

**Anders kijken naar bereikbaarheid
- Consumentenwensen -**

Paul van Beek
Goudappel Coffeng
pvbeek@goudappel.nl

Marleen Hovens
CROW
hovens@crow.nl

Henk Tromp
Goudappel Coffeng
htromp@goudappel.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
19 en 20 november 2009, Antwerpen**

Samenvatting

Anders kijken naar bereikbaarheid – Consumentenwensen -

Bereikbaarheid is traditioneel het domein van de verkeerskundige. Meer en meer zien we dat ook andere beleidsterreinen aandacht vragen voor de bereikbaarheid. Deze disciplines kijken op een andere manier naar bereikbaarheid dan verkeerskundigen. De paper gaat kort in op deze andere manieren van kijken naar bereikbaarheid en zoomt specifiek in op hoe consumenten naar bereikbaarheid kijken. Voor de opzet van het onderzoek zijn recente voorbeelden gebruikt van soortgelijk onderzoek. Motivaction heeft dit onderzoek onder ruim 1.000 respondenten in 2008 uitgevoerd. Het onderzoek levert de volgende algemene inzichten op:

- Parkeren en lopen gaan prima samen: Ongeacht bestemming of reisdoel is parkeren het belangrijkste verkeersaspect van een reis. Het liefst wil men dat er voldoende parkeerplaatsen zijn, maar als het kan wil men ook graag dat deze dichtbij en gratis zijn. Het blijkt dat Nederlanders een duidelijke voorkeur hebben voor de optie waarbij men met 10 minuten lopen een gratis of gegarandeerde parkeerplaats heeft.
- Openbaar vervoer en lopen gaan ook prima samen: Mensen die vaak met het openbaar vervoer reizen hebben liever frequent openbaar vervoer met een halte op enige loopafstand dan een halte dichtbij en een minder frequente dienstregeling.
- Een file is niet altijd een probleem: Opstoppingen onderweg worden duidelijk meer problematisch gevonden wanneer men voor het werk onderweg is dan wanneer men in zijn vrije tijd een afspraak heeft.
- Liever rustig doorrijden dan hollen en stilstaan: Onveiligheid en onnodig wachten voor rood licht zijn veel genoemde ergernissen. Gejakkter van anderen is ergernis nummer één in het verkeer.

Het blijkt dat leefstijl (gemeten door een indeling in mentality milieus) sterk differentieert tussen voorkeuren. Zo heeft de moderne burgerij vooral uitgesproken voorkeuren ten aanzien van de eigen woonomgeving. Die moet kindveilig zijn en voldoende parkeergelegenheid dichtbij bieden. Kosmopolieten vertoeven graag in steden. Voor het vervoer tussen steden kiezen zij voor een snelle treinverbinding en binnen die steden vooral de fiets. Respondenten kregen scenario's voorgelegd waar zij vragen over beantwoordden. Een scenario was bijvoorbeeld: stel u gaat verhuizen naar een woning in een buitenwijk van een stad. Welke aspecten vindt u dan van belang. De resultaten laten zien dat veiligheid, rust en groen bovenaan staan, evenals parkeren.

Voor degenen die meer willen lezen: de CROW-publicatie 278 *Anders kijken naar bereikbaarheid* is medio november 2009 via de website van CROW te bestellen. De resultaten van het consumentenonderzoek zijn vanaf medio november 2009 te downloaden via www.crow.nl.

1. Inleiding

In de traditionele verkeerskunde is sprake van een goede bereikbaarheid wanneer wegen vrij zijn van congestie, de openbaarvervoervoorzieningen nabij de woonomgeving goed zijn en er een uitgebreid fietspadennetwerk beschikbaar is. Het verbeteren van de bereikbaarheid begint dan met het inventariseren van bestaande of te verwachten verkeersknelpunten voor auto, openbaar vervoer en fiets. Vervolgens worden maatregelen bedacht om deze knelpunten op te lossen. In technische zin wordt bereikbaarheid berekend aan de hand van de I/C-verhouding, ofwel de intensiteit/capaciteitsverhouding van schakels en kruispunten van het wegennet. Als deze verhouding een bepaalde waarde overschrijdt, wordt gesproken van slechte bereikbaarheid. Bij deze benadering zijn vrijwel uitsluitend verkeerskundigen betrokken. Andere disciplines, zoals stedenbouwkundigen of landschapsarchitecten, bemoeien zich vaak alleen met de inpassing en vormgeving van de infrastructuur.

De verkeersstromen worden door verkeersmodellen berekend op basis van waarnemingen van het verplaatsingsgedrag van mensen. Daarbij wordt rekening gehouden met het sociaal-economische profiel van iedereen (bijvoorbeeld gezinssamenstelling, autobezit). Beslissingen om te investeren in bereikbaarheid worden dus genomen op basis van het waargenomen verplaatsingsgedrag.

