

viWTA

Focus op mobiliteit en energiegebruik bij huishoudens

Studie in opdracht van
viWTA – Samenleving en technologie

© 2007 door het Vlaams Instituut voor Wetenschappelijk en Technologisch Aspectenonderzoek (viWTA), Vlaams Parlement, 1011 Brussel

Deze studie, met de daarin vervatte resultaten, conclusies en aanbevelingen, is eigendom van het viWTA. Bij gebruik van gegevens en resultaten uit deze studie wordt een correcte bronvermelding gevraagd.

Het viWTA biedt dit rapport ongewijzigd aan zoals het geschreven werd door de uitvoerders van het onderzoek. De opinies, conclusies en aanbevelingen in dit rapport zijn die van de auteurs en binden het viWTA op geen enkele wijze. Voor informatie over het viWTA-standpunt over de behandelde onderwerpen, gelieve het viWTA te contacteren. Het viWTA heeft er nauwgezet op toegezien dat het onderzoek voldoet aan de heersende wetenschappelijke normen.

FOCUS OP MOBILITEIT EN ENERGIEGEBRUIK BIJ HUISHOUDENS

Beleidsaanbevelingen

Mei 2006

In opdracht van: Vlaams Instituut voor Wetenschappelijk en Technologisch
Aspectenonderzoek (viWTA)

Documentbeschrijving

Titel:	Focus op mobiliteit en energiegebruik bij huishoudens
Ondertitel:	Beleidsaanbevelingen
Aantal pagina's:	51
Datum:	mei 2006
Auteurs:	Marjolein de Jong (IMOB-UHasselt) Tim Asperges (IMOB-UHasselt) Annick Gommers (Resource Analysis)
Opdrachtgever:	Vlaams Instituut voor Wetenschappelijk en Technologisch Aspectenonderzoek (viWTA)

Deze studie past in het programma 'energie en klimaat: debat in Vlaanderen', waarbij discussiemateriaal wordt aangereikt aan het Vlaams Parlement om energiebesparing te stimuleren bij Vlaamse huishoudens.

Het verplaatsingsgedrag van huishoudens en technologische mogelijkheden in verkeer en vervoer bieden nog belangrijke mogelijkheden voor energiebesparing. Om beleidsmatig ook in te spelen op de mobiliteitsbehoefte en de keuze van vervoermiddelen, is inzicht nodig in de determinanten van het mobiliteitsgedrag bij huishoudens. Energiebesparing bij goederenvervoer komt niet aan bod in dit onderzoek.

Mobiliteit heeft een aanzienlijk aandeel in het energiegebruik. Naar CO₂-uitstoot vertegenwoordigt de transportsector 19% van de totale CO₂-uitstoot (MIRA-T, 2005). In het kader van het Kyoto-protocol heeft Vlaanderen zich ertoe verbonden om in de periode 2008-2012 de uitstoot van broeikasgassen met 5,2% te reduceren ten opzichte van 1990.

De aanbevelingen van deze studie leveren een bijdrage aan de uitvoering van het nieuwe Vlaamse Klimaatplan. Daarnaast zijn er ook andere Vlaamse beleidsplannen zoals Mobiliteitsplan Vlaanderen, Vlaams Milieubeleidsplan en het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen waarin energiebesparing en mobiliteit relevant zijn.

Het onderzoeksproject is opgebouwd uit drie onderzoeksstappen waarin de uitgangspunten van technologisch aspectenonderzoek van viWTA worden gevolgd. Dit wil zeggen dat de bestaande kennis uit de wetenschappelijke en technologische wereld aangevuld wordt met ervaringen en visies van gewone gebruikers. Doel is om op basis van theoretische kennis en praktijkervaring realistische beleidsaanbevelingen te geven. De eerste stap was het literatuuronderzoek waarin feiten rond verplaatsingsgedrag, evolutie personenvervoer, uitstoot broeikasgassen, ... aangevuld werden met bestaande kennis over determinanten van mobiliteit. Op basis van een bestaand gedragsmodel werden de determinanten voor mobiliteit beschreven (tijd, prijs, comfort, beschikbaarheid, ...). Dit literatuuronderzoek vormt de basis voor de discussies in de focusgroepen. De tweede stap waren focusgroepdiscussies waarin gepeild werd bij gewone gebruikers welke de belangrijkste invloedsfactoren zijn voor hun mobiliteitsgedrag. Tijdens deze focusgroepdiscussies werd een duidelijk onderscheid gemaakt tussen gebruikers uit stedelijke gebieden en niet-stedelijke gebieden gezien het grote verschil in aanbod van vervoerswijzen tussen stedelijke en niet-stedelijke gebieden.

De resultaten van de literatuurstudie en de focusgroepdiscussies mondden uit in beleidsaanbevelingen die getoetst werden via een expertenpanel (stap 3).

Inhoud

1	Situering onderzoek	1
1.1	Verloop onderzoeksproject	1
1.2	Onderzoekskader	3
1.3	Focusgroepen	5
2	Determinanten van mobiliteit bij huishoudens	7
2.1	Socio-economische kenmerken	7
2.2	Aanbodfactoren	9
2.3	Motivatiefactoren	13
2.4	Persoonlijke mogelijkheden	16
3	Handvatten voor beleid	18
3.1	Combineer maatregelen in de juiste volgorde	18
3.2	Doorbreek gewoontegedrag: moeilijk maar cruciaal	20
3.3	Creëer draagvlak	21
4	Kansrijke thema's	24
4.1	Ruimtelijke ordening	24
4.2	Milieuvriendelijker verplaatsingen	27
4.3	Woon-werkverkeer	32
4.4	Beprijzen	34
4.5	Informatie en educatie	35
5	Beleidsaanbevelingen	37
5.1	Randvoorwaarden voor een beleidsplan	37
5.2	Krijtlijnen voor een beleidsplan energie en mobiliteit bij huishoudens	38
	Bibliografie	45

1 Situering onderzoek

Deze studie past in het programma 'energie en klimaat: debat in Vlaanderen', waarbij discussiemateriaal wordt aangereikt aan het Vlaams Parlement om energiebesparing te stimuleren bij Vlaamse huishoudens.

Het verplaatsingsgedrag van huishoudens biedt nog belangrijke mogelijkheden voor energiebesparing. Om beleidsmatig ook in te spelen op de mobiliteitsbehoefte en de keuze van vervoermiddelen, is inzicht nodig in de determinanten van het mobiliteitsgedrag bij huishoudens. Energiebesparing bij goederenvervoer komt niet aan bod in deze studie.

Deze studie sluit aan bij een eerder uitgevoerd onderzoeksproject van het viWTA 'Determinanten huishoudelijk energiegebruik' waarin naar de drijfveren van huishoudens gepolst werd om energie te besparen om en bij de woning. Het luik mobiliteit werd in de vermelde studie nog niet uitgewerkt. Mobiliteit heeft een aanzienlijk aandeel in het energiegebruik. Naar CO₂-uitstoot vertegenwoordigt de transportsector 19% van de totale CO₂-uitstoot (MIRA-T, 2005).

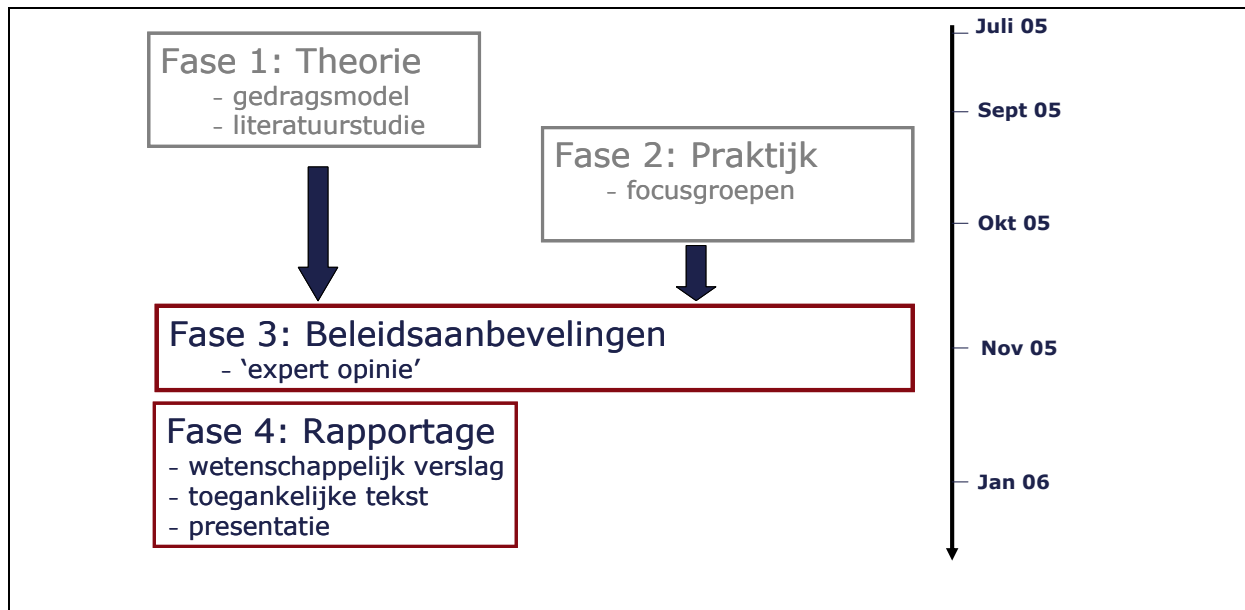
Het Vlaams Klimaatbeleidsplan 2002-2005 was een eerste bouwsteen voor een geïntegreerd Vlaams klimaatbeleid dat zal worden opgevolgd door een Vlaams Klimaatplan 2006-2012. In het kader van het Kyoto-protocol heeft Vlaanderen zich ertoe verbonden om in de periode 2008-2012 de uitstoot van broeikasgassen met 5,2% te reduceren ten opzichte van 1990. België heeft zich in het kader van de lastenverdeling binnen de Europese Unie geëngageerd tot een reductie van 7,5 % t.o.v. het referentiejaar 1990.

De aanbevelingen van deze studie kunnen een bijdrage leveren aan de uitvoering van het nieuwe Vlaamse Klimaatbeleid. Daarnaast zijn er ook andere Vlaamse beleidsplannen zoals Mobiliteitsplan Vlaanderen, Vlaams Milieubeleidsplan en het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen waarin energiebesparing en mobiliteit relevant zijn. Het bestaande instrumentarium voor het uitwerken van deze beleidsplannen, zoals het mobiliteitsconvenant en samenwerkingsovereenkomst, kan zo verder geïntegreerd worden.

1.1 Verloop onderzoeksproject

Het onderzoeksproject is opgebouwd uit drie onderzoeksstappen waarin de uitgangspunten van technologisch aspectenonderzoek van viWTA worden gevolgd. Dit wil zeggen dat de bestaande kennis uit de wetenschappelijke en technologische wereld aangevuld wordt met ervaringen en visies van gewone gebruikers (zie Figuur 1). Doel is om op basis van theoretische kennis en praktijkervaring realistische beleidsaanbevelingen te geven.

Figuur 1 Onderzoeksstappen



- In fase 1 werd literatuuronderzoek uitgevoerd naar mobiliteit en mobiliteitsgedrag bij huishoudens. Het eerste deel van de literatuurstudie gaat in op het verplaatsingsgedrag in Vlaanderen, de evolutie van het personenvervoer en de uitstoot van broeikasgassen en energiegebruik in personenvervoer. Het tweede deel gaat vooral in op determinanten van mobiliteit bij huishoudens (aanbod, motivatie en persoonlijke mogelijkheden). Daarnaast vormt het literatuuronderzoek de basis voor de focusgroepen (o.a. samenstelling van de focusgroepen) en een toetsingskader voor de beleidsmaatregelen.
 - De resultaten van de literatuurstudie zijn weergegeven in de rapportage 'Achtergronddocument literatuurstudie en focusgroepen'.
 - In voorliggende rapportage wordt in hoofdstuk 2 een kort overzicht van de literatuurstudie gegeven. Daarnaast wordt informatie uit de literatuurstudie gerelateerd aan de informatie die is verkregen via de focusgroepen.
- Fase 2 omvat de verzameling van de visies, kennis en ervaringen van 'ervaringsdeskundigen' (= burgers) over determinanten van mobiliteit en energiegebruik via focusgroepen. In twee groepen (stedelijke en niet-stedelijke woonomgeving) werd tijdens drie sessies een zo breed mogelijke waaier van mobiliteitsthema's besproken. Daarbij werd ingegaan op determinanten van verplaatsingsgedrag maar ook op de haalbaarheid, de aanvaardbaarheid en wenselijkheid van mogelijke maatregelen. De werkwijze van de focusgroepen is uitgebreider beschreven in paragraaf 1.3.
 - De resultaten van de focusgroepen zijn weergegeven in de rapportage 'Achtergronddocument literatuurstudie en focusgroepen'.
 - In voorliggende rapportage wordt de informatie uit de literatuurstudie gerelateerd aan de informatie die is verkregen via de focusgroepen.
- Op basis van zowel de literatuurstudie als de analyse van de resultaten van de focusgroepen zijn drie maatregelenpakketten geformuleerd. Deze maatregelenpakketten werden tijdens een expertbijeenkomst voorgelegd aan een panel met deskundigen. Op basis hiervan zijn aanbevelingen voor het beleid opgesteld. Deze beleidsaanbevelingen kunnen worden voorgelegd aan verantwoordelijken voor het uittekenen van de beleidsinstrumenten.
 - De resultaten van de expertbijeenkomst zijn weergegeven in de rapportage 'Achtergronddocument literatuurstudie en focusgroepen' en verwerkt in de beleidsaanbevelingen.

- De beleidsaanbevelingen zijn weergegeven in de voorliggende rapportage.

1.2 Onderzoekskader

Het onderzoekskader wordt gevormd door twee modellen: enerzijds het conceptueel milieugedragsmodel en anderzijds het driemarktenmodel. Beide modellen worden hieronder kort besproken.

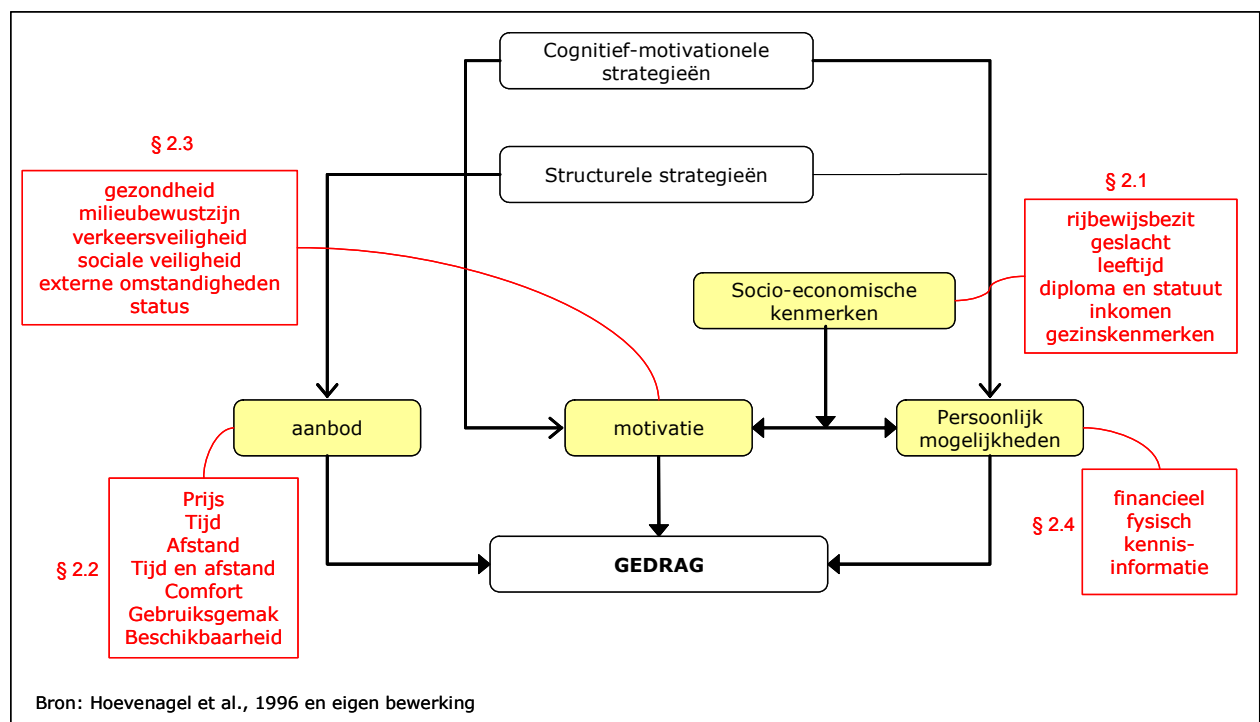
Het conceptueel milieugedragsmodel

Het conceptueel milieugedragsmodel werd ontwikkeld door het Nederlandse Sociaal en Cultureel Planbureau. Het model vertrekt vanuit het uitgangspunt dat mensen voor een milieuvriendelijk gedragsalternatief kiezen wanneer ze dat willen (m.a.w. wanneer ze ertoe gemotiveerd zijn) én kunnen (huishoudens hebben er de mogelijkheid toe en hebben een gedragsalternatief met de gewenste eigenschappen ter beschikking).

Het model gaat ervan uit dat gezinnen een beredeneerde keuze maken tussen energievriendelijke gedragsalternatieven op basis van drie overwegingen: persoonlijke mogelijkheden, aanbod en motivatie. Daarnaast zijn er ook nog de socio-economische kenmerken van het individu die een onrechtstreekse invloed hebben op het keuzegedrag. Het model werd niet specifiek ontwikkeld ten behoeve van de mobiliteitsproblematiek, maar werd in het kader van dit onderzoek wel zo ingevuld. Schematisch is dit weergegeven in Figuur 2. De keuze voor een vervoermiddel wordt zowel bepaald door objectieve kenmerken van de vervoersvraag en het vervoersaanbod als door de perceptie van de vraag en het aanbod.

Socio-culturele kenmerken hebben invloed op het energiegebruik van huishoudens doordat ze ingrijpen op de motivatie en de persoonlijke mogelijkheden. Deze aspecten worden in paragraaf 2.1 beschreven. Het gedragsmodel onderscheidt vervolgens drie categorieën determinanten: aanbod, motivatie en persoonlijke mogelijkheden die respectievelijk in paragraaf 2.2, 2.3 en 2.4 worden beschreven.

Figuur 2 Conceptueel milieugedragsmodel met determinanten verplaatsingsgedrag



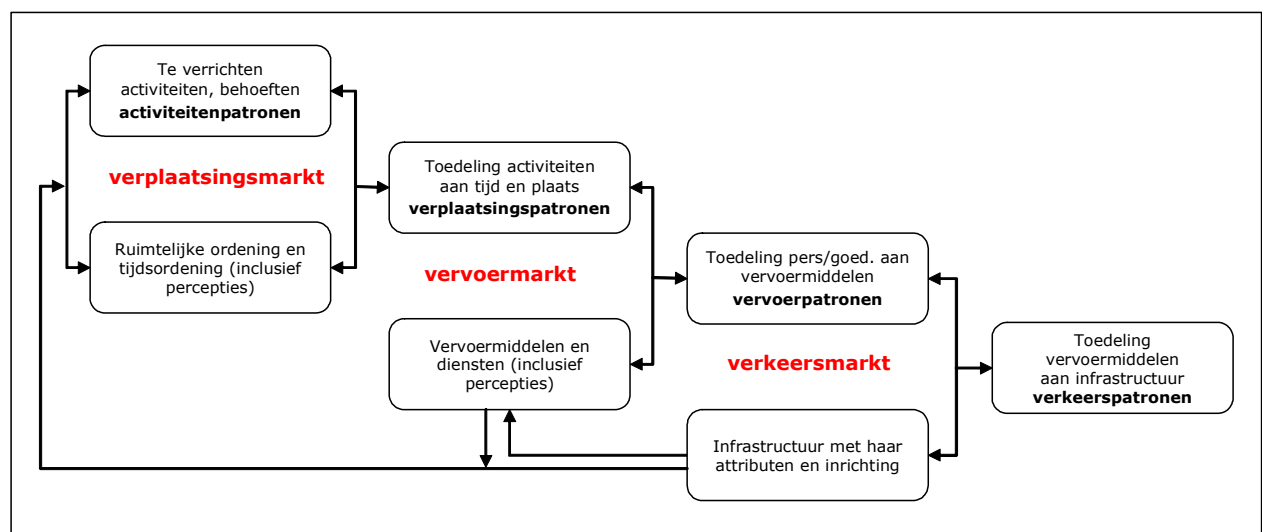
Determinanten die binnen de groepen aanbod, motivatie, persoonlijke mogelijkheden en socio-economische kenmerken vallen, worden in de figuur aangeduid. In het literatuuronderzoek werd specifiek gefocust op bestaande kennis over de invloed van deze determinanten op het mobiliteitsgedrag van huishoudens. Vanuit de kennis uit de literatuur werden deze determinanten getoetst aan de ervaringskennis van de deelnemers aan de focusgroepen.

Op het vlak van de maatregelen kan binnen het conceptueel gedragsmodel een onderscheid worden gemaakt tussen 2 soorten overheidsstrategieën: structurele strategieën en cognitief-motivationale strategieën. Structurele strategieën omvatten instrumenten die bedoeld zijn om de context aan te passen waarin het gedrag zich afspeelt. De maatregelen zijn eerder gericht op het beïnvloeden van het 'aanbod' en de 'persoonlijke mogelijkheden'. Cognitief-motivationale strategieën beogen het veranderen van motivaties. Zij proberen de perceptie van de voor- en nadelen van de verschillende gedragsalternatieven te wijzigen. De maatregelen die tot deze groep behoren, spelen in op 'motivatie' en 'persoonlijke mogelijkheden'. Ingrijpen op socio-economische kenmerken is niet mogelijk. Het beleid kan wel worden afgestemd op doelgroepen met soortgelijke socio-economische kenmerken.

Het verkeer en vervoersysteem volgens het driemarktenmodel

Het driemarktenmodel werd in 1998 ontwikkeld door RAND Europe en TNO INRO en geeft inzicht in de wijze waarop verplaatsings-, vervoers- en verkeerspatronen tot stand komen. Aan de hand van dit model kunnen we ons een beeld vormen van de factoren die de aard en de omvang van vervoer bepalen. Ook kan het driemarktenmodel helpen bij het formuleren van een mobiliteitsbeleid door aan te geven welke factoren belangrijk zijn bij het tot stand komen van verplaatsings-, vervoers- en verkeerspatronen.

Figuur 3 Driemarktenmodel



Bron: Rand, TNO, CE en Mobiliteitsplan Vlaanderen

Het driemarktenmodel maakt een onderscheid tussen 3 onderling sterk interacterende markten die elk een eigen vraag- en aanbodzijde hebben: de verplaatsings-, vervoer- en verkeersmarkt.

- Op de verplaatsingsmarkt is er een vraag naar activiteiten (bijvoorbeeld: ik ga werken) en een aanbod van ruimte en tijd. Het resultaat is een toedeling van activiteiten aan plaats en tijd (waar, wanneer), dit is het activiteitenpatroon. In de verplaatsingsmarkt komt een vraag naar verplaatsingen tot stand.
- Op de vervoermarkt wordt de vraag naar verplaatsingen toegedeeld aan een vervoermiddel. Het aanbod op deze markt bestaat uit de beschikbare

vervoermiddelen. De vervoermarkt bepaalt dus de modal split. Het resultaat is een toedeling van verplaatsingen aan vervoermiddelen en diensten.

- Op de verkeersmarkt worden de verplaatsingen toegedeeld aan het aanbod aan infrastructuur. De verkeersmarkt resulteert in de verkeerspatronen (= toedeling van de vervoermiddelen aan de infrastructuur).

In het driemarktenmodel verloopt de besluitvorming omtrent verplaatsingen 'van links naar rechts'. De factoren 'vervoermiddelen en -diensten' en 'infrastructuur' oefenen echter ook invloed uit op de ruimtelijke ordening, en daarmee op de verplaatsingsmarkt. Zo is er ook een terugkoppeling van 'infrastructuur' naar 'vervoermiddelen'. Met andere woorden: de aanbodfactoren 'infrastructuur' en 'vervoermiddelen' spelen al eerder in de besluitvorming omtrent verplaatsingen een rol. Zij bepalen niet alleen hoe mensen zich verplaatsen, maar ook of en zo ja, over welke afstanden zij zich verplaatsen (CE, 2001).

1.3 Focusgroepen

Om de informatie uit de literatuurstudie aan te vullen met ervaringskennis, is gekozen voor een opzet met focusgroepen omdat het de mogelijkheid biedt 'in de diepte' te werken. Het exploratieve karakter van focusgroepen laat toe om te achterhalen welke factoren van invloed zijn op de meningen die de deelnemers hebben over de centrale onderzoeksthematiek. De uitgebreide resultaten van de focusgroepen zijn weergegeven in het bijbehorende achtergronddocument.

Aan de hand van de focusgroepen werd getracht:

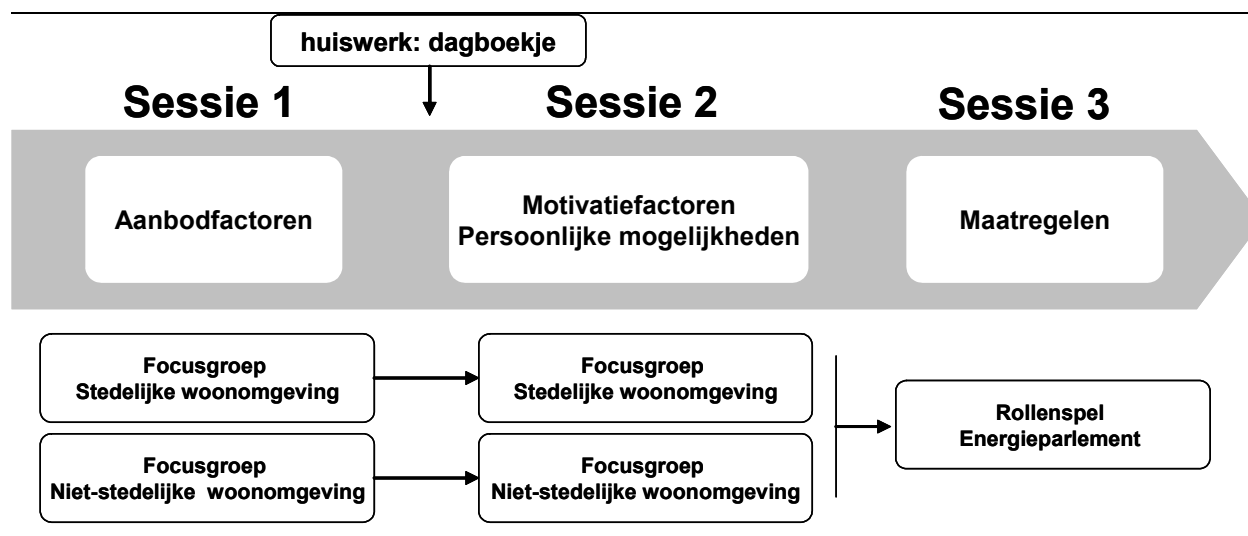
- de determinanten die uit de literatuurstudie naar voren kwamen, te toetsen aan de ervaring van de deelnemers;
- die determinanten te identificeren die het belangrijkste zijn voor de keuze van vervoerswijze (i.e. de determinanten waarop bij voorkeur ingespeeld kan worden om gedrag te veranderen);
- inzicht te krijgen in de bereidheid om het gedrag te wijzigen (+ onder welke voorwaarden men gedrag wil wijzigen); en
- maatregelen te identificeren die effect zouden kunnen hebben op het gedrag van huishoudens m.b.t. energiegebruik in mobiliteit.

Opzet van de focusgroepen

Voor de samenstelling van de focusgroepen is gekozen voor een groep uit een niet-stedelijke omgeving en een groep uit een stedelijke omgeving. Binnen de groepen is gestreefd naar een maximale variatie bij factoren zoals sociaal-economische status, leeftijd, milieubewustzijn en levensfase (in-group criteria). Voor de stedelijke omgeving bestonden de focusgroepen uit 10 deelnemers. Deze deelnemers kwamen uit Brussel en de rand van Brussel en waren sterk gericht op de stad. De groep uit Brussel was 'niet-representatief', onder andere vanwege het grote aandeel fietsende deelnemers. Voor de niet-stedelijke omgeving hebben 9 deelnemers deelgenomen aan de focusgroepen, allen afkomstig uit het Pajottenland.

De eerste twee sessies werden apart georganiseerd voor de stedelijke en de niet-stedelijke woonomgeving en hadden een identieke inhoud. De derde sessie werd voor beide groepen samen georganiseerd. Als rollenspel werd een energieparlement gehouden. Tussen sessie 1 en sessie 2 kregen de deelnemers een taak mee: het invullen van een mobiliteitsdagboekje. De aanpak van de reeks discussieavonden wordt weergegeven in Figuur 4.

Figuur 4 Schematische weergave van aanpak van de focusgroepen



Sessie 1 was voornamelijk gericht op het verwerven van inzicht in een eerste groep van determinanten, namelijk de determinanten binnen het aanbod. Sessie 1 was opgebouwd rondom twee doe-opdrachten. In de eerste doe-opdracht stond het eigen mobiliteitsprofiel centraal. In de tweede opdracht werden voorkeuren voor vervoermiddelen onderzocht door middel van een 'vervoermarkt'.

Tussen sessie 1 en sessie 2 hebben de deelnemers een **mobilitiedagboekje** bijgehouden op dinsdag, woensdag en zaterdag (twee weekdays en één weekenddag). In het dagboekje werd voor iedere verplaatsing gevraagd in te vullen wat het doel was van de verplaatsing, wat de verplaatsingsduur was (tijdstip van vertrek en aankomst), welk vervoermiddel werd gebruikt en om welke redenen voor dat bepaalde vervoermiddel werd gekozen.

Sessie 2 was gericht op de twee andere groepen van determinanten nl. motivatie en persoonlijke mogelijkheden. De informatie uit de dagboekjes vormde hiervoor de basis. In een tweede luik werd gevraagd het geheel van behandelde determinanten te prioriteren, i.e. te rangschikken in volgorde van afnemend belang bij de keuze voor bepaalde vervoermiddelen of vervoerwijzen. Dit werd in eerste instantie gevraagd aan de deelnemers afzonderlijk. Daarna hebben de deelnemers in groepsverband bepaald wat volgens hen de belangrijkste en minst belangrijke determinanten waren volgens hun perceptie over de 'gemiddelde Vlaming'. Als voorbereiding op de derde sessie is in een brainstorm nagedacht over mogelijke beleidsmaatregelen.

Doel van **sessie 3** was inzicht te krijgen in de haalbaarheid, aanvaardbaarheid en wenselijkheid van verschillende soorten maatregelen, vanuit het standpunt van de deelnemende personen en hun 'achterban'. In het gebouw van het Vlaams Parlement is een fictieve zitting van het 'energieparlement' gehouden. Tijdens dit rollenspel was de opdracht een beleidsplan voor energiereductie op te stellen aan de hand van mobiliteitsmaatregelen die op voorhand waren uitgereikt. De mobiliteitsmaatregelen waren voorzien van een globale inschatting van de kost en energiereductie. Ook werd een energiedoelstelling bepaald die binnen een beschikbaar budget gehaald moesten worden.

2 Determinanten van mobiliteit bij huishoudens

In dit hoofdstuk wordt een beknopt overzicht gegeven van de determinanten die kunnen inspelen op het gedrag van huishoudens, met een focus op het energiegebruik door mobiliteit bij huishoudens. Deze beknopte informatie is gebaseerd op de uitgebreide rapportage van het literatuuronderzoek en de focusgroepen die opgenomen is in het achtergronddocument. Hierbij moet wel worden opgemerkt dat de focusgroepen een beperkte omvang hebben, waardoor ze geen afspiegeling vormen van de werkelijkheid. De informatie vanuit de focusgroepen geeft wel aan in hoeverre ze een afspiegeling zijn van de werkelijke situatie en waar verschillen zijn aan te wijzen, bijvoorbeeld tussen de deelnemers uit de stedelijke en de niet-stedelijke woonomgeving.

Allereerst wordt ingegaan op de socio-economische kenmerken (rijbewijsbezit, geslacht, leeftijd, diploma en statuut, inkomen en gezinskenmerken). Daarna komen achtereenvolgens de verschillende groepen van determinanten aan bod die het mobiliteitsgedrag kunnen beïnvloeden (zie Figuur 2):

- aanbodfactoren (beschikbaarheid, afstand, tijd, prijs, comfort, gebruiksgemak);
- motiefactoren (gezondheid, veiligheid, milieubewustzijn, status).
- persoonlijke mogelijkheden (financieel, fysisch, toegang tot kennis en informatie)

Argumenten of aspecten die beleidsmatig een aangrijpingspunt vormen voor veranderingen in het verplaatsingsgedrag van huishoudens ten gunste van energievriendelijker verplaatsingen, zijn opgenomen in een kader.

2.1 Socio-economische kenmerken

Rijbewijsbezit

Het bezit van een rijbewijs en de beschikbaarheid van een auto op het moment van vertrek zijn belangrijke determinanten voor het gebruik van de auto. Rijbewijsbezit in Vlaanderen is lager bij vrouwen en bij niet-actieven dan bij mannen en actieve personen. Ook ouderen hebben minder vaak een rijbewijs. Rijbewijsbezitters maken gemiddeld meer verplaatsingen per dag: 3,3 tegenover 2,2 (Determinanten van modale keuze in ketenverplaatsingen, 2005).

In de focusgroepen waren twee personen zonder rijbewijs, in beide gevallen vrouwen. Een van hen heeft ambitie om het rijbewijs te halen. Verschillende deelnemers aan de focusgroep uit het stedelijk gebied hadden wel een rijbewijs, maar waren niet in het bezit van een auto. In de focusgroepen is geen duidelijke relatie gevonden tussen rijbewijsbezit en het aantal verplaatsingen of het gebruik van de wagen.

Geslacht

Onderzoek naar verplaatsingsgedrag bij mannen en vrouwen laat een uitgesproken verschil zien: vrouwen leggen per dag minder kilometers af en zijn minder vaak autobestuurder (OVG 2000-2001). Vrouwen maken meer verplaatsingen over korte afstand en maken meer verplaatsingen met motief 'winkelen' en 'halen en brengen' dan mannen.

Bij de focusgroepen speelt geslacht geen duidelijke rol in het aantal afgelegde kilometers en het aantal verplaatsingen. Dit kan te maken hebben met het feit dat bijna alle deelnemers aan de focusgroepen buitenshuis werk hadden. Wel speelt geslacht een rol in verband met het onveiligheidsgevoel 's avonds. Voor verschillende vrouwen is wandelen en fietsen 's avonds om die reden geen optie. Het voor- en natransport van een reis per openbaar vervoer wordt dan met de auto gedaan of er wordt voor gekozen het hele traject met de auto af te leggen.

Leeftijd

Uit de Vlaamse cijfers blijkt dat de auto voor mensen ouder dan 16 het belangrijkste vervoermiddel is, vanzelfsprekend pas nadat de bestuurder het rijbewijs heeft gehaald. Bovendien worden de meeste verplaatsingen gedaan door de groep mensen tussen 25 en 45.

De deelnemers van de focusgroep tonen in relatie tot leeftijd een verplaatsingsgedrag dat in overeenstemming is met de cijfers voor Vlaanderen. De meeste verplaatsingen worden gedaan door de deelnemers tussen 25 en 45 en hebben vaak te maken met werk of huishouden. De oudere deelnemers winkelen vaker, maar bezoeken ook geregeld vrienden en familie. Daarnaast maakt deze groep vaker recreatieve verplaatsingen, zoals ergens gaan wandelen of fietsen.

Er is wel een verschil waarneembaar tussen de groep uit de niet-stedelijke woonomgeving en de groep uit de stedelijke woonomgeving. Bijna de helft van de deelnemers uit de stedelijke woonomgeving gebruikt voor regelmatig terugkomende verplaatsingen vooral het openbaar vervoer, ook als ze een rijbewijs bezitten. Het autogebruik is voor deze groep minder vanzelfsprekend.

⇒ De groep tussen 25 en 45 verplaatst zich vaak. De motieven hebben veelal te maken met werk of huishouden. De verplaatsingen zijn vaak complex.

Diploma, beroepsstatuut

Hoe hoger het diploma, des te meer verplaatsingen worden gemaakt en des te meer kilometers per dag worden afgelegd. Bovendien maken bedienden meer verplaatsingen en leggen ze meer kilometers af dan arbeiders (OVG 2000-2001, Vlaanderen gepeild 2005).

Op het moment van het onderzoek was één focusgroepslid werkloos en één gepensioneerd. De overige deelnemers waren allemaal buitenshuis werkzaam als bediende of als zelfstandige. De variatie in opleiding en beroepsstatuut van de focusgroep was niet groot genoeg om vergelijkingen te kunnen maken met Vlaamse cijfers. Wel is er een overeenkomst: de persoon zonder werk verplaatste zich minder aangezien er geen verplichte dagelijkse activiteit is.

⇒ Opleidingsniveau is een belangrijke determinant voor de af te leggen afstand van een werkende. Het aandeel in de totaal afgelegde kilometers wordt groter naarmate het diploma hoger is. Verandering van vervoerwijze van hoger opgeleiden kan daarom effect hebben.

Inkomen

Uit literatuur blijkt dat het inkomen een grote invloed heeft op mobiliteit. Mensen met een hoger inkomen bezitten gemiddeld meer auto's per huishouden, hebben gemiddeld grotere auto's en rijden er vaker mee over langere afstanden (OVG 2000-2001). Een stijging van het inkomen met 10% leidt tot een toename van het autogebruik met 3% op korte termijn en 7% op lange termijn. Het brandstofgebruik neemt meer toe vanwege de keuze voor grotere auto's.

Deze determinant is tijdens de focusgroepen niet direct aan bod gekomen. Wel zijn opmerkingen gemaakt die te maken hebben met het inkomen, bijvoorbeeld in verband met de overweging een milieuvriendelijke wagen aan te schaffen als het besteedbare budget groter zou zijn.

Gezinskenmerken

Gezinskenmerken spelen een belangrijke rol in het mobiliteitsgedrag. Autoloze huishoudens zijn in hoofdzaak kinderloze huishoudens. Kinderen van 18 jaar en ouder in een huishouden zijn een bepalende factor voor de aankoop van een tweede of zelfs een derde wagen. Huishoudens in stedelijke gebieden hebben vaker geen wagen, ook als er

kinderen zijn (Determinanten van modale keuze in ketenverplaatsingen; OVG 2000-2001).

Bij de focusgroepen spelen gezinskenmerken een belangrijke rol. Op het platteland speelt het hebben van kinderen bijvoorbeeld een rol bij het autobezit. De auto wordt daar nodig geacht om alle verplaatsingen te kunnen doen vanwege de verspreide ligging van voorzieningen en de combinatie van verplaatsingen. In de stedelijke woonomgeving daarentegen zijn er gezinnen met kinderen die de auto niet nodig hebben. Bestemmingen zijn met openbaar of fiets bereikbaar en liggen vaak dicht bij elkaar. Een ander aspect dat ter sprake is gekomen is dat huishoudens zonder kinderen makkelijker verhuizen dan gezinnen, zowel in de stedelijke als in de niet-stedelijke woonomgeving.

⇒ Huishoudens met kinderen hebben complexere verplaatsingspatronen waardoor zeker in de niet-stedelijke woonomgeving vaker naar de auto wordt gegrepen.

2.2 Aanbodfactoren

Zowel uit de literatuur als bij de focusgroepen blijkt dat aanbodfactoren een belangrijke rol spelen bij het mobiliteitsgedrag. Het gaat hierbij om aspecten zoals beschikbaarheid, tijd, afstand, prijs, comfort en gebruiksgemak.

De mobiliteitsprofielen van de deelnemers aan de focusgroepen zijn niet gelijk. Het verschil tussen de stedelijke en niet-stedelijke woonomgeving is opvallend: mensen uit de stedelijke omgeving gebruiken veel openbaar vervoer en gaan vaak te voet. Toch blijkt de auto (indien men over een auto beschikt) vaak gebruikt te worden als aanvullend vervoermiddel. De auto wordt veel gebruikt door mensen in de niet-stedelijke woonomgeving. Bij de keuze van vervoerswijzen speelt het dagelijkse activiteitenpatroon een grote rol.

Voor mensen uit een niet-stedelijke woonomgeving is de auto nodig voor woon-werk- en vrijetijdsverplaatsingen, vooral vanwege de verspreid liggende voorzieningen en activiteiten, de afstanden tot de voorzieningen en het gebrek aan openbaar vervoer als alternatief dat kan concurreren in tijd en comfort. Ook als de woon-werkverplaatsing met openbaar vervoer wordt gedaan, wordt een auto nodig gevonden voor overige verplaatsingen.

Voor de mensen uit een stedelijke woonomgeving is het openbaar vervoer handiger, zowel voor woon-werkverplaatsingen als voor recreatieve verplaatsingen. De taxi en te voet gaan zijn flexibele vervoerswijzen en aanvullend op het openbaar vervoer aanbod. De fiets werd door een aantal deelnemers uit de stedelijke woonomgeving regelmatig gebruikt. De focusgroep gaf zelf aan dat het fietsbezit en -gebruik van de groep hoger is dan gemiddeld en daarom niet representatief voor Brussel¹.

Hierna worden de belangrijkste aanbodfactoren en de conclusies uit de literatuur en de focusgroepen kort weergegeven. Waar relevant zijn verschillen tussen de deelnemers uit de stedelijke en de niet-stedelijke woonomgeving specifiek vermeld.

Beschikbaarheid

De beschikbaarheid van een vervoermiddel is een belangrijke determinant bij de keuze van een vervoerswijze. Onderzoek laat zien dat het bezit van een auto leidt tot meer verplaatsingen met de auto en dat 50% van de autobezitters de wagen ook voor korte afstanden van 1 tot 2 kilometer gebruikt. Bijna 20% van de Vlaamse huishoudens beschikt niet over een eigen auto (NIS 2001). Het autobezit is op het platteland het grootst, minstens één auto wordt als noodzakelijk gezien. Gemiddeld bezit 4 op de 5 Vlaamse huishoudens minstens één fiets (OVG 2000-2001). Het fietsbezit op het

¹ De focusgroep voor de stedelijke woonomgeving was samengesteld uit Vlamingen uit het Brusselse. In Brussel wordt minder gefietst dan in andere Vlaamse steden, de situatie in Brussel is dus niet representatief voor Vlaamse steden.

platteland is groter dan in de stedelijke gebieden. Wel is het aantal huishoudens in Brussel dat minstens één fiets bezit, de afgelopen tien jaar verdubbeld van 16% naar ruim 30%. Openbaar vervoer wordt meer gebruikt in stedelijke gebieden (OVG 2000-2001).

In de focusgroepen kwam eenzelfde beeld naar voren. De deelnemers uit de niet-stedelijke omgeving kwamen allemaal uit een huishouden dat in bezit was van minstens één auto: de auto werd veel voor korte en lange verplaatsingen gebruikt. Ongeveer de helft van de deelnemers uit de stedelijke omgeving had een auto. De auto kan op elk moment van de dag worden gebruikt naar elke gewenste locatie. Bovendien kunnen verplaatsingen worden gecombineerd.

De deelnemers aan de focusgroep uit de niet-stedelijke woonomgeving bezitten vaker een fiets, in overeenstemming met het Vlaamse beeld. De beschikbaarheid van een fiets wordt belangrijk gevonden en er is meestal ruimte voorzien voor de fiets. Ongeveer de helft van de deelnemers uit de stedelijke woonomgeving komt uit een huishouden met minstens één fiets. 3 deelnemers uit de stedelijke woonomgeving gebruiken zeer regelmatig de fiets. Dit is meer dan het Vlaamse gemiddelde.

De deelnemers van de focusgroep uit de stedelijke woonomgeving maakten veel verplaatsingen met openbaar vervoer. De beschikbaarheid naar plaats en tijd werd als beperking ervaren, vooral 's avonds. Je bent afhankelijk van de locaties van de haltes en de dienstregeling. Verschillende deelnemers waren in bezit van een openbaar vervoerkaart en gebruiken die kaart ook voor andere verplaatsingen dan woon-werk of woon-school. Door de goede beschikbaarheid van openbaar vervoer is het gebruik vanzelfsprekend.

Hoewel er een bus beschikbaar is in het niet-stedelijk gebied, werd dat door de deelnemers van de focusgroep uit de niet-stedelijke woonomgeving vooral gezien als een vervoerswijze voor geval van nood: als er echt geen andere optie is. Voor hen was niet alleen de beschikbaarheid van een bushalte (basismobiliteit) of station van belang, maar ook de beschikbaarheid van snelle lijnen naar de belangrijke bestemmingen (o.a. werkgelegenheidsconcentraties). De beschikbaarheid van een trein werd door de deelnemers van beide focusgroepen belangrijk gevonden, met name voor de lange afstanden. Verschillende deelnemers uit de niet-stedelijke groep gebruikten de trein dagelijks voor woon-werkverkeer.

De beschikbaarheid van openbaar vervoer wordt sterk bepaald door de ligging van de woonplaats. Hier is een duidelijk verschil tussen een stedelijke en een niet-stedelijke woonomgeving. Mensen die in een stedelijke woonomgeving gaan wonen, kiezen hier vooral voor omwille van de nabijheid van een veelheid aan activiteiten (zowel werken als vrije tijd). Het mobiliteitsaspect maakt daar onderdeel van uit, maar is niet de hoofdreden. De aanwezigheid van een openbaar vervoerhalte is bij verschillende mensen wel een overweging van de uiteindelijk woonlocatie. Voor mensen die in een niet-stedelijke woonomgeving (blijven) wonen, wordt de woonplaatskeuze over het algemeen sterk bepaald door familie en vriendenkring (i.e. men blijft wonen waar men is opgegroeid). Nabijheid van openbaar vervoer (binnen loopafstand) is voor hen geen beslissend argument voor de uiteindelijke woonlocatie.

Het aanbod van verkeer en vervoer is bij veel mensen niet richtinggevend hoewel een andere keuze naar eigen zeggen achteraf soms beter was geweest. Op moment van keuze van de woonplaats is het belang van de beschikbaarheid van fiets- en openbaarvervoer infrastructuur klein, ook door gebrek aan informatie hierover.

- ⇒ Het bezit van een auto is een belangrijke determinant voor autogebruik. Zeker tweede en derde auto's veroorzaken meer autogebruik.
- ⇒ Beschikbaarheid van een vervoermiddel of abonnement heeft invloed op het gebruik van vervoerswijzen: er wordt eerder gekozen voor het vervoermiddel dat makkelijk beschikbaar is (bezit of abonnement).

- ⇒ Geringe beschikbaarheid van openbaar vervoer in de avonduren is een grote beperking van openbaar vervoer en maakt het duidelijk minder aantrekkelijk.
- ⇒ De woonplaatskeuze wordt nauwelijks bepaald door de beschikbaarheid van een vervoersaanbod.

Afstand

De verplaatsingsafstanden zijn de afgelopen decennia sterk toegenomen (ruimtelijke spreiding en toename snelheid vervoermiddelen). Dit heeft impact op de mobiliteit van huishoudens (Meert e.a. 2003). De gemiddelde woon-werkafstand is tussen 1995 en 2000 toegenomen van bijna 17 kilometer tot 19 kilometer (OVG 2001). Iets meer dan een kwart van de Vlamingen woont op minder dan 5 kilometer van zijn werk. Deze groep gaat relatief vaak met de fiets of te voet naar het werk: voor een woon-werkafstand van minder dan 2,5 kilometer neemt 44% van de Vlamingen de fiets. Zodra de woon-werkafstand groter is dan 5 kilometer is de auto dominant: 75%. Op woon-werkafstanden boven de 30 kilometer heeft de trein een aandeel van meer dan 20%.

Dit beeld komt overeen met de deelnemers van de focusgroep uit de niet-stedelijke woonomgeving. De mensen die in Brussel werken, gaan vooral met de trein naar het werk, de rest neemt de fiets of de auto. Ook voor veel dagelijkse boodschappen wordt de auto genomen terwijl deze afstand vaak perfect te voet of met de fiets kan worden afgelegd. De meeste deelnemers uit de stedelijke woonomgeving maken voor woon-werkverplaatsingen gebruik van het openbaar vervoer. De auto wordt ook gebruikt voor werken buiten de stad Brussel (lange afstanden). Enkele personen nemen regelmatig de fiets.

Opvallend is dat zowel deelnemers uit de stedelijke als deelnemers uit de niet-stedelijke woonomgeving lange afstanden afleggen voor het bezoeken van vrienden en familie en recreatieve verplaatsingen. Deze verplaatsingen worden vaak met de auto gedaan.

- ⇒ Voor veel korte verplaatsingen (dagelijkse boodschappen, kinderen naar school brengen) wordt de auto genomen, terwijl deze afstand goed loopbaar of fietsbaar is.
- ⇒ Openbaar vervoer wordt het meest gebruikt bij lange afstanden en terugkerende verplaatsingen naar de steden.

Tijd

Tijd is sterk gerelateerd aan de af te leggen afstand en aan de gebruikte vervoerswijze. Gemiddeld besteden Vlamingen een uur per dag aan reizen (TBE 1999). Uit literatuur blijkt dat een reis per openbaar vervoer pas aantrekkelijk wordt als deze maximaal 1,5 keer de reistijd van de auto bedraagt. Vooral op langere afstanden kan de trein concurreren met de auto (Ministerie Verkeer en Waterstaat 2001).

Door de deelnemers van de focusgroepen wordt een maximaal acceptabele woon-werkreistijd aangegeven van 1 à 1,5 uur. Dit komt overeen met literatuuronderzoek. Bij andere verplaatsingen speelt de tijdsperceptie minder een rol. De reistijden zijn vaak langer voor mensen uit een niet-stedelijke woonomgeving dan voor mensen uit een stedelijke woonomgeving. De nabijheid van de werkplaats speelt hierin een rol.

De verhouding tussen de reistijd per auto en per openbaar vervoer speelt voor de deelnemers aan de focusgroepen een rol, met name bij terugkerende verplaatsingen. Als de reis per openbaar vervoer te lang duurt of te onhandig is, wordt door mensen die over een auto beschikken, vaak gekozen voor de wagen. Voor het woon-werkverkeer is de snelle treinverbinding vanuit het niet-stedelijk gebied richting Brussel juist een reden om te kiezen voor de trein en niet voor de auto. Een bijkomend argument voor mensen uit de niet-stedelijke woonomgeving is de tijd die nodig is voor het zoeken van een parkeerplaats in de stad en de stress van het rijden. De auto in een congestiegevoelig gebied biedt te veel onzekerheid.

⇒ Een verplaatsing met openbaar vervoer mag maximaal 1,5 maal langer duren dan met de auto (deur tot deur, dus inclusief parkeren) om aantrekkelijk te zijn.

Prijs

Onderzoek laat zien dat de prijs een rol speelt bij de keuze tussen verschillende, beschikbare, vervoerswijzen. Bij een stijging van de brandstofprijs en de parkeertarieven treedt een daling op van het autogebruik. De exacte waardes hangen af van het motief van de verplaatsing: het effect van prijsveranderingen is op korte termijn het kleinst bij terugkerende verplaatsingen zoals woon-werkverkeer. Op langere termijn zijn de effecten groter omdat het gedrag aangepast kan worden (M. Keppens, 2006). Goedkoper openbaar vervoer heeft een positief effect op het aantal reizigers: het gebruik neemt toe. Gedeeltelijk zijn het nieuwe verplaatsingen, een klein deel is substitutie van de auto en fiets (Hogeschool voor verkeerskunde, Diepenbeek, 1998). Op lange termijn is het effect groter.

Uit de focusgroepen kwam niet direct naar voren dat er een effect is tussen prijs en keuze van vervoerswijze. Wel bleek dat een auto een groot deel van het te besteden budget gebruikt waardoor er minder ruimte is voor andere verplaatsingen. Ook zijn de werkelijke kosten vaak onbekend; bij autogebruik worden vaak alleen de brandstofkosten meegenomen indien men de prijs tussen verschillende vervoermiddelen vergelijkt. Met name deelnemers van de focusgroepen die niet vaak met openbaar vervoer reizen, hadden de indruk dat openbaar vervoer duur is en dat het lastig is de prijs van een verplaatsing te achterhalen.

Verschillende deelnemers aan de focusgroepen uit de niet-stedelijke woonomgeving reizen gratis met openbaar vervoer naar het werk (terugbetaling door de werkgever). In welke mate dit de keuze voor het openbaar vervoer heeft beïnvloed, werd niet besproken.

⇒ Hogere kosten (parkeren, tol, brandstof) voor de auto vermindert het gebruik.

⇒ Goedkoper openbaar vervoer genereert meer verplaatsingen.

Comfort

Comfort speelt bij de deelnemers van de focusgroepen een rol bij de keuze tussen beschikbare vervoerswijzen. De fiets wordt door verschillende deelnemers niet comfortabel gevonden. Dat heeft enerzijds te maken met het fietsen an sich, maar ook met de aanwezige infrastructuur voor de fiets. Vaak ontbreken voorzieningen zoals fietspaden, fietsenstallingen bij openbaar vervoerhaltes of opfrismogelijkheden op het werk. Ook is slechts weinig infrastructuur voor de fiets gericht op dagelijks gebruik. Functionele bewegwijzering ontbreekt vaak en de fietsroutes zijn in veel gevallen niet gericht op functionele verplaatsingen. Bovenstaande constatering van de focusgroepen komen grotendeels overeen met resultaten uit literatuuronderzoek. De kwaliteit van fietsvoorzieningen heeft invloed op het gebruik.

In de focusgroepen komt comfort naar voren als een van de punten in het voordeel van de auto. Je kunt je eigen muziek luisteren, telefoneren en je reist praktisch van deur tot deur, ook 's avonds laat. Bovendien is het makkelijk om bagage mee te nemen.

Verschillende mensen zonder auto maken wel gebruik van een auto voor het vervoeren van grote objecten. Over het comfort van het openbaar vervoer waren de meningen verdeeld. Deelnemers die vaak gebruik maken van het openbaar vervoer, vinden het comfort van het openbaar vervoer over het algemeen beter dan mensen die niet de gewoonte hebben met het openbaar vervoer te reizen. Vooral de trein voor lange afstanden en het stedelijk openbaar vervoer scoorden goed. Comfort werd als een belangrijk aspect beoordeeld in de concurrentie van het openbaar vervoer met de auto. Mooie en nette treinen met voldoende zitplaats maken een reis aangenamer en voor herhaling vatbaar. De inspanning van de afgelopen jaren werden duidelijk positief

beoordeeld. Het comfort van de bus in niet-stedelijk gebied werd slechter beoordeeld. Deze observaties worden ondersteund door literatuur.

- ⇒ Comfort maakt een vervoermiddel aantrekkelijker en stimuleert het gebruik (geldt voor auto, fiets, voet en openbaar vervoer).
- ⇒ Het comfort van openbaar vervoer kan nog worden verbeterd (wachten, overstap en comfort van het voertuig zelf).

Gebruiksgemak

Literatuur geeft aan dat betaald parkeren effect heeft op het verminderen van het gebruiksgemak van de auto. Het autogebruik daalt dan. Voor complexe verplaatsingen is het gebruiksgemak van de auto vaak groter dan het openbaar vervoer. Literatuur laat zien dat openbaar vervoergebruik stijgt als het gebruiksgemak toeneemt.

Het oordeel van de deelnemers van de focusgroepen over het gebruiksgemak hangt af van het motief van de verplaatsing en de bestemming. Het oordeel over het gebruiksgemak van het stedelijk openbaar vervoer is redelijk positief. De verschillende maatschappijen en tarieven zijn een negatief punt. In de niet-stedelijke woonomgeving oordeelt men negatiever over openbaar vervoer: het is ingewikkeld. Deelnemers aan de focusgroepen, zowel uit de niet-stedelijke als uit stedelijke woonomgeving, die weinig met het openbaar vervoer reizen, ervaren de dienstregeling en de tariefstructuur als een belemmering.

Het gebruiksgemak van auto en fiets wordt vooral bepaald door de vrijheid van de verplaatsing: er is geen belemmering in tijdstip. Bovendien zijn verplaatsingen gemakkelijk te combineren. Parkeren en de drukte van het verkeer is voor een aantal mensen een belemmering om in de stad te rijden met een auto, met name voor deelnemers aan de focusgroepen uit de niet-stedelijke woonomgeving. Door de deelnemers aan de focusgroepen wordt de auto vaak gebruikt bij combinatieverplaatsingen, onder andere bij het halen en brengen van kinderen. Daarbij wordt ook nog het belang van comfort bij complexe verplaatsingen benadrukt.

- ⇒ Verhoging van het gebruiksgemak van openbaar vervoer heeft een positief effect op het gebruik.
- ⇒ Informatie over openbaar vervoer moet eenvoudig, helder en toegankelijk voor iedereen zijn.

2.3 Motivatiefactoren

Determinanten binnen de groep van 'motivatiefactoren' omvatten gezondheid, veiligheid, milieubewustzijn, status en externe factoren zoals het weer. Naast deze determinanten kunnen factoren die te maken hebben met het aanbod en met de persoonlijke mogelijkheden (reizigerskenmerken), ook belangrijk zijn bij de motivatie van mensen om bepaalde vervoermiddelen te kiezen.

Deze paragraaf wordt echter toegespitst op de hierboven vermelde motivatiefactoren. Het was opvallend dat er naar deze groep van factoren expliciet moest worden gevraagd. Ze kwamen minder spontaan aan bod in de gesprekken over de redenen voor het kiezen voor bepaalde vervoermiddelen. In die spontane gesprekken ging het eerder over factoren die betrekking hebben op het aanbod (zie paragraaf 2.2).

Gezondheid

In de literatuur is veel informatie beschikbaar over de negatieve effecten van het verkeer op de gezondheid. In literatuur over mobiliteit bij ouderen wordt aangegeven dat de positieve effecten van bijvoorbeeld fietsen en te voet gaan bijdragen aan de keuze voor deze vervoerswijzen.

Gezondheid kan een motivatie zijn bij de keuze voor een vervoerswijze. Dit argument speelt bij de deelnemers van de focusgroepen in positieve zin vooral bij de keuze voor de

fiets of te voet gaan. Fietsen is gezond, het is een deel van de dagelijkse beweging. Vooral in de stedelijke woonomgeving speelt de luchtverontreiniging een rol. Het laten staan van de wagen kan bijdragen tot het verminderen van de luchtverontreiniging. Fietsen wordt daar echter niet als een gezond alternatief gezien omdat je de uitlaatgassen van wagens inademt. De deelnemers aan de focusgroepen veronderstellen dat er bij de gemiddelde Vlaming een gebrek aan kennis is over de gezondheidseffecten van het verkeer.

-
- ⇒ Gezondheid speelt een rol bij te voet gaan en fietsen: het is gezond voor jezelf.
 - ⇒ Gezondheid wordt nog niet voldoende bewust gebruikt in beleid en heeft nog potentieel.
-

Veiligheid

Uit literatuur is bekend dat sociale veiligheid een rol speelt bij de keuze van een vervoermiddel. Mensen die slachtoffer zijn geweest van een delict voelen zich sneller onveilig. Het verbeteren van de sociale veiligheid bij openbaar vervoerhaltes en in het openbaar vervoer heeft een positief effect op het gebruik.

Sociale veiligheid speelt bij de deelnemers aan de focusgroepen vooral een rol bij verplaatsingen te voet, per fiets en 's avonds in de metro (vooral het voertuig, minder het station). Onveiligheidsgevoelens spelen vooral 's avonds en op stille locaties. Een negatieve ervaring zoals een overval is voor sommige deelnemers aan de focusgroepen een reden geweest om meer met de auto te reizen. Andere laten zich juist helemaal niet weerhouden door dit soort incidenten. Voor ouderen en vrouwen speelt het gevoel van onveiligheid het meest.

Verkeersveiligheid speelt voor verschillende vervoerswijzen een rol. Literatuur geeft aan dat de perceptie van de veiligheid van fietsvoorzieningen effect heeft op het gebruik: men moet weten en merken dat ze veilig zijn.

In de focusgroepen kwam naar voren dat fietsen als onveilig wordt ervaren. Het zou zelfs één van de belangrijkste redenen zijn dat ouders in niet-stedelijk gebied hun kind niet of pas op latere leeftijd met de fiets naar school laten gaan. Ook autorijden wordt door sommigen als gevaarlijk of stresserend ervaren. Eén persoon heeft na een ongeval besloten niet weer een auto te kopen. Ook wordt door sommigen rijden in de stad en op drukke locaties vermeden. Openbaar vervoer is dan vaak het alternatief dat als veilig wordt ervaren.

-
- ⇒ Een betere verkeersveiligheid heeft een positief effect op fietsen.
 - ⇒ Door sociale onveiligheidsgevoelens is reizen in de avonden met de fiets of openbaar vervoer voor veel mensen geen optie: het wordt als te gevaarlijk beschouwd.
-

Milieubewustzijn

Literatuur geeft aan dat wanneer individuele voordelen in botsing komen met collectieve nadelen, mensen geneigd zijn voor hun eigen belang te kiezen. Ondanks dat er steeds meer kennis is over de negatieve effecten van autorijden op het milieu en de beschikbaarheid van alternatieven, speelt het milieu geen doorslaggevende rol bij de keuze voor vervoermiddelen. Dat heeft gedeeltelijk te maken met het geringe vertrouwen in de bijdragebereidheid van anderen. Wel blijkt dat naarmate mensen zich meer zorgen maken over problemen met het autoverkeer, ze eerder bereid zijn minder te rijden of milieuvriendelijker te rijden.

De houding van de deelnemers van de focusgroepen stemt grotendeels overeen met bevindingen uit de literatuur. Verschillende deelnemers vinden het milieu wel belangrijk, maar dat is (nog) niet merkbaar in het eigen mobiliteitsgedrag. Verschillende deelnemers vinden dat het milieueffect nog onvoldoende voelbaar is en dat het denken over milieu en mobiliteit nog niet echt is ingeburgerd. Bewustwording wordt daarom belangrijk gevonden. Sensibilisering kan helpen: tegenwoordig is afvalscheiding normaal, terwijl het

twintig jaar geleden onvoorstelbaar was dat het op een dergelijk grote schaal gewoonte zou worden. Daarnaast is informatie belangrijk. De leden van de focusgroepen geven aan te weinig te weten van de verschillende milieuvriendelijkere auto's en de beschikbaarheid van minder belastende brandstoffen. Waar kan je bijvoorbeeld biodiesel of ethanol tanken?

- ⇒ Grotere bekendheid met en acceptatie van het milieuprobleem is nodig om tot gewenst gedrag te komen. Bewustwording en sensibilisering zijn belangrijk.
- ⇒ Kennis over milieuvriendelijker verplaatsen is niet voldoende aanwezig of beschikbaar.

Veiligheid

Uit literatuur is bekend dat sociale veiligheid een rol speelt bij de keuze van een vervoermiddel. Mensen die slachtoffer zijn geweest van een delict, voelen zich sneller onveilig. Het verbeteren van de sociale veiligheid bij openbaar vervoerhaltes en in het openbaar vervoer heeft een positief effect op het gebruik.

Sociale veiligheid speelt bij de deelnemers aan de focusgroepen vooral een rol bij verplaatsingen te voet, per fiets en 's avonds in de metro (vooral het voertuig, minder het station). Onveiligheidsgevoelens spelen vooral 's avonds en op stille locaties. Een negatieve ervaring zoals een overval is voor sommige deelnemers aan de focusgroepen een reden geweest om meer met de auto te reizen. Andere laten zich juist helemaal niet weerhouden door dit soort incidenten. Voor ouderen en vrouwen speelt het gevoel van onveiligheid het meest.

Verkeersveiligheid speelt voor verschillende vervoerswijzen een rol. Literatuur geeft aan dat de perceptie van de veiligheid van fietsvoorzieningen effect heeft op het gebruik: men moet weten en merken dat ze veilig zijn.

In de focusgroepen kwam naar voren dat fietsen als onveilig wordt ervaren. Het zou zelfs één van de belangrijkste redenen zijn dat ouders in niet-stedelijk gebied hun kind niet of pas op latere leeftijd met de fiets naar school laten gaan. Ook autorijden wordt door sommigen als gevaarlijk of stresserend ervaren. Eén persoon heeft na een ongeval besloten niet weer een auto te kopen. Ook wordt door sommigen het rijden in de stad en op drukke locaties vermeden. Openbaar vervoer is dan vaak het alternatief dat als veilig wordt ervaren.

- ⇒ Een betere verkeersveiligheid heeft een positief effect op fietsen.
- ⇒ Door sociale onveiligheidsgevoelens is reizen in de avonduren met de fiets of openbaar vervoer voor veel mensen geen optie: het wordt als te gevaarlijk beschouwd.

Externe factoren

Externe omstandigheden zoals de aanwezigheid van bagage, passagiers en het weer kunnen een rol spelen in de motivatie voor de keuze voor een vervoermiddel. Uit onderzoek blijkt dat naar mening van veel mensen de auto het openbaar vervoer overtreft wat betreft comfort, veiligheid en beschikbaarheid (De Palma & Rochat 1999). Slecht weer is een belangrijke reden voor het niet-maken van een verplaatsing of de keuze voor de auto (Hubert & Toint 2002).

Het hebben van bagage wordt ook vaak genoemd als reden voor de keuze voor de auto. Dit argument werd ook tijdens de focusgroepen genoemd als reden om de auto te kiezen. Deelnemers aan de focusgroepen uit de stedelijke woonomgeving die veel te voet gaan of met het openbaar vervoer reizen, doen bij het vervoeren van bagage een beroep op een auto (eigen auto of van vrienden of familie). De deelauto werd genoemd als een mogelijkheid voor incidentele verplaatsingen waarbij dingen moeten worden vervoerd. De deelauto zou ook een alternatief zijn voor die keren dat een auto wel nodig is. Het argument van het slechte weer kwam ook naar voren als nadeel voor de fiets. Literatuur laat overigens zien dat de werkelijke kans op regen tijdens de woon-werkverplaatsing gering is.

- ⇒ Het vervoeren van bagage is een reden om de auto te nemen.
- ⇒ Het weer speelt in de perceptie een belangrijke rol bij de keuze voor de auto.

Status

Literatuur geeft aan dat de status invloed heeft op de aanschaf en het gebruik van vervoermiddelen. Voor velen is de auto een verlengstuk van de eigen identiteit: het merk en type auto vertellen wie je bent. Ook voor sommige fietsers speelt status een rol. Over het algemeen concurreren andere vervoerswijzen moeilijk met de auto. Enkel het vliegtuig en de Hoge Snelheidstrein hebben voldoende status. De statuswaarde van bepaalde fietsen is wel toegenomen: dure comfortabele fietsen en hippe mountainbikes worden vaak gestolen.

De deelnemers aan de focusgroepen geven aan dat status vooral indirect effect heeft: mensen verwachten dat je een auto hebt. Dat je met openbaar vervoer ergens naar toe gaat, vertel je dan liever niet. Ook worden auto's steeds groter. De kleine auto waarin het gezin vroeger op vakantie ging voldoet niet meer: een geslaagde familie heeft minstens een monovolume.

Tegelijkertijd wordt door verschillende deelnemers van de focusgroepen aangegeven dat status voor hen zelf geen rol speelt bij de keuze van een bepaald type auto omdat het vooral een gebruiksvoorwerp is. Status wordt door de leden van de focusgroepen vooral benaderd als een aspect dat voor anderen belangrijk is en dat op hen geprojecteerd wordt. Dit kan te maken hebben met sociaal wenselijke antwoorden.

- ⇒ Status speelt direct (eigen voorkeuren) en indirect (wat anderen verwachten) een rol bij verplaatsingsgedrag.
- ⇒ Hogere status van fiets en openbaar vervoer maakt acceptatie van gebruik makkelijker.

2.4 Persoonlijke mogelijkheden

Financieel

Vervoersarmoede wordt grotendeels bepaald door de sociaal-economische positie van een individu in de samenleving (Meert, 2003). Het OVG Vlaanderen, 2000-2001 laat zien dat hoe meer een gezin verdient, des te hoger dat gezin scoort op de vervoermiddelenindex. Ook Steg & Kalfs (2000) gaven aan dat de mobiliteit van personen en het autogebruik toenemen met het inkomen.

De financiële toestand van een huishouden is één van de factoren die invloed uitoefent op het gemiddeld aantal verplaatsingen van een huishouden, en op de karakteristieken van deze verplaatsingen. Mensen met een lager inkomen hebben vaak een verminderde mobiliteit, waardoor het moeilijker wordt om industrie- of andere tewerkstellingsgebieden te bereiken (Meert et al., 2003). Met andere woorden: er is sprake van een vicieuze cirkel.

De financiële situatie van de deelnemers aan de focusgroepen is niet aan de orde geweest. Wel kwam naar voren dat mobiliteit duur is, vooral het bezitten van een wagen.

- ⇒ De financiële situatie van een huishouden heeft effect op de mobiliteit.

Fysisch

Niet iedereen is in staat om zich zelfstandig of zonder hulpmiddelen te verplaatsen. Verschillende mensen met een fysische handicap hebben extra diensten nodig. De toegankelijkheid van plaatsen en vervoermiddelen is voor hen een belangrijke determinant om de verplaatsing al dan niet te doen.

Het is niet eenvoudig om een goed beeld te krijgen van de groep mensen met een fysische beperking omdat veel onderzoek zich toespitst op de bevolking in de

arbeidsleeftijd (15-64). Over deze groep mensen is bekend dat mannen en vrouwen ongeveer even vaak een functiebeperking hebben. Ongeveer 475.000 Vlamingen uit deze leeftijdscategorie hebben een functiebeperking, waarvan 175.000 zware beperkingen (voortdurend belemmerd) en 300.000 met lichte (af en toe belemmerd). Rond de 200.000 mensen met functiebeperkingen zijn aan het werk. Functiebeperkingen nemen toe met de leeftijd. In de groep mensen boven de 65 jaar nemen zicht- en bewegingsproblemen snel toe (Socio-Economische Enquête, 2001 geciteerd in APS, maart 2005).

Een van de deelnemers van de focusgroepen had een oogafwijking waardoor autorijden geen optie meer was. Verder zijn fysieke beperkingen voor de deelnemers aan de focusgroepen niet bepalend voor de mobiliteitskeuze.

-
- ⇒ De groep mensen met een fysieke beperking groeit door de vergrijzing.
 - ⇒ Fysieke beperkingen beperken de mobiliteitsmogelijkheden.
-

Toegang tot kennis en informatie

Niet alle Vlamingen hebben gelijke toegang tot informatie. Bovendien weten mensen niet altijd hoe ze met bepaalde informatie moeten omgaan. Internet is een interessante bron van informatie over het openbaar vervoeraanbod. Ongeveer de helft van de Vlamingen gebruikt minstens maandelijks het internet. Het lage internetgebruik heeft onder meer te maken met de lage PC-penetratiegraad. In 2005 waren er 1.681.000 Belgische internetconnecties voor particulieren. Vooral senioren en laaggeschoolden zijn vaak niet in het bezit van een computer (Insites Belgium, 2005).

Informatie is belangrijk. Onderzoek laat zien dat hoe meer en hoe beter de informatie over een vervoermiddel is, des te gemakkelijker het gebruik ervan wordt (Vleugels et al., 2005). Het lezen en interpreteren van uurroosters en lijnen van openbaar vervoer bij haltes of in het station is voor veel mensen niet eenvoudig. Eén op zeven volwassen Vlamingen kan onvoldoende lezen of schrijven om naar behoren te functioneren (Bohenn 2004).

De deelnemers aan de focusgroepen vormen wat toegang tot kennis en informatie betreft geen afspiegeling van de Vlaamse bevolking. Bijna alle deelnemers aan de focusgroepen hadden toegang tot het internet. Of het internet ook werd gebruikt voor informatie over vervoerswijzen is niet bekend. Opvallend is dat mensen die weinig gebruik maakten van openbaar vervoer, het verkrijgen van informatie als een hindernis zagen: waar is de informatie te verkrijgen en hoe vind je uit wat het vervoersaanbod is.

-
- ⇒ Toegang tot het internet en het kunnen begrijpen van informatie is voor veel mensen geen vanzelfsprekendheid. Met informatievoorziening moet hier rekening mee worden gehouden.
 - ⇒ Goed toegankelijke informatie is van groot belang voor gebruik van openbaar vervoer.
-

3 Handvatten voor beleid

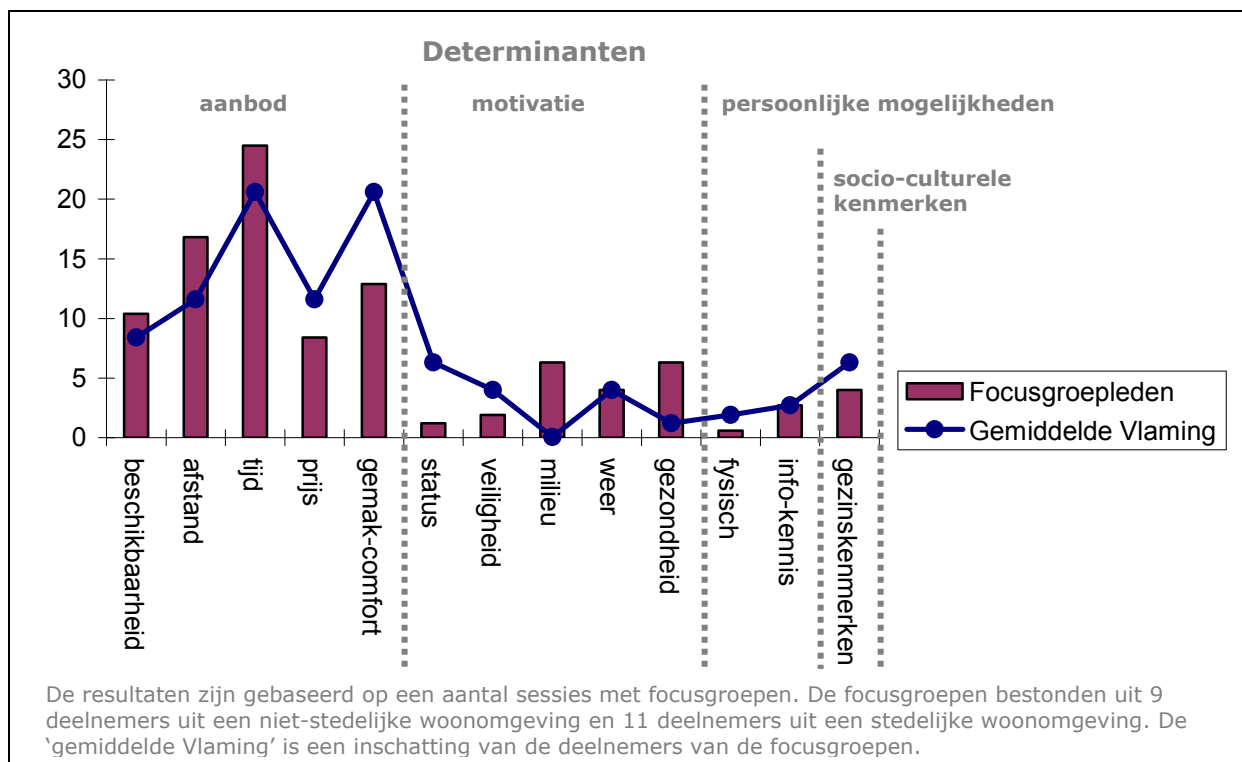
Vanuit de resultaten uit de literatuurstudie en de discussies met de focusgroepen zijn een aantal handvatten voor het beleid geselecteerd. Deze handvatten voor beleid zijn belangrijke randvoorwaarden waar rekening mee gehouden kan worden wanneer een beleidsplan rond energiebesparing in mobiliteit bij huishoudens wordt uitgewerkt. De volgende items komen achtereenvolgens aan bod:

- combineer maatregelen in de juiste volgorde;
- doorbreek gewoontegedrag;
- creëer draagvlak.

3.1 Combineer maatregelen in de juiste volgorde

De invloed van afzonderlijke determinanten op het mobiliteitsgedrag kan op basis van literatuur redelijk worden ingeschat, het wordt moeilijker wanneer meerdere determinanten samen een rol spelen in de keuze voor bepaalde vervoermiddelen. En dat is wel wat in de realiteit gebeurt. In Figuur 5 is met staafjes weergegeven welke determinanten de leden van de focusgroepen zelf het belangrijkste vonden. Daarnaast hebben de deelnemers aan de focusgroepen in groepsverband bepaald wat volgens hen de belangrijkste en minst belangrijke determinanten waren volgens de 'gemiddelde Vlaming'. Deze determinanten zijn weergegeven met de blauwe lijn.

Figuur 5 *Belangrijkste determinanten van mobiliteitsgedrag voor de focusgroepen en de 'gemiddelde Vlaming' volgens de focusgroepen*



De deelnemers aan de focusgroepen hechten de meeste waarde aan determinanten die te maken hebben met het aanbod (zie Figuur 5). Tijd, afstand, gemak-comfort, beschikbaarheid en prijs worden zowel in stedelijke als in niet-stedelijke woonomgeving als belangrijkste determinanten gezien. In de niet-stedelijke woonomgeving blijkt reistijd de belangrijkste determinant en spelen beschikbaarheid en prijs een iets minder grote rol. In de stedelijke woonomgeving zijn comfort en beschikbaarheid belangrijke determinanten.

De deelnemers aan de focusgroepen geven aan dat voor de 'gemiddelde' Vlaming de aanbodgerelateerde determinanten tijd, afstand en beschikbaarheid iets minder belangrijk zijn voor zichzelf, maar het zijn nog steeds de belangrijkste determinanten. Het belang van prijs en gemak-comfort wordt juist wat hoger ingeschat voor de 'gemiddelde' Vlaming dan voor zichzelf.

Motivatiegerelateerde determinanten zoals gezondheid, status, veiligheid en externe factoren (weer) scoren lager bij de deelnemers aan de focusgroepen. Het belang voor de 'gemiddelde' Vlaming wordt door de deelnemers aan de focusgroepen hoger geacht. De thema's milieu en gezondheid vallen op: ze hebben voor de deelnemers aan de focusgroepen een groter belang dan de andere motivatiegerelateerde determinanten. Voor de 'gemiddelde' Vlaming wordt het belang juist kleiner geacht dan de andere motivatiegerelateerde determinanten. De bijdragebereidheid op basis van milieu of gezondheid wordt door de 'gemiddelde' Vlaming lager geacht dan de eigen bereidheid.

De deelnemers aan de focusgroepen hechten zelf maar een beperkt belang aan determinanten die met persoonlijke kenmerken te maken hebben. Dat kan voor een deel worden verklaard doordat de deelnemers aan de focusgroepen zelf weinig hinder ondervinden van beperkingen in de persoonlijke mogelijkheden. Ze zijn allemaal goed opgeleid, hebben toegang tot kennis en ondervinden niet veel last van fysieke belemmeringen. Voor de 'gemiddelde' Vlaming worden persoonlijke kenmerken belangrijker geacht dan voor henzelf.

De determinant gezinskenmerken heeft te maken met socio-economische kenmerken en speelt bij de deelnemers aan de focusgroepen een geringe rol. Vooral door de groep uit de stedelijke woonomgeving werd aangegeven dat gezinskenmerken geen grote invloed hebben op het eigen mobiliteitsgedrag. Dit kan een momentopname zijn: slechts een paar deelnemers uit de stedelijke omgeving hadden op het moment van het onderzoek kinderen in het huishouden. Wel werd aangegeven dat mochten er kinderen zijn, het belang van gezinskenmerken zeker groter zou zijn (onder andere vanwege meer gebruik van de wagen). Het belang van gezinskenmerken werd voor de 'gemiddelde' Vlaming wel hoger geacht.

- ⇒ Aanbodfactoren blijken belangrijker dan motiefactoren of socio-economische kenmerken. Hierop moet dus in eerste plaats worden ingespeeld.
- ⇒ Bouw eerst een volwaardig mobiliteitsaanbod uit vooraleer het gedrag te willen beïnvloeden met informatie en sensibilisatie.
- ⇒ De factor tijd is vooral in de niet-stedelijke omgeving een onderscheidende determinant. Hierbij wordt vooral vergeleken ten opzichte van de reistijd per auto.
- ⇒ Openbaar vervoer in de niet-stedelijke woonomgeving is vooral aantrekkelijk bij routineverplaatsingen (bijvoorbeeld de trein naar Brussel voor woon-werkverkeer).
- ⇒ Op het vlak van gebruiksgemak (comfort) heeft de bus in de niet-stedelijke omgeving een matig imago.
- ⇒ Zowel op het platteland als in de stad moet de beschikbaarheid van openbaar vervoer naar tijd en plaats aansluiten bij activiteitenpatronen, ook 's avonds en in het weekend.
- ⇒ De functionele infrastructuur voor de fiets is nog onvoldoende en vormt een grote drempel voor fietsgebruik (door bijvoorbeeld jonge kinderen).

3.2 Doorbreek gewoontegedrag: moeilijk maar cruciaal

Gewoontegedrag speelt een cruciale rol bij veel verplaatsingen. In literatuur wordt gesproken over scriptgebaseerde keuzes en afwegingskeuzes. Een scriptgebaseerde keuze is niet meer gebaseerd op een afweging en is moeilijk met argumenten te beïnvloeden aangezien er geen rekening mee wordt gehouden (Gärling, 2003). Gebrek aan keuze, gebrek aan kennis en het bestaan van expliciete voorkeuren spelen een rol bij het ontstaan van gewoontegedrag (Rooijers en Welles 1996). Met name gewoontegedrag dat is ontstaan door expliciete voorkeuren is moeilijk te doorbreken.

Bij de focusgroepen kwam naar voren dat gewoontegedrag vaak ongemerkt tot stand komt. Door mensen te confronteren met het eigen verplaatsingsgedrag kan gewoontegedrag worden doorbroken. Het invullen van het verplaatsingsdagboekje heeft bijvoorbeeld één deelnemer aan de focusgroepen met de neus op de feiten gedrukt: de zondagse rit met auto naar de bakker kon net zo goed (en zelfs sneller) te voet worden gedaan. Eén persoon deed bewust mee aan de actie 'met belgerinkel naar de winkel' en vond dat een erg positieve manier om bewustwording te creëren. Gebrek aan informatie kan ook een weerstand zijn voor het gebruik van de fiets. Onbekendheid met (functionele) fietsroutes werd een aantal keren genoemd als reden om niet te fietsen. Ook werd het belang van educatie door verschillende deelnemers aan de focusgroepen benadrukt: jong geleerd is oud gedaan. 'Goed' gewoontegedrag kan worden aangeleerd.

Gewoontegedrag komt veel voor bij routineverplaatsingen, maar gewoontegedrag heeft ook invloed op een eenmalige verplaatsing. Voor dergelijke verplaatsingen wordt vaak een vervoermiddel gekozen dat ook tijdens de routineverplaatsingen wordt gebruikt. Woon-werkverkeer is een routineverplaatsing die dus ook invloed heeft op de keuze van de vervoerswijze voor andere verplaatsingen. Het gewoontegedrag voor gebruik van de 'wagen' wordt versterkt door een bedrijfswagen voor woon-werkverkeer. De bedrijfswagen wordt veel privé gebruikt: hij staat voor de deur en de kosten worden niet of gedeeltelijk zelf gedragen.

Deelnemers aan de focusgroepen gaven aan dat als je nooit openbaar vervoer gebruikt, de drempel groot is om er wel gebruik van te maken voor een eenmalige verplaatsing door onbekendheid met het systeem en met de prijzen. En bij veel huishoudens staat de auto toch voor de deur. Vooral bij bezit van een tweede of derde wagen wordt de auto een standaard onderdeel van verplaatsingsgedrag. Overigens kan gewoontegedrag ook positief zijn. Verschillende deelnemers aan de focusgroepen gaven aan dat ze eigenlijk altijd de fiets nemen, dus ook bij minder goed weer of voor lange afstanden. Andere deelnemers gingen altijd met openbaar vervoer naar het werk omdat het goedkoper, sneller en minder stresserend is. De positieve ervaring is daarbij cruciaal.

De literatuur is niet eenduidig over de factoren die gewoontegedrag kunnen doorbreken. Maatregelen die genoemd worden zijn incentives, nieuwe informatie of negatieve impulsen. Het verstrekken van informatie werd door de deelnemers aan de focusgroepen genoemd als een middel om (gewoonte)gedrag te veranderen. Vaak is er niet voldoende notie van de ernst van het milieuprobleem of niet voldoende kennis over de beschikbaarheid van milieuvriendelijke vervoersmogelijkheden. Ook negatieve impulsen werden genoemd. Het afschaffen van de fiscale aftrek voor woon-werkverkeer met de auto is een voorbeeld dat door de focusgroepen werd ondersteund. Het (fiscaal of financieel) ontmoedigen van oneigenlijk gebruik van de bedrijfswagen kan bijdragen aan het doorbreken van gewoontegedrag. Het moet in alle gevallen wel gaan om krachtige signalen die mensen bewust aanzetten tot verandering.

Een ander aangrijpingspunt voor een gedragsverandering is een belangrijke gebeurtenis of verandering in iemands leven. Het effect van gedragsbeïnvloedende maatregelen zoals kostprijs, informatie en educatie wordt vergroot door ze af te stemmen op de levenscyclus van personen: naar een nieuwe school, van werk veranderen, een rijbewijs halen, gaan samenwonen, op pensioen gaan, kinderen krijgen, ... (Railforum Nederland, 2004). De door de focusgroepen geopperde maatregel om bij een nieuwe baan een mobiliteitspakket aan te bieden in plaats van een bedrijfswagen sluit hierop aan.

- ⇒ Gewoontegedrag is een erg belangrijke factor bij verplaatsingsgedrag.
- ⇒ Routineverplaatsingen zoals het woon-werkverkeer bieden mogelijkheden om gewenst gewoontegedrag te realiseren (via werkgever, belastingen, etc).
- ⇒ Gewenst gewoontegedrag, dus te voet, met de fiets en per openbaar vervoer kan worden gestimuleerd door informatie, bewustwording en beloning (incentives).
- ⇒ Veranderingen en nieuwe gebeurtenissen in iemands leven zijn een ideaal aangrijpingspunt om gewoontegedrag te beïnvloeden (kinderen naar school, nieuwe baan, met pensioen).

3.3 Creëer draagvlak

Beleid gericht op het veranderen van verplaatsingsgedrag moet gericht zijn op het veranderen van de verplaatsingsmogelijkheden (dus het aanbod) en motivaties van individuen. Mensen zullen hun verplaatsingsgedrag pas vrijwillig willen veranderen en vrijheidsbeperkende maatregelen aanvaardbaar vinden, als ze weten dat het autoverkeer persoonlijke en/of maatschappelijke problemen veroorzaakt, als ze zich verantwoordelijk voelen voor de problemen en mogelijke oplossingen en als ze kunnen bijdragen aan oplossingen (Steg & Kalfs, 2000).

Draagvlak voor beleid is belangrijk. Doel, noodzaak en effecten van beleid moeten duidelijk worden gemaakt door het beleid goed af te stemmen op kenmerken, voorkeuren en waarden van de doelgroep, door consistent beleid te voeren en het beleid uit te leggen (informatie). Dit wordt door verschillende onderzoeken ondersteund, onder meer in onderzoek naar milieugedrag en acceptatie van prijsmaatregelen zoals kilometerheffing. De effectiviteit en aanvaardbaarheid van beleid kan worden verhoogd door de verschillende doelgroepen te segmenteren en de communicatie daar op te richten.

Uit de focusgroepsbijeenkomsten blijkt dat maatregelen bij voorkeur positief moeten zijn. In plaats van alles te verbieden is het belangrijk milieuvriendelijke vervoerswijzen aan te bieden die een volwaardig alternatief voor de auto zijn. Eerst moet er aan de aanbodzijde wat worden gedaan, dan volgt de motivatie. Het is niet mogelijk om altijd positieve maatregelen te treffen. Negatieve maatregelen die bijvoorbeeld de auto duurder maken, zijn pas geloofwaardig als er een alternatief is dat voldoende concurrerend is in aanbod.

Maatregelen hangen vaak samen; de coherentie is belangrijk. In veel gevallen is het mogelijk eerst een positieve maatregel uit te voeren zodat iets anders overbodig wordt. Ook kan daarna, zonder al te veel problemen, een negatieve maatregel worden uitgevaardigd. Een voorbeeld hiervan is het aanpakken van woon-werkverkeer. In plaats van de fiscale voordelen van de bedrijfswagen meteen af te schaffen, is het beter eerst goede alternatieven voor het woon-werkverkeer per auto te bieden. Dat kan bijvoorbeeld door het aanbieden van een mobiliteitspakket in plaats van een bedrijfswagen (zelfde voorwaarden). Voorwaarde is wel dat er voldoende alternatieven zijn voor het woon-werkverkeer met de auto. Het afschaffen van de voordelen voor bedrijfswagen heeft dan groter draagvlak.

Een aantal maatregelen die zijn bediscussieerd met de focusgroepen had weinig draagvlak. Het gaat dan vooral om maatregelen die een negatief karakter hebben, zoals het beboeten van alleen rijden, een inhaalverbod voor vrachtwagens of het beperken van de aanschaf van een tweede wagen zonder geldige reden. Verbodsbepalingen wekken weerstand. Bij het invoeren van maatregelen met een negatief karakter is de volgorde van invoering van maatregelen en de combinatie met andere maatregelen cruciaal. Ook de informatievoorziening is van groot belang.

Maatregelen die (op het eerste gezicht) maar een gering positief effect hebben op het milieu, kregen weinig draagvlak tijdens de discussie met de deelnemers aan de focusgroepen. Het is belangrijk dat een maatregel in een context wordt geplaatst en de doorwerking van de maatregel ook duidelijk wordt gemaakt. Het milieuvriendelijk maken van het wagenpark van de overheid kreeg bijvoorbeeld maar weinig bijval van de deelnemers aan de focusgroepen. Het belang van de maatregel is echter groter, maar

moet ook zichtbaar worden gemaakt. Een milieuvriendelijker wagenpark van de overheid kan bijvoorbeeld als hefboom werken voor een bredere toepassing van milieuvriendelijkere wagens, bijvoorbeeld doordat technologie is uitgetest of de mogelijkheden om biobrandstof te tanken zijn uitgebreid. Door ook aandacht te besteden aan de doorwerking van de maatregel kan het draagvlak worden vergroot.

Het is een illusie iedereen uit de auto te krijgen. Dit kwam tijdens de focusgroepen duidelijk naar voren. Autorijden heeft veel voordelen waardoor de meeste huishoudens gebruik zullen maken van een auto, al dan niet de eigen auto. Het is daarom belangrijk dat maatregelen ook gericht zijn op het milieuvriendelijker rijden. Dat kan door het aanschaffen van zuiniger wagens, door efficiënter gebruik van de auto (carpoolen, autodelen) of door energiezuiniger te rijden (het nieuwe rijden). Ook een betere handhaving van de maximumsnelheid en de eventuele verlaging van de snelheid op snelwegen draagt bij aan de terugdringing van de negatieve effecten van autorijden zonder dat het autorijden onmogelijk maakt.

Een maatregel wordt eerder geaccepteerd als er een (direct) persoonlijk voordeel te halen is. Persoonlijke voordelen kunnen van financiële aard zijn, bijvoorbeeld door een lagere aanschafprijs van een vervoermiddel (goedkoper vervoermiddel of subsidie bij aanschaf milieuvriendelijk vervoermiddel), minder kosten bij dagelijkse verplaatsingen (abonnement openbaar vervoer voor woon-werkverplaatsingen) of minder kosten op lange termijn (zuiniger rijden, voorkomen aanschaf tweede of derde wagen). Parkeertarieven en heffingen voor bepaalde trajecten maken een rit met de auto duurder, maar bieden een financieel voordeel als de verplaatsing met de fiets, te voet of per openbaar vervoer wordt afgelegd.

Een persoonlijk voordeel kan ook op het vlak van gezondheid liggen. Deelnemers aan de focusgroepen gaven aan dat voor sommige verplaatsingen omwille van het motief gezondheid de fiets wordt genomen. Ook te voet gaan heeft een gezondheidsvoordeel. Daarnaast worden autorijden en het zoeken naar een parkeerplaats door verschillende mensen als stresserend ervaren. Openbaar vervoer heeft bijvoorbeeld het voordeel dat de reis relaxed is en je weet wanneer je arriveert.

Informatieverstrekking blijkt zowel in de literatuur als tijdens de focusgroepen zeer belangrijk bij het inspelen op de motivatie. Voorwaarde is wel dat het aanbod goed is. Vaak ontbreekt kennis over mobiliteit en energie, bijvoorbeeld over milieuvriendelijke voertuigen, energiezuinig rijden en fiscale voordelen. Ook is de kennis over de invloed van milieu op gezondheid en meer bepaald milieuverontreiniging als gevolg van autoverkeer gering. Kennis kan bijdragen bij het vormen van een eigen keuze, maar ook als onderbouwing van beleidsmaatregelen. Als autorijden duurder wordt, dan is het belangrijk uit te leggen hoe dat geld wordt geïnvesteerd in mobiliteitsbeleid.

Informatie in de vorm van verkeerseducatie wordt gedragen door de focusgroepen. Jonge verkeersdeelnemers leren zich veilig te verplaatsen (te voet en met de fiets), maar hebben ook effect op het gezin. Kinderen treden corrigerend op naar ouders, houden een spiegel voor van wat ze geleerd hebben. Verkeerseducatie pakt (een deel van) het probleem bij de bron aan: het eigen gedrag.

Een veelgenoemd euvel van openbaar vervoer is de onduidelijkheid over het aanbod, de tarieven en de dienstregeling. Door gebrek aan informatie leeft bij verschillende focusgroepdeelnemers het idee dat openbaar vervoer duurder is dan de auto. De werkelijke prijs van autorijden is niet bekend, laat staan de externe kosten zoals milieu- en gezondheidsschade en onderhoud van infrastructuur. Door kosten door te berekenen wordt het mogelijk (en noodzakelijk) een eerlijker keuze te maken.

⇒ Volgorde en combinatie van maatregelen is belangrijk: eerst aanbod dan motivatie, eerst positief dan negatief.

⇒ Bij maatregelen met weinig draagvlak is de volgorde van invoering van maatregelen en de combinatie met andere, positieve maatregelen cruciaal.

- ⇒ Autorijden is een feit. Maatregelen moeten daarom ook inspelen op milieuvriendelijker autorijden.
- ⇒ Persoonlijke voordelen hebben een positief effect bij het maken van een keuze voor een vervoerswijze.
- ⇒ Financiële effecten op langere termijn moeten worden ondersteund door goede informatie.
- ⇒ Goede informatie speelt in op de motivatie.
- ⇒ Verkeerseducatie speelt in op kennis en motivatie: jong geleerd is oud gedaan.

4 Kansrijke thema's

Op basis van de literatuurstudie en de discussie met de deelnemers aan de focusgroepen werden volgende kansrijke thema's geselecteerd. Deze thema's sluiten aan bij de handvatten voor beleid die in hoofdstuk 3 zijn besproken:

- ruimtelijke ordening;
- milieuvriendelijker verplaatsen;
- woon-werkverkeer;
- beprijzen;
- educatie en informatie.

Per thema worden een aantal onderwerpen verder uitgewerkt. Deze onderwerpen werden door de focusgroepen naar voren geschoven. Daarnaast zijn een aantal voorbeelden van maatregelen gegeven. Deze maatregelen zijn gebaseerd op de literatuurstudie, de brainstorm met de focusgroepen en de resultaten van het 'fictief energieparlement' door de focusgroepen. In een aantal gevallen is gekozen voor voorbeelden die in het buitenland succesvol zijn. Zowel de uitgewerkte opmerkingen als de voorbeeldmaatregelen zijn bedoeld als onderbouwing van de thema's en zijn niet-limitatief. Bovendien zijn de genoemde maatregelen niet kwantitatief doorgerekend op energiereductie.

4.1 Ruimtelijke ordening

Maatregelen op het vlak van ruimtelijke ordening pakken het probleem aan bij de bron door onnodige verplaatsingen te vermijden en milieuvriendelijke verplaatsingen te stimuleren. Dit type maatregelen sluit aan bij de gedachte dat eerst het aanbod in orde moet zijn voordat alternatieven voor de auto gepromoot kunnen worden. Maatregelen op vlak van ruimtelijke ordening spelen in op aanbodgerelateerde determinanten zoals de beschikbaarheid van vervoerswijzen, de afstand die wordt afgelegd en de tijd om een verplaatsing te maken.

Locatiebeleid

Met het effect op mobiliteit van de locatiekeuze van een bepaalde functie (wonen, werken, winkelen) wordt nog vaak onvoldoende rekening gehouden. In de focusgroepen kwam naar voren dat de mobiliteitseffecten nadrukkelijker betrokken moeten worden in de afweging van een locatie en dat diegene die wil bouwen, ook zorg moet dragen voor goede bereikbaarheid, niet alleen per auto maar ook per openbaar vervoer, per fiets of te voet. Door het verplicht stellen van een mobiliteitstoets of mobiliteitseffecten rapportage en het verbinden daaraan van maatregelen, wordt het probleem beter bij de bron aangepakt en wordt voorkomen dat men achteraf met het mobiliteitsprobleem wordt geconfronteerd. In ieder geval moeten functies die veel verplaatsingen genereren (zowel voor wonen, recreëren als werken), verantwoordelijk worden gehouden voor de mobiliteitseffecten en een actieve rol spelen in de organisatie van de mobiliteit.

Voorbeeldmaatregelen:

- ⇒ mobiliteitsgenererende functies verantwoordelijk stellen voor mobiliteitseffecten
- ⇒ parkeernormen beleid: maximum parkeernormen afhankelijk maken van de locatie
- ⇒ belastingen koppelen aan mobiliteitsaanbod (zie voorbeeld)
- ⇒

Voorbeeld: Belastingen afhankelijk van mobiliteitsaanbod, Frankrijk, Duitsland

Wetgeving en financieringsbeleid hebben bijgedragen tot de opleving van de tram c.q. Light Rail in Duitsland en Frankrijk. In Frankrijk heeft de gemeente de mogelijkheid om een publieke transportbelasting (versement transport) te heffen die van toepassing is op steden vanaf 10.000 inwoners. Werkgevers (publiek en privé) met meer dan 9 medewerkers betalen 0.15 tot 1.80% van de totale loonkosten. De te betalen belasting is onder meer afhankelijk van het type transport dat wordt geboden: hoe hoogwaardiger het transport, des te hoger de belasting. Vrijstelling wordt verleend aan bedrijven die eigen transport aanbieden. Veel Franse steden hebben gebruik gemaakt van deze vorm van belastingheffing voor de bouw van tram c.q. Light Rail.

In Duitsland kan een gemeente het aantal parkeerplaatsen per woning terugbrengen als er tram of Light Rail halte in de buurt is. De eigenaar moet dan het bedrag dat anders nodig was geweest voor de parkeerplaats betalen aan de gemeente. De gemeente moet dat geld gebruiken voor bijvoorbeeld de verbetering van het openbaar vervoer, fietsvoorzieningen of park&ride. De mate waarin steden gebruik maken van deze regel verschilt. Overigens mag de eigenaar op eigen kosten wel voor meer parkeergelegenheid zorgen (Hass-Klau, 2004).

De woonomgeving

Veel dagelijkse verplaatsingen zijn perfect te voet of met de fiets af te leggen aangezien een groot deel (63%) over minder dan 7,5 km plaatsvindt. Toch wordt voor meer dan de helft van de korte afstanden (< 7,5 km) de auto genomen. In een woonomgeving met goede wandel- en fietsvoorzieningen naar dagelijkse voorzieningen (bakker, school, supermarkt) wordt meer gewandeld en gefietst (CE, 1999). Dit effect wordt vergroot wanneer het niet mogelijk is om direct voor de bestemming te parkeren, maar op afstand. Een aantrekkelijke woonomgeving met goede fiets- en voetgangersvoorzieningen werd door de focusgroepen genoemd als reden om het autogebruik te verminderen.

Voorbeeldmaatregelen:

- ⇒ systematische aandacht voor voet, fiets en OV bij ruimtelijk ontwerp door uitvoeren mobiliteitstoets en verplicht stellen van MOBER (mobiliteitseffectenrapportage)
- ⇒

Voorbeeld: Verkeersprestatie op Locatie (VPL), Nederland

SenterNovem (Nederlands agentschap voor duurzaamheid en innovatie) heeft een methodiek ontwikkeld, gericht op energiebesparing bij verplaatsingen van huishoudens. De essentie van de VPL-methodiek is dat vanaf de start van een planningsproces voor (her)ontwerp van een woonomgeving rekening wordt gehouden met milieuvriendelijke vervoerswijzen, waardoor het aantrekkelijk wordt verplaatsingen te voet en met de fiets af te leggen. Daarnaast wordt door de situering van de woning ten opzichte van de infrastructuur voor langzaam verkeer en positie van dagelijkse voorzieningen een milieubewust verplaatsingsgedrag ondersteund. Theoretische studies gaan uit van een besparingspotentieel tot 30% (CE 1999).

De te realiseren besparing neemt toe met de grootte van de locatie. Bij grotere locaties zijn meer mogelijkheden voor een afgewogen invulling van bijvoorbeeld dichtheden, functiemenging, geconcentreerd parkeren, fietspaden. SenterNovem geeft op haar website aan dat het gemiddelde besparingspotentieel voor nieuwbouwlocaties tussen de 6% en 14% bedraagt. Het gemiddelde voor herstructureringslocaties bedraagt 4% met een maximum van 11% (www.senternovem.nl/roenv). Inmiddels is ook in de EU ervaring opgedaan met de VPL-methodiek (www.ecocityprojects.net).

Openbaar vervoer gericht op grote attractiepolen

Recent onderzoek (o.a. Vlaanderen gepeild, 2005) wijst uit dat het voor een lager autogebruik efficiënter is om verplaatsinggenererende functies (kantoren, megabioscopen, winkelcentra) goed bereikbaar te maken met het openbaar vervoer dan in te spelen op de attitude en het gedrag door middel van campagnes.

Goede bereikbaarheid per openbaar vervoer van functies die veel verplaatsingen genereren werd door de deelnemers aan de focusgroepen belangrijk en zinvol gevonden. Hierdoor creëer je alternatieven voor de auto. Bovendien biedt het de mogelijkheid woon-werk verplaatsingen of recreatieve verplaatsingen met openbaar vervoer te doen, terwijl je de keuze van de woonplaats kan afstemmen op bijvoorbeeld sociale netwerken.

Voorbeeldmaatregelen:

- ⇒ locatiebeleid: verplaatsinggenererende activiteiten bij hoogwaardig openbaar vervoer situeren
 - ⇒ grondbeleid koppelen aan openbaar-vervoersaanbod (Transit Oriented Development, Transit Development Areas)
 - ⇒
-

Voorbeeld: Transit Oriented Development, USA

Stationslocaties (zowel nieuwbouw als herontwikkeling) rondom hoogwaardige openbaar vervoerlijnen in de Verenigde Staten worden vaak ontwikkeld volgens het principe van 'transit oriented development' (TOD). De TOD heeft tot doel het gebruik van de auto door een persoon te reduceren door het aantal verplaatsingen te voet, per fiets, openbaar vervoer of carpoolen te vergroten. TOD-projecten hebben een hogere dichtheid, een mix van functies (wonen, werken) en een aantrekkelijke omgeving voor voetgangers. De straten hebben brede trottoirs, zijn ingericht met bomen, verlichting en straatmeubilair en in het openbaar gebied worden zo weinig mogelijk auto's geparkeerd. Hierdoor worden verplaatsingen te voet, per fiets en met het openbaar vervoer gestimuleerd. Door het consequent toepassen van dit principe in samenwerking met privé-partijen, is een goed functionerend alternatief voor het standaard autogerichte ontwerp ontstaan. Inmiddels zijn sinds de jaren 80 verschillende TOD's ontwikkeld in de VS en de resultaten zijn positief. Bekende voorbeelden in de Verenigde Staten zijn de TOD's rondom de Light Rail in Portland (MAX) en California (BART) (<http://transitorienteddevelopment.dot.ca.gov>).

Woonplaatskeuze

Verschillende deelnemers vonden het erg belangrijk om in de buurt van familie en vrienden te wonen. Bijkomend voordeel is dat juist sociale verplaatsingen een groot aandeel hebben in de totale verplaatsingen, maar erg individueel zijn en daardoor moeilijk te sturen. Woon-werkverkeer is makkelijker te sturen doordat het vaak om routineverplaatsingen gaat. Het geven van een verhuisvergoeding om dichterbij werk te wonen kreeg geen bijval, vooral omdat de keuze van de woonlocatie voor velen werd ingegeven door het sociale netwerk of de expliciete wens op een bepaalde plek te wonen (bijvoorbeeld in een grootstad). Het effect op mobiliteit kan zelfs negatief zijn: meer verplaatsingen om het sociale netwerk te onderhouden. Het wonen in de stad biedt wel meer mogelijkheden voor milieuvriendelijker verplaatsingen. Door fiscale maatregelen kan het wonen in de stad worden gestimuleerd. Ook kan bij aankoop of huur van een woning een keuze gestimuleerd worden die beter rekening houdt met mobiliteit, bijvoorbeeld door de fietsvoorzieningen en het openbaar vervoermogelijkheden mee te wegen in de keuze.

Voorbeeldmaatregelen:

- ⇒ stimuleren van wonen in de stad (bv. gunstige registratierechten)
 - ⇒ meer aandacht voor mobiliteit bij woonlocatiekeuze door middel van sensibilisering (bij makelaar, via informatiekanalen voor kopers)
-

Voorbeeld: Mobiel Huis, NoordRijn-Westfalen, Duitsland

In NoordRijn-Westfalen wordt een geïntegreerd beleid gevoerd op het vlak van transport en ruimtelijke ontwikkeling. Sinds 1998 moeten alle sociale huisvestingsprojecten ontwikkeld worden binnen een straal van 1500 m rond een station of een belangrijke busstopplaats. Tegelijkertijd wordt een maximum parkeeraanbod opgelegd van 1 wagen per huis/flat en in een aantal

woonprojecten zijn openbaarvervoer abonnementen en/of reducties op OV inbegrepen in de prijs van de woning (= mobiel huis)! Op die manier worden de nieuwe bewoners reeds van bij het begin van een nieuwe situatie gestimuleerd om het OV meer te gebruiken (www.ils.nrw.de).

4.2 Milieuvriendelijker verplaatsingen

Maatregelen die gericht zijn op milieuvriendelijker verplaatsingen, kunnen worden opgedeeld in twee groepen. De eerste groep maatregelen bestaat uit alternatieven voor de auto zoals openbaar vervoer, fiets en te voet gaan. Aanbodgerelateerde determinanten hebben effect op deze verplaatsingswijzen. Maar ook motivatie is belangrijk als het gaat om de keuze die wordt gemaakt voor een verplaatsingswijze.

Een tweede groep maatregelen gaat uit van de constatering dat autorijden een feit is. De maatregelen zijn er vooral op gericht de negatieve effecten van autorijden te reduceren. Aanbodgerelateerde determinanten spelen een rol bij het aanbod van milieuvriendelijkere wagens. Motivatiegerelateerde determinanten spelen een rol bij de keuze voor milieuvriendelijkere wagens.

Openbaar vervoer

Literatuur laat zien dat voor de lange afstanden vooral de trein concurreert met de auto, zowel in comfort als qua snelheid. Ook de prijs is voor veel mensen een voordeel, zeker als parkeertarieven en autokosten hoger worden. In de focusgroepen werd aangegeven dat snelheid en comfort een rol spelen bij de keuze van openbaar vervoer. Voor de woonwerkverplaatsingen speelde zeker het gebruiksgemak een rol: geen parkeerplaatsen zoeken, kunnen lezen of werken in de trein.

Naast een alternatief voor de auto kan het openbaar vervoer eveneens een alternatief zijn voor de sterk vervuilende kortereafstandsvluchten. De HST-lijnen bieden hoe langer hoe meer een alternatief voor de kortereafstandsvluchten.

Een beter aanbod van openbaar vervoer betekent ook dat belangrijke bestemmingen bereikbaar moeten zijn per openbaar vervoer. Het decreet 'basismobiliteit'² garandeert weliswaar bushaltes bij de herkomst (woonplaatsen), maar gaat niet in op de bereikbaarheid van bestemmingen (vb bedrijventerreinen). De invulling van de vraag naar openbaar vervoer zal via het toekomstige Netmanagement, dat ook opgenomen is in het decreet basismobiliteit, ingevuld worden.

De deelnemers aan de focusgroepen ondersteunen het belang van bereikbare bestemmingen: veel werklocaties zijn bijvoorbeeld niet met het openbaar vervoer bereikbaar (bijvoorbeeld vanuit industriezones en bedrijventerreinen).

Een aantal deelnemers van de focusgroepen gaf aan 's avonds angst te hebben en daarom geen gebruik te maken van het openbaar vervoer. Dit geldt ook voor het gebruik van de fiets in voor- en natransport. Betere sociale veiligheid rond stations en haltes verhoogt de bruikbaarheid van het openbaar vervoer. Een ander veelgenoemd aandachtspunt is het aanbod van openbaar vervoer in de avonduren. Doordat de kans bestaat dat je 's avonds niet meer terug geraakt met het openbaar vervoer (metro, trein, bus), wordt de auto genomen of wordt de verplaatsing niet gedaan. De onzekerheid en het ontbreken van een alternatief (vangnet) om toch nog thuis te komen spelen hierbij parten. Een flexibele aanvullende vervoerdienst (zoals een taxi) voor de avonduren zou zeker uitkomst bieden.

Heldere informatie over het openbaar vervoeraanbod wordt hoog gewaardeerd. Tegelijkertijd moet aandacht worden besteed aan de wijze van informatievoorziening. Niet iedereen heeft beschikking over het internet en is in staat ingewikkelde informatie te assimileren.

² Decreet van 20 april 2001, betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg

Voorbeeldmaatregelen:

- ⇒ OV-doorstroming (vrije bus-trambanen, voorrang) krijgt prioriteit
- ⇒ aansluiting bus-trein en trein-trein beter op elkaar afstemmen (knooppunten, frequentie)
- ⇒ betere uurregeling (frequentie), ook 's avonds
- ⇒ real time informatie openbaar vervoer en routekeuze voor de verschillende modaliteiten, bijvoorbeeld via GPRS of SMS
- ⇒ één (landelijk) telefoonnummer voor reisinformatie over de hele reisketen (ov, fiets, voet, auto) dat in ieder geval geopend is tijdens rijtijden openbaar vervoer
- ⇒ waarborgsysteem bij aankoop ticket openbaar vervoer (vangnet, pechdienst, thuiskomgarantie)
- ⇒ mobiliteitsabonnement (combinatie met bijvoorbeeld huurauto, fiets, deelauto, ...)
- ⇒ eenvoudige prijs- en kaartjesstructuur: ticket- en tariefintegratie
- ⇒ vervanging kortereafstandsvluchten door HST-lijnen
- ⇒

Voorbeeld: Bremer Karte Plus: smartcard voor combinatie openbaar vervoer en deelauto

In de regio Bremen (Duitsland) kan men via één betaalkaart gebruik maken van het openbaar vervoernetwerk (met verschillende operatoren) en het autodeelsysteem. De kaart is tevens de betaalkaart voor parkings en de elektronische toegangkaart tot de deelauto (36 standplaatsen). In Duitsland en Zwitserland zijn nog andere gelijkaardige geïntegreerde systemen waarbij fietsdiensten, taxi, openbaar vervoer en deelauto via één abonnementsysteem worden aangeboden.

Fiets

De fiets kan een rol spelen in het voor- en natransport naar de trein, maar ook als zelfstandig vervoermiddel voor de korte afstanden. 4 op 5 Vlaamse gezinnen bezit een fiets, dit biedt goede mogelijkheden voor een hoger gebruik van de fiets voor functionele verplaatsingen. Voor jongeren is de fiets al een erg belangrijk vervoermiddel. In de focusgroep uit de niet-stedelijke woonomgeving werd aangegeven dat de ontoereikende fietsinfrastructuur de hoofdreden was om niet te fietsen.

In stedelijk gebied (Brussel) wordt de fiets beperkt gebruikt: sommige deelnemers gebruiken de fiets voor bijna alle verplaatsingen, andere juist bijna nooit. Fietsen wordt door hen vaak niet gezien als een beter alternatief voor het openbaar vervoer. Meestal zijn er andere motieven om te fietsen (gezondheid, mogelijkheid om 's avonds laat thuis te komen).

Op late tijdstippen wordt de fiets vaak niet gebruikt vanwege gevoelens van sociale onveiligheid. Ook wordt het gevaarlijk gevonden om te fietsen. Men vindt het daarom onverantwoord om jonge kinderen alleen naar school te laten fietsen. Vergroting van het aantal fietsvoorzieningen heeft een positief effect op de veiligheid voor fietsers en is een stimulans om het fietsaandeel te verruimen.

Voorbeeldmaatregelen:

- ⇒ realisatie functionele en recreatieve fietsroutenetwerken met bijbehorende bewegwijzering en fietskaarten
- ⇒ fietsvergoeding woon-werkverkeer
- ⇒ fiscaal voordeel aanschaf fiets voor woon-werkverkeer
- ⇒ tweerichtingsverkeer voor fietsers in eenrichtingsstraten
- ⇒ verbeteren mogelijkheden fiets in voor- en natransport: uitbouw fietsstations en fietskluizen bij bus en trein
- ⇒ verkeerseducatie (fietspool etc.)

- ⇒ meer informatie over gezondheid en fietsen verspreiden via verschillende kanalen (huisartsen, verzekeringen, ouderenverenigingen, etc.)
- ⇒ gebruik van verschillende soorten fietsen en fietsaccessoires (vouwfiets, ligfiets, mamafiets, laptoptasdrager) laagdrempeliger maken door betere informatievoorziening en uitprobeermogelijkheden (huur, lease)
- ⇒ routeplanner (internet en fiets TOMTOM)
- ⇒

Voorbeeld: Investerings in fietsinfrastructuur door Vlaams Gewest – zichtbaar op terrein?

De voorbije jaren is er vanuit het Vlaams Gewest actief werk gemaakt om een duidelijke inhaalbeweging te realiseren op het vlak van het aanleggen van hoogwaardige fietspaden voor functioneel gebruik. In opdracht van het Vlaams Gewest werkten de provincies een bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk uit, er werd een vademecum fietsvoorzieningen ontwikkeld dat een leidraad moet zijn voor het ontwerp en de aanleg van de fietsvoorzieningen en er werden tussen 2001 en 2005 extra financiële middelen vrijgemaakt om in samenwerking met de gemeenten (via mobiliteitsconvenant) versneld fietspaden aan te leggen. Het ging hierbij om ca. 75 miljoen Euro per jaar voor de aanleg van fietspaden langs gewestwegen, een nooit gezien bedrag dat zelfs bij onze noorderburen nooit beschikbaar was. De middelen zijn/waren er dus, op voorwaarde althans dat de gemeenten het initiatief namen om de fietspaden te realiseren. Momenteel zijn er reeds veel fietspadendossiers administratief vastgelegd, maar de realisatie op het terrein laat op zich wachten omwille van onteigeningsproblematiek, gebrek aan mankracht/organisatie op gemeentelijk vlak. Het idee van het Vlaamse Gewest om de aanleg van fietspaden langs gewestwegen te versnellen via de doorschuiving van deze taak naar de gemeenten is dus niet helemaal geslaagd.

Te voet

Voor de deelnemers uit het stedelijk gebied gaan te voet: naar het openbaar vervoer, naar de winkel of naar werk. Veel dagelijkse verplaatsingen worden te voet gedaan. Voor de deelnemers uit het niet-stedelijk gebied is te voet gaan als vervoerswijze minder evident. Zelfs voor korte verplaatsingen die te voet konden worden afgelegd, werd de auto genomen. Te voet gaan beperkt zich dan van de parkeerplaats naar de bestemming.

De besproken maatregelen (op basis van literatuur en brainstorm met deelnemers aan de focusgroepen) waren niet gericht op een verbetering van de infrastructuur voor voetgangers of het stimuleren van te voet gaan. Toch is het belang van te voet gaan groot en kan wel degelijk winst worden gehaald. Onderzoek naar het verplaatsingsgedrag van ouderen in Europa laat zien dat te voet gaan op het platteland en in stedelijk gebied de belangrijkste verplaatsingswijze is. Voor het bezoeken van voorzieningen ligt het aandeel ruim boven 50% (Tacken 2005).

Door compacte centra van voorzieningen met goede ruimtelijke kwaliteit, voldoende voetpaden en goede oversteekvoorzieningen kan te voet gaan worden gestimuleerd. Als de parkeerplaats op afstand van de bestemming ligt, wordt te voet gaan vanzelfsprekender. Autoluwe steden hebben een positief effect op het aantal voetgangers.

Voorbeeldmaatregelen:

- ⇒ meer aandacht voor voetgangersvoorzieningen (voetpaden, oversteekvoorzieningen)
- ⇒ extra aandacht aan inrichting openbare ruimte rondom clusters van voorzieningen (winkels, scholen) en de routes naar deze voorzieningen
- ⇒ meer autoluwe centra en woongebieden
- ⇒

Auto: efficiënt gebruiken

Efficiënter autogebruik is een manier om zich milieuvriendelijker te verplaatsen. Carpoolen en autodelen werden door sommige focusgroepsleden genoemd als mogelijkheid waar ze zelf gebruik van zouden willen maken. Het biedt de mogelijkheid om af en toe een auto ter beschikking te hebben. Vooral voor stedelijke gebieden wordt dit kansrijk geacht hoewel er nu nog te weinig locaties zijn en de instapkosten vaak nog te hoog.

Voorbeeldmaatregelen:

- ⇒ tijdens de spits één rijbaan reserveren voor voertuigen met minimaal twee inzittenden (2+ strook), bijvoorbeeld een HOV-strook (Madrid)
- ⇒ fiscaal voordeel voor carpoolen
- ⇒ uitbreiden aanbod autodeeldiensten en standplaatsen
- ⇒ drempel voor deelname aan autodelen verlagen, bijvoorbeeld door proefperiode of als onderdeel van een mobiliteitsabonnement (zie openbaar vervoeraanbod)
- ⇒

Auto: energiezuinig rijden (ecodriving)

Minder uitstoot tijdens het rijden kwam tijdens de discussie met de focusgroepen meermaals aan bod. Een belangrijk argument is dat automobilititeit in veel gevallen bijna onvermijdelijk is vanwege complexe verplaatsingspatronen (bijvoorbeeld vanwege kinderen) of lange afstanden (werken). Bovendien werd gezegd dat mensen belang hechten aan de mogelijkheid zich individueel te verplaatsen. Maar als met de auto wordt gereden, dan mag dat best milieuvriendelijker: op die manier kan je toch bijdragen aan de vermindering van de uitstoot. Maatregelen die ingaan op stimulering van 'schonere' wagens en milieuvriendelijker rijgedrag, kunnen op veel steun rekenen: het zijn maatregelen die automobilititeit toelaten (geen beknotting van de individuele vrijheid), maar ook een persoonlijk voordeel kunnen hebben door subsidie bij aankoop, minder brandstofkosten en een meer relaxte rijstijl.

De mogelijkheden van energiezuinig rijden zijn nog niet goed bekend bij de focusgroepsleden. Het is een maatregel die kansrijk is omdat hij niet dwingend ingrijpt in het verplaatsingspatroon en bovendien persoonlijk voordeel oplevert door de brandstofbesparing en geringere slijtage van de auto. Het opnemen van 'eco-driving' in de rijopleiding werd positief beoordeeld door de deelnemers aan de focusgroepen. Energiezuinig rijden kan in de rijopleiding worden opgenomen, maar ook op andere momenten worden aangeboden aan mensen die al in het bezit zijn van een rijbewijs (bedrijfsuitjes, verenigingsactiviteit, kortingbon bij jaarlijkse autokeuring). Wanneer hierbij ook de financiële gevolgen worden aangegeven, heeft dit meer effect bij de burgers.

Voorbeeldmaatregelen:

- ⇒ gelijkmatig rijden: groene golf, minder verkeerslichten
- ⇒ aanbieden cursus energiezuinig rijden (aan bedrijven, verenigingen, kortingbon bij jaarlijkse autokeuring)
- ⇒ aandacht vestigen op kostenbesparing (minder brandstof en minder slijtage van de wagen)
- ⇒ verminderde taks, fiscaal voordeel voor milieuvriendelijke wagens
- ⇒

Auto: energiezuinig en op milieuvriendelijke brandstoffen

Maatregelen op technologisch vlak (energiezuinige auto's, alternatieve brandstoffen, hybride wagens) vonden grote aanhang bij de focusgroepen. Het laat autorijden nog wel

toe, maar dan op een milieuvriendelijker manier. Er kan zeker winst worden gehaald door het voertuig zelf. De nieuwe generatie auto's kent veel energiezuinige modellen. De trend naar grotere auto's staat hier haaks op. De statusfunctie van een auto is voor veel mensen belangrijk en status wordt niet ontleend aan een kleine energiezuinige wagen. Hogere variabele kosten zoals belastingen en brandstofprijzen kunnen een positief effect hebben op het milieuvriendelijker worden van het wagenpark. Ook fiscale en financiële voordelen voor bezitters van auto's die energiezuiniger zijn of op milieuvriendelijke brandstoffen rijden, kunnen stimulerend werken.

De bekendheid met 'milieuvriendelijke' wagens is nog niet groot. Het keurmerk (EURO 1, 2, 3, 4 etc) geeft informatie over de uitstoot van verontreinigende stoffen zoals CO, KWS, NOx en PM. Daarnaast zijn constructeurs verplicht om de bij verkoop van een nieuwe wagen een CO₂-label met het brandstofverbruik toe te voegen. Door meer informatie te bieden, kan de keuze beter worden gemaakt. Financieel voordeel bij de aanschaf helpt bij het overwegen van de aanschaf van een energiezuiniger wagen.

Er zijn verschillende soorten brandstoffen die minder milieubelastend zijn. Dergelijke alternatieve brandstoffen roepen nog veel vragen op bij de deelnemers, met name over het effect, de herkomst en de beschikbaarheid. Omdat nog maar weinig auto's op alternatieve brandstoffen rijden, vormt dit tegelijkertijd een belemmering voor de aankoop. Nu is er onvoldoende zekerheid of de brandstoffen overal beschikbaar zullen zijn en zullen blijven; er is kritische massa nodig. Daarnaast is een lange termijn perspectief noodzakelijk. Hierdoor wordt zekerheid geboden; een auto is tenslotte een grote aanschaf die lang mee moet kunnen gaan. De mogelijkheden van hybride voertuigen met verschillende aandrijvingen zijn onvoldoende bekend, maar bieden het voordeel dat gebruik gemaakt kan worden van conventionele brandstoffen.

De eventuele meerprijs van een milieuvriendelijker wagen of brandstof is een ander aandachtspunt (zie ook 4.4 beprijzen). Op het moment dat een keuze voor een wagen of brandstof moet worden gemaakt, speelt de aanschafprijs een rol, terwijl het verbruik bijna niet wordt meegenomen. Tijdens één van de oefeningen met de deelnemers aan de focusgroepen kwam dit duidelijk naar voren: liever goedkoper dan milieuvriendelijker. Indien de meerprijs te verwaarlozen was en de brandstofkost vergelijkbaar of lager, dan zou de overstap naar een auto op milieuvriendelijke brandstof makkelijker zijn. Goede informatievoorziening is over aanschafprijs en eventuele financiële voordelen en het gebruik is noodzakelijk.

Voorbeeldmaatregelen:

- ⇒ belastingvermindering aankoop wagen met lage CO₂-uitstoot
- ⇒ informatie over alternatieve brandstoffen en fiscale voordelen
- ⇒ uitbreiden van hoeveelheid tankstations die alternatieve brandstoffen leveren (doorbreken kip-ei dilemma)
- ⇒

Voorbeeld: Schone voertuigen in Stockholm, Zweden

Zolang er weinig tankstations zijn voor alternatieve brandstoffen, is het moeilijk om burgers ervan te overtuigen een wagen op alternatieve brandstof te kopen. Om dit kip-ei dilemma te doorbreken, voert Stockholm een actief beleid om het aandeel schone voertuigen in de stad te vergroten. Daarbij neemt de gemeente zelf het voortouw. Voor eigen gebruik heeft de gemeente schone wagens aangeschaft die op een reguliere en een alternatieve brandstof kunnen rijden (bussen, vuilniswagens). Tegelijkertijd werd een aantal tankstations geschikt gemaakt voor de levering van alternatieve brandstoffen (biogas, ethanol). Hierdoor werd de aanzet tot een netwerk van leverpunten gegeven.

Vervolgens werd aan verschillende autofabrikanten gevraagd een populaire middenklasser (veel verkocht model) geschikt te maken voor conventionele en biobrandstof tegen dezelfde verkoopprijs als een gewone wagen. De gemeente garandeerde een afname van enkele duizenden (voor eigen

vloot en voor particulieren). Eén fabrikant (Ford focus) ging in op de vraag. De uiteindelijke schone wagen was iets goedkoper dan het standaardmodel en verkocht goed; het werd zelfs één van de meest verkochte wagens in zijn segment. Andere fabrikanten zijn inmiddels ook gestart met de commercialisering van wagens die ook op biobrandstof rijden.

De gemeente ondersteunde door informatie en promotie. Bovendien werden na onderhandelingen door de gemeente weer een aantal tankstations bereid gevonden de alternatieve brandstof te leveren waardoor het netwerk van leverpunten weer wat groter werd. Een andere ondersteunende maatregel zijn de 'incentives': financiële voordelen voor auto's die op alternatieve brandstoffen rijden. In de stad is het parkeren gratis en er wordt ook geen congestie belasting geheven (die sinds 1 januari 2006 van toepassing is in Stockholm).

Een belangrijke succesfactor in de toename van het aandeel schone voertuigen in Stockholm is de actieve rol die de gemeente heeft gespeeld bij de uitbreiding van het aanbod (wagens en tankstations). Bij voldoende aanbod wordt een schoon voertuig een acceptabel alternatief, waardoor de motivatie van potentiële kopers stijgt.

Auto: handhaven maximumsnelheid of verlagen van maximumsnelheid

Rijden tegen lagere snelheden, tegen gelijkmatiger snelheid en in hoge versnelling veroorzaakt minder uitstoot tijdens het rijden (CE 1999). Handhaving van de snelheid en verlaging van de maximumsnelheid naar 100 km/h zijn maatregelen die relatief makkelijk geaccepteerd werden door de focusgroepen. Deze maatregelen sluiten aan bij een positieve attitude tegenover het milieu (milieubewustzijn), maar autorijden blijft wel mogelijk (persoonlijke keuzevrijheid). Het verlagen van de snelheid op de autosnelwegen wekt bij sommigen wel weerstand: waarom moet er langzamer gereden worden als er toch niemand op de weg is? Het is belangrijk om het doel en de effecten van snelheidsverlagingen duidelijk te communiceren en efficiënt te controleren, bijvoorbeeld door trajectcontroles in plaats van puntsgewijze snelheidscontroles.

Voorbeeldmaatregelen:

- ⇒ verlagen van de maximumsnelheid op drukke trajecten, waardoor de maatregel ook ingezet kan worden om congestie en geluidsoverlast te verminderen
- ⇒ handhaving maximumsnelheid, bijvoorbeeld door middel van ISA (intelligente snelheidsadaptatie). Het effect van ISA is merkbaar als 10% van de auto's met ISA rijdt.
- ⇒

Voorbeeld: Trajectcontrole, Nederland

Op verschillende snelwegen in Nederland wordt de maximumsnelheid gecontroleerd door middel van trajectcontrole. Rond verschillende grote steden is de maximumsnelheid bovendien verlaagd tot 80 km/h. Over een langer traject wordt de snelheid van iedere auto afzonderlijk op verschillende punten gemeten en vergeleken (ook op de vluchtstrook). Op basis daarvan wordt de gemiddelde snelheid van iedere auto berekend; bij een te hoog gemiddelde wordt de automobilist bekeurd. Het heeft geen zin om harder te rijden en alleen de snelheid aan te passen bij de flitskast. Neveneffect van deze vorm van snelheidscontrole is een rustig en homogeen wegbeeld; de maatregel heeft ook een positief effect op de doorstroming en geluidsoverlast.

4.3 Woon-werkverkeer

Maatregelen om woon-werkverkeer per auto aan te pakken kregen veel bijval in de focusgroepen. Hoewel maar 30% van alle verplaatsingen woon-werkverkeer is, is de impact van woon-werkverkeer op het mobiliteitsgedrag groot (70% voor rekening van de auto). Het woon-werkverkeer speelt een belangrijke rol bij de keuze voor vervoerswijzen en de aankoop van bijvoorbeeld een tweede of derde wagen. Woon-werkverkeer werkt door op de keuze van de vervoerswijze voor andere verplaatsingen: door het bezit van één of meer wagens (waardoor de wagen in totaal meer wordt gebruikt) maar ook door het bezit van een openbaar vervoerabonnement (keuze voor openbaar vervoer wordt

makkelijker). Bovendien speelt woon-werkverkeer een rol bij het ontstaan van gewoontegedrag omdat het meestal een terugkerende verplaatsing is.

Beleidsmatig zijn er verschillende mogelijkheden om op woon-werkverkeer in te grijpen. Te veel 'regeltjes' kunnen weerstand oproepen. Het is beter de aandacht te richten op alternatieven voor de auto (aanbod). Woon-werkverplaatsingen zijn terugkerende verplaatsingen naar een beperkt aantal bestemmingen (de werklocaties). Door arbeidsintensieve werkgelegenheid rondom openbaar vervoerlocaties te concentreren en het aanbod openbaar vervoer te verbeteren, kunnen alternatieven voor de auto worden gerealiseerd. Bovendien kan de werknemer via belastingen en arbeidsvoorwaarden worden aangesproken op de motivatie.

Aanbieden van een 'mobiliteitspakket' voor woon-werkverkeer

Het aanbieden van een mobiliteitspakket wordt door de deelnemers aan de focusgroepen gezien als een positieve maatregel en gekoppeld aan negatieve maatregelen zoals het afschaffen van de fiscale aftrek voor woon-werkverkeer of het fiscaal onaantrekkelijk maken van de bedrijfsauto. Een mobiliteitspakket met bijvoorbeeld een tram- en busabonnement of een goedkope fiets biedt een positief alternatief voor de auto, dat bovendien 'op maat' kan worden gemaakt. Het afremmen of bijsturen van autogebruik is een tweede stap. Het voordeel van een mobiliteitspakket is dat het goed toegespitst kan worden op de individuele mogelijkheden en behoeftes. Het mobiliteitspakket werd ook genoemd als realistisch alternatief voor gratis openbaar vervoer.

Voorbeeldmaatregelen:

- ⇒ 'mobiliteitspakket' in plaats van bedrijfswagen als verloningspolitiek (met zelfde voordelen voor bedrijf en werknemer)
- ⇒ (gemeenschappelijke) bedrijfswagen tegen betaling te gebruiken voor privé-doeleinden (bijvoorbeeld in het weekend, 's avonds)
- ⇒

Voorbeeld: mobiliteitspakket, Nederland

Sommige bedrijven maken gebruik van het 'cafetariamodel' voor secundaire arbeidsvoorwaarden. Iedere werknemer krijgt een budget ter beschikking dat kan worden besteed aan (een gedeelte van) de eigen bijdrage voor de leaseauto, de fiscaal voordelige aanschaf van een nieuwe fiets (ongeveer halve prijs), de huur van een fietsenstalling bij het station of de aanschaf van een treinabonnement. Daarnaast is het mogelijk om de bedrijfswagen buiten werktijd tegen vergoeding voor privé-gebruik ter beschikking te stellen van de werknemers. Hierdoor wordt voor veel starters op de arbeidsmarkt de noodzaak van de aanschaf van een eerste wagen minder groot. Maar ook de tweede of derde wagen wordt minder urgent. Bij sommige werkgevers bestaat de keuze tussen een leasewagen of een (eerste klas) jaarabonnement openbaar vervoer.

Telewerken bevorderen door subsidiëring telewerkprojecten bedrijven

Maatregelen zoals telewerken hebben een effect als een verplaatsing niet wordt gemaakt. Telewerken gebruiken om de werkdagen flexibeler in te richten heeft geen effect.

Thuiswerken is verschillende malen teruggekomen in de discussie binnen de focusgroepen. De voordelen lijken duidelijk: minder verkeer op de weg. Het sociale aspect kan van twee kanten bekeken worden, positief omdat iemand vaker bij het gezin kan zijn, negatief omwille van het gevaar van sociaal isolement, zeker als het aantal dagen dat wordt thuis gewerkt, groot is. De noodzaak van subsidiëring van telewerken riep vragen op omdat niet duidelijk is wat de extra kosten zijn. Het is een relatief eenvoudige maatregel die naast een aantal technische randvoorwaarden (computer, internetverbinding) vooral bereidheid van de werkgever en werknemer vraagt. Een mogelijk effect van telewerken is dat het op de weg rustiger wordt door minder woon-werkverkeer en dat kan juist bijkomend autoverkeer aantrekken. Het zal dus niet helpen

om mobiliteitsgedrag van mensen te veranderen in de richting van alternatieve vervoermiddelen, integendeel.

Voorbeeldmaatregelen:

- ⇒ telewerken bevorderen (fiscale aftrek werkruimte thuis, fiscaal voordeel aanschaf PC)
- ⇒ subsidiëring telewerkprojecten
- ⇒

Fiscale maatregelen

Het afbouwen van de fiscale aftrek voor woon-werkverkeer per auto is een voorbeeld van een maatregel die veel bijval kreeg en nauwelijks ter discussie werd gesteld. Hierbij moet wel worden opgemerkt dat maatregelen op gebied van woon-werkverkeer in de focusgroepsdiscussie vaak gekoppeld werden aan de verbetering van het aanbod openbaar vervoer en telewerken. Er moet dus eerst een positief alternatief worden geboden, bijvoorbeeld de verbetering van het openbaar vervoeraanbod naar bestemmingen toe.

Minder fiscale aftrek voor woon-werkverkeer kan mensen er ook toe aanzetten dichterbij het werk te gaan wonen als er geen alternatieven voor de auto zijn. Als negatief effect van verhuizen werd de verstoring van de sociale banden genoemd, wat op termijn juist weer meer verplaatsingen kan genereren.

Het fiscaal onaantrekkelijk maken van de bedrijfswagen vond tijdens de discussie in de focusgroepen veel bijval. Als de wagen nodig is voor het werk, dan moet een bedrijfswagen mogelijk zijn, maar het oneigenlijke privé-gebruik mag aan banden worden gelegd. Wel werd opgemerkt dat het een erg negatieve maatregel is en dat er alternatieven moeten zijn, bijvoorbeeld door een goed openbaar vervoeraanbod of het aanbieden van een mobiliteitspakket in plaats van een bedrijfswagen (zie eerder).

Voorbeeldmaatregelen:

- ⇒ afbouwen van fiscale aftrek voor woon-werkverplaatsingen met de auto
- ⇒ privé-gebruik van bedrijfsauto's fiscaal onaantrekkelijk maken
- ⇒ een hogere taks bij aanschaf van een tweede wagen
- ⇒

4.4 Beprijzen

Beprijzen heeft vooral effect op aanbodgerelateerde determinanten. Door delen van verplaatsingen goedkoper of duurder te maken, wordt invloed uitgeoefend op het aanbod. Dit kan natuurlijk effect hebben op de motivatie. Als een reis per openbaar vervoer veel goedkoper is dan met de auto, dan kan het een doorslaggevende reden zijn om te kiezen voor openbaar vervoer.

Het 'vervuiler betaalt'-principe

Veel focusgroepsleden wisten niet wat de totale kost van autorijden is ten opzichte van openbaar vervoer. De aanschaf, reparaties en belastingen worden vaak niet meegeteld. De brandstofconsumptie voor een rit wordt dan vergeleken met het treinkaartje: dan is de auto met meer dan één persoon goedkoper. Door het zichtbaar maken van de werkelijke kosten, kan de keuze voor een vervoermiddel beter worden gemaakt.

Daarnaast kunnen de kosten van negatieve effecten van mobiliteit doorgerekend worden. Het is dan mogelijk om gewenste verplaatsingswijzen te stimuleren door financiële voordelen te geven en ongewenst mobiliteitsgedrag duurder te maken. Beprijzing wordt al gedaan in de vorm van parkeertarieven, maar kan bijvoorbeeld ook worden ingezet bij

gebruik van infrastructuur naar plaats en tijd. Ook is het mogelijk belastingen op vervoerswijzen en brandstoffen te relateren aan de milieuvriendelijkheid (zie ook 4.2 milieuvriendelijk rijden met de auto).

Voorbeeldmaatregelen:

- ⇒ variabilisering verkeersbelasting op basis van ECOSCORE voertuig
- ⇒ geen accijnsheffing bij milieuvriendelijke brandstoffen (LPG, biobrandstoffen, ...), verhogen accijnzen diesel en benzine
- ⇒ financieel voordeel gebruik OV (abonnementen woon-werkverkeer, nummerplaatactie)
- ⇒

Parkeertarieven

Literatuur laat zien dat automobilisten gevoelig zijn voor maatregelen aan de bestemmingkant in de vorm van parkeerbeperking of parkeertarieven. Wel moet een goed alternatief beschikbaar zijn. Voor woon-werkverplaatsingen is het effect van hogere parkeertarieven minder groot. In de focusgroepen is ook het effect van parkeertarieven aan bod gekomen. Voor de één is het een reden om de auto verder weg te parkeren, de ander betaalt gewoon. Voor veel mensen uit de niet-stedelijke woonomgeving zijn verkeersdrukke en parkeerproblemen wel degelijk een reden om met opbaar vervoer naar de stad te gaan in plaats van met de auto.

Voorbeeldmaatregelen:

- ⇒ hogere parkeertarieven (bijvoorbeeld in centra) en handhaving
- ⇒ ontheffing van parkeertarieven voor schone voertuigen
- ⇒

Variabele kosten autogebruik

Maatregelen zoals kilometerheffing en tol kregen bijval van de focusgroep. Het maakt de werkelijke kosten van autogebruik beter inzichtelijk, terwijl het nog wel mogelijk is om met de auto te rijden. Ook hier geldt dat er wel alternatieven voor de auto moeten zijn: het openbaar vervoernetwerk en de fietsvoorzieningen moeten comfortabel zijn.

Een groeiend aandeel niet-werkenden betekent meer verplaatsingen met een recreatief motief. Literatuur laat zien dat deze verplaatsingen wel gevoelig zijn voor prijsmaatregelen, maar tegelijkertijd zijn de verplaatsingen niet regelmatig, waardoor vervoersalternatieven niet vanzelfsprekend zijn. De auto is handig en comfortabel en niet afhankelijk van openbaar vervoerhaltes; precies bij eenmalige of weinig gemaakte verplaatsingen is het lastig structurele alternatieven te bieden. Ook in de focusgroepen wordt dit gegeven ondersteund.

Voorbeeldmaatregelen:

- ⇒ tolheffing of vignet
- ⇒ kilometerheffing (belasting n.a.v. jaarlijks gereden km)
- ⇒

4.5 Informatie en educatie

De focusgroepen hechten veel waarde aan educatie en informatie als aanvulling op aanbodmaatregelen. Dit type maatregelen is ondersteunend en werkt in op de motivatie zodat het gedrag kan veranderen. Informatiecampagnes zoals met belgerinkel naar de winkel zetten sommigen toch aan het denken. Het draagt bij aan de bewustwording die op termijn bewuster mobiliteitsgedrag kan ondersteunen. Afvalscheiding heeft ook lang geduurd, maar is uiteindelijk wel gemeengoed geworden. Informatie moet helder, eerlijk

en positief zijn. De informatie moet onder meer ingaan op vragen over het belang van het milieu, het effect van de auto, wat je zelf kunt doen en welke (financiële, gezondheids-) voordelen er zijn. Verschillende kanalen kunnen daarbij worden ingeschakeld: dokter, ouderenvereniging, verzekering.

Als ondersteuning van beleidsmaatregelen is verregaande informatieverstrekking noodzakelijk. De informatieverstrekking moet niet enkel dienen om de nieuwe beleidsmaatregelen kenbaar te maken (vb. vergroot aanbod), maar dient ook om achtergrondinformatie te geven aan de burgers (vb. milieuvervuiling t.g.v. autoverkeer, milieuvriendelijke voertuigen en biobrandstoffen, enzovoort).

Maar ook educatie m.b.t. mobiliteit en vervoer bij kinderen is belangrijk en kan een verstrekkend effect hebben. De kinderen kunnen immers grote invloed hebben op het mobiliteitsgedrag van hun ouders.

Eerlijke en oprechte informatie

Reclame op zich roept veel discussie op en moet daarom met de nodige voorzichtigheid worden ingezet. Verschillende deelnemers aan de focusgroepen vinden dat er meer dan genoeg publiciteit is, en dat extra reclame, bijvoorbeeld op bussen, niet wenselijk is. Reclame over bijvoorbeeld openbaar vervoer moet dus vooral gericht zijn op het informeren over mogelijkheden en niet op het opleuken van het openbaar vervoer. De informatie moet bovendien aannemelijk zijn en corresponderen met de werkelijkheid. Voorbeelden van informatie en educatie zijn in voorgaande paragrafen genoemd.

Milieuvriendelijke verplaatsingen

Educatie en informatie over mogelijkheden van milieuvriendelijke verplaatsingen is vaak nog onvoldoende. Het is daarbij belangrijk inzicht te bieden in de mogelijkheden en persoonlijke voordelen (prijseffect en gezondheidsvoordeel). Om de keuze voor milieuvriendelijke verplaatsingen te vergemakkelijken, is het nodig de werkelijke kosten van autogebruik in vergelijking met openbaar vervoer en fiets inzichtelijk te maken.

Openbaar vervoer blijkt voor veel mensen nog onduidelijk. Verschillende deelnemers aan de focusgroepen gaven aan eigenlijk niet goed genoeg te weten hoe je met het openbaar vervoer moet reizen. Vaak ontbreekt kennis over de kosten, tarieven en combinatiemogelijkheden van de verschillende vervoerswijzen (bus, tram, trein, auto en fiets). Vaak is de perceptie negatief. Voorbeelden van informatie en educatie zijn in voorgaande paragrafen genoemd.

Verkeersopvoeding voor kinderen

Verkeerseducatie is vooral bedoeld om kinderen zich veilig (zelfstandig) te leren verplaatsen. De focus kan echter bijkomend worden gelegd op alternatieve en milieuvriendelijker vervoerswijzen. Kinderen hebben een corrigerend effect op ouders zodat de boodschap via verkeersopvoeding voor kinderen ook bij de volwassenen terechtkomt.

Over de effecten van verkeersopvoeding was in de focusgroepen weinig discussie. Jong geleerd is oud gedaan geldt als belangrijk uitgangspunt. Ook het effect op de ouders wordt genoemd. Wel waren er vragen over het huidige aanbod op scholen en waarin de extra inspanning zou bestaan. Bij een grotere aandacht voor verkeersopvoeding is dit een belangrijk aandachtspunt.

Voorbeeldmaatregelen:

- ⇒ verkeersopvoeding op scholen
- ⇒ verkeersexamen
- ⇒ openbaarvervoer spel: kinderen leren openbaar vervoer te gebruiken
- ⇒

5 Beleidsaanbevelingen

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van mogelijke maatregelen die verder uitgewerkt of opgestart moeten worden door verschillende beleidsniveaus met het oog op de verlaging van het energieverbruik bij personenvervoer in huishoudens. Deze maatregelen zijn gebaseerd op de drie verschillende stappen van dit onderzoeksproject:

1. Literatuurstudie: verzameling van theoretische kennis over determinanten van mobiliteit en energiegebruik bij personenmobiliteit van huishoudens.
2. Focusgroepen: verzameling van ervaringskennis bij gewone gebruikers (mensen uit een stedelijke en niet-stedelijke omgeving). Welke factoren en welke maatregelen hebben het grootste energiebesparende effect in mobiliteitsgedrag van huishoudens.
3. Expertbijeenkomst: selectie van de maatregelen die het meest haalbaar (draagvlak, technische haalbaarheid, financiering) en effectief (energiereductie) zijn op basis van de aanbevelingen uit de literatuurstudie en de focusgroepen.

5.1 Randvoorwaarden voor een beleidsplan

Naast een selectie van mogelijke beleidsmaatregelen concentreerde deze studie zich eveneens op de succes- en faalfactoren van de effectieve realisatie van een beleidsplan. Een beleidsplan voor energiereductie in personenvervoer dient aan volgende randvoorwaarden te voldoen:

A – Combineer maatregelen in de juiste volgorde

- Combinaties van maatregelen hebben meer effect.
- Eerst positieve (aanbod)maatregelen, daarna negatieve maatregelen. Mensen willen compensaties.
- Aanbodfactoren zijn prioritair (gemak, comfort, verplaatsingstijd). De vervoersvraag kan enkel beïnvloed worden indien er een volwaardig aanbod van fietsvoorzieningen, openbaar vervoer, overstappunten, ... is.

B – Doorbreek gewoontegedrag

- Concentratie op routineverplaatsingen (woon-werkverkeer) die de aanleiding zijn voor gewoontegedrag.
- Een gewenst gewoontegedrag voor woon-werkverkeer (vb. openbaar vervoer) kan zich ook doorzetten naar minder routineuze verplaatsingen.
- Routineverplaatsingen zijn beleidsmatig te beïnvloeden

C – Creëer draagvlak

- Autorijden is een feit → ook maatregelen uitwerken die autorijden energievriendelijker maken.
- Goede informatie verstrekken over de negatieve effecten van autorijden en over de redenen en effecten van maatregelen.
- Informatie en educatie om op bewustwording in te spelen.

5.2 Krijtlijnen voor een beleidsplan energie en mobiliteit bij huishoudens.

Bij wijze van besluit bij voorliggende beleidsaanbevelingen willen we in deze paragraaf de grote lijnen van een beleidsplan voor energie en mobiliteit uittekenen. Een goed beleidsplan speelt gelijktijdig in op verschillende aspecten. Een combinatie van maatregelen is met andere woorden noodzakelijk. Maatregelen die inspelen op het aanbod (structurele maatregelen), worden vergezeld van maatregelen die inspelen op de motivatie (cognitief-motivationale maatregelen).

Het onderstaande maatregelenoverzicht is een niet-limitatieve lijst van maatregelen die vanuit dit onderzoeksproject als meest haalbaar en effectief op het vlak van energiereductie in personenverkeer worden beschouwd. Per thema wordt inzicht gegeven in de timing van de maatregelen (korte termijn, middellange termijn, lange termijn) en de verantwoordelijke beleidsniveaus. (*).

Bevoegdheidsniveau & partners (*)

In bijna alle beleidsaanbevelingen is er sprake van "bevoegdheidsniveau & partners". Het is belangrijk in dit verband te melden dat zowel de provincies als de gemeenten hun bevoegdheden uitoefenen in het kader van territoriale decentralisatie, gebaseerd op artikel 162 van de Grondwet. Ze kunnen optreden in elke aangelegenheid die respectievelijk van provinciaal of gemeentelijk belang is, maar alleen zover de hogere overheid (federale Staat, de gemeenschappen en de gewesten) die gelegenheid nog niet tot zich getrokken heeft. Daarnaast zijn de gewesten, gemeenschappen en de federale overheid bevoegd om de uitoefening van hun eigen bevoegdheid aan respectievelijk provincies en gewesten toe te wijzen. Dat zijn de zogenaamde "taken van medebewind".

De voornaamste te signaleren provinciale bevoegdheid in het kader van de voorliggende problematiek is wellicht het beheer van het provinciewegennet. Gemeenten staan o.a. in voor het onderhoud van het gemeentelijke wegennet en leveren stedenbouwkundige vergunningen af in het kader van medebewind.

Samenwerking met gemeenten en provincies, maar ook met vervoersmaatschappijen en derden werd tenslotte in grote mate geïnstitutionaliseerd door de op Vlaams niveau ingeburgerde techniek van mobiliteitsconvenanten, milieuconvenanten en andere samenwerkingsovereenkomsten, met inbegrip van structureel overleg en financiële tegemoetkomingen.

Bij wijze van voorbeeld: het Vlaams Gewest is bevoegd voor haar gewestwegen, ruimtelijke ordening en het toezicht op De Lijn, maar de gemeentelijke overheden zijn, zoals hierboven al gemeld, bevoegd inzake "lokale" ruimtelijke ordening en parkeerbeleid, en zijn beheerders van het gemeentelijk wegennet. Hun samenwerking wordt o.a. geregeld via mobiliteitsconvenanten, en via het decreet houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening van 18 mei 1999.

(* : uit interne nota Directie Informatie van het Vlaams Parlement – Juridische Dienst)

In hoofdstuk 4 'Kansrijke thema's' werden enkele maatregelen reeds meer in detail uitgewerkt. In het achtergrondrapport wordt in het hoofdstuk 9 een gedetailleerder beeld gegeven van het bestaan van barrières en potenties van maatregelen op basis van de expertbijeenkomst.

5.2.1 Ruimtelijke ordening

Het milieuvriendelijk bereikbaar maken van bestemmingen speelt een cruciale rol in het thema ruimtelijke ordening. Belangrijke bestemmingen die veel verplaatsingen genereren (grote werkgelegenheid- en vermaakconcentraties), moeten goed met het openbaar vervoer, per fiets en te voet bereikbaar zijn. In een tweede fase kunnen dan maatregelen worden genomen om het autoverkeer naar deze locaties minder aantrekkelijk te maken. Het is van zeer groot belang dat de aanbodkant wordt geoptimaliseerd. Dat vraagt inspanning op het vlak van het vervoersaanbod (openbaar vervoer, fiets en voetgangersinfrastructuur), maar ook op het stuk van ruimtelijke ordening. Een gericht beleid waarin locaties die veel verplaatsingen genereren rondom (openbaar) vervoersknooppunten, worden geconcentreerd, verhoogt het gebruik.

	Bevoegdheidsniveau & partners (*)	Termijn
1. Koppelen van een 'mobiliteitstoets' (MOBER) aan de bouwvergunning van verkeersaantrekkende functies (vb. bioscoop)	Vlaams Gewest Provincies Gemeenten	KT
2. Voeren van een locatiebeleid (volgens de "IKEA-wet" van 1 maart 2005 is de federale overheid bevoegd voor het sociaal-economisch dossier voor handelsvestigingen groter dan 400m ² , maar de wet geeft aan de gemeenten meer bevoegdheden)	Federale overheid Vlaams Gewest Provincies Gemeenten	KT
3. Wonen in de stad aantrekkelijker maken (registratierechten zijn, net als onroerende voorheffing, een gewestelijke belasting die federaal worden geïnd)	Federale overheid Vlaams Gewest Gemeenten	KT
4. Ontwikkeling en uitbouw van intermodale knooppunten (waarbij afstemming met de NMBS niet mag ontbreken)	Vlaams Gewest Gemeenten	MT
5. Grondbeleid koppelen aan openbaar-vervoeraanbod (Transit Oriented Development)	Vlaams Gewest Gemeenten	MT

Korte Termijn (KT) = binnen 5 jaar, Middellange Termijn (MT) = tussen 5 en 10 jaar, Lange Termijn (LT) = langer dan 10 jaar

Bevoegdheidsniveau & partners (*):

- Wetgevend optreden inzake stedenbouw en ruimtelijke ordening, inbegrepen het inrichten van een stelsel van vergunningen is een zaak van de gewesten voor wat betreft hun grondgebied (art. 6, §1, I, Bijzondere Wet Hervorming Instellingen, hierna BWHI); ook het koppelen van een 'mobiliteitstoets' (MOBER) aan de bouwvergunning van verkeersaantrekkende functies (vb. bioscoop) kan daar onder vallen, evenals het voeren van een locatiebeleid, en de ontwikkeling en uitbouw van intermodale knooppunten.

- Het koppelen van een grondbeleid aan het openbaar-vervoeraanbod kan bovendien in samenhang met een andere gewestbevoegdheid, nl. deze i.v.m. gemeenschappelijk stads- en streekvervoer (art. 6, §1, X, 8° BWHI).

- Aanbevelingen omtrent fiscaal beleid: onroerende voorheffing en registratierechten worden federaal geïnd maar aan de gewesten toegewezen. Het zijn gewestelijke belastingen, en de gewesten zijn bevoegd om de aanslagvoet, de heffingsgrondslag en de vrijstellingen van onroerende voorheffing en registratierecht te wijzigen. Het federaal kadastraal inkomen mag door de gewesten echter niet worden gewijzigd (art. 3, eerste lid, 5° tot 8° en art.4 §§1 en 2 Bijzondere Financieringswet van 16 januari 1989, hierna Financieringswet).

(* : uit interne nota Directie Informatie van het Vlaams Parlement – Juridische Dienst)

5.2.2 Milieuvriendelijker verplaatsingen

Milieuvriendelijker verplaatsingen omvatten twee hoofdcomponenten: milieuvriendelijker autorijden en het verhogen van het aandeel niet-autoverplaatsingen. Een verdoorgedreven omschakeling van autoverkeer naar andere, milieuvriendelijker vervoerswijzen (openbaar vervoer, fiets) is waarschijnlijk te hoog gegrepen als beleidsdoelstelling. De auto laten staan is niet makkelijk. Daarom is het belangrijk dat in het beleid maatregelen worden voorzien om het autoverkeer zelf milieuvriendelijker te maken. Dit kan zowel door het aantal auto's te verminderen door mensen meer te laten carpoolen of door de autotechnologie zelf milieuvriendelijker te maken.

	Bevoegdheidsniveau & partners (*)	Termijn
1. Aanbod aan fietsvoorzieningen versneld verbeteren	Vlaams Gewest Provincies Gemeenten	KT
2. Introductie schone voertuigen (ethanol, biogas) gericht op het doorbreken van het kip-ei dilemma (voldoende modellen en voldoende tankstations)	Europa Federale overheid	MT
3. Handhaving en/of verlaging van de maximumsnelheid	Federale overheid	KT
4. Trajectcontrole (naast flitspalen)	Federale overheid	MT
5. Versneld uitbouwen netwerk van autodelen	Vlaams Gewest	KT
6. Vervanging korteaafstandsvluchten door HST-lijnen	Europa Federale overheid Vlaams Gewest	LT
7. Mobiliteitsabonnement in plaats van OV-abonnementen (combi ov, deelauto, thuishomstgarantie, ...)	Federale overheid Vlaams Gewest	KT

Korte Termijn (KT) = binnen 5 jaar, Middellange Termijn (MT) = tussen 5 en 10 jaar, Lange Termijn (LT) = langer dan 10 jaar

Bevoegdheidsniveau & partners (*):

- De aanbeveling om het aanbod aan fietsvoorzieningen versneld te verbeteren betreft behalve aspecten inzake ruimtelijke ordening ook vooral openbare werken ("wegen en aanhorigheden", art. 6, §1, X, 1^o BWHI): het Vlaams Gewest is bevoegd voor wetgevend optreden op haar grondgebied.

- "Versneld uitbouwen" van een netwerk van autodelen kan vanuit twee niveaus worden gestimuleerd:

- het Vlaams Gewest heeft bevoegdheden inzake mobiliteit die al geleid hebben tot mobiliteitsconvenanten (cf. art. 6, §1, X, BWHI en supra);
- de federale minister van mobiliteit blijft – in het kader van zijn federale bevoegdheid voor het verkeersreglement - bevoegd voor het uitbreiden van de mogelijkheid voor de steden en gemeenten om ook voor niet-bewoners parkeerkaarten uit te reiken aan niet-bewoners³.

³ Ministerieel besluit van 18 december 1991 waarbij de personen die de bewonerskaart of het bewonersvignet kunnen bekomen en de overheid die bevoegd is om deze kaart of dit vignet uit te reiken, worden aangewezen en waarbij het model ervan alsmede de nadere regels voor uitreiking en voor gebruik worden bepaald. (B.S. 31.12.1991)

- Het introduceren van mobiliteitsabbonnementen in plaats van openbaar vervoer-abbonnementen (combi openbaar vervoer, deelauto, thuiskomstgarantie, ...) kan vanuit het perspectief van sectoraal overleg en fiscale stimuli bekeken worden. Beiden zijn federale materies gebleven. Als de aanbeveling initiatieven van de overheid als werkgever beoogt, kan deze aanbeveling uiteraard wel aan het Vlaams Parlement worden gericht.

- Handhaving en/of verlaging van de maximumsnelheid betreft normen inzake technische voorschriften en veiligheid van voertuigen, en deze behoren tot de federale bevoegdheid, al moeten de gewestregeringen wel worden "betrokken" bij de regels van algemene politie en reglementering op het verkeer en vervoer, en de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen. (art. 6, §4, 3° BWHI)

- De aanbeveling in verband met trajectcontrole (naast flitspalen) sluit hierbij aan en houdt in dat men de maximumsnelheid zou controleren op basis van *gemiddelde* snelheid op een bepaald traject, in tegenstelling tot het flitsen op één vast punt. Het federale niveau is bevoegd, maar de gewesten moeten worden betrokken. Daarnaast moeten de gewesten ook betrokken worden als beheerder van de landwegen: bij het plaatsen van vaste onbemande camera's moeten ze hun instemming betuigen bij het plaatsen ervan. (Gedr. St. Kamer, zitting 1995 - 1996, nr. 577/1, G).

- Het stimuleren van de introductie van schone voertuigen (ethanol, biogas) gericht op het doorbreken van het kip-ei dilemma (voldoende modellen en voldoende tankstations) heeft 3 aspecten:

- technisch: hier kan onverkort verwezen worden naar wat hierboven over verkeersreglementering werd gezegd. De normen inzake technische voorschriften en veiligheid van voertuigen behoren tot de federale bevoegdheid, maar de gewestregeringen moeten er wel bij worden "betrokken";
- fiscaal: hier kan verwezen worden naar de aanbevelingen over de fiscale maatregelen omtrent beprijzing (punt 5, infra);
- vergunningsbeleid (voor de tankstations): ruimtelijke ordening is gewestmaterie (supra).

De aanbeveling over de vervanging korteafstandsvluchten door HST-lijnen:

- regelgeving omtrent de spoorwegen is federaal, art. 6, §1, X, 2°bis BWHI);
- de uitrusting en de uitbating van de regionale luchthavens en vliegvelden is gewestmaterie (art. 6, §1, X, 7° BWHI). Voor de luchthaven Brussel-Nationaal bleef deze bevoegdheid federaal. Ook reglementering van het luchtverkeer zelf en de veiligheid op regionale luchthavens en vliegvelden zijn een federale bevoegdheid gebleven, al schrijft artikel 6, §3, 6° BWHI wel voor dat er hierover overleg moet worden gepleegd met de betrokken regeringen.

(* : uit interne nota Directie Informatie van het Vlaams Parlement – Juridische Dienst)

5.2.3 Woon-werkverkeer

Gewoontegedrag is lastig te doorbreken. Woon-werkverkeer en verkeerseducatie zijn twee aangrijpingspunten. Woon-werkverkeer is een regelmatige verplaatsing waarvoor zeer snel gewoontegedrag wordt ontwikkeld. Woon-werkverkeer is een verplaatsing die door velen regelmatig wordt gemaakt, waardoor er gericht op kan worden ingespeeld. Bovendien gaat het gewoontegedrag van woon-werkverkeer vaak over in andere verplaatsingen, waardoor de invloed groter is dan louter de woon-werkverplaatsingen. Het is belangrijk om eerst positieve maatregelen te nemen (aanbod) alvorens negatieve maatregelen het autoverkeer moeten ontmoedigen. Belangrijk is dat combinaties van maatregelen worden genomen. Daarnaast kan door middel van informatie een gedragsverandering worden gestimuleerd.

	Bevoegdheidsniveau & partners (*)	Termijn
1. Aanbieden van een 'mobiliteitspakket' in plaats van een bedrijfswagen als verloningspolitiek	Federale overheid Bedrijven	KT
2. Het gebruik van bedrijfsauto's fiscaal onaantrekkelijk maken	Federale overheid	KT
3. Verbeteren openbaar vervoer naar werklocaties: inclusief voor- en natransport.	Federale overheid (NMBS) Vlaams Gewest Bedrijven	KT
4. Telewerken stimuleren	Vlaams Gewest Bedrijven	KT

Korte Termijn (KT) = binnen 5 jaar, Middellange Termijn (MT) = tussen 5 en 10 jaar, Lange Termijn (LT) = langer dan 10 jaar

Bevoegdheidsniveau & partners (*):

- Woon-werk-verkeer en duurzame mobiliteit is een bekommernis die zowel op het federale als op het gewestelijk bevoegdheidsniveau speelt, en men vindt in de beleidsnota's van zowel de minister van mobiliteit op gewest- als op federaal niveau ideeën rond gratis woon-werkverkeer en basismobiliteit terug. Voor het federale bevoegdheidsniveau wordt daarbij uiteraard meer de nadruk gelegd op federaal gebleven bevoegdheden zoals spoorwegen, terwijl men op gewestniveau meer de nadruk legt op de mobiliteitsconvenanten met regionale vervoersmaatschappijen.

- Het verbeteren van openbaar vervoer naar werklocaties, inclusief voor- en natransport:

- fietsvoorzieningen: verwijzing naar punt 3: gewestmaterie;
- stads- en streekvervoer: gewestmaterie, hoewel niet exclusief: voor het openbaar vervoer moet overlegd worden met de betrokken regering en de bevoegde federale overheid als het gaat over samenwerking tussen de spoorwegen en de maatschappijen voor stads- en streekvervoer (art. 6, §3 bis ,3° BWHI). Er moeten ook samenwerkingsakkoorden worden gesloten voor vormen van gemeenschappelijk vervoer die zich uitstrekken over meer dan één gewest. (art. 92 bis §2, c BWHI)

- In de mate dat "telewerken stimuleren" ingrepen vereist in de arbeids- en fiscale wetgeving, is dit federale materie.

- Het gebruik van bedrijfsauto's fiscaal onaantrekkelijk maken is een puur federale materie, tenzij men erin slaagt dit te doen vanuit de (limitatief opgesomde) gewestelijke belastingen (cf. infra onder punt 5: belasting op inverkeersstelling en verkeersbelasting, inclusief de uitzondering waarbij samenwerkingsakkoorden tussen de drie gewesten dienen te worden gesloten).

(* : uit interne nota Directie Informatie van het Vlaams Parlement – Juridische Dienst)

5.2.4 Beprijzen

Beprijzen is een effectief middel om gedrag te sturen. De werkelijke kosten van de verschillende modi moeten inzichtelijker en beter vergelijkbaar worden gemaakt, waardoor ze een rol kunnen spelen bij de afweging van een vervoerswijze. Goede informatie en communicatie zijn daarbij belangrijk, ook op langere termijn, zodat de consument weet waar hij aan toe is. Financiële voordelen (minder taksen, accijnsverlagingen of lagere parkeertarieven) voor voertuigen met een goede ecoscore stimuleren het gebruik. Parkeerbeleid blijkt een sterk sturend effect te hebben op het wagengebruik in het voordeel van andere vervoerswijzen.

	Bevoegdheidsniveau & partners (*)	Termijn
1. Actiever parkeerbeleid in steden (bewonerskaarten, tarieven koppelen aan ecoscore)	Gemeenten	KT
2. Kilometerheffing voor autogebruik in plaats van vaste autotaks per jaar	Federale overheid	MT
3. Autofiscaliteit koppelen aan ecoscore (milieu, energie, gezondheid)	Federale overheid Vlaams Gewest	KT
4. Accijnsverlaging voor milieuvriendelijker brandstoffen/biobrandstoffen	Federale overheid	KT

Korte Termijn (KT) = binnen 5 jaar, Middellange Termijn (MT) = tussen 5 en 10 jaar, Lange Termijn (LT) = langer dan 10 jaar

Bevoegdheidsniveau & partners (*)

- Actiever parkeerbeleid in steden (bewonerskaarten, tarieven koppelen aan ecoscore): gemeentelijke overheden zijn bevoegd inzake lokale ruimtelijke ordening en parkeerbeleid, maar kunnen daartoe zoals gezegd worden gestimuleerd via de mobiliteitsconvenanten vanuit de gewesten.

- Fiscale maatregelen:

- accijnzen en accijnsverlaging voor milieuvriendelijker brandstoffen/biobrandstoffen zijn federale bevoegdheid gebleven;
- de belasting op inverkeersstelling (BIV) en de verkeersbelasting (inclusief de regelingsbevoegdheid ervan, de koppeling ervan aan ecoscore (milieu, energie, gezondheid), en alternatieven zoals het wegvignet en/of kilometerheffingen voor autogebruik in plaats van een vaste autotaks per jaar) zijn gewestelijke belastingen (art. 3, eerste lid, 10° en 11° Financieringswet): ze worden federaal geïnd maar de opbrengst wordt aan het gewest toegewezen. Artikel 4, §3 van dezelfde wet bepaalt wel expliciet dat als de belastingplichtige van deze belastingen een vennootschap, een autonoom overheidsbedrijf of een vereniging zonder winstgevend doel met leasingactiviteiten is, de uitoefening van deze bevoegdheden afhankelijk is van een voorafgaandelijk tussen de drie gewesten te sluiten samenwerkingsakkoord.

(* : uit interne nota Directie Informatie van het Vlaams Parlement – Juridische Dienst)

5.2.5 Educatie en informatie

Om de maatregelen in het beleidsplan te ondersteunen, is verregaande informatieverstrekking noodzakelijk. De informatieverstrekking moet niet enkel dienen om de nieuwe beleidsmaatregelen kenbaar te maken (vb. vergroot aanbod), maar dient ook om achtergrondinformatie te geven aan de burgers (vb. milieuvervuiling t.g.v. autoverkeer, milieuvriendelijke voertuigen en biobrandstoffen, enzovoort). Tenslotte is educatie van groot belang. Energiezuinig autorijden kan geleerd worden tijdens de rijopleiding. Wanneer hierbij ook op de financiële gevolgen wordt gewezen, heeft dit meer effect bij de burgers. Maar ook educatie m.b.t. mobiliteit en vervoer bij kinderen is belangrijk en kan een ver doorgedreven effect hebben. De kinderen kunnen immers grote invloed hebben op het mobiliteitsgedrag van hun ouders.

	Bevoegdheidsniveau & partners (*)	Termijn
1. Intensieve 'reclame'campagnes voor het gebruik van duurzame vervoermiddelen	Vlaams Gewest	KT
2. Ecodriving: promoten en aanleren rijstijl volgens 'het nieuwe rijden'	Vlaams Gewest	KT
3. Berekenen en communiceren van de reële kostprijs van autogebruik	Vlaams Gewest	KT
4. Informatiepakket en proefabonnement meegeven bij aanwerving van personeel, bij nieuwe inwoners	Vlaams Gewest Bedrijven Gemeenten	KT

Korte Termijn (KT) = binnen 5 jaar, Middellange Termijn (MT) = tussen 5 en 10 jaar, Lange Termijn (LT) = langer dan 10 jaar

Bevoegdheidsniveau & partners (*)

- Het promoten en aanleren van een rijstijl volgens 'het nieuwe rijden'(ecodriving) en intensieve 'reclame'-campagnes voor gebruik van duurzame vervoermiddelen zijn niet exclusief gewestmateries (mobiliteit en milieu). In het kader van verkeersopvoeding (rijopleiding) en het promoten van duurzame mobiliteit op zich kan men ook vanuit het federaal niveau initiatief nemen. De bevoegdheden hieromtrent zijn dus niet exclusief en bovendien gaat het niet om wetgevend optreden.

- Dat geldt ook voor de aanbeveling omtrent het berekenen en communiceren van de reële kostprijs van autogebruik. "Kostprijs van autogebruik" is een vaag begrip. Afhankelijk van de gekozen invalshoek (bv. milieu, mobiliteit, maar ook - federaal - consumentenbeleid) kan de overheid studies bestellen en uiteraard haar burgers informeren over bv. alternatieve brandstoffen en fiscale voordelen.

- Het meegeven van een informatiepakket en een proefabonnement bij aanwerving van personeel, sluit zowel aan bij de hierboven beschreven "informerende" bevoegdheid, als bij de maatregelen rond mobiliteitsabonnementen die werden besproken in punt 3. Sectoraal overleg en fiscale stimuli hierover zijn federale materie gebleven. Als de aanbeveling initiatieven van de overheid als werkgever beoogt, kan ze uiteraard wel aan het Vlaams Parlement worden gericht.

(* : uit interne nota Directie Informatie van het Vlaams Parlement – Juridische Dienst)

Nawoord

Met deze studie werd in de eerste plaats nagegaan welke de mogelijke handvatten voor het beleid zijn om aan energiebesparing te doen bij de dagelijkse verplaatsingen van huishoudens in Vlaanderen. Het rapport wil beleidsmakers inspiratie bieden over toekomstige beleidsmaatregelen voor energiebesparing bij mobiliteit.

Bestaande kennis en informatie rond verplaatsingsgedrag en energieverbruik bij personenmobiliteit werd gecombineerd met ervaringskennis en meningen van gewone gebruikers via focusgroepgesprekken. De resultaten hiervan werden getoetst bij een expertenpanel.

Gezien het zeer brede onderzoeksdomein van personenmobiliteit is het onderzoeksteam er zich van bewust dat vele aangehaalde thema's in dit beleidsaanbevelingenrapport en het bijbehorende achtergronddocument nog verder uitgediept kunnen worden. Binnen het kader van dit onderzoek was dit echter niet mogelijk.

Volgende aspecten vergen zeker nog extra onderzoek en kunnen aanleiding zijn tot een nieuw maatschappelijk debat:

- Hoe ontstaat gewoontegedrag en hoe doorbreek je het?
- Hoe omgaan met 'fun-mobiliteit' en energiebesparing?

Zich verplaatsen en de keuze van vervoermiddel hebben zeer veel met emoties en niet altijd met rationele afwegingen te maken: "Mijn auto zegt wie ik ben en wat ik doe", goedkope partyvluchten naar Ibiza, Barcelona, ... zijn in, flaneren met je auto in het stadscentrum om te zien en gezien te worden, een stoere 4X4 hoort bij mijn levensstijl, Het aspect van 'fun-mobiliteit' wordt onderkend in deze studie, maar vraagt zeker nog extra onderzoek.

- Wat zijn de mogelijkheden van de informatiemaatschappij op onze verplaatsingen (e-gouvernance, telewerken, ...)?
- Doorrekening van energiebesparing per beleidsmaatregel
- Welke bestuurlijke organisatie is er nodig om dit energiedebat vorm te geven?
- ...

De techniek van focusgroepen biedt zeker nog extra mogelijkheden om dieper in te gaan op enkele sterk afgebakende mobiliteitsthema's.

Tim Asperges
Instituut voor Mobiliteit
Universiteit Hasselt.

Bibliografie

- Bohenn E., C. Ceulemans, C. van de Guchte, J. Kurvers, T Van Tendeloo (2004). Laaggeletterd in de Lage Landen. Nederlandse Taalunie, Den Haag.
- CE (1999). Energiebesparing in verkeer op locatie. Onderzoek in opdracht van Novem.
- CE (2000). Fietsbeleid beloond. Onderzoek in opdracht van Novem.
- CE (2001). Energiebesparing in verkeer op locatie. Effecten en haalbaarheid van maatregelen. Delft.
- De Palma A & Rochat D (1999). Understanding individual travel decisions: results from a commuters survey in Geneva. *Transportation* 26, 263-281.
- Ecocity. www.ecocityprojects.net
- Hass-Klau C., G. Crampton, R. Benjari (2004). Economic Impact of Light Rail. The Results of 15 Urban Areas in France, Germany, UK and North America. Bergische Universität Wuppertal, Fachzentrum Verkehr.
- Hogeschool voor verkeerskunde – Diepenbeek (1998), Busonderzoek Hasselt: Bevraging busreizigers stad- en streeklijnen te Hasselt, onderzoek in opdracht van de Vlaamse Gemeenschap, dep. LIN, Mobiliteitscel, januari 1998.
- Hubert & Toint (2002). *La mobilité quotidienne des Belges*, Namen, PUN, 2002
- Insites Belgium & ISPA (december 2005). Internet marktonderzoek. Resultaten van het eerste kwartaal 2005. Via: <http://www.ispa.be/web/nl/>
- Keppens, Mark (2006): Modelling Private Road Transport of Flemish Households, Universiteit Hasselt, doctoraatsproefschrift.
- Meert, H. (2003); Bourgeois, M., Van Hoof, K., Asperges, T. (2003), Immobiel op het Vlaamse platteland. Omtrent rurale vervoersarmoede in Vlaanderen. Brussel: Koning Boudewijnstichting.
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2001), *Perspectief op auto/ OV: de keuze van reizigers*. Den Haag, 36 p.
- NIS (2001). Socio-Economische Enquête. <http://www.statbel.fgov.be/>
- OVG 2000-2001. Onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen. www.mobielvlaanderen.be
- Pickery, J. (2005). Koning Auto regeert? Pendelgedrag en attitudes tegenover aspecten van het mobiliteitsbeleid in Vlaanderen. Bijdrage in Vlaanderen gepeild!
- Railforum Nederland (2004). De kunst van het verleiden: emoties in het openbaar vervoer.
- Rooijers, A., J. & Welles, H. (1996). Gewoonte de baas. Verkeerskundig Studiecentrum VSC, Groningen, Nederland.
- SenterNovem (voorheen Novem, Nederlandse Onderneming Voor Energie en Milieu). www.senternovem.nl/roenv
- Steg, L., Kalfs, N. (2000). ALTIJD WEER DIE AUTO! Sociaal- en gedragswetenschappelijk onderzoek en het verkeers- en vervoerbeleid. Sociaal en Cultureel Planbureau. Den Haag, Nederland.
- Tacken, M. en E. van Lamoen (2005). Transport Behaviour and Realised Journeys and Trips. In: Enhancing mobility in later life. IOS Press.
- Transit oriented development. <http://transitorienteddevelopment.dot.ca.gov>
- Vlaamse Milieu Maatschappij, Mira-T 2005

Vleugels, I., H. Verbruggen, V. Beyst, T. Asperges, T. Steenbergen, S. Vande Walle; E. Cornelis en M. Castaigne (2005) Determinanten van modale keuze in ketenverplaatsingen. DWTC, Brussel.

FOCUS OP MOBILITEIT EN ENERGIEGEBRUIK BIJ HUISHOUDENS

Achtergronddocument

Literatuuronderzoek, focusgroepen en expertmeeting

April 2006

In opdracht van: Vlaams Instituut voor Wetenschappelijk en Technologisch
Aspectenonderzoek (viWTA)



Documentbeschrijving

Titel: Focus op mobiliteit en energiegebruik bij huishoudens
Ondertitel: Beleidsaanbevelingen
Aantal pagina's: 21137
Datum: mei 2006
Auteurs: Marjolein de Jong (IMOB-UHasselt)
Tim Asperges (IMOB-UHasselt)
Ann Petermans (IMOB-UHasselt)
Annick Gommers (Resource Analysis)
Opdrachtgever: Vlaams Instituut voor Wetenschappelijk en Technologisch
Aspectenonderzoek (viWTA)



Inhoud

0	Situering onderzoek	1
0.1	Verloop onderzoeksproject	2
	DEEL 1 LITERATUURSTUDIE	4
1	Afbakening onderzoeksdomein	5
1	Gedragmodellen – verkeer en vervoerssysteem	7
1.1	Het conceptueel milieugedragmodel	7
1.2	Gewoontegedrag	9
1.3	Het drie-marktenmodel	10
2	Mobiliteit en energiegebruik in Vlaanderen	14
2.1	Verplaatsingsgedrag in Vlaanderen	14
2.2	Evolutie personenvervoer	17
2.3	Broeikasgassen en energiegebruik in personenvervoer	20
3	Determinanten van mobiliteit bij huishoudens	27
3.1	Socio-economische kenmerken	28
3.2	Aanbod	30
3.3	Motivatie	42
3.4	Persoonlijke mogelijkheden	48
4	Conclusie deel 1	52
4.1	Mobiliteit en energiegebruik in Vlaanderen op een rij	52
4.2	Determinanten op een rij	54
4.3	Hypothesen uit literatuuronderzoek	57
	DEEL 2 ERVARINGSKENNIS D.M.V. FOCUSGROEPEN	61
5	Werkwijze focusgroepen	63
5.1	Doel en aanpak van de focusgroepen	63
5.2	Opzet van de focusgroepen	63
5.3	Selectie van de deelnemers aan de focusgroepen	64
5.4	Aanpak van de focusgroepen	66
7	Determinanten	70
7.1	Profielen van de deelnemers	70
7.2	Aanbod vervoerswijzen	77
7.3	Determinanten bij keuze voor aankoop van vervoermiddelen	83
7.4	Motivatiefactoren	88
7.5	Persoonlijke kenmerken	91
7.6	Socio-economische kenmerken	92
7.7	Belang van de determinanten in het mobiliteitsgedrag	93
8	Haalbaarheid, aanvaardbaarheid en wenselijkheid van maatregelen	98
8.1	Lijst met maatregelen	98
8.2	Argumenten voor en tegen mobiliteitsmaatregelen	99
8.3	De maatregelen anders belicht	108

DEEL 3 NAAR AANBEVELINGEN VOOR BELEID	113
9 Expertbijeenkomst	114
9.1 Doel van de expertbijeenkomst	114
9.2 Opzet van de expertmeeting	114
9.3 Opmerkingen en aanvullingen bij de maatregelenpakketten	116
9.4 Maatregelen	118
Bibliografie	126
Bijlage 1 Vragenlijst potentiële deelnemers	132
Bijlage 2 Profielen deelnemers aan de focusgroepen	137
Bijlage 3 Draaiboek Focusgroep 1	139
Bijlage 4 Mobiliteitsdagboekje.....	161
Bijlage 5 Draaiboek Focusgroep 2	166
Bijlage 6 Brainstorm maatregelen	181
Bijlage 7 Draaiboek energieparlement.....	185
Bijlage 8 Overzicht maatregelen Energieparlement.....	195
Bijlage 9 Aanpak ronde tafel - expertbijeenkomst.....	197

0 Situering onderzoek

Deze studie past binnen het programma 'energie en klimaat: debat in Vlaanderen' waarbij discussiemateriaal wordt aangereikt aan het Vlaams Parlement om energiebesparing te stimuleren bij Vlaamse huishoudens.

Het Vlaams Klimaatbeleidsplan 2002-2005 was een eerste bouwsteen van een geïntegreerd Vlaams klimaatbeleid. Het bevat maatregelen om de 'voorlopige' doelstellingen te halen, namelijk in de periode tot 2005 de uitstoot van zes belangrijke broeikasgassen (o.a. CO₂, N₂O, CH₄, SF₆, gechlloreerde koolwaterstoffen HFK&PFK) beperken tot het niveau van 1990. Het Vlaams Klimaatplan 2006-2012 is een volgende stap. In de periode 2008-2012 wordt Vlaanderen geacht de uitstoot verder te reduceren met 5,2%. België heeft zich in het kader van de lastenverdeling binnen de Europese Unie geëngageerd tot een reductie van 7,5 % t.o.v. het referentiejaar 1990.

Uit de energiebalans voor Vlaanderen van 2002 bedraagt het totale energiegebruik van alle huishoudens in Vlaanderen, exclusief transport, 235 PJ. Het totale energiegebruik in de transportsector in datzelfde jaar bedroeg 203 PJ waarvan 59% afkomstig is van het personenvervoer. Binnen het personenvervoer neemt de auto 96% van het energiegebruik voor zijn rekening. Naar CO₂-uitstoot vertegenwoordigt de transportsector 19% van de totale CO₂-uitstoot (MIRA-T, 2005). Om de Vlaamse doelstelling voor 2010 te halen, moet de CO₂-emissie in de transportsector verminderen met 27% (niveau van 1990). Het Europese en Vlaamse beleid volstaan niet om deze reductie te halen (MIRA-T, 2005).

Deze studie vervolledigt een eerder uitgevoerd onderzoeksproject van het viWTA 'Determinanten huishoudelijk energiegebruik', waarin de drijfveren van huishoudens gepolst werden om energie om en bij de woning te besparen. Het luik mobiliteit werd nog niet uitgewerkt. Mobiliteit vertegenwoordigt nochtans een aanzienlijk aandeel in het energiegebruik.

Het verplaatsingsgedrag van huishoudens inzake afgelegde verplaatsingsafstanden, aantal verplaatsingen en keuzes van verplaatsingsmiddelen, biedt nog een belangrijk potentieel voor energiebesparing. Om beleidsmatig ook in te spelen op de mobiliteitsbehoefte en de keuze van vervoermiddelen, gaat deze studie in op de determinanten van het mobiliteitsgedrag bij huishoudens. Er wordt ook aangegeven welke determinanten beïnvloed kunnen worden. Energiebesparing bij goederenvervoer komt niet aan bod in deze studie.

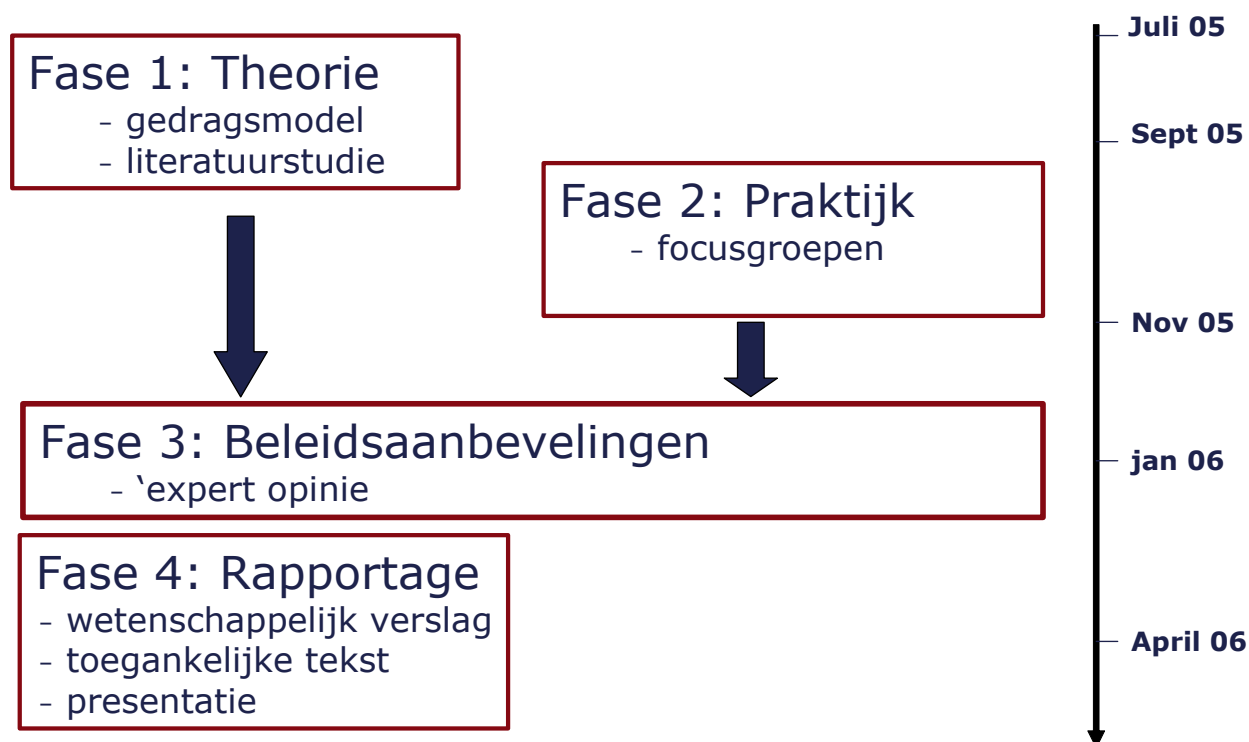
De aanbevelingen van deze studie leveren een bijdrage aan de uitvoering van het nieuwe Vlaamse Klimaatbeleid. Daarnaast zijn er ook andere Vlaamse beleidsplannen zoals het Mobiliteitsplan Vlaanderen, Vlaams Milieubeleidsplan, Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen waarin energiebesparing en mobiliteit relevant zijn. Het bestaande instrumentarium voor het uitwerken van deze beleidsplannen, zoals het mobiliteitsconvenant en de samenwerkingsovereenkomst, kan zo verder geïntegreerd worden.

0.1 Verloop onderzoeksproject

Het onderzoeksproject is opgebouwd uit drie onderzoeksstappen waarin de uitgangspunten van technologisch aspectenonderzoek van viWTA worden gevolgd. Theoretische kennis en praktijkervaring moeten uiteindelijk leiden tot vernieuwende en realistische beleidsaanbevelingen.

In onderstaand schema zijn de onderzoeksstappen weergegeven.

Figuur 1 Onderzoeksstappen



- In fase 1 werd literatuuronderzoek uitgevoerd naar mobiliteit bij huishoudens. Op basis van literatuur werd een overzicht gegeven van energiegebruik in mobiliteit door huishoudens en determinanten van mobiliteitsgedrag. Daarnaast vormt het onderzoek de basis voor de voorbereiding van de focusgroepen (o.a. samenstelling van de focusgroepen) en een toetsingskader voor de beleidsmaatregelen.
 - De resultaten van de literatuurstudie zijn weergegeven in de voorliggende rapportage.
 - In de rapportage 'Beleidsaanbevelingen' wordt een kort overzicht van de determinanten gegeven. Daarnaast wordt informatie uit de literatuurstudie gerelateerd aan de informatie die is verkregen via de focusgroepen.
- Fase 2 omvat de verzameling van de visies, kennis en ervaringen van 'ervaringdeskundigen' (= burgers) over de verschillende determinanten van mobiliteit en energiegebruik die in de literatuur beschreven staan via focusgroepdiscussies. In twee groepen (stedelijke en niet-stedelijke woonomgeving) werd tijdens drie sessies een zo breed mogelijke waaier van mobiliteitsthema's besproken. Gezien de veelheid aan determinanten was het niet mogelijk om op alle determinanten evenzeer in de diepte in te gaan. In de praktijk is bijzondere aandacht besteed aan enerzijds de determinanten die voor de deelnemers van belang waren en anderzijds de determinanten die vanuit het onderzoek het meest belang hadden.

In de focusgroepdiscussies werd in eerste instantie ingegaan op determinanten van verplaatsingsgedrag. Daarnaast is ook een diepgaande enquête gebeurd van de haalbaarheid, aanvaardbaarheid en wenselijkheid van de mogelijke maatregelen. In de Bijlagen 3, 5, 6 wordt ingegaan op de draaiboeken voor de verschillende discussies.

- De resultaten van de focusgroepen zijn weergegeven in de rapportage van de voorliggende rapportage.
- In de rapportage 'Beleidsinformatie' wordt een kort overzicht van de determinanten gegeven. Daarnaast wordt informatie uit de literatuurstudie gerelateerd aan de informatie die is verkregen via de focusgroepen.
- Op basis van zowel de literatuurstudie als de analyse van de resultaten van de focusgroepen zijn drie maatregelenpakketten geformuleerd. Deze maatregelenpakketten zijn met deskundigen bediscussieerd tijdens een expertbijeenkomst. Op basis hiervan zijn aanbevelingen voor het beleid opgesteld. Deze beleidsaanbevelingen kunnen aan verantwoordelijken worden voorgelegd voor het uittekenen van de beleidsinstrumenten.
 - De resultaten van de expertbijeenkomst zijn weergegeven in de voorliggende rapportage en verwerkt in de beleidsaanbevelingen.
 - De beleidsaanbevelingen zijn weergegeven in de rapportage 'Beleidsaanbevelingen'.

DEEL 1 LITERATUURSTUDIE

1 Afbakening onderzoeksdomein

Deze studie richt zich expliciet op de drijfveren van huishoudens met betrekking tot hun mobiliteitsgedrag. Hoe verplaatsen Vlaamse huishoudens zich? Waarom verplaatsen ze zich? Waarom kiezen ze voor dit specifieke vervoermiddel? Dit mobiliteitsgedrag wordt gekoppeld aan de rechtstreekse energieconsumptie en het belang dat huishoudens hechten aan deze energieconsumptie.

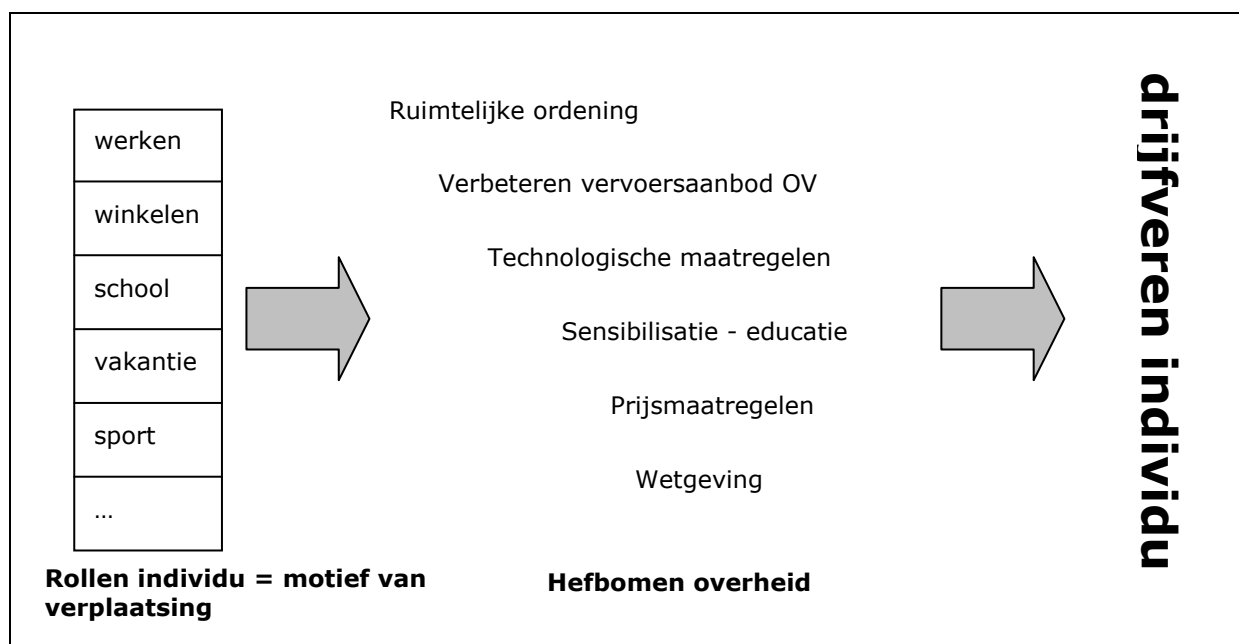
Determinanten die invloed hebben op de indirecte energieconsumptie van de mobiliteit van Vlaamse huishoudens, komen niet aan bod in deze studie. Voorbeelden van indirect energiegebruik zijn de productie van vervoermiddelen, de aanleg en het onderhoud van infrastructuur. De huishoudens hebben namelijk een beperkte invloed op de verandering van deze indirecte energieconsumptie. Ook de perceptie van indirect energiegebruik is verwaarloosbaar ten opzichte van het energiebewustzijn van hun dagelijkse mobiliteitsgedrag.

De studie gaat ook enkel in op de determinanten die invloed hebben op het personenvervoer. Het domein van de energiebesparing bij goederentransport wordt niet onderzocht niettegenstaande hier ook een groot energiebesparend potentieel voorhanden is.

De drijfveren van personen om een verplaatsing te maken of een bepaald vervoermiddel te kiezen is de rode draad doorheen dit onderzoek. De diverse rollen van een individu bepalen het 'motief' van de verplaatsing. Voorbeelden van een 'motief' van verplaatsing zijn: werken, winkelen, vakantie, recreatie. Afhankelijk van het motief wegen bepaalde determinanten (vb. kostprijs, tijd, veiligheid) zwaarder door dan andere. Aan verschillende motieven van verplaatsing hangt een bepaald (gewoonte)gedrag. Door de determinanten te achterhalen die een rol spelen bij de verschillende motieven van verplaatsing, kan de overheid effectiever inspelen op de problematiek van het hoge energiegebruik door personenvervoer.

De overheid heeft verschillende hefboomen om in te spelen op de drijfveren van personen. We hebben het in dit onderzoek over volgende hefboomen:

Figuur 2 Hefbomen om in te spelen op drijfveren



Verduidelijking motief, motivatie, drijfveer:

De term 'motief van verplaatsing' wordt in deze studie gebruikt om de reden van een verplaatsing aan te geven, bijvoorbeeld winkelen, werken of recreatie. De term 'motivatie' wordt gebruikt in het kader van het conceptueel gedragsmodel zoals dat beschreven staat in paragraaf 2.1. De term verwijst binnen die context naar de wil om een bepaald gedrag te vertonen. De term 'motivatie' is in dit onderzoek onderverdeeld in de volgende elementen: gezondheid, milieubewustzijn, verkeersveiligheid, sociale veiligheid, externe omstandigheden, status. In hoofdstuk 4 wordt dit verder besproken. De term 'drijfveer' van mobiliteitsgedrag is algemener en gaat in op de vraag waarom iemand een specifiek mobiliteitsgedrag vertoont. Naast motivatie spelen ook het aanbod van vervoerswijzen en de persoonlijke kenmerken een rol.

2 Gedragsmodellen – verkeer en vervoerssysteem

Deze studie is bedoeld om inzicht te verwerven in het mobiliteitsgedrag van Vlaamse huishoudens. Hiervoor is het nodig een beter beeld te krijgen van het keuzegedrag van consumenten en na te gaan op welke manier het verkeer- en vervoerssysteem kan ingrijpen op dit keuzegedrag.

Er bestaan tal van invalshoeken die het mobiliteitsgedrag van mensen verklaren. Afhankelijk van de wetenschappelijke discipline wordt de nadruk gelegd op verschillende determinanten. Om een zo breed mogelijke invalshoek te hebben voor het beschrijven van de determinanten die invloed hebben op het keuzegedrag van de consumenten, wordt in het huidige onderzoek geopteerd voor het 'conceptueel milieugedragsmodel' dat is ontwikkeld door het Nederlandse Sociaal en Cultureel Planbureau. Het model werd reeds toegepast in een voorgaand onderzoeksproject van het viWTA 'Determinanten van huishoudelijk energiegebruik'. Het milieugedragsmodel vormt het kader waaraan de verschillende determinanten van mobiliteitsgedrag in deze studie gekoppeld worden (zie paragraaf 2.1).

Om een duidelijk inzicht te krijgen op welke manier en wanneer de overheid kan ingrijpen op dit mobiliteitsgedrag, wordt in deze studie ook gebruik gemaakt van het verkeer en vervoerssysteem volgens het 'Drie-marktenmodel', dat het verkeer- en vervoerssysteem beschrijft in een cyclus van drie markten: de verplaatsingsmarkt, de vervoersmarkt en de verkeersmarkt.

2.1 Het conceptueel milieugedragsmodel

Energiebesparinggedrag van huishoudens kan vanuit verschillende disciplines onderzocht worden. Zo kunnen grosso modo drie 'scholen' onderscheiden worden:

1. De *economisten* bestuderen vooral de inkomens- en prijsrespons. Zij proberen na te gaan met hoeveel procent het energiegebruik zal dalen als de energieprijzen met één procent stijgt, of zal stijgen als het inkomen met één procent toeneemt
2. De *ingenieurs* berekenen voor elke energiezuinige techniek de extra kosten en de energiebesparing t.o.v. een gewone techniek, en gaan na op hoeveel jaar men een investering in een energiezuinige techniek kan terugverdienen
3. De *sociologen en psychologen* veronderstellen dat er een wisselwerking bestaat tussen de opvattingen en houdingen die mensen hebben en het energiegedrag dat ze vertonen.

Vanuit de vaststelling dat inzichten in de determinanten van milieurelevant consumentengedrag vaak eenzijdig en beperkt zijn, ontwikkelde het Nederlands Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP) een gedragsmodel dat inzichten uit verschillende wetenschappelijke disciplines combineert. Zowel technische inzichten (ingenieurs), economische inzichten (economisten) en sociopsychologische inzichten (sociologen, psychologen) worden in aanmerking genomen.

Het model vertrekt van de overtuiging dat mensen voor een milieuvriendelijk gedragsalternatief kiezen wanneer ze dat willen (m.a.w. wanneer ze ertoe gemotiveerd zijn) én kunnen (huishoudens hebben er de mogelijkheid toe en hebben een gedragsalternatief met de gewenste eigenschappen ter beschikking). Het model gaat ervan uit dat gezinnen een beredeneerde keuze maken tussen energievriendelijke gedragsalternatieven op basis van 3 overwegingen: persoonlijke mogelijkheden, aanbod en motivatie. Daarnaast zijn er ook nog de socio-economische kenmerken van het individu die een onrechtstreekse invloed hebben op het keuzegedrag. Hiermee wordt gezegd dat er groepen mensen onderscheiden kunnen worden op basis van bijvoorbeeld leeftijd, geslacht, inkomen. Elke groep mensen heeft een specifiek keuzegedrag.

Wanneer de overheid wil ingrijpen op het gedrag, dient ze specifieke doelgroepen af te bakenen (Hoevenagel et al, 1996).

Een van de voordelen van het SCP-model is dat het categorieën van determinanten aanreikt die voor elk milieurelevant gedrag opnieuw ingevuld kunnen worden. Bovendien kan het SCP-model ook een duidelijke meerwaarde opleveren in het kader van dit onderzoek omdat het voor de overheid belangrijk is om te weten of de diverse campagnes wel inspelen op de juiste determinanten. Door te achterhalen welke precies de belangrijkste determinanten van een bepaald gedrag zijn, kan de overheid haar beleid, waar en indien nodig, efficiënt richten op de verandering van deze factoren.

Overwegingen

De overwegingen die iemand maakt voor een bepaalde vervoerswijze, spelen een belangrijke rol in het milieugegedragsmodel. We gaan even dieper in op de overwegingen die van belang zijn:

- Aanbod: de keuze voor een welbepaald verplaatsingsgedrag wordt in de eerste plaats bepaald door de alternatieven waaruit gekozen kan worden, of 'het aanbod'. Alternatieven worden gekarakteriseerd aan de hand van combinaties van eigenschappen die ze bezitten (prijs, comfort, ...). De afweging van de verschillende eigenschappen waaraan belang wordt gehecht, bepaalt de uiteindelijke keuze.
- Motivatie verwijst naar de wil om een bepaald gedrag te vertonen.
- Persoonlijke mogelijkheden: de mogelijkheden waarover iemand bezit om te kiezen voor een bepaald vervoermiddel.

Strategieën

Om in te grijpen op het milieugegedrag van huishoudens, wordt binnen het SCP-model onderscheid gemaakt tussen 2 soorten overheidsstrategieën: structurele strategieën en cognitief-motivationale strategieën. Structurele strategieën omvatten instrumenten die erop gericht zijn de context aan te passen waarin het gedrag zich afspeelt. Voorbeelden van dergelijke instrumenten zijn:

- fysieke instrumenten: beïnvloeden de fysieke omgeving, de beschikbaarheid en kwaliteit van vervoersalternatieven;
- financiële instrumenten: maken (on)gewenst gedrag financieel (on)aantrekkelijker;
- juridische instrumenten;
- organisatieveranderingen.

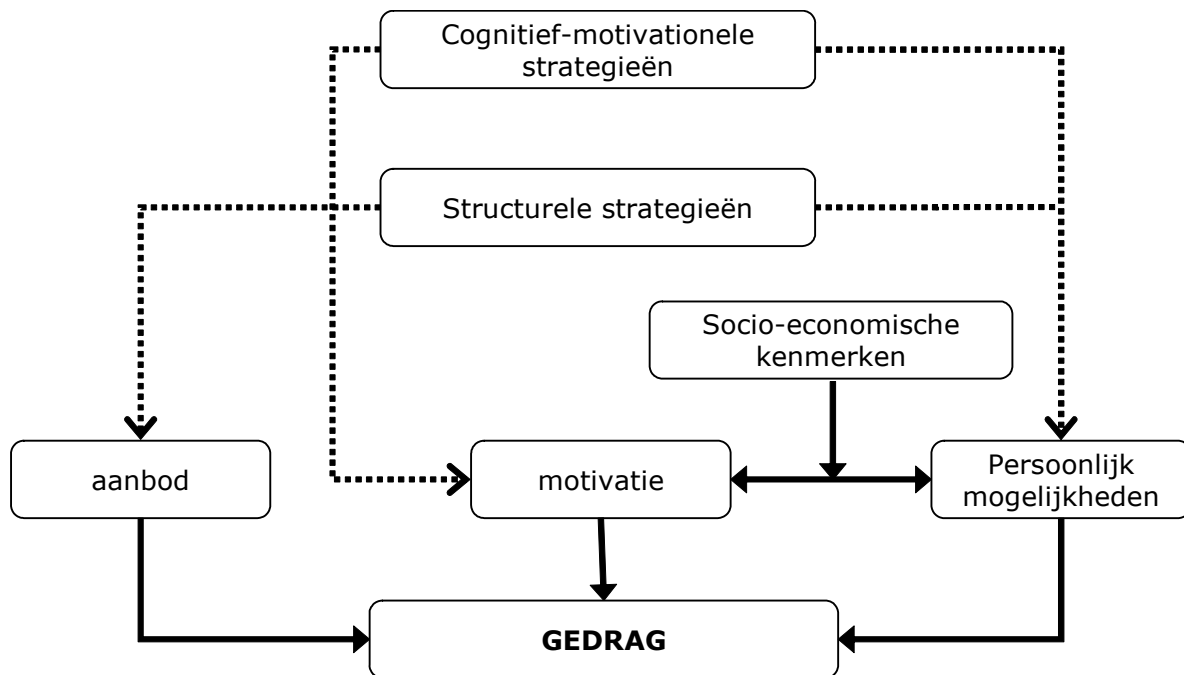
Cognitief-motivationale strategieën zijn gericht op de verandering van motivaties. Zij proberen de perceptie van de voor- en nadelen van de verschillende gedragalternatieven te wijzigen. Ze omvatten:

- voorlichting, educatie en communicatie;
- sociale modellering en ondersteuning (bijv. verwachtingen omtrent meningen van anderen in verband met het gedrag, status).

Het schematisch overzicht maakt duidelijk dat structurele strategieën gericht zijn op de beïnvloeding van het 'aanbod' en de 'persoonlijke mogelijkheden', terwijl de cognitief-motivationale strategieën inspelen op 'motivatie' en 'persoonlijke mogelijkheden' (Hoevenagel et al., 1996).

Schematisch ziet het model er als volgt uit:

Figuur 3 Conceptueel milieugedragsmodel



Bron: Hoevenagel et al., 1996

2.2 Gewoontegedrag

Het hierboven beschreven gedragsmodel maakt het mogelijk om inzicht te verschaffen in het keuzegedrag van individuen en de beïnvloedende factoren die dit keuzegedrag bepalen. De keuze voor een verplaatsing en de keuze van vervoerswijze is gebaseerd op een afwegingsproces waarbij gezocht wordt naar een maximalisatie van reisvoorwaarden die verschillen van individu tot individu. Dit afwegingsproces is vaak een rationele overweging. Gedragswetenschappers zijn het er echter over eens dat dit afwegingsproces verdwijnt bij steeds weerkerende handelingen. Een keuze die niet gebaseerd is op een afweging, is zeer moeilijk te beïnvloeden met rationele argumenten aangezien de persoon die de keuze maakt, geen rekening meer houdt met relevante informatie (T. Gärling, 2003). Men spreekt over het ontstaan van een scriptgebaseerde keuze tegenover een afwegingskeuze (Gärling et al, 1998). Bij deze eerste wordt geen informatie van bijvoorbeeld aanbod, prijs en comfort meer verwerkt, maar wordt zonder nadenken een reeds gekende keuze uitgevoerd.

Verplaatsingen die regelmatig worden gedaan, zijn moeilijker te wijzigen wanneer er een gewoontegedrag is ontstaan omdat er dan geen afweging meer gemaakt wordt van bijvoorbeeld aanbod, kostprijs, comfort. Indien er geen afwegingsproces meer plaatsvindt, zullen pogingen om gedrag te veranderen moeilijker verlopen (Dahlstrand & Biel, 1997).

Naast het begrijpen van de manier waarop voor een bepaald gedrag gekozen wordt (beschreven met bijvoorbeeld het Conceptueel Milieugedragsmodel), is het dus ook belangrijk te weten hoe meer specifiek gewoontegedrag ontstaat. Rooijers en Welles (1996) geven drie mogelijke oorzaken van gewoontegedrag. Een eerste oorzaak van gewoontegedrag is een gebrek aan keuze (persoonlijke mogelijkheden). Als slechts één vervoerswijze feitelijk mogelijk is (omwille van beroepskenmerken, persoonlijke vaardigheden, ...), zal keer op keer voor hetzelfde vervoer gekozen worden, ook al dienen zich na verloop van tijd andere alternatieven aan (vb. door verandering van

beroep). Een tweede oorzaak is het gebrek aan kennis. Het is immers niet steeds zo dat alle mogelijke alternatieven in het beslissingsproces betrokken worden. Er wordt eerder uitgegaan van één of enkele primaire voorkeuren op basis van slechts enkele aspecten. De motivatie om naar informatie te zoeken, is in vele gevallen beperkt zolang men tevreden is met het gedrag dat men altijd stelt (gewoontegedrag). Een derde oorzaak voor gewoontegedrag ligt in het bestaan van expliciete voorkeuren voor bepaalde gedragingen. De keuze voor het merk van wagen waarin men wil rondrijden is een vaak voorkomend voorbeeld, maar ook voor mobiliteitskeuzes kan dit de oorzaak zijn van het gestelde gewoontegedrag (vb. de jongere die met zijn eerste loon een wagen aanschaft, gaat niet na of hij hetzelfde traject met de trein kan doen).

Het spreekt voor zich dat het gewoontegedrag dat op deze laatste manier is ontstaan, het moeilijkst te doorbreken valt, maar ook het gewoontegedrag dat zich op de twee andere manieren heeft ontwikkeld, kan moeilijk omgebogen worden. Een bijkomende reden hiervoor is de functionaliteit van gewoontegedrag: gewoontegedrag stelt mensen immers in staat de mentale belasting te verminderen en op die manier efficiënt om te gaan met de tijd (Steg & Buijs, 2004). De keuzeomstandigheden zijn vaak toch stabiel zodat het telkens weer bewust evalueren van de verschillende mogelijkheden overbodig wordt.

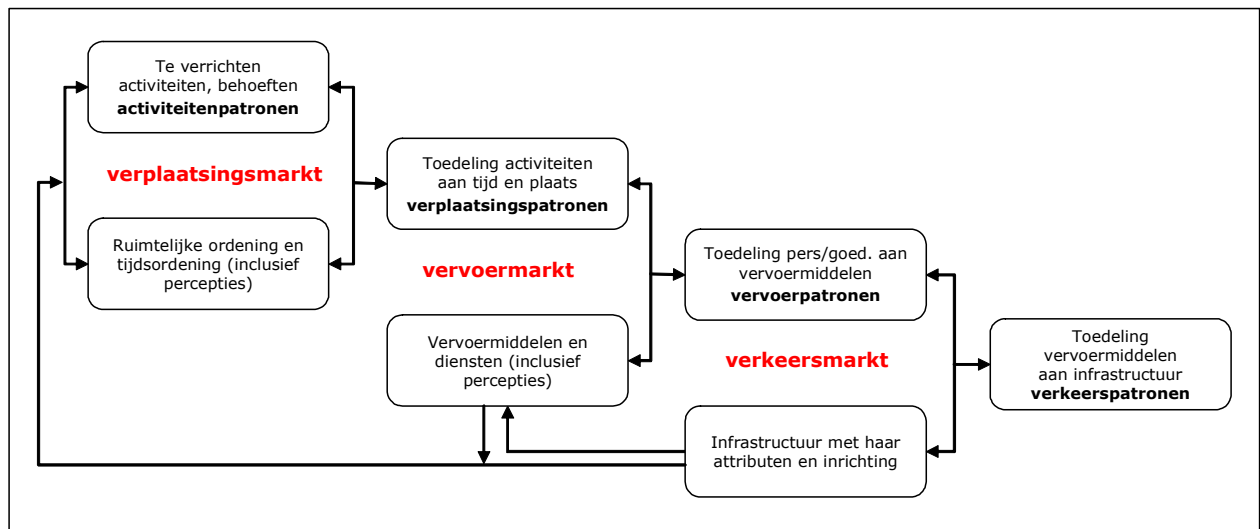
Over de manieren waarop dit gewoontegedrag nu toch best doorbroken kan worden, bestaat nog geen eensgezindheid. Welke zijn de factoren die het best aanzetten tot een nieuw afwegingsproces? Enkele maatregelen die genoemd worden, zijn incentives, nieuwe informatie en negatieve impulsen. Belangrijke gebeurtenissen of veranderingen in iemands leven kunnen de ideale momenten zijn om ook het gewoontegedrag met betrekking tot verplaatsingen te wijzigen. Gedragbeïnvloedende maatregelen zoals kostprijs, informatie en educatie worden dan ook best afgestemd op de levenscyclus van personen: naar een nieuwe school, van werk veranderen, een rijbewijs halen, gaan samenwonen, met pensioen gaan, kinderen krijgen, ... (Railforum Nederland, 2005).

2.3 Het driemarktenmodel

In 1998 werd door RAND Europe en TNO INRO het driemarktenmodel ontwikkeld als kader voor beleidsmodellen. Belangrijkste invalshoek voor het model is de rol van de overheid ten aanzien van verkeer en vervoer op een strategische termijn (Schaafsma, 2001). Het model geeft inzicht in de wijze waarop verplaatsings-, vervoers- en verkeerspatronen tot stand komen. Het leent zich vooral om inzicht te verwerven in de determinanten die de aard en omvang van het vervoer bepalen.

Aan de hand van dit model kunnen we inzicht krijgen in de factoren die de aard en de omvang van het vervoer bepalen. De indeling volgens het driemarktenmodel wordt gebruikt om de maatregelen te ordenen die tijdens het energieparlement zijn bediscussieerd (zie hoofdstuk 8). Schematisch ziet het model er als volgt uit:

Figuur 4 Driemarkten model



Bron: Rand, TNO, CE en Mobiliteitsplan Vlaanderen

Het driemarktenmodel maakt een onderscheid tussen 3 onderling sterk interacterende markten en elk van deze markten heeft zijn eigen vraag- en aanbodzijde: de verplaatsings-, vervoer- en verkeersmarkt.

Eenvoudig gesteld kunnen de 3 markten als volgt worden uitgelegd:

- Op de verplaatsingsmarkt is er een vraag naar activiteiten (bijvoorbeeld: ik ga werken) en een aanbod van ruimte en tijd. Het resultaat is een toedeling van activiteiten aan plaats en tijd (waar, wanneer); dit is het activiteitenpatroon. In de verplaatsingsmarkt komt een vraag naar verplaatsingen tot stand.
- Op de vervoersmarkt wordt de vraag naar verplaatsingen toebedeeld aan een vervoermiddel. Het aanbod op deze markt bestaat uit de beschikbare vervoermiddelen. De vervoersmarkt bepaalt dus de modal split. Het resultaat is een toedeling van verplaatsingen aan vervoermiddelen en diensten.
- Op de verkeersmarkt worden de verplaatsingen toebedeeld aan het aanbod aan infrastructuur. De verkeersmarkt resulteert in de verkeerspatronen (= toedeling van de vervoermiddelen aan de infrastructuur).

In het driemarktenmodel verloopt de besluitvorming inzake verplaatsingen 'van links naar rechts'. De factoren 'vervoermiddelen en -diensten' en 'infrastructuur' beïnvloeden echter ook de ruimtelijke ordening, en daarmee de verplaatsingsmarkt. Zo is er ook een terugkoppeling van 'infrastructuur' naar 'vervoermiddelen'. Met andere woorden: de aanbodfactoren 'infrastructuur' en 'vervoermiddelen' spelen al eerder een rol in de besluitvorming inzake verplaatsingen. Zij bepalen niet alleen hoe mensen zich verplaatsen, maar ook of en zo ja, over welke afstanden zij zich verplaatsen (CE, 2001).

Het driemarktenmodel maakt duidelijk dat de vraag naar vervoer een afgeleide vraag is. Het vervoer ontleent zijn nut aan de activiteiten die door de verplaatsing voor de gebruiker mogelijk gemaakt worden (met uitzondering van sommige recreatieve verplaatsingen).

Het drie-marktenmodel kan helpen bij het formuleren van een mobiliteitsbeleid. Dit model werd bijvoorbeeld gebruikt bij de opstelling van het Mobiliteitsplan Vlaanderen, dat aanbevelingen doet om te komen tot een duurzame mobiliteit. Het driemarktenmodel geeft de overheid volgende aangrijpingspunten (ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen, 2001):

Aangrijpingspunten verplaatsingsmarkt (= volumemaatregelen):

- Beïnvloeden van de ruimtelijke organisatie
Mobiliteitsgroei is in grote mate het gevolg van onevenwicht tussen bijv. plaats van wonen en plaats van werken.
→ Beter afstemmen aanbod werkplaatsen en actieve bevolking in deze regio
- Beïnvloeden van de tijdsordening
Congestie is in grote mate terug te leiden tot piekvraag naar verplaatsingen op een bepaald tijdstip (ochtend- en avondspits)
→ Flexibilisering van arbeidsuren
- Maatregelen op technologisch vlak
Beperken van de noodzaak tot verplaatsingen via technologische maatregelen
→ E-commerce, e-learning, ...

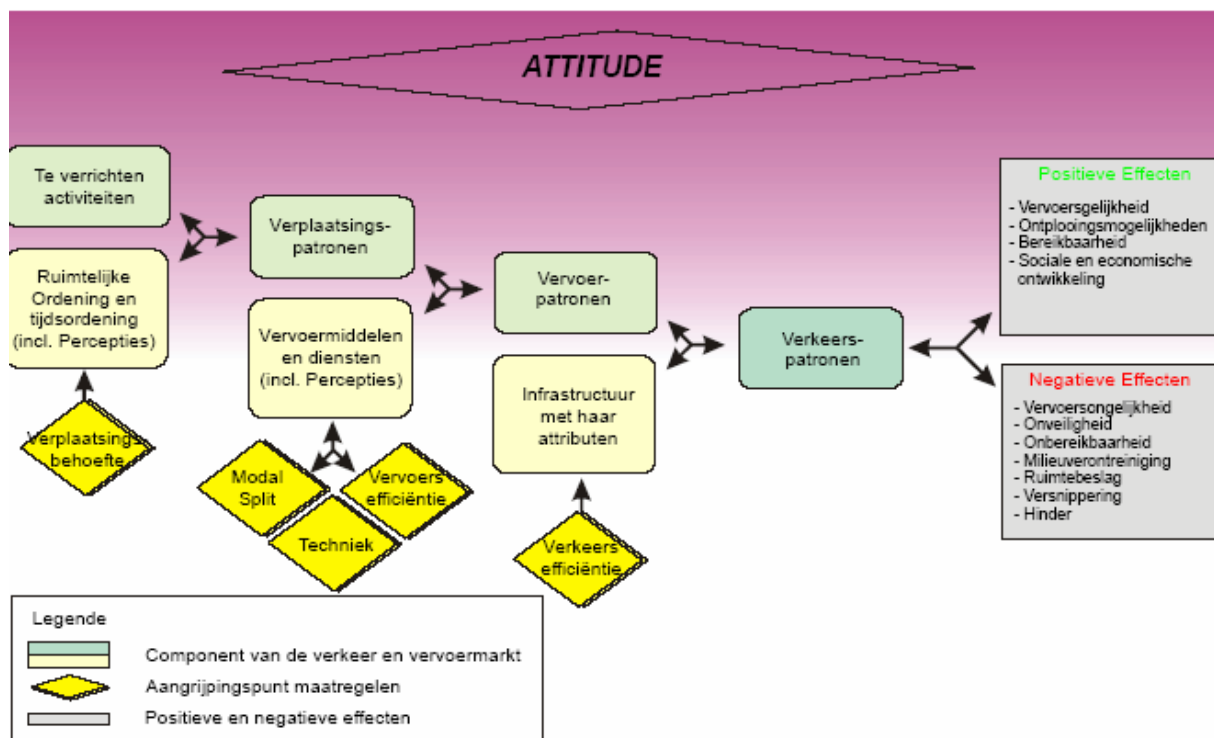
Aangrijpingspunten vervoersmarkt

- Beïnvloeden van de modal split
Verhogen van het aanbod en de attractiviteit van alternatieve vervoerswijzen.
→ Verhogen OV-aanbod, aanleggen veilige fietsroutes, ...
- Beïnvloeden van de vervoersefficiëntie
De bezettingsgraad / beladingsgraad van auto's is niet efficiënt.
→ Verhogen van de bezettingsgraad/beladingsgraad van voertuigen.
- Maatregelen op technologisch vlak
Negatieve effecten (milieu, verkeersveiligheid) van mobiliteitsontwikkelingen verkleinen.
→ Stillere, schonere, veiligere voertuigen

Aangrijpingspunten verkeersmarkt

- Beïnvloeding efficiëntie verkeersnetwerk
Hoe de capaciteit van het aanbod aan bestaande infrastructuur optimaliseren?
→ Verkeersmanagement (toeritdosering, incident management),
→ Betere logistieke afwikkeling (overslagmogelijkheden, overstapmogelijkheden)
- Maatregelen op technologisch vlak
Negatieve effecten (milieu, verkeersveiligheid) van infrastructuur verkleinen.
→ Ontwerp infrastructuur (verkeers-, verblijfsgebieden)
→ Materiaal (geluidarme wegbedekking, geluidsschermen, ...)

Figuur 5 Driemarktenmodel in het ontwerp-mobiliteitsplan Vlaanderen



Bron: Ontwerp-mobiliteitsplan Vlaanderen, 2001

3 Mobiliteit en energiegebruik in Vlaanderen

3.1 Verplaatsingsgedrag in Vlaanderen

3.1.1 Aantal en lengte verplaatsingen

Een Vlaming verplaatst zich gemiddeld 2,8 keer per dag en legt daarbij gemiddeld 32,7 kilometer af. Een verplaatsing duurt gemiddeld 22 minuten. Rekening houdend met het gemiddeld aantal verplaatsingen per dag besteden we dus gemiddeld 59 minuten aan verplaatsen (OVG Vlaanderen, 2000-2001). De meeste van onze verplaatsingen zijn korte verplaatsingen: 18 % is korter 1 km en 54% is korter dan 5 km.

3.1.2 Motieven

Het OVG Vlaanderen 2000-2001 laat zien dat de verplaatsingsmotieven vrije tijd, winkelen/diensten en werken/onderwijs het belangrijkste zijn. Ze zijn goed voor respectievelijk 30%, 25% en 29% van het aantal verplaatsingen.

Wanneer we naar afgelegde afstanden kijken, is duidelijk dat de winkelverplaatsingen lager scoren, met iets minder dan 11% van de afgelegde kilometers. Winkelen doen de meeste Vlamingen dus dicht bij de deur. Voor ons werk (zakelijk bezoek inbegrepen) en onderwijs leggen we wel langere afstanden af: bijna 37% van de afgelegde kilometers. Vrijtijdsverplaatsingen (bezoekjes afleggen, wandelen of rondrijden en ontspanning, sport en cultuur) halen samen bijna 34% van het aantal afgelegde kilometers. We leggen dus evenveel kilometers af in onze vrije tijd als voor ons werk en onderwijs.

Tabel 1 Gemiddeld aantal verplaatsingen en kilometers per persoon per dag volgens motief

MOTIEF	Gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag		Gemiddeld aantal kilometers per persoon per dag	
Werken	0,51	18,6%	9,14 km	27,9%
Zakelijk bezoek	0,06	2,4%	1,47 km	4,5%
Onderwijs volgen	0,22	8,1%	1,40 km	4,3%
Totaal: werk- en onderwijsgebonden verplaatsingen	0,79	29,1%	12,01 km	36,7%
Winkelen	0,56	20,4%	3,47 km	10,6%
Diensten	0,12	4,2%	0,79 km	2,4%
Totaal: verplaatsingen om te winkelen en voor diensten	0,68	24,6%	4,26 km	13,0%
Ontspanning, sport, cultuur	0,40	14,5%	5,76 km	17,6%
Iemand een bezoek brengen	0,33	11,9%	4,11 km	12,6%
Wandelen, rondrijden	0,10	3,5%	1,14 km	3,5%
Totaal: recreatieve verplaatsingen	0,83	29,9%	11,01 km	33,7%
Iemand brengen of halen	0,27	10,0%	2,46 km	7,5%
Andere/onbepaald	0,18	6,4%	2,97 km	9,0%
Totaal van alle verplaatsingen	2,76	100%	32,70 km	100%

Bron: OVG Vlaanderen, 2000-2001

3.1.3 Modal split

Wat de modal split¹ betreft, is het duidelijk dat de auto het meest gebruikte vervoermiddel is, zowel naar aantal verplaatsingen (62% als autobestuurde en autopassagier samen) als naar het aantal afgelegde kilometers (77% als autobestuurder en autopassagier samen).

Desondanks doen onze niet-gemotoriseerde verplaatsingen het niet zo slecht. Van al onze verplaatsingen gebeurt ongeveer 15% met de fiets en 11% te voet. Natuurlijk zijn onze prestaties als duurzame weggebruiker qua afgelegde kilometers lang niet zo indrukwekkend: we fietsen en stappen amper 7% van de totaal afgelegde kilometers. Deze duurzame vervoerswijzen zijn immers voorbehouden voor de korte afstand: tot een afstand van 5 kilometer neemt 23% van ons de fiets en gaat 19% te voet. Samen levert dat een percentage op van 42%. Toch neemt ook de helft van de Vlamingen de auto op deze perfect fietsbare afstand.

'Temporele beweging'

Een gedeeltelijke verklaring voor het toch wel hoge autogebruik op korte verplaatsingen ligt wellicht in het begrip 'temporele beweging'. Dat begrip vertrekt van de idee dat bij een heen- en terugverplaatsing (een beweging) niet alleen de verplaatsingstijd op zichzelf belangrijk is, maar ook de tijd die we op onze bestemming besteden. Hoe korter die bestemmingstijd is in vergelijking met de verplaatsingstijd, des te vlugger we geneigd zullen zijn om de auto te nemen, waarschijnlijk omdat we de heen- en terugreis als één geheel gaan zien in plaats van als twee verschillende verplaatsingen. Bijvoorbeeld: iemand wil naar de bakker, die op vijf kilometer afstand ligt. De tijd die hij nodig heeft om een brood te kopen, is beperkt: misschien vijf minuten. Mentaal zal die man zijn verplaatsing niet langer bekijken als een heenreis, een bezoek aan de bakker en een terugreis: hij zal heen- en terugreis als één geheel gaan beschouwen, met een korte pauze onderweg. De afstand die hij moet fietsen, ziet hij dan misschien niet langer als vijf kilometer, maar als tien kilometer. En dan wordt het al eens de moeite om in de auto te stappen. Uit het onderzoek blijkt dat één op vijf van onze heen- en terugverplaatsingen naar een bestemming leidt waar we maximum een halfuurtje blijven. Het is mogelijk dat die 'temporele beweging' ons fietsgebruik naar beneden drukt.

Bron: Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap (2005)

Het openbaar vervoer wordt relatief weinig gebruikt: het haalt bijna 4% van al onze verplaatsingen. Naar aantal afgelegde kilometers vertegenwoordigt het openbaar vervoer bijna 8%. De trein, een vervoermiddel dat vooral op de lange afstand rendeert, is boven 40 kilometer goed voor 12% van alle verplaatsingen. Op dezelfde afstand gaat 75% met de auto (autobestuurder en autopassagier samen)!

Er dient wel opgemerkt dat in het onderzoek OVG Vlaanderen enkel rekening gehouden werd met de hoofdverplaatsing. De fiets, te voet of het openbaar vervoer als voor- of natransportmiddel wordt dus niet in aanmerking genomen. Dit leidt tot een onderschatting van het gebruik van het openbaar vervoer, de fiets en te voet gaan.

¹ Procentuele verdeling van het gebruik van vervoermiddelen

Tabel 2 Verdeling van het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag volgens motief en verplaatsingsmiddel

	auto bestuurder	Auto passagier	Totaal auto	Te voet	fiets	Tot. fiets en te voet	BTM	Trein	Tot. OV	Brom /snor /motor	Andere/onbepaald	Tot.
Werken	61,3 %	6,5%	67,8 %	3,3%	12,3 %	15,6%	2,7%	4,3%	7,0%	2,1%	7,5%	100%
Zakelijk verkeer	70,6 %	9,2%	79,8 %	5,9%	4,5%	10,4%	1,4%	1,5%	2,9%	0,2%	6,9%	100%
Onderwijs volgen	6,1%	22,3 %	28,4 %	10,9 %	36,1 %	47,0%	7,9%	4,0%	11,9 %	3,1%	9,6%	100%
Winkelen	45,0 %	16,4 %	61,4 %	16,0 %	13,5 %	29,5%	1,5%	0,3%	1,8%	0,9%	6,4%	100%
Diensten	46,5 %	15,5 %	62,0 %	14,0 %	12,3 %	26,3%	1,5%	0,6%	2,1%	1,0%	8,6%	100%
Ontspanning/sport/cultuur	34,1 %	28,8 %	62,9 %	11,7 %	14,3 %	26,0%	1,2%	1,2%	2,4%	1,4%	7,4%	100%
Bezoek brengen	42,2 %	26,2 %	68,4 %	9,0%	13,1 %	22,2%	1,4%	0,3%	1,7%	1,7%	6,1%	100%
Wandelen/ronddrijden	11,5 %	11,6 %	23,1 %	44,9 %	22,4 %	67,3%	0,5%	0,4%	0,9%	1,3%	7,5%	100%
Iem. brengen en halen	66,2 %	12,4 %	78,6 %	5,2%	9,4%	14,6%	0,3%	0,0%	0,3%	1,0%	5,6%	100%
Andere/onbepaald	39,3 %	22,7 %	62,0 %	11,6 %	10,8 %	22,4%	1,7%	1,9%	3,6%	0,6%	11,3 %	100%
Aandeel vervoermiddel in totaal aantal verpl.	44,2 %	17,6 %	61,8 %	11,1 %	14,6 %	25,7%	2,0%	1,6%	3,6%	1,5%	7,4%	100%

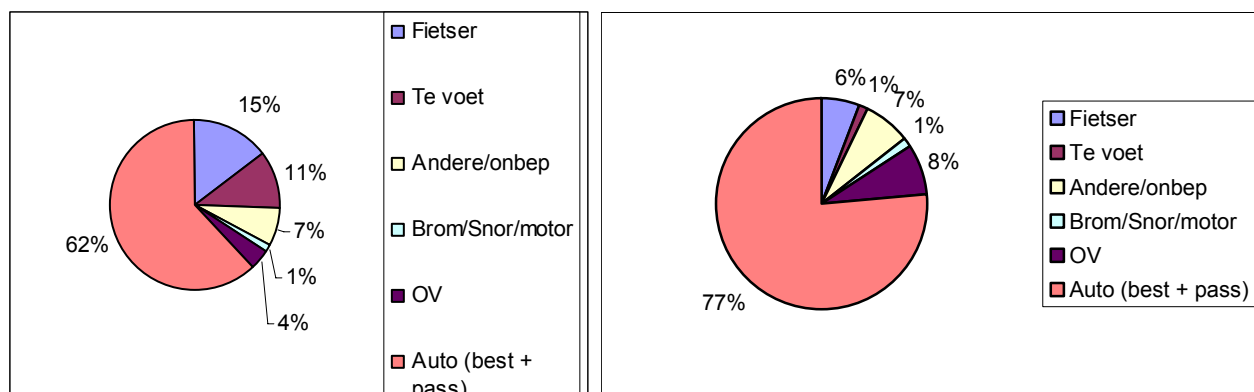
Bron: OVG Vlaanderen 2000-2001

Tabel 3 Verdeling van het gemiddeld aantal afgelegde kilometers per persoon per dag volgens motief en verplaatsingsmiddel

	auto bestuurder	Auto passagier	Tot. auto	Te voet	fiets	Tot. fiets en te voet	BTM	Trein	Tot. OV	Brom /snor /motor	Andere/onbepaald	Tot.
Werken	67,0 %	6,2%	73,2 %	0,3%	2,9%	3,2%	2,7%	11,3 %	14,0 %	1,2%	8,4%	100%
Zakelijk verkeer	78,9 %	10,9 %	89,8 %	0,6%	0,4%	1,0%	0,2%	5,6%	5,8%	0,4%	3,1%	100%
Onderwijs volgen	16,3 %	21,1 %	37,4%	1,4%	17,0 %	18,4 %	16,1 %	17,1 %	33,2 %	3,2%	7,8%	100%
Winkelen	53,4 %	30,2 %	83,6 %	2,5%	4,3%	6,8%	1,7%	2,2%	3,9%	0,7%	5,1%	100%
Diensten	60,8 %	18,9 %	79,7 %	2,7%	3,7%	5,4%	1,1%	3,4%	4,5%	0,5%	8,7%	100%
Ontspanning/sport/cultuur	39,3 %	36,5 %	75,8 %	1,3%	10,6 %	11,9 %	0,8%	3,6%	4,4%	1,0%	7,0%	100%
Bezoek brengen	54,2 %	32,5 %	86,7 %	0,7%	2,7%	3,4%	1,0%	1,6%	2,6%	1,0%	6,3%	100%
Wandelen/ronddrijden	19,5 %	26,0 %	45,5 %	16,1 %	29,5 %	45,6 %	0,2%	1,4%	1,6%	3,4%	4,0%	100%
Iem. brengen en halen	72,2 %	19,2 %	91,4 %	0,4%	1,7%	2,1%	0,2%	0,0%	0,2%	0,5%	5,9%	100%
Andere/onbepaald	44,5 %	31,3 %	75,8 %	1,1%	2,8%	3,9%	1,0%	5,5%	6,5%	0,2%	13,6 %	100%
Aandeel vervoermiddelen in totaal aantal afgelegde km	54,0 %	22,5 %	76,5 %	1,5%	5,7%	7,2%	2,0%	5,9%	7,9%	1,0%	7,4%	100%

Bron: OVG Vlaanderen 2000-2001

Figuur 6 Modal split. Links: aandeel van een vervoermiddel in de verplaatsingen per dag. Rechts: aandeel van een vervoermiddel in het aantal afgelegde kilometers per dag



Bron: OVG Vlaanderen, 2000-2001

3.2 Evolutie personenvervoer

3.2.1 Voertuigenpark

Hoewel de lengte van het wegennet tussen 1990 en 2003 nagenoeg constant bleef, groeide het aantal transportmiddelen voor wegvervoer verder. Het volledig Vlaamse voertuigenpark steeg met 36% ten opzichte van 1990.

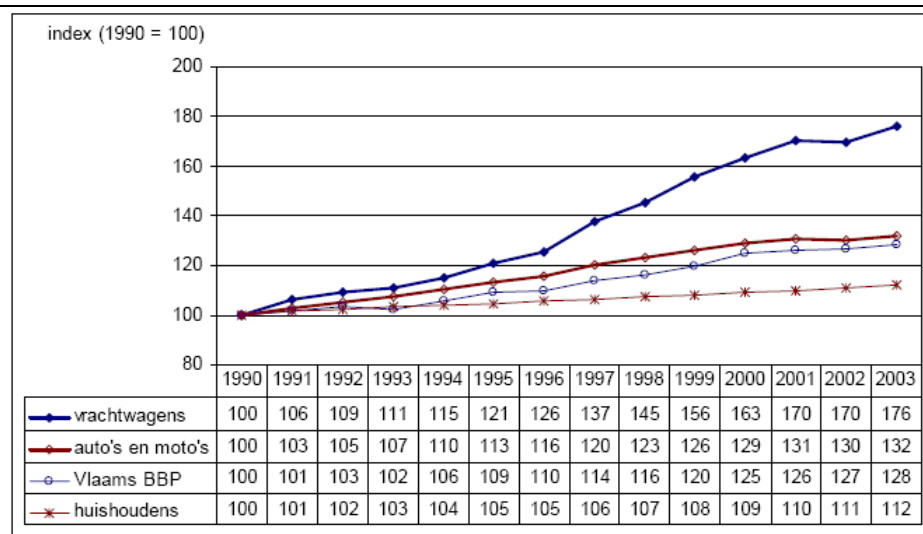
Tabel 4 geeft de opsplitsing van het park over verscheidene types voertuigen. Vooral de spectaculaire groei van het aantal motorrijwielen en de meer dan verdubbeling van het aantal lichte vrachtwagens vallen op. De toename van het aantal auto's en motorfietsen (32%) is groter dan de toename van het aantal huishoudens (12%) en ook lichtjes hoger dan het Bruto Binnenlands Product (BBP) voor Vlaanderen (28%). Dat wijst erop dat auto's en motorfietsen een steeds belangrijker rol spelen in de mobiliteit van de mensen. Na 2000 is de jaarlijkse stijging minder groot dan het voorbije decennium.

Tabel 4 Aantal voertuigen voor de weg, opgesplitst per type, en de respectievelijke groei t.o.v. 1990 (Vlaanderen, 2003)

Voertuigtype	Aantal in 2003	Groei t.o.v. 1990 (%)
Personenwagens	2 872 857	27
Motorrijwielen	186 795	186
Autobussen en -cars	8 342	12
Lichte vrachtwagens (< 3,5 ton)	272 807	117
Zware vrachtwagens (> 3,5 ton)	102 985	18
TOTAAL	3 443 786	36

Bron: MIRA-T 2004.

Figuur 7 Evolutie van het aantal auto's en motorfietsen, vrachtwagens, huishoudens en het Vlaamse BBP (Vlaanderen, 1990-2003)



Bron: NIS (1991-1993); DIV, NIS, APS.

Bron: MIRA-T 2004

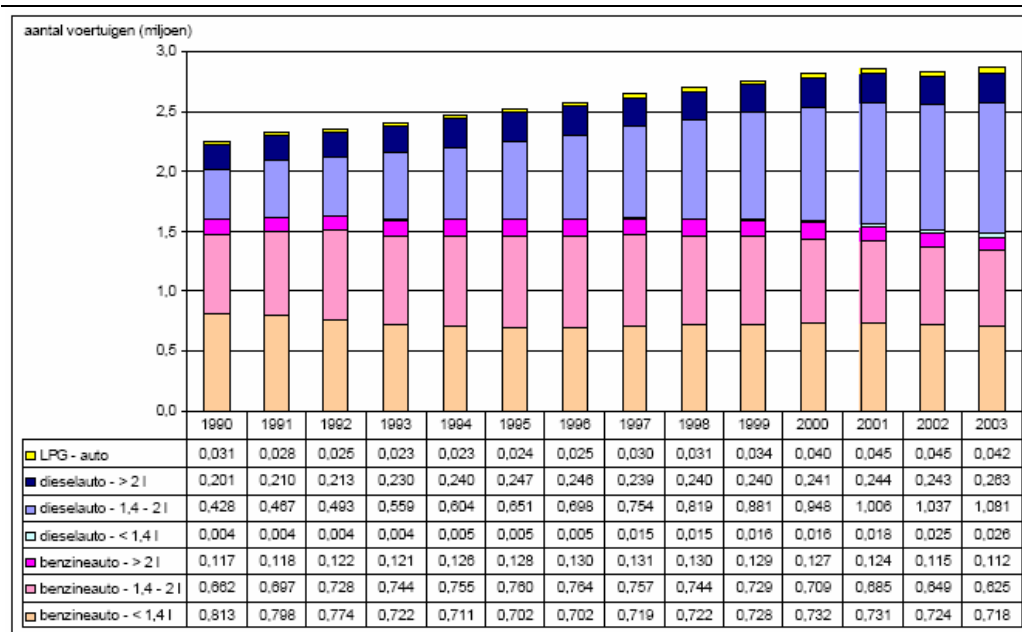
3.2.2 Samenstelling personenwagenpark

Van alle voertuigen voor wegverkeer is ruim 80 % een personenwagen. Opsplitsing in gebruikte brandstof leert dat het aantal dieselwagens in de periode 1990-2003 is verdubbeld (figuur 5).

Door die verschuiving, ook wel 'verdieelijking' genoemd, maken dieselwagens in 2003 nagenoeg 48% van het personenwagenpark uit t.o.v. 28% in 1990. Dit is het hoogste aandeel in de Europese Unie (Eurostat, 2003). Het aandeel LPG-voertuigen bleef marginaal (1,4%). De premies uitgereikt door het federale Ministerie van Leefmilieu voor het ombouwen van benzinevoertuigen naar LPG-voertuigen in 2001 en 2002 hebben de LPG-auto dus onvoldoende kunnen stimuleren. De recente hoge diesel- en benzineprijzen zullen hier misschien wel hun effect op hebben. In 2003 bleef de verkoop van personenwagens aangedreven met alternatieve energie (aardgas, elektriciteit, hybride aandrijving) zeer beperkt (respectievelijk 1, 33 en 32 nieuwe voertuigen verkocht in België).

Een ander niet verwaarloosbaar fenomeen is het aandeel bedrijfswagens in het voertuigenpark. Van de nieuwe personenwagens ingeschreven in 2003 stond 42% op naam van een bedrijf. Ongeveer 50% daarvan wordt ook gebruikt voor privé-doeleinden. Doordat de bestuurders hun kosten niet dragen, is er voor hen weinig stimulans om minder te rijden (MIRA-T, 2004).

Figuur 8 Opsplitsing van het personenwagenpark volgens brandstof en cilinderinhoud (Vlaanderen, 1990-2003)



Het aantal voertuigen met een transitnummerplaat werd niet opgenomen.

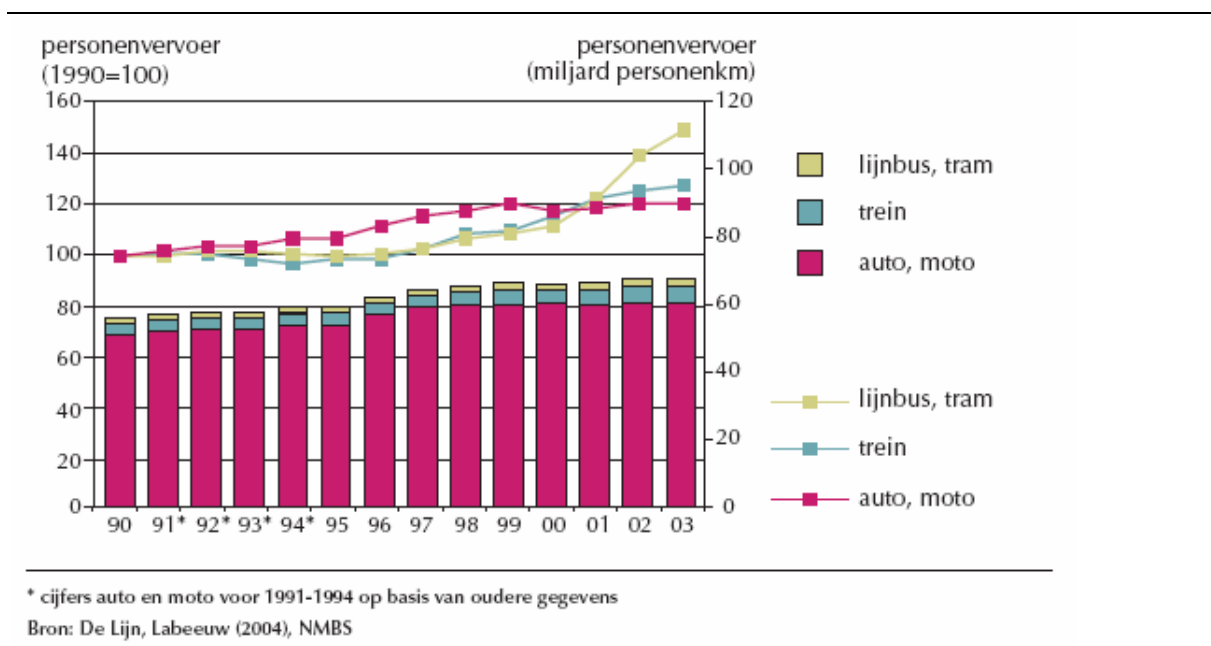
Bron: DIV, MIRA-T 2004

3.2.3 Voertuigstromen

In Figuur 9 worden de transportstromen van het personenvervoer geëvalueerd aan de hand van de personenkilometers afgelegd met privé-voertuigen over de weg (auto en motorfiets), met het openbaar vervoer over de weg (lijnbus en tram) en met de trein. De staafjes verwijzen naar de personenkilometers (rechterschaa)l terwijl de evoluties per vervoerswijze met een lijn naar de linkerschaa)l verwijzen. In 2003 bedroeg het totale aantal personenkilometers 67,9 miljard, net iets hoger dan in 2002 en 22% hoger dan in 1990. Tot en met 1999 steeg het totale aantal afgelegde personenkilometers. In 2000 was er een daling door een lichte terugval van verplaatsingen met de auto of motorfiets. In deze bespreking komen de verplaatsingen met de fiets en te voet niet aan bod omdat hiervoor geen recente nauwkeurige gegevens beschikbaar zijn.

Ondanks het feit dat het gemotoriseerde privé-vervoer zich de laatste jaren gestabiliseerd heeft, nam het in 2003 nog steeds 90% van de transportstromen voor zijn rekening. Vergelijking tussen privé- en collectieve vervoersmodi tussen 1996-2003 laat het volgende beeld zien: een stijging van het autogebruik, maar ook een stijging van vervoer per metro, tram, bus en trein. In totaal zijn er dus meer reizigerskilometers afgelegd.

Figuur 9 Evolutie van het personenvervoer (Vlaanderen, 1990-2003)



Bron: MIRA-T 2004

Vervoer per lijnbus en tram nam 3,6% van de transportstromen in, per trein 6,4% (zie Figuur 9). Er was een toename in het gebruik van het openbaar vervoer vanaf 1997. De voorbije 5 jaar stegen de personenkilometers afgelegd met trein en bus/tram respectievelijk met 17,5 % en 40,6 %. De groei bij lijnbus en tram is vooral het gevolg van een gericht prijzenbeleid en een verruimd aanbod (onder meer door de invoering van het decreet 'basismobiliteit'). Ook bij het spoor zijn er gereduceerde tarieven voor bepaalde groepen en werd de capaciteit verhoogd door een stijging van het aantal treinkilometers met 5% en door de inzet van meer dubbeldeksrijtuigen.

3.3 Broeikasgassen en energiegebruik in personenvervoer

3.3.1 Aandeel van transport in CO₂-uitstoot

In het kader van het Kyoto-protocol dienen de broeikasgassen² in België gereduceerd te worden met 7,5% over de periode 2008-2012 t.o.v. 1990. Bij de verdeling van de Kyoto-doelstelling kwamen de Gewesten op 4 maart 2004 tot de volgende afspraken om de emissie van broeikasgassen in de periode 2008-2012 tov 1990 te reduceren: Vlaanderen -5,2%, Wallonië -7,5% en Brussel +3,475%. Daarnaast zal de Federale Overheid een reeks aanvullende maatregelen treffen die de Gewesten zullen helpen om hun doelstellingen te realiseren, en extra emissierechten verwerven om de reductiedoelstelling voor België rond te maken. Eerder hadden zowel Vlaanderen als Wallonië zich geëngageerd tot een stabilisering van de uitstoot in 2005 t.o.v. 1990. Voor de transportsector wordt in Vlaanderen naar een stabilisatie van de CO₂-emissies in 2010 t.o.v. 1990 gestreefd. Het bereiken van een stabilisatie impliceert dat de overeenkomst met de Europese autoconstructeurs (ACEA) tot de verwachte vermindering van het brandstofverbruik leidt en dat een modale verschuiving wordt verwezenlijkt

² CO₂, CH₄, N₂O, HFK's, PFK's en SF₆. Naar broeikaspotentieel is CO₂ verantwoordelijk voor 96% van de uitstoot van broeikasgassen door transport.

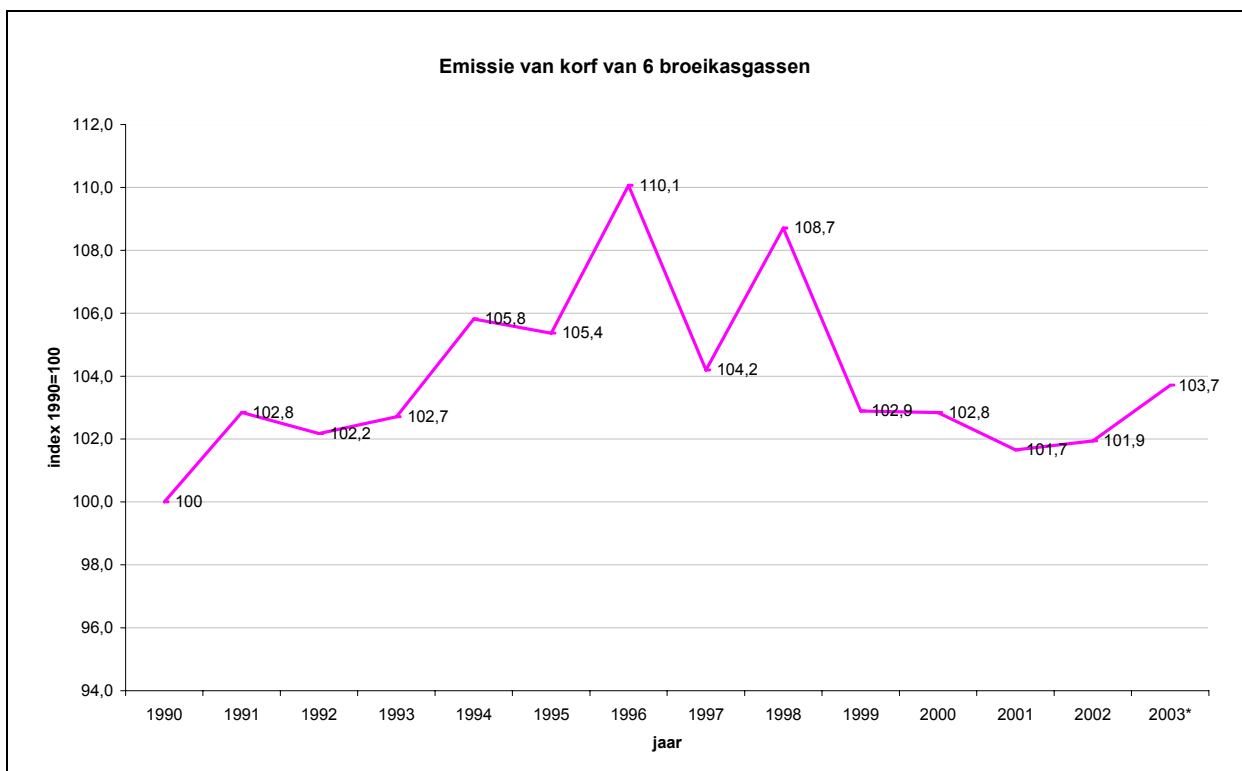
overeenkomstig het voorgestelde duurzame mobiliteitsscenario. Figuur 10 laat zien dat de uitstoot van broeikasgassen in 2003 in Vlaanderen nog 3,7% boven de doelstelling van 2005 lag en 8,6% boven het doel van de Kyoto-periode (2008-2012).

In 2003 hadden de sectoren industrie en energie het grootste aandeel in de totale broeikasgasemissie (Figuur 11), waarvan CO₂ voor 96% verantwoordelijk is. Ze veroorzaakten ieder ongeveer een kwart van de emissies. Transport kwam op de derde plaats met een aandeel van 16,4%. De huishoudens en de landbouw waren eveneens verantwoordelijk voor een aanzienlijk aandeel in de totale emissies, respectievelijk 15,8% en 10,3%. De absolute emissiereducties die in de periode 1990-2003 gerealiseerd werden door de sectoren industrie en landbouw, werden meer dan tenietgedaan door de oplopende emissies van het transport, waaronder ook de verplaatsingen met privé-voertuigen vallen, en de energiesector. Ook de huishoudens zijn er mee verantwoordelijk voor dat de broeikasgasemissies in 2003 beduidend hoger lagen dan in 1990.

Van de door de transportsector veroorzaakte broeikasgasemissies komt 98% voor rekening van het wegtransport. Vooral het personenvervoer over de weg is hierbij belangrijk met ongeveer 62% van de door het wegtransport gegenereerde broeikasgasemissies. Dit betekent niet dat het goederenvervoer buiten schot blijft. Voor de toekomst wordt immers een sterke groei in dit segment verwacht.

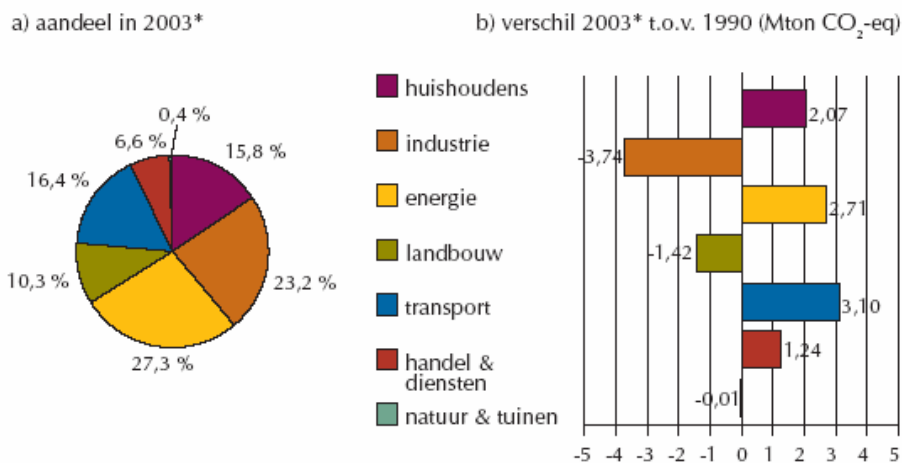
Het energiegebruik in de transportsector kent een vergelijkbare verdeling (Figuur 12). Het wegverkeer neemt in het energiegebruik bijna 97% voor zijn rekening: 59% voor personen en 38% voor goederen. Het netto binnenlands energiegebruik is in alle sectoren gestegen t.o.v. 1990, met uitzondering van de landbouw. Vooral de sector Industrie (+257 PJ) zorgt ervoor dat het energiegebruik in 2003 beduidend hoger lag dan in 1990. Ook de sectoren Transport (+38 PJ), Handel & Diensten (+47 PJ) en Huishoudens (+49 PJ) lieten een belangrijke stijging zien.

Figuur 10 Emissie van broeikasgassen (Vlaanderen, 1990-2003)



Bron: Emissie Inventaris Lucht VMM en Energiebalans Vito (rapportering EU/CO₂ 15.03.2005)

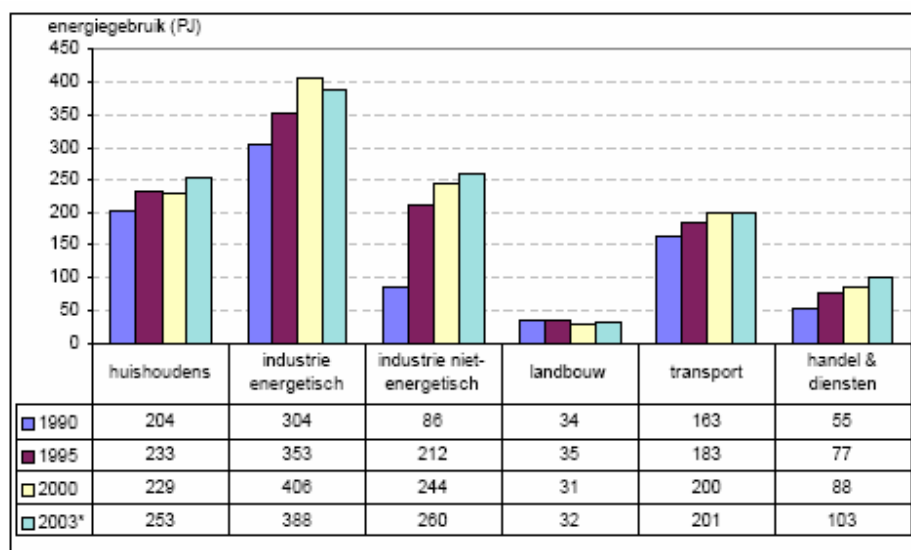
Figuur 11 Aandeel van de sectoren in de uitstoot van broeikasgassen voor 2003 en evolutie van de emissies per sector in de periode 1990-2003 (Vlaanderen)



* voorlopige cijfers

Bron: Energiebalans Vlaanderen Vito, VMM

Figuur 12 Evolutie van het eindgebruik van energie (Vlaanderen, 1990-2003*)



* voorlopige cijfers

Bron: Vito, Energiebalans Vlaanderen

3.3.2 Wegverkeer

Reductiepotentieel volumebeperkende maatregelen

Om het energiegebruik binnen de transportsector terug te dringen, dienen zich verschillende mogelijkheden aan. De belangrijkste klimaatvriendelijke transportoplossing op dit moment is wellicht het realiseren van een volumereductie in het wegtransport. Uit

de studie energieprognose (AMINAL, 2005) blijkt dat het reductiepotentieel dat uitgaat van volumebeperkende maatregelen, in 2008 ongeveer 1382 kton CO₂ eq bedraagt (821 kton voor personenverkeer en 561 kton voor het goederenvervoer), een daling van de uitstoot van broeikasgassen met ongeveer 8% ten opzichte van het trendscenario. Dit reductiepotentieel loopt op tot 15% in 2012 als gevolg van de verder uiteengelopen prognoses in mobiliteitsontwikkeling tussen het trend- en het duurzame scenario. Ten opzichte van 2000 stijgen de broeikasgasemissies nog met 2% in 2008 en 4% in 2012.

Energiegebruik voertuigen

Senternovem (2005) gaat in haar reductieprogramma CO₂ uit van een uitstoot van 2,6 kilo CO₂ per liter diesel en 2,4 kilo per liter benzine. De uiteindelijke CO₂-emissies van de transportsector zijn afhankelijk van de gebruikte energiebron en de energiezuinigheid van de motoren en voertuigen. Op beide vlakken worden talrijke energievriendelijke innovaties aangekondigd. Toch vinden tot op heden slechts weinig ervan ingang in de praktijk. Maatregelen om te komen tot een energiezuiniger wagenpark kunnen in 2008 leiden tot een extra reductie van 199 kton CO₂ eq en tot 533 kton in 2012.

Vito (2002) geeft in haar onderzoek naar aanvullende maatregelen rond milieuvriendelijke voertuigen en brandstoffen drie maatregelen die een duidelijke positieve bijdrage leveren aan de vermindering van de emissies ten opzichte van het trendscenario. Het gaat hierbij om de conversie van voertuigen, de versnelde vervanging van voertuigen en een verbeterde inspectie en onderhoud van voertuigen. De beleidsaanbevelingen zijn overgenomen in het 'actieprogramma milieuvriendelijke voertuigen en brandstoffen' van het Vlaamse Ministerie. Een deel van de acties heeft betrekking op het gedrag van de consument. Hierbij kan worden gedacht aan bewustmaking en prijsmaatregelen zoals fiscaal voordeel.

Ecoscore

De samenstelling van het wagenpark heeft invloed op het milieu en het energiegebruik, maar de relatie is niet altijd eenduidig. Zo is de bevordering van diesel bijv. wel positief voor het klimaatprobleem omwille van een beperktere CO₂ productie, maar betekent dit – met de huidige generatie diesels – wel een toename van de fijnstofemissies. Om het begrip milieuvriendelijk voertuig zo geïntegreerd mogelijk te benaderen, werd in Vlaanderen de Ecoscore ontwikkeld. De Ecoscore houdt zowel rekening met het broeikaseffect als met de schade aan het milieu, en dit voor elk voertuig afzonderlijk (AMINAL, 2005 c). Door elk voertuig een Ecoscore te geven, kan veel beter ingeschat worden welk effect de samenstelling van het voertuigpark zal hebben op zowel milieuschade als klimaatverandering. Ook kan de consument rekening houden met de Ecoscore bij aankoop van een nieuwe wagen.

Rijstijl

De CO₂-emissies van het wegvervoer hangen af van de rijstijl en de gereden snelheid. Aanpassing van het rijgedrag heeft effect op brandstofgebruik en CO₂-emissie. Een sportieve rijstijl geeft een toename van 3%, terwijl een economische rijstijl juist een reductie van 1,8% CO₂ uitstoot laat zien. Ook snelheidsovertredingen en gebruik van airco geven een toename van de CO₂-uitstoot van respectievelijk 1,1% en 1,5% (AMINAL, 2002a).

Studies in het kader van het nieuwe rijden schatten het reductiepotentieel ten gevolge van een economische rijstijl op ongeveer 458 kton in 2008 en op 476 kton in 2012 (het nieuwe rijden). Het grootste effect van rijgedrag op emissies is toe te schrijven aan acceleratie van het voertuig. Het voortdurende start-en-stop-verkeer doet de uitstoot sterk toenemen. De steeds vaker voorkomende congestie op het wegennet werkt niet positief op de CO₂-emissies. Een verbetering van de doorstroming op autosnelwegen levert dan ook een (klein) extra voordeel op van 80 kton in 2008 en 82 kton in 2012.

Ook een continue verkeersstroom op doorgaande wegen heeft een positief effect op de CO₂-emissies (CROW, 2001).

Recent onderzoek van een aantal Europese belangenverenigingen voor automobilisten geeft aan dat slechts 2% van de ondervraagden Belgen weet hoe je energiezuinig moet rijden. Tegenover het buitenland is dit een lage score.

Snelheid

Onder 100 km/u is het effect van snelheidsverlagingen gering. Vooral boven de 100 km/u neemt de luchtweerstand toe, waardoor het brandstofgebruik en de emissies toenemen. Hierdoor heeft snelheidsverlaging boven de 100km/u wel effect (AMINAL, 2002a).

Een handhaving van de maximumsnelheden vooral op snelwegen leidt tot een extra vermindering van de broeikasgasemissies met 146 kton in 2008 en met 143 kton in 2012. Een verlaging van de maximumsnelheden op autosnelwegen van 120 naar 100 km/u geeft een bijkomende reductie van 210 kton in 2008 en van 206 kton in 2012.

3.3.3 Luchtverkeer

Van alle vervoersmodaliteiten is het luchtverkeer in de afgelopen 20 jaar veruit het sterkste gegroeid. Uitgedrukt in reizigerskilometers is het luchtverkeer sinds 1980 jaarlijks met gemiddeld 7,4% gegroeid. Het aandeel van de luchtvaart in het reizigersvervoer zal tussen 1990 en 2010 verdubbelen van 4% tot 8% (EU-witboek, 2001). Enkel al het internationale luchtverkeer van de 25 lidstaten groeide in de periode 1990 – 2003 met 73% (CE, 2005).

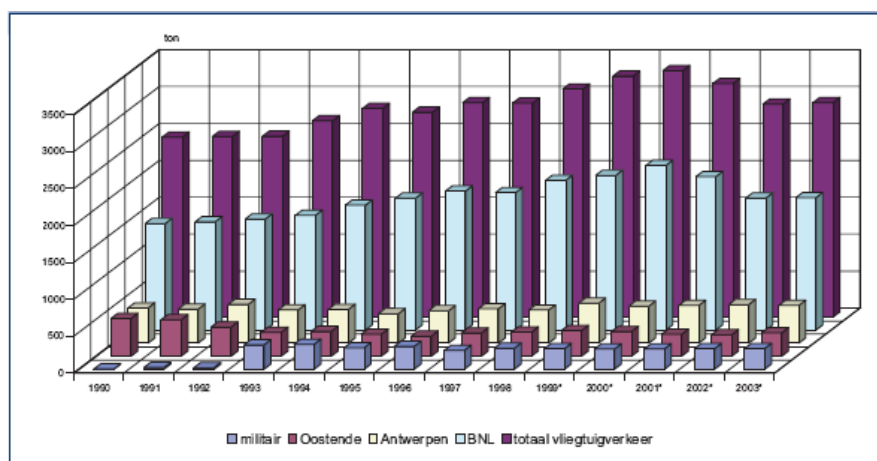
De impact van het luchtverkeer op het broeikaseffect is zeker niet te verwaarlozen. De emissie van vliegtuigen wordt meestal berekend op basis van de LTO-cyclus. Dit zijn alle normale vlucht- en grondoperaties vanaf een hoogte van 3000 feet (VMM, 2004). Dus het stijgen, landen en taxiën zijn hierin meegenomen, maar de vlucht zelf niet. Voor de toedeling van emissies die op grotere hoogte worden gemaakt, zijn berekeningsmethoden ontwikkeld die hier niet worden meegenomen. Het energiegebruik van vliegtuigen is daarnaast afhankelijk van het type. Zo zijn Boeings van het type 757 en 767 relatief zuinig (Roos, J.H.J., 1997).

Naast de directe bijdrage van CO₂ aan de klimaatverandering is er ook sprake van een indirect effect van emissies op grote hoogte. Deze indirecte effecten zijn bij het luchtverkeer relatief groot in vergelijking met andere transportvormen. Het exacte effect is niet duidelijk. Om toch een betere indicatie van de klimaateffecten te krijgen, wordt de CO₂-uitstoot van vliegtuigen vaak vermenigvuldigd met een factor 2.7 (middenschattingen IPCC 1999; EC 2004).

De situatie in Vlaanderen

In Figuur 13 is de evolutie van de CO₂-uitstoot van verschillende Vlaamse luchthavens weergegeven. De luchthaven van Brussel laat tussen 1990 en 2000 een stijging van het aantal vluchten zien. Daarna is sprake van een lichte afname van het aantal vliegbewegingen. Toch blijft de uitstoot van CO₂ lichtjes stijgen vanwege de gebruikte toestellen (VMM, 2004). In Antwerpen is het aantal vluchtenbewegingen aan het dalen van 67.435 in 2002 naar 64.000 in 2003, waardoor de emissies van alle luchtverontreinigende stoffen dalen. In Oostende is het aantal vluchten per jaar wisselend, tussen de 48.939 bewegingen (hoogste waarde in 1990) en 34.858 vliegtuigbewegingen (laagste waarde in 1993).

Figuur 13 Evolutie van de CO₂-emissie (ton) door de verschillende luchthavens in Vlaanderen



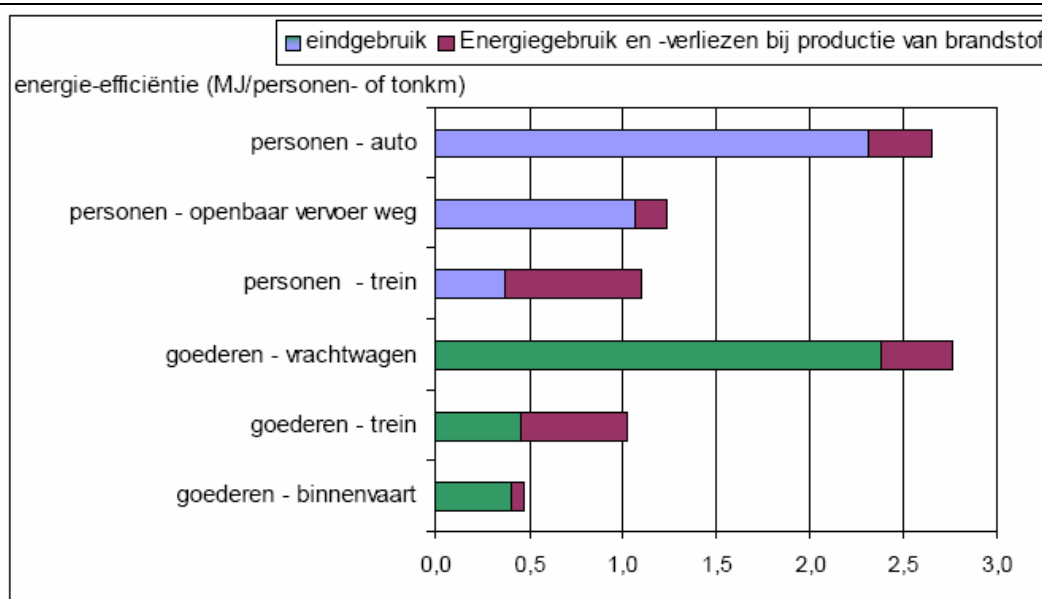
*: voorlopige resultaten

Bron: VMM, 2004

3.3.4 Vergelijking energiegebruik verschillende voertuigen

Dat de keuze van vervoermiddelen een grote impact heeft op het energiegebruik, wordt aangegeven in Figuur 14, waar het primaire energiegebruik per personen- of tonkilometer van verschillende modi wordt vergeleken. Hieruit blijkt het belang van bezettingsgraden: hoe voller het voertuig, des te efficiënter het energiegebruik. Wanneer gekeken wordt naar de hoeveelheid primaire energie, waarbij ook rekening gehouden wordt met het energiegebruik bij de productie van de brandstoffen, dan wordt het plaatje iets genuanceerder.

Figuur 14 Vergelijking van de energieconsumptie (primaire energie) van verschillende modi voor personen- en goederenvervoer (Vlaanderen, 2001)



Bron: Vito, 2004.

De CO₂-uitstoot per passagier is afhankelijk van het type vervoermiddel en de bezettingsgraad. Voor het luchtverkeer wordt uitgegaan van een CO₂-emissie van 30 tot

110 g C per passagier-kilometer wat vergelijkbaar is met de uitstoot van een auto. De uitstoot van CO₂ bij een bus is lager, 20 g C per passagier-kilometer. Voor het treinvervoer is de CO₂-uitstoot afhankelijk van verschillende factoren, zoals de gebruikte energie, de aandrijving van de trein en de bezettingsgraad. De emissie varieert van minder dan 5 g C tot 50 g C per passagier-kilometer (IPCC, 1999).

Voor het vliegverkeer is de afstand een factor die invloed heeft op het brandstofgebruik. Vooral korteafstandsvluchten kosten relatief veel brandstof vanwege het grote aandeel van de LTO-cyclus in het totale verbruik: bij 500 km neemt een vliegtuig gemiddeld 5 keer zoveel brandstof als een trein; bij 1000 km is dat 2,8 keer zoveel (Bleijenberg, 1993).

Het verschil in energiegebruik en het aandeel daarvan in de externe kosten van een korte afstandsvluchten met zogenaamde Low Cost Carrier (LCC) en een Hogesnelheidstrein (HST) is onderzocht voor het traject Amsterdam (Schiphol)- Parijs (Charles de Gaulle) (CE, 2004). Voor een HST bedragen de kosten van klimaatverandering per persoon € 1,31; voor de LCC € 7,43. Om de kosten van klimaatverandering per LCC te kunnen vergelijken met de HST, werd een factor 2,7 toegepast. Deze factor is eerder in dit hoofdstuk toegelicht. Als ook andere externe kosten zoals luchtverontreiniging en geluidsoverlast in aanmerking worden genomen, dan is het verschil in bijdrage per passagier € 3,60 voor de HST en € 8,50 voor een LCC. CE (2004) concludeert dat tegenover de meeste externe kostenposten geen heffingen staan om de kosten te internaliseren. Een uitzondering vormt de heffing in verband met geluidshinder op beide vliegvelden.

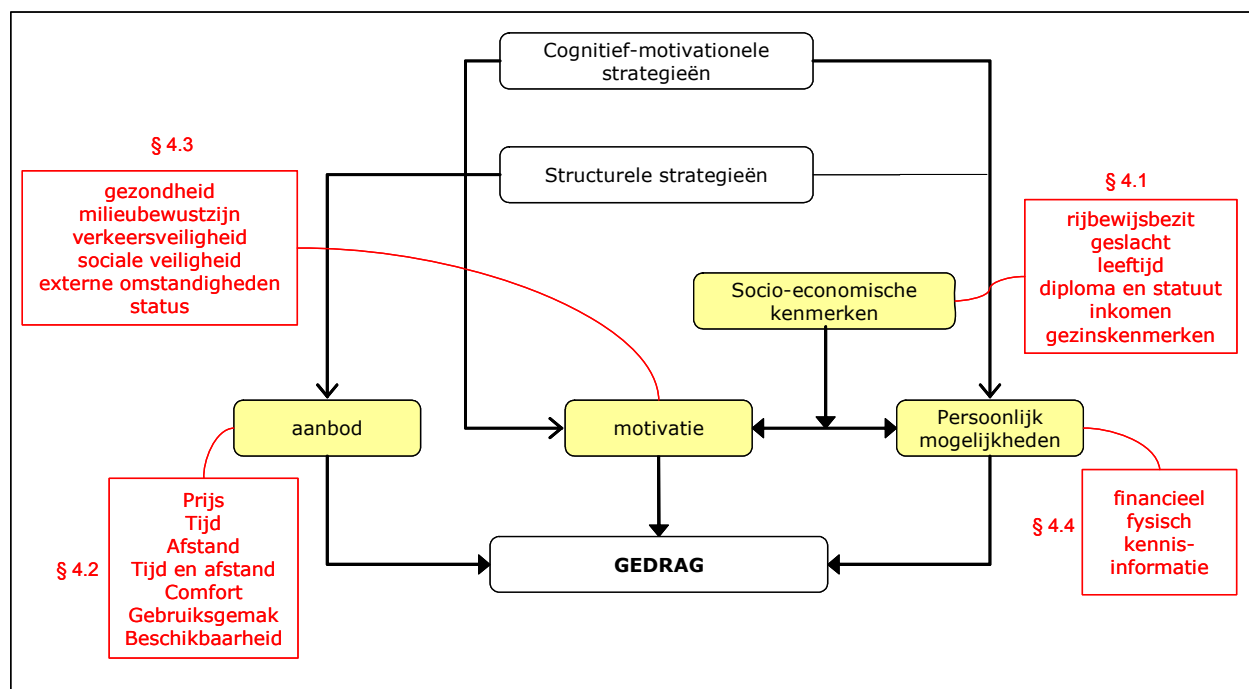
4 Determinanten van mobiliteit bij huishoudens

De totale mobiliteit is afhankelijk van het aantal mensen dat zich verplaatst, het aantal verplaatsingen die een persoon maakt en de afstand die per verplaatsing wordt afgelegd (Steg, 2000). Als de bevolking groeit, stijgt de totale mobiliteit en zal het autogebruik bij gelijkblijvend gedrag ook toenemen. Om hierin een verandering te weeg te brengen, moet het verplaatsingsgedrag veranderen.

De voorbije decennia hebben demografische, socio-economische, ruimtelijke en technologische ontwikkelingen het aantal verplaatsingen, en dan vooral autoverplaatsingen, sterk doen toenemen. Dit valt moeilijk te rijmen met de doelstelling 'duurzame mobiliteit'. Om de keuze van de vervoerswijze te beïnvloeden in de richting van meer duurzaamheid, is het uiterst belangrijk om meer kennis te vergaren over de determinanten die de modale keuze bepalen.

De keuze van een vervoermiddel wordt zowel bepaald door objectieve kenmerken van de vervoersvraag en het vervoersaanbod als door de perceptie van de vraag en het aanbod. In Figuur 15 zijn determinanten voor modale keuze geplaatst in het conceptuele milieugegedragsmodel dat het kader vormt voor de verklaring van de verschillende determinanten van modale keuze. Socio-economische kenmerken hebben invloed op het energiegebruik van huishoudens doordat ze ingrijpen op de motivatie en de persoonlijke mogelijkheden. Aanbod, motivatie en persoonlijke mogelijkheden zijn factoren die de vraag beïnvloeden.

Figuur 15 Conceptueel milieugegedragsmodel met determinanten verplaatsingsgedrag



Bron: Hoevenagel et al., 1996 en eigen bewerking

4.1 Socio-economische kenmerken

4.1.1 Rijbewijsbezit

Het bezit van een rijbewijs én een auto op het ogenblik van vertrek is evenredig met een frequenter gebruik van de auto om zich te verplaatsen (Determinanten van modale keuze in ketenverplaatsingen, 2005).

Uit cijfers over rijbewijsbezit in Vlaanderen blijkt dat mannen meer dan vrouwen een rijbewijs bezitten. Van de generatie 70+ bezit maar liefst 70% van de vrouwen geen rijbewijs tegen 15% mannen. Bij de groep van 50-59 jaar is het percentage niet-bezitters kleiner, maar nog altijd 25% voor de vrouwen en 5% voor mannen. Zelfs bij de jongere generatie vinden we het man-vrouwverschil terug (OVG 2000-2001). Actieve personen hebben vaker een rijbewijs dan niet-actieven, en huishoudens met één of meer wagens hebben vaker een rijbewijs. Rijbewijsbezitters maken gemiddeld ook meer verplaatsingen per dag: 3,3 tegenover 2,2 verplaatsingen per dag door niet-rijbewijsbezitters (Determinanten van modale keuze in ketenverplaatsingen, 2005).

4.1.2 Geslacht

Het verschil tussen mannen en vrouwen is zeer uitgesproken wanneer het gaat om verplaatsingsgedrag. Zoals hoger reeds vermeld hebben vrouwen minder vaak een rijbewijs.

Vrouwen leggen per dag minder kilometers af, maken gemiddeld per dag minder verplaatsingen en ook in de vervoermiddelen die ze gebruiken zitten verschillen. Zo zijn vrouwen vaker autopassagier, minder autobestuurder, meer voetganger. Vrouwen maken meer verplaatsingen over een korte afstand, mannen maken meer lange verplaatsingen.

Ook het motief van de verplaatsingen is verschillend: vrouwen hebben minder verplaatsingen met als motief werken, zakelijk bezoek en ontspanning, sport cultuur, maar gaan verhoudingsgewijs meer winkelen, en staan vaker in voor het halen en brengen van anderen.

4.1.3 Leeftijd

De leeftijdsgroep tussen 25 en 45 jaar maakt gemiddeld het meeste verplaatsingen per dag. De vervoermiddelen die voor het maken van verplaatsingen worden gebruikt, verschillen naargelang van de leeftijd. De 6- tot 12-jarigen leggen meer dan de helft van hun verplaatsingen af is autopassagier. Voor de klasse tussen 13 en 15 jaar is de fiets het belangrijkste vervoermiddel en vanaf de klasse van 16 jaar wordt dit de auto, vanzelfsprekend vanaf het moment dat het rijbewijs gehaald is. Dit blijft voor alle verdere leeftijdsklassen het belangrijkste vervoermiddel.

De groep van 25 – 34-jarigen legt het meeste aantal kilometers per dag af, de 65-plussers het minst. Uiteraard verschillen de motieven naar leeftijd. In de data van het OVG zijn er drie grote blokken aan te duiden: tot 24 jaar is onderwijs volgen het belangrijkste motief, in de leeftijdsklassen van 25 tot 54 jaar is dit werken, en vanaf 55 jaar winkelen.

4.1.4 Diploma, beroepsstatuut

Werkenden hebben een andere spreiding van de verplaatsingen tijdens de dag dan niet-werkenden. De werkende mensen voeren weinig activiteiten uit alvorens ze gaan werken, maar nemen veel meer deel aan activiteiten nadat zij zijn thuisgekomen van het werk. De niet-werkende mensen verkiezen om hun hoofdactiviteit uit te voeren in het midden van de dag en maken 's avonds minder verplaatsingen (bron: Determinanten van modale keuze in ketenverplaatsingen).

Daarnaast zijn de volgende conclusies te trekken:

- Bedienden maken het meeste verplaatsingen per dag en leggen per dag het hoogste aantal kilometers af (OVG 2000-2001).
- Hoe hoger het diploma, des te meer verplaatsingen en kilometers per dag worden afgelegd, en des te meer verplaatsingen met de auto worden afgelegd.

4.1.5 Inkomen

Het inkomen heeft op verschillende manieren effect op mobiliteit. Mensen met een hoger inkomen bezitten gemiddeld meer auto's per huishouden, ze hebben gemiddeld grotere auto's en rijden er vaker mee en over langere afstanden (OVG 2000-2001). Een verandering van het inkomen heeft consequenties voor het mobiliteitsgedrag. De resultaten van een internationale studie zijn weergegeven in Tabel 5. Hieruit blijkt dat een stijging van het inkomen met 10% volgende consequenties heeft:

- Meer kilometers: het totaal afgelegde kilometers stijgt op korte termijn met 3% en op lange termijn met 7,3%;
- Minder zuinige auto's: het gemiddelde gebruik per voertuig stijgt met 0,7% op korte termijn en met bijna 1% op lange termijn;
- Stijging van de brandstofconsumptie met bijna 4% op korte termijn en ruim 10% op lange termijn vanwege het afleggen van meer kilometers met minder zuinige wagens.
- Toename voertuigenpark: stijging met 3% op korte termijn en 8% op lange termijn.
- Het aantal afgelegde kilometers per voertuig laat eerst een daling zien (aanschaf nieuwe wagen) en dan een stijging met 1,7% per voertuig.

De effecten treden vooral op lange termijn op. De toename van het aantal kilometers wordt veroorzaakt door een ander activiteitenpatroon, dat vaak op langere termijn wordt gevormd. Op korte termijn zal niet direct een nieuwe wagen worden aangeschaft, maar op langere termijn wel. Als de keuze dan op een groter model valt, impliceert dit een toename van het brandstofgebruik, een effect dat pas op langere termijn zichtbaar wordt.

Tabel 5 *Inkomenselasticiteiten*

Afhankelijke variabele	Korte termijn	Lange termijn
Totaal aantal afgelegde kilometers	0.30	0.73
Gemiddeld verbruik per voertuig	0.07	0.93
Brandstofconsumptie	0.39	1.08
Voertuigenpark	0.32	0.81
Aantal afgelegde kilometers per voertuig	-0.005	0.17

Bron: Goodwin, Dargay and Hanly (2004)

4.1.6 Gezinskenmerken

Voor een huishouden werden volgende elementen in beschouwing genomen:

1. Vervoermiddelen waarover het gezin al dan niet beschikt (in het bezit van één of meer voertuigen, mogelijkheid zich te verplaatsen met openbaar vervoer, mogelijkheid om handelszaken en dienstencentra te voet te bereiken).
2. De activiteiten en verplaatsingen van andere familieleden (ofwel omdat een gezinslid de wagen gebruikt, waardoor anderen gezinsleden hem niet kunnen gebruiken, ofwel omdat men iemand moet brengen of ophalen, meestal is dat dan iemand zonder rijbewijs).
3. Ligging van de woonplaats (in al dan niet sterk bebouwde zone): in gebieden die als afgelegen worden bestempeld, vindt men erg weinig huishoudens die geen voertuig bezitten.

Deze drie kenmerken correleren onderling én met heel wat elementen die eerder in deze paragraaf werden vermeld.

- De aanwezigheid van één of meer kinderen in het huishouden geldt ook als criterium om een wagen te kopen. Autoloze huishoudens zijn in hoofdzaak kinderloze huishoudens! Aanwezigheid van kinderen van 18 jaar en ouder is een bepalende factor voor de aankoop van een tweede wagen (of zelfs een derde wagen), vooral als deze niet langer studeren (de nesthokkers).
- Het gemiddelde aantal wagens is het hoogst in huishoudens met een gezinshoofd tussen 30 en 60 jaar. Jongeren zijn blijkbaar sneller geneigd om een wagen te kopen. Maar deze evolutie zal waarschijnlijk wijzigen: de doorschuifoperatie van de 60-ers die hun auto niet van de hand zullen doen.
- In stedelijke gebieden zijn er meer huishoudens zonder wagen en minder huishoudens met twee of meer wagens.
- Het aantal verplaatsingen neemt toe naarmate er meer voertuigen ter beschikking zijn binnen het huishouden. Het feit dat één of meer gezinsleden een beroepsactiviteit uitoefenen, is ook een belangrijke factor die het voertuigbezit beïnvloedt. Autoloze huishoudens zijn voornamelijk huishoudens zonder actieve gezinsleden (bronnen: Determinanten van modale keuze in ketenverplaatsingen; OVG 2000-2001).

De invloed van gezins- en persoonskenmerken op de modale keuze

Het onderzoek Determinanten van modale keuze in ketenverplaatsingen (2005), concludeert dat er een duidelijk onderscheid bestaat tussen de autogebruiker en openbaar-vervoergebruiker. Ongeacht het geboden alternatief is het lastig om een autogebruiker in het openbaar vervoer te krijgen. De auto heeft een grote aantrekkingskracht, wat ook blijkt uit het grote aantal personen dat als passagier gebruik maakt van de wagen, zelfs al bezit het huishouden geen wagen.

De beschikbaarheid van een wagen is een cruciaal element voor de modale keuze van de afzonderlijke gezinsleden. Als een gezin over een wagen beschikt, dan is de kans groot dat de wagen wordt gebruikt, als bestuurder maar ook als passagier. De beschikbaarheid van een wagen hangt weer af van huishoudelijke kenmerken zoals inkomen, ligging van de woonplaats in relatie tot een hoogwaardig alternatief voor het openbaar vervoer, omvang en structuur van het huishouden.

4.2 Aanbod

4.2.1 Beschikbaarheid

Enkele feiten: 4 op 5 huishoudens in Vlaanderen beschikt over minstens één fiets. 1 op 5 Vlaamse huishoudens beschikt niet over een eigen auto. Steeds meer mensen beschikken over een abonnement voor openbaar vervoer. Jongeren beneden de 12, ouderen boven de 60 en nog een aantal groepen mogen gratis gebruik maken van de bus en de trein.

Verschillende onderzoeken hebben uitgewezen dat de beschikbaarheid van een auto een belangrijke rol speelt bij de vervoermiddelenkeuze: wanneer mensen zich een auto hebben aangeschaft, wordt die ook vaak gebruikt (Banister, 1978; Recker & Golob, 1976; Steg et al., 1997, geciteerd in Steg & Kalfs, 2000).

Mensen die over een wagen beschikken, kunnen zich moeilijk een leven zonder auto voorstellen. Zodra men een auto bezit, raakt men gewend aan zijn aanwezigheid en richt men zijn leven daarop in. Wanneer men kan beschikken over een eigen wagen, kan men er bijvoorbeeld gemakkelijker voor opteren om ver van huis te gaan werken, om buiten de stad te gaan wonen, Mensen die niet over een wagen beschikken, maar die zich verplaatsen met het openbaar vervoer of per fiets, dienen bij zulke beslissingen wel rekening te houden met overwegingen inzake de mogelijkheden om met de fiets of het openbaar vervoer op een bepaalde bestemