

Reizen in tijd

***Een onderzoek naar het fiets-
en openbaar vervoergebruik
in Groningen***

Bureau Onderzoek Gemeente Groningen in samenwerking met
HanzeConnect, oktober 2005

Bureau Onderzoek heeft als kernactiviteiten instrumentontwikkeling voor en uitvoering van beleidsgericht onderzoek, het toegankelijk maken van grote hoeveelheden data uit verschillende bronnen, gegevensanalyse, projectevaluatie en dienstverlening bij overheidsmarketing.

Inhoud

Samenvatting en conclusie	5
1. Inleiding	9
1.1 Onderzoeksopzet	9
2. Literatuurstudie mobiliteit en vervoer	11
2.1 Beleidsnota Fietsverkeer 2000	11
2.2 Altijd weer die auto!	12
2.3 Goed op weg	13
2.4 Fietsverkeer	13
2.5 Een kwestie van tijd	14
2.6 Stadsmonitor 2005	14
2.7 Conclusies literatuurstudie	16
3. Een kwestie van tijd - verkeer	19
3.1 Een kwestie van tijd	19
3.2 Verdeling vervoermiddelen per dag	22
3.3 Verdeling vervoermiddelen doordeweeks/weekend	25
3.4 Verdeling dagen per vervoermiddel (aantallen)	27
3.5 Verdeling bestemmingen per dag	30
3.6 Verdeling dagen per doel (aantallen)	33
3.7 Vervoermiddel / bestemming	36
3.8 Vervoermiddel / woonsituatie	37
4. Interviews	39
4.1 Openbaar Vervoer (OV)	39
4.2 Fiets	40
4.3 Auto	41
Bijlagen	43

Samenvatting en conclusie

In een stad als Groningen vindt dagelijks een zeer groot aantal verkeersbewegingen plaats. In 2000 vindt 55% van deze verplaatsingen plaats per fiets, 40% per auto en 5% met het openbaar vervoer (afgekort als OV). Zonder interventie zullen deze percentages flink veranderen. De verwachting is dat in 2010 het fietsgebruik daalt naar 45%, het autoverkeer stijgt tot 52% en het OV gebruik daalt tot 3%

De Gemeente Groningen heeft zich tot doel gesteld de groei van het autoverkeer terug te dringen door verbeteringsmaatregelen voor fiets en OV en het creëren van reële alternatieven voor de auto. Concreet heeft het beleid tot doel het fietsgebruik op 50% te handhaven. Door een toename van het aantal verplaatsingen betekent dit dat het fietsgebruik zal moeten toenemen.

Er is echter geconstateerd dat de toename van het gebruik van fiets (en OV) achterblijft bij de ambities van de Gemeente Groningen. Dit is de aanleiding geweest om Bureau Onderzoek te vragen om een gedetailleerder inzicht te geven in de tijdsbesteding aan het reizen en het gebruik van middelen om te reizen. Het onderzoek beoogt aanknopingspunten te bieden om het beleid op dit gebied te evalueren en eventueel bij te stellen.

Het onderzoek bestaat uit drie onderdelen:

Literatuurstudie van verschillende studies, beleidsnota's, brochures en andere publicaties die betrekking hebben op reizen en in het bijzonder het gebruik van fiets, OV en auto.

Secundaire analyse van de data van 'Een kwestie van tijd'; een onderzoek uitgevoerd naar knelpunten bij het organiseren van de dagelijkse activiteiten waaronder het reizen.

Interviews met drie experts binnen Gemeente Groningen met als doel te inventariseren wat mogelijke oorzaken zijn voor de "dreiging" dat de ambities met betrekking tot het OV- en fietsgebruik niet worden gehaald.

Literatuurstudie

Op basis van de bestudeerde literatuur is het volgende algemene beeld ontstaan. Voor het bereiken van de doelstelling op het gebied van het fietsgebruik is behoorlijk wat gedaan en ook behoorlijk wat bereikt. Niet voor niets is Groningen in 2002 uitgeroepen tot dé fietsstad van Nederland. De doelstellingen op dit gebied lijken op het eerste gezicht niet onrealistisch. Toch blijven de ontwikkelingen in het fietsgebruik achter bij doelstellingen. Wat opvalt in het beleid is dat het voornamelijk gericht is op infrastructuur en (andere) randvoorwaarden voor het fietsgebruik en niet of in mindere mate op het gedrag van de “reizigers”. Op basis van het rapport van het Sociaal Cultureel Planbureau lijkt gedrag wel een belangrijke factor te zijn in het bereiken van mobiliteitsdoelstellingen.

Ten aanzien van het OV is het beeld ontstaan dat daar tot nu veel minder is gebeurd om de doelstellingen te bereiken dan bij het fietsgebruik. Dit lijkt onder andere te komen door het achterblijven van de (financiële) steun vanuit het rijk.

Secundaire analyse

Hieronder zijn puntsgewijs de meest opvallende resultaten van de secundaire analyse opgenomen. Deze resultaten kunnen vooral dienen om zwaartepunten in het (toekomstige) beleid te definiëren:

- In het verkeer zijn hele duidelijke spitsuren te herkennen in de data. De hoogste concentratie mensen die met reizen bezig zijn zien we omstreeks 8 uur 's morgens op een doordeweekse dag. Circa 30% van de mensen is dan aan het reizen, meestal naar het werk. Vanaf een uur of 3 's middags neemt het percentage opnieuw toe met een piek om 5 uur.
- Tijdens de ochtendpiek zitten de meeste mensen op de fiets.
- In het algemeen is de fiets het meest gebruikte vervoermiddel.
- In de avondpiek ligt het autogebruik iets lager dan in de ochtendpiek.
- De pieken op maandag en vrijdag ligt lager dan bij de andere doordeweekse dagen.
- Er is een toename in het verkeer te zien vlak na de avondpiek. Veel mensen reizen dan naar een bestemming met een

cultuur/ontspannings-karakter. Dit wordt relatief vaak met de auto gedaan.

- Op zaterdag en zondag wordt erg weinig tijd aan reizen besteed. Het percentage mensen dat, op welk moment van de dag dan ook, reist komt amper boven de 5%.
- Alleenstaanden met thuiswonende kinderen maken relatief vaker gebruik van de auto om naar het werk te reizen.
- Gehuwden en samenwonenden met kinderen gebruiken relatief vaak de auto om een bestemming in de categorie cultuur/ontspanning te bereiken.

Interviews

Op basis van de interviews kan worden gezegd dat de tegenvallende ontwikkeling in het OV-gebruik vooral te wijten is aan het niet kunnen krijgen van financiële middelen. Er is eenvoudigweg weinig gebeurd op OV gebied, sterker nog: door het terugdringen van de bijdrage door de rijksoverheid is het OV zelfs verslechterd. Daarnaast lijkt het OV vooral een alternatief voor de fiets en niet of in mindere mate voor de auto. Verbetering van OV zal dus naar verwachting geen afname van het autogebruik tot gevolg hebben. Door de vergrijzing bestaat de verwachting dat het OV steeds meer een substituut voor de fiets zal vormen. Transferia en Parkeer & Pendel-initiatieven lijken voor woon-werkverkeer en winkelverkeer een goed alternatief te kunnen vormen.

Het is niet helemaal duidelijk waarom het fietsgebruik achterblijft bij de ambities. Het zou kunnen liggen in het feit dat de plannen vooral gericht zijn op het verbeteren van de fietsinfrastructuur terwijl er ook (meer) beleid zou moeten worden ontwikkeld om het gedrag van de mensen te veranderen. De ambities op fietsgebied zouden te hoog kunnen zijn. Groningen is immers al fietsstad nummer 1; het fietsklimaat is in Groningen beter dan waar ook in Nederland; logischerwijs is het verbeteringsperspectief dan ook gering.

Wat betreft het autogebruik komt de frictie in het tweesporenbeleid naar voren. Enerzijds probeert men het niet-noodzakelijk autogebruik terug te dringen, anderzijds moet het toenemende gewenste autogebruik (zakelijk verkeer, goederentransport en winkelend publiek) goed worden gefaciliteerd om de economische groei en de werkgelegenheid niet voor de voeten te lopen. In de praktijk is het heel lastig om deze twee sporen te scheiden en zouden de twee beleidssporen elkaar wel eens tegen kunnen werken.

Dat de auto relatief veel wordt gebruikt voor het bereiken van bestemming met een cultuur en/of ontspanningskarakter, geeft weinig zorgen. Dit verkeer zal vooral buiten de piektijden plaatsvinden. Op die momenten bestaan er (nog) geen verkeersknelpunten in de stad Groningen.

1. Inleiding

De Gemeente Groningen is een dynamische gemeente; letterlijk. Dagelijks is het een wirwar van mensen die van A naar B, eventueel via C en vice versa moeten en willen. In 2000 vindt 55% van deze verplaatsingen plaats per fiets, 40% per auto en 5% met het Openbaar Vervoer (OV). Zonder interventie zullen deze percentages flink veranderen. De verwachting is dat in 2010 het fietsverbruik daalt naar 45%, het autoverkeer stijgt tot 52% en het OV gebruik daalt tot 3%

De Gemeente Groningen heeft zich tot doel gesteld de groei van het autoverkeer terug te dringen door verbeteringsmaatregelen voor fiets en OV en het creëren van reële alternatieven voor de auto. Concreet heeft het beleid tot doel het fietsgebruik op 50% te handhaven. Door een toename van het aantal verplaatsingen betekent dit dat het fietsgebruik zal moeten toenemen. Inmiddels zijn allerlei plannen ontwikkeld en uitgevoerd om dit doel te bereiken.

Er is echter geconstateerd dat de toename van het gebruik van fiets (en OV) achterblijft bij de ambities van de Gemeente Groningen. Dit is de aanleiding geweest om Bureau Onderzoek te vragen om een gedetailleerder inzicht te geven in de tijdsbesteding aan het reizen en het gebruik van middelen om te reizen. Het onderzoek beoogt aanknopingspunten te bieden om het beleid op dit gebied te evalueren en eventueel bij te stellen.

1.1 Onderzoeksopzet

Het onderzoek bestaat uit drie onderdelen:

Literatuurstudie (Hoofdstuk 2)

Er zijn verschillende studies, beleidsnota's, brochures en andere publicaties verschenen die betrekking hebben op reizen en in het bijzonder het gebruik van fiets, OV en auto. In hoofdstuk 2 is een kort overzicht gegeven van de publicaties en de "highlights" hieruit.

Secundaire analyse data 'Een kwestie van tijd' (Hoofdstuk 3)

Op basis van het onderzoek 'Een kwestie van tijd' uitgevoerd naar knelpunten bij het organiseren van de dagelijkse activiteiten is een secundaire analyse van de verzamelde data gemaakt, waarbij uitsluitend

is gekeken naar de data die betrekking hebben op het reizen. Er is bekeken van welke vervoersmiddelen gebruik wordt gemaakt op de verschillende uren van de dag. Ook is nagegaan welke vervoersmiddelen worden gebruikt voor diverse activiteiten, zoals betaald werk of studie.

Interviews (Hoofdstuk 4)

Met drie experts binnen Gemeente Groningen zijn face-to-face interviews gehouden. Het doel hierbij was te inventariseren wat mogelijke oorzaken zijn voor de “dreiging” dat de ambities met betrekking tot het OV- en fietsgebruik niet worden gehaald.

2. Literatuurstudie mobiliteit en vervoer

In dit hoofdstuk wordt door middel van een literatuurstudie ingegaan op de context van het beschreven mobiliteitsvraagstuk. Er wordt een overzicht gegeven van de bestudeerde literatuur en een korte weergave van de inhoud van de volgende publicaties:

- Beleidsnota fietsverkeer 2000 (Gemeente Groningen – Groningen, december 2000)
- Altijd weer die auto! (Sociaal Cultureel Planbureau – Den Haag, december 2000)
- Goed op weg (Gemeente Groningen Dienst RO/EZ – Groningen, 2003)
- Fietsverkeer (periodieke uitgave Fietsberaad – nummer 9, jaargang 3, juni 2004)
- Tijden van de stad (Gemeente Groningen Bureau Onderzoek – augustus 2004)
- Stadsmonitor 2005 (Gemeente Groningen – Groningen, mei 2005)

2.1 Beleidsnota Fietsverkeer 2000

In de nota wordt verondersteld dat het gebruik van het autoverkeer in de stad Groningen van 2000 tot 2010 toeneemt van 40% tot 52%. Daarnaast wordt verwacht dat het fietsverkeer in diezelfde periode afneemt van 55% naar 45% en het OV van 5% naar 3%.

Met deze vooruitzichten is beleid geformuleerd, waarin het fietsverkeer centraal wordt gesteld. Het beleid is er op gericht de groei van het autoverkeer terug te dringen door verbeteringsmaatregelen voor fiets en OV en het creëren van reële alternatieven voor de auto.

Concreet heeft het beleid tot doel het fietsgebruik op 50% te handhaven. Door een toename van het aantal verplaatsingen betekent dit dat het fietsgebruik zal moeten toenemen. In de nota wordt aangegeven dat dit een ambitieuze en realistische doelstelling is.

Om dit doel te bereiken zijn in de nota tal van activiteiten beschreven:

- Verbetering van het fietsnetwerk (fietspaden, e.d.)
- Bewegwijzering
- Verkeers- en sociale veiligheid
- Rijwielstallingen en ketenvervoer
- Fietsprivéplan

2.2 Altijd weer die auto!

“Altijd weer die auto!” is een rapport van het Sociaal en Cultureel Planbureau en de Adviesdienst Verkeer en Vervoer. Het presenteert sociaal-wetenschappelijke kennis ten behoeve van het verkeers- en vervoerbeleid. Wat zijn de achtergronden van de toenemende automobilitéit? Wat is bekend over het keuzegedrag van de automobilist?

Het rapport stelt dat om doelstellingen van verkeers- en vervoerbeleid te halen het in veel gevallen nodig is het gedrag van “vervoersconsumenten” te veranderen. Technische maatregelen zijn pas succesvol als consumenten deze willen gebruiken. Ook als mensen moeten worden bewogen om op andere tijdstippen te reizen of van een ander vervoermiddel gebruik te maken is er in belangrijke mate sprake van een gedragsverandering.

Volgens de auteurs bestaat een effectief mobiliteitsbeleid uit vier stappen:

Diagnose: Nadat is vastgesteld welke doelen worden nagestreefd, moet een diagnose worden gesteld van het verplaatsingsgedrag, de determinanten die eraan ten grondslag liggen en van de effecten van dat gedrag.

Besluitvorming: Op basis van de diagnose moet worden vastgesteld welk gedrag kan en moet worden veranderd om de gewenste doelen te bereiken.

Interventies: Wanneer de eerste twee stappen zijn gezet, moeten de interventies worden vastgesteld die nodig zijn om de doelen te bereiken.

Evaluatie: De effecten van het beleid zullen moeten worden geëvalueerd.

2.3 Goed op weg

De brochure “Goed op weg” is een op de inwoners en andere geïnteresseerden gerichte publicatie die de voortgang en stand van zaken van het verkeersbeleid van de Gemeente Groningen presenteert. De inhoud van de beleidsnota Fietsverkeer 2000 is gedeeltelijk terug te vinden in de brochure. In deze brochure zijn onder andere de doelstelling (50% van de verplaatsingen per fiets) en de uitwerkingen van de strategie in de vorm van concrete activiteiten opgenomen. Daarnaast zijn de plannen met betrekking tot OV- en autogebruik opgenomen.

Het uitgangspunt dat in de brochure wordt gepresenteerd is: “per auto indien noodzakelijk, met het OV of de fiets als dat kan.”

Er wordt in de brochure aangegeven dat autogebruik essentieel is voor de economie en de gewenste economische groei. Autogebruik dat men hierbij voor ogen heeft is het goederenvervoer, autogebruik ten behoeven van zakelijke afspraken en ten behoeve van inkopen. Daarnaast wordt niet-noodzakelijk autogebruik onderscheiden.

OV en fiets moeten een alternatief worden voor het niet-noodzakelijk autogebruik.

Om dit te stimuleren worden ook hier weer vooral verbeteringen aan de infrastructuur als oplossing aangedragen.

Een “probleem” wat bij het OV speelt is dat toename van het OV ook veel overlast veroorzaakt. Om dit weer te beperken worden alternatieve vormen van OV gepresenteerd. De plannen hieromtrent zijn beschreven en zijn inmiddels overgenomen door het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

2.4 Fietsverkeer

Deze landelijk en periodiek verschijnende uitgave van Fietsberaad, gericht op bij verkeersbeleid betrokken ambtenaren, neemt in juni 2004 o.a. de stad Groningen onder de loep. Groningen wordt in het artikel “Verkeersbeleid en ruimtelijk beleid gelijk op” als een voorbeeldstad beschouwd als het om het fietsklimaat gaat.

Het artikel is geschreven door Ben Boersma en Sieneke van Alteren (Boersma Van Alteren) die zich grondig hebben verdiept in het onderwerp door vele gemeentelijke nota's en andere bronnen tot zich te nemen en door middel van verschillende gesprekken met politici, ambtenaren en adviseurs.

Groningen werd in 2002 fietsstad van Nederland. De gemeente kent het hoogste verplaatsingsgedrag per fiets van Nederland (gevolgd door Zwolle). De sleutels van het succes liggen volgens de auteurs van het artikel in het beleid, de samenhang tussen verschillende beleidsgebieden (integraal verkeers- en vervoerbeleid en ruimtelijke ordening) en de continuïteit in het beleid.

2.5 Een kwestie van tijd

Augustus 2004 verscheen het onderzoeksrapport "Een kwestie van tijd – Afstemming van tijden in de stad Groningen: een behoeften- en knelpuntenanalyse". Het onderzoek is uitgevoerd in opdracht van het project "Tijden van de stad Groningen" en is uitgevoerd door Bureau Onderzoek Gemeente Groningen. Dit onderzoek gaf onder andere inzicht in de tijdsbesteding van de mensen in de stad Groningen: hoe wordt tijd besteed/verdeeld over wonen, werken, zorgen, verkeer, recreatie, gezondheidszorg, studie en kinderopvang? Om deze onderzoeksvraag te beantwoorden zijn ruim 1200 mensen gevraagd een vragenlijst in te vullen waarin kon worden aangegeven op welk moment van de dag ze met welke activiteit bezig waren.

Zoals aangegeven betrof het onderzoek de wijze van tijdsbesteding in algemene zin. Een onderdeel waar mensen hun tijd aan kunnen besteden is reizen (verkeer). Gemeente Groningen streeft naar een toename van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer (OV) als vervoermiddel in plaats van het gebruik van de auto (zie ook hoofdstuk 3).

2.6 Stadsmonitor 2005

De Stadmonitor is een jaarlijks verschijnend rapport waarin kort en overzichtelijk wordt weergegeven hoe Groningen er voor staat. Een fragment uit de inleidende tekst van het rapport:

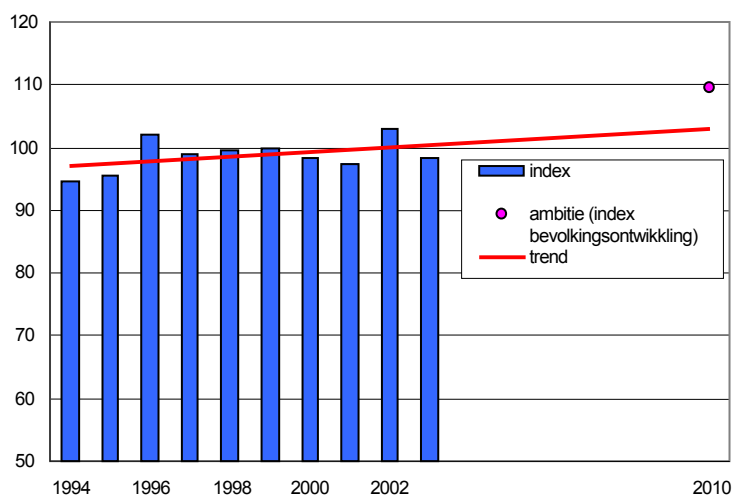
“Natuurlijk gaat het alleen om hoofdlijnen en vertellen de cijfers maar een deel van het verhaal. We hopen echter dat de monitor aanleiding kan zijn voor discussie.”

Dat dit zo kan zijn, bewijst dit rapport.

De Stadsmonitor neemt de doelen van de Stadvisie 2003 als basis. Speciale aandacht gaat in het kader van dit onderzoek uit naar doel 5: *Een stad die zich duurzaam ontwikkelt*. En in het bijzonder de passage betrekking hebbende op het OV- en het fietsgebruik. Deze passages zijn de belangrijkste reden om op zoek te gaan naar mogelijke oorzaken van het ogenschijnlijk niet bereiken van de ambities op dit gebied die zijn gesteld.

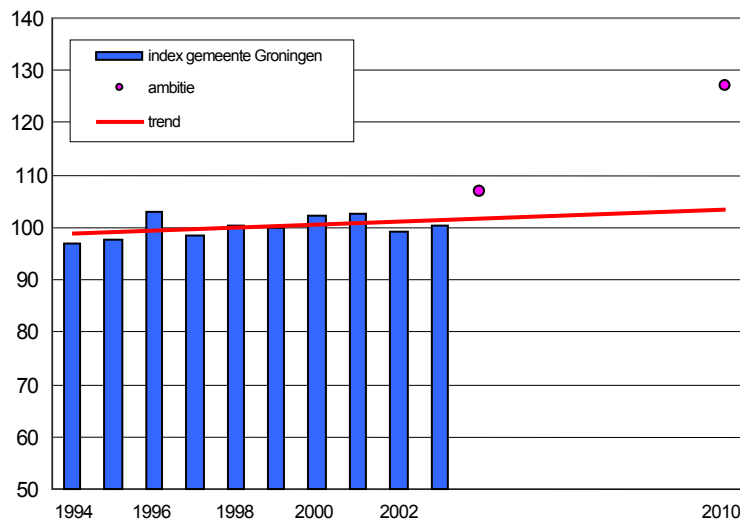
Met betrekking tot het fietsbeleid wordt aangegeven dat er in de afgelopen jaren fors is geïnvesteerd in maatregelen om het gebruik van de fiets te stimuleren. Uit tellingen zou blijken dat het aantal fietsbewegingen groeit. Echter het aandeel van de fiets in alle vervoersbewegingen staat onder druk. Er wordt aangegeven dat dit incidenteel zou kunnen zijn, maar dat het wel iets is om in de gaten te houden. Figuur 2.1 geeft aan dat het zonder interventie waarschijnlijk is dat ook met betrekking tot de fiets niet het ambitieniveau in 2010 zal worden gehaald.

Figuur 2.1 Omvang van het gebruik van de fiets in de stad.



De stadsmonitor laat zien dat de ambitie om het aantal gebruikers van het OV fors toe te laten nemen, niet is gehaald. Verder wordt aangegeven dat voor het bereiken van de doelstellingen op OV-gebied, de gemeente mede afhankelijk is van het rijksbeleid.

Figuur 2.2 Omvang van het gebruik van het OV in de stad.



2.7 Conclusies literatuurstudie

Op basis van de hiervoor beschreven bestudeerde literatuur is het volgende algemene beeld ontstaan.

Fiets

Voor het bereiken van de doelstelling op het gebied van het fietsgebruik is behoorlijk wat gedaan en ook behoorlijk wat bereikt. Niet voor niets is Groningen in 2002 uitgeroepen tot dé fietsstad van Nederland. De doelstellingen op dit gebied lijken op het eerste gezicht niet onrealistisch. Toch blijven de ontwikkelingen in het fietsgebruik achter bij doelstellingen. Wat opvalt in het beleid dat het voornamelijk gericht is op infrastructuur en (andere) randvoorwaarden voor het fietsgebruik en niet of in mindere mate op het gedrag van de "reizigers". Op basis van het rapport van het SCP lijkt gedrag wel een belangrijke factor te zijn in het bereiken van mobiliteitsdoelstellingen.

OV

Ten aanzien van het OV is het beeld ontstaan dat daar tot nu veel minder is gebeurd om de doelstellingen te bereiken dan bij het fietsgebruik. Dit lijkt onder andere te komen door het achterblijven van de (financiële) steun vanuit het rijk.

3. Een kwestie van tijd - verkeer

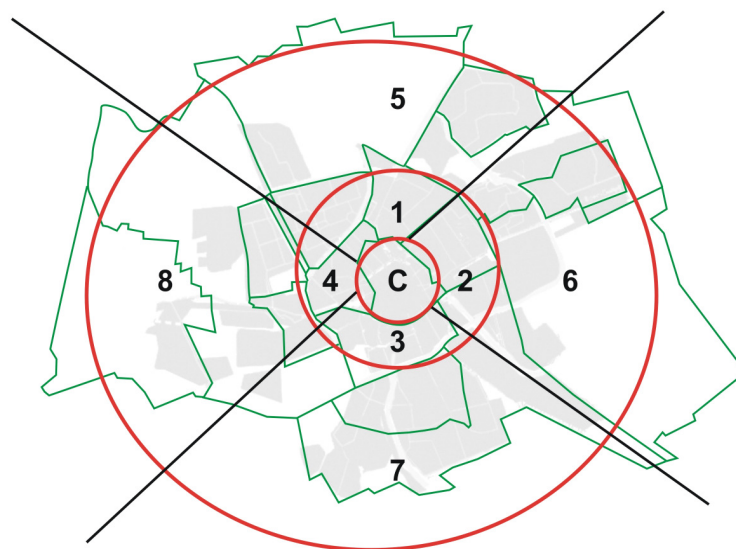
In dit hoofdstuk zijn de resultaten weergegeven van de secundaire analyse van de verzamelde data voor het onderzoek uit 2004 'Een kwestie van tijd'. Bij deze analyse is uitsluitend gekeken naar de data betrekking hebbende op verkeer.

Voordat we de gegevens weergeven van de secundaire data-analyse, geven we hierna kort de belangrijkste resultaten van het hoofdstuk Mobiliteit weer uit het rapport 'Een kwestie van tijd' (2004).

3.1 Een kwestie van tijd

Om de woon- en werklocaties inzichtelijk weer te geven, is in het rapport 'Een kwestie van tijd' de stad opgedeeld in drie ringen en vier kwadranten (zie figuur 3.1).

Figuur 3.1 Ringindeling Groningen



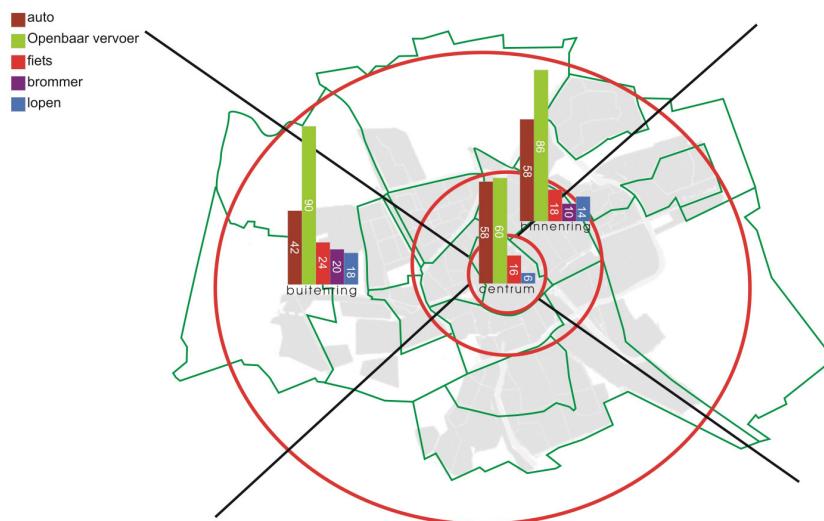
- C = Centrum
- 1 = Korreweg, Hoogte & Paddepoel
- 2 = Oosterpark
- 3 = Oud-zuid
- 4 = Schildersbuurt & Oranjewijk
- 5 = Beijum, Noord & Hunze
- 6 = Lewenborg & Oost
- 7 = Nieuw-zuid
- 8 = Hoogkerk, Vinkhuizen & West

Vervoersmiddel

De meeste mensen die naar hun werk reizen, maken daarbij gebruik van de fiets of de auto. Door de week (maandag t/m vrijdag) reist ruim een derde van de werkenden met de auto naar het werk en ruim de helft gaat op de fiets. Slechts 5% gebruikt het OV om naar het werk te gaan.

Wanneer gekeken wordt naar de afstanden in de stad, is duidelijk te zien dat hoe verder men van het centrum af woont, hoe minder vaak gebruik wordt gemaakt van de fiets en hoe meer van de auto. De mensen van buiten het centrum gebruiken naar verhouding vaker het openbaar vervoer. Buiten het centrum wonen naar verhouding ook meer mensen die hun werk buiten de stad hebben. In de volgende figuur zijn de verhouding tussen het gebruikte vervoermiddel per stadsring weergegeven.

Figuur 3.2 Reistijden per ring



In het weekend laat men de auto vaker staan. Op zaterdag wordt er meer gefietst en gebruik gemaakt van het OV. Op zondag maakt men relatief nog meer gebruik van het OV, maar dat gaat ten koste van het gebruik van de fiets.

Het fietsgebruik is onder studenten flink hoger dan onder werkenden. Studenten maken in driekwart van de gevallen gebruik van de fiets om naar hun studieplek te gaan. 7% gaat met het OV en 10% gaat lopend. Studenten maken ruim 10% minder gebruik van de auto in vergelijking met werkenden.

Reistijden

Hieronder is de gemiddelde reistijd per vervoermiddel weergegeven.

- Lopend 12 minuten
- Fiets 20 minuten
- Auto bijna 60 minuten
- OV 80 minuten

Op zondag duurt relatief gezien de reis het langst. Dit komt mogelijk omdat er op zondag relatief veel gebruik wordt gemaakt van het OV (gecombineerd met een minder intensieve dienstregeling).

De respondenten die met hun auto naar het werk gaan en in het centrum wonen zijn gemiddeld 58 minuten kwijt aan reistijd. Dat is evenveel als zij die rond het centrum wonen. Degene die buiten de ringweg wonen zijn met de auto het snelst heen en weer naar hun werk, namelijk 42 minuten. Wonen buiten de ringweg brengt wel een langere fietstijd met zich dan wonen binnen de ringweg of in het centrum, respectievelijk 24 minuten, 18 minuten en 16 minuten.

De gemiddelde reistijd voor studenten (heen en terug naar hun studieplek) is 28 minuten. Dit ligt iets lager dan de gemiddelde reistijd van werkenden.

In de volgende paragrafen zijn de resultaten weergegeven van de secundaire analyse van de verzamelde data voor het onderzoek uit 2004 'Een kwestie van tijd'. Er is onder andere gekeken naar:

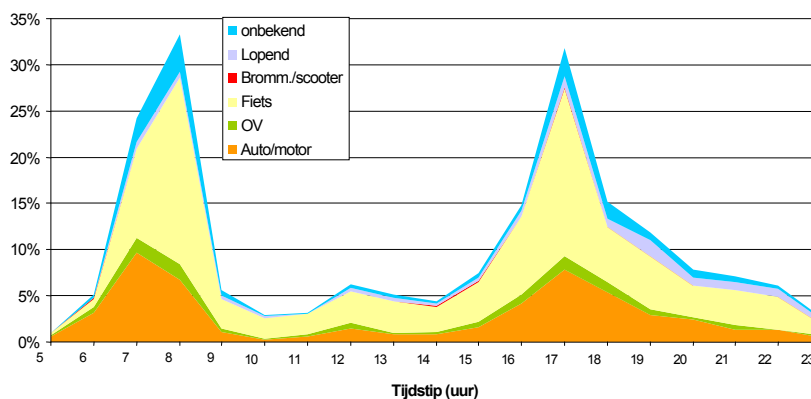
- Tijdstippen van reizen
- Gebruik van het vervoermiddel
- Verhoudingen tussen het gebruiken van vervoermiddelen
- Soort doel van het reizen
- Doel en vervoermiddel

3.2 Verdeling vervoermiddelen per dag

In deze paragraaf wordt in vier figuren weergegeven hoe de verdeling is naar het gebruikte vervoermiddel in de loop van de dag. Voor een doordeweekse dag is dinsdag als voorbeeldfiguur gekozen.

Voor de duidelijkheid: de gegevens (n = 1167) komen voort uit een enquête waarin is gevraagd naar de besteding van tijd. Wanneer op maandag om 7 uur een percentage van 25% wordt weergegeven betekent dit dat 25% van de respondenten heeft aangegeven op dat tijdstip bezig te zijn met reizen. In figuur 3.3 is te zien met welk vervoermiddel dat is geweest.

Figuur 3.3 Vervoermiddel op dinsdag



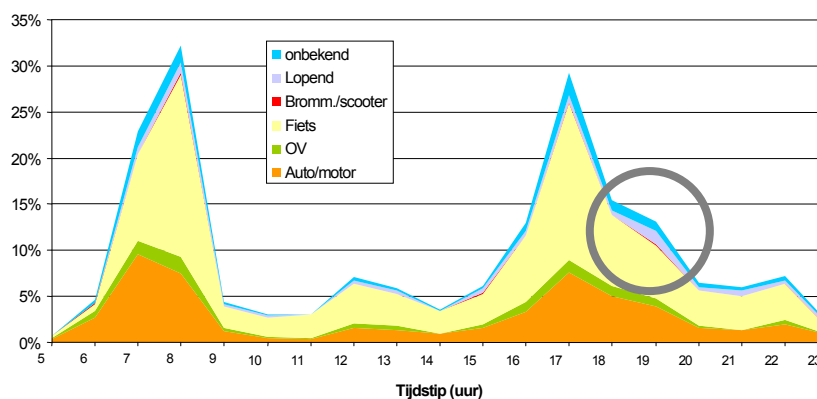
Op de doordeweekse dagen zijn duidelijk de spijtijden te herkennen. Vanaf ongeveer 6 uur gaat een steeds groter percentage mensen hun tijd besteden aan reizen. Dit bereikt in de ochtend zijn hoogtepunt van rond de 30% om omstreeks 8 uur. Om 9 uur is dit weer gedaald tot een niveau van zo'n 5%. Ook 's avonds is dergelijke piek te zien. Deze piek is doorgaans wat lager dan de ochtendpiek. Vanaf 3 uur 's middags zwelt het percentage respondenten dat reist aan tot een piek rond 5 uur 's middags. De piek neemt langzamer af dan in de ochtend. Verder is telkens een lichte toename van het reizen te zien rond het middaguur.

Wanneer de afzonderlijke doordeweekse dagen met elkaar worden vergeleken, vallen de volgende zaken op:

- De ochtendpiek op maandag en vrijdag liggen lager dan bij de andere doordeweekse dagen. Dit kan komen doordat relatief vaak vrijdag en maandag als vrije dag worden gekozen.
- De avondpiek op vrijdag is (in overeenstemming met de ochtendpiek) veel lager dan bij de dinsdag, woensdag en donderdag. Dit geldt echter niet voor de avondpiek van de maandag.
- Op woensdag ligt de avondpiek relatief laag. De middagpiek is daarentegen iets hoger dan bij de andere dagen. Dit zou veroorzaakt kunnen worden doordat kinderen aan het basisonderwijs woensdagmiddag doorgaans vrij zijn. De iets grotere middagpiek op woensdag zou de oorzaak kunnen zijn dat de avondpiek iets is afgevlakt op die dag.

In het algemeen is terug te zien dat verreweg de meeste mensen in de piekuren gebruik maken van de fiets en van de auto. Lopend en gebruik van de brommer zijn (vrijwel) verwaarloosbaar klein.

Figuur 3.4 Vevoermiddel op woensdag

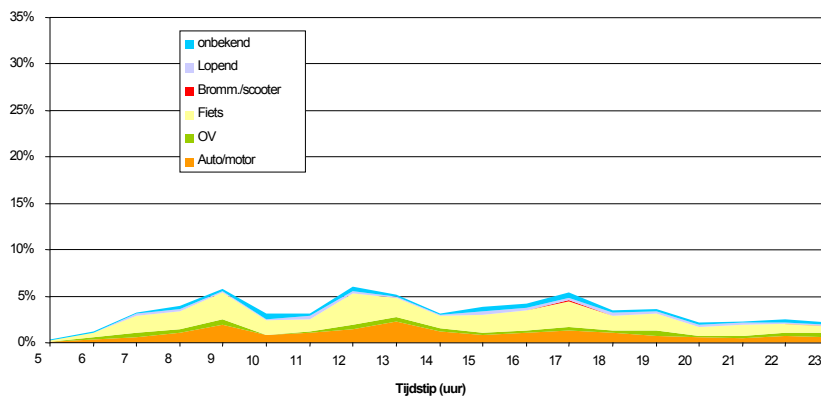


Een ander opvallend patroon is de verdikking achter de avondpiek bij doordeweekse dagen (zie figuur 3.4). Deze blijkt, bij nadere analyse, te worden veroorzaakt door het verkeer met een cultuur/ontspanningsbestemming.

Op vrijdag is deze verdikking niet te zien. Wanneer we de respondenten die een cultuur/ontspanningsbestemming hebben uit de meting laten, blijken alle doordeweekse dagen hetzelfde patroon te krijgen; alleen op vrijdag ligt dit patroon in het geheel iets lager. Het lijkt erop dat onregelmatigheden in het patroon worden veroorzaakt door mensen die naar een bestemming reizen die gerelateerd is aan cultuur- en/of ontspanningsactiviteiten.

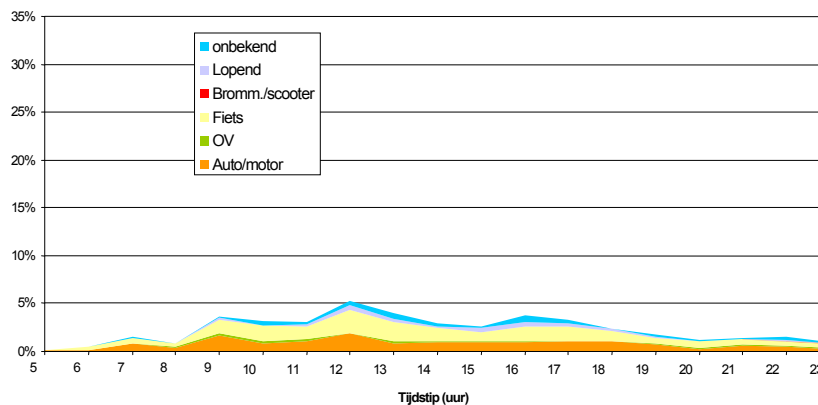
Hieronder zijn de vervoermiddelen weergegeven waarvan op de zaterdag en zondag gebruik wordt gemaakt.

Figuur 3.5 Vervoermiddel gebruik op zaterdag



Zoals verwacht ligt het percentage tijd dat aan reizen wordt besteed op deze dagen veel lager dan op doordeweekse dagen. Ook verlopen de figuren vlakker. Er zijn (met name op zaterdag) wel een aantal extremen te onderscheiden. Rond 9:00 uur, 12:00 uur en 17:00 uur komt het percentage even boven de 5%. Na 20:00 uur bereikt het percentage ongeveer dezelfde waarden als op vrijdag. Op de andere doordeweekse dagen ligt dit percentage na 20:00 minstens twee keer zo hoog. Verder is te zien dat het verkeer wat later op gang komt.

Figuur 3.6 Vervoermiddel gebruik op zondag



Op zondag wordt (vergeleken bij de andere dagen) bijzonder weinig tijd besteed aan reizen; het percentage komt niet voorbij 5% van de bestede tijd.

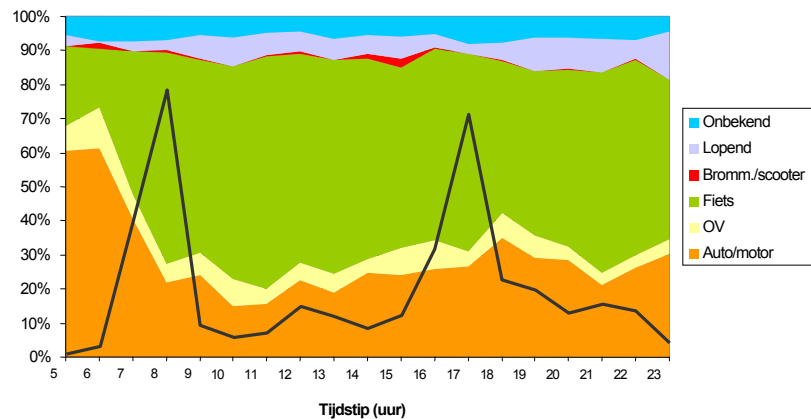
3.3 Verdeling vervoermiddelen doordeweeks/weekend

Om inzicht te krijgen in de verhouding in het gebruik van de verschillende vervoermiddelen gedurende dag zijn de volgende drie figuren opgenomen (zie figuren 3.7, 3.8 en 3.9)

Bij de interpretatie van de figuren moet het volgende in acht worden genomen. Het totaal aantal respondenten dat op een bepaald tijdstip zijn tijd besteedt aan reizen is telkens op 100% gesteld. Het volgende voorbeeld geeft aan dat de figuren met enige voorzichtigheid dienen te worden "gelezen". Op een doordeweekse dag om 5:00 uur besteedt tussen de 1% en 2% van de respondenten zijn tijd om te reizen (de rest ligt waarschijnlijk nog te slapen). In absolute aantallen zijn dat zo'n 10 tot 20 respondenten. Van dat kleine groepje respondenten neemt (zoals te zien is in figuur 3.7) 60% (relatief veel) de auto; dus 6 tot 12 respondenten. Om 17:00 uur lijkt in dezelfde figuur het autogebruik lager, echter het gaat hier om een veel groter groep. Op dat tijdstip besteedt zo'n 30% van de respondenten zijn tijd aan reizen (360 respondenten). Rond de 25% hiervan neemt de auto, dus 90 respondenten.

Om de interpretatie iets eenvoudiger te maken is met een lijn de piektijden aangegeven.

Figuur 3.7 Verdeling van vervoermiddelen doordeweeks



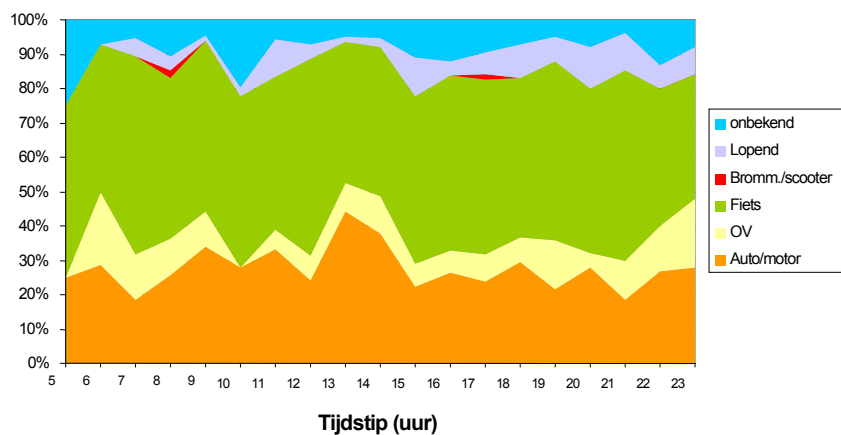
Als we de bovenstaande figuur beschouwen vallen de volgende zaken op:

- Het percentage van de “reizigers” dat het voor het OV kiest is door de hele dag vrijwel constant.
- Het percentage dat de auto kiest ligt vooral in de ochtenduren (tot 7:00 uur) relatief hoog, wellicht zijn dit de mensen die een wat langere afstand moeten afleggen en dus meer reistijd hebben.
- Zodra de ochtendpiek bereikt is, zitten de meeste reizigers op de fiets.
- Vanaf dat moment is het percentage dat de auto gebruikt bijna op het laagste punt en loopt dan tot laat in de avond op.
- 's Avonds laat neemt ook een relatief groot percentage de “benenwagen”. De fiets wordt minder gebruikt en het OV is nog steeds redelijk constant (het is laat op de avond iets afgenomen).
- In de avondpiek ligt het autogebruik iets hoger dan in de ochtendpiek.
- Tussen de ochtend- en de avondpiek zijn de verhouding redelijk stabiel. Voor de ochtendpiek en na de avondpiek verliest de fiets wat terrein aan de auto.

Op zaterdag en zondag lijkt de verdeling over de verschillende vervoermiddelen vrij grillig te verlopen. Dit valt echter mee, in oenschouw nemende dat het percentage dat door de dag zijn tijd

besteedt aan reizen erg laag is in vergelijking met doordeweekse dagen. Door de bank genomen is de verhouding stabielier dan op doordeweekse dagen. De verhouding tussen auto en fiets is evenwichtiger. Daar waar door de week de fiets veel vaker wordt gebruikt dan de auto (op vrijwel ieder tijdstip), is het op zondag zelfs bijna fiftyfifty.

Figuur 3.8 Verdeling van vervoermiddelen op zaterdag



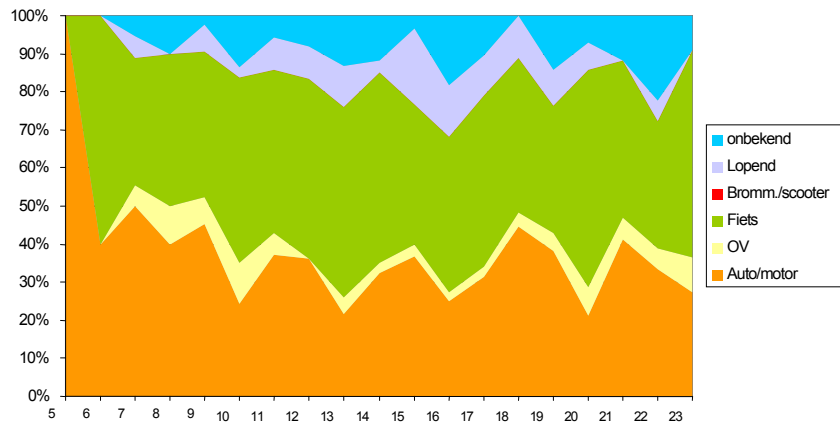
Het OV wordt op zaterdagochtend en zaterdagavond meer gebruikt dan overdag. Zondag overdag wordt relatief veel lopend gereisd (zie figuur 3.9 op volgende pagina).

3.4 Verdeling dagen per vervoermiddel (aantallen)

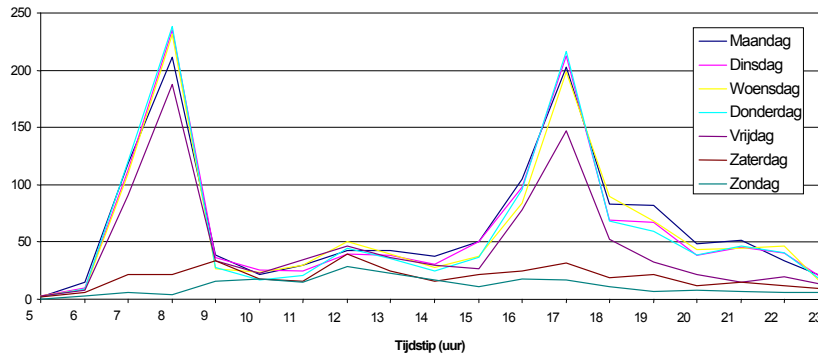
Om te kijken of er per vervoermiddel verschillen bestaan tussen de verschillende dagen zijn de volgende figuren opgenomen. Zo geeft de figuur 3.10 weer hoeveel van de bijna 1200 respondenten op de verschillende dagen en tijdstippen hun tijd op de fiets doorbrachten. In deze paragraaf zijn alleen de meest relevante vervoermiddelen opgenomen: fiets, auto/motor en OV.

Let op: iedere Figuur kent een andere verdeling op de verticale as.

Figuur 3.9 Verdeling van vervoermiddelen op zondag



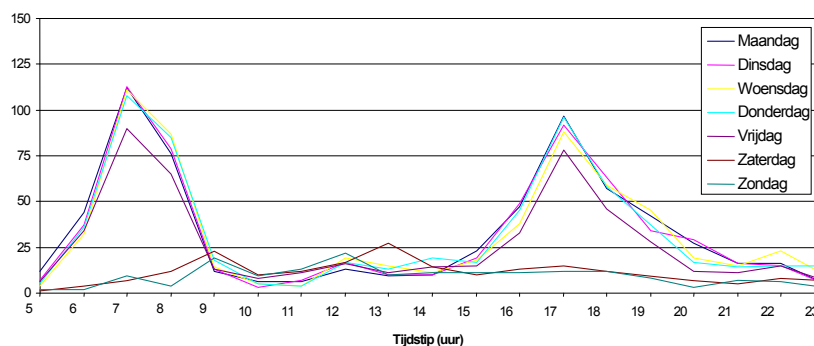
Figuur 3.10 Verdeling van het gebruik van de fiets



De dinsdag, woensdag en donderdag lopen qua fietsgebruik vrij synchroon. Op maandag loopt het fietsgebruik iets uit de pas, vooral in het begin van de avond. Op dat moment wordt relatief veel gebruik gemaakt van de fiets, ten opzichte van de andere dagen. Vrijdag laat weliswaar de zelfde pieken in het fietsgebruik zien als de andere doordeweekse dagen, maar blijft toch behoorlijk achter. De vrijdagavond heeft zelfs bijna hetzelfde niveau als de zaterdag; het weekend is

duidelijk al op vrijdagavond begonnen. De intensiteit van het fietsgebruik in het weekend komt nauwelijks in de buurt van dat op een doordeweekse dag. Alleen rond het middaguur is aan het aantal fietsers nauwelijks te zien of je je op een doordeweekse dag of op een zaterdag in de stad begeeft. Op zondag is het fietsgebruik zeer laag.

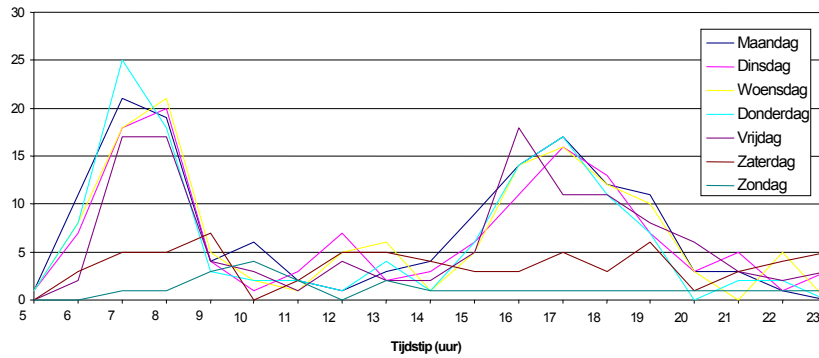
Figuur 3.11 Verdeling van het gebruik van de auto/motor



Het autogebruik is op vrijwel ieder tijdstip nooit meer dan de helft van het fietsgebruik. Het autogebruik kent zijn piek ongeveer een uur voor het fietsgebruik. De doordeweekse dagen laten ongeveer hetzelfde patroon zien als bij de fiets. Echter op zaterdag, vanaf 9:00 uur en vooral rond het middag uur stijgt het autogebruik boven iedere andere dag uit. Ook op zondag is een piekje rond de middag te zien. Op woensdag is een kleine uitschieter laat op de avond te zien.

Het gebruik van het OV loopt, verdeeld over de dagen, minder synchroon dan de fiets en de auto/motor. Dit komt niet in de laatste plaats door het geringe aantal respondenten dat van het OV gebruik maakt. Dit maakt het lastig om verschillen aan te geven tussen de verschillende dagen. Wat duidelijk is dat het OV-gebruik op zondag, vooral na 14:00 uur, erg laag is ten opzichte van de andere dagen. Ook is te zien dat het "gat" tussen zaterdag en de andere dagen veel minder groot is dan bij de fiets en auto/motor. Wellicht speelt de "tijdkrapte" een minder belangrijke rol op deze dag en kiest men, wanneer men moet reizen, eerder voor de fiets. Tenslotte valt op dat de avondpiek op vrijdag iets eerder begint dan op andere doordeweekse dagen.

Figuur 3.12 Verdeling van het gebruik van het OV



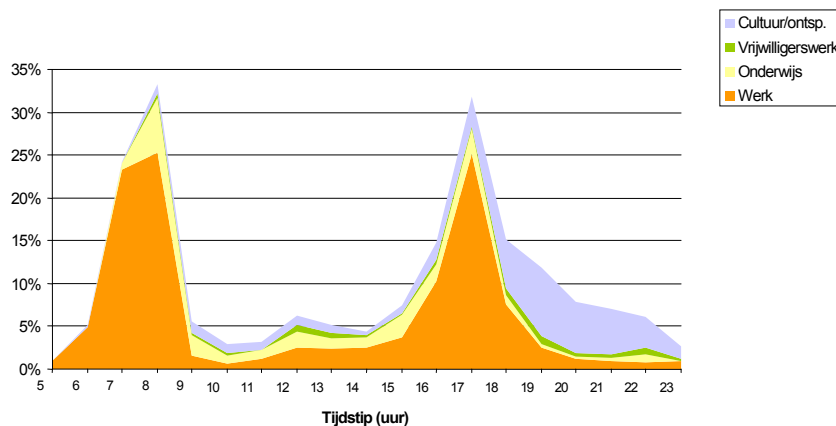
3.5 Verdeling bestemmingen per dag

Deze paragraaf geeft een gedetailleerder inzicht in de bestemmingen die men heeft wanneer men zijn tijd besteedt aan reizen. In het onderzoek zijn vier bestemmingen onderscheiden: cultuur / ontspanning, vrijwilligerswerk, onderwijs en werk. Na analyse bleken de figuren in patroon en hoogte overeen te komen. Alleen de figuur van verdeling bestemmingen op vrijdag week af. Het patroon en de vorm van deze figuur wijken af van de rest van de week. Hieronder zijn de figuren voor verdeling van bestemmingen op dinsdag en vrijdag opgenomen.

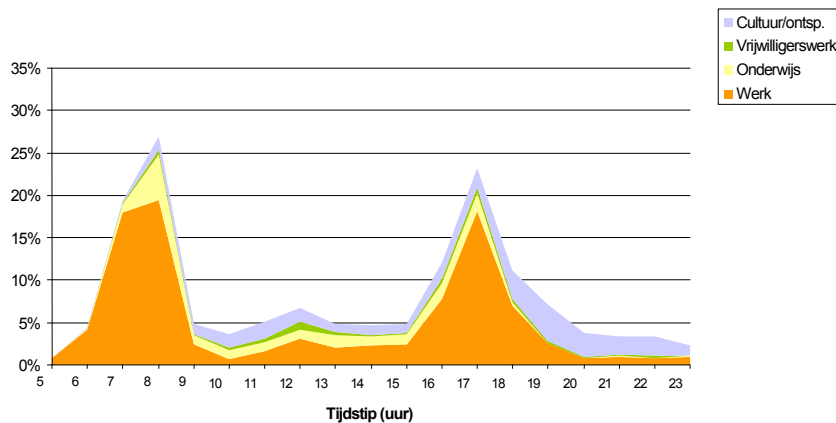
Wat geen verrassing zal zijn, is dat reizen in de pieken vooral een werk-gerelateerd-bestemming kent; woon-werk-verkeer. Wanneer we de ochtendpiek en de avondpiek met elkaar vergelijken, dan valt op dat in de ochtendpiek een relatief groot aandeel van de reizigers onderwijs als bestemming heeft. Pas om een uur of acht begint het verkeer met als bestemming cultuur en/of ontspanning op gang te komen.

Na de ochtendpiek (na 9:00 uur) is te zien dat de verhouding tussen de bestemmingen werk, studie en cultuur/ontspanning, nagenoeg gelijk is tot het moment dat de avondpiek begint. Na de avondpiek krijgt de bestemming cultuur/ontspanning de overhand.

Figuur 3.13 Verdeling van bestemmingen op dinsdag

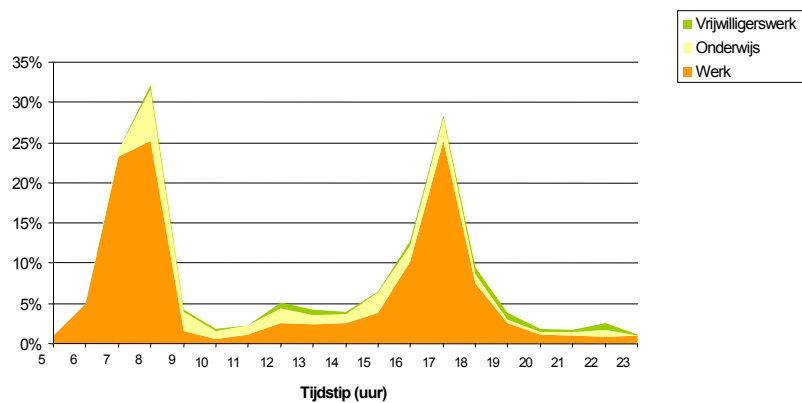


Figuur 3.14 Verdeling van bestemmingen op vrijdag



Wanneer in de analyse het doel 'cultuur/ontspanning' niet meegenomen wordt, is te zien dat alle figuren wat betreft hun patroon identiek zijn. Ook het patroon van vrijdag komt dan overeen met de rest van de week. De hoogte van de figuur van vrijdag wijkt nog steeds op. Hieronder is alleen de figuur voor verdeling van bestemmingen op dinsdag weergegeven. De overige figuren zijn opgenomen in de bijlage.

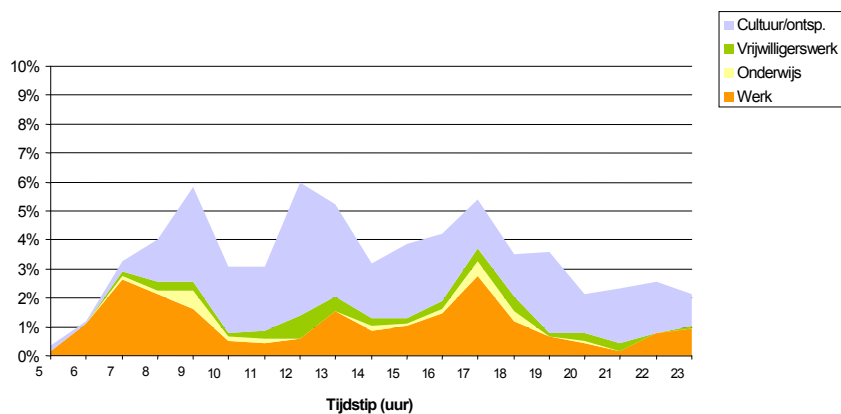
Figuur 3.15 Verdeling van bestemmingen op dinsdag, zonder cultuur/ontspanning



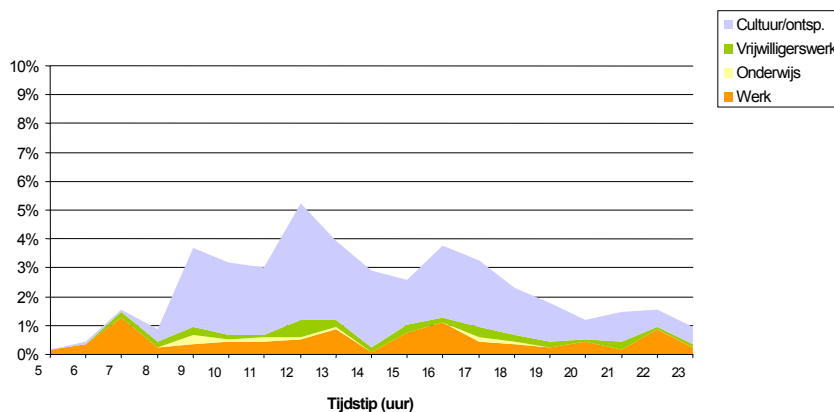
Wat nog opvalt, is dat het aandeel cultuur/ontspanning op vrijdag veel lager ligt dan op de andere dagen.

Op zaterdag bestaat het grootste deel van de reisdoelen uit cultuur/ontspanningsbestemmingen. Op zondag is dit nog veel extremer het geval. Zondag rond 12:00 is ruim 75% van de “reizigers” op weg naar een cultuur/ontspanningsbestemming, terwijl dit op een doordeweekse dag zo’n 18% is.

Figuur 3.16 Verdeling van bestemmingen op zaterdag



Figuur 3.17 Verdeling van bestemmingen op zondag



Een relatief groot deel van de bestemmingen op zaterdag is toch nog werkgerelateerde, op zondag is dit veel lager. Wat ook opvalt is dat de bestemming vrijwilligerswerk op zaterdag en zondag een veel groter aandeel kent dan op doordeweekse dagen (waar deze bestemming in de figuren nauwelijks zichtbaar is). Dat wil echter niet zeggen dat het in absolute zin groter is, dat is namelijk niet het geval.

Op zaterdag is ook nog een kleine (op zondag een heel klein) aandeel onderwijsbestemming te zien.

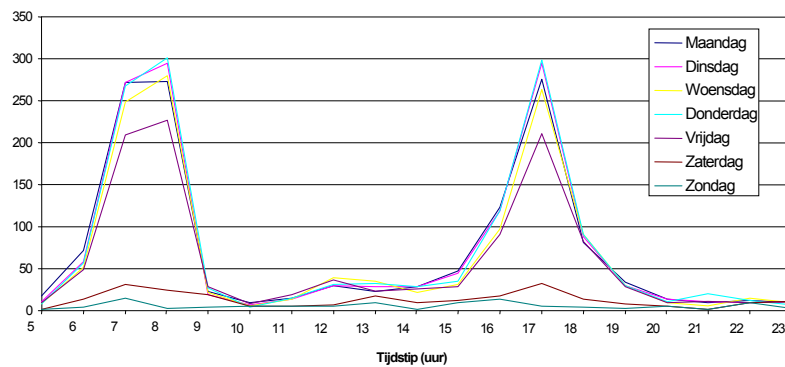
Op zondag lijkt het verkeer met als bestemming werk tot een minimum teruggedrongen. De pieken die door de week en zelfs op zaterdag te zien zijn, zijn op zondag niet of nauwelijks te herkennen.

3.6 Verdeling dagen per doel (aantallen)

Om inzicht te krijgen of de intensiteit van het reizen naar een bepaalde bestemming verschilt van dag tot dag, zijn de volgende figuren opgenomen.

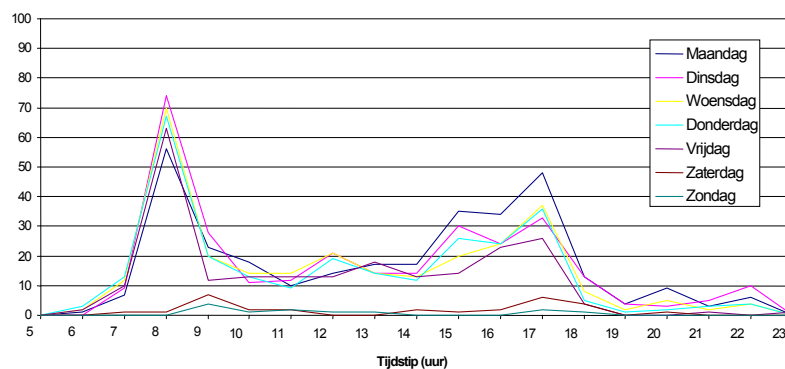
Let op: iedere figuur kent ook hier een andere verdeling op de verticale as.

Figuur 3.18 Verdeling van reizen naar het werk



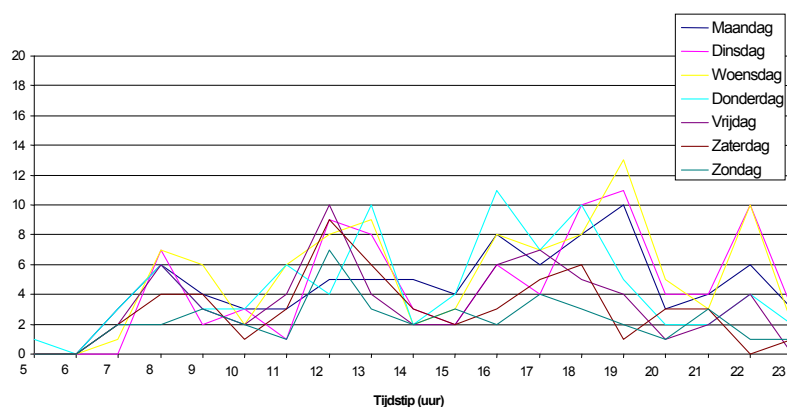
Figuur 3.18 geeft weinig verrassingen. Met uitzondering van de vrijdag tonen de doordeweekse dagen een duidelijk woon-werkverkeerpatroon. De vrijdag doet dit ook, maar is enigszins afgevlakt, waarschijnlijk omdat relatief veel mensen op vrijdag vrij zijn. Woensdag kent een wat hogere verkeersintensiteit rond 12:00 uur dan de andere dagen. Het lijkt erop dat een deel van de mensen 's middags vrij is, aangezien de avondpiek iets lager is dan bij de andere doordeweekse dagen. Op zaterdag is een gering woon-werkverkeer te zien, op zondag is dit helemaal minimaal.

Figuur 3.19 Verdeling van reizen naar het onderwijs



De pieken die bij het woon-werkverkeer zijn te zien, zien we bij de onderwijsbestemming enigszins terug. Het verschil zit echter na de ochtendpiek. Het lijkt erop dat de terugreis (van de onderwijsbestemming terug naar huis) meer gespreid geschiedt dan bij woon-werkverkeer. Maandag laat een iets bredere ochtendpiek en een wat hogere avondpiek zien. Vergeleken met de werkbestemming, loopt vrijdag hier wel bij de ochtendpiek gewoon in de pas. Wel is te zien dat op vrijdag de intensiteit van het verkeer tegen de avond veel lager is dan bij de overige dagen. Op zaterdag is er weinig verkeer met als bestemming onderwijs. Op zondag is dit vrijwel nihil.

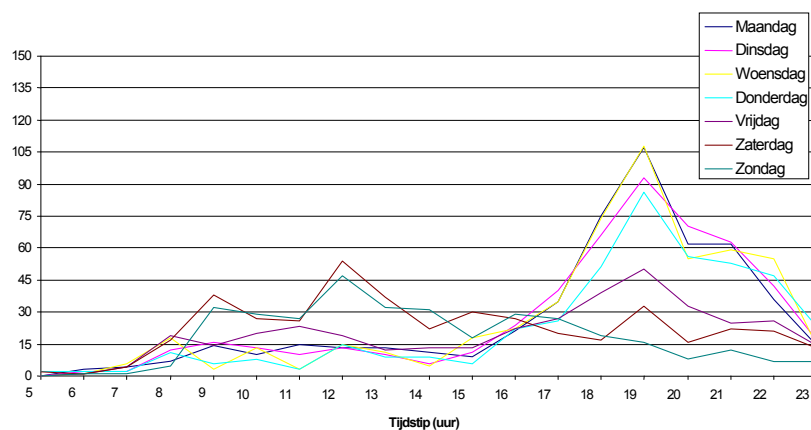
Figuur 3.20 Verdeling van reizen naar vrijwilligerswerk



De bovenstaande figuur verloopt grillig. Dit komt mede door het gering aantal respondenten. Er zijn geen grote verschillen tussen de dagen te zien. Zondag lijkt iets achter te blijven. Wel een oplopende trend te zien van 7 naar 19. Om 10:00, 14:30 en 20:30 uur zijn lichte dalingen te zien.

De bovenstaande figuur geeft een mooi beeld. Er is goed te zien dat het reizen met als bestemming cultuur/ontspanning zich concentreert in de avonden. Tot ongeveer 17:30 uur blijft dit op een doordeweekse dag op een zeer laag niveau. Op maandag en woensdag ligt de piek hoger dan op de andere doordeweekse dagen. Op vrijdag ligt deze veel lager. Op zaterdag en zondag is spreiding veel groter. Rond 9:00 uur en rond 12:00 uur is een piek te zien. Vanaf dat moment daalt de frequentie geleidelijk.

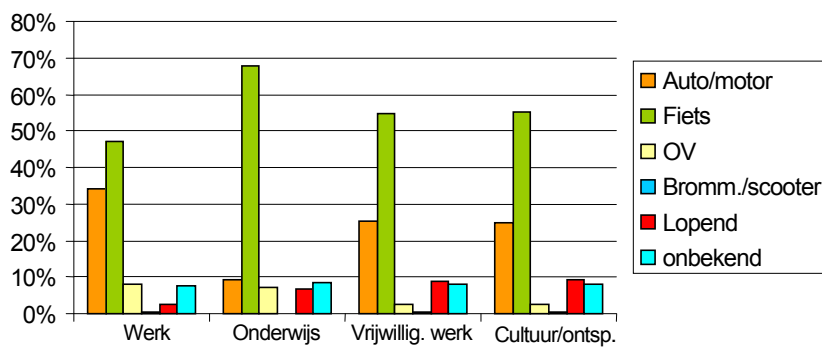
Figuur 3.21 Verdeling van reizen naar het cultuur/ontspanning



3.7 Vervoermiddel / bestemming

Vervolgens is een figuur opgenomen waarin afgelezen kan worden met welk vervoermiddel men doorgaans naar een bepaalde bestemming reist.

Figuur 3.22 Verdeling van vervoermiddelen per bestemming



In alle gevallen is de fiets het meest gebruikte vervoermiddel voor het bereiken van de bestemming. Voor het vervoer van een onderwijsgerelateerde bestemming wordt in bijna 70% van de gevallen de fiets gekozen.

Het gebruik van het OV blijft bij alle bestemmingen onder de 10%. Voor het bereiken van vrijwilligerswerk en cultuur/ontspanning wordt erg weinig gebruik gemaakt van het OV.

Met het oog op de doelstelling van de gemeente om meer mensen op de fiets en in het OV te krijgen en uit de auto, is vooral de verhouding tussen enerzijds auto/motor en anderzijds fiets/OV interessant. Inzicht in deze verhouding kan helpen bij het bepalen de aandachtsgebieden. Zo is te zien dat er bij het bereiken van het (vrijwilligers)werk relatief veel gebruik wordt gemaakt van de auto. Ook bij het reizen naar cultuur/ontspanning wordt nog relatief veel gebruik gemaakt van de auto. Het lijkt minder zinvol om te proberen om mensen met een onderwijsbestemming van de auto op de fiets te krijgen, aangezien nog geen 10% van de reizigers gebruik maakt van de auto/motor.

3.8 Vervoermiddel / woonsituatie

Ten slotte zijn twee figuren weergegeven waarin een verband wordt gelegd tussen de woonsituatie en de keuze voor een bepaald vervoermiddel. Er is gekozen om alleen de bestemmingen werk en cultuur/ontspanning eruit te lichten; dit lijken de twee meest interessante bestemmingen.

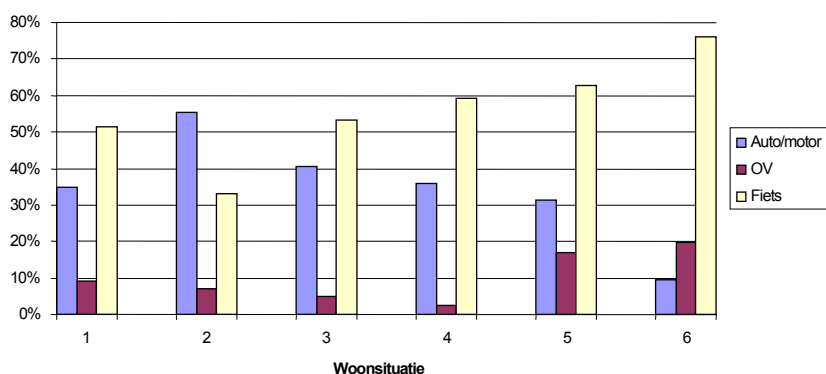
Er wordt hier een onderverdeling gemaakt naar zes woonsituaties. Deze woonsituaties zijn als volgt ingedeeld:

1. Alleenstaand zonder thuiswonende kinderen
2. Alleenstaand met thuiswonende kinderen
3. Gehuwd of samenwonend zonder thuiswonende kinderen
4. Gehuwd of samenwonend met thuiswonende kinderen
5. Inwonend bij ouders
6. Wonend in studentenhuis

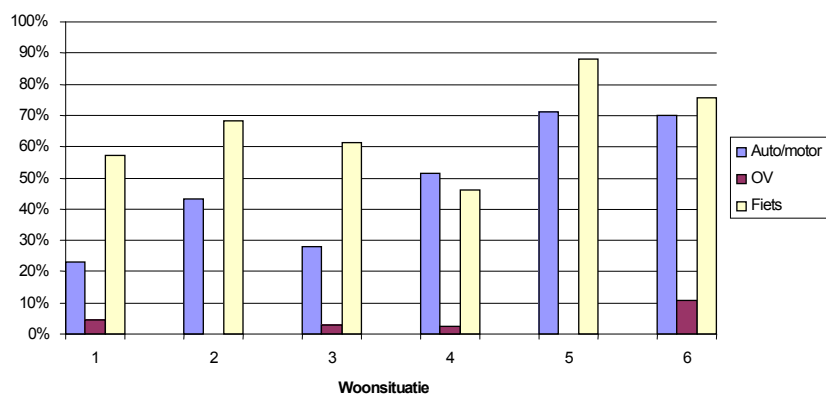
In bijna alle woonsituaties is het fietsgebruik hoger dan het auto/motorgebruik. Alleen in het geval van de woonsituatie 'alleenstaand met thuiswonende kinderen' is het auto/motorgebruik hoger dan het fietsgebruik.

Een reden hiervoor zou kunnen zijn dat de kinderen naar school gebracht worden met de auto, waarna men doorreist naar het werk. Dit verschijnsel is niet terug te zien bij de woonsituatie 'gehuwd of samenwonend met thuiswonende kinderen'. Een mogelijke reden hiervoor is dat één van de ouders de kinderen naar school brengt en de ander naar het werk gaat met de auto.

Figuur 3.23 Vervoermiddel naar werk per woonsituatie



Figuur 3.24 Vervoermiddel naar cultuur/ontspanning per woonsituatie



In figuur 3.24 is te zien dat in bijna alle woonsituaties de fiets verkozen wordt boven de auto. Alleen in de woonsituatie gehuwd of samenwonend met thuiswonende kinderen is dit niet het geval.

Een mogelijke oorzaak voor deze verschuiving is dat deze groep de kinderen per auto naar cultuur/ontspanning brengt. Hierbij kan gedacht worden aan zwemles, sport, etc.

4. Interviews

Om de resultaten van de literatuurstudie (hoofdstuk 2) en de secundaire analyse (hoofdstuk 3) te verifiëren en tevens te verdiepen zijn drie expertinterviews gehouden met personen die bij Gemeente Groningen zijn betrokken. De geïnterviewde experts zijn:

- Cor van der Klaauw – senior beleidsmedewerker Gemeente Groningen (interviewer: Ard Jan Leeferink – Bureau Onderzoek)
- David de Jong – voorzitter Rekenkamercommissie Groningen en fractievoorzitter Christenunie in Groningen (interviewer: Edwin van der Woude – HanzeConnect)
- Hans Jonker – senior verkeerskundig ontwerper Gemeente Groningen (interviewer: Wouter Tonnis – HanzeConnect)

Hoofddoel van het eerste interview met de heer Van der Klaauw was te inventariseren wat de belangrijkste maatregelen in de afgelopen vijf jaar zijn geweest in het verkeersbeleid van de gemeente. Daarnaast is gevraagd in hoeverre deze maatregelen als effectief beschouwd werden.

Bij de twee volgende interviews was het doel te inventariseren wat mogelijke oorzaken zijn voor de “dreiging” dat de ambities met betrekking tot het OV- en fietsgebruik niet worden gehaald.

In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste cq. meest opvallende en relevante resultaten van de interviews opgenomen. De resultaten zijn per aandachtsgebied (OV, fiets en auto) gerapporteerd. Voor de duidelijkheid: onderstaande is het resultaat van de interpretatie van de onderzoeker van de drie verschillende interviews.

4.1 Openbaar Vervoer (OV)

Met de plannen voor het verbeteren van het openbaar vervoer is inmiddels een flinke achterstand opgelopen. De belangrijkste oorzaak hiervan is de tegenvallende financiële steun van de rijksoverheid. Hoewel de OV-plannen van Gemeente Groningen enthousiast zijn onthaald en zelfs zijn opgenomen in de plannen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, blijft financiële steun tot op heden vrijwel uit. Voor de uitvoering van het project is een budget van meer dan 100 miljoen nodig. Doorgaans draagt het rijk hierin aanzienlijk bij (rond de

90%). Tot nu toe is er slechts 10 miljoen euro door de nationale overheid verstrekt voor de verbetering van het OV in Groningen.

De oorzaak van het uitblijven van financiële steun van de rijksoverheid lijkt te liggen in de prioritering van het rijk. De verkeersproblematiek in het Westen van het land krijgt een hogere prioriteit dan de OV-ambities in de stad Groningen. Door het niet beschikbaar komen van financiële middelen is het OV ook op de Groningse agenda gedaald.

Het streven is om van het OV een zo goed mogelijk alternatief te maken voor de auto. In de huidige praktijk is het OV vooral een alternatief voor de fiets en veel minder voor de auto. Het is de verwachting dat door de vergrijzing in de toekomst minder gebruik zal worden gemaakt van de fiets en dat het OV daarbij als meest voor de hand liggende alternatief zal dienen.

Toename van het OV is in zekere zin ook ongewenst; meer bussen betekent meer geluids- en stankoverlast. De zoektocht naar alternatieven (trams, kabelbaan, lightrail, schonere bussen) blijft daarom ook noodzakelijk.

Voor het woonwerkverkeer en het “winkelverkeer” lijken transferia en de Parkeer & Pendel-plaatsen een uitkomst. Helaas zijn de plannen voor de uitbreiding van het aantal transferia nog niet uitgevoerd.

Om de het OV-gebruik flink te stimuleren, wordt er met de gedachte gespeeld om het OV (op bepaalde tijdstippen) gratis te maken. Een probleem hierbij is echter dat de bijdrage van het rijk al flink is teruggedrongen (waardoor de afgelopen jaren het OV zelfs iets verslechterd is; aantal onrendabele lijnen zijn verdwenen) en dat het dus een hele dure interventie is voor de gemeente.

4.2 Fiets

Het is niet helemaal duidelijk waarom het fietsgebruik achterblijft bij de ambities. Er wordt gesuggereerd dat het misschien door het achterblijven van het onderhoud van het fietsnetwerk komt.

Men acht het ambitieniveau niet onrealistisch hoog. De compactheid van de stad (maximaal 6 km tot het centrum) en het grote aantal studenten maken een hoger ambitieniveau mogelijk dan bij andere steden.

De geïnterviewden beamen dat het beleid voor het stimuleren van het fietsgebruik vooral op de infrastructuur is gericht en minder op gedrag. Daarbij is aangegeven dat het verbeteren van de infrastructuur niet zo zeer is gericht op toename van het fietsgebruik, maar het handhaven van het fietsgebruik. Dat maakt o.i. het nut van het op het gedrag richten van beleid nog interessanter; daar lijkt de groei in het fietsgebruik te kunnen worden behaald.

Eén van de geïnterviewden geeft aan dat het beïnvloeden van gedrag erg lastig is. Toch verdient het aanbevelingen hier studie van te maken. Als gedrag lastig te beïnvloeden is, wil niet zeggen dat het dus niet moet worden geprobeerd.

Het fietsverkeer is volgens een van de geïnterviewden licht toegenomen van 2002 tot 2004. Het is echter moeilijk te bepalen of dit komt door de maatregelen of dat het een algemene trend is die bijvoorbeeld met de bewustwording rond gezondheid samengaat. Er lijkt steeds meer een bewegingscultuur te ontstaan.

4.3 Auto

Bij het autogebruik komt de frictie in het tweesporenbeleid naar voren. Enerzijds probeert men het niet-noodzakelijk autogebruik terug te dringen, anderzijds moet het toenemende gewenste autogebruik (zakelijk verkeer, goederentransport en winkelend publiek) goed worden gefaciliteerd om de economische groei en de werkgelegenheid niet voor de voeten te lopen. In de praktijk is het heel lastig om deze twee sporen te scheiden. Dit wordt op dit moment vooral gedaan via het parkeerbeleid. Het idee bestaat om de focus hierop te laten liggen. Het parkeerbeleid is er op gericht de stadontlastende alternatieven kostentechnisch aantrekkelijker te maken dan stadbelastende alternatieven. Kostenoverweging spelen voor de "reisconsument" een belangrijke rol bij de keuze tussen beide de alternatieven. Het parkeerbeleid komt er op neer dat wanneer je kort in de stad moet zijn, dat dan de kosten te overzien zijn. Wil je langer in de stad verblijven (bijvoorbeeld voor dagelijks werk), dan is het onaantrekkelijk om in de stad te parkeren.

De auto wordt relatief veel gebruikt voor het bereiken van bestemming die met cultuur en ontspanning te maken hebben (sport, theaterbezoek, uitgaan, etc.). De oorzaak hiervan is dat deze bestemmingen vooral buiten de spijtstijden liggen, dan is het gebruik van de auto minder een probleem. Daarnaast zijn de centra voor cultuur en ontspanning (zoals de voetbalvelden, Kardinges, Oosterpoort) heel goed met de auto bereikbaar. Eigenlijk is dit niet iets waar de focus in het beleid op zou moeten liggen. Het autogebruik is hierbij weliswaar hoog, maar dit vindt doorgaans op een tijdstip plaats dat er zich geen mobiliteitsproblemen voordoen.

Bijlagen