1.1 Naar een andere benadering van bereikbaarheid

Aanvullend op deze verkeerskundige blik kan ook een gebiedsgerichte uitleg van het begrip bereikbaarheid gehanteerd worden. Daarbij wordt niet gekeken welke wegen een goede doorstroming hebben, maar welke gebieden het beste te bereiken zijn. Deze geografische benadering van bereikbaarheid gaat uit van de kenmerken van locaties. Zo wordt gesteld dat de bereikbaarheid van een woonlocatie beter is als binnen een bepaalde tijdseenheid meer arbeidsplaatsen of voorzieningen kunnen worden bereikt (ontplooiingsmogelijkheden van inwoners) [18]. Vanuit die invalshoek bekeken, hoeft het oplossen van files niet het primaire doel te zijn. Uit berekeningen met de Nationale Bereikbaarheidskaart [20] blijkt dat als deze benadering wordt gehanteerd de bereikbaarheid van arbeidsplaatsen in de Randstad, ondanks de files daar, beter is dan buiten de Randstad.

Gevoelsmatig lijkt het vreemd dat inwoners van de Randstad 'de bereikbaarheid' ook daadwerkelijk beter zullen vinden dan inwoners van landelijke gebieden, gezien het grote fileleed. De hogere huizenprijzen in de Randstad zijn echter voor een groot deel het gevolg van de hoge dichtheid aan arbeidsplaatsen en voorzieningen in dit gebied.

Het beoordelen van de bereikbaarheid op basis van verplaatsingsmogelijkheden in plaats van op basis van verkeersknelpunten leidt tot andere keuzes als het gaat om investeringen in bereikbaarheid. Daarmee wordt mogelijk meer tegemoet gekomen aan de bereikbaarheidskwaliteiten die volgen uit de lifestyle van mensen en de logistieke processen van bedrijven. Het aanbieden van verplaatsingsmogelijkheden op basis van deze gewenste bereikbaarheidskwaliteiten leidt tot een andere manier van kijken naar de knelpunten in de bereikbaarheid.

De wens of noodzaak voor een andere benadering van het vraagstuk van bereikbaarheid komt zowel vanuit de inhoud als vanuit de besluitvormingsprocessen. Inhoudelijk wordt steeds duidelijker dat bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit elkaar rechtstreeks beïnvloeden; de een is het gevolg van de ander. Deze wisselwerking heeft gevolgen voor de manier waarop onze nieuwe plansoorten tot stand (moeten) komen. Met deze nieuwe planprocessen wordt op dit moment volop ervaring opgedaan [1].

Er zijn minstens twee concrete aanleidingen om het vraagstuk van bereikbaarheid integraal op te pakken:

- duurzaamheid van een maatregel;
- deur-tot-deurbenadering.

Duurzaamheid van een maatregel

Beslissingen om te investeren in bereikbaarheid worden begrijpelijkerwijs voor een deel onderbouwd vanuit de bestuurlijke wens om zichtbare knelpunten in de bereikbaarheid op te lossen. Slecht functionerende schakels in het verkeerssysteem zijn gemakkelijk in kaart te brengen; oplossingen moeten liefst morgen effectief zijn. Onder 'effectief' wordt dan verstaan dat klachten over het aangepakte knelpunt uitblijven of dat er weer fatsoenlijk kan worden doorgereden. Daarbij wordt het risico genomen dat elders in het netwerk (over enige jaren) nieuwe knelpunten kunnen ontstaan. In dat geval heeft de maatregel slechts een tijdelijk effect en wordt geen duurzame oplossing geboden. Het is dan eerder een optimalisatieslag in het netwerk.

Een dergelijke benadering in het planproces leidt vaak tot meer asfalt. Dit is een van de redenen waarom het nu verplicht is om in planstudies en verkenningen in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) andere oplossingsrichtingen nadrukkelijker in beschouwing te nemen. Bij onlangs uitgevoerde Netwerkanalyses [18] is de zevensprong van Verdaas toegepast. Deze beveelt aan om achtereenvolgens de volgende stappen te doorlopen bij het verkennen van oplossingen voor capaciteitsknelpunten:

- aanpassingen in het ruimtelijk programma;
- anders betalen voor mobiliteit;
- de mogelijkheden van mobiliteitsmanagement;
- optimalisatie van openbaar vervoer en fiets;
- de mogelijkheden van benutting;
- aanpassen van bestaande infrastructuur;
- aanleggen van nieuwe infrastructuur.

Een ingreep in het ruimtelijk programma wordt daarbij gezien als waarschijnlijk het meest kosteneffectieve middel om de bereikbaarheid te verbeteren en nieuwe infrastructuur als het minst kosteneffectief. In de uitgevoerde netwerkanalyses lag de nadruk nog op de bijdrage die de oplossingsrichtingen kunnen bieden aan capaciteitsknelpunten voor de (vracht)auto. Met de eerste MIRT-toepassingen is ook naar ruimtelijke doelen gekeken, namelijk naar welke bijdrage bepaalde maatregelen kunnen leveren aan het beter functioneren van gebieden. Daarbij worden maatregelen ook getoetst aan de economische concurrentiekracht of natuurwaarde van gebieden in plaats van dat zij alleen gericht zijn op het oplossen of voorkomen van capaciteitsknelpunten.

De stap van capaciteitsknelpunt naar deur-tot-deurreistijd

Met de Nota Mobiliteit en de daaruit volgende netwerkanalyses en MIRT-processen is een belangrijke stap gezet om te voorkomen dat de focus op capaciteitsknelpunten leidt tot suboptimale oplossingen. Oplossingen moeten voortaan worden beoordeeld op reistijden van deur tot deur. Volgens deze benadering zou een knelpunt mogen blijven bestaan als de vertraging op dat knelpunt elders op het netwerk wordt gecompenseerd of met een andere vervoerswijze kan worden vermeden. Bij deze planprocessen wordt onderscheid gemaakt tussen woon- en werkgebieden (de deuren in de deur-tot-deurbenadering). Voor woongebieden is het zinvol om na te gaan hoeveel bestemmingen er van daaruit zijn te bereiken. Voor gebieden die vooral economische betekenis hebben, gaat het juist om het aantal mensen dat het betreffende gebied binnen aanvaardbare tijd kan bereiken.

In deze andere benadering van bereikbaarheid gaat het om de ruimtelijke spreiding van mogelijke bestemmingen. Deze geografische benadering van bereikbaarheid stelt dat de bereikbaarheid van een bepaalde woonlocatie groter is als binnen een bepaalde tijdseenheid meer voorzieningen of arbeidsplaatsen kunnen worden bereikt.

Een bedrijfslocatie is goed bereikbaar wanneer relatief veel mensen deze locatie kunnen bereiken binnen een acceptabele deur-tot-deurreistijd. Een plek kan dus aantrekkelijk zijn voor een bedrijf omdat er veel mensen in de buurt wonen, maar ook omdat hij goed verbonden is met andere plekken waar mensen wonen. Op deze manier wordt een relatie gelegd tussen het verkeers- en vervoerssysteem en het ruimtelijke systeem.

Voor gebieden met kwetsbare natuurwaarden kan juist gelden dat een goede bereikbaarheid bedreigend is. Gebieden waar veel mensen kunnen komen, zijn immers interessant voor projectontwikkeling. De druk om te bouwen is dan groot.

Bereikbaarheid vanuit woonlocaties

Vanuit het perspectief van een inwoner wordt gekeken in welke mate werkgelegenheid en voorzieningen in de buurt liggen of anderszins bereikbaar zijn. Bereikbaarheid wordt dan bijvoorbeeld gedefinieerd als het aantal arbeidsplaatsen dat vanuit een zone bereikt kan worden binnen een bepaalde tijd. Deze vorm van bereikbaarheid wordt in recentelijk uitgevoerde regionale netwerkanalyses ook wel aangeduid met de term 'ontplooiingsmogelijkheden'.

Bereikbaarheid van werklocaties

Vanuit het perspectief van bedrijven wordt gekeken in welke mate werknemers of klanten aangetrokken kunnen worden. Bereikbaarheid wordt hier gedefinieerd als het aantal inwoners dat een plek binnen een bepaalde tijd kan bereiken. Daarbij kan worden gedifferentieerd naar de kenmerken van inwoners (leeftijd, inkomen, opleiding). Deze vorm van bereikbaarheid wordt ook wel de 'catchment area' of 'economische potentie' van een locatie genoemd.

Verschillende bereikbaarheidswensen

Niet iedereen stelt dezelfde eisen aan bereikbaarheid. Bij het afwegen of een investering in bereikbaarheid wenselijk is, gaat het bovendien niet alleen om de reistijd. Begrippen als nabijheid en reiscomfort spelen ook een rol. Voor de CROW-publicatie 278 Anders kijken naar bereikbaarheid is een onderzoek uitgevoerd naar de wensen die mensen hebben ten aanzien van bereikbaarheid. Zijn bereikbaarheidswensen algemeen van aard of zijn ze anders als de ruimtelijke situatie anders is? En in welke mate hebben verschillende mensen verschillende wensen?

Zijn er bijvoorbeeld verschillen tussen mensen in nieuwbouwwijken aan de rand van de stad, mensen in oude binnenstadswijken of mensen in dorpen? En in hoeverre zijn deze verschillen te verklaren door een andere demografische samenstelling van de bevolking in die verschillende woonlocaties?

Dit paper

Dit paper gaat met name in op bereikbaarheidswensen van consumenten. Degenen die de volledige publicatie willen lezen kunnen hem (vanaf medio november 2009) bestellen via de website van CROW. Dan zijn ook de resultaten van het consumentenonderzoek te downloaden.

2. Consumentenonderzoek: hoe uitgevoerd?

In het consumentenonderzoek is de vraag beantwoord: wat verstaan mensen onder bereikbaarheid? Willen ze de keuze hebben uit verschillende vervoerwijzen, willen ze een huis dichtbij een op- en afrit van een autosnelweg of willen ze juist dichtbij een station of bushalte wonen? Of willen ze wellicht wonen op een plek waar veel arbeidsplaatsen en voorzieningen (winkels, scholen) zijn?

Het consumentenonderzoek dat voor de CROW-publicatie werd uitgevoerd, gaat met name in op de vraag hoe een dergelijke afweging gemaakt wordt en welke elementen van bereikbaarheid dan van belang zijn. Voor zover bekend is er in Nederland nooit op deze manier onderzoek gedaan naar wat mensen verstaan onder bereikbaarheid en welke bereikbaarheidswensen zij hebben.

Het consumentenonderzoek

Het onderzoek is op de volgende manier uitgevoerd:

- Het (veldwerk)onderzoek werd uitgevoerd door marktonderzoekbureau Motivaction.
- De respondenten waren afkomstig uit het Stempunt-panel van Motivaction, waaraan meer dan 100.000 Nederlanders participeren. Dit online panel is representatief voor de bevolking van 18 tot 70 jaar. Voor het onderzoek werden op willekeurig wijze ruim duizend deelnemers geselecteerd uit heel Nederland in de leeftijdsgroep 18-64 jaar. Het onderzoek werd uitgevoerd in juli 2008.
- De deelnemers kregen een vragenlijst voorgelegd met het verzoek deze in te vullen. De deelnemers werden achtereenvolgens in vijf ruimtelijke situaties 'gebracht':
 - een woonwijk buiten het centrum van de stad;

- bezoek aan het centrum van de stad voor werk;
 - een werklocatie op een perifere stedelijke locatie;
 - bezoek aan het centrum van een stad in de vrije tijd;
 - bezoek aan de rand van een stad in de vrije tijd.
- Voor elke ruimtelijke situatie kon men aangeven welke elementen men van belang vond. Het ging hierbij om zaken zoals veiligheid, een levendige buurt, een historische omgeving, schone lucht enzovoort. Er kon worden gekozen uit ruim twintig verschillende elementen. De opgave was om hier maximaal vijf uit te kiezen. Daarna werden specifieke verkeers- en vervoersgerelateerde elementen aangeboden, zoals de plek waar de auto kan staan, de frequentie van het openbaar vervoer en de verkeersveiligheid. Ook hieruit kon men maximaal vijf elementen kiezen. Tevens kon men het belang van deze elementen aangeven.
- Ten slotte werd de respondenten gevraagd 'kleur te bekennen' door een keuze te maken in een dilemma dat aan hen werd voorgelegd. Een voorbeeld van een dilemma is:
- frequent openbaar vervoer (elke 5 minuten) op enige afstand (10 minuten lopen)
- versus
- minder frequent openbaar vervoer (elke 30 minuten) dicht bij huis (1 minuut lopen).

Dit dilemma is belangrijk bij het ontwerpen van openbaarvervoeraanbod daar waar het gaat om een keuze tussen bereikbaarheid (snelheid) en gebiedsontsluiting (haltedichtheid).

Het onderzoek biedt hierdoor een veelheid aan informatie over de voorkeuren van respondenten wanneer zij in bepaalde verkeersruimten worden 'gebracht'. Doel is

- de ontwerper en beleidsmedewerker meer inzicht te geven in de voorkeuren van Nederlanders als het gaat om bereikbaarheid;
- een systematiek te ontwikkelen die hulp biedt bij ontwerpprocessen die zijn gericht op de wensen van specifieke groepen Nederlanders.

3. Resultaten van het consumentenonderzoek

In dit hoofdstuk worden de resultaten gepresenteerd van het onderzoek onder consumenten naar bereikbaarheidswensen. Eerst worden de algemene resultaten behandeld die het onderzoek heeft opgeleverd. Daarna gaan we in op verschillen tussen bevolkingsgroepen. Paragraaf 3.3 neemt het voorbeeld van een nieuw te bouwen wijk aan de rand van de stad en behandelt welke eisen aan de omgeving en de bereikbaarheid uit het onderzoek naar voren komen.

3.1 Algemene resultaten

Het onderzoek geeft een overzicht van de wensen die consumenten hebben, zowel met betrekking tot de omgeving waarin zij verblijven als wat betreft de kenmerken van het verkeers- en vervoerssysteem dat hen naar allerlei plekken moet brengen.

Voor de omgeving waarin mensen wonen en verblijven gelden de volgende algemene kwaliteitswensen:

- Veiligheid en schone omgeving zijn topprioriteit: Nederlanders zijn eensgezind over de belangrijkste aspecten van de omgeving waarnaar zij zich verplaatsen. Voor zowel het centrum van steden als gebieden aan de rand van de stad geldt dat sociale veiligheid en verkeersveiligheid voor hen topprioriteit hebben. Ook een schone omgeving vinden Nederlanders zeer belangrijk. Hierbij maakt het niet uit of het gebied bezocht wordt voor een zakelijk doel of in de vrije tijd.
- Een goede bewegwijzering: In stadscentra vindt men goede bewegwijzering belangrijk. In gebieden aan de rand van de stad wil men graag dat een snelwegoprit dichtbij is.
- Specifiek voor de woonomgeving noemen Nederlanders sociale veiligheid, rust en veel groen als belangrijkste aspecten.

Bereikbaarheid is het resultaat van een aantal bouwstenen waarmee een ontwerper en beleidsmedewerker kunnen werken. Denk daarbij aan doorstroming, loopafstanden naar openbaarvervoerhaltes en de beschikbaarheid van parkeerplaatsen. Het onderzoek heeft hierover de volgende algemene inzichten opgeleverd:

- Parkeren en lopen gaan prima samen: Ongeacht bestemming of reisdoel is parkeren het belangrijkste verkeersaspect van een reis. Het liefst wil men dat er voldoende parkeerplaatsen zijn, maar als het kan wil men ook graag dat deze dichtbij en gratis zijn. Omdat dit geen reëel scenario is, is aan respondenten het dilemma voorgelegd van 10 minuten lopen en gratis parkeren versus dichtbij betaald parkeren. Dan blijkt dat Nederlanders een duidelijke voorkeur hebben voor de optie waarbij men met 10 minuten lopen een gratis of gegarandeerde parkeerplaats heeft. Voor de ontwerper is het interessant om vervolgens te werken met het gegeven dat 10 minuten lopen overeenkomt met een afstand van 1 kilometer; dit is ruim de doorsnede van een gemiddelde binnenstad.
- Openbaar vervoer en lopen gaan ook prima samen: Mensen die vaak met het openbaar vervoer reizen hebben liever frequent openbaar vervoer met een halte op enige loopafstand dan een halte dichtbij en een minder frequente dienstregeling.
- Een file is niet altijd een probleem: Opstoppingen onderweg worden duidelijk meer problematisch gevonden wanneer men voor het werk onderweg is dan wanneer men in zijn vrije tijd een afspraak heeft.
- Liever rustig doorrijden dan hollen en stilstaan: Onveiligheid en onnodig wachten voor rood licht zijn veel genoemde ergernissen. Gejaker van anderen is ergernis nummer één in het verkeer.

3.1 Verschillen tussen bevolkingsgroepen

Ontwerpers zijn gewend om te werken met leeftijdscategorieën en aantallen inwoners per huishouden. Uit dergelijke kenmerken halen zij informatie over autobezit en openbaarvervoergebruik. Aanvullend op deze generieke kenmerken van inwoners is nu informatie beschikbaar vanuit de leefstijlen van mensen. Bij een dergelijk onderzoek heeft het zin om onderscheid te maken tussen verschillende bevolkingsgroepen. Dit geeft niet alleen een duidelijker beeld van de wensen van deze groepen, maar maakt de resultaten ook beter toepasbaar bij bijvoorbeeld het ontwerpen van nieuwe wijken voor

specifieke doelgroepen. Bij het onderzoek is onder meer gebruikgemaakt van de segmentatie in bevolkingsgroepen die door Motivaction is ontwikkeld [3]. De Nederlandse bevolking kan worden onderverdeeld in acht mentality-typen. De resultaten zijn als volgt:

- *Traditionele burgers* voelen zich sterk betrokken bij hun eigen wijk en buurt. Die is bij voorkeur rustig en vooral veilig. Als plichtgetrouwe burgers dragen ze hier graag aan bij (bijvoorbeeld als vrijwillige klaar-over).
- *Nieuwe conservatieven* zijn statusgevoelig en houden van luxe. Hun auto mag dit ook uitstralen. De mobiliteitsvoorkeuren van deze groep zijn sterk gericht op autogebruik. Dit milieu rijdt graag door en is bereid te betalen om opstoppingen te omzeilen.
- De *moderne burgerij* heeft vooral uitgesproken voorkeuren ten aanzien van de eigen woonomgeving. Die moet kindveilig zijn en voldoende parkeergelegenheid dichtbij bieden.
- *Gemaksgeoriënteerden* hebben graag alles dichtbij huis. Hoe dichter de auto bij de voordeur staat, hoe beter.
- *Opwaarts mobielen* zijn graag onderweg, maar gaan zo efficiënt mogelijk van A naar B. Ze rijden graag door, opstoppingen worden vermeden. Hun woning is bij voorkeur dichtbij een stadscentrum, maar ook dichtbij een snelwegoprit. Hun auto kan in korte tijd van 0 naar 100 km/h.
- Het leven van de *kosmopolieten* speelt zich af in steden. Voor het vervoer tussen steden kiezen zij voor een snelle treinverbinding. Binnen die steden verplaatsen zij zich per fiets.
- *Postmaterialisten* reizen bij voorkeur per fiets of trein. Hiervoor hebben zij goede fietsvoorzieningen en ov-aansluitingen nodig. Om van het station hun bestemming te bereiken, is de vouw- of ov-fiets de beste oplossing - voor henzelf én voor het milieu.
- *Postmoderne hedonisten* gaan graag zorgeloos door het leven en laten zich daarbij niet leiden door conventies. Ze komen graag comfortabel op tijd. Een stukje lopen vanaf hun parkeerplaats is geen probleem. Ze fietsen graag wat om als ze hierdoor minder hoeven te stoppen.

3.3 Voorbeeld: toepassing van de resultaten op een woonwijk

Voor het onderzoek is gezocht naar relevante ruimtelijke situaties om onder de 'loep' te nemen. Ruimtelijke situaties werden geselecteerd op basis van drie overwegingen. Ten eerste zijn ruimtelijke vraagstukken in het onderzoek betrokken die vaak de aandacht vragen van ontwerpers; de ontwikkeling van een woonwijk buiten het centrum van de stad is daar een voorbeeld van. De tweede overweging betrof de informatiebehoefte van beleidsmakers. De derde overweging was meer praktisch van aard. Hierbij ging het om het voorstellingsvermogen van de ondervraagden.

Op grond van deze overwegingen werden de volgende situaties uitgekozen:

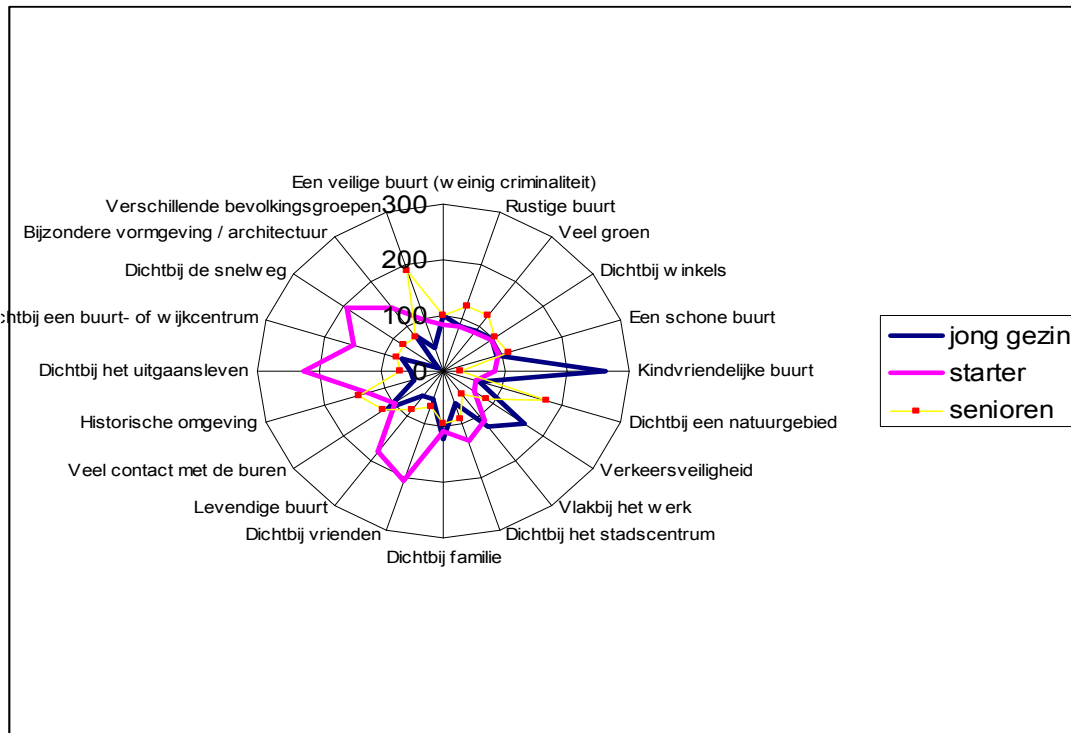
- een woonwijk buiten het centrum van de stad;
- bezoek aan het centrum van de stad voor werk;
- een werklocatie op een perifere stedelijke locatie;
- bezoek aan het centrum van een stad in de vrije tijd;
- bezoek aan de rand van een stad in de vrije tijd.

In deze paragraaf geven we enkele resultaten voor een nieuwe woonwijk aan de rand van de stad.

Aanname in het beleid: er is ingezet op de bouw van bepaalde woningtypen. Veertig procent van de nieuwe woningen zal twee-onder-een-kapwoning worden en veertig procent zal bestaan uit appartementen die dicht bij openbaarvervoerknooppunten en/of – haltes liggen. De overige twintig procent is nog niet ingevuld. Voor de twee-onder-een-kapwoningen richt men zich op gezinnen met kinderen. Voor de appartementen zijn er twee doelgroepen: enerzijds de senioren en anderzijds jonge alleenstaanden. Met dit woningaanbod is de wijk goed toegerust voor demografische veranderingen en wooncarrières. Dit is vergelijkbaar met de situatie in vele wijken in Nederland.

Vraag vanuit het beleid is wat voor mensen een wijk met dit woningaanbod aantrekt en welke wensen die toekomstige bewoners hebben ten aanzien van ruimte en mobiliteit?

Voor deze toepassing een spiderplot gemaakt om na te gaan in welke mate de drie doelgroepen - namelijk jonge gezinnen, starters en senioren - verschillende eisen stellen aan de ruimtelijke omgeving van de woonwijk. Met behulp van de gegevens uit het onderzoek is de afwijking bepaald ten opzichte van de gemiddelde Nederlander. Het rekenresultaat is in figuur 1 opgenomen. De indexwaarde van de gemiddelde Nederlander is hierbij op 100 gesteld. Wanneer een bepaalde bevolkingsgroep afwijkt van dit gemiddelde, zoals bijvoorbeeld in de figuur te zien is voor senioren met betrekking tot een veilige buurt, komt de index boven of onder de 100 uit.

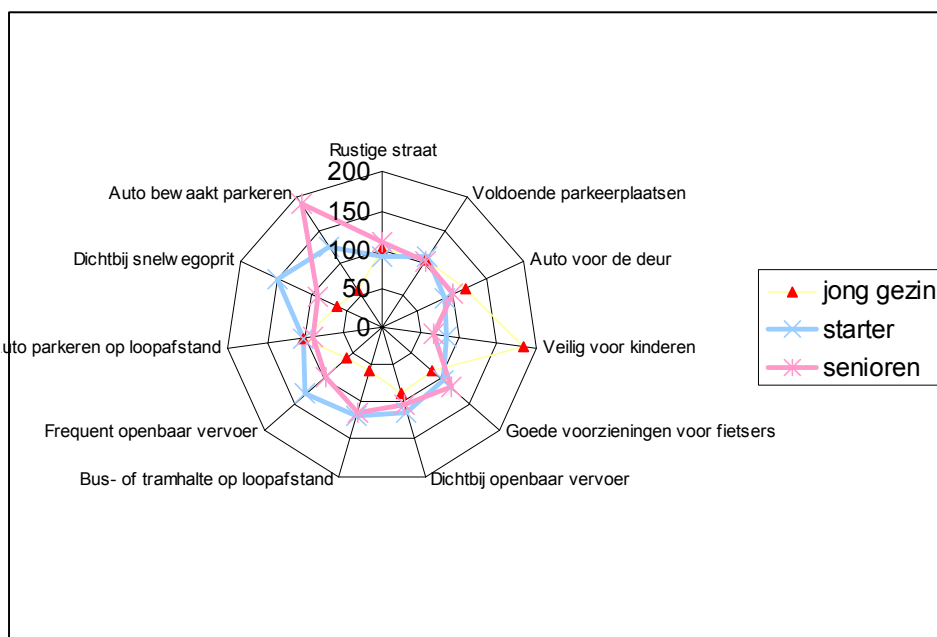


Figuur 1: Spiderplot ruimtelijke omgevingswensen

De figuur laat allereerst zien dat jonge gezinnen niet veel noten op hun zang te hebben ten aanzien van de ruimtelijke omgeving. De enige wens die opvalt is dat de buurt kindvriendelijk is. Verder heeft men een voorkeur voor een verkeersveilige buurt. Starters en senioren zijn veel meer uitgesproken in hun voorkeuren. Senioren vinden een gemengde buurt met veel bevolkingsgroepen belangrijk, willen juist geen kindvriendelijke buurt en hebben graag dat de wijk dicht bij een natuurgebied en in een historische omgeving ligt. Starters hechten meer aan de nabijheid van zaken die buiten de wijk liggen, zoals het uitgaansleven. Binnen de wijk vinden zij levendigheid en de nabijheid van vrienden belangrijk.

Gecombineerd geven de voorkeuren van deze drie groepen een 'gemiddeld' eindresultaat. De enige uitzonderingen zijn de kindvriendelijkheid en de verkeersveiligheid. Doordat jonge gezinnen deze zaken uitermate belangrijk vinden en zij veertig procent van het toekomstige publiek uitmaken, zijn deze wensen in dit voorbeeld van groter belang dan in een gemiddelde wijk.

Welke verschillen vinden we voor de verkeersaspecten? Figuur 2 laat dit zien.



Figuur 2: Spiderplot verkeerskundige wensen

Het blijkt dat de senioren weinig specifieke wensen hebben ten aanzien van verkeerskundige aspecten. Het enige opvallende punt is dat zij weinig belang hechten aan verkeersveiligheid voor kinderen. De starters leggen de nadruk op de externe ontsluiting van de wijk voor auto en openbaar vervoer. De jonge gezinnen zetten evenwel de toon. Frequent openbaar vervoer en haltes op korte afstand zijn voor hen van minder belang. Zij hechten aan een plek voor hun auto voor de deur en, nog veel belangrijker, een verkeersveilige omgeving voor hun kinderen.

Wanneer een wijk gebouwd zou worden volgens bovengenoemde principes, kunnen de resultaten van het onderzoek goed worden toegepast. Gecombineerd geven de resultaten

namelijk aan dat de ontsluiting van het openbaar vervoer in deze wijk met starters, senioren en jonge gezinnen van minder belang is, althans waar het gaat om openbaar vervoer binnen de wijk. Wanneer de appartementen gebouwd worden nabij openbaarvervoerhaltes en de eengezinswoningen worden verspreid over de wijk, is het verder - althans voor de gezinnen met jonge kinderen - niet nodig ander openbaar vervoer de wijk in te brengen of door het gebied te leiden.

5. Discussie

Is het voorgaande nieuw?

Alhoewel eerder onderzoek is uitgevoerd onder consumenten concluderen concluderen Harms et al. (2007) [8] van het KiM: "niettemin zijn subjectieve aspecten van mobiliteit een sterk onderbelicht thema in het verkeers- en vervoersonderzoek" (p. 15). Recente onderzoeken die hier wel aandacht aan geven, zijn:

- Het genoemde onderzoek van het KiM. In dit onderzoek gaat het om de beleving van vervoermiddelen (auto, openbaar vervoer en fiets) [8].
- Onderzoek van DVS-AVV naar de beleving van weggebruikers [9, 10].
- Onderzoek van het Sociaal en Cultureel Planbureau [11].
- Het eerder genoemde onderzoek van de NS naar klantwaarderingen op het gebied van het spoorvervoer [7].
- De OV-Klantenbarometer van het stad- en streekvervoer [12].
- Waardering van auto, openbaar vervoer en fiets [13].
- Ergernissen in het verkeer [14, 15].
- Emoties in het verkeer [16].

Dit lijkt toch nog een behoorlijke lijst. Er moet echter worden bedacht dat veel gemakkelijker een nog veel langere lijst zou kunnen worden opgesteld van studies naar objectieve aspecten van verkeersgedrag.

Het nieuwe van de gevolgde aanpak zit niet in het gebruik van een psychologische theorie. De theorie van Maslow werd ruim 65 jaar voor het verschijnen van dit onderzoek gepubliceerd. Het nieuwe van dit onderzoek bestaat uit de specifieke uitvoering: er is aan mensen gevraagd hoe zij zouden oordelen wanneer zij over bepaalde ruimtelijke situaties een beslissing zouden moeten nemen. Het nieuwe is ook dat een specifieke toepassing is gezocht in de voorkeuren van consumenten ten aanzien van ruimtelijk gedrag.

Als stelling formuleren wij:

Net als het MON jaarlijks wordt uitgevoerd, zou ook jaarlijks een consumentenvoorkeuren ten aanzien van bereikbaarheidswensen uitgevoerd moeten worden.

Toepassing

In CROW-publicatie 278 en de bijbehorende resultaten van het consumentenonderzoek (www.crow.nl) zijn alle resultaten na te lezen. Ook is daar aangegeven op welke wijze gebruikers zelf de basisdata kunnen bewerken voor eigen toepassingen.

Literatuur

- 1 Bereikbaarheid in beeld, Goudappel Coffeng. Rotterdam, KpVV, 2009.
- 2 Langzame Stad. Scenario's voor nieuwe stadsvormen op het raakvlak van stad en snelweg, Van Breugel, Heijne, Petersma en Veldhuis. Amsterdam, Stichting Langzame Stad, 2008.
- 3 Mentality milieus. Amsterdam, Motivaction, 2008.
- 4 PVVP Noord-Brabant. Kaders en Ambities 2006-2020.'s-Hertogenbosch, Provincie Noord-Brabant, 2006.
- 5 GVVP Leeuwarden. Leeuwarden, 2003.
- 6 A.H. Maslow. A Theory of Human Motivation. Psychological Review, 50, 370-396, 1943.
- 7 Klantwaarderingen op het gebied van spoorvervoer, Van Hagen, Visser en de Gier, 2005.
- 8 Beleving en beeldvorming van mobiliteit, L. Harms, P. Jorritsma en N. Kalfs. Den Haag, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2007.
- 9 Onderzoek van DVS-AVV naar de beleving van weggebruikers, Welles (2003), Need en van 't Hof (2005). Den Haag, DVS-AVV, 2003, 2005.
- 10 Onderzoek van DVS-AVV naar de beleving van weggebruikers, Welles. Den Haag, DVS-AVV, 2003.
- 11 Onderzoek van het Sociaal en Cultureel Planbureau, Steg. Den Haag, 2005.
- 12 De OV-Klantenbarometer van het stad- en streekvervoer, Konijnendijk en Van Beek. Rotterdam, Kennisplatform Verkeer en Vervoer, 2008.
- 13 Waardering van auto, openbaar vervoer en fiets. Den Haag, ANWB, 2005.
- 14 Ergernissen in het verkeer. Rotterdam, AVV, 2004.
- 15 Ergernissen in het verkeer. Den Haag, ANWB, 2005.
- 16 Emoties in het verkeer. Leidschendam, SWOV, 2005.
- 17 PVVP Zeeland, Mobiliteit op maat. Middelburg, 2008.
- 18 Diverse netwerkanalyses, 2006.
- 19 Inzicht in samenhang, Twynstra Gudde. Bijdrage aan het CVS. Santpoort, 20 en 21 november 2008.
- 20 De Nationale Bereikbaarheidskaart. Zoetermeer, Transumo, 2007.

Websites

www.brabant.nl/upload/documenten/p/02_pvvp_kadersenambities_deel1.pdf
www.bereikbaarheidskaart.nl
www.langzamestad.nl
www.crow.nl