehaald als meest belangrijke overheidsdoelstelling. Daarnaast kent verkeersveiligheid (doden en gewonden terugdringen) en bereikbaarheid een grote prioriteit onder de respondenten.

TABEL 17: DOELSTELLINGEN VAN DE OVERHEID – WELKE VAN DE 8 BOVENSTAANDE DOELSTELLINGEN VINDT U HET MINST BELANGRIJK? (KOLOMPERCENTAGE)

Doelstellingen	%
7. De verkeersoverlast in stads- en dorpskernen en woongebieden moet verminderen	23,9
8. Het verkeer moet minder schadelijke stoffen uitstoten	23,8
5. Files op de weg moeten worden opgelost	23,7
1. Verplaatsingen moeten betaalbaar zijn	10,8
3. Mensen die zich moeilijk kunnen verplaatsen, moeten kunnen gebruikmaken van openbaar vervoer	6,3
2. Belangrijke plaatsen (bijvoorbeeld scholen, winkels en bedrijven) moeten bereikbaar zijn met het openbaar vervoer en met de fiets	6,1
4. Voetgangers moeten zich veilig en comfortabel kunnen verplaatsen	2,7
6. Het aantal doden en zwaargewonden in het verkeer moeten afnemen	2,7

4.4.2 Naar achtergrondkenmerken

In deze paragraaf worden de belangrijkste, significante verschillen naar een aantal socio-demografische kenmerken besproken aangaande de mate waarin doelstellingen van de overheid belangrijk worden gevonden. Gedetailleerde tabellen zijn raadpleegbaar in bijlage 2.

Geslacht

Vrouwen zijn wat alle doelstellingen betreft meer uitgesproken dan mannen: voor alle doelstellingen geldt dat meer vrouwen deze belangrijk vinden dan mannen. De grootste verschillen zijn er voor het tegengaan van de uitstoot van minder schadelijke stoffen (83,1% van de vrouwen vindt dit belangrijk tegenover 72,5% van de mannen), voor het betaalbaar maken van verplaatsingen voor iedereen (94,1 tegenover 86,8%), het terugdringen van het aantal doden en zwaargewonden (95,1 tegenover 87,3%), en het oplossen van de files (85,1 tegenover 78,1%). Ook voor het tegengaan van verkeersoverlast, het bereikbaar maken van belangrijke plaatsen met openbaar vervoer en openbaar vervoer voor minder mobiele ligt het aandeel vrouwen dat dit belangrijk vindt ruim 6 procentpunten hoger dan het aandeel mannen.

De betaalbaarheid van verplaatsingen wordt door zowel mannen als vrouwen als belangrijkste doelstelling ervaren. Op plaats twee komt bij mannen het oplossen van de files en bij vrouwen het terugdringen van doden en zwaargewonden in het verkeer. Op de derde plaats komt voor beide geslachten het bereikbaar maken van belangrijke plaatsen met het openbaar vervoer. Opvallend is dat een kwart van de mannen het oplossen van de files ook de minst belangrijke doelstelling vindt, gevolgd door nog een kwart van de mannen die het tegengaan van de uitstoot van schadelijke stoffen het minst belangrijk vindt en nog eens een vijfde vindt dat van het terugdringen van de verkeersoverlast. Vrouwen vinden dezelfde doelstelling het minst belangrijk, maar bij hen staat het terugdringen van de verkeersoverlast bovenaan, gevolgd door het tegengaan van schadelijke uitstoot en het oplossen van de files.

Leeftijd

De doelstelling dat verplaatsingen betaalbaar moeten zijn voor iedereen wordt het minst belangrijk gevonden door de jongste leeftijdsgroep en de 26 tot 35-jarigen. Voor alle andere doelstellingen neemt de belangrijkheid toe naar mate de leeftijd toeneemt (met hier en daar een uitzondering voor de 75-plussers). Openbaar vervoer voor minder mobiele ligt voor de 55-minners onder de 90% en voor de 55-plussers boven de 90%. Het belang van de veiligheid en het comfort van voetgangers loopt van 92,6 voor 18 tot 25 jarigen tot 98,6% voor 66 tot 75 jarigen. Opvallend is dat het oplossen van de files 80% van de 45-minners belangrijk vindt, terwijl het stijgt tot 90,5% van de 66-plussers. Het belang van het terugdringen van verkeersdoden en zwaargewonden ligt tot 35 jaar onder de 90% en daarna erboven en het terugdringen van de verkeersoverlast en schadelijke uitstoot varieert van 64,1% bij de jongste leeftijdscategorie tot respectievelijk 85,9 en 80,8% voor de oudste leeftijdscategorieën.

Bijna een derde van de 12 tot 17 jarigen vindt het terugdringen van het aantal doden en zwaargewonden de meest belangrijke doelstelling, gevolgd door een vijfde dat veel belang hecht aan het bereikbaar maken van belangrijke plaatsen met openbaar vervoer en eenzelfde aandeel voor het betaalbaar maken van verplaatsingen voor iedereen. De 18 tot 25 jarigen vinden de

bereikbaarheid van belangrijke plaatsen het belangrijkste, gevolgd door de betaalbaarheid en het verminderen van verkeersslachtoffers. Het oplossen van de files is voor een vijfde van de 26 tot 35 jarigen de belangrijkste doelstelling, gevolgd door betaalbaarheid en bereikbaarheid. Vanaf 36 jaar staat betaalbaarheid als belangrijkste doelstelling bovenaan, gevolgd door minder verkeersslachtoffers en bereikbaarheid van belangrijke plaatsen met het openbaar vervoer.

Milieu en overlast gerelateerde doelstellingen (terugdringen verkeersovertolst en uitstoot van schadelijke stoffen) worden door ongeveer de helft van de verschillende leeftijdsgroepen het minst belangrijk gevonden. Op plaats drie komt dan het oplossen van de files. (Met uitzondering van de 25 tot 55 jarigen, daar staat het oplossen van de files bovenaan de lijst met minst belangrijke doelstellingen).

Opleiding

Het aandeel respondenten dat het belangrijk vindt dat verplaatsingen betaalbaar zijn voor iedereen, dat minder mobiele gebruik moeten kunnen maken van het openbaar vervoer, dat de files opgelost moeten worden en dat het aantal verkeersslachtoffers teruggedrongen moet worden, neemt af naar mate het opleidingsniveau toeneemt. Het grootste verschil bestaat er omtrent het oplossen van de files. Bijna 90% van de laagst opgeleiden vindt dit belangrijk, terwijl dit door slechts 67,4% van de universitair opgeleiden belangrijk gevonden wordt. Voor de betaalbaarheid van verplaatsingen loopt dit van 96,9% naar 79,1% en voor verplaatsingen van minder mobiele met het openbaar vervoer en het terugdringen van het aantal doden en zwaargewonden loopt dit van 94 à 96% tot 82 à 84%. Wanneer het gaat om het tegengaan van de uitstoot van schadelijke stoffen, zijn het degenen met diploma hoger secundair onderwijs die dit het minst belangrijk vinden.

Een derde van de laagst opgeleiden vindt betaalbaarheid van verplaatsingen de meest belangrijke doelstelling, gevolgd door het terugdringen van de uitstoot van schadelijke stoffen en het aantal verkeersslachtoffers. Een kwart van de hoogst opgeleiden vindt de bereikbaarheid van belangrijke plaatsen met het openbaar vervoer het belangrijkste, gevolgd door het oplossen van de files (1/5^{de}) en het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers. Voor de tussenliggende opleidingsniveaus geldt dat betaalbaarheid, minder slachtoffers in het verkeer en bereikbaarheid van belangrijke plaatsen met openbaar vervoer de top drie van meest belangrijke doelstellingen vormt.

Van de respondenten met maximaal een diploma hoger secundair onderwijs vindt ruim de helft de milieu en overlast gerelateerde doelstellingen het minst belangrijk (zelfs 62% van de laagst opgeleiden), gevolg door het oplossen van de files (1/5^{de}). Voor respondenten met een diploma hoger onderwijs geldt dat een kwart van hen het oplossen van de files geen prioriteit vindt, gevolgd door de milieu en overlast gerelateerde doelstellingen (samen 40%). Tot slot vindt meer dan een derde van de universitair het oplossen van de files het minst belangrijk, gevolgd door

het terugdringen van de verkeersoverlast en het betaalbaar maken van verplaatsingen voor iedereen (14,7%).

Arbeidssituatie

Het grootste verschil tussen werkenden en niet-werkenden is dat een kleiner aandeel van de werkenden het belangrijk vindt dat verplaatsingen betaalbaar zijn voor iedereen (87,8 tegenover 93,3%). Opvallende tweede verschil is dat werkenden het oplossen van de files ook minder belangrijk vinden dan niet-werkenden (79,3 tegenover 84,5%). Als het gaat om verplaatsingen van minder mobiele met het openbaar vervoer en het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers, verkeersoverlast en schadelijke uitstoot, zijn de verschillen kleiner. Slechts een klein aandeel niet-werkenden (rond de 4,5 procentpunten) vindt deze doelstellingen belangrijker dan werkenden.

Met een kwart van de niet-werkenden en een vijfde van de werkenden komt de doelstelling van betaalbaarheid als meest belangrijke doelstelling naar voren, gevolgd door het terugdringen van het aantal verkeersdoden en zwaargewonden en de bereikbaarheid van belangrijke plaatsen met het openbaar vervoer (voor werkenden in omgekeerde volgorde). Het oplossen van de files is voor een kwart van de werkenden de minst belangrijke doelstelling, gevolgd door het verminderen van schadelijke uitstoot (ook een kwart) en van verkeersoverlast (een vijfde). Voor niet-werkenden gelden dezelfde doelstellingen als minst belangrijk, maar komen de milieu en overlast gerelateerde doelstellingen op plaats één en twee en het oplossen van de files op plaats drie.

Gezinssituatie

Het al dan niet hebben van kinderen levert nauwelijks significante verschillen op met betrekking tot de doelstellingen die de overheid wenst te verwezenlijken. Grootste verschil is het terugdringen van de verkeersoverlast in dorps- en stadskernen en woongebieden. Respondenten zonder kinderen vinden dit minder belangrijk dan respondenten met kinderen. Ander verschil is de betaalbaarheid van verplaatsingen voor iedereen. In dit geval vinden respondenten zonder kinderen dit belangrijker (91,5%) dan respondenten met kinderen (88,2%). Ook de leeftijd van de kinderen leidt slechts in een enkel geval tot een significant verschil. Respondenten met kinderen waarvan er minstens één kind jonger is dan 7 jaar vinden het oplossen van de files minder belangrijk dan respondenten met kinderen die ouder dan 7 jaar zijn (76,5 tegenover 81,8%).

Zowel respondenten zonder kinderen als respondenten met kinderen (en daarvan ook de respondenten met kinderen ouder dan 7 jaar) vinden de betaalbaarheid van verplaatsingen het meeste belangrijk, gevolgd door het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers en het bereikbaar maken van belangrijke plaatsen met openbaar vervoer. Deze laatste doelstelling komt

op plaats één bij ouders met minstens één kind onder de 7 jaar, gevolgd door het terugdringen van verkeersdoden en zwaargewonden en het oplossen van de files.

Voor alle categorieën binnen gezinssituatie bestaat de top drie van minst belangrijke doelstellingen uit de milieu- en overlastdoelstellingen en het oplossen van de files (zij het in wisselende volgorde, maar met minimale verschillen). In totaal tellen deze drie doelstellingen voor ruim 70% van de respondenten.

Verstedelijking

De verschillen naar stedelijkheid, tot slot, beperken zich tot het oplossen van de files, het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers en milieu en overlast gerelateerde doelstellingen. Een groter deel van de respondenten woonachtig in de grootstedelijke centrumgebieden vindt het oplossen van de files niet belangrijk (8,5%) of is hierover onverschillig (12,4%) dan de respondenten uit de niet-centrumgebieden. Het aandeel respondenten dat de milieu en overlast gerelateerde doelstellingen belangrijk vindt, neemt af naar mate de verstedelijking afneemt. Wanneer het gaat om het belang van het doen afnemen van het aantal doden en zwaargewonden in het verkeer ligt enkel het aandeel respondenten uit de andere centrumgebieden dat het hier mee eens is iets lager dan de rest.

Voor eender welke graad van stedelijkheid geldt dat betaalbaarheid de doelstelling is die door het grootste deel van de respondenten het belangrijkst wordt gevonden (een kwart tot een vijfde), gevolgd door minder verkeersslachtoffers en bereikbaarheid van belangrijke plaatsen met het openbaar vervoer. (Enkel voor de respondenten uit de grootstedelijke gebieden is de volgorde van de laatste twee andersom.) Voor meer dan een kwart van de respondenten uit de (groot)stedelijke gebieden heeft het oplossen van de files geen prioriteit, gevolgd door milieu en overlast gerelateerde doelstellingen. In de andere en niet-centrumgebieden vindt de helft van de respondenten de milieu en overlast gerelateerde doelstellingen het minst belangrijk, gevolgd door het oplossen van de files.

4.4.3 Naar type gebruiker van vervoermiddelen

In deze paragraaf bespreken we welke overheidsdoelstellingen belangrijk gevonden worden bij respondenten met en zonder bedrijfswagen en bij respondenten die verschillende combinaties van vervoermiddelen maken. Enkel significante en typerende verschillen worden besproken. Gedetailleerde tabellen zijn raadpleegbaar in bijlage 2.

Bedrijfswagen

Respondenten met een bedrijfswagen vinden zowat alle doelstellingen minder belangrijk dan respondenten zonder bedrijfswagen. De grootste verschillen zijn er voor het tegengaan van de uitstoot van minder schadelijke stoffen (62,4% van degenen met bedrijfswagen vindt dit een belangrijke overheidsdoelstelling tegenover 78% van degenen zonder bedrijfswagen), het beperken van de verkeersoverlast in stads- en dorpskernen en woongebieden (66,7 tegenover 80,1%) en het betaalbaar maken van verplaatsingen voor iedereen (78,4 tegenover 91,2%). Ook voor het bereikbaar zijn van belangrijke plaatsen, toegankelijk zijn van openbaar vervoer voor mensen die zich moeilijk kunnen verplaatsen en het verminderen van het aantal doden en gewonden ligt het aandeel bezitters van een bedrijfswagen dat dit belangrijk vindt ruim 6 procentpunten lager dan het aandeel niet-bezitters. Andersom vinden respondenten met een bedrijfswagen het belangrijker dat de overheid werk maakt van het oplossen van files (87,0 tegenover 79,7%).

Het terugdringen van files wordt door bezitters van bedrijfswagens als belangrijkste doelstelling aangeduid (bij vier op tien), gevolgd door het terugdringen van het aantal doden en gewonden (bij 15,2%) en het betaalbaar houden van verplaatsingen voor iedereen (bij 14,9%). Respondenten zonder bedrijfswagen vinden deze betaalbaarheid het allerbelangrijkst, gevolgd door het doen afnemen van doden en zwaargewonden en het bereikbaar zijn van belangrijke plaatsen. Ongeveer één vijfde geeft elk van deze doelstellingen op. Tot de minst belangrijke doelstellingen van de overheid rekenen zowel bezitters als niet-bezitters van een bedrijfswagen de verkeersoverlast en de uitstoot van schadelijke stoffen. Bijna één kwart vindt dit het minst belangrijk. 26,2% van de respondenten zonder bedrijfswagen geeft het minste prioriteit aan het oplossen van files.

Type gebruiker vervoermiddelen

Frequente autobestuurders vinden de meeste overheidsdoelstellingen minder belangrijk dan andere groepen gebruikers. Vaak gaan zij lijnrecht in tegen de mening van de frequente openbaar vervoergebruikers en fietsers. Het bereikbaar zijn van belangrijke plaatsen is voor 88,2% van de frequente autobestuurders belangrijk (het laagste aandeel van alle groepen gebruikers) tegenover voor 99,4% van de frequente gebruikers van het openbaar vervoer en de fiets (het hoogste aandeel van alle groepen gebruikers). Die tegenstelling treffen we ook aan bij het toegankelijk houden van openbaar vervoer voor minder mobiele (87,5 tegenover 94,7%), het garanderen van veiligheid en comfort van voetgangers (91,7 tegenover 97,3%) en het verminderen van schadelijke stoffen (65,7 tegenover 90,0%). De rollen zijn omgekeerd voor het aanpakken van files. Dit vinden de frequente autobestuurders het meest belangrijk (+19,3%) en de frequente openbaar vervoergebruikers en fietsers het minst belangrijk.

In het geval van de doelstelling rond betaalbaarheid van verplaatsingen verschillen frequente autobestuurders qua belangrijkheid (-10,3 procentpunten) het sterkst van respondenten die niet

frequent gebruik maken van noch auto (als bestuurder), noch het openbaar vervoer of de fiets. Zij onderscheiden zich het meest van de frequente fietsers wat betreft hun mening over het belang van het verminderen van het aantal doden en zwaargewonden (-7,4 procentpunten) en het aanpakken van verkeersoverlast (-18,6 procentpunten). Frequente openbaar vervoer gebruikers en respondenten die zowel minstens eens in de week de auto besturen als het openbaar vervoer nemen, geven minder prioriteit aan het beperken van verkeersoverlast en schadelijke stoffen dan de meeste andere groepen gebruikers.

De betaalbaar van verplaatsingen wordt de meest belangrijke doelstelling bevonden door de frequente openbaar vervoergebruiker, de frequente autobestuurder en openbaar vervoergebruiker, de frequente autobestuurder en fietser en degenen die zich niet frequent verplaatsen met auto, openbaar vervoer of fiets. Minstens één vijfde van de respondenten uit elk van deze groepen geeft dit aan. Het bereikbaar zijn van belangrijke plaatsen met het openbaar vervoer en de fiets moet voor frequente fietsers (21,1%), frequente openbaar vervoer- en fietsgebruikers (25,1%) en frequente combineerders van auto, openbaar vervoer en fiets (23,2%) het belangrijkste doel van de overheid zijn. Frequente autobestuurders hechten het meeste belang aan het oplossen van files (28,4%). Het verminderen van het aantal doden en zwaargewonden staat bij elk type vervoergebruiker op de tweede of derde plaats. Een uitzondering hierop geldt voor de frequente openbaar vervoer- en fietsgebruiker die betaalbaarheid en beperken van schadelijke stoffen op de tweede en derde plaats zetten.

Het minst belangrijk vinden de meeste groepen gebruikers het oplossen van files, gaande van 26,3 % (bij gecombineerd autobesturen en fietsen) tot 43,6% (bij gecombineerd openbaar vervoer en fietsen) respondenten die deze doelstelling het minst belangrijk vinden. Een derde van de frequente autobestuurders en bijna vier op tien van de niet-frequente auto-, openbaar vervoer- en fietsgebruikers hecht het minst belang aan de beperking van schadelijke stoffen.

4.4.4 Analyse open antwoorden: andere doelstellingen die de overheid moet realiseren om de mobiliteit in goede banen te leiden

Aan respondenten werd gevraagd welke andere dan de hierboven vermelde doelstellingen de overheid moet verwezenlijken om mobiliteit in goede banen te leiden. Ongeveer 3300 respondenten gingen in op deze mogelijkheid (grafische voorstelling zie bijlage 6). De meeste opmerkingen handelen over beter(e) openbaar vervoer en fietsmogelijkheden, veiligheid, de staat van de weg, wegenwerken en verkeersremmers. Vaak zijn de geformuleerde antwoorden terug te brengen tot de reeds besproken doelstellingen: bereikbaarheid, toegankelijkheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en milieu- en natuurhinder. Veel respondenten halen concrete situaties/grievens aan waarvan de overheid werk moet maken, vaak gaat het om middelen waarmee de hierboven algemeen geformuleerde doelstellingen kunnen bereikt worden. Hieronder

geven we voorbeelden van hoe de acht doelstellingen concreet gemaakt worden door respondenten:

1. Verplaatsingen moeten betaalbaar zijn voor iedereen: *"dat invalide personen ook aan verminderde prijs of gratis met trein zich mogen verplaatsen, de lijnbus of tram is wel gratis"*.
2. Belangrijke plaatsen moeten bereikbaar zijn met het openbaar vervoer en de fiets: *"openbaar vervoer naar industrieparken, afgestemd op werkuren"*.
3. Mensen die zich moeilijk kunnen verplaatsen, moeten kunnen gebruikmaken van openbaar vervoer: *"Aandacht voor slechtzienden"*.
4. Voetgangers moeten zich veilig en comfortabel kunnen verplaatsen: *"drukke banen afzetten met u-grilles om voetgangers voor zichzelf te beschermen bij aangeduide oversteekplaatsen"*.
5. Files op de weg moeten worden opgelost: *"files in Antwerpen oplossen: tunnel of brug"*.
6. Het aantal doden en zwaargewonden in het verkeer moet afnemen: *"een betere rijopleiding: die gaat er voor zorgen dat het aantal verkeersslachtoffers afneemt en dat fietsers en voetgangers zich veilig voelen op de weg..."*.
7. De verkeersoverlast in stads- en dorpskernen en woongebieden moet verminderen: *"De geluidsoverlast van verkeer verminderen. Er zijn te veel plaatsen in Vlaanderen waar je auto's hoort, ook in parken die normaliter zouden moeten dienen om te relaxen"*.
8. Het verkeer moet minder schadelijke stoffen uitstoten: *"Burgers bewust maken van de schadelijke gevolgen van fijn stof uitstoot (o.a. dieselauto's) op onze gezondheid en dat België het hierin slechter doet dan de buurlanden"*.

In de open antwoorden omtrent doelstellingen kwamen 21 thema's steeds opnieuw terug. We geven hierna weer welke deze thema's zijn, aangevuld met een aantal sprekende voorbeelden voor elk thema. Deze geven een goed beeld van de doelstellingen die de overheid volgens de respondenten moet verwezenlijken.

1. Ruimtelijke ordening (verbeteren & afstemmen op mobiliteitsbeleid)

- *"niet toelaten dat er overal gebouwd wordt"*
- *"bedrijvzones moeten gemakkelijker te bereiken zijn via de grote wegen zodat het zwaar verkeer niet via de dorpkernen moet passeren"*
- *"Betere ruimtelijke ordening: werk waar mensen wonen, benutting omgeving kleinere stations (= stations buiten de grote steden) door werkgevers met veel personeel/m2. Verhuizen aanmoedigen en niet ontmoedigen (registratierechten)"*
- *"De barslechte ruimtelijke Ordening in dit land is de hoofdoorzaak van de meeste verkeersonveiligheid en verkeersproblemen! Daar dient naar de toekomst toe, véél strenger op toegezien te worden, dat niet langer iedereen zo maar overal gaat wonen"*

- *"De infrastructuur moet uitnodigen tot gebruik volgens de visie: voet>fiets>OV>auto. Zeker in woonzones"*
- *"De publieke ruimte moet zo ingericht worden dat mensen zich niet hoeven te verplaatsen met auto's (scholen, winkels, werk dichtbij en aangenaam bereikbaar te voet, met fiets, openbaar vervoer). Het mobiliteitsprobleem geïsoleerd aanpakken leidt volgens mij tot weinig zolang mensen zich dagelijks ver moeten verplaatsen"*

2. Werkaanbod dichterbij huis (decentralisatie, satellietkantoren, thuiswerk)

- *"ambtenaren de mogelijkheid geven om dichterbij huis te werken"*
- *"De dagelijkse files krijg je maar opgelost door een beleid te voeren waarbij het minder interessant wordt voor bedrijven om zich in de grote agglomeraties (Brussel, A'pen) te vestigen. Dagelijks rijden 100.000den mensen nodeloos naar Brussel/Antwerpen om daar een kantoorjob te doen die makkelijk lokaal in één van de provincies kan gebeuren. Die verloren km's, liters benzine/diesel, en sociaal onaanvaardbare uren kunnen vermeden worden"*
- *"decentralisatie bedrijven, motivering lokale kantoren, motivering thuiswerk"*

3. Verkeersremmers (verminderen drempels en versmalde rijstroken)

- *"minder verkeersdrempels en wegversmallingen. Deze zijn slecht voor milieu, verbruik en wagen"*
- *"Alle straten openstellen en stoppen met onnodige kosten van klinkers te leggen en te versmallen. Waarom zijn de vierbaanstraten aan het verdwijnen. Daar is de doorstroom nochtans veel beter dan in de recente flessenhalzen"*
- *"De verkeersstroom is als een waterstroom. Werp je een dam op, dan verplaatst het water zich naar waar het wel kan vloeien. Hoe meer water, hoe breder de stroom moet zijn. Stop met de openbare wegen te transformeren in privéwegen (wijken afsluiten, eenrichtingsstraten van 2-richtingstraten maken) en het fijnstofprobleem zal afnemen. Verbreed de wegen, vermijd slalomtoestanden (asverschuiving), maak dat we terug soepel kunnen rijden zoals vroeger i.p.v. onnodige frustraties te creëren..."*

4. Bedrijfswagens ontmoedigen

- *"stop domme subsidies van bedrijfswagens"*
- *"verminderen van het aantal firmawagens. Gevolgen: minder nodeloze kilometers (ze moeten er meestal toch niet voor betalen) ..."*
- *"afschaffen of hoger belasten van bedrijfswagens"*

- *"Bedrijfswagens beperken: want die worden niet aangemoedigd het openbaar vervoer te nemen of de fiets; bijkomend hebben ze meestal het gevaarlijkste rijgedrag"*

5. Vrachtwagens (inhaalverbod, vrachtverkeer over de weg verminderen & afscheiden, alternatieve vervoerwijzen voor vrachtverkeer: schip & trein)

- *"Een oplossing vinden voor het zwaar vrachtverkeer. Zich op de 'ring' gooien in Antwerpen tussen de camions is beangstigend gevaarlijk".*
- *"minder vrachtvervoer zou veel oplossen! min CO2 en meer rust/meer veiligheid/min kosten voor de wegen... "*
- *minder vrachtvervoer door betere afspraken haven Rotterdam voor Nederlandse leveringen, Antwerpen voor Belgisch en niet over- en weer rijden. Tevens 1 trekker met 2/3 aanhangers die enkel op de autosnelwegen blijven en op vaste parkings hun vracht afgeven aan binnenlands transport over secundaire wegen"*
- *"de vrachtwagen a.u.b. op 1 rijstrook en er blijven!!"*
- *"Een concept aanbieden dat vrachtverkeer scheidt van personenverkeer. Goederenstromen naar alternatieve modi zoals kustvaart, binnenvaart, spoor met daaraan verbonden het kortst mogelijke wegvervoer. Alle Noord-Zuid goederen vervoer door Liefkenshoek en weg van de Antwerpse Ring/kennedy Tunnel"*
- *"goederentransport over kanalen en rivieren en over spoorwegen stimuleren"*

6. Buitenlands vrachtverkeer (terugdringen, betalend maken, wegenvignetten, tolheffing)

- *"buitenlands" vrachtverkeer weren uit personenverkeer door bvb. voor buitenlanders zowel vracht- als personenvervoer wegenvignetten te laten betalen voor autosnelwegen (moeten wij ook in het buitenland)"*
- *"Teveel 'Belgiëvreemd transitverkeer' rijdt hier onze wegen stuk en overbelast ze; Dit móét eruit of betalen ..."*
- *"Ban het buitenlandsvrachtvervoer, of laat hen een dikke tol betalen om de wegen die ze stuk rijden te betalen"*

7. Scheiding verkeerssoorten (doorgaand verkeer van lokaal verkeer, fiets van weg, openbaar vervoer in eigen bedding)

- *"aparte rijstroken voor doorgaand verkeer en plaatselijk verkeer (zoals ring rond Eindhoven)"*
- *"aparte stroken voor bus en tram. Openbaar vervoer scheiden van file en zo de attractiviteit ervan verhogen"*

- *"Doorgaand vervoer weg van de stad"*

8. Missing links wegwerken

- *"oplossen van de 'missing links' voor zowel auto als openbaar vervoer. Vb. de as Leuven-Mechelen"*
- *"betere wegen en verbindingen bv. Ring Antwerpen ontsluiten!"*
- *"De 'missing links' in orde brengen (N41, verbinding Aalst-Dendermonde-Mechelen-HopBerg-Aarschot) die in de jaren 70 !!! gepland zijn"*

9. Slimme verkeerslichten

- *"BELANGRIJK EN WAARSCHIJNLIJK OOK NOG EEN VAN DE GOEDKOOPESTE OPLOSSINGEN: De herprogrammatie van de meeste verkeerslichten! Dit om de verkeersdoorstroom te verbeteren en minder wachttijden te hebben. vb: soms springt een verkeerslicht op rood en komt er geen ander verkeer van de zijbanen, dan sta je te wachten voor niets. Bij sommige verkeerslichten springt er een pijl naar links of rechts op groen ook al staat er niemand om af te slaan, maar moet het verkeer dat rechtdoor moet nutteloos wachten voor het verkeer dat moet afslaan. ..., zoals bv in Nederland. Verkeerslichten kunnen ook eventueel eerst op oranje springen voordat het terug groen wordt, zodat je sneller kunt vertrekken als het groen wordt. Zoals in Duitsland."*

10. Wegeninfrastructuur (beter, veiliger, kwaliteit verbeteren, wegen herstellen, beter onderhoud bestaande wegen)

- *"Aanpakken van wegen in slechte staat",*
- *"Aanleg van wegen vb. Oostenrijk: weinig of geen putten in de weg, terwijl het daar harder vriest"*

11. Mentaliteitsverandering, gedragsverandering (meer hoffelijkheid, meer discipline bij bestuurders, (her)opvoeden mensen qua autogebruik, minder verkeersagressie)

- *"De mensen van mentaliteit doen veranderen, de mensen doen inzien dat hun drukke levensstijl met de wagen niet nodig is. Om dan thuis uren voor de TV te zitten".*
- *"het verwezenlijken van een tolerante en kalme instelling bij alle weggebruikers"*
- *"mensen bewust maken over gevolgen milieu van autogebruik"*

12. Wegenwerken (te lang, te vaak, teveel tezelfdertijd)

- *"De wegenwerken duren ook veel te lang, soms passeer je voorbij wegenwerken en is er niemand aan het werk. Er zijn teveel wegenwerken op hetzelfde moment, betere verdeling van de wegenwerken."*
- *"coördinatie van de wegenwerken"*
- *"wegenwerken 's nachts om files te vermijden"*

13. Parking (aan rand van steden, aan stations, in centrum, meer park & ride)

- *"Langs al de grote steden, voorzie park & ride parkings; plaats op park & ride parking al laadpunten voor elektrische wagens; voorzie elektrische wagens van & naar park & ride parkings zodat iedereen kan gaan winkelen in stad of grote gemeente ...",*
- *"autogarages/parkings bouwen aan de rand van de agglomeratie en goede verbinding met metro, tram, etc."*
- *"Er moeten genoeg gratis parkeerplaatsen in de centra zijn, niet alleen parkings bij winkels"*

14. Eenvoudiger verkeersreglement & verkeerssignalisatie

- *"beperken verkeerstekens"*
- *"Duidelijke signalisatie – zo weinig mogelijk verkeerstekens"*
- *"een versimpeld, consequent verkeersbeleid en stevig snoeien in't verkeersbordenoerwoud"*

15. Aanpassing snelheid(-szones) (zone 30 km, hogere/lagere maximumsnelheid ...)

- *"Flexibele maximum snelheden. Hogere snelheid toestaan op rustige ogenblikken en trajecten. Lagere snelheden op drukker ogenblikken"*
- *"Er moet overal een minimumsnelheid gelden en niet enkel op de autostrades (vb. minder brommers op de rijbaan)"*
- *"geen 30km/u in bebouwde kom"*
- *"in woongebieden snelheid van 70km/u terugbrengen naar 50km/u"*

16. Wielertoeristen (zorgen voor wrevel door ongewenst gedrag)

- *"zorgen dat de wielerterroristen op het fietspad rijden ipv midden op de weg"*
- *"wielertoeristen aan banden leggen"*

- *"Invoeren rijbewijs (kennis wegcode) wielertoeristen"*

17. Controles (op snelheid, vrachtwagens, verkeersreglement, zwartrijden, foutparkeren, gsm gebruik, dronkenschap, asociaal gedrag, strenger optreden bij overtredingen, ...)

- *"politie moet toezicht krijgen en sanctioneren op parkeerplaatsen voor minder-validen"*
- *"consequente straffen. Geen hoge, maar vele boetes. Meer controle"*
- *"controle vrachtwagens bv. inhalen, cruise-control"*
- *"Dat er meer controles zijn op het naleven van de verkeersreglementen en zo zal het verkeer vlotter verlopen"*

18. Brandstof (diesel/benzine duurder maken of goedkoper)

19. Openbaar vervoer (beter, frequent, comfortabel, stipt, voor iedereen, efficiënter, gebruiksvriendelijker, betere aansluitingen, beter uitgebouwd, betere afstemming van verschillende OV-modi, verminderen overlast op OV, één abonnement voor alle OV, goedkoper, gratis)

20. Fietspaden (goede, betere, veiligere, veel meer fietspaden, onderhouden, voorbeeld nemen aan Nederland, betere vergoeding voor fietsen, fietssnelwegen, fietspaden afgescheiden van de rijbaan, maar ook *"fietzers moeten beter verkeersregels toepassen"*)

21. Veiligheid (van verkeer, wegen, fietspaden, openbaar vervoer)

Thema 19 (openbaar vervoer), 20 (fietspaden) en 21 (veiligheid) komen heel vaak voor in verschillende varianten, vandaar dat de aangehaalde deelaspecten bij elk thema kort vermeld worden in plaats van geciteerd uit de open antwoorden.

4.5 OPLOSSINGEN VOOR HET FILEPROBLEEM

Files zorgen voor tijdverlies en economische schade, vooral in de steden en tijdens de spits. Mensen komen te laat op het werk of op school of missen zakelijke afspraken. De transportsector krijgt het steeds moeilijker om behoorlijk te plannen en op de afgesproken tijd te leveren. De overheid kan verschillende soorten maatregelen nemen om de files op te lossen.

4.5.1 Algemeen

Tien mogelijke maatregelen worden voorgesteld om het fileprobleem op te lossen (tabel 18). Respondenten verschillen duidelijk van mening over hoe dit probleem moet aangepakt worden. In tegenstelling tot de geschetste belangrijke verplaatsingskenmerken (§4.3.1) die door drie kwart van de respondenten als 'zeer belangrijk' worden beschouwd, is minder dan de helft van de respondenten 'helemaal akkoord' met elk van de voorgestelde oplossingen voor het fileprobleem. Helemaal akkoord is men vooral met het stimuleren van andere vervoermodi: stappen, fietsen en het openbaar vervoer.

TABEL 18: OPLOSSINGEN VOOR HET FILEPROBLEEM – GEEF AAN WELKE MAATREGELEN DE OVERHEID MOET NEMEN OM HET FILEPROBLEEM AAN TE PAKKEN (RIJPERCENTAGES)

	Helemaal niet akkoord	Eerder niet akkoord	Gedeeltelijk akkoord, gedeeltelijk niet akkoord	Eerder akkoord	Helemaal akkoord
10.5 Het gebruik van de fiets en het stappen stimuleren	1,5	3,1	14,7	31,2	49,6
10.4 Het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren	2,1	4,3	19,4	34,0	40,3
10.10 Samenrijden met meerdere personen in één auto stimuleren (carpooling)	2,8	4,8	20,2	36,6	35,6
10.9 Correcte informatie geven zodat men zijn route, vertrektijd en vervoermiddel kan aanpassen aan de verkeerssituatie	1,3	3,8	20,9	42,9	31,1
10.3 Een flexibele organisatie van de tijd mogelijk maken (flexibele werkuren, schooltijden, openingstijden van winkels en voorzieningen) zodat het verkeer meer over de tijd gespreid wordt	3,0	7,5	22,9	38,5	28,2
10.2 Nieuwe technologieën promoten om verplaatsingen uit te sparen (bijvoorbeeld werken, leren, winkelen en bankieren van thuis)	3,5	9,7	29,1	35,8	21,9
10.8 Nieuwe technologieën gebruiken om verkeersstromen vlotter te laten verlopen (bijvoorbeeld satellietgestuurde snelheidsbegrenzing)	7,9	10,6	27,7	32,2	21,6
10.6 De capaciteit van de wegen verhogen door bijkomende rijstroken of nieuwe wegen	17,4	18,4	24,0	20,2	20,0
10.1 Dichter bij het werk gaan wonen aanmoedigen	8,7	14,3	32,1	25,8	19,1
10.7 Het auto- en vrachtverkeer tijdens de spits duurder maken	24,6	21,8	25,1	15,8	12,7

Vier vijfde van de respondenten vindt dat de overheid het fileprobleem moet aanpakken door de fiets en het stappen te stimuleren. Drie kwart gaat akkoord met het stimuleren van openbaar vervoer als maatregel. Tot de vier populairste maatregelen behoren eveneens correcte info verspreiden en carpooling. 74% van de respondenten denkt dat correcte informatie geven zodat men zijn route, vertrektijd en vervoermiddel kan aanpassen aan de verkeerssituatie een goede

oplossing is voor het fileprobleem. 72% vindt dat samen rijden met meerdere personen in één auto de files kan oplossen.

Flexibeler kunnen omgaan met de tijd (67%) en nieuwe technologieën om verplaatsingen uit te sparen (58%) of om verkeersstromen vlotter te laten verlopen (54%) wordt door de helft van de respondenten aanvaard als goede oplossing voor files. Deze maatregelen kennen echter ook tegenstanders: meer dan 10% van de respondenten is het hier niet mee eens. De weerstand is nog groter tegenover het aanmoedigen van dichterbij het werk te gaan wonen (23% gaat niet akkoord), het voorzien in bijkomende rijstroken of nieuwe wegen (36% gaat niet akkoord) en vooral tegenover het duurder maken van het auto- en vrachtverkeer tijdens de spits (46% gaat niet akkoord). Deze laatste maatregel is de enige die meer tegenstanders dan voorstanders kent.

4.5.2 Naar achtergrondkenmerken

Deze paragraaf bespreekt de significante verschillen naar sociale achtergronden met betrekking tot de mogelijke oplossingen voor het fileprobleem. Voor gedetailleerde cijfers verwijzen we naar bijlage 2.

Geslacht

Een kwart van de mannen tegenover een vijfde van de vrouwen is niet akkoord met de oplossing om mensen te stimuleren dichterbij het werk te gaan wonen. Twee derde van de mannen en vrouwen is akkoord met het promoten van nieuwe technologieën om verplaatsingen uit te sparen en met het mogelijk maken van een flexibele organisatie van de tijd. Anderzijds is met 14,7% een groter deel van de vrouwen (helemaal) niet akkoord met de nieuwe technologieën (tegenover 11,7% van de mannen) en is met 11,6% een groter deel van de mannen (helemaal) niet akkoord met een flexibelere organisatie van de tijd (tegenover 9,3% van de vrouwen). Een groter deel van de vrouwen is akkoord met de maatregelen om het gebruik van het openbaar vervoer, de fiets en carpooling te stimuleren. Anderzijds gaat een groter deel van de mannen akkoord met maatregelen om de capaciteit van de wegen te vergroten en nieuwe technologieën om verkeersstromen vlotter te laten verlopen. Echter, het betreft hier respectievelijk slechts de helft en een derde van de respondenten.

Leeftijd

De verschillen naar leeftijd over opvattingen omtrent de maatregelen om het fileprobleem presenteren zich in vier vormen. Allereerst zijn er maatregelen waarvoor het aandeel respondenten dat hiermee akkoord is toeneemt naar mate men ouder wordt. Het betreft hier dichterbij het werk wonen (26,1% voor 12+ tot 55,3% voor 66+), nieuwe technologieën voor vlottere verkeersdoorstroom (39,3% voor 12+ tot 64% voor 66+) en correcte informatie geven (70,1% tot

12+ tot 83,7% voor 66+). Ten tweede zijn er maatregelen waarvoor het aandeel respondenten bij de 26 tot 45-jarigen lager ligt dan de jongere en oudere leeftijdsgroepen. Het betreft hier het stimuleren van openbaar vervoer ($2/3^{\text{de}}$ van de 26 tot 45-jarigen tegenover 75 à 85% voor de anderen), het stimuleren van fietsgebruik ($3/4^{\text{de}}$ tegenover 85%) en carpooling ($2/3^{\text{de}}$ tegenover 75 à 77%). Ten derde zijn er maatregelen waarvoor de 26 tot 45-jarigen juist meer te vinden zijn dan de jongere en oudere leeftijdsgroepen. Het gaat hier om nieuwe technologieën die verplaatsingen uitsparen ($2/3^{\text{de}}$ van de 26 tot 45-jarigen tegenover de helft van de anderen) en een flexibele organisatie van de tijd ($2/3^{\text{de}}$ tot $3/4^{\text{de}}$ tegenover ongeveer 60%). Tot slot zijn de verschillen naar leeftijd met betrekking tot het uitbreiden van de capaciteit van de wegen en het duurder maken van het auto- en vrachtverkeer tijdens de spits vrij grillig verdeeld. Zowel 18 tot 25 jarigen als 75-plussers zijn voornamelijk akkoord met eerstgenoemde maatregel, terwijl de 56 tot 74-jarigen het meest akkoord zijn met laatstgenoemde maatregel.

Opleiding

Hoe hoger het opleidingsniveau, des te groter het aandeel respondenten dat akkoord is met het promoten van nieuwe technologieën om verplaatsingen uit te sparen en een flexibeler organisatie van de tijd mogelijk maken om het fileprobleem aan te pakken. Dichterbij het werk gaan wonen wordt vooral gedragen door de laagst opgeleiden (49,2%) en de hoogst opgeleiden (53,8%). Het aandeel respondenten dat akkoord is met het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer en fiets neemt af naar mate het opleidingsniveau toeneemt. Uitzondering hierop vormen de universitair opgeleiden, die respectievelijk 75,5 en 81% weer 3 tot 5 procentpunten hoger scoren dan respondenten met een diploma hoger onderwijs. Als het gaat om het verhogen van de capaciteit van de wegen en het geven van correcte informatie is een groter deel van de lager opgeleiden akkoord dan van de hoger opgeleiden. Met 44,5% staan universitair opgeleiden alleen als het gaat om akkoord met het duurder maken van het auto- en vrachtvervoer tijdens de spits. Alle andere opleidingscategorieën komen niet boven de 30% uit. Het omgekeerde geldt voor het carpooling. Hier staan met 82,2% de laagst opgeleiden alleen, aangezien de andere opleidingsniveaus tussen de 70 en 72% blijven.

Arbeidssituatie

Met 61,2% voor de maatregel nieuwe technologieën te promoten die verplaatsingen uitsparen en met 67,3% voor de maatregel om een flexibeler organisatie van de tijd mogelijk te maken, zijn werkenden meer akkoord dan niet-werkenden. Andersom zijn niet-werkenden met 80,8 en 84,8% voor het stimuleren van respectievelijk openbaar vervoer en fietsgebruik, met 11,5 en 7 procentpunten meer akkoord dan niet-werkenden. Ook voor de maatregelen dichterbij werk wonen (+3,1 procentpunten), capaciteit van de wegen vergroten (+3,9 procentpunten), nieuwe technologieën voor vlottere verkeersdoorstroom (+5,2 procentpunten), correcte informatie geven

(+7,5 procentpunten) en carpooling (+6,2 procentpunten) zijn meer niet-werkenden akkoord dan werkenden.

Gezinssituatie

Opnieuw zijn er weinig significante verschillen tussen respondenten met en zonder kinderen als het gaat om maatregelen die files moeten oplossen. Met 60,9% (tegenover 56,2%) is een iets grotere aandeel respondenten met kinderen akkoord met nieuwe technologieën die verplaatsingen kunnen uitsparen. En met 76,2% (tegenover 70,5%), met 41,4% (tegenover 38,6%) en met 75,8% (tegenover 71,1%) zijn iets meer respondenten zonder kinderen akkoord met respectievelijk het stimuleren van openbaar vervoer, het vergroten van de capaciteit van de wegen en het geven van correcte informatie.

Respondenten met minstens één kind jonger dan 7 jaar kennen met bijna 10 procentpunten meer een groter aandeel dat akkoord is met nieuwe technologieën om verplaatsingen uit te sparen en met de mogelijkheid tot een flexibelere organisatie van de tijd dan ouders waarvan alle kinderen ouder zijn dan 7 jaar. Hetzelfde geldt voor het uitbreiden van de capaciteit van de wegen, maar het verschil is dan slechts 4 procentpunten.

Verstedelijking

Voor veel maatregelen bestaat er een tweedeling in de mate van akkoord tussen de (groot)stedelijke centrum gebieden enerzijds en de andere en niet-centrumgebieden anderzijds. Meer dan de helft van de respondenten uit de (groot)stedelijke centrumgebieden is akkoord met de maatregel om te stimuleren dicht bij het werk te gaan wonen tegenover 40% uit de andere gebieden. Met gemiddeld 78 en 85% (tegenover 72 en 77%) geldt dit ook voor het stimuleren van het gebruik van respectievelijk openbaar vervoer en de fiets. Nieuwe technologieën die voor een vlottere verkeersstroom moeten zorgen vinden steun bij ongeveer 57% van de respondenten uit de (groot)stedelijke centrumgebieden tegenover zo'n 52% van de respondenten uit de andere gebieden. Als het gaat om het uitbreiden van de wegcapaciteit zijn de respondenten uit de grootstedelijke centrumgebieden met 33% het minst akkoord. Voor de stedelijke centrumgebieden is dit al 38,9%, voor de andere centrumgebieden 42,1 en voor de niet-centrumgebieden 41,5. Het duurder maken van auto- en vrachtverkeer tijdens de spits vindt minder animo naar mate de verstedelijking afneemt en als het, tot slot, gaat om carpooling, zijn met 77,9% voornamelijk de respondenten uit de stedelijke centrumgebieden akkoord.

4.5.3 Naar type gebruiker vervoermiddelen

Deze paragraaf geeft weer hoe al dan niet bezitters van een bedrijfswagen en verschillende types respondenten naar vervoermiddelgebruik van elkaar verschillen in de gewenste oplossingen voor het fileprobleem. Enkel significante en markante verschillen worden besproken. Gedetailleerde tabellen zijn raadpleegbaar in bijlage 2.

Bedrijfswagen

Drie van de tien voorgestelde oplossingen voor het fileprobleem zien respondenten met een bedrijfswagen meer zitten dan degenen zonder: bijkomende rijstroken of nieuwe wegen (+22 procentpunten), verplaatsingsbesparende nieuwe technologieën (+9,3 procentpunten) en een flexibelere organisatie van de tijd (+7,5 procentpunten). Vier oplossingen worden door een groter aandeel respondenten zonder bedrijfswagen belangrijker bevonden: het stimuleren van het openbaar vervoer (+21,4 procentpunten) en het fietsen en stappen (+16,8 procentpunten), carpoolen (+14,0 procentpunten) en dichterbij het werk gaan wonen (+5,5 procentpunten).

Type gebruiker vervoermiddelen

Carpooling, het duurder maken van het auto- en vrachtverkeer tijdens de spits, het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren en van fietsen en stappen en dichterbij het werk gaan wonen, vinden frequente autogebruikers stuk voor stuk minder goede oplossingen om de files aan te pakken dan alle andere groepen gebruikers. Zij verwachten andersom meer van technologieën die verplaatsingen uitsparen (62,8% gaat akkoord) en van een flexibele inrichting van de tijd (72,3%) dan andere types gebruikers.

Frequente fietsers geloven als oplossing voor het fileprobleem het minst in nieuwe technologieën om verplaatsingen uit te sparen en om verkeersstromen vlotter te laten verlopen, het verspreiden van verkeer over de tijd door flexibele organisatie en het verhogen van de capaciteit van wegen. Een aantal andere oplossingen scoren hoog op hun lijstje. De helft van de frequente fietsers gaat akkoord met dichterbij het werk gaan wonen. 87,1% gelooft dat het stimuleren van het openbaar vervoer kan helpen en 94,2% vindt dat dit geldt voor stappen en fietsen. Ook carpooling wordt als oplossing gezien voor de files door vier vijfde van de frequente fietsers.

Frequente openbaar vervoergebruikers verwachten minder van nieuwe technologieën die besparen op verplaatsingen (ongeveer de helft gaat akkoord) en meer van correcte informatie (82,3% gaat akkoord) dan andere groepen gebruikers. Frequent autobestuurders en fietsers gaan vaker akkoord (88,7%) met samenrijden als oplossing voor files dan andere respondenten. Respondenten die minder dan één keer per week de auto besturen, fietsen en het openbaar vervoer nemen, gaan het meest akkoord met het invoeren van nieuwe technologieën om

verkeersstromen vlotter te doen verlopen (68,1%), met het duurder maken van auto- en vrachtverkeer (43,5%) en met een flexibelere omgang met de tijd (71,7%).

Overigens gelden een aantal tendensen. Wie minstens één keer per week fietst, gaat doorgaans meer akkoord dan andere respondenten met dicht bij het werk gaan wonen en met het aanmoedigen van de fiets en het stappen als oplossing voor de files, maar gaat minder akkoord met bijkomende rijstroken of nieuwe wegen (wanneer zij fietsen niet combineren met frequent autorijden) en gaan minder akkoord met correctere informatie zodat men route, vertrektijd en vervoermiddel kan afstemmen op de verkeerssituatie. Wie zich minstens één keer per week verplaatst met het openbaar vervoer, gaat vaker akkoord met het aanmoedigen van het gebruik van het openbaar vervoer om files op te lossen. Het duurder maken van auto- en vrachtverkeer tijdens de spits geniet vaker de voorkeur van degenen die niet minstens eens in de week de auto besturen (uitgezonderd respondenten die frequent autorijden, fietsen en openbaar vervoer combineren).

4.5.4 Analyse open antwoorden: andere maatregelen die de overheid kan nemen om het fileprobleem aan te pakken

Met deze vraag willen we respondenten toelaten andere oplossingen, dan de reeds aangehaalde, voor het fileprobleem te formuleren. Ongeveer 3600 respondenten maakten hiervan gebruik om hun mening te kennen te geven. Voorafgaand merken we op dat sommige respondenten een onderscheid maken tussen oplossingen voor files op snelwegen versus files in stads- en dorpskernen en structurele files (bv. te wijten aan ondercapaciteit van de weg, missing links,...) versus bv. kijkfiles bij ongevallen. Grofweg vallen de voorgestelde maatregelen in een 4-tal categorieën die we hierna voorstellen, aangevuld met citaten: A) De drempel voor autobezit en -gebruik verhogen, B) Alternatieven voor wegvervoer, C) Vlotte verkeersdoorstroming en D) Het aantal (nodige) verplaatsingen beperken. De thema's die respondenten het meest aanhalen draaien rond bedrijfswagens, het duurder maken van autorijden, het stimuleren van openbaar vervoer, weginfrastructuur, kijkfiles, snelheid van verplaatsingen, bedrijfslocatie en thuiswerk. In bijlage 6 worden de meest voorkomende thema's grafisch voorgesteld.

A. De drempel voor autobezit en -gebruik verhogen

1. Autorijden duurder maken: brandstof duur houden/maken via accijnzen
2. Autorijden duurder maken: rekeningrijden/verkeersbelasting variabel volgens afgelegde kilometers
3. Keuzevrijheid voor autobestuurders inperken: 1 auto per gezin, hogere belastingen op 2de wagen, bepaalde auto's maar op bepaalde dagen laten rijden (beurtelings autorijden)
4. Enkel werkenden toelaten tijdens de spits / gepensioneerden verbieden

5. Autorijden duurder maken voor buitenlands (vracht) verkeer
6. Bedrijfswagens afschaffen (of toch minstens de fiscale voordelen ervan), eventueel enkel toestaan voor wie effectief op de baan moet voor zijn werk
7. Steden autovrij maken, en park-en-ride voorzien aan de rand

Vb. punt 1: "benzine en diesel duurder maken. Gebruiker mee laten betalen voor maatschappelijke kost van milieuvervuiling"

Vb. punt 2: "Rekeningrijden op basis van wagentype, wegenvignet zodat buitenlanders de lasten meedragen maar verkeersbelasting verminderen voor de Belgen."

Vb. punt 3: "niet alle auto's mogen elke dag op de weg (bvb. de ene dag de even nr , de andere dag de oneven nr)", "2 wagens (of meer) per gezin duurder maken"

Vb. punt 4: "enkel werkende mensen toelaten tijdens de spits: dus via GPS sturing gepensioneerden en niet-werkzoekenden eruit halen en zwaar beboeten"

Vb. punt 5: "vrachtverkeer tijdens de spits duurder maken en niet het autoverkeer er is enorm veel vrachtverkeer op de baan en dat is te wijten aan het feit dat België gratis is...."

Vb. punt 6: "Fiscale wetgeving i.v.m. bedrijfswagens grondig wijzigen. Neem de bedrijfswagens weg uit het verkeer en de files zijn opgelost!"

Vb. punt 7: "ontwikkel goede HUB's rond steden > stimuleer/verplicht autovrije centra > ban het doorgaand verkeer uit centra"

B. Alternatieven voor wegvervoer

1. Collectief vervoer van werknemers laten organiseren door de bedrijven (bussen naar het werk)
2. Beter OV naar bedrijfs/industrieterreinen. Rekening houdend met werkuren. Niet veel trager in vgl met auto
3. Vrachtvervoer meer per trein of boot
4. Fietsgebruik stimuleren en vergemakkelijken: fietssnelwegen aanleggen/uitbreiden, betere en veilige fietspaden
5. OV niet alleen 'stimuleren', ook: investeren, differentiëren van het aanbod (kleine bussen, snelbussen, pendelboten,), voorrang verlenen, aparte rijstroken, capaciteit/aanbod verhogen
6. Autodelen aanmoedigen (en daarmee autobezit en -gebruik afremmen)
7. Motorrijden/boot,... aanmoedigen

Vb. punt 1: " Kijk eens naar de werkgeverszijde. Waarom daar geen collectief vervoer vanuit het bedrijf stimuleren?"

Vb. punt 2: " openbaar vervoer ook afstemmen op industrieparken en dan vooral ook letten op de uren van de arbeiders, ploegensystemen"

Vb. punt 3: " vrachtvervoer per boot en trein stimuleren. onze wegen zitten vol met vrachtvervoer en zij rijden veelal onze wegen stuk"

Vb. punt 4: "Heb geen auto ! Veilige goede fietspaden"

Vb. punt 5: " Openbaar vervoer verbeteren. Metronet in brussel uitbreiden + metro invoeren in andere grote steden. Treinvervoer grondig verbeteren, de vertragingen zijn schandalig en de verbindingen vaak slecht." , " Flexibel en frequent en betaalbaar openbaar vervoer. Kleinere bussen/trams treins die veel frequenter rijden zodat je bij een overstap niet meteen een half uur tijd verliest om op volgende bus/tram/trein te wachten."

Vb. punt 6: " Carpooling, cambio, villo, allemaal goede ideeën: je kan gebruik maken van verschillende soorten vervoer zonder dat je het moet aankopen."

Vb. punt 7: "motorverkeer promoten, rijstrookje voor motorrijders, motorrijder zwakke weggebruiker maken (is ook zo!)"

C. Vlotte verkeersdoorstroming

1. Invoegstroken langer maken: vlotter invoegen op autostrades
2. Tijdens spits/file bepaalde op- en afritten afsluiten
3. Infrastructuur: intelligente verkeerslichten
4. vracht- en personenvervoer scheiden, aparte rijstroken
5. Vrachtvervoer over de weg beperken/reguleren, bv. verbieden op de linkerrijstrook
6. Infrastructuur aanpassen: bottlenecks, knelpunten, missing links, ringwegen aanleggen/vervolledigen. Ook: alternatieve routes voorzien, niet over Brussel of Antwerpen
7. Pechstrookrijden tijdens de spits
8. Alle wegen benutten (ook de kleinere) ('sluipverkeer' aanmoedigen)
9. Wegenwerken beter coördineren
10. Verkeersremmers wegnemen (drempels, bloembakken, busrijstroken,...)
11. De weg sneller vrijmaken na ongeval + kijkfiles vermijden door plaats van ongeval af te schermen
12. Filesturing, blokrijden, dynamische verkeersborden
13. Chauffeurs beter opleiden, rijbewijs moeilijker maken, beter rijgedrag aanleren
14. Meer snelheidscontroles = minder ongevallen = minder file
15. Snelheidsbeperkingen afschaffen

Vb. punt 1: " - in en uitvoegstroken langer maken op de autosnelwegen, sommige invoegstroken zijn veel te kort om voldoende snelheid te maken om veilig te kunnen invoegen op de gepaste snelheid. - De mensen er van bewust maken dat ze de gehele invoegstrook moeten gebruiken voordat ze invoegen op de snelweg."

Vb. punt 2: "Max. "debiet" verkeer/bestaande wegen => ev. afsluiten tijdelijk als "vol"."

Vb. punt 3: " Het beter op elkaar afstemmen van de verschillende verkeerslichten zou al veel oplossen. Het is niet verwonderlijk dat er files ontstaan als men 4 keer moet stoppen voor de verkeerslichten op 1 en dezelfde baan en dat op een traject van misschien 3km"

Vb. punt 4: " Vracht verkeer en autoverkeer zijn twee totaal verschillende verkeersstromen. Haal voor 1 dag het vrachtverkeer weg en wij hebben een zee van ruimte op de weg. Vooral het vrachtverkeer moet aangepakt worden en vooral de agressie waarmee ze het verkeer domineren."

Vb. punt 5: " vrachtverkeer verplicht langs tolwegen/tunnels laten rijden, zo blijven zij van de Ring"

Vb. punt 6: " de capaciteit van de wegen kan ook aangepast worden door verzadigde punten en bottlenecks te verbeteren dmv oa bruggen en tunnels.", " missing links en knelpunten aanpakken. De capaciteit van belangrijke assen voor openbaar vervoer uitbreiden."

Vb. punt 9: " Betere coördinatie en opvolging van wegenwerken (zodat niet alle belangrijke wegen in een regio in één keer afgesloten worden voor het verkeer of vermijden dat werken veel langer duren dan voorzien)..."

Vb. punt 10: " De bestaande wegen voor 100% benutten en dus alle wegversmallingen en verkeersremmers verwijderen, alsook het parkeren op de openbare weg ontmoedigen. Snelheidsbeperking kan op andere manieren afgedwongen worden."

Vb. punt 11: " - Bij ongevallen sneller optreden v.d. politie om de weg te ontruimen. - Invoeren van 'blokrijden' tijdens spitsuren en/of na ongevallen."

Vb. punt 12" Filesturing zoals in Nederland"

Vb. punt 13: " Rijopleidingen evalueren, véél ongevallen (=file) door onkunde, slechte inschatting en niet-defensief rijgedrag.."

Vb. punt 14: " meer en strengere snelheidscontroles. hardrijden en afremmen veroorzaken 'jo-jo' effect. blokrijden, iedereen aan zelfde snelheid, verhoogd doorstroming en capaciteit snelweg."

Vb. punt 15: "Zinloze snelheidsbeperkingen afschaffen (50 op gewestwegen) Zinnvolle snelheidsbeperkingen invoeren (100 op snelwegen van 6:30 tot 9:00)"

D. Het aantal (nodige) verplaatsingen beperken

1. Kinderopvang organiseren in de buurt van bedrijven
2. Ruimtelijke inplanting van bedrijven regelen: decentralisering/delocalisatie. Bedrijven dichter bij woonkernen, dicht bij OV, spreiden, plaatselijke hubs/onderafdelingen/satellietkantoren voorzien.
3. Thuiswerk promoten
4. Overbevolking/immigratie aanpakken

Vb. punt 1: " Crèches voorzien bij grote bedrijven en instellingen en voor- en naschoolse opvang voorzien in de scholen zelf zodat voor de opvang van kinderen geen extra verplaatsingen dienen gemaakt."

Vb. punt 2: " decentralisatie van de bedrijven. niet iedereen naar Brussel, Antwerpen ... satellietsites aanmoedigen"

Vb. punt 3: " Thuiswerken en via internet aanloggen in het bedrijf promoten. De sociale statuten en regelgeving in dit verband verbeteren "

Vb. punt 4: " bevolking sensibiliseren ivm probleem van overbevolking. Steeds meer mensen = steeds meer auto's, bebouwen,drukke.. = steeds minder groen, minder privacy,rust .. iedereen raakt gefrustreerd .."

4.6 OPLOSSINGEN VOOR VERKEERSONVEILIGHEID

Verkeersongevallen zorgen voor veel menselijk leed en hoge maatschappelijke kosten. We moeten ze zoveel mogelijk voorkomen – als dan niet kan, moeten we zorgen dat ze minder zware letsels veroorzaken. Om dat doel te bereiken, kan de overheid op vier factoren ingrijpen. Ze kan: het rijgedrag veiliger maken, mensen stimuleren om veilige voertuigen aan te kopen, de wegen veiliger inrichten en tenslotte mensen en bedrijven helpen kiezen voor veilige vervoerwijzen. Deze oplossingsrichtingen werden vertaald in 10 uitspraken waarmee respondenten helemaal niet akkoord tot helemaal akkoord kunnen gaan. Zij worden hierna besproken.

4.6.1 Algemeen

Verkeersveiligheid wordt als meest belangrijke verplaatsingskenmerk aangeduid. Het aantal doden en gewonden doen afnemen, wordt door drie kwart van de respondenten gedragen als heel belangrijke overheidsdoelstelling. Meer dan de helft van de respondenten gelooft dan ook dat elk van de voorgestelde maatregelen (tabel 19) de verkeersveiligheid kan verhogen. Een uitzondering hierop geldt voor het uitschrijven van hogere boetes. Slechts 45% ziet dit als een goede oplossing om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Het veiliger inrichten van wegen (88% gaat akkoord), bewustmaking rond onveiligheid op de weg (72% gaat akkoord), het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren (72% gaat akkoord) en de verkeerssoorten van elkaar scheiden (70% gaat akkoord) genieten het grootste draagvlak bij respondenten als oplossing voor de verkeersonveiligheid.

TABEL 19: OPLOSSINGEN VOOR VERKEERSONVEILIGHEID – GEEF AAN WELKE MAATREGELEN DE OVERHEID MOET NEMEN OM DE VERKEERSVEILIGHEID TE VERHOGEN (RIJPERCENTAGES)

	Helemaal niet akkoord	Eerder niet akkoord	Gedeeltematig akkoord, gedeeltematig niet akkoord	Eerder akkoord	Helemaal akkoord
12.4 De wegen veiliger inrichten zodat de kans op doden en zwaargewonden verkleint	0,7	1,9	9,1	30,6	57,7
12.7 Het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren	3,2	5,2	19,9	30,6	41,0
12.8 De verkeerssoorten (auto's, vrachtwagens, openbaar vervoer, fietsers en voetgangers) van elkaar scheiden	2,6	6,5	20,8	32,3	37,8
12.9 Snelheidsbeperkingen opleggen in de stads- en dorpskernen en woongebieden	4,1	6,6	21,4	31,5	36,4
12.2 Meer controles uitvoeren zodat de pakkans vergroot bij overtredingen	6,7	8,9	21,5	27,6	35,4
12.1 Mensen meer bewust maken van onveiligheid op de weg	1,8	5,2	20,8	38,5	33,6
12.5 De aankoop van veilige voertuigen stimuleren	3,1	6,2	25,1	36,0	29,6
12.6 Weggebruikers beter trainen en opleiden	1,9	4,7	26,6	38,7	28,2
12.10 Via technologie ingrijpen op de rijstijl (bijvoorbeeld via automatische snelheidsbegrenzing)	10,6	9,9	24,1	28,1	27,2
12.3 Hogere boetes uitschrijven zodat mensen zich meer verantwoordelijk gaan gedragen in het verkeer	13,1	16,5	25,6	19,8	25,0

Een aantal maatregelen, hoewel nog steeds gedragen door de meerderheid van de respondenten, kent duidelijk tegenstanders. Dit is het geval voor het uitschrijven van hogere boetes (29,6% gaat niet akkoord), via technologie ingrijpen op de rijstijl (20,5% gaat niet akkoord), meer controles uitvoeren (16% gaat niet akkoord) en snelheidsbeperkingen opleggen (11% gaat niet akkoord). Maatregelen die ingrijpen op de persoonlijke vrijheid zijn niet zo populair bij een deel van de respondenten.

4.6.2 Naar achtergrondkenmerken

In deze paragraaf worden de significante verschillen naar socio-demografische kenmerken besproken aangaande de mate van akkoord voor maatregelen die de verkeersveiligheid kunnen verhogen. De tabellen waarop deze bevindingen zijn gebaseerd, vindt u in bijlage 2.

Geslacht

Voor alle maatregelen geldt dat meer vrouwen (helemaal) akkoord zijn dan mannen. De grootste verschillen (groter dan 6 procentpunten) tussen vrouwen en mannen zijn er voor snelheidsbeperkingen in dorp- en stadskernen en woongebieden (73,9 tegenover 62,1%), het uitschrijven van hogere boetes (49,2 tegenover 40,5%), het stimuleren van het gebruik van

openbaar vervoer (75,8 tegenover 67,6%) en van de aankoop van veilige voertuigen (69,7 tegenover 61,5%) en via technologie ingrijpen op de rijstijl (59,2 tegenover 51,6%).

Leeftijd

Voor vrijwel alle maatregelen die de verkeersveiligheid moeten verhogen geldt dat het aandeel respondenten dat akkoord is, toeneemt naar mate de leeftijd toeneemt. Als het gaat om het scheiden van de verkeerssoorten, snelheidsbeperkingen in dorps- en stadskernen en woongebieden en het ingrijpen op de rijstijl via technologie neemt dit toe vanaf de jongste leeftijdsgroep tot de oudste leeftijdsgroep van respectievelijk 59,4; 57,6 en 43,8 % tot 74,2; 83,1 en 66,1%. Meer controles en hogere boetes neemt pas toe vanaf 18 jaar van respectievelijk 54,7 en 35,6% tot 72,6 en 56,7%. Mensen bewust maken van onveilig gedrag, de wegen veiliger inrichten en weggebruikers beter trainen, neemt toe vanaf 36 jaar. Hier lopen de percentages voor akkoord van respectievelijk 68,4; 86,1 en 63,2 % tot 80,6; 91,1 en 76,2% voor de oudste leeftijdsgroepen. Het stimuleren van de aankoop van veilige voertuigen en gebruik maken van het openbaar vervoer, tot slot, wordt het minste akkoord bevonden door de 26 tot 45-jarigen.

Opleiding

Van de lager opgeleiden blijkt in de regel een groter deel akkoord te zijn met maatregelen om de verkeersveiligheid te verhogen dan hoger opgeleiden. De grootste verschillen (groter dan 10 procentpunten) tussen lager en hoger opgeleiden ontstaan bij maatregelen als het gebruik van openbaar vervoer stimuleren (+14,2 procentpunten), het stimuleren van de aankoop van veilige wagens (+13,9 procentpunten), het uitschrijven van hogere boetes (+13,4 procentpunten), en het betere trainen van weggebruikers (+10,8 procentpunten). Als het gaat om snelheidsbeperkingen in de dorps- en stadskernen en woongebieden, staan de laagstopgeleiden met 73,2% (tegenover gemiddeld 66% voor de andere opleidingsniveaus) alleen. Meer controles uitvoeren kent de minste animo bij de respondenten met maximaal een diploma hoger secundair onderwijs.

Arbeidssituatie

Werkenden en niet-werkenden verschillen van mening over alle maatregelen om de verkeersveiligheid te verhogen in dat opzicht dat steeds een groter aandeel van de niet-werkenden akkoord is dan van de werkenden. Enkel met betrekking tot het beter trainen en opleiden van weggebruikers en het scheiden van de verkeerssoorten zijn er geen significante verschillen. De grootste verschillen (groter dan 9 procentpunten) tussen niet-werkenden en werkenden komen voor bij maatregelen als het gebruik van openbaar vervoer stimuleren (+13,5 procentpunten), de aankoop van veilige voertuigen stimuleren (+10,8 procentpunten), de mensen meer bewust maken

van onveiligheid op de weg (+10,3 procentpunten), het opleggen van snelheidsbeperkingen in de dorps- en stadskernen en woongebieden (+9,9) en het uitschrijven van hogere boetes (+9,5).

Gezinssituatie

De significante verschillen tussen respondenten met en zonder kinderen in de mate van akkoord met de maatregelen die de verkeersveiligheid kunnen verhogen, lijken in eerste instantie in een opvallende richting te gaan. Het aandeel ouders met kinderen dat akkoord is met het bewust maken van mensen omtrent veiligheid op de weg, het uitschrijven van hogere boetes, het stimuleren veiligere voertuigen aan te schaffen, het trainen en beter opleiden van weggebruikers en het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer is lager dan het aandeel respondenten zonder kinderen dat hiermee akkoord is. Dit aanvankelijk opmerkelijk verschil is grotendeels een gevolg van het feit dat ouderen in deze laatste groep oververtegenwoordigd zijn (o.a. omdat hun kinderen inmiddels het huis verlaten hebben) en zij over het algemeen sowieso meer akkoord zijn met deze maatregelen.

De verschillen tussen ouders met minstens één kind jonger dan 7 jaar en ouders met oudere kinderen zijn niet significant op één maatregel na. Van de ouders met oudere kinderen is een groter deel (+8,3 procentpunten) akkoord met het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer als maatregel om de verkeersveiligheid te verhogen.

Verstedelijking

Als het gaat om verschillen naar verstedelijking over opvattingen over maatregelen die de verkeersveiligheid kunnen verhogen, valt een tweedeling op tussen respondenten uit de grootstedelijke en stedelijke centrumgebieden enerzijds en respondenten uit de andere en niet-centrumgebieden anderzijds. De significante verschillen zullen daarom als zodanig worden besproken. Een groter deel van de respondenten uit de verstedelijkte gebieden is telkens akkoord voor maatregelen (indien significant verschillend) die de verkeersveiligheid verhogen. Zo'n 75% van de inwoners van verstedelijkte gebieden is akkoord met het meer bewust maken van mensen omtrent onveiligheid op de weg, het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer en het scheiden van de verkeerssoorten. Dit, in tegenstelling tot de inwoners van de niet-verstedelijkte gebieden, van wie maar ongeveer 70% het hiermee eens is. Andere grote verschillen bestaan er met betrekking tot meer controles (ongeveer 70% van inwoners uit verstedelijkte gebieden is akkoord tegenover ongeveer 60% uit de niet-verstedelijkte gebieden), hogere boetes uitschrijven (50 tegenover 40% akkoord), weggebruikers beter trainen en opleiden (70 tegenover 65% akkoord), snelheidsbeperkingen opleggen in dorps- en stadskernen en woongebieden (75 tegenover 65% akkoord) en, tot slot, via technologie ingrijpen op de rijstijl (60 tegenover 53% akkoord).

4.6.3 Naar type gebruiker vervoermiddelen

In deze paragraaf worden de significante verschillen naar bezit van een bedrijfswagen en naar type gebruiker van vervoermiddelen besproken aangaande de mate van akkoord voor oplossingen die de verkeersveiligheid kunnen verhogen. Enkel significante en typerende verschillen komen aan bod.

Bedrijfswagen

Voor alle oplossingen geldt dat respondenten zonder bedrijfswagen meer akkoord gaan dan respondenten met bedrijfswagen. De grootste verschillen tussen beide groepen zijn er voor het stimuleren van het openbaar vervoergebruik (73,4 gaat akkoord tegenover 49,5%), snelheidsbeperkingen (69,0 tegenover 49,9%) en hogere boetes (45,8 tegenover 26,6%). Ook voor bewustmaking (+11,2 procentpunten), via technologie ingrijpen op de rijstijl (+13 procentpunten) en meer controles (+15,1 procentpunten) als oplossingen voor verkeersonveiligheid blijft het verschil tussen respondenten zonder en met bedrijfswagen groter dan 10 procentpunten.

Type gebruiker vervoermiddelen

Voor de meeste maatregelen om verkeersveiligheid te verhogen verschillen twee groepen gebruikers het sterkst van elkaar: de frequente autobestuurders enerzijds en de frequente openbaar vervoergebruikers en fietsers anderzijds. De frequente autobestuurders tellen het laagste aandeel respondenten dat akkoord gaat, terwijl we bij de frequente openbaar vervoer- en fietsgebruikers het hoogste aandeel dat akkoord gaat aantreffen. Dit is het geval voor maatregelen inzake bewustmaking van onveiligheid (66,9% van de frequente autobestuurders gaat akkoord tegenover 77,0% van de frequente openbaar vervoergebruikers en fietsers), het uitvoeren van meer controles zodat de pakkans vergroot (50,0 tegenover 76,2%), het uitschrijven van hogere boetes (31,1 tegenover 61,8%), het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren (50,8 tegenover 92,4%), het opleggen van snelheidsbeperkingen (54,1 tegenover 82,3%) en het ingrijpen op de rijstijl via technologie (43,5 tegenover 63,2%).

Frequente autobestuurders onderscheiden zich overigens voor een aantal maatregelen sterk van alle andere groepen vervoermiddelengebruikers. Wat betreft de maatregel om de pakkans te vergroten door controles tellen zij minstens 12 procentpunten minder respondenten die akkoord gaan in vergelijking met andere groepen gebruikers. Voor het uitschrijven van hogere boetes is dit verschil minstens 13 procentpunten, voor het stimuleren van het openbaar vervoergebruik minstens 20 procentpunten en tenslotte wat betreft het ingrijpen op de rijstijl via technologie bedraagt het verschil tussen frequente autobestuurders en andere types gebruikers minstens 10 procentpunten. Respondenten die minstens één keer per week fietsen (ook gecombineerd met

andere vervoerwijzen) gaan doorgaans meer akkoord met de maatregel om via bewustmaking de onveiligheid op de weg te bestrijden. Wie minstens eenmaal per week met de auto rijdt (eventueel gecombineerd), is doorgaans minder te vinden voor het opleggen van snelheidsbeperkingen.

De maatregel om de verkeersonveiligheid aan te pakken via het veiliger inrichten van wegen geniet de goedkeuring van minstens 86% van de respondenten. Bij de frequente autobestuurders en openbaar vervoergebruikers is het aandeel dat akkoord gaat het laagst, bij de frequente openbaar vervoergebruiker en fietser het hoogst (+5%). Bij de maatregel om de aankoop van veilige voertuigen te stimuleren stellen we een tweedeling vast tussen respondenten die zich niet minstens één keer per week verplaatsen met de auto (als bestuurder), noch met het openbaar vervoer en de fiets enerzijds en de andere respondenten anderzijds. Bij de eersten gaat 77,6% akkoord, dit aandeel ligt 10 procentpunten hoger dan bij de andere types gebruikers.

4.6.4 Analyse open antwoorden: andere maatregelen die de overheid kan nemen om de verkeersonveiligheid aan te pakken

Ongeveer 3000 respondenten stelden maatregelen voor om de verkeersveiligheid te verbeteren. De antwoorden op de open vraag naar veiligheid kunnen opgedeeld worden in 7 thema's: A) Verkeerscultuur, B) Regulering verplaatsingsgedrag, C) Infrastructuur en signalisatie, D) Reglementering aanpassen, E) Zwakke weggebruikers, F) Opleiding en rijbewijzen, G) Productie van voertuigen en H) Controle en repressie. Respondenten formuleren het vaakst opmerkingen over onduidelijke verkeerssignalisatie, naleven van verkeersregels en beboeten bij overtredingen, veiligere wagens verplichten, de zwakke weggebruiker beschermen maar ook het verkeersreglement laten respecteren, het rijbewijs anders aanpakken, zware voertuigen bannen en een aangepaste snelheid en houding in het verkeer. In bijlage 6 wordt een grafische voorstelling gegeven van deze analyse.

A. Verkeerscultuur

1. levensstijl aanpassen: minder jachtig leven, minder stress, minder haast, minder druk, mensen moeten op tijd vertrekken
2. mentaliteitswijziging: veiligheidscultuur in plaats van snelheidscultuur stimuleren, machocultuur tegengaan, egoïsme, agressie en gebrek aan empathie tegengaan

Vb. punt 1: "Een groot punt van al die ellende is volgens mij de werkdruk die op de mensen wordt gelegd. De mentaliteit van 'met minder toch meer bereiken' moet hoognodig veranderen. Er moet daarom meer controle komen op de vele uren en lange afstanden kloppen. Bedrijven moeten beseffen dat minder werknemers ook minder inkomsten betekend en niet, minder werknemers in

dienst die echter wel meer en langer moeten presteren om toch maar aan de baas zijn vereisten te voldoen. De tijd van de slaven was toch al lang voorbij niet? Wanneer iedereen relaxter van en naar zijn werk kan, zal dit automatisch meer veiligheid met zich meebrengen."

"de druk op mensen moet verlaagd worden, mensen dienen zich dagelijks naar het werk, verenigingen... te haasten"

"minder stress ontwikkelen zodat de persoon zich niet gehaast voelt om van A naar B te gaan: ontspanner rijden en minder agressiviteit op de weg."

Vb. punt 2: "Gedrag en mentaliteit van bestuurders strenger aanpakken (snel invoegen, snel inhalen langs rechts, bumperkleven, links plakken, ...) waardoor mensen minder gestresst zijn onderweg en beter kunnen anticiperen op het normale verkeer."

"Na de bob campagne misschien iets tegen macho-gedrag? 'Ik ben Jerom en ik stoer niet'"

"Er heerst zeer veel frustratie, agressie en ongeduld in het verkeer: - campagne rond solidariteit en respect"

"sensibiliseringscampagnes: voor meer empathie tss de verschillende deelnemers in het verkeer"

B. Regulering verplaatsingsgedrag

1. minder verkeer, het verkeer beperken, aantal verplaatsingen beperken
2. carpoolen promoten (chauffeurs zijn geneigd veiliger te rijden als er een passagier aanwezig is)
3. buitenlands verkeer ontmoedigen / reguleren / effectief beboeten bij overtredingen
4. stadskernen autovrij/luw maken. doorgaand verkeer uit stadskernen weren
5. sluipverkeer tegengaan (bv bij wegenwerken)
6. enkel 'gepaste' voertuigen toelaten in stadskern en woongebieden: geen grote bussen, 4x4/SUV's, vrachtwagens

Vb. punt 1: "Minder verkeer: dicht bij huis werken/geen firmawagen/verbruik taxeren ipv vaste taks"

"alternatieven voor het auto- en vrachtverkeer: openbaar vervoer, fiets, waterwegen; autoverkeer beperken: wonen bij je werk, boodschappen doen in de buurt, producten kopen van dichtbij"

"Mensen zich beter laten organiseren, zodat bepaalde verplaatsingen niet meer gebeuren. Geen verplaatsing = veilige verplaatsing!"

Vb. punt 2: "stimuleer mensen om anderen mee te willen meenemen, onderzoek heeft uitgewezen dat bestuurders veiliger gaan rijden wanneer ze niet alleen in de wagen zitten. Ik stel voor dat u een sticker ontwerpt én promoot met de tekst: 'iedereen mag mee'. samenrijden moet heel gewoon worden, ongeveer zo gewoon als alleen rijden nu is ruim voldoende, meer moet dat niet zijn voor de oplossing van al uw problemen."

Vb. punt 3: "Buitenlands doorgaand vrachtverkeer ontmoedigen"

"Controle & preventie buitenlandse(vracht-)chauffeurs"

"buitenlandse overtreeders ook effectief laten betalen"

Vb. punt 4: "stads- en dorpskernen zo veel mogelijk autovrij/luw maken!"

Vb. punt 5: "sluipverkeer drastisch aanpakken !!! verkeersluwe school woonbuurten"

"sluipwegen bestrijden! vrachtwagens hebben niets in woongebieden te zoeken waar kinderen spelen"

"slechte coördinatie van wegenwerken leidt tot ergernis; velen maken dan gebruik van (dorps)sluipwegen: verkeersonveiligheidsbevorderend"

Vb. punt 6: "overdreven grote en zware wagens (4x4) verbieden in stadskernen"

"gevaarlijke auto's (vb SUV) verbieden in stads- en dorpskernen"

"De autobussen van De Lijn aanpassen aan het traject: in dorpskernen en landelijke wegen dus kleinere bussen die niet op de voet- en fietspaden moeten rijden om te kunnen draaien en elkaar te kruisen."

C. Infrastructuur en signalisatie

1. wegen zo inrichten en onderhouden dat de kans op ongevallen op zich daalt (bv. geen hindernissen/niet te smal, geen putten, geen gladde wegmarkeringen,...)

2. minder verwarrende verkeerssituaties: uniforme weginrichting en signalisatie, duidelijkheid, eenvoud, overzichtelijkheid, uniformiteit en logica in snelheidszones,

Vb. punt 1: "weginfrastructuur verbeteren en beter onderhouden. oerwoud van verkeersborden aanpakken."

"Openbare wegen, voet- en fietspaden degelijk onderhouden. Minder verkeerstekens, werken met zones"

"Onderhoud van fiets/voetpaden zodat je niet verplicht wordt op de autorijweg te rijden wil je iets minder kans maken je nek breken.....:-{"

"putten in het wegdek, bulten, gladde witte strepen , ligging van tram-stroken aanpakken om de veiligheid voor 2-wielers te verbeteren"

Vb. punt 2: "weg zo inrichten dat het voor elke weggebruiker duidelijk is hoe hij/zij zich moet gedragen, zelf als een verkeersbord even niet wordt gezien - leesbare weg."

"De wegen zo inrichten dat het eenvoudiger is om te weten wat van de bestuurder wordt verwacht, zoals snelheid..."

"onderhoud wegnnet en onveilige situaties verhelpen. het aantal verkeersborden beperken tot de noodzakelijke om verwarring te voorkomen."

"De weginfrastructuur aanpassen volgens de snelheid en categorisering van de weg. Dit moet liefst uniform zijn over heel Vlaanderen. Nu kan ieder gemeente zijn profiel van de weg kiezen. Een gewone burger geraakt er niet meer aan uit als hij door meerdere gemeenten rijdt."

D. Reglementering aanpassen

1. geloofwaardige snelheidsbeperkingen, voorrang van rechts-regels aanpassen/afschaffen
2. alcoholverbod instellen
3. snelheidsbeperkingen afhankelijk maken van het weer
4. helm en fluovest verplichten voor zwakke weggebruikers (fietsers en voetgangers)
5. rijverbod voor jongeren in het weekend
6. motorrijders reguleren (wetgeving aanpassen) en controleren
7. arbeidsomstandigheden van vrachtwagenchauffeurs verbeteren (minder tijdsdruk)

Vb. punt 1: "Punt 9 scoort relatief laag, omdat er nu reeds te veel overdreven snelheidbeperkingen in stad of gemeente bestaan. Bijvoorbeeld aan sommige scholen mag men in de vakantie en 's

nachts officieel nog steeds maar 30. Dat ondermijnt de geloofwaardigheid van andere snelheidsbeperkingen."

"Meer voorrangswegen en zo weinig mogelijk voorrang van rechts voorzien."

"Voorrang van rechts afschaffen dit zou een pak veiliger zijn."

Vb. punt 2: "alcoholgehalte op zero "

"Rijden = GEEN middelengebruik, oa. 0,0 promille invoeren."

Vb. punt 3: "Aangepaste snelheid in functie van het weer"

"snelheid bij regenweer beperken "

Vb. punt 4: "alle fietsers en voetgangers moeten tijdens de donkere uren van de dag (dus ook 's nacht)verplicht worden een fluo-vest te dragen, zo zijn ze tenminste zichtbaar!"

"Vanaf donker => fluo-vestje verplichten voor (brom)fietsers. Ook joggers die op openbare weg joggen (soms geen voetpad) zouden verplicht moeten een fluo-vestje dragen als het donker is."

Vb. punt 5: "rijverbod 's nachts + WE voor <21j >80j"

"Rijverbod voor jongeren (jonge bestuurders met minder dan 2 jaar rijervaring of na een ernstige verkeersovertreding en/of ongeval) om na b.v. 02:00u 's nachts nog te rijden."

Vb. punt 6: "Duidelijker wetgeving voor motorrijders en ook duidelijke controle (ik moet de eerste motorrijder nog tegenkomen die de snelheidsbeperkingen respecteert)"

"Het slalommen van motorrijders langs een file moet verboden worden."

Vb. punt 7: "Arbeidsomstandigheden van vrachtwagenchauffeurs verbeteren (minder tijdsdruk)."

E. Zwakke weggebruikers

1. fietsen en stappen stimuleren: zij veroorzaken geen zware letsels/doden
2. zwakke weggebruikers opleiden/verkeersreglement aanleren
3. dominantie van zwakke weggebruiker afschaffen: auto's voorrang geven op fietsers en voetgangers, naast elkaar fietsen verbieden,...

Vb. punt 1: "meer mensen inzetten als zwakke weggebruiker: zij veroorzaken tenslotte minder zware verkeersongevallen (mochten er geen harde weggebruikers zijn, zouden die doden en gewonden die te betreuren zijn met contact harde weggebruikers er niet zijn...)"

"bedrijven meer stimuleren om groene vervoerders te belonen (meer vergoeding voor fietsers, voetgangers ed...)"

"Stimuleren van fietsverkeer en voetgangersverkeer."

Vb. punt 2: "ook fietsers en voetgangers opleiden in het verkeer."

"Naast automobilisten zouden ook fietsers een rijbewijs moeten hebben. Vaak zie ik op straat dat fietsers echt geen flauw idee hebben van de verkeersregels en dat zorgt voor gevaarlijke situaties."

"Wegcode = voor iedereen! fietsers en voetgangers ook de wegcode aanleren. momenteel denken ze dat ze alles mogen omdat ze toch beschouwd worden als zwakke weggebruiker en altijd in hun recht zijn"

"'Zwakke' weggebruikers ook opleiden en aansprakelijk maken voor hun gedrag in het verkeer."

"'zwakke weggebruikers' op hun plichten wijzen en ze niet carte blanche geven om de verkeersregels aan hun laars te lappen.(vb zijn legio)"

Vb. punt 3: "fietsers altijd achter elkaar laten rijden, en bij grotere groepen max.10 stuks en dan opening laten van ongeveer 20a30m.Zowel binnen als buiten de bebouwde kom."

"Niet automatisch voorrang verlenen aan de zogenaamde zwakke weggebruiker die zich alles permitteert (voetgangers steken over zonder kijken en forceren de voorrang koste wat kost, fietsers blokkeren de weg, enz)."

"De wetgeving simpeler maken. Auto voorrang op fietsers en op voetgangers. Nu kijken de voetgangers en fietsers naar niets meer, ze steken over zonder te kijken omdat ze er van uitgaan dat ze een zwakke weggebruiker zijn."

F. Opleiding en rijbewijzen

1. de bevolking duidelijk informeren over wijzigingen in het verkeersreglement, zorgen dat iedereen altijd op de hoogte is
2. rijbewijs met punten invoeren, niet onbeperkt geldig, om de x jaar vernieuwen
3. rijlessen en bijscholing (bv. cursus defensief rijden): verplichten, goedkoper maken
4. jonge/oude/medisch ongeschikte mensen uit het verkeer weren / rijbewijs afnemen

Vb. punt 1: "Duidelijker informeren over wijzigingen aan het verkeersreglement, zodat iedereen steeds op de hoogte is van belangrijke aanpassingen en deze dus ook meteen in praktijk kan brengen."

"-informatie bezorgen om de verkeersregels op te frissen bij 50-plussers...(de verkeersborden, voorrangsregels)"

Vb. punt 2: "Rijbewijs in duur beperken zodat iedereen om vb. tien jaar een rijexamen moet afleggen."

*"*invoering puntenrijbewijs *invoering rijbewijs voor bepaalde duur *betere verkeersopvoeding op school"*

"Verplicht elke 5 jaar rijbewijs opnieuw aanvragen, incl. medische controle (ogen, oren, reactie), test verkeersreglementen (want die wijzigen dikwijls) en eventueel praktische rijvaardigheid (minder belangrijk)."

Vb. punt 3 "verplichte deelname aan 'bijscholingscursussen' voor alle weggebruikers van alle leeftijden; schoolgaande jeugd krijgt verkeersles, wie een rijbewijs wil behalen moet lessen volgen en examens afleggen, maar daarna is er geen opvolging meer, je wordt losgelaten; permanente opvolging voor voetgangers, fietsers, automobilisten, enz... uitwerken = bewust houden + creatie werkgelegenheid + vorming + controle + ... (waslijst voordelen)"

"Gratis theoretische rijlessen voorzien op de scholen. De praktijklessen voor de auto goedkoper maken, want 1100 euro is echt wel héél veel geld. Verbieden om met mama/papa/nonkel/tante te leren rijden, zij kunnen het nooit zo goed uitleggen en zijn al veel vergeten van hoe 'je veilig moet autorijden."

"verkeerseducatie voor ouderen op maat van ouderen. Rijbewijs met punten"

Vb. punt 4: "rijbewijs vanaf 21 jaar"

"Aandacht voor weekendongevallen. Desnoods rijverbod jongeren."

"Het verplicht invoeren van een medische keuring voor ALLE bestuurders - gekoppeld aan een tijdsbegrenzing en voorwaarden."

G. Productie van voertuigen

1. alcoholslot inbouwen
2. productie van veilige wagens verplichten/reguleren
3. maximumsnelheid van auto's begrenzen
4. automatische assistentie en controle van de bestuurder: info over snelheid/afstand met voorligger weergeven + automatisch boetesysteem obv zwarte doos

Vb. punt 1: "alcoholslot verplichten in elke wagen"

"autofabrikant dwingen toepassing alcoholslot in elke wagen, ..."

Vb. punt 2: "Niet de aankoop van veilige voertuigen stimuleren (weer eens een subsidiegat in de begroting ?) maar de productie van onveilige voertuigen verbieden !"

"Veiliger wagens laten produceren. Onveilige wagens verbieden. Vroeger werden de aangeredenen 'opgescheept', nu worden ze frontaal geSUVbumpert en in 2 geplooid. Raadpleeg de ongevalsstatistieken en vergelijk de ernst van de schade met gewone klassieke wagens en SUV's."

Vb. punt 3: "geen auto's produceren die > 200 km/u kunnen rijden"

"SNELHEIDBEGRENZERS IN SNELLE WAGEN EN VRACHTWAGENS."

"De automatische snelheidsbegrenzer is een goed idee. Als je met een GPS rijdt dan duid die ook aan hoe snel je mag op de weg. Er zou zoiets kunnen ingebouwd worden in de wagen waardoor de wagen dan niet sneller kan."

Vb. punt 4: "blackbox in auto's verplichten , en laten uitlezen door een hogere instantie en dan eventueel beboeten bij overtredingen"

H. Controle en repressie

1. niet enkel op snelheid controleren, ook op andere overtredingen, gevaarlijk/asociaal gedrag (bv. linksrijdende auto's), rijstijl, laadvermogen vrachtwagens, gebruik richtingaanwijzers
2. gerichte controles en strenge straffen voor de meest extreme overtreders ('cowboys', 'snelheidsduivels', 'wegpiraten'). deze enkelingen uit het verkeer halen
3. meldpunt / kliklijn / burgerwacht voor overtredingen en asociaal gedrag
4. goed gedrag belonen / bonussysteem voor goed rijgedrag
5. verkeersopvoedend straffen: training/opleiding/nieuw rijexamen opleggen na overtreding, alternatieve straffen in plaats van boetes, auto in beslag nemen / rijbewijs intrekken, wie een ongeval veroorzaakt confronteren met dienst spoedgevallen/revalidatiecentra
6. boetes afhankelijk maken van inkomen
7. progressieve boetes: met laag bedrag beginnen als waarschuwing, hoge boetes voor recidivisten
8. lage, maar onmiddellijk inbare overlastboetes voor kleine overtredingen
9. vereenvoudigde en effectieve inning van boetes (niet via het gerecht, geen straffeloosheid)

Vb. punt 1: "Boetes zijn hoog genoeg, nu nog controles op ongevalsOORZAKEN zoals bumperkleven en voorrangsnegatie. Met enkel te controleren op snelheid komen we nergens, behalve bij een vollere kassa."

"Stop met de focus op snelheid alleen, maar treed op tegen onveilig weggedrag (niet respecteren minimum afstanden, GSM gebruik, linker rijstrook blijven gebruiken, agressie, ...)"

"hogere boetes lost niets op!! controleer eens wat meer op afstand tussen de voertuigen op autosnelwegen vooral !!! bumperrijden of in je kont rijden veroorzaakt veel ongevallen, te weinig controle op !! snelheid is niet altijd de oorzaak, vooral te weinig afstand houden en agressie in het verkeer !!! (boetes alleen lost nietssssss op)"

Vb. punt 2: "De wegpiraten (zigzaggers, kort oprijden, rechts inhalen, weg afsnijden, ...) uit het verkeer halen en enkele uren laten 'afkoelen' op een parking. Men moet ze niet zonodig beboeten. Laten afkoelen voor enkele uren heeft veel meer impact."

"de "echte"verkeersgekken strenger straffen"

"echte 'cowboy's 'pakken' en beboeten , niet de ' brave huisvaders'..."

Vb. punt 3: "Verkeers-burgerwacht opstarten = mensen die allerlei problemen melden."

"Oprichten van een meldpunt voor overtredingen dat voor iedereen toegankelijk is (bvb via SMS), en de overheid kan gebruiken om controles gericht te organiseren."

Vb punt 4: "Belonen voor correct rijgedrag ipv straffen voor incorrect"

"veilig rijden belonen (bovenop de bonus/malus van de verzekeraars, want die blijft op den duur geplafoneerd)"

Vb. punt 5: "Ipv. enkel boetes meer overgaan tot het intrekken van rijbewijs en/of werkstraffen (bvb. in een revalidatiecentrum/spoedafdeling) om zware overtredders te straffen."

"'alternatieve straffen' ipv boetes (bv. Werkuren in revalidatiecentrum)"

"Rijbewijzen inhouden : straft zowel begoeden als minderbegoeden"

"hoge boetes zijn onbelangrijk voor rijkere, laat ze "strafstudie"doen op een politiekantoor, laat de duur afhangen van het belang van de overtredding"

"Zware boetes voor zware inbreuken =OK! Maar deze ook innen desnoods inbeslagname van het voertuig door privé firma zoals in Amerika, totdat alles betaald is."

Vb. punt 6: "- de grootte van de boete laten afhangen van het inkomen zodat het voor iedereen evenveel 'pijn' doet - ook alternatieve straffen voorzien met een 'verkeersopvoedend' of sensibiliserend karakter"

Vb. punt 7: "Wat de boetes betreft, lijkt mij het interessanter dat er meer boetes zijn tegen een betaalbaar tarief. Onmenselijke tarieven lijken mij het probleem niet te verhelpen. Door meerdere keren een boete te krijgen, hoop ik dat het leerproces verhoogt. Bij een tweede, derde inbreuk tegen hetzelfde feit, kan de boete wel geleidelijk meer gaan oplopen."

"Invoeren van waarschuwingsboetes (bijv. 15 Euro), escalerend bij een volgende overtreding, en dan bij derde keer afpakken rijbewijs."

Vb. punt 8: "Bij het betrappen op een overtreding zorgen dat er ook effectief een straf volgt en dat die ook uitgevoerd/betaald wordt."

"politie bevrijden van administratieve rompslomp, denk dat dit de reden is dat zij de andere kant opkijken? boeten laten betalen!!"

"Een verregaande vereenvoudiging van de inning van boetes, door de gerechten er buiten te houden, daar dit enkel tot overbelasting en inefficiënte inning leidt...."

4.7 OPLOSSINGEN VOOR MILIEU- EN NATUURHINDER

Verkeer zorgt voor geluidsoverlast, verontreinigt de lucht en draagt bij tot de klimaatverandering. Benzine en diesel zijn fossiele, niet-hernieuwbare brandstoffen die uitgeput dreigen te raken. De verkeersinfrastructuur versnipperd leefgebieden en isoleert planten- en diersoorten, zodat die met uitsterven bedreigd zijn. De overheid kan verschillende soorten maatregelen nemen om die schade weg te nemen of te verzachten. Ze kan: zorgen voor minder auto en vrachtverkeer, trager autoverkeer, het gebruik van schonere wagens en brandstoffen stimuleren, maatregelen nemen om de overlast te milderen en problemen voorkomen. Deze oplossingsrichtingen werden vertaald in 12 uitspraken waarmee respondenten helemaal niet akkoord tot helemaal akkoord kunnen gaan. Hierna bespreken deze oplossingsrichtingen. In bijlagen 1 & 2 worden de gedetailleerde cijfers weergegeven.

4.7.1 Algemeen

Het stimuleren van het fietsen en te voet gaan en het gebruik van het openbaar vervoer worden niet alleen als meest populaire maatregelen aangehaald om het fileprobleem op te lossen, maar ook om de schade aan te pakken die het verkeer berokkent aan mens, milieu en natuur (tabel 20). Respectievelijk 90% en 78% van de respondenten gaat akkoord met deze overheidsmaatregelen. Maar ook het goedkoper maken van milieuvriendelijke voertuigen kent een groot draagvlak en wordt door 80% van de respondenten als oplossing gezien voor milieu- en natuurhinder. Het duurder maken van voertuigen die meer vervuilen draagt de goedkeuring weg van slechts de helft van de respondenten. Een aantal maatregelen kent zelfs meer tegenstanders dan voorstanders: een snelheidsbeperking van 100 km per uur voor auto's invoeren op snelwegen (55 tegenover 26%), alleen milieuvriendelijke voertuigen toelaten in het stadscentrum (43 tegenover 29%), reizen met het vliegtuig ontmoedigen (39 tegenover 27%) en het aantal voertuigen op de weg beperken (36 tegenover 33%).

TABEL 20: OPLOSSINGEN VOOR MILIEU- EN NATUURHINDER - GEEF AAN WELKE MAATREGELEN DE OVERHEID MOET NEMEN OM DE SCHADE AAN TE PAKKEN DIE HET VERKEER BEROKKENT AAN MENS, MILIEU EN NATUUR (RIJPERCENTAGES)

	Helemaal niet akkoord	Eerder niet akkoord	Gedeeltematig akkoord, gedeeltematig niet akkoord	Eerder akkoord	Helemaal akkoord
14.9 Fietsen en te voet gaan stimuleren voor het afleggen van korte afstanden	0,9	1,3	7,7	25,4	64,8
14.8 Het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren	2,4	3,5	15,9	28,9	49,3
14.5 Milieuvriendelijke voertuigen goedkoper maken	4,1	3,9	12,2	30,7	49,2
14.12 Het aanleggen van drukke wegen doorheen natuurgebieden verbieden	6,2	6,3	18,8	21,5	47,2
14.6 De ontwikkeling van woongebieden langs drukke wegen tegengaan	3,9	8,2	27,8	30,3	29,8
14.7 Geluidsschermen plaatsen langs drukke wegen	3,3	6,6	23,7	36,6	29,7
14.10 Autoverkeer in stadskernen beperken	5,9	9,9	24,7	30,3	29,2
14.4 Voertuigen die meer vervuilen, duurder maken	13,9	12,8	21,1	26,0	26,1
14.11 Reizen met het vliegtuig ontmoedigen	19,8	19,9	32,8	12,8	14,7
14.1 Het aantal voertuigen op de weg beperken	16,3	20,2	30,8	20,4	12,4
14.3 Alleen milieuvriendelijke voertuigen toelaten in het stadscentrum	20,5	22,4	27,9	17,0	12,2
14.2 Een snelheidsbeperking van 100 km per uur voor auto's invoeren op snelwegen	32,5	22,6	18,4	14,7	11,8

4.7.2 Naar achtergrondkenmerken

Deze paragraaf bespreekt de verschillen naar achtergrondkenmerken voor de maatregelen die de overheid kan nemen om de schade aan te pakken die het verkeer berokkent aan mens, milieu en natuur. Enkel significante verschillen worden besproken. Volledige tabellen bevinden zich in bijlage 2.

Geslacht

Meer mannen dan vrouwen zijn akkoord met maatregelen als het enkel toelaten van milieuvriendelijke voertuigen in het stadscentrum (31,5% van de mannen tegenover 26,8% van de vrouwen) en het duurder maken van voertuigen die meer vervuilen (55 tegenover 49,2%). Hierbij moet opgemerkt worden dat meer dan 40% van zowel de vrouwen als mannen niet akkoord is met eerstgenoemde maatregel.

Grootste verschillen tussen vrouwen en mannen zijn er voor het plaatsen van geluidsschermen langs drukke wegen (10,3 procentpunten meer vrouwen zijn akkoord), het invoeren van een snelheidsbeperking van 100 km/u (9,9 procentpunten meer vrouwen), het verbieden drukke wegen doorheen natuurgebieden aan te leggen (8,4 procentpunten meer vrouwen) en het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer (7,3 procentpunten meer vrouwen). Ook voor de andere maatregelen zijn iets meer vrouwen akkoord van mannen.

Leeftijd

Met uitzondering van de 66 tot 74-jarigen (slechts een kwart) is een derde van alle leeftijdsgroepen akkoord met de maatregel het aantal voertuigen op de weg te beperken. Het aandeel respondenten dat akkoord is met een snelheidsbeperking van 100 km/u op de snelwegen neemt toe met de leeftijd (ongeveer 1/5^{de} van de jongste groep tot 1/3^{de} van de oudste groep). Als het gaat om het enkel toelaten van milieuvriendelijke voertuigen in het stadscentrum en het ontmoedigen van reizen met het vliegtuig, geldt dat naar mate de leeftijd toeneemt, minder mensen niet akkoord zijn. Echter, zij schuiven op naar de midden categorie. Het aandeel dat akkoord is neemt nauwelijks toe.

Voor het plaatsen van geluidsschermen, het stimuleren openbaar vervoer te gebruiken, het stimuleren te fietsen en te voet te gaan voor korte afstanden en het beperken van het autoverkeer in stadskernen geldt steeds een U-vormige verdeling van het aantal respondenten dat hiermee akkoord is. Zowel de jongere als de oudere leeftijdsgroepen kennen een groter aandeel onder zich dat hiermee akkoord is. Van de 26 tot 45-jarigen is een veel minder groot aandeel akkoord.

Het duurder maken van voertuigen die meer vervuilen kan rekenen op akkoord van ongeveer de helft van alle respondenten uit alle leeftijdsgroepen, met uitzondering van de jongste groep. Van hen is bijna 60% hiermee akkoord. Hetzelfde geldt voor het verbieden van de aanleg van wegen doorheen natuurgebieden. Met deze maatregel is rond de 70% van alle respondenten uit alle leeftijdsgroepen akkoord. En ook nu springt de jongste leeftijdsgroep erbovenuit (met 78%), maar ook de 66 tot 74-jarigen, alleen is van hen slechts 60% akkoord.

Opleiding

Als het gaat om het beperken van het aantal voertuigen op de weg (gemiddeld 1/3^{de} akkoord) springen de respondenten met een diploma maximaal secundair onderwijs er met 27,2% akkoord en de universitair opgeleiden met 46,4% akkoord eruit. Een snelheidsbeperking van 100 km/u op de snelwegen kan op weinig akkoord rekenen. Meer dan de helft van de respondenten is niet akkoord. Uitzondering zijn de laagst opgeleiden, waarvan slechts 1/3^{de} niet akkoord is. Het omgekeerde geldt voor het enkel toelaten van milieuvriendelijke voertuigen in het stadscentrum en het ontmoedigen van reizen met het vliegtuig. Hiermee is respectievelijk gemiddeld rond de 30 en

de 25% akkoord, maar nu zijn het de universitair opgeleiden die met respectievelijk 41,1 en 37,2% akkoord eruit springen.

Het aandeel respondenten dat akkoord is met het duurder maken van voertuigen die meer vervuilen en het verbieden drukke wegen door natuurgebieden aan te leggen, neemt toe met een toename van het opleidingsniveau. Het omgekeerde geldt voor het goedkoper maken van milieuvriendelijke voertuigen en het plaatsen van geluidsschermen langs drukke wegen. De mate van akkoord met het tegengaan van de ontwikkeling van woongebieden langs drukke wegen, het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer en het beperken van het autoverkeer in stadskernen is U-vormig verdeeld. Voor de respondenten met een diploma maximaal hoger secundair onderwijs geldt dat een kleiner aandeel hiermee akkoord is dan de andere opleidingsgroepen.

Arbeidssituatie

Indien de verschillen tussen werkenden en niet-werkenden significant zijn, geldt dat telkens een groter deel van de niet-werkenden dan werkenden akkoord is met de maatregelen. De twee grootste verschillen worden genoteerd voor het invoeren van een snelheidsbeperking van 100 km/u op de snelwegen (11,5 procentpunten meer niet-werkenden akkoord) en het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer (10,2 procentpunten meer niet-werkenden akkoord). Opvallend is ook het grote verschil tussen het aandeel werkenden en niet-werkenden dat niet akkoord is met de maatregel enkel milieuvriendelijke voertuigen toe te laten in het stadscentrum. 39,3% van de niet-werkenden is niet akkoord tegenover 45,5% van de werkenden.

Gezinssituatie

Bijna 60% van de ouders met kinderen is niet akkoord met een snelheidsbeperking van 100 km/u op de snelwegen tegenover 53,3% van de respondenten zonder kinderen. Slechts een kwart van de ouders is akkoord met het enkel toelaten van milieuvriendelijke voertuigen in het stadscentrum tegenover bijna een derde van de niet-ouders. En driekwart van de ouders is akkoord met het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer tegenover 80,3% van de niet-ouders. Voor alle andere maatregelen zijn er geen significante verschillen tussen ouders en respondenten zonder kinderen.

Ook tussen ouders onderling (opgedeeld naar zij met minstens één kind van 7 jaar of jonger en zij met oudere kinderen) is enkel een significant verschil over het tegengaan van de ontwikkeling van woongebieden langs drukke wegen. 62,2% van de ouders met oudere kinderen is akkoord tegenover 54,6% van de ouders met jonge kinderen (7 jaar of jonger).

Verstedelijking

Een groter deel van de respondenten uit de verstedelijkte gebieden (grootstedelijke en stedelijke centrumgebieden) is akkoord met het beperken van het aantal voertuigen op de weg, met een snelheidsbeperking van 100 km/u op de snelwegen, met het tegengaan van de ontwikkeling van woongebieden langs drukke wegen, het plaatsen van geluidsschermen, het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer en het beperken van het autoverkeer in de stadskernen dan de respondenten uit de niet-verstedelijkte gebieden. De verschillen liggen rond de 4 tot 8 procentpunten.

Het aandeel respondenten dat akkoord is met het toelaten van enkel milieuvriendelijke voertuigen in het stadscentrum en het duurder maken van voertuigen die meer vervuilen neemt af naar mate de graad van verstedelijking afneemt. En, tot slot, als het gaat om het ontmoedigen van het reizen per vliegtuig valt op dat een derde van de respondenten uit de grootstedelijke centrumgebieden hiermee akkoord is tegenover een kwart van de respondenten uit de andere gebieden.

4.7.3 Naar type gebruiker vervoermiddelen

Deze paragraaf bespreekt de verschillen naar bedrijfswagenbezit en type vervoermiddelengebruik voor het draagvlak van overheidsmaatregelen om de schade aan te pakken die het verkeer berokkent aan mens, milieu en natuur. Enkel significante en typerende verschillen worden besproken

Bedrijfswagen

Wanneer respondenten zonder en met bedrijfswagen verschillen van opinie over de voorgestelde maatregelen om milieu- en natuurhinder te beperken (dit is niet het geval voor het toelaten van alleen milieuvriendelijke voertuigen in het stadscentrum, het tegengaan van de ontwikkeling van woongebieden langs drukke wegen en het plaatsen van geluidsschermen langs drukke wegen) dan is het aandeel respondenten dat akkoord gaat hoger bij respondenten zonder bedrijfswagen.

Grootste verschillen zijn er voor het aanmoedigen van het gebruik van openbaar vervoer (4/5 van de respondenten zonder bedrijfswagen gaat hiermee akkoord tegenover 3/5 van de respondenten met bedrijfswagen) en het invoeren van een snelheidsbeperking tot 100 km per uur op snelwegen (26,8 tegenover 9,4%). Met deze laatste maatregel gaan de meeste respondenten overigens niet akkoord (54,4% van degenen zonder bedrijfswagen en 80,5% bij degenen met). Respondenten zonder en met bedrijfswagen verschillen 10 à 15 procentpunten wat betreft het akkoord gaan met het ontmoedigen van reizen met het vliegtuig, het aanleggen van drukke wegen doorheen natuurgebieden, het beperken van autoverkeer in stadskernen en van het aantal voertuigen op de weg. Voor de overige maatregelen ligt het verschil rond 5%.

Met één maatregel gaan bezitters van een bedrijfswagen meer akkoord: voertuigen die meer vervuilen, duurder maken (56,1% gaat akkoord). Het verschil bedraagt echter maar 4,3% met degenen zonder bedrijfswagen.

Type gebruiker vervoermiddelen

Ook voor de maatregelen gericht op het terugdringen van milieu- en natuurhinder treffen we een tegenstelling aan tussen frequente autobestuurders enerzijds en openbaar vervoer en fietsgebruikers anderzijds. Voor maatregelen als het stimuleren van fietsen en te voet gaan voor korte afstanden (98,5% van de frequente openbaar vervoer- en fietsgebruikers gaat akkoord tegenover 76,7% van de frequente autobestuurders), het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer (93,9 tegenover 59,1%), het verbieden van de aanleg van drukke wegen doorheen natuurgebieden (82,2 tegenover 58,5%), het beperken van autoverkeer in stadskernen (79,4 tegenover 39,1%), het duurder maken van voertuigen die meer vervuilen (66,0 tegenover 39,2%), het ontmoedigen van reizen met het vliegtuig (42,1 tegenover 17,8%), het beperken van het aantal voertuigen op de weg (57,3 tegenover 16,7%), het toelaten van enkel milieuvriendelijke voertuigen in de stad (47,3 tegenover 17,2%) en tenslotte het invoeren van een snelheidsbeperking voor auto's op snelwegen (63,4 tegenover 12,6%) stellen we telkens vast dat frequente openbaar vervoergebruikers en fietsers hiermee vaker akkoord gaan dan frequente autobestuurders.

Frequente autobestuurders staan overigens alleen wat betreft het beperken van autoverkeer in stadskernen en het stimuleren van het gebruik van de fiets, het stappen en het openbaar vervoer. Minstens 12 tot 19 procentpunten minder respondenten in deze groep gaan hiermee akkoord in vergelijking met andere groepen. We merken eveneens een tweedeling tussen respondenten die minstens eenmaal in de week de wagen besturen (ook gecombineerd met andere vervoermiddelen) en respondenten die niet frequent de auto gebruiken. De eersten gaan minder akkoord met snelheidsbeperkingen, het alleen toelaten van milieuvriendelijke voertuigen in stadscentra, het beperken van voertuigen op de weg, het duurder maken van vervuilende voertuigen en het verbieden van drukke wegen doorheen natuurgebieden.

Voor een aantal maatregelen zijn de verschillen tussen types gebruikers eerder klein (< 10 procentpunten). Respondenten met een verschillend verplaatsingsgedrag delen veelal dezelfde mening over het goedkoper maken van milieuvriendelijke voertuigen, het tegengaan van de ontwikkeling van woongebieden langs drukke wegen en het plaatsen van geluidsschermen langs drukke wegen.

4.7.4 Analyse open antwoorden: andere maatregelen die de overheid kan nemen om de schade aan te pakken die het verkeer berokkent aan mens, milieu en natuur

Respondenten werden met vraag 15 aangemoedigd andere maatregelen aan te geven die de milieu- en natuurhinder van het verkeer kunnen beperken. Om en bij de 2700 respondenten gingen hierop in. De voornaamste bekommernissen draaien rond dieselwagens en vrachtwagens in het verkeer, alternatieve brandstoffen, elektrische wagens, milieuvriendelijke wagens, snelheid en fiets(-omstandigheden) en openbaar vervoer verbeteren en stimuleren. Er heerst nogal wat discussie onder de respondenten over hoe 'milieuvriendelijke' voertuigen moeten afgebakend worden. Het duurder maken van voertuigen die meer vervuilen wordt door velen als een onsociale maatregel beschouwd. Oudere wagens vervuilen immers meer en niet iedereen heeft de middelen om een nieuwe en (duurdere) milieuvriendelijke wagen aan te schaffen. Vaak wordt dan geopperd dat het aantal gereden kilometers belangrijker is dan de leeftijd van de auto (weinig kilometers met oude auto is minder vervuilend dan veel kilometers rijden met milieuvriendelijke auto). Er wordt eveneens opgemerkt dat gekeken moet worden naar de totale 'milieukost': het produceren van nieuwe milieuvriendelijke wagens kost ook energie, elektrische wagens rijden op elektriciteit die moet geproduceerd worden, niet enkel kijken naar CO₂-uitstoot maar ook fijn stof -uitstoot, rijstijl even belangrijk als gebruikte brandstof, ...

We kunnen de voorgestelde maatregelen onderverdelen in 5 grote categorieën: A) Het beperken van het aantal wagens en aantal verplaatsingen; B) Het promoten van milieuvriendelijke alternatieven, C) Het beperken, Controleren, straffen van bepaalde praktijken; D) Het aanpassen van de weginfrastructuur, van de ruimtelijke ordening en groenvoorzieningen en E) Het aansturen op gedragswijziging.

Elke categorie telt een aantal subcategorieën en wordt hieronder voorgesteld samen met een aantal citaten ter illustratie. In bijlage 6 worden deze resultaten eveneens grafisch voorgesteld.

A. Beperken van het aantal wagens en aantal verplaatsingen

1. Door wonen in de stad bij voorzieningen,
2. Door verbruik eigen producten stimuleren, minder consumeren
3. Thuiswerken stimuleren
4. Carpooling
5. Eén auto per gezin
6. (Vervuilende) Verplaatsingen ontmoedigen: rekeningrijden voor iedereen, autogebruik duurder, kilometerheffing, verkeersbelasting (volgens aantal gereden kilometers/type voertuig (meer voor diesel en SUV)/in verhouding met CO₂-uitstoot), milieuvriendelijke wagen goedkoper

7. Prijs brandstof aanpassen: EU-belasting op kerosine, brandstofprijzen verhogen (niet bezit van auto straffen, maar verbruik), benzine goedkoper dan diesel maken, de minst vervuilende brandstof veel goedkoper maken

Vb. punt 2: "minder consumptie = minder transport"

Vb. punt 3: "kortbij huis werken of vanuit thuiswerk"

Vb. punt 4: "Meer parkings voor "carpooling" en stimuleren"

Vb. punt 5: "Vanaf 2e auto in één gezin/per adres hogere belastingen ! Sommige gezinnen van 4 hebben 3 auto's... Niet nodig "

Vb. punt 6: "Het wegenvignet invoeren, voor binnen- en buitenlands verkeer"

"Kilometerheffing invoeren. De vervuiler betaalt!"

"Maak de milieuvriendelijke wagens een pak goedkoper. Zodat de gewone werknemer er ook één kan kopen"

Vb. punt 7: "diesel duurder maken dan benzine"

"Het gebruik van de wagen moet duurder worden, niet het bezit. Afschaffen wegentaks maar meer accijnzen op brandstof. Geen focus op CO² maar op de uitstoot van alle schadelijke stoffen"

B. Milieuvriendelijke alternatieven

1. Fietsen: meer promoten, fiscaal aanmoedigen, aparte & betere & meer fietspaden, fietsparkings aan stations, premies voor fietsaankoop, veiliger
2. Openbaar vervoer: beter, goedkoper, beter afgestemd, frequenter, meer, betrouwbaarder, stipter, betere doorstroming geven, gebruik stimuleren, milieuvriendelijk laten rijden (waterstofmotoren)
3. Elektrische wagens: promoten, goedkoper maken, investeren in oplaadpunten, (maar ook: is geen oplossing: niet duurzame energie)
4. Meer Autoloze Zondagen
5. Roetfilter: verplichten, stimuleren
6. Gebruik alternatieve brandstoffen stimuleren: LPG promoten, zonne-energie aanwenden, auto op waterstof & elektriciteit, bv. bus op aardgas, fotovoltatische cellen, hybride wagens promoten
7. Onderzoek & Ontwikkeling stimuleren/subsidiëren: van milieuvriendelijke wagens & brandstof

Vb. punt 1: "de enige milieuvriendelijke auto is een fiets"

Vb. punt 2: "echt inzetten op openbaar vervoer en ruimtelijke ordening die de keuze voor de fiets/te voet een evidentie maakt. Zolang het makkelijker blijft om de auto te nemen, zullen mensen hun gedrag niet veranderen ... Zorg dat mensen versteld staan van de snelheid en de efficiëntie van het openbaar vervoer..."

"Ervoor zorgen dat reizen met de trein goedkoper is dan met de auto! Overlaatst reden we met twee personen met de auto naar Amsterdam omdat dit een pak goedkoper uitkwam dan met de trein!..."

"openbaar vervoer milieuvriendelijker maken door bijvoorbeeld drukke lijnen met trolleybussen of trams te bedienen. Trolleybussen en trams zijn aantrekkelijker omdat je bovenleiding en rails ziet..."

Vb. punt 4 "Meer autoloze zondagen -> elke stads/dorpskern

Vb. punt 6: "Diesel minder subsidiëren en vervoer op aardgas stimuleren!"

"LPG bevoordelen en niet gelijk nu extra taks heffen"

Vb. punt 7: "Fors investeren in innovatie zodat elektrische en andere hybride voertuigen geen lelijke eendjes meer zijn met een beperkte radius. Al de rest is dweilen met de kraan open".

"Investeren in het onderzoek naar milieuvriendelijke alternatieven voor transport zonder het gebruik van fossiele brandstoffen"

"nieuwe technologieën subsidiëren (H2-motor)"

C. Beperken/bestrafen/controleren

1. Dieselwagens: beperken, niet subsidiëren maar extra belasten, accijns verhogen
2. Bedrijfswagens: zwaarder belasten, fiscaal minder voordelig
3. 4X4, SUV, zware wagens: zwaarder belasten, weg uit steden
4. files oplossen
5. Vrachtvervoer: controleren op gewicht, betalen volgens gewicht, via waterweg & trein sturen, aangepaste snelheid, minder vrachtwagens, tol laten betalen, rekeningrijden, verouderde vrachtwagens uit verkeer nemen, inhaalverbod, op zondag verbieden, milieuvriendelijker
6. Gemotoriseerde recreatie (motorcross, carting, racing): verbieden, ontmoedigen, beperken
7. Auto-industrie: verplichten milieuvriendelijke wagens te produceren
8. Straffen: onverzekerden uit verkeer, sluikestorten controleren & beboeten, bij dronkenschap, uitstoot fabrieken, lading vrachtwagens

9. Meer controle (door politie & autokeuring): op de uitstoot van auto's, op niet-gekeurde of niet-verzekerende voertuigen

Vb. punt 1: "stoppen met het financieren (via brandstof en ecopremies) van de vervuilende dieselauto's..."

Vb. punt 2: "firmawagens en tankkaarten van het werk ontmoedigen"

"firmawagens met een hogere CO2-uitstoot dan 100gr/km afstraffen"

Vb. punt 3: "SUV in centrum verbieden en sowieso zwaar belasten!"

"Zware motoren (alles boven 1500cc) verbieden"

Vb. punt 4: "fileprobleem oplossen want minder files is minder tijd in de auto en betekent minder vervuiling"

Vb. punt 5: "meer gebruik maken van de waterwegen voor vrachtvervoer"

"vrachtvervoer milieuvriendelijker"

"vrachtvervoer in het weekend verbieden op de snelwegen zoals in onze buurlanden"

Vb. punt 6: "hoe is het mogelijk dat quads en hummers in het gewone verkeer zijn toegelaten, verbieden deze exotische vervoermiddelen, ..."

"vervuilende brommers en quads verbieden"

Vb. punt 7: "Enkel voertuigen invoeren welke aan de vereiste voorwaarde voldoen die men opstelt"

"Ipv de consumenten, autoconstructeurs beboeten"

"Milieunormen opleggen aan de auto-industrie"

Vb. punt 8: "sluikstorten extreem actief aanpakken, zelfs voor cigarettenuitwerpers bvb."

D. Aanpassing weginfrastructuur, ruimtelijke ordening en groenvoorzieningen

1. Aanpassing wegen: goede staat weg, betere wegdekken, beter onderhouden, autoverkeer ondergronds, autowegen volledig omkapselen, geen nieuwe wegen

2. Verbeteren ruimtelijke ordening: P&R aan rand van de stad, autovrije /luwe binnenstad, minder versnippering natuurgebieden, kernbebouwing ipv lintbebouwing, aangepaste rijstijl afdwingen met weginrichting, ringwegen rond dorpskernen aanleggen
3. Betere doorstroming: verkeersremmers afschaffen, slimme verkeerslichten, betere staat wegen, rotondes maken waar mogelijk, groene golf, snelheid begrenzen
4. Natuur & Groen & Fauna: meer groen langs de weg & in steden & als buffer tussen fietspad en autoweg, tunnels door natuurgebieden, tunnels voor dieren, ecoducten, verhoging van het bosoppervlakte

Vb. punt 1: "geen aanleg meer van nieuwe wegen, er zijn er meer dan genoeg, wel verbetering van bestaande wegen"

"Intunnellen van drukke banen in en nabij woonkernen. O.m. overkappen Antwerpse Ring en aanleg Meccano in tunnels. Ook intunnellen E313-34 tussen Wommelgem en Antwerpse Ring"

"Keuze van materiaal voor wegdek (soorten asfalt, grind, beton, grasberm voorzien, denken op lange termijn ipv korte termijn = kiezen voor duurzame materialen voor mens, milieu en natuur"

Vb. punt 2: "parking goedkoop en groot genoeg aan ingang van de stad"

"de ruimtelijke planning én de infrastructuurplanning moet erop gericht zijn om de autoverkeersgroei vanzelf te laten stilvallen of om te keren (wat in een aantal steden al wordt toegepast)"

"Lintbebouwing verbieden en vooral langs gewestwegen verbieden van te bouwen. In dorpskernen de open ruimte bebouwen want ons overbevolkte Vlaanderen moet toch ergens wonen ..."

"Stadskernen autovrij maken en fietsers aanmoedigen"

Vb. punt 3: "De meest zuinige auto verbruikt nog altijd teveel als hij stapvoets dient te rijden. Traag is geen synoniem voor veilig, noch snel voor gevaarlijk. Vlot verkeer is het sleutelwoord"

"De wegen terug wat vlotter en bruikbaar maken zodanig dat men minder moet afremmen en optrekken voor putten, verkeersdrempels, rotondes, wegversmallingen, enz.. Minder stof van de remmen, minder rubber van de banden, minder lading verlies, minder files, veel lager brandstofverbruik, ..."

"Groene golf bij opeenvolgende verkeerslichten zoals in Nederland"

"snelheidsbeperking is bewezen hoe langzamer hoe minder co2 uitstoot"

Vb. punt 4: "de lussen binnenin knooppunten en op- en afritten beplanten met bomen en struikgewas ..."

"Elke lege vierkante meter beplanten met hout: struiken, bomen! Deze zuiveren de bodem, het water, de lucht; me kan ze periodiek omzetten in elektriciteit = hernieuwbare en zuivere energie!"

"Geen geluidschermen maar natuurlijke dijken met bomen"

E. Aansturen op gedragswijziging

1. Via Sensibiliseren & Informeren: bewustmaking van jongeren op school, verkeersopvoeding in scholen, sensibiliseren van chauffeur, impact van dieselwagens, impact op milieu van wagens, milieuvriendelijker leren rijden: ECO-driving
2. Via Mentaliteitswijziging: anders gaan leven, natuur belangrijker dan autoverkeer, onthaasten
3. Via voorbeeldfunctie: van de overheid

Vb. punt 1: "veel meer snuffelpalen plaatsen waarop mensen kunnen aflezen hoe goed/slecht de lucht is. De luchtkwaliteitsgegevens dus dagelijks aan de mensen meedelen"

"Duidelijkere signalen geven bij de aankoop van een wagen naar de impact hiervan op het milieu, en dan niet enkel de nadruk leggen op CO₂, maar bvb gebruik maken van de Ecoscore in de communicatie"

"Een bewustmakingscampagne opzetten zodat de mensen weten welke schade ze veroorzaken. Een cursus zuinig rijden bijvoegen bij het leren autorijden. ..."

Vb. punt 3: "zelf het voorbeeld geven bvb alle stadsvoertuigen groene aandrijving"

"zelf het goede vb. geven; geen zware auto's!"

4.8 OPLOSSINGEN VOOR DUURZAAM VERPLAATSEN (OPENBAAR VERVOER)

Fiets en openbaar vervoer, het spoor en de binnenvaart zijn duurzame vervoerwijzen. Ze helpen woonkernen, bedrijven en voorzieningen bereikbaar houden, ze zijn goed voor de luchtkwaliteit en de leefkwaliteit en ze zorgen ervoor dat ook niet-autogebruikers aan de samenleving kunnen deelnemen. Toch worden ze weinig gebruikt. Om het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer te stimuleren kan de overheid vier soorten maatregelen nemen. Ze kan: de netwerken sterker ontwikkelen, het vervoersaanbod uitbreiden, investeren in kwaliteit en comfort en ervoor zorgen dat de verschillende vervoermogelijkheden beter op elkaar aansluiten. Respondenten werd gevraagd 11 uitspraken te beoordelen die het gebruik van het openbaar vervoer kunnen stimuleren. In paragraaf 4.9 worden 8 overheidsmaatregelen om het gebruik van de fiets te stimuleren behandeld. De bevindingen hieronder zijn gebaseerd op gedetailleerde tabellen uit bijlage 1 en 2.

4.8.1 Algemeen

Het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer wordt door de meeste respondenten als een goede oplossing gezien om het fileprobleem en de milieu- en natuurhinder aan te pakken. In tabel 21 stellen we 11 maatregelen voor die de overheid kan nemen om mensen aan te zetten vaker het openbaar vervoer te nemen. Elke maatregel draagt sterke goedkeuring weg, minstens drie kwart van de respondenten gaat immers akkoord. Het gebruik van het openbaar vervoer zou volgens de respondenten het best gebaat zijn bij het stipter maken van het openbaar vervoer, het verbeteren van aansluitingen tussen trein/bus/tram/metro en het goed te voet bereikbaar maken van de haltes. Negen op tien stemt in met deze maatregelen. Minder prioritair zijn het zorgen voor meer openbaar vervoer overdag en het verbeteren van het wachtcomfort (ongeveer 75% is het hiermee eens).

TABEL 21: OPLOSSINGEN VOOR DUURZAAM VERPLAATSEN – GEEF AAN WELKE MAATREGELEN DE OVERHEID MOET NEMEN OM HET GEBRUIK VAN OPENBAAR VERVOER TE STIMULEREN (RIJPERCENTAGES)

	Helemaal niet akkoord	Eerder niet akkoord	Gedeelte- lijk akkoord, gedeelte- lijk niet akkoord	Eerder akkoord	Helemaal akkoord
16.6 Openbaar vervoer stipter maken	0,4	0,6	7,6	24,9	66,6
16.3 Aansluitingen tussen trein/bus/tram/metro verbeteren	0,4	0,8	6,5	27,8	64,4
16.5 Zorgen voor haltes van openbaar vervoer die te voet goed bereikbaar zijn	0,5	0,9	8,6	32,8	57,2
16.4 Zorgen voor voldoende betaalbare parkeerplaatsen aan stations (voor wagens en fietsen)	1,2	1,8	10,5	30,4	56,0
16.8 Zorgen voor voldoende zitplaatsen	0,7	1,3	10,7	31,5	55,8
16.9 Goedkopere abonnementen voor de trein aanbieden	1,5	3,3	13,3	26,4	55,5
16.10 Goedkopere abonnementen voor de bus/tram/metro aanbieden	1,7	3,8	14,1	26,4	54,1
16.2 Zorgen voor meer openbaar vervoer 's avonds en in het weekend	1,4	2,7	15,1	31,2	49,7
16.11 Betere reisinformatie verstrekken	0,6	2,1	16,2	33,8	47,4
16.1 Zorgen voor meer openbaar vervoer overdag	1,5	3,9	20,3	32,3	41,9
16.7 Comfort tijdens het wachten verbeteren	1,1	3,6	20,8	33,0	41,6

4.8.2 Naar achtergrondkenmerken

In deze paragraaf worden de verschillen naar socio-demografische kenmerken in mate van akkoord met bovenvermelde maatregelen besproken. Het betreft enkel de significante en meest opvallende verschillen. De volledige kruistabellen zijn opgenomen in bijlage 2.

Geslacht

Voor alle maatregelen geldt dat een groter deel van de vrouwen dan van de mannen hiermee akkoord is. De grootste verschillen (meer van 7 procentpunten) zijn er voor het goedkoper maken van de abonnementen voor bus/tram/metro (+12,5 procentpunten) en trein (+10,8 procentpunten), voor het zorgen voor meer openbaar vervoer overdag (+10,8 procentpunten) en 's avonds en in het weekend (+7,4 procentpunten) en voor het verbeteren van het comfort tijdens het wachten (+7,1 procentpunten). Voor alle andere maatregelen zijn de verschillen tussen mannen en vrouwen eveneens significant, maar veel kleiner (variërend van 3 tot 6,5 procentpunten).

Leeftijd

Als het gaat om meer openbaar vervoer (zowel overdag als 's avonds en in het weekend), meer comfort tijdens het wachten, bereikbaarheid van haltes te voet en voldoende zitplaatsen, dan ligt het aandeel 26 tot 45-jarigen dat hiermee akkoord is (veel) lager dan de andere leeftijdsgroepen. Het aandeel respondenten dat akkoord is met het stipter maken van het openbaar vervoer neemt toe van 88,3 tot 95,5% naar mate de leeftijd toeneemt (m.u.v. 75-plussers voor stiptheid). Van 26 jaar geldt hetzelfde voor de maatregel om betere informatie te verstrekken (van 74,5 tot 86,1%).

Opleiding

Het aandeel respondenten dat akkoord is, neemt af naar mate het opleidingsniveau toeneemt voor maatregelen als het zorgen voor meer openbaar vervoer 's avonds en in het weekend, betere bereikbaarheid te voet van haltes van het openbaar vervoer, het stipter maken van het openbaar vervoer, het verbeteren van het comfort tijdens het wachten, het zorgen voor voldoende zitplaatsen en het verstrekken van betere reisinformatie. Opvallend is ook dat slechts een derde van de universitair opgeleiden akkoord is met de maatregel de abonnementen voor trein (66%) en bus/tram/metro (62,2%) goedkoper te maken. Dit terwijl voor alle andere opleidingscategorieën rond de 80% of meer akkoord is. Tot slot is zo'n driekwart van de respondenten akkoord met de maatregel om meer openbaar vervoer te voorzien overdag. Uitzondering zijn de respondenten met maximaal een diploma lager secundair onderwijs (80% van hen is akkoord) en de universitair opgeleiden (slechts 66,8% van hen is akkoord).

Arbeidssituatie

Meer niet-werkenden dan werkenden zijn akkoord met de maatregelen om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren. Grote verschillen tussen beiden zijn het zorgen voor meer openbaar vervoer overdag (78,7% van de niet-werkenden tegenover 70,8% van de werkenden) en het comfort tijdens het wachten verbeteren (78,1 tegenover 71,7%). Kleinere verschillen zijn er voor het goedkoper maken van abonnementen voor bus/tram/metro (+4,7 procentpunten meer niet-werkenden akkoord) en trein (+3,2 procentpunten), voldoende zitplaatsen (+4 procentpunten) en betere reisinformatie (+3,7 procentpunten) en meer openbaar vervoer 's avonds en in het weekend (+4 procentpunten).

Gezinssituatie

De weinige significante verschillen tussen ouder en niet-ouders met betrekking tot maatregelen die het gebruik van openbaar vervoer stimuleren zijn betrekkelijk klein. Meer niet-ouders zijn akkoord

met meer openbaar vervoer overdag (75,6 tegenover 71,7%) en 's avonds en in het weekend (82,7 tegenover 77,5%), betere bereikbaarheid van haltes te voet (91,5 tegenover 87,8), meer comfort tijdens het wachten (76,2 tegenover 71,7) en het zorgen voor voldoende zitplaatsen (88,5 tegenover 85,0).

Van de ouders gaat driekwart van de ouders met oudere kinderen (ouder dan 7 jaar) akkoord met de maatregel tot meer openbaar vervoer overdag tegenover slechts een derde van de ouders met jonge kinderen. Hetzelfde geldt voor het comfort tijdens het wachten. Ouders met oudere kinderen zijn ook meer akkoord met het te voet bereikbaar maken van haltes en het aanbieden van goedkopere abonnementen voor bus/tram/metro.

Verstedelijking

Naar stedelijkheid zijn nauwelijks significante verschillen waargenomen. Enkel wordt vastgesteld dat een groter aandeel respondenten uit de grootstedelijke centrumgebieden akkoord is met meer openbaar vervoer, zowel overdag (79,5 tegenover gemiddeld 73% voor de andere gebieden) als 's avonds en in het weekend (86,5 tegenover gemiddeld 81%). Andersom zijn meer respondenten uit de stedelijke centrumgebieden (88,7%), de andere centrumgebieden (86,3) en de niet-centrumgebieden (87,1) meer akkoord met de maatregel om meer betaalbare parkeerplaatsen aan stations te voorzien dan de respondenten uit de grootstedelijke centrumgebieden (82,2%).

4.8.3 Naar type gebruiker vervoermiddelen

In deze paragraaf komen verschillen aan bod tussen al dan niet bezitters van een bedrijfswagen en types van vervoermiddelegebruikers betreffende maatregelen die het gebruik van het openbaar vervoer kunnen stimuleren.

Bedrijfswagen

Slechts voor vijf van de elf voorgestelde maatregelen om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren, doen zich significante verschillen voor tussen respondenten met of zonder bedrijfswagen. Dit is het geval voor zorgen voor meer openbaar vervoer overdag, zorgen voor haltes van openbaar vervoer die te voet goed bereikbaar zijn, het aanbieden van goedkopere abonnementen voor de trein en voor de bus/tram/metro. Voor deze maatregelen treffen we steeds een hoger aandeel respondenten aan dat akkoord gaat bij de niet-bezitters van een bedrijfswagen. Het verschil bedraagt evenwel slechts 9 à 13 procentpunten.

De voorgestelde maatregelen om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren worden door de meeste respondenten bijgetreden. De verschillen naar types gebruiker zijn meestal klein (minder dan 11%), maar wel significant. We merken niet langer een tweedeling tussen frequente autobestuurders enerzijds en frequente openbaar vervoer- en fietsgebruikers anderzijds. Wel valt op dat frequente autobestuurders (en vaak ook respondenten die minder dan één keer per week gebruik maken van zowel de auto, als het openbaar vervoer en de fiets) minder akkoord gaan dan andere types gebruikers met maatregelen als het zorgen voor meer openbaar vervoer overdag, s' avonds en in het weekend; het verbeteren van aansluitingen tussen trein/bus/tram/metro; het zorgen voor haltes van openbaar vervoer die te voet goed bereikbaar zijn; het zorgen voor voldoende zitplaatsen en het verstrekken van betere reisinformatie.

Slechts voor drie maatregelen die het openbaar vervoer kunnen stimuleren, treffen we wel grote verschillen aan tussen types vervoermiddelengebruikers. Het voorzien van meer openbaar vervoer overdag kan bij minstens 80% van de respondenten die één keer in de week of meer gebruik maken van het openbaar vervoer (ook gecombineerd met andere vervoermiddelen) op instemming rekenen, tegenover slechts 66% bij frequente autobestuurders. Zorgen voor meer openbaar vervoer 's avonds en in het weekend wordt door negen op tien frequente openbaar vervoergebruikers en frequente openbaar vervoergebruikers en fietsers gezien als een goede oplossing. Daartegenover staat dat slechts 75% van de frequente autobestuurders hiermee akkoord gaat. Voorzien in voldoende betaalbare parkeerplaatsen aan stations voor wagens en fietsen is een maatregel waarmee 89% van de frequente autobestuurders en frequente autobestuurders die ook frequent fietsen akkoord gaan, tegenover slechts 74% van de respondenten die niet frequent gebruik maken van auto, openbaar vervoer en fiets.

De frequente openbaar vervoergebruiker telt het hoogste aandeel respondenten dat akkoord gaat met stipter openbaar vervoer (97,3%), het verbeteren van aansluitingen (94,9%) en goed te voet bereikbare haltes (95,1%). Respondenten die zich niet frequent verplaatsen met auto, fiets en openbaar vervoer en frequente fietsers gaan meer akkoord dan andere respondenten met het verbeteren van het wachtcomfort (ongeveer 80%), het zorgen voor voldoende zitplaatsen (ongeveer 90%) en goedkopere abonnementen voor de trein (84%).

4.8.4 Analyse open antwoorden: andere maatregelen die de overheid kan nemen om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren

Deze paragraaf behandelt de voorstellen die door ongeveer 3000 respondenten geformuleerd werden om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren (grafische voorstelling zie bijlage 6). Respondenten maken zich het vaakst druk om de dichtheid van het netwerk, de betrouwbaarheid, de netheid, de veiligheid en de prijs van het openbaar vervoer. Stakingen zijn

een vaak aangehaalde bron van ergernis. Eveneens wordt vaak aangehaald dat het openbaar vervoer concurrentieel moet zijn met de auto.

Niet iedereen is voorstander van (het stimuleren van) het openbaar vervoer, zoals blijkt uit onderstaande citaten:

"Geen maatregelen. Ik vind dat dit al veel te veel kost."

"Vlaanderen is te versnipperd voor een degelijk openbaar vervoer. Om iedereen comfortabel te bereiken zou de trein iedere 15 km en de bus iedere 3 km moeten stoppen. Dat is tijdsverlies en dus niet aantrekkelijk voor de gebruiker."

"Openbaar vervoer is voor ambtenaren scholieren en bejaarden. Maar wordt betaald door werkende bevolking. Investeer in mensen die werken en niet in mensen die geld kosten aan de samenleving ! Er is al genoeg geïnvesteerd in openbaarvervoer. vb Belbus wat kost dat niet ! Investeer aub in wegen en scheepvaart! De werkende mensen raken niet meer op hun werk en de transportbedrijven kunnen niet meer voor of achteruit!"

Bij de respondenten die het stimuleren van het openbaar vervoer wel genegen zijn, vinden we vooral opmerkingen rond een 19-tal thema's terug. Het eerste thema 'het openbaar vervoer moet in vergelijking met privévervoer aantrekkelijker zijn' is eigenlijk de teneur van vele opmerkingen. Veel van de volgende items zijn middelen om dit te realiseren: er moet iets gedaan worden aan de snelheid, beschikbaarheid, bereikbaarheid, betrouwbaarheid, comfort enz...

1. OV beter, goedkoper, sneller maken in vergelijking met de auto (betere concurrentiepositie, waardig alternatief)

- *"Maak openbaar vervoer veel goedkoper dan de auto"*
- *"Ervoor zorgen dat het openbaar vervoer sneller is dan de auto: busstroken, meer stiptheid, haltes dichtbij bestemming (bv Zaventem, bedrijfsterreinen), intelligente verkeerslichten, ..."*
- *"Ervoor zorgen dat het openbaar vervoer een waardig alternatief voor de auto wordt. Dit kan enkel door basismobiliteit te creëren. De tram en de trein zijn de sleutelwoorden."*
- *"maak het openbaar vervoer zo veilig, comfortabel, en betaalbaar en hygiënisch en snel, dat iedereen dat gaat verkiezen boven zijn eigen auto."*

2. snelheid verhogen, redelijke verhouding afstand-reistijd, vlotte doorstroming van OV garanderen (bv aparte busbanen, voorrang/prioriteit geven)

- *"Sneller openbaar vervoer door meer metro's aan te leggen in grote steden zoals Antwerpen."*

- *"Nog belangrijker dan stiptheid is snelheid! Door de focus te veel te leggen op stiptheid riskeer je dat pakweg de nmbs voor de zoveelste keer gewoon de officiële reistijden gaat verlengen. Korte verplaatsingstijden boven alles, desnoods rechtstaand!"*
- *"betere doorstroming van trams (en bussen), altijd groen licht voor trams (en bussen) aan verkeerslichten"*
- *"vlotte doorstroming, volledig vrije tram bus banen"*

3. frequentie verhogen (dan is stiptheid minder belangrijk)

- *"Ik ben bereid meer openbaar vervoer te nemen, maar enkel als het openbaar vervoer frequenter rijdt! Metro's in steden zoals parijs, londen, barcelona zijn super en zou ik met alle plezier gebruiken mocht dit in antwerpen zijn... maar als je telkens meer dan een kwartier moet wachten op een tram en dan nog eens een half uur erop moet zitten om in het centrum van de stad te geraken, ben je al snel ontmoedigd..."*
- *"hogere frequentie in drukkbewoonde zones, lagere frequentie in dun bevolkte zones"*
- *"Openbaar vervoer om het werk te bereiken voldoende frequent maken, zodat men geen half uur vroeger moet vertrekken als men de bus neemt in plaats van de auto"*

4. meer openbaar vervoer, meer verbindingen, dichter netwerk, betere dekking, grotere bereikbaarheid

- *"Proberen overal en meer openbaar vervoer te hebben . Voor het ogenblik zijn teveel gebieden zonder openbaar vervoer ."*
- *"Uitbreiding treinnet/metronet, meer verbindingen naar nieuwe locaties."*
- *"Bereikbaarheid in heel België, goede dekking."*
- *"Netwerk van openbaar vervoer verdichten in buitenstedelijk gebied"*

5. meer gedifferentieerd aanbod OV: snelbus, kleinere bussen (dolmus), taxi, monorail

- *"Taxi's betrekken in het plan. Deze kosten heel wat geld in België, maar zouden een perfecte aansluiting zijn op het openbaar vervoer."*
- *"Kleinere toestellen + frequentere passages (cfr Dolmus systeem in Turkije)."*
- *"Andere vormen van openbaar vervoer bedenken dan die die nu gangbaar zijn. Kleinere, flexibelere vervoermiddelen die frequent rijden en minder vastomlijnde routes hebben. De belbus is een goed idee, maar werkt nog te stroef."*
- *"Introductie van innovatieve vervoerssystemen zoals monorails, tram-trein, light rail, mini-metro's,..."*

6. werkplekken (bv industrieterreinen/bedrijvenparken) vlot bereikbaar maken

- *"Meer OV naar de bedrijfsterreinen"*
- *"Industrieterreinen beter toegankelijk maken voor openbaar vervoer."*
- *"Als ploegenmedewerker is het onmogelijk om via het openbaar vervoer op mijn werk (industrieterrein) te geraken. Hier wordt je financieel gestraft, terwijl je de economie vooruit helpt."*
- *"maken dat we om 6 uur al op het werk geraken"*

7. 24/7 OV beschikbaar hebben

- *"24 op 24 rijden van het openbaar vervoer dan zullen er mensen zijn die geen auto meer nodig hebben om te gaan werken"*
- *"Openbaar vervoer is maar nuttig als men 24u/24u er gebruik kan van maken. Nu is het beperkt tot spitsverkeer."*

8. betrouwbaarheid: zorgen dat je er op kan rekenen

- *"Algemene betrouwbaarheid (stiptheid, stakingen, defecten, winter...)"*
- *"Het openbaar vervoer is te spartaans. Het is onbetrouwbaar door vertragingen, annuleringen, stakingen. Vooral in / naar de buitengebieden is een interval van 1:00 uur een te beperkt aanbod."*
- *"Zorgen dat mensen op het openbaar vervoer kunnen rekenen en dat er wordt gecommuniceerd met de reizigers bij problemen."*

9. stakingen/vakbondsacties vermijden/minimale dienstverlening

- *"Openbaar vervoer moet betrouwbaar zijn !! (stakingen zijn ongeoorloofd) Hier zijn de vakbonden op dit gebied totaal anti sociaal vooral de socialisten !!"*
- *"- einde maken aan de staakcultuur bij openbare vervoersbedrijven door minimale bezettingsgarantie"*
- *"Het stakingsrecht versus vervoersrecht in evenwicht houden. Men moet kunnen rekenen op het openbaar vervoer zonder onzekerheden: zo niet stapt de gebruiker terug over naar eigen vervoer."*
- *"betrouwbaarheid garanderen door invoeren minimum dienstverlening bij staking."*

10. vriendelijk, goed opgeleid, beleefd, hulpvaardig, veilig personeel

- *"de bestuurders(sters) mogen vriendelijker zijn en zich houden aan bepaalde regels en niet zoals nu maar doen wat ze willen wanneer ze willen en VOORAL ZE RIJDEN VEEL TE SNEL OVERAL"*
- *"Personeel sociaal vaardig maken (sommige bestuurders van trams/bussen zijn zeer onvriendelijk en weinig behulpzaam"*
- *"Buschauffeurs opleiden om veiliger te rijden, rekening te houden met passagiers die slecht te been zijn, en klantvriendelijk te zijn."*

11. comfort tijdens het reizen verhogen (bagageruimte, internet,...)

- *"de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer. mooi, comfortabel; goed onderhouden vervoer."*
- *"* Voldoende bagageruimte voorzien op bus/trein en deze niet in de hoogte plaatsen. * Opstappen zijn dikwijls smal en te hoog."*
- *"meer kwalitatief openbaar vervoer, voldoende plaatsen indien men ingrijpt op andere modi. Varkens zitten comfortabeler op een vrachtwagen dan reizigers van trein en bus"*
- *"Comfortabele rit (zitplaats voor wie de volle pot betaald), gratis en betrouwbare internet aansluiting zodat je alvast wat kan werken of de krant kan lezen "*

12. onveiligheid(sgevoel), verloederde trein/metrostations aanpakken, vandalisme, geweld en zwartrijden tegengaan, toezicht/controle/politie

- *"veiligheid in stations garanderen, als je daar om 19u op het perron staat in brussel zuid met je laptop tasje, het geeft je geen ontspannen gevoel, als je dan eenmaal op de trein/tram of bus stapt en je ziet de kauwgom aan de stoel plakken of je zag net dat er een hond op de zitting heeft gezeten...!"*
- *"zwartrijden tegengaan, dus MEER controles. reizigersveiligheid verbeteren - kort op de bal spelen tegen bendes van noordafrikaanse medeburgers"*
- *"zorg dat criminaliteit,verbaal geweld op en naast bussen,metro verdwijnt. Word beschouwd als onveilig."*
- *"meer toezicht i.v.m. vandalisme en provocatie"*
- *"VEILIGHEIDSGEVOEL is heel belangrijk: meer lijntoezicht op risicolijnen zowel voor de chauffeur als voor de passagiers: controle behouden op criminaliteit en risicogroepen, zodanig dat bedreigde mensen beschermd worden en voor zichzelf kunnen opkomen."*

13. netheid/hygiëne verbeteren, sanitair voorzien

- *"betere en dan vooral propere bussen en trams zou al heeeel veeel verschil maken nu zijn ze gewoon vreselijk vuil"*
- *"hygiëne : sorry, maar ik ben echt vies van onze bussen, daarom neem ik quasi nooit het openbaar vervoer. En ik ben niet de enige..."*
- *"Comfort treinen en treinstations verbeteren door modernisering treinstations. Deze zijn hopeloos verouderd, vuil, onaantrekkelijk. Sanitair naar Duits voorbeeld (Sanifair) met commerciële uitbating toiletten. Er zijn jaren aan verwaarlozing aan voorafgegaan."*

14. imago opkrikken, promotie maken, voordelen benadrukken

- *"ervoor zorgen dat het nemen van het OV trendy wordt."*
- *"promotiecampagne ivm tijdswinst en geldbesparing of subsidie bij gebruik openbaar vervoer tov auto"*
- *"Reclamecampagnes, sensibilisering, goedkoper!"*
- *"Het imago van het openbaar vervoer moet opgekrikt worden. Openbaar vervoer moet properder en sjieker worden."*
- *"Voordelen van openbaar vervoer meer kenbaar maken : tijd om te lezen, om je agenda na te kijken, om een praatje te maken, om mensen te ontmoeten,"*

15. privévervoer duurder maken & chauffeurs bewust maken van duurte van privévervoer: rekeningrijden invoeren, bedrijfswagens afschaffen (niet subsidiëren)

- *"Maak het gebruik van de auto onaantrekkelijk! Maak hem duurder. Haal ook de bedrijfswagens van de weg die niet nodig zijn! (Iemand die 9 to 5 werkt aan een bureau heeft dat niet nodig!)"*
- *"kilometerheffing voor bedrijven en particulieren. het bezitten van een auto moet niet ontmoedigd worden, wel het aantal gereden kilometers (en dus mate van gebruik van de infrastructuur) dient aangerekend."*
- *"Fiscale en materiële voordelen voor privévervoer afschaffen."*

16. niet enkel abonnementen, ook occasionele verplaatsingen goedkoper maken

- *"Niet alleen de abonnementen moeten goedkoper, ook de gewone tickets moeten goedkoper! Er zou minimum 1/3de van de prijs af moeten, 1/2de zou zelfs beter zijn!"*
- *"Goedkopere losse tickets zodat okkasionele verplaatsingen beterkoop zijn dan de wagen (vooral met gezin)"*

- *"Occasioneel gebruik van OV goedkoper maken. Eens je toch al een auto aangeschaft hebt is die wél concurrentieel met OV-tarieven."*
- *"voor sporadische ritten, dan vooral met trein, goedkoper maken, de lijn is best wel goedkoop! maar de trein rijdt sneller :-)"*

17. gratis OV

- *"gratis openbaar vervoer dat betaald wordt met extra autotaksen"*
- *"openbaar vervoer mag gratis of heel goedkoop zijn. Dit mag op alle belastingsbetalers terechtkomen omdat mensen die het openbaar vervoer niet gebruiken mee profiteren van de milieu effecten, en van de file effecten. Dit zou het openbaar vervoer een sterke boost geven waardoor betere dienstverlening zou mogelijk zijn. Vandaag is het voor mensen die een wagen staan hebben te moeilijk om voor het openbaar vervoer te kiezen omdat het duurder en omslachtiger is dan de wagen te kiezen."*
- *"het gratis vervoer voor bepaalde categorieën afschaffen, ik heb dikwijls de indruk als ik op bus (of kusttram) of andere zit dat ik de enige betalende passagier ben. Ofwel gratis voor iedereen, of tenminste heel veel minder duur."*
- *"veel minder gratis abonnementen uitdelen zodat ze voor de 'echte' werkende mensen goedkoper kunnen worden"*

18. éénheidsticket/abonnement invoeren voor trein/tram/bus/...

- *"Het uitwerken van een éénvormig tarievensysteem voor het hele Belgische openbaar vervoer."*
- *"Eén ticket voor bus/tram/metro en trein."*
- *"1 ticket / abonnement voor trein, tram en bus zodat ik slechts 1x moet betalen voor mijn totale verplaatsing en niet per rit. Samenwerking de lijn, NMBS, MIVB en TEC."*

19. de OV maatschappijen efficiënter organiseren, samenwerking stimuleren, samenvoegen, privatiseren, depolitiseren, demonopoliseren, zich op de reizigers laten richten

- *"NMBS efficiënt laten zijn, nu is het een lachertje"*
- *"samenwerking bevorderen tussen de verschillende vervoersmaatschappijen zodat ze gezamenlijk projecten uit werken en niet ieder voor zijn eigen winkel"*
- *"depolitiseren van het bestuur van de openbare vervoersmaatschappijen (vervang ze door mensen die er wel iets van af weten)"*
- *"Concurrentie toelaten! Monopolies zorgen voor dure en slechte dienstverlening"*

4.9 OPLOSSINGEN VOOR DUURZAAM VERPLAATSEN (FIETS)

4.9.1 Algemeen

Alle overheidsmaatregelen die worden voorgelegd om het fietsgebruik te stimuleren (tabel 22) kunnen op goedkeuring rekening van minstens zes op tien van de deelnemers aan dit onderzoek. De overheid moet vooral fietspaden in goede staat houden en investeren in veiligere fietspaden. Bijna niemand twijfelt aan de efficiëntie van deze maatregelen. Het aanbieden van meer beveiligde fietsenstallingen ter bevordering van het fietsgebruik vindt bijna 90% een goed idee. De minst populaire maatregel is het aanbieden van hersteldiensten in alle stations, al verwacht toch nog 64% hiervan een impact op het fietsgebruik. Een kleine 10% vindt dit echter geen goede overheidsmaatregel. Dit geldt eveneens voor het financieel stimuleren van fietsgebruik waarmee ook één op tien niet instemt.

TABEL 22: OPLOSSINGEN VOOR DUURZAAM VERPLAATSEN - GEEF AAN WELKE MAATREGELEN DE OVERHEID MOET NEMEN OM HET GEBRUIK VAN DE FIETS TE STIMULEREN (RIJPERCENTAGES)

	Helemaal niet akkoord	Eerder niet akkoord	Gedeeltematig akkoord, gedeeltematig niet akkoord	Eerder akkoord	Helemaal akkoord
18.2 Fietspaden in goede staat houden (ook bij slecht weer)	0,3	0,3	2,7	17,8	78,9
18.1 Investeren in veiligere fietspaden	0,4	0,5	4,1	18,8	76,2
18.4 Meer beveiligde fietsenstallingen aan stations en bushaltes aanbieden	0,4	0,9	10,0	31,6	57,1
18.5 Meer beveiligde fietsenstallingen in steden aanbieden	0,5	0,9	10,0	31,8	56,8
18.3 Fietsgebruik financieel stimuleren	3,9	5,9	18,6	24,0	47,6
18.6 Werkgevers stimuleren om op het werk te zorgen voor douches, kleedkamers, enz	1,8	4,8	16,8	30,5	46,0
18.8 Huurfietsen in steden aanbieden	2,2	2,8	19,3	35,5	40,2
18.7 Hersteldiensten in alle stations aanbieden	3,0	6,4	26,7	30,7	33,2

4.9.2 Naar achtergrondkenmerken

Deze paragraaf bespreekt de verschillen naar achtergrondkenmerken met betrekking tot de mate van akkoord met de maatregelen die de overheid kan nemen om het gebruik van de fiets te stimuleren. Enkel significante en meest opvallende verschillen worden besproken. Volledige tabellen naar achtergrond bevinden zich in bijlage 2.

Geslacht

Opnieuw geldt ook voor alle maatregelen dat meer vrouwen ermee akkoord zijn dan mannen. De grootste verschillen (9 procentpunten of meer) zijn er voor de maatregelen om hersteldiensten in alle stations aan te bieden (+14,7 procentpunten meer vrouwen dan mannen), huurfietsen aan te bieden in steden (+11,2 procentpunten) en fietsgebruik financieel stimuleren (+9 procentpunten). Opvallend is dat met eerstgenoemde maatregel 12,9% van de mannen niet akkoord is en voor laatstgenoemde maatregel 11,7% van de mannen. Alle andere verschillen zijn kleiner, variërend van 1,9 tot 6,4 procentpunten.

Leeftijd

Meer 25 tot 55-jarigen zijn akkoord met het financieel stimuleren van fietsgebruik (75% tegenover gemiddeld 70% voor de andere leeftijdsgroepen) en met het stimuleren van werkgevers om op het werk te zorgen voor douches en kleedkamers (80% tegenover gemiddeld 75%). Meer 45 tot 65-jarigen zijn akkoord met het voorzien van hersteldiensten in stations (69% tegenover gemiddeld 60% voor de andere leeftijdsgroepen). Voor het aanbieden van huurfietsen in steden zijn de 12 tot 17-jarigen en de 26 tot 35-jarigen in verhouding het minst te vinden (71% akkoord tegenover 75% of meer voor de andere leeftijdsgroepen). Het aandeel respondenten dat akkoord is met meer beveiligde fietsenstallingen op zowel stations, bij bushaltes als in steden neemt toe naar mate de leeftijd toeneemt.

Opleiding

Naar mate het opleidingsniveau toeneemt, neemt het aandeel respondenten af dat akkoord is met het financieel stimuleren van fietsgebruik (van 77,7% van de laagst opgeleiden tegenover 61,4% van de hoogst opgeleiden), het aanbieden van meer beveiligde fietsenstallingen op stations en bij bushaltes (van 92,1 naar 83,2%) en in steden (van 92,7 naar 80,6%) en met het aanbieden van hersteldiensten in alle stations (van 72,3 naar 57,0%). Als het gaat om werknemers te stimuleren om op het werk douches en kleedkamers te voorzien en om het aanbieden van huurfietsen in de steden, dan valt op dat van de laagst opgeleiden en van de respondenten met een diploma hoger secundair of hoger onderwijs een groter aandeel hiermee akkoord is dan van de respondenten met een diploma lager secundair of universitair diploma.

Arbeidssituatie

Niet geheel onlogisch is het aandeel werkenden dat akkoord is met het financieel stimuleren van fietsgebruik en het stimuleren van werkgevers om douches en kleedkamers op het werk te

voorzien met respectievelijk 5,7 en 6,4 procentpunten groter dan niet-werkenden. Andersom zijn procentueel meer niet-werkenden akkoord met het aanbieden van beveiligde fietsstallingen in steden (89,9% van de niet-werkenden tegenover 87,6% van de werkenden) en van hersteldiensten in stations (66,1 tegenover 62,3%).

Gezinssituatie

Het grootste verschil tussen ouders en niet-ouders betreft het financieel stimuleren van fietsgebruik. 76,7% van de ouders is hiermee akkoord tegenover 69,1% van de niet-ouders. Daarnaast zijn meer respondenten met kinderen akkoord met het stimuleren van werkgevers om op het werk te zorgen voor douches en kleedkamers (+3,5 procentpunten meer ouders) en met het investeren in veiligere fietspaden (+2,2 procentpunten).

Tussen ouders met minstens één kind onder de 7 jaar en ouders met oudere kinderen zijn geen significante verschillen omtrent hun mening over maatregelen die het fietsgebruik kunnen stimuleren.

Verstedelijking

Zowel minder respondenten uit de grootstedelijke als uit de andere centrumgebieden zijn akkoord met de maatregel om fietspaden in goede staat te houden (gemiddeld 95,5% tegenover gemiddeld 97,3% van de respondenten uit stedelijke centrumgebieden en niet-centrumgebieden). Verder zijn meer respondenten uit de verstedelijkte gebieden dan uit de niet-verstedelijkte gebieden akkoord met meer beveiligde fietsenstallingen in steden (gemiddeld 90% tegenover gemiddeld 87%), hersteldiensten in stations (gemiddeld 70% tegenover gemiddeld 62%) en het aanbieden van huurfietsen (gemiddeld 78,6% tegenover gemiddeld 74%).

4.9.3 Naar type gebruiker vervoermiddelen

In deze paragraaf gaan we hoe respondenten met en zonder bedrijfswagen verschillen wat betreft oplossingsrichtingen om het fietsgebruik te stimuleren. We doen hetzelfde voor respondenten die zich via verschillende vervoermiddelen verplaatsen. Enkel significante en kenmerkende verschillen worden besproken.

Bedrijfswagen

Respondenten zonder bedrijfswagen gaan vaker akkoord met de voorgestelde maatregelen om het fietsgebruik te stimuleren dan respondenten met bedrijfswagen. Meestal is het verschil kleiner dan 10%. Zo is 97% van de respondenten zonder bedrijfswagen te vinden voor fietspaden in goede staat houden (dit is 3,7 procentpunten meer dan bij respondenten met bedrijfswagen); 88,7% voor meer beveiligde fietsstallingen in steden (+5,9 procentpunten); 89,3% voor meer beveiligde fietsstallingen aan stations en bushaltes (+7,3 procentpunten); 76,6% voor huurfietsen in steden (+9,8 procentpunten) en 77,6% voor meer infrastructuur voor fietsers op de werkplek (+10,0 procentpunten). De grootste verschillen zien we voor het financieel stimuleren van fietsgebruik, drie kwart van de respondenten zonder bedrijfswagen gaat hiermee akkoord tegenover vier vijfde van de respondenten met bedrijfswagen; en vooral voor het aanbieden van hersteldiensten in alle stations (65,7 tegenover 48,1%).

Type gebruiker vervoermiddelen

Voor quasi elke maatregel om het fietsgebruik aan te moedigen, vinden we het grootste aandeel aanhangers bij de frequente fietsers, gevolgd door de frequente autogebruikers en fietsers. Het kleinste aandeel respondenten dat akkoord gaat met deze maatregelen treffen we aan onder de frequente autobestuurders en frequente autobestuurders die ook frequent het openbaar vervoer nemen. Voor het aanbieden van hersteldiensten in stations is er het grootste verschil: ongeveer drie kwart van de frequente fietsers en frequente openbaar vervoergebruikers die ook frequent fietsen gaat hiermee akkoord, maar slechts de helft van de frequente autobestuurders. Wat het financieel stimuleren van fietsgebruik betreft, bedraagt het verschil 16 procentpunten tussen de frequente fietsers (79,9% gaat akkoord) en frequente autobestuurders (63,5% gaat akkoord). Het aanbieden van huurfietsen in steden is volgens 82,4% van de frequente fietsers een goed idee tegenover een aandeel van 69,3% bij de frequente autobestuurders (-13 procentpunten). Voor investeren in veilige fietspaden bedraagt het verschil tussen beide groepen 7 procentpunten en voor fietspaden in goede staat houden 6 procentpunten. Met 92,8% is het aandeel van frequente fietsers dat akkoord gaat met meer beveiligde fietsstallingen in steden 8,4% groter dan bij frequente autobestuurders. Tenslotte is met 95% het aandeel van frequente fietsers dat instemt

met het aanbieden van meer beveiligde fietsstallingen aan stations en bushaltes 10 procentpunten groter dan bij frequente autobestuurders.

Zorgen voor meer infrastructuur op de werkplek kan op instemming rekenen van 82,7% van de frequente auto- en fietsgebruikers tegenover 11 procentpunten minder bij frequente autobestuurders of frequente autobestuurders die ook minstens eens in de week het openbaar vervoer nemen. Frequente fietsers nemen hier eerder een middenpositie in (met 75,7% die akkoord gaat).

Respondenten die minstens een keer in de week fietsen, eventueel gecombineerd met een ander vervoermiddelen, gaan doorgaans vaker akkoord met de voorgestelde maatregelen om het fietsgebruik te stimuleren. Frequente openbaar vervoergebruikers gaan met elke maatregel iets minder akkoord dan degenen die wekelijks fietsen.

4.9.4 Analyse open antwoorden: andere maatregelen die de overheid kan nemen om het gebruik van de fiets te stimuleren

Deze paragraaf behandelt de voorstellen die geformuleerd werden om het fietsgebruik te stimuleren. Ongeveer 2400 respondenten gaven maatregelen op die volgens hen het fietsgebruik kunnen stimuleren (grafische voorstelling zie bijlage 6). We kunnen deze voorstellen onderverdelen in vijf overkoepelende thema's: A) Fietsinfrastructuur en ruimtelijke ordening; B) Veiligheid van fiets en fietser; C) Gedragsverandering/Sensibiliseren ; D) Gezondheid en E) Fietsaanbod. Voor elk van deze thema's geven we een aantal voorbeelden. De meest aangehaalde maatregelen draaien rond meer fietspaden, o.a. ook fietssnelwegen, afgescheiden en veilige fietspaden en oversteekplaatsen, diefstal, optreden tegen weggebruikers die fietsen onveilig maken, prijsvoordelen geven bij fietsen en de fiets gemakkelijker kunnen meenemen op het openbaar vervoer.

A. Fietsinfrastructuur/ruimtelijke ordening

1. fietsstallingen breder maken, overdekken, overal inplanten waar gewoond of gewerkt wordt. (bv ook bij huurwoningen, buurtstallingen), lockers voorzien
2. aanleg fietspaden normeren en controleren
3. fietspaden overdekken, zorgen voor goedkope regenkledij, beter weer en geen tegenwind
4. fietssnelwegen aanleggen (fiets-o-strade) (+ voorzieningen langs fietssnelwegen: openbare toiletten, oplaadpunt elektrische fiets, hersteldienst, fietspomp, horeca...), fietsnetwerken aanleggen, over gemeentegrenzen heen, alternatieve verbindingen en routes bv langs

jaagpaden en andere trage wegen. Eigen bewegwijzering voor fiets(routes), eigen of afgestemde verkeerslichten (vlotte doorstroming op tempo van gemiddelde fietser)

5. stadskernen autovrij/luw maken

Vb. punt 1: "aantal fietsstallingen opvoeren en goed verspreiden (beter dan één centrale beveiligde stalling)."

"fietsstallingen voorzien in straten waar vooral gesloten bebouwing is (en mensen geen uitweg hebben naar hun tuin)."

"Afgesloten en veilige fietsenstallingen voor bewoners van dichtbevolkte stedelijke woonwijken. In rijhuizen is vaak weinig plaats voor het stallen van fietsen."

"maak meer fietsparkeerplaatsen in de steden, maar maak ze ruim genoeg, zodat je per fiets meer plaats krijgt om hem te stallen, zodat je fiets niet zo snel beschadigd wordt door andere fietsgebruikers"

"Elk bedrijf verplichten een beveiligde fietsenstalling te voorzien"

"Misschien ook voorzieningen bij de fietsstallingen aan stations en bushaltes om natte regenkledij veilig op te bergen, zodat de eigenaar het bij zijn terugkomst droog en onbeschadigd terugvindt."

Vb. punt 2: "fietspaden ipv pestpaden aanleggen. Meer dan de helft van de fietspaden (oost- en west-Vlaanderen)voldoen niet aan de minimumnormen van het fietsvademecum, en die normen zijn nochtans niet zo hoog."

"Duidelijke en zeer strenge normen opleggen voor het rijcomfort van de fietser(minimale trilling, geen oneffenheden, geen glad wegdek, GEEN KASSEIEN!!!) "

Vb. punt 3: "overdekte fietspaden, fietstunnelsautostrades in plexi met rugwind "

"Droger en zonniger weer & minder tegenwind "

"Overdekte fietssnelwegen (windvrij) "

Vb. punt 4: "- Werk maken van goed uitgeruste fietssnelwegen, met hersteldiensten, koffiégelegenheden (cfr. autosnelwegen) "

"Goed berijdbare afgescheiden lange-afstandsfietspaden aanleggen langs drukke verkeersassen waar geen rivier loopt met jaagpad (vb. Aalst - Brussel, Dendermonde - Brussel). Die fietspaden zouden de route van de autosnelweg of van de treinsporen kunnen volgen"

"Verkeerslichten afstemmen op snelle doorstroming van fietser, zeker aan oversteekplaatsen waar meerdere lichten na elkaar komen"

"Een groene golf ingesteld op 18à20 km/u maakt fietsen in grote steden aantrekkelijker."

"Enkele veel gebruikte basisroutes (afstand < 10km) goed inrichten: weinig lichten/kruispunten, de fietser moet niet altijd voorrang van rechts geven aan auto's uit zijstraten, zoveel mogelijk via oude trage wegen die niet naast de straten liggen maar wel rechtstreeks dorpen verbinden (deze moeten verhard worden). Niet elke straat hoeft er goed voor fietsers bij te liggen, wel alles in een dorpskern en die voorvermelde basisroutes."

Vb. punt 5: "stadscentra autoluw/vrij maken zodat de fietser meer ruimte en zich veiliger kan verplaatsen "

"steden en gemeenten zo inrichten dat het centrum ervan autoluw is en de circulatie zo inrichten dat sluiptwegen uitgesloten zijn "

"woonerven, uitgebreide zone 30's, autovrije centra "

B. Veiligheid van fiets en fietser

1. fietspaden in beide richtingen toegankelijk maken, fietsers links laten rijden, veilige oversteekplaatsen voorzien, ondertunneling/overbrugging bij gevaarlijke kruispunten
2. fietspaden scheiden van het gemotoriseerd vervoer en van de voetgangers
3. pech- en hersteldienst opzetten, onderhoudsverzekering en verzekering tegen diefstal,...
4. verkeersreglementering ifv fietsers: bv. auto's verbieden om fietsers in te halen in zone 30, van fietsen prioritair verkeer maken, voorrang toekennen, rechts laten afslaan bij rood licht, doorgang verlenen in eenrichtingsstraten, fietsers door laten rijden/eigen omleiding bij wegomleggingen
5. (mede-)fietsers opleiden/controleren, aandacht voor fietsen en verkeer op school: fietslessen en verkeersopvoeding, fietskeuring invoeren
6. andere weggebruikers sensibiliseren, meer bewust maken van aanwezigheid van en gevaar dat zij vormen voor fietsers
7. andere weggebruikers controleren/bestrafen bij overtredingen die fietsen onveilig maken. bv. parkeren op fietspaden
8. diefstal van fietsen voorkomen en vervolgen

Vb. punt 1: "langs drukke wegen: fietspaden in dubbele richting, zodat het gevaarlijke en moeilijke oversteken vermeden wordt"

"meer fietsersbruggen of -tunnels om gevaarlijke punten te vermijden."

"zorgen dat we veilige oversteek plaatsen hebben en meer ondertunneling op gevaarlijke plaatsen waar veel auto's samen komen "

Vb. punt 2: "Fietsverkeer van autoverkeer scheiden voor veiligheid en comfort in plaats van fietsers in te zetten als snelheidsremmers"

"Zorgen dat auto's - fiets en voetpaden volledig van elkaar gescheiden zijn en dat fietspaden overal dezelfde kleur hebben "

"Fietspaden scheiden van autowegen door hen een eigen 'rijvak' te geven (zoals in Kopenhagen bv)"

Vb. punt 3: "Een pechverhelpingsdienst zoals vab en touring maar dan voor (electrische) fietsers "

"gratis onderhoudsbeurten, gratis vervangfiets, verzekering op de weg zoals Europe assistance,..."

"Een goedkope fietsdiefstalverzekering aanbieden."

Vb. punt 4: "Beperkingen voor fietsers in de stad overal opheffen (geen fietsvrije straten)"

"Meer straten maken waar fietsers door mogen in beide richtingen"

"voorrangsregels in het verkeer aanpassen ten voordele van de fietsers (en andere zwakke weggebruikers)"

"Bij wegenwerken fietsers en voetgangers voorrang geven en niet, zoals nu steeds gebeurt de auto's voorrang geven en de fietsers laten omrijden."

Vb. punt 5: "fiets- en verkeersopleiding in lagere en secundaire scholen"

"fietsopleiding voor kinderen en volwassenen "

"verplichten van de helm (veiligheid), aparte fietspaden, nazicht en controle van de fiets door overheidsdiensten"

"zorgen dat er meer controle is op het fietsverkeer ! Dikwijls zijn zij de oorzaak van ongevallen met de wagen wegens onverantwoord gedrag ! Onverantwoorde kledij, geen lichten op de fiets enzomeer !"

Vb. punt 6: "In de opleiding van automobilisten duidelijk maken dat als je een fietser wenst in te halen 1 meter ruimte moet laten."

"chauffeurs sensibiliseren om meer op te letten op fietsers"

"meer aandacht voor relatie tot zwakke weggebruikers tijdens rijopleiding meer hoffelijkheid tov fietsers in het verkeer stimuleren"

Vb. punt 7: "Gemotoriseerd voertuigen beter controleren zodat zij niet stilstaan/parkeren op het fietspad"

"zwarte boetes voor parkeren op het fietspad "

Vb. punt 8: "adequater optreden tegen de fietsdiefstallen... pakkans vergroten en hogere boetes opleggen."

"Tot nu toe ben ik nooit gecontroleerd. Hoe kan een diefstal preventie systeem werken zonder controle? (graveren)"

"Fietsdiefstal indijken door bvb verplicht gratis graveren. Systematische vergelijkende controle van het graveernummer met gebruiker."

C. Gedragsverandering/Sensibiliseren

1. jongeren op de fiets 'dwingen' door bv. brommers en autorijbewijs maar op latere leeftijd toe te staan. Geen auto's aan de schoolpoort, geen gratis of goedkoop OV voor jongeren
2. imago van het fietsen opkrikken, mensen bewust maken van de voordelen, vooral op vlak van gezondheid, sportief karakter, meer acties zoals 'met belgerinkel naar de winkel'

Vb. punt 1: "geen bromfietsen voor jongeren "

"Rijbewijs pas vanaf 21."

"Stoppen met het subsidiëren van openbaar vervoer. Het zal ervoor zorgen dat de jongeren de fiets gaan ontdekken."

"fietspremie voor schoolgaande jeugd "

Vb. punt 2: "Imago fietsen verbeteren, gezondheidsaspect benadrukken, jeugd opleiden"

"Recreatief fietsen zit in de lift maar woon-werkverplaatsing nog niet : sensibiliseren !"

"sensibiliseringscampagnes: zelfstandigheid, efficiëntie (punt a->punt b), sportief karakter, ontspanning (platteland en stadsrand), tijdswinst (stadscentrum)"

"image van de fietser bijpassen. Beeld van een autobestuurder zou moeten zijn: sukkelaar die niet op eigen kracht ter plaatse kan komen of niet met het openbaar vervoer kan."

D. Gezondheid

1. zorgen voor minder luchtvervuiling (diesel, fijn stof) zodat fietsen gezond is

"- investeren in meer en veiligere fietspaden maar ook belangrijk waar het aangenaam (rustig, goede luchtkwaliteit) is om te fietsen."

"fietspaden aanleggen gescheiden van de wegen - met meer groen tussen wegen en fietspaden zodat de lucht wat beter is die fietsers moeten inademen"

"overkoepelde fietspaden, met minder luchtvervuiling. Ik fiets elke dag door ' Café Vlaanderen' in de rook naar mijn werk. Ik wil zuivere lucht!"

"Gezien ons ongezond en gevaarlijk normaal wegennet (fijn stof/NOx dankzij ongekende verdieselijking, ongevalstatistieken) moet er maximaal ingezet worden op een parallel fietswegennet."

E. Fietsaanbod

1. Aankoop en onderhoud voor (elektrische) fietsen goedkoper maken. Door BTW verlaging, subsidie, premie, fiscale maatregelen (aftrek belastingen), fietscheques naar analogie met maaltijd/ecocheques...
2. Elektrische fietsen promoten
3. Bedrijven aanzetten om bedrijfsfietsen te voorzien voor werknemers (+dit fiscaal ondersteunen)
4. fietsen gratis/goedkoop laten meenemen op het openbaar vervoer, daarvoor ook plaats voorzien, combinatie fiets+OV stimuleren (bv. één geïntegreerd abonnement voor huurfietsen en OV)

Vb. punt 1: "Subsidiëring van aankoop fiets (er is subsidie voor elektrische auto maar niet voor elektrische fiets ?)."

"BTW op fiets en herstellingen en wisselstukken verlagen, 6%"

"Een eco premie geven zoals voor die vuile auto"

"Fiscaal bevoorvoordelen van gezinnen die géén auto maar wel een fiets/bakfiets kiezen voor al hun verplaatsingen."

Vb. punt 2: "elektrische fietsen goedkoper maken en oplaadpunten voorzien"

"Financiële stimulans voor aankoop van elektrische fietsen geven, vb. voor verre pendelaars en/of minder mobiele mensen "

"Elektrische fietsen promoten, zodanig dat ook langere afstanden comfortabel met de fiets kunnen overbrugd worden "

Vb. punt 4: "Bedrijfsfietsen ipv bedrijfswagens (voor kleine verplaatsingen) "

"- fiscale aftrek voor bedrijven voor het leasen van fietsen "

Vb. punt 5: "gratis meenamen fiets in trein/tram/bus"

"Bagagerekken voor plooifiets in trein, tram, bus."

"Huurfiets mee opnemen in reisinformatie van het openbaar vervoer - zonder al te veel rompslomp van abonnementen of reservatie."

4.9.5 Analyse open antwoorden 'zijn er volgens u nog andere belangrijke mobiliteitsproblemen in de samenleving?'

Ongeveer 4100 respondenten antwoordden op deze vraag. De aangehaalde onderwerpen stemmen echter overeen met de thema's uit de overige open antwoorden. Ze worden hier niet opnieuw herhaald. In bijlage 6 wordt een grafische voorstelling gegeven van de 100 meest voorkomende woorden, alsook hoe vaak zij voorkomen.

5 Profiel van minder mobiele

In deze paragraaf bespreken we het profiel van de minder mobiele. Dit zijn respondenten die aangeven af en toe of voortdurend gehinderd te zijn door fysieke beperkingen zoals een ziekte of handicap. We gaan, naast hun socio-demografisch profiel (zie tabel 23), ook na welke verplaatsingskenmerken zij belangrijk vinden alsook welke mobiliteitsuitdagingen en oplossingsrichtingen zij verkiezen. Gedetailleerde cijfers zijn te vinden in bijlage 2 en 3.

Socio-demografisch profiel

Respondenten die aangeven af en toe of voortdurend gehinderd te zijn door fysieke beperkingen zoals een ziekte of handicap kenmerken zich door een oververtegenwoordiging van vrouwen (63% van hen zijn vrouwen), ouderen (29% is 75-plusser), lager opgeleiden (29% heeft een diploma van hoogstens het lager secundair onderwijs) en niet-werkenden (71% werkt niet). Zij wonen vaker in een gezinsverband zonder kinderen (77%). Diegenen met kinderen hebben vaker oudere kinderen (77% heeft een kind van 7 jaar of ouder). In vergelijking met respondenten die zich niet fysiek beperkt voelen, beschikken zij minder vaak over een bedrijfswagen (10% tegenover 3%).

TABEL 23: HINDER DOOR FYSIEKE BEPERKING NAAR ACHTERGRONDKENMERKEN (KOLOMPERCENTAGES)

	niet/zelden fysiek beperkt	af en toe/ voortdurend fysiek beperkt	Totaal
Aantal	8210	1243	9453
Volgens geslacht			
man	52,4	36,6	50,3
vrouw	47,6	63,4	49,7
Volgens leeftijd			
12-17 jaar	2,7	0,2	2,4
18-25 jaar	14,0	5,5	12,9
26-35 jaar	18,8	6,3	17,2
36-45 jaar	17,0	10,4	16,2
46-55 jaar	17,8	16,1	17,5
56-65 jaar	13,6	17,2	14,1
66-74 jaar	8,4	15,6	9,4
75+ jaar	7,6	28,7	10,3
Volgens opleidingsniveau			
geen opleiding of lager secundair onderwijs	16,7	31,3	18,6
hoger secundair onderwijs	52,5	52,9	52,6
hoger onderwijs	30,7	15,8	28,8
Volgens gezinssituatie			
geen kinderen	63,1	77,3	64,9
kinderen	36,9	22,7	35,1
Volgens leeftijd kinderen (enkel respondenten met kinderen, n= 4021)			
kind 7+ jaar	60,4	76,6	61,8
kind jonger dan 7 jaar	39,6	23,4	38,2
Volgens arbeidssituatie			
niet-werkend	38,5	71,4	42,8
werkend	61,5	28,6	57,2
Volgens bezit bedrijfswagen			
geen bedrijfswagen	89,5	96,8	90,3
bedrijfswagen	10,5	3,2	9,7
Volgens stedelijkheid (niet significant verschil)			
Grootstedelijke centrum	13,3	16,3	13,7
Stedelijk centrum	14,5	17,9	15,0
Ander centrum	19,2	16,3	18,8
Niet-centrum	53,0	49,5	52,5

(significantie: $p < 0,05$)

Uw vervoermiddelen

Het verplaatsingsgedrag van respondenten die af en toe of voortdurend gehinderd worden door fysieke beperkingen is significant verschillend dan dat van respondenten die niet of zelden gehinderd worden (tabel 24).

TABEL 24: UW VERVOERMIDDELEN VOLGENS HINDER DOOR FYSIEKE BEPERKINGEN – GEEF AAN HOE VAAK U DE VOLGENDE VERVOERMIDDELEN GEBRUIKT (RIJPERCENTAGES)

		Nooit of minder dan één keer per jaar	Één tot een paar keer per jaar	Één tot een paar keer per maand	Één tot een paar keer per week	Dagelijks
1.1 Auto als bestuurder	Geen hinder	12,9	2,6	9,0	33,8	41,8
	Hinder	20,0	1,7	8,2	34,8	35,3
1.2 Auto als passagier	Geen hinder	5,3	18,0	31,3	40,8	4,5
	Hinder	10,0	21,5	30,1	33,0	5,3
1.3 Trein	Geen hinder	26,2	43,6	14,3	7,5	8,4
	Hinder	32,2	41,6	17,2	4,2	4,9
1.4 Lijnbus (De Lijn, MIVB, TEC)	Geen hinder	31,0	29,8	18,2	12,0	9,0
	Hinder	25,1	23,4	22,1	18,4	11,1
1.5 Tram of metro	Geen hinder	38,6	34,2	15,2	8,3	3,7
	Hinder	40,4	28,0	16,8	10,2	4,6
1.6 Motor	Geen hinder	92,0	1,8	2,5	2,3	1,3
	Hinder	93,9	0,8	1,4	1,4	2,5
1.7 Snor- of bromfiets	Geen hinder	96,2	1,1	0,9	1,0	0,8
	Hinder	94,5	0,9	1,2	1,5	1,8
1.8 Fiets	Geen hinder	9,1	12,2	17,8	25,8	35,0
	Hinder	22,4	10,8	12,0	22,3	32,5
1.9 Te voet	Geen hinder	2,6	5,3	13,8	27,6	50,6
	Hinder	4,6	3,6	11,5	22,5	57,8
1.10 Ander vervoermiddel ³	Geen hinder	14,8	2,0	0,7	1,0	1,4
	Hinder	23,5	4,6	0,8	1,0	4,4

(Significantie $p < 0,05$)

De minder mobiele maken minder vaak wekelijks gebruik van de auto als bestuurder én als passagier. Respectievelijk 70,1 en 38,3% van de minder mobiele maken minstens eenmaal per

³ 66% van de minder mobiele gebruikt geen andere vervoermiddelen tegenover 80% van de meer mobiele. Tot andere vervoermiddelen bij minder mobiele behoren onder andere de belbus, de scooter en de rolstoel.

week gebruik van de auto als bestuurder en als passagier tegenover 75,6 en 45,3% van de meer mobiele. Minder mobiele maken ook minder frequent gebruik van de trein (9,1 tegenover 15,9%) en de fiets (54,8 tegenover 60,8%). De lijnbus (29,5 tegenover 21,0%), de tram of metro (14,8 tegenover 12,0%) en de snor- of bromfiets (3,3 tegenover 1,8%) gebruiken zij dan weer vaker op frequente basis (minstens eens in de week).

Kenmerken van verplaatsingen

Personen die af en toe of voortdurend gehinderd zijn door fysieke beperkingen hechten meer belang aan het kunnen meenemen van andere personen of bagage (+9 procentpunten), aan het zich zonder hulp van anderen kunnen verplaatsen (+8,5 procentpunten), aan zich milieuvriendelijk verplaatsen (+5,6 procentpunten) en in mindere mate aan zich goedkoop kunnen verplaatsen (+1,6 procentpunten). Meer mobiele respondenten hechten vooral meer belang aan de reistijd goed inschatten (+9,5 procentpunten), snel verplaatsen (+8,9 procentpunten) en in mindere mate aan het beschikken over voldoende informatie om vlot op de bestemming te raken (+3,7 procentpunten).

Het meest belangrijk vinden minder mobiele respondenten zich veilig kunnen verplaatsen (één kwart is van deze mening), zich zonder hulp kunnen verplaatsen (18,6% vindt dit het belangrijkste) en zich snel kunnen verplaatsen (bij 13,7%). In de top 3 van meest belangrijke verplaatsingskenmerken bij degenen die niet of zelden hinder ondervinden door fysieke beperkingen staat veiligheid ook op de eerste plaats (24,1%), gevolgd echter door snelheid (18,2%) en op om het even welk ogenblik kunnen vertrekken (12,8%).

Minst belangrijk vinden zowel de minder mobiele als meer mobiele de mogelijkheid om zich rechtstreeks van deur tot deur te verplaatsen (ongeveer één kwart van de respondenten denk hier zo over). De minder mobiele vinden daarna snelheid (15,2%) en andere personen of bagage kunnen meenemen (13,4%) het minst belangrijk. Bij de meer mobiele is dit milieuvriendelijke verplaatsingen (17%) en ander personen en bagage kunnen meenemen (15,3%).

Doelstellingen van de overheid

Minder mobiele en meer mobiele respondenten verschillen niet significant wat het belang van de overheidsdoelstellingen bereikbaarheid, veiligheid en het oplossen van files betreft. Voor de overige doelstellingen stellen we vast dat minder mobiele deze steeds iets belangrijker vinden. De verschillen zijn echter niet zo groot. Het grootste verschil tussen minder mobiele en meer mobiele bedraagt 5,9 procentpunten waar het gaat om de doelstelling dat mensen die zich moeilijk kunnen verplaatsen gebruik moeten kunnen maken van het openbaar vervoer.

Meest belangrijke overheidsdoelstelling is de betaalbaarheid van verplaatsingen (bij ongeveer één kwart). Op de tweede plaats verschijnt bij de minder mobiele de mogelijkheid dat mensen die zich moeilijk kunnen verplaatsen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer terwijl dit bij de zelden gehinderde respondenten het doen afnemen van het aantal doden en gewonden is. Bij beide groepen staat de bereikbaarheid van belangrijke plaatsen op drie.

De minst belangrijke overheidsdoelstellingen vinden beide groepen het oplossen van files, het verminderen van de verkeersoverlast in stads- en dorpskernen en woongebieden en de uitstoot van schadelijke stoffen.

Oplossingen voor het fileprobleem

Fysiek gehinderde respondenten en anderen verschillen niet significant van mening aangaande de meeste oplossingen om de files aan te pakken. Enkel wat betreft het flexibeler organiseren van de tijd is er een verschil van 5 procentpunten. 71% van degenen die af en toe of voortdurend gehinderd worden, ziet dit als een goede oplossing tegenover 66% van de zelden of niet gehinderde respondenten. 29% van de niet gehinderde respondenten ziet het duurder maken van auto- en vrachtverkeer tijdens de spits als oplossing, tegenover 25,6% bij de gehinderde respondenten.

Oplossingen voor de verkeersonveiligheid

Minder mobiele respondenten zijn het sterker eens met de voorgestelde oplossingen voor verkeersonveiligheid, met uitzondering van het veiliger inrichten van wegen, maar voor deze oplossing is het verschil tussen beide groepen miniem (1,1 procentpunt). 53% van de minder mobiele gaat akkoord met hogere boetes (+9,5 procentpunten in vergelijking met meer mobiele respondenten); 63,1% met via technologie ingrijpen op de rijstijl (+8,9 procentpunten); 73,6% met training en opleiding van weggebruikers (+7,9 procentpunten); 78,8% met meer bewustmaking (+7,7 procentpunten) en 71,6% met de stimulering van de aankoop van veilige voertuigen (+7 procentpunten). De overige verschillen bedragen 6 procentpunten of minder.

Oplossingen voor milieu- en natuurhinder

Voor slechts 5 van de 12 voorgestelde oplossingen doen zich significante verschillen voor tussen minder en meer mobiele respondenten. In geval van verschillen zijn het steeds de minder mobiele personen die het sterker eens zijn met de maatregel. Dit is het geval voor het opleggen van een snelheidsbeperking van 100 km per uur op snelwegen (38,7 tegenover 24,6%), het tegengaan van de ontwikkeling van woongebieden langs drukke wegen (65,1 tegenover 59,3%), het plaatsen van

geluidsschermen langs drukke wegen (71,0 tegenover 65,3%) en het ontmoedigen van reizen met het vliegtuig (32,6 tegenover 36,5%). Een uitzondering hierop geldt met betrekking tot het duurder maken van voertuigen die meer vervuilen. 53,3% van de zelden gehinderde respondenten is het eens met deze maatregel tegenover slechts 45,2% van de af en toe of voortdurend gehinderde respondenten.

Oplossingen voor het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer

Minder en meer mobiele respondenten verschillen het meest van mening inzake het verbeteren van het wachtcomfort als oplossing om het openbaar vervoer te stimuleren (83,3% van de minder mobilen gaat akkoord tegenover 72,8% van de meer mobilen) en het zorgen voor meer openbaar vervoer overdag (80,8 tegenover 73,0%). Wat betreft het akkoord met maatregelen als het zorgen voor meer openbaar vervoer 's avonds en in het weekend, het zorgen voor haltes van openbaar vervoer die te voet goed bereikbaar zijn en het zorgen voor voldoende zitplaatsen scoren minder mobiele personen telkens ongeveer 4 procentpunten hoger. Voor maatregelen zoals voldoende betaalbare parkeerplaatsen aan stations (1 procentpunt verschil) en betere reisinformatie (2,6 procentpunt verschil) is het verschil in aandeel respondenten dat akkoord gaat tussen beide groepen klein, maar significant.

Oplossingen voor het stimuleren van het fietsgebruik

Voor de meeste maatregelen om het fietsgebruik aan te moedigen, zien we geen verschillen naargelang de ervaren hinder door fysieke beperkingen. Personen die gehinderd worden door fysieke beperkingen gaan minder vaak akkoord met het financieel stimuleren van het fietsgebruik (12,9 tegenover 9,2%) en minder vaak akkoord met het stimuleren van werkgevers om te zorgen voor infrastructuur (7,7 tegenover 6,5%). Deze verschillen zijn klein, maar significant.

6 Focus op frequente autobestuurders met bedrijfswagens

In de vorige paragrafen bespraken we reeds hoe respondenten met of zonder bedrijfswagen aankijken tegenover de doelstellingen van de overheid en mogelijke oplossingsrichtingen. In deze paragraaf doen we deze analyses opnieuw. We focussen deze keer op een deelgroep, namelijk de frequente autobestuurders. Ongeveer één tiende van de respondenten in deze studie heeft een bedrijfswagen. Bij de respondenten die minstens eens in de week gebruik maken van de wagen als bestuurder treffen we het grootste aandeel bedrijfswagens aan: 22% van de frequente autobestuurders bezit een bedrijfswagen. Bij de frequente autobestuurders die ook frequent gebruik maken van de fiets is dit 10%. Bij alle andere groepen gebruikers is het bedrijfswagenbezit marginaal. Van de 745 respondenten met een bedrijfswagen zijn 60% frequente autobestuurders, 31% frequente autobestuurders die ook frequent fietsen en 4% frequente autobestuurders die dit combineren met frequent fietsen en frequent openbaar vervoergebruik.

We gaan na hoe de frequente autobestuurders (die het openbaar vervoer en de fiets minder dan eens in de week gebruiken) verschillen inzake gewenste doelstellingen en oplossingsrichtingen naargelang zij over een bedrijfswagen beschikken of niet. We baseren ons op gedetailleerde tabellen uit bijlage 4 en 5.

Bij de frequente autobestuurders met bedrijfswagen zijn mannen sterk oververtegenwoordigd alsook de 18 tot 35-jarigen (tabel 25). We treffen in deze groep ook meer hogergeschoolden aan dan gemiddeld in de studie. Frequentie autobestuurders met bedrijfswagen tellen meer (jongere) kinderen in hun gezin dan frequente autobestuurders zonder bedrijfswagen. Ze worden quasi niet gehinderd door fysieke beperkingen.

TABEL 25: SOCIO-DEMOGRAFISCH PROFIEL FREQUENTE AUTOBESTUURDERS, AL DAN NIET MET BEDRIJFSWAGEN
(KOLOMPERCENTAGES)

	Geen bedrijfswagen	Bedrijfswagen	Totaal
Aantal	1573	447	2020
Volgens geslacht			
Man	49,6	77,6	55,8
Vrouw	50,4	22,4	44,2
Volgens leeftijd			
12-17 jaar	11,6	7,2	10,6
18-25 jaar	23,1	34,3	25,6
26-35 jaar	19,7	28,9	21,7
36-45 jaar	17,7	20,9	18,4
46-55 jaar	12,7	7,2	11,5
56-65 jaar	6,0	0,4	4,8
66-74 jaar	9,2	1,1	7,4
75+ jaar	11,6	7,2	10,6
Volgens opleidingsniveau			
Geen opleiding of lager secundair onderwijs	11,9	5,6	10,5
Hoger secundair onderwijs	60,3	42,7	56,4
Hoger onderwijs	27,8	51,7	33,1
Volgens gezinssituatie			
Geen kinderen	58,4	45,8	55,6
Kinderen	41,6	54,2	44,4
Volgens leeftijd kinderen (enkel voor respondenten met kinderen, n=1059)			
Kind 7+ jaar	59,9	50,2	57,3
Kind jonger dan 7 jaar	40,1	49,8	42,7
Volgens hinder door fysieke beperkingen			
Niet/zelden	86,5	96,1	88,6
Af en toe/voortdurend	13,5	3,9	11,4
Volgens stedelijkheid (niet significant verschil)			
Grootstedelijke centrum	8,6	11,3	9,2
Stedelijk centrum	9,3	10,9	9,7
Ander centrum	22,1	21,1	21,9
Niet-centrum	59,9	56,7	59,2

(significantie: $p < 0,05$)

Kenmerken van verplaatsingen

Frequente autobestuurders verschillen het sterkst van mening naargelang bedrijfswagenbezit wat betreft de belangrijkheid van het zich goedkoop kunnen verplaatsen. Met 54,7% bij de frequente autobestuurders met bedrijfswagen ligt dit aandeel 16% lager dan bij de frequente autobestuurders zonder bedrijfswagen. Frequentie autobestuurders met bedrijfswagen vinden het dan weer belangrijker om zich rechtstreeks van deur tot deur te kunnen verplaatsen (82,9 tegenover 71,1%), om zich snel te kunnen verplaatsen (93,7 tegenover 83,1%), om de reistijd goed te kunnen inschatten (95,3 tegenover 88,7%) en om op het even welk moment te kunnen vertrekken (94,8 tegenover 90,6%). Zich milieuvriendelijk verplaatsen vinden frequente autobestuurders met bedrijfswagen minder belangrijk dan diegenen zonder bedrijfswagen (38,0 tegenover 43,6%). Voor vijf verplaatsingsaspecten verschillen beide groepen niet significant van elkaar.

Een derde van de frequente autobestuurders met een bedrijfswagen vindt de snelheid het allerbelangrijkste verplaatsingsaspect, gevolgd door op om het even welk moment te kunnen vertrekken (bij 21,4%) en zich rechtstreeks van deur tot deur te kunnen verplaatsen (bij 12,6%). Zich snel kunnen verplaatsen vinden frequente autobestuurders zonder bedrijfswagen ook het allerbelangrijkst. Bijna één kwart (23,4%) haalt dit aan. Veiligheid (21,5%) en op om het even welk moment kunnen vertrekken (18,2%), scoren echter ook hoog.

Het minst belangrijke verplaatsingskenmerk is voor bijna een derde van de frequente autobestuurders met bedrijfswagens de milieuvriendelijkheid van verplaatsingen gevolgd door andere personen of bagage te kunnen meenemen (bij 16%). Zich milieuvriendelijk verplaatsen duiden ook frequente autobestuurders zonder bedrijfswagen aan als minst belangrijk (bij 26,7%) gevolgd door de mogelijkheid van rechtstreekse verplaatsingen van deur tot deur (bij 20%).

Doelstellingen van de overheid

Over het belang van de bereikbaarheid van belangrijke plaatsen met openbaar vervoer en fiets en het oplossen van files verschillen frequente autobestuurders met en zonder bedrijfswagen niet van mening. Voor de overige overheidsdoelstellingen geldt steeds dat frequente autobestuurders zonder bedrijfswagen deze belangrijker vinden. De verschillen zijn groter dan 10 procentpunten voor het betaalbaar zijn van verplaatsingen voor iedereen (76,5 % van degenen met bedrijfswagen vindt dit belangrijk tegenover 89,2% van degenen zonder bedrijfswagen), voor het verminderen van de verkeersoverlast in stads- en dorpskernen en woongebieden (61,4 tegenover 71,5%) en het uitstoten van minder schadelijke stoffen door het verkeer (56,2 tegenover 66,4%). Frequentie autobestuurders zonder bedrijfswagen vinden het verder ook belangrijker dat het aantal doden en zwaargewonden afneemt (80,3 tegenover 87,5%), dat mensen die zich moeilijk kunnen verplaatsen het openbaar vervoer kunnen gebruiken (83,4 tegenover 89,3%) en dat voetgangers zich veilig en comfortabel kunnen verplaatsen (88,6 tegenover 92,5%).

De meest belangrijke overheidsdoelstellingen vinden frequente autobestuurders met en zonder bedrijfswagen het oplossen van files, betaalbaarheid en doden en zwaargewonden terugdringen. Bij de groep met bedrijfswagen heerst er echter meer eensgezindheid. Bijna de helft (48%) zet het oplossen van files op één terwijl dit bij degenen zonder bedrijfswagen slechts bij één kwart het geval is. Ook één kwart van de frequente autobestuurders zonder bedrijfswagen vindt immers de betaalbaarheid het belangrijkste.

Zowel frequente autobestuurders met als zonder bedrijfswagen vinden de uitstoot van schadelijke stoffen de minst belangrijke overheidsdoelstelling, gevolgd door het verminderen van de verkeersoverlast in stads- en dorpskernen en woongebieden. Derde minst belangrijke plaats kennen frequente autobestuurders zonder bedrijfswagen toe aan het oplossen van files terwijl bij degenen met bedrijfswagen betaalbaarheid op drie staat.

Oplossingen voor het fileprobleem

Slechts over de wenselijkheid van vier van de tien voorgestelde oplossingen van het fileprobleem verschillen frequente autobestuurders significant van mening. Voor drie maatregelen ligt het aandeel dat akkoord gaat bij frequente autobestuurders met bedrijfswagen hoger: nieuwe technologieën promoten om verplaatsingen uit te sparen (68,8 tegenover 61,4%), bijkomende rijstroken of nieuwe wegen aanleggen (67,1 tegenover 60,6%) en nieuwe technologieën gebruiken om verkeersstromen vlotter te laten verlopen (53,6 tegenover 48,0%). Frequente autobestuurders zonder bedrijfswagen zijn het daarentegen vaker eens met het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer als maatregel om de files op te lossen dan degenen met bedrijfswagen (56,0 tegenover 49,9%).

Oplossingen voor verkeersonveiligheid

Het aandeel van frequente autobestuurders dat akkoord gaat met de voorgestelde maatregelen om de verkeersonveiligheid op te lossen ligt steeds hoger bij degenen zonder bedrijfswagen dan bij degenen met bedrijfswagen. Deze verschillen bedragen 10 procentpunten of meer voor het opleggen van snelheidsbeperkingen in stads- en dorpskernen en woongebieden (55,7 tegenover 42,6%), het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren (51,9 tegenover 41,7%) en het uitschrijven van hogere boetes (32,3 tegenover 22,3%). Voor maatregelen als bewustmaking van onveiligheid op de weg en verhogen van controles en pakkans bedraagt het verschil in aandeel respondenten dat akkoord gaat tussen beide groepen 9 procentpunten. 42,9% van de frequente autobestuurders zonder bedrijfswagen gaat akkoord om de verkeersonveiligheid op te lossen door via technologie in te grijpen op de rijstijl, dit is 6 procentpunten hoger dan bij frequente autobestuurders zonder bedrijfswagen. Voor het akkoord met de maatregel die het veiliger inrichten van wegen promoot als oplossing is het verschil tussen beide groepen 5 procentpunten groot.

Oplossingen voor milieu- en natuurhinder

Slechts voor zes van de twaalf oplossingen om de milieu- en natuurhinder aan te pakken verschillen frequente autobestuurders met en zonder bedrijfswagen. Frequentie autobestuurders met bedrijfswagen gaan vaker niet akkoord met maatregelen als het invoeren van een snelheidsbeperking (71,6% van degenen zonder bedrijfswagen gaat niet akkoord tegenover 86,3% van degenen met bedrijfswagen), het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren (11,5 tegenover 17,5%), het ontmoedigen van reizen met het vliegtuig (53,1 tegenover 61,7%) en het verbieden van het aanleggen van drukke wegen doorheen natuurgebieden 17,8 tegenover 24,6%). Frequentie autobestuurders met bedrijfswagen zijn het wel vaker eens met duurder maken van vervuillende voertuigen (48% gaat akkoord tegenover 36% bij degenen zonder bedrijfswagen). Het omgekeerde geldt voor het goedkoper maken van milieuvriendelijke voertuigen. Hier gaat 81,1% van de frequente autobestuurders zonder bedrijfswagen mee akkoord en slechts 76,4% van de frequente autobestuurders met bedrijfswagen.

Oplossingen voor het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer

Voor de zes voorgestelde oplossingen om het openbaar vervoergebruik aan te moedigen waarvoor beide groepen significant verschillen qua instemming geldt dat frequente autobestuurders zonder bedrijfswagen hiermee meer akkoord zijn dan frequente autobestuurders met bedrijfswagen. De verschillen zijn het grootst wat betreft het aanbieden van goedkopere abonnementen voor bus/tram/metro (81,3% zonder bedrijfswagen gaat akkoord tegenover 70,1% met bedrijfswagen) en het aanbieden van goedkopere abonnementen voor de trein (82,5 tegenover 72,1%). Wat betreft het zorgen voor meer openbaar vervoer overdag en 's avonds en in het weekend bedragen de verschillen tussen beide groepen 7 procentpunten. De verschillen zijn het kleinst (<5 procentpunten) voor maatregelen als het zorgen voor haltes van openbaar vervoer die te voet goed bereikbaar zijn het en comfort tijdens het wachten verbeteren.

Oplossingen voor het stimuleren van het fietsgebruik

Frequentie autobestuurders verschillen niet significant van mening over het belang van investeren in veiligere fietspaden en het aanbieden van huurfietsen in steden naargelang zij al dan niet een bedrijfswagen bezitten. Met de andere oplossingen gaat een groter aandeel van frequente autobestuurders zonder bedrijfswagen akkoord dan met bedrijfswagen. 55,5% van de frequente autobestuurders zonder bedrijfswagens gaat akkoord met het aanbieden van hersteldiensten in alle stations, dit is 13 procentpunten hoger dan bij degenen met bedrijfswagen. 72,6% van de frequente autobestuurders zonder bedrijfswagen gaat akkoord met het stimuleren van werkgevers om te zorgen voor infrastructuur zoals douches enz. en 65,7% met het financieel stimuleren van fietsgebruik, dit is telkens 10 procentpunten hoger dan bij degenen met bedrijfswagen. Wat betreft het in goed staat houden van fietspaden (ook bij slecht weer) en het aanbieden van meer

beveiligde fietsstallingen aan stations, bushaltes en in steden bedraagt het verschil tussen beide groepen minder dan 4 procentpunten.

7 Onderliggende dimensies in vragenlijst

Om structuren op te sporen in de antwoorden van de vragenbatterijen (verplaatsingskenmerken, doelstellingen en oplossingsrichtingen voor het fileprobleem, de verkeersonveiligheid, de milieu- en natuurhinder en maatregelen om het openbaar vervoergebruik en fietsgebruik te stimuleren) en deze zo te herleiden tot nieuwe betekenisvolle dimensies, maken we gebruik van een principale componentenanalyse. Deze analyse geeft aan of er een onderliggende structuur is binnen de diverse vragen. Is er een relatie tussen het akkoord gaan met de verschillende vragen in de vragenlijst⁴? Hebben respondenten die de doelstelling 'betaalbare verplaatsingen voor iedereen' heel belangrijk vinden bijvoorbeeld meer kans om sterk akkoord te gaan met 'het aanbieden van goedkopere abonnementen voor de trein' als maatregel om het openbaar vervoer te stimuleren? Indien bepaalde vragen op één en dezelfde factor laden, betekent dit dat ze verwijzen naar een gemeenschappelijke onderlinge dimensie. De factoranalyse geeft aan dat er 15 onderliggende dimensies zijn binnen de gestelde vragen, die evenwel noch statisch, noch inhoudelijk sterk zijn. Op basis van de eigenwaarden en inhoudelijke betekenis hebben we het aantal dimensies geforceerd op acht (zie onderstaande tabellen).

De eerste dimensie "*minder (schadelijke) voertuigen*" groepeerde vragen die handelen rond het *terugdringen van (de schadelijke effecten van) voertuigen en verplaatsingen*. Items zoals bijvoorbeeld het alleen toelaten van milieuvriendelijke voertuigen in het stadscentrum, het aantal voertuigen op de weg en het autoverkeer in de stad beperken, een snelheidsbeperking voor auto's op snelwegen en het verkeer moet minder schadelijke stoffen uitstoten laden hier hoog op.

⁴ Verplaatsingskenmerk 'mij rechtstreeks van deur tot deur te kunnen verplaatsen' werd niet opgenomen in de analyses omdat dit tot inhoudelijk minder interpreteerbare dimensies leidde.

TABEL 26: LADINGEN EN BETROUWBAARHEID SCHAAL 'MINDER (SCHADELIJKE) VOERTUIGEN'

Items	ladingen
Autoverkeer in stadskernen beperken	0,759
Het aantal voertuigen op de weg beperken	0,714
Het verkeer moet minder schadelijke stoffen uitstoten.	0,713
Alleen milieuvriendelijke voertuigen toelaten in het stadscentrum	0,696
Mij milieuvriendelijk te kunnen verplaatsen	0,688
Snelheidsbeperkingen opleggen in stads- en dorpskernen en woongebieden	0,665
Een snelheidsbeperking van 100 km per uur voor auto's invoeren op snelwegen	0,661
Voertuigen die meer vervuilen, duurder maken	0,624
De capaciteit van de wegen verhogen door bijkomende rijstroken of nieuwe wegen*	-0,611
De verkeersoverlast in stads- en dorpskernen en woongebieden moet verminderen	0,601
Reizen met het vliegtuig ontmoedigen	0,556
Het aanleggen van drukke wegen doorheen natuurgebieden verbieden	0,554
Het auto- en vrachtverkeer tijdens de spits duurder maken	0,554
Via technologie ingrijpen op de rijstijl (bijvoorbeeld via automatische snelheidsbegrenzing)	0,550
Dichter bij het werk gaan wonen aanmoedigen	0,396
Files op de weg moeten worden opgelost*	-0,342
Eigenwaarde	6,05
% verklaarde variantie	37,83
Cronbach's Alpha	0,884
Aantal items	16

* omgekeerd geschaald

De tweede dimensie "*beter openbaar vervoer*" omsluit vragen die verwijzen naar *mogelijkheden om het openbaar vervoer te verbeteren*. Het gaat hier zowel over de bereikbaarheid van openbaar vervoer, een groter aanbod, meer stiptheid, betere aansluitingen, meer comfort en betere reisinformatie. Ook het zorgen voor voldoende betaalbare parkeerplaatsen aan stations laadt op deze dimensie.

TABEL 27: LADINGEN EN BETROUWBAARHEID SCHAAL 'BETER OPENBAAR VERVOER'

Items	ladingen
Zorgen voor haltes van openbaar vervoer die te voet goed bereikbaar zijn	0,727
Aansluitingen tussen trein/bus/tram/metro verbeteren	0,725
Zorgen voor voldoende zitplaatsen	0,685
Openbaar vervoer stipter maken	0,679
Comfort tijdens het wachten verbeteren	0,677
Zorgen voor meer openbaar vervoer overdag	0,677
Zorgen voor meer openbaar vervoer 's avonds en in het weekend	0,646
Betere reisinformatie verstrekken	0,631
Zorgen voor voldoende betaalbare parkeerplaatsen aan stations (voor wagens en fietsen)	0,493
Eigenwaarde	3,96
% verklaarde variantie	43,98
Cronbach's Alpha	0,834
Aantal items	9

De derde dimensie "*aanmoedigen OV, fiets, stappen*" groepeerde vragen die het *gebruik van het openbaar vervoer, de fiets en stappen als oplossing* zien voor mobiliteitsproblemen (het STOP-principe: Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, en dan pas privé-verplaatsingen), maar ook het bereikbaar zijn van belangrijke plaatsen met het openbaar vervoer en de fiets en carpooling behoren tot deze dimensie.

TABEL 28: LADINGEN EN BETROUWBAARHEID SCHAAL 'AANMOEDIGEN OV, FIETS, STAPPEN'

Items	ladingen
Het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren (voor milieu- en natuurhinder)	0,878
Het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren (voor fileproblemen)	0,866
Het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren (voor verkeersveiligheid)	0,854
Het gebruik van de fiets en het stappen stimuleren	0,811
Fietsen en te voet gaan stimuleren voor het afleggen van korte afstanden	0,761
Belangrijke plaatsen (bijvoorbeeld scholen, winkels en bedrijven) moeten bereikbaar zijn met het openbaar vervoer en met de fiets.	0,605
Samenrijden met meerdere personen in één auto stimuleren (carpooling)	0,603
Eigenwaarde	4,22
% verklaarde variantie	60,24
Cronbach's Alpha	0,886
Aantal items	7

De vierde dimensie "*betere fietsomstandigheden*" stemt volledig overeen met de vragenbatterij rond de maatregelen die de overheid moet nemen om het gebruik van de fiets te stimuleren.

Respondenten die hoog scoren op één van de items uit deze batterij scoren ook hoog op de andere items uit de batterij.

TABEL 29: LADINGEN EN BETROUWBAARHEID SCHAAL 'BETERE FIETSOMSTANDIGHEDEN'

Items	ladingen
Meer beveiligde fietsstallingen in steden aanbieden	0,801
Meer beveiligde fietsstallingen aan stations en bushaltes aanbieden	0,789
Hersteldiensten in alle stations aanbieden	0,717
Werkgevers stimuleren om op het werk te zorgen voor douches, kleedkamers, enz	0,687
Fietsgebruik financieel stimuleren	0,662
Huurfietsen in steden aanbieden	0,660
Fietspaden in goede staat houden (ook bij slecht weer)	0,646
Investeren in veiligere fietspaden	0,644
Eigenwaarde	3,96
% verklaarde variantie	49,45
Cronbach's Alpha	0,841
Aantal items	8

De vijfde dimensie "*verhogen verkeersveiligheid*" groepeerde vragen die handelen over het verhogen van de verkeersveiligheid. Hiertoe behoren het terugdringen van doden en gewonden, meer controles en hogere boetes, de doelstelling dat voetgangers zich veilig en comfortabel moeten kunnen verplaatsen, meer bewustmaking rond onveiligheid en de wegen veiliger inrichten.

TABEL 30: LADINGEN EN BETROUWBAARHEID SCHAAL 'VERHOGEN VERKEERSVEILIGHEID'

Items	ladingen
meer controles uitvoeren zodat de pakkans vergroot bij overtredingen	0,765
hogere boetes uitschrijven zodat mensen zich meer verantwoordelijk gaan gedragen in het verkeer	0,723
Het aantal doden en zwaargewonden in het verkeer moet afnemen	0,676
Voetgangers moeten zich veilig en comfortabel kunnen verplaatsen.	0,619
mensen meer bewust maken van onveiligheid op de weg	0,609
de wegen veiliger inrichten zodat de kans op doden en zwaargewonden verkleint	0,447
Eigenwaarde	2,52
% verklaarde variantie	41,98
Cronbach's Alpha	0,710
Aantal items	6

De zesde dimensie bevat een aantal vragen die noch statistisch, noch inhoudelijk sterk samenhangen. De lagere Cronbach's Alpha (0,645) wijst op weinig interne consistentie. We werken bijgevolg niet verder met deze dimensie.

De zevende dimensie "*kenmerken verplaatsingen*" omvat de kenmerken die respondenten belangrijk vinden bij het zich verplaatsen (uitgezonderd goedkope en milieuvriendelijke verplaatsingen die hoog laden op andere dimensies). Deze kenmerken vormen samen één dimensie omdat de meeste respondenten alle kenmerken heel belangrijk vinden. Omdat deze kenmerken naar verschillende aspecten van verplaatsingen verwijzen, is deze dimensie inhoudelijk weinig éénzijdig. Ook de Cronbach's Alpha of interne consistentie van deze dimensie is eerder laag. We werken bijgevolg niet verder met deze dimensie.

TABEL 31: LADINGEN EN BETROUWBAARHEID SCHAAL 'KENMERKEN VERPLAATSINGEN'

Items	ladingen
Comfortabel te kunnen reizen	0,694
Mijn reistijd goed te kunnen inschatten	0,683
Mij snel te kunnen verplaatsen	0,629
Op om het even welk ogenblik te kunnen vertrekken	0,601
Over voldoende informatie te kunnen beschikken om vlot op mijn bestemming te raken	0,536
Mij veilig te kunnen verplaatsen	0,500
Mij zonder hulp van anderen te kunnen verplaatsen	0,473
Andere personen of bagage te kunnen meenemen tijdens mijn verplaatsing	0,443
Eigenwaarde	2,66
% verklaarde variantie	33,26
Cronbach's Alpha	0,699
Aantal items	8

De achtste dimensie "*goedkopere verplaatsingen*" tenslotte, groepeerde vragen die handelen over de prijs van verplaatsingen. Hiertoehoren items zoals het aanbieden van goedkopere abonnementen voor openbaar vervoer, betaalbare verplaatsingen voor iedereen, goedkope verplaatsingen, milieuvriendelijke voertuigen goedkoper maken, maar ook een toegankelijk openbaar vervoer voor minder mobiele. Het goedkoper maken van milieuvriendelijke voertuigen laadt het laagst op deze dimensie. We besluiten toch dit item in deze dimensie te houden omdat het inhoudelijk goed samenhangt en de Cronbach's alpha voldoende hoog is.

TABEL 32: LADINGEN EN BETROUWBAARHEID SCHAAL 'GOEDKOPERE VERPLAATSINGEN'

Items	ladingen
Goedkopere abonnementen voor bus/tram/metro aanbieden	0,853
Goedkopere abonnementen voor de trein aanbieden	0,850
Verplaatsingen moeten betaalbaar zijn voor iedereen.	0,711
Mensen die zich moeilijk kunnen verplaatsen, moeten kunnen gebruikmaken van openbaar vervoer.	0,609
Mij goedkoop te kunnen verplaatsen	0,510
Milieuvriendelijke voertuigen goedkoper maken	0,413
Eigenwaarde	2,76
% verklaarde variantie	45,96
Cronbach's Alpha	0,741
Aantal items	6

Voor elke dimensie werd een somschaal (0-100) aangemaakt door de scores (1 tot 5) op de vragen van een bepaalde dimensie op te tellen en te herschalen van nul tot honderd. De scores op de somschalen geven weer hoe sterk de respondenten akkoord gaan met de afgebakende dimensies: minder schadelijke voertuigen, beter openbaar vervoer, aanmoedigen OV&fiets&stappen, betere fietsomstandigheden, hogere verkeersveiligheid en goedkopere verplaatsingen. Hoe hoger de score, hoe groter de instemming met deze dimensies. De gemiddelde scores op elk van deze dimensies (tabel 33) geven aan dat respondenten over het algemeen minder akkoord gaan met maatregelen die zorgen voor minder (schadelijke) voertuigen of die verplaatsingen beperken dan met de overige maatregelen. Op deze eerste dimensie 'minder (schadelijke) voertuigen' wordt gemiddeld slechts 56,5 op 100 gescoord waar dit voor de overige dimensies rond de 80 op 100 ligt.

In tabel 33 geven we weer hoe respondenten scoren op deze dimensies naargelang hun achtergrond.

Het verminderen van voertuigen en van de schadelijke effecten (snelheid, schadelijke stoffen, verkeersoverlast) ervan kan op meer instemming rekening bij vrouwen dan bij mannen. Met de leeftijd neemt het belang van dit thema toe. De hoger geschoolden vinden het verminderen van (schadelijke effecten van) voertuigen belangrijker dan lager opgeleiden, de midden geschoolden vinden dit het minst belangrijk. Niet-werkenden en stedelingen scoren eveneens hoog op deze dimensie. Bezitters van een bedrijfswagen gaan minder akkoord met het nut van het verminderen van (schadelijke effecten van) voertuigen voor het oplossen van mobiliteitsproblemen dan degenen zonder bedrijfswagen. Ook naar type vervoermiddelengebruik merken we een verschil. Frequentie autobestuurders vinden dit thema het minst belangrijk terwijl frequente fietsers en respondenten die wekelijks het openbaar vervoer en de fiets gebruiken het hoogst scoren op deze dimensie. Algemeen geldt dat wie zich minstens eens in de week met de auto (als bestuurder) verplaatst (eventueel in combinatie met een ander vervoermiddel), oplossingen die het aantal voertuigen beperken of het verkeer aan banden leggen minder genegen zijn. Uitzondering hierop zijn de

frequente autobestuurders die ook minstens eens in de week het openbaar vervoer en de fiets gebruiken.

TABEL 33: SCORE OP DIMENSIES 'MINDER (SCHADELIJKE) VOERTUIGEN', 'BETER OPENBAAR VERVOER', 'AANMOEDIGEN OV& FIETS&STAPPEN', 'BETERE FIETSMOMSTANDIGHEDEN', 'VEILIGHEID' EN 'PRIJS' NAAR ACHTERGROND

	minder (schade- lijke) voertui- gen	beter OV	Aanmoe- digen OV, fiets, stappen	betere fiets- omstan- digheden	Hogere veiligheid	Goedkope -re verplaat- singen
Aantal	9057	9385	9436	9445	9575	9451
Gemiddelde score	56,5	83,4	80,7	82,8	77,7	82,6
Standaardafwijking	17,8	13,7	17,5	14,7	16,0	14,4
Volgens geslacht	***	***	***	***	***	***
man	54,7	81,1	78,2	80,2	75,0	79,5
vrouw	58,3	85,9	83,3	85,4	80,4	85,7
Volgens leeftijd	***	***	***	***	***	***
12-17 jaar	52,9	81,6	81,3	80,5	73,0	81,3
18-25 jaar	53,7	83,0	80,6	80,9	74,0	82,7
26-35 jaar	55,0	80,5	77,1	81,0	73,7	80,3
36-45 jaar	55,2	82,2	77,6	82,4	76,3	81,4
46-55 jaar	57,3	83,9	80,6	84,6	77,6	83,0
56-65 jaar	59,0	85,9	82,8	84,7	80,9	84,8
66-74 jaar	58,5	86,7	85,4	83,4	83,5	85,1
75+ jaar	59,0	84,2	85,1	82,7	82,6	82,4
Volgens opleidingsniveau	***	***	***	***	***	***
Max. lager secundair onderwijs	57,3	86,5	83,2	84,8	81,4	85,5
hoger secundair onderwijs	54,8	83,6	80,4	83,0	77,2	83,8
hoger onderwijs	59,0	81,2	79,8	81,0	76,0	78,6
Volgens gezinssituatie	(ns)	***	***	***	*	***
geen kinderen	56,4	84,1	81,4	82,2	77,9	82,9
kinderen	56,3	82,2	79,3	83,7	77,2	82,0
Volgens leeftijd kinderen (enkel rp met kinderen)	(ns)	***	***	*	***	***
kind 7+ jaar	56,1	83,1	80,2	84,1	77,7	82,9
kind jonger dan 7 jaar	56,5	80,7	77,8	82,9	76,2	80,5
Volgens arbeidssituatie	***	***	***	(ns)	***	***
niet-werkend	57,9	85,0	83,8	82,9	80,5	84,3
werkend	55,5	82,3	78,5	82,6	75,6	81,3
Volgens stedelijkheid	***	*	***	***	***	(ns)
Grootstedelijke centrum	61,7	84,6	83,2	83,5	80,3	82,4
Stedelijk centrum	59,1	83,5	83,2	84,0	79,6	83,3
Ander centrum	54,3	83,2	79,5	81,7	76,4	82,6
Niet-centrum	55,1	83,2	79,8	82,6	76,9	82,5
Volgens hinder door fysieke beperking	(ns)	***	***	*	***	***
niet/zelden fysiek beperkt	56,3	82,9	80,5	82,6	77,3	82,2
af en toe/voortdurend	57,2	86,1	82,1	83,6	80,3	84,7
Volgens bezit bedrijfswagen	***	***	***	***	***	***
geen bedrijfswagen	57,1	83,6	81,7	83,3	78,0	83,2
bedrijfswagen	47,4	79,5	70,3	76,6	69,4	75,3

Statistisch significant verschil: ***: p<0,001; ** p<0,01; * p<0,05.

TABEL 33 (VERVOLG): SCORE OP DIMENSIES 'MINDER (SCHADELIJKE) VOERTUIGEN', 'BETER OPENBAAR VERVOER', 'AANMOEDIGEN OV& FIETS&STAPPEN', 'BETERE FIETSOMSTANDIGHEDEN', 'VEILIGHEID' EN 'PRIJS' NAAR ACHTERGROND

	minder (schadelijke) voertuigen	beter OV	Aanmoedigen OV, fiets, stappen	betere fiets-omstandigheden	Hogere veiligheid	Goedkopere verplaatsingen
Aantal	9057	9385	9436	9445	9575	9451
Gemiddelde score	56,5	83,4	80,7	82,8	77,7	82,6
Standaardafwijking	17,8	13,7	17,5	14,7	16,0	14,4
Volgens gebruik vervoermiddel	***	***	***	***	***	***
frequente autobestuurder ⁵	46,1	81,1	69,6	78,1	72,3	80,1
frequente fietser	65,6	84,5	87,8	86,2	80,2	83,7
frequente ov-gebruiker	58,7	87,6	84,6	80,1	79,0	84,1
auto & ov	52,5	84,7	80,0	78,5	76,2	81,1
ov & fiets	68,2	85,5	90,8	85,9	82,6	84,1
auto & fiets	57,3	82,4	82,0	85,3	78,3	83,2
auto & ov & fiets	60,5	85,0	87,1	84,4	79,5	82,0
gn freq auto/ov/fiets	61,7	83,7	83,0	82,5	80,0	87,5

Statistisch significant verschil: ***: p<0,001; ** p<0,01; * p<0,05.

Het zorgen voor beter openbaar vervoer als oplossing om het openbaar vervoergebruik te stimuleren kent vooral veel steun bij vrouwen, niet-werkenden, minder mobiele en respondenten zonder bedrijfswagen. Naarmate de leeftijd toeneemt, komt er meer steun voor een beter openbaar vervoer, zij het dat bij de 26 tot 35-jarigen een terugval waar te nemen is. Deze leeftijdsgroep scoort het laagst op deze dimensie. Hoe hoger het opleidingsniveau hoe minder men pleit voor beter openbaar vervoer. Dit thema wordt belangrijker geacht door mensen zonder kinderen (of mensen met oudere kinderen wanneer we enkel ouders beschouwen) en door residenten van grootstedelijke centra. Wie minstens eens in de week het openbaar vervoer neemt (eventueel gecombineerd met andere vervoerswijzen) gaat sterker akkoord met beter openbaar vervoer dan wie dit niet doet. Frequentie autobestuurders hechten het minste belang aan beter openbaar vervoer.

Het aanmoedigen van het gebruik van het openbaar vervoer, van fietsen en stappen (het STOP-principe) kent meer aanhangers bij vrouwen, niet-werkenden, stedelingen, minder mobiele en respondenten zonder bedrijfswagen. Het akkoord met het aanmoedigen van het STOP-principe kent een U-vormig leeftijdsverloop: het is relatief hoog bij de 12 tot 17-jarigen om dan af te nemen, tussen 26-45-jaar is de instemming het laagst om daarna weer te stijgen. Het neemt eveneens af met het opleidingspeil. Ook respondenten zonder kinderen (en ouders met kinderen ouder dan 7 jaar) geloven sterker in het STOP-principe. Wat het vervoermiddelengebruik betreft,

⁵ Frequentie autobestuurders met bedrijfswagen scoren op alle dimensies het laagst, respectievelijk 42,9; 79,0; 66,1; 74,0; 66,9 en 74,4.

stellen we vast dat het STOP-principe hoog aanslaat bij frequente openbaar vervoergebruikers die dit combineren met frequent fietsen, en in iets mindere mate bij frequente fietsers en bij respondenten die zowel eens in de week de auto besturen als fietsen als het openbaar vervoer gebruiken. Bij frequente autobestuurders is er het minst animo te vinden voor het aanmoedigen van OV, fiets en stappen als oplossing voor de mobiliteitsuitdagingen van vandaag en in de toekomst.

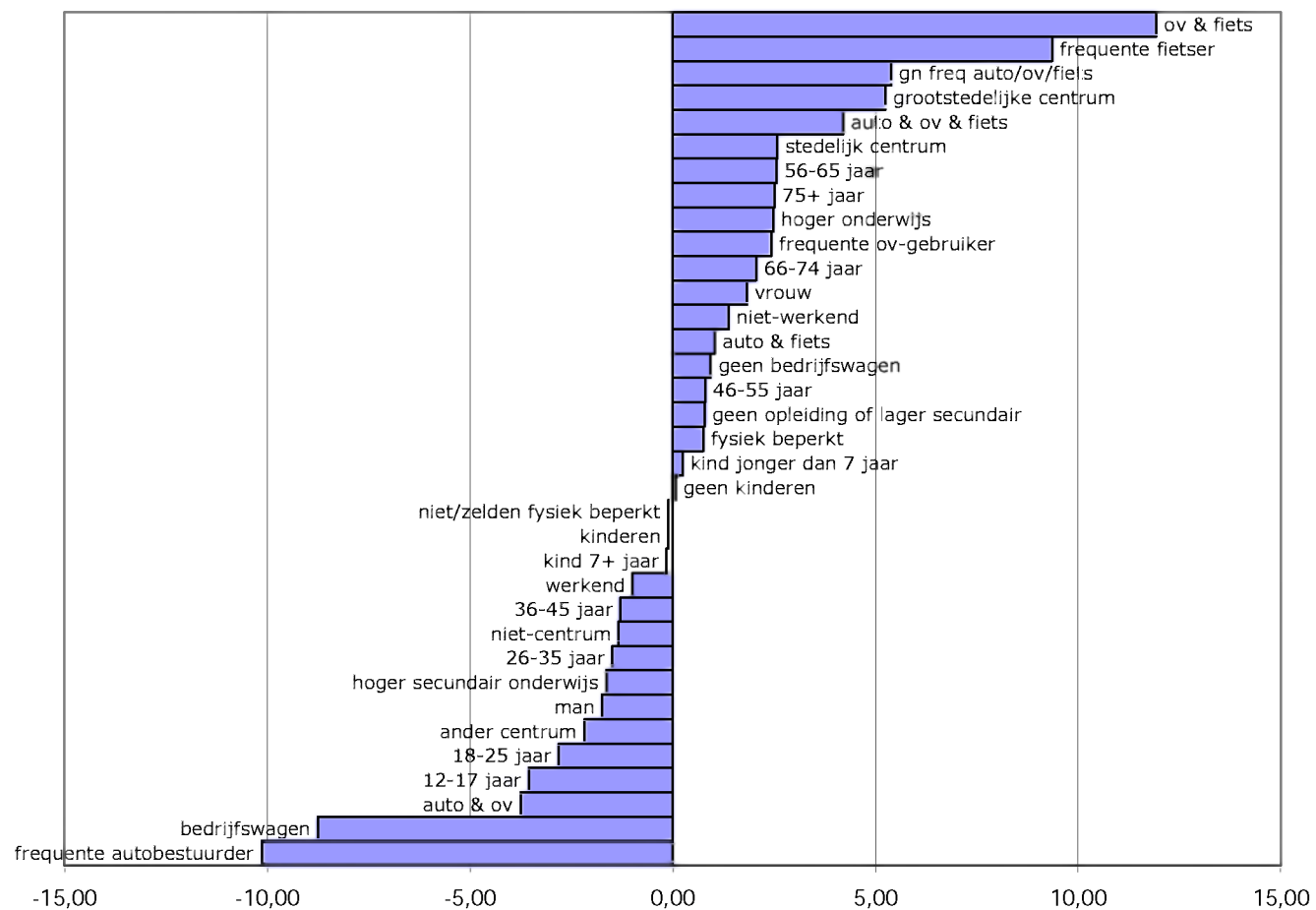
Betere fietsomstandigheden (fietspaden, infrastructuur, ...) als oplossing om het fietsgebruik te stimuleren, zijn populairder als maatregel bij vrouwen, respondenten met (oudere) kinderen, stedelingen, minder mobiele, respondenten zonder bedrijfswagen, naarmate de leeftijd stijgt (tot 65-jaar, daarna volgt een daling) en het opleidingsniveau daalt. Vanzelfsprekend zijn het de frequente fietsers die het sterkst akkoord gaan met betere fietsomstandigheden, en in mindere mate frequente fietsers die eens in de week gebruik maken van de auto en/of openbaar vervoer. Wederom zijn de frequente autobestuurders deze maatregel het minst genegen.

De maatregelen om de verkeersveiligheid te verhogen kunnen op meer instemming rekenen bij vrouwen, niet-werkenden, minder mobiele, ouders van kinderen van 7+ jaar en respondenten zonder bedrijfswagen. De score op deze dimensie neemt toe met de leeftijd en daalt met het opleidingsniveau en de verstedelijkingsgraad. De voorgestelde maatregelen om de verkeersveiligheid te verhogen worden belangrijker bevonden door de frequente openbaar vervoergebruikers die ook frequent fietsen, door de frequente fietsers en degenen die niet frequent de auto besturen, noch frequent fietsen of het openbaar vervoer gebruiken. Frequent autobestuurders scoren het laagst op deze dimensie.

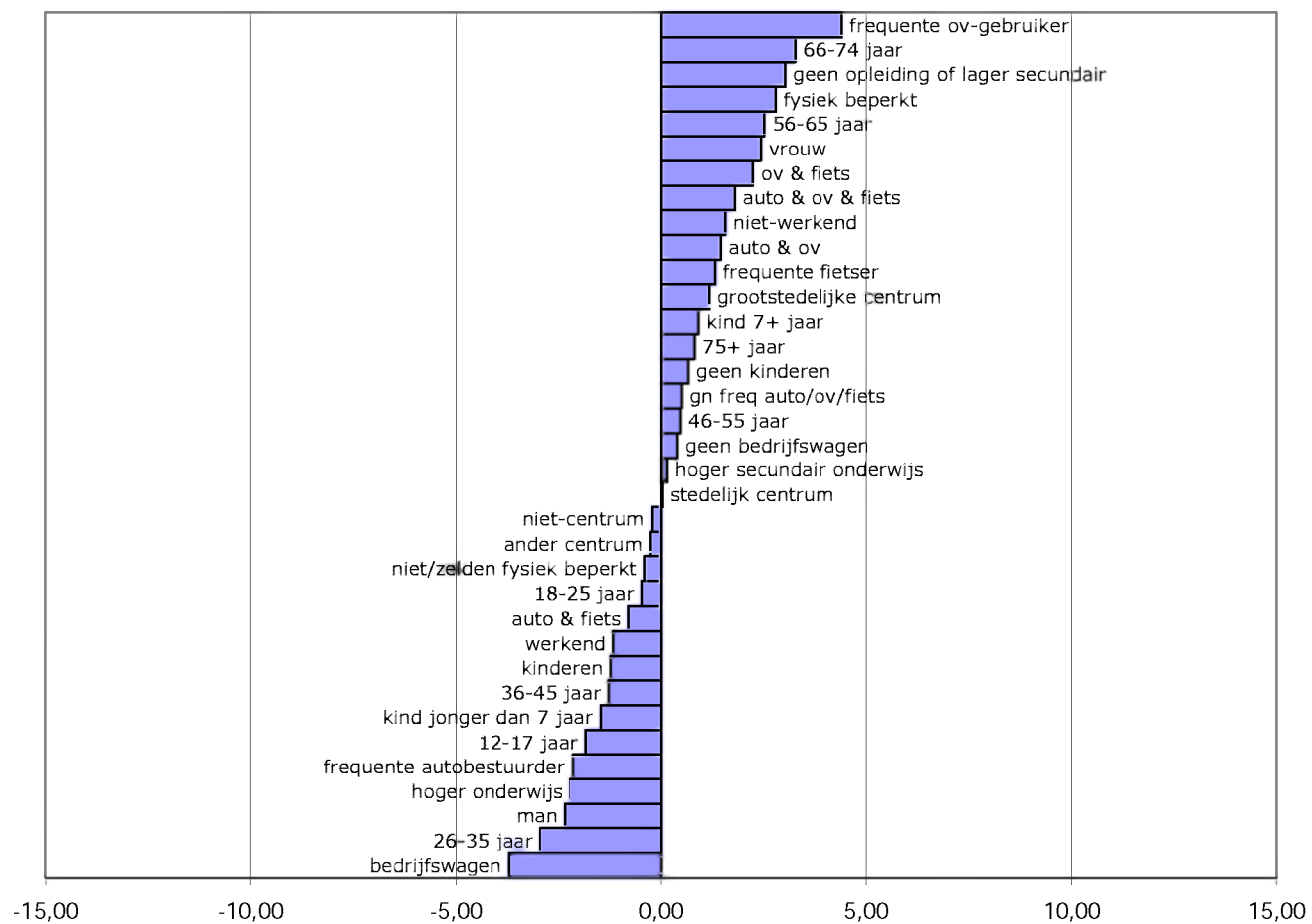
Tenslotte gingen we ook na wie gevoelig is voor het prijsargument van verplaatsingen. Vooral vrouwen, niet-werkenden, minder mobiele, ouders van kinderen ouder dan 7 jaar, respondenten zonder bedrijfswagen en respondenten die zich niet frequent verplaatsen (noch met auto, openbaar vervoer of fiets) zijn sterker akkoord met goedkopere verplaatsingen. Ook naarmate de leeftijd toeneemt (met uitzondering van de 26 tot 35-jarigen en 75-plussers) en het opleidingspeil daalt, pleit men sterker voor goedkopere verplaatsingen. Frequent autobestuurders zijn het minst gevoelig voor het prijsargument.

In figuren 1 tot 6 stellen we deze resultaten grafisch voor. Op de X-as wordt de afwijking ten opzichte van de gemiddelde score van een dimensie weergegeven en op de Y-as de verschillende achtergrondkenmerken van respondenten.

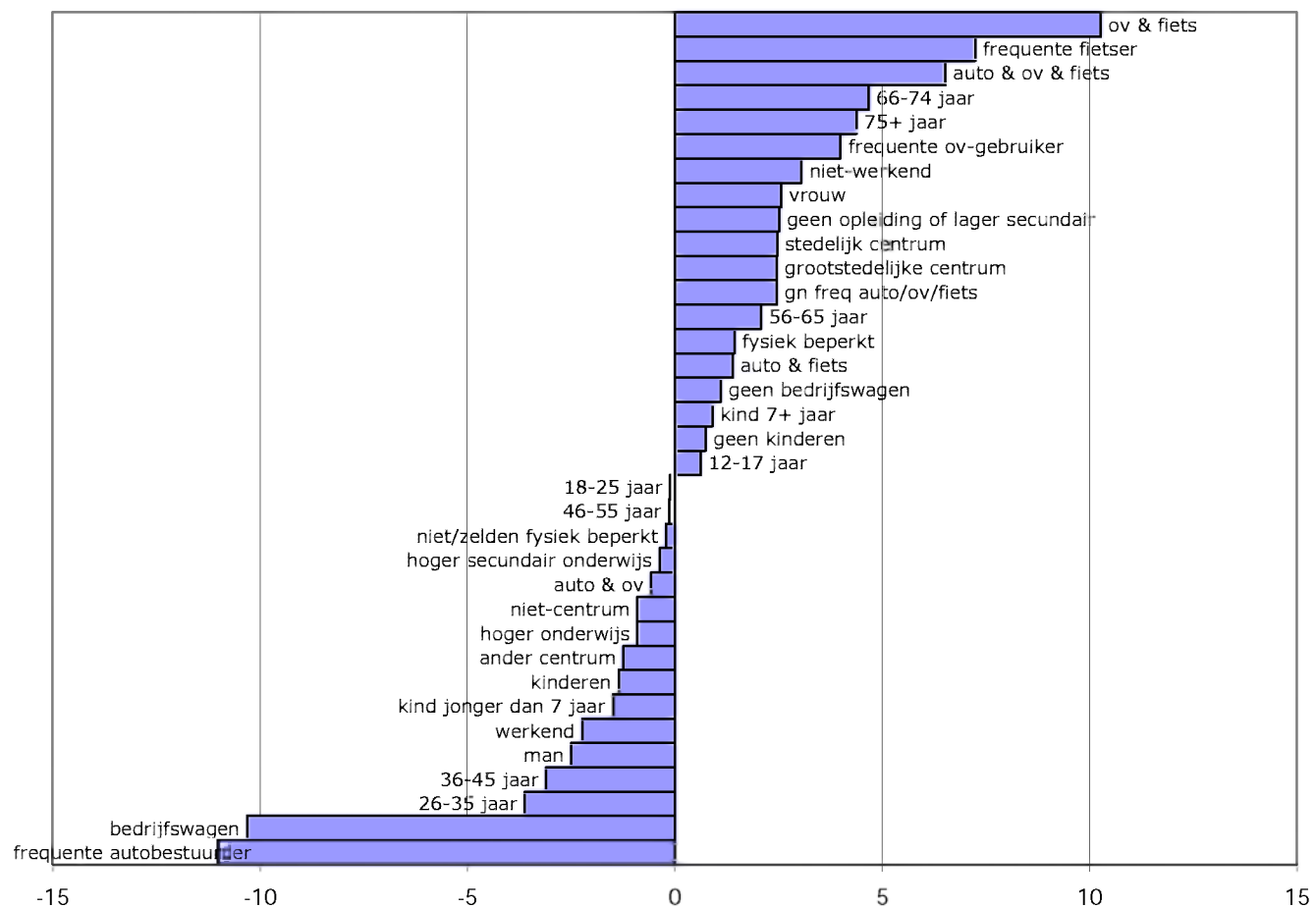
FIGUUR 1: AFWIJKING TOV GEMIDDELTE SCORE OP DIMENSIE 'MINDER (SCHADELIJKE) VOERTUIGEN EN VERPLAATSINGEN' (X-AS) NAAR ACHTERGRONDKENMERK



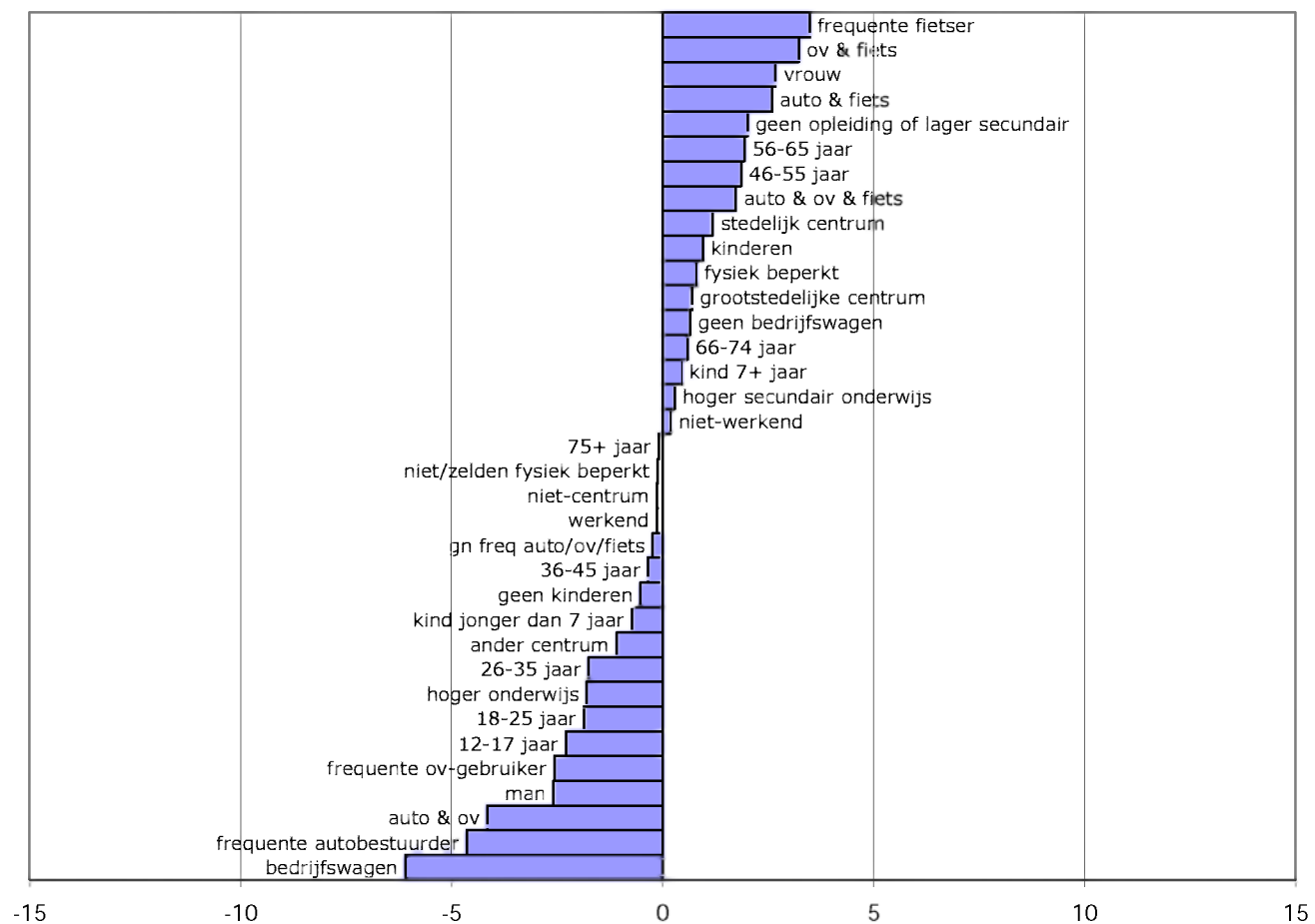
FIGUUR 2: AFWIJKING TOV GEMIDDELTE SCORE OP DIMENSIE 'BETER OPENBAAR VERVOER' (X-AS) NAAR ACHTERGRONDKENMERK



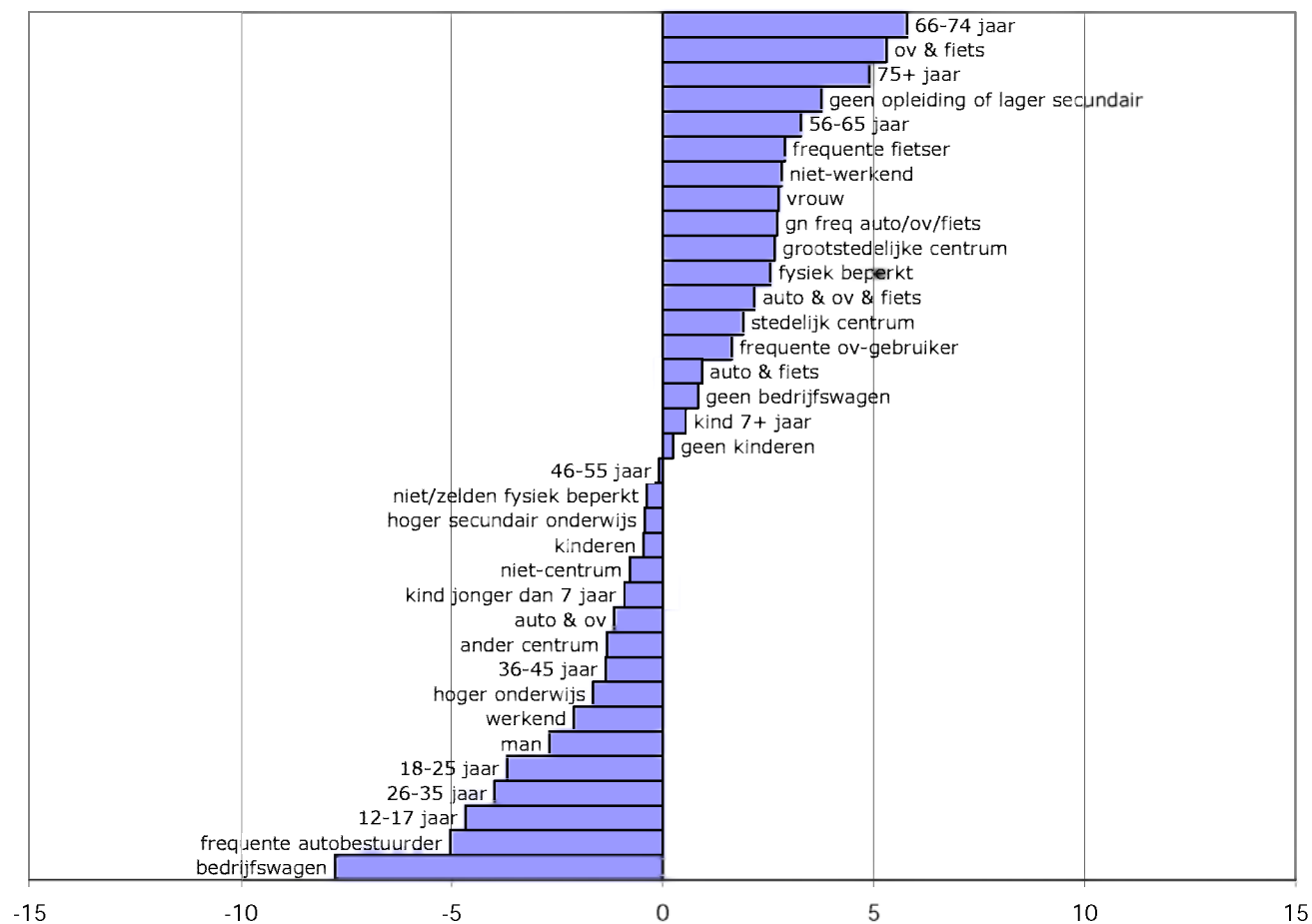
FIGUUR 3: AFWIJKING TOV GEMIDDELTE SCORE OP DIMENSIE 'AANMOEDIGEN OV, FIETS, STAPPEN' (X-AS) NAAR ACHTERGRONDKENMERK



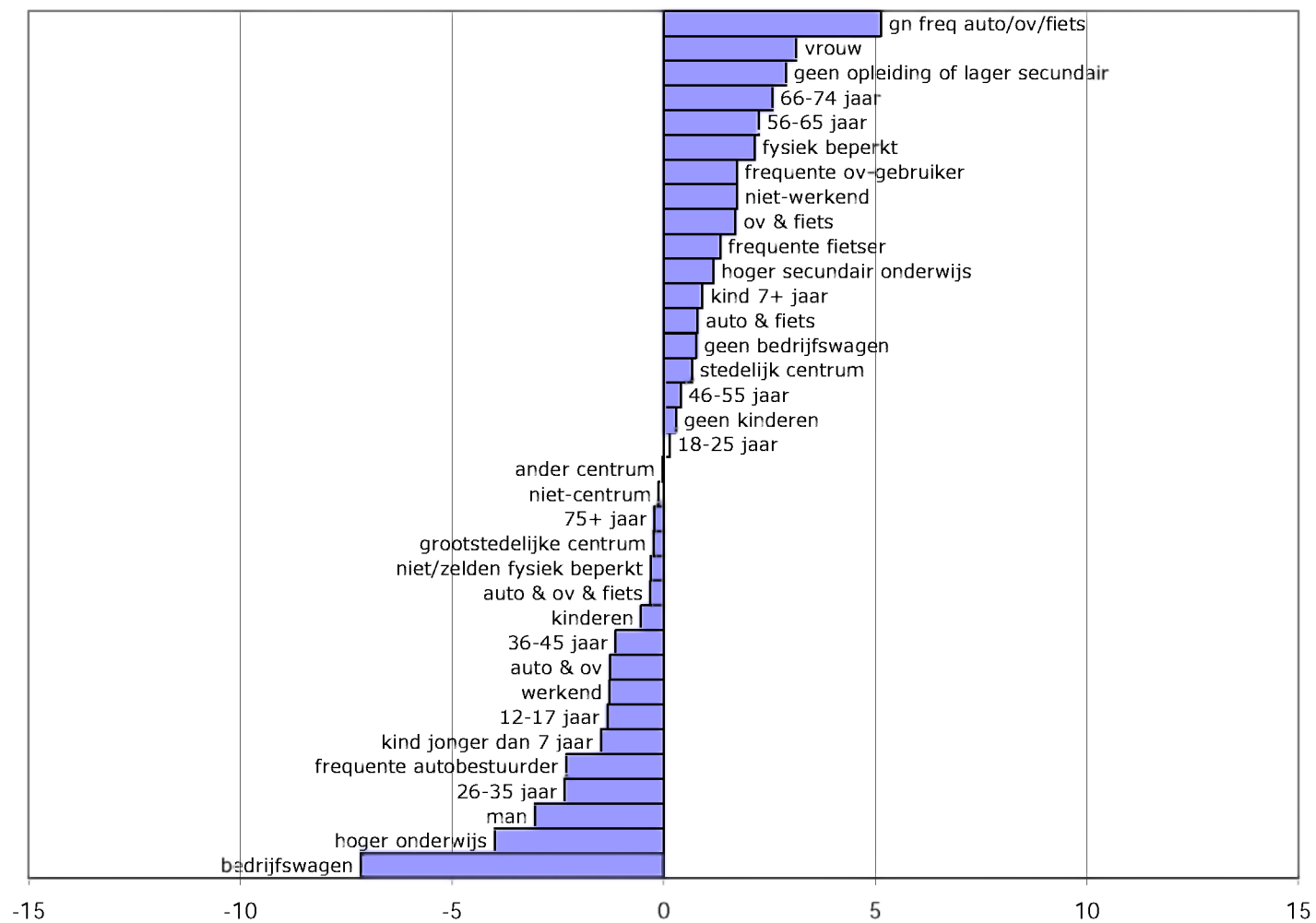
FIGUUR 4: AFWIJKING TOV GEMIDDELDE SCORE OP DIMENSIE 'BETERE FIETSSOMSTANDIGHEDEN' (X-AS) NAAR ACHTERGRONDKENMERK



FIGUUR 5: AFWIJKING TOV GEMIDDELDE SCORE OP DIMENSIE 'VERHOGEN VERKEERSVEILIGHEID' (X-AS) NAAR ACHTERGRONDKENMERK



FIGUUR 6: AFWIJKING TOV GEMIDDELTE SCORE OP DIMENSIE 'GOEDKOPERE VERPLAATSINGEN' (X-AS) NAAR ACHTERGRONDKENMERK



8 Doelstellingen/Maatregelen waarover een consensus bestaat bij verschillende vervoermiddelen-gebruikers

In dit onderzoeksrapport maakten we een onderscheid tussen acht types respondenten naargelang hun verplaatsingsgedrag:

1. frequente autobestuurders
2. frequente fietsers
3. frequente openbaar vervoergebruikers
4. frequente autobestuurders en openbaar vervoergebruikers
5. frequente openbaar vervoergebruikers en fietsers
6. frequente autobestuurders en fietsers
7. frequente autobestuurders, fietsers en openbaar vervoergebruikers
8. geen frequent autobestuurder, noch openbaar vervoergebruiker, noch fietser.

In deze paragraaf geven we weer welke thema's worden gedragen door een meerderheid van de respondenten uit elke groep: namelijk kenmerken, doelstellingen en maatregelen waarmee in elk van de bovenstaande acht groepen van gebruikers minstens 60% van de respondenten akkoord mee gaan of aangeven deze belangrijk te vinden.

8.1 VERPLAATSINGSKENMERKEN

TABEL 34: KENMERKEN VAN VERPLAATSINGEN DIE DOOR MINSTENS 60% VAN ELK TYPE GEBRUIKER VAN VERVOERMIDDELEN BELANGRIJK WORDEN BEVONDEN

VERPLAATSINGSKENMERKEN	Min. % belangrijk
mij veilig te kunnen verplaatsen	87,9
over voldoende informatie te kunnen beschikken om vlot op mijn bestemming te raken	79,4
mij zonder hulp van anderen te kunnen verplaatsen	68,9
comfortabel te kunnen reizen	68,8
mij goedkoop te kunnen verplaatsen	67,5
mijn reistijd goed te kunnen inschatten	61,7

Tabel 34 moet als volgt gelezen worden: minstens 87,9% van de respondenten in elke categorie gebruikers vindt 'mij veilig te kunnen verplaatsen' belangrijk. 87,9% van de frequente openbaar vervoergebruikers denkt hier zo over. Bij de overige groepen ligt dit percentage hoger (cijfers op basis van bijlage 2 van onderzoeksrapport).

In tabel 35 worden de verplaatsingskenmerken opgelijst waarvoor er niet in elke categorie van gebruikers een meerderheid van 60% te vinden is.

TABEL 35: KENMERKEN VAN VERPLAATSINGEN DIE IN MINSTENS EEN GROEP GEBRUIKERS MINDER DAN 60% VAN DE RESPONDENTEN BELANGRIJK VINDT

VERPLAATSINGSKENMERKEN	Min. % belangrijk
op om het even welk ogenblik te kunnen vertrekken	57,4
mij snel te kunnen verplaatsen	45,7
mij milieuvriendelijk te kunnen verplaatsen	43,8
mij rechtstreeks van deur tot deur te kunnen verplaatsen	41,8
andere personen of bagage te kunnen meenemen tijdens mijn verplaatsing	33,3

8.2 DOELSTELLINGEN VAN DE OVERHEID

TABEL 36: OVERHEIDSDOELSTELLINGEN DIE DOOR MINSTENS 60% VAN ELK TYPE GEBRUIKER VAN VERVOERMIDDELEN BELANGRIJK WORDEN BEVONDEN

DOELSTELLINGEN	Min. % belangrijk
Voetgangers moeten zich veilig en comfortabel kunnen verplaatsen	91,7
Belangrijke plaatsen moeten bereikbaar zijn met OV/fiets	88,2
Mensen die zich moeilijk kunnen verplaatsen, moeten kunnen gebruik maken van OV	87,5
Verplaatsingen moeten betaalbaar zijn voor iedereen	86,8
Het aantal doden en zwaargewonden in het verkeer moet afnemen	86,7
De verkeersoverlast in stads- en dorpskernen en woongebieden moet verminderen	69,6
Files op de weg moeten worden opgelost	66,5
Het verkeer moet minder schadelijke stoffen uitstoten	65,7

Alle voorgestelde overheidsdoelstellingen worden door minstens 65% van de respondenten in elke categorie gebruikers belangrijk bevonden.

8.3 OPLOSSINGEN

TABEL 37: MAATREGELEN OM HET FILEPROBLEEM OP TE LOSSEN WAARMEE MINSTENS 60% VAN ELK TYPE GEBRUIKER VAN VERVOERMIDDELEN AKKOORD GAAT

FILEPROBLEEM	Min. % akkoord
Correcte informatie geven zodat men zijn route, vertrektijd en vervoermiddel kan aanpassen aan de verkeerssituatie	66,4
Een flexibele organisatie van de tijd mogelijk maken (flexibele werkuren, schooltijden, openingstijden van winkels en voorzieningen) zodat het verkeer meer over de tijd gespreid wordt	60,6
Samenrijden met meerdere personen in één auto stimuleren (carpooling)	60,5
Het gebruik van de fiets en het stappen stimuleren	59,6

TABEL 38: MAATREGELEN OM HET FILEPROBLEEM OP TE LOSSEN WAARMEE IN MINSTENS EEN GROEP GEBRUIKERS NIET 60% AKKOORD GAAT

FILEPROBLEEM	Min. % akkoord
Het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren	55,1
Nieuwe technologieën promoten om verplaatsingen uit te sparen (bijvoorbeeld werken, leren, winkelen en bankieren van thuis)	53,0
Nieuwe technologieën gebruiken om verkeersstromen vlotter te laten verlopen (bijvoorbeeld satellietgestuurde snelheidsbegrenzing)	47,2
Dichter bij het werk gaan wonen aanmoedigen	35,7
De capaciteit van de wegen verhogen door bijkomende rijstroken of nieuwe wegen	20,9
Het auto- en vrachtverkeer tijdens de spits duurder maken	18,1

TABEL 39: MAATREGELEN OM VERKEERSONVEILIGHEID AAN TE PAKKEN WAARMEE MINSTENS 60% VAN ELK TYPE GEBRUIKER VAN VERVOERMIDDELEN AKKOORD GAAT

VERKEERSONVEILIGHEID	Min. % akkoord
De wegen veiliger inrichten zodat de kans op doden en zwaargewonden verkleint	85,6
Mensen meer bewust maken van onveiligheid op de weg	66,0
De verkeerssoorten (auto's, vrachtwagens, openbaar vervoer, fietsers en voetgangers) van elkaar scheiden	64,1
De aankoop van veilige voertuigen stimuleren	62,9
Weggebruikers beter trainen en opleiden	62,5

TABEL 40: MAATREGELEN OM VERKEERSONVEILIGHEID AAN TE PAKKEN WAARMEE IN MINSTENS EEN GROEP GEBRUIKERS NIET 60% AKKOORD GAAT

VERKEERSONVEILIGHEID	Min. % akkoord
Snelheidsbeperkingen opleggen in de stads- en dorpskernen en woongebieden	54,1
Het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren	50,8
Meer controles uitvoeren zodat de pakkans vergroot bij overtredingen	50,0
Via technologie ingrijpen op de rijstijl (bijvoorbeeld via automatische snelheidsbegrenzing)	43,5
Hogere boetes uitschrijven zodat mensen zich meer verantwoordelijk gaan gedragen in het verkeer	31,1

TABEL 41: MAATREGELEN OM DE MILIEU- EN NATUURHINDER VAN VERKEER AAN TE PAKKEN WAARMEE MINSTENS 60% VAN ELK TYPE GEBRUIKER VAN VERVOERMIDDELEN AKKOORD GAAT

MILIEU- EN NATUURHINDER	Min. % akkoord
Milieuvriendelijke voertuigen goedkoper maken	76,7
Fietsen en te voet gaan stimuleren voor het afleggen van korte afstanden	76,7
Geluidsschermen plaatsen langs drukke wegen	61,9

TABEL 42: MAATREGELEN OM DE MILIEU- EN NATUURHINDER VAN VERKEER AAN TE PAKKEN WAARMEE IN MINSTENS EEN GROEP GEBRUIKERS NIET 60% AKKOORD GAAT

MILIEU- EN NATUURHINDER	Min. % akkoord
Het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren	59,1
Het aanleggen van drukke wegen doorheen natuurgebieden verbieden	58,5
De ontwikkeling van woongebieden langs drukke wegen tegengaan	52,6
Voertuigen die meer vervuilen, duurder maken	39,2
Autoverkeer in stadskernen beperken	39,1
Reizen met het vliegtuig ontmoedigen	17,8
Alleen milieuvriendelijke voertuigen toelaten in het stadscentrum	17,2
Het aantal voertuigen op de weg beperken	16,7
Een snelheidsbeperking van 100 km per uur voor auto's invoeren op snelwegen	12,6

TABEL 43: MAATREGELEN OM HET OPENBAAR VERVOER TE STIMULEREN WAARMEE MINSTENS 60% VAN ELK TYPE GEBRUIKER VAN VERVOERMIDDELEN AKKOORD GAAT

OPENBAAR VERVOER STIMULEREN	Min. % akkoord
Openbaar vervoer stipter maken	88,3
Aansluitingen tussen trein/bus/tram/metro verbeteren	87,3
Zorgen voor voldoende zitplaatsen	85,0
Zorgen voor haltes van openbaar vervoer die te voet goed bereikbaar zijn	84,3
Betere reisinformatie verstrekken	79,3
Goedkopere abonnementen voor de trein aanbieden	77,1
Goedkopere abonnementen voor de bus/tram/metro aanbieden	75,1
Zorgen voor voldoende betaalbare parkeerplaatsen aan stations (voor wagens en fietsen)	74,0
Comfort tijdens het wachten verbeteren	71,6
Zorgen voor meer openbaar vervoer 's avonds en in het weekend	70,7
Zorgen voor meer openbaar vervoer overdag	66,2

TABEL 44: MAATREGELEN OM HET FIETSGEBRUIK TE STIMULEREN WAARMEE MINSTENS 60% VAN ELK TYPE GEBRUIKER VAN VERVOERMIDDELEN AKKOORD GAAT

FIETSGEBRUIK STIMULEREN	Min. % akkoord
Fietspaden in goede staat houden (ook bij slecht weer)	92,8
Investeren in veiligere fietspaden	87,9
Meer beveiligde fietsenstallingen in steden aanbieden	84,4
Meer beveiligde fietsenstallingen aan stations en bushaltes aanbieden	84,0
Werkgevers stimuleren om op het werk te zorgen voor douches, kleedkamers, enz	71,2
Huurfietsen in steden aanbieden	69,3
Fietsgebruik financieel stimuleren	61,9

TABEL 45: MAATREGELEN OM HET FIETSGEBRUIK TE STIMULEREN WAARMEE IN MINSTENS EEN GROEP GEBRUIKERS NIET 60% AKKOORD GAAT

FIETSGEBRUIK STIMULEREN	Min. % akkoord
Hersteldiensten in alle stations aanbieden	52,9

9 Bijlagen

- Bijlage 1: Frequentietabellen
- Bijlage 2: Kruistabellen
- Bijlage 3: Kruistabellen meest/minst belangrijk
- Bijlage 4: Kruistabellen Frequente autobestuurders wel/geen bedrijfswagen
- Bijlage 5: Kruistabellen Frequente autobestuurders wel/geen bedrijfswagen meest/minst belangrijk
- Bijlage 6: Tagclouds mobiliteit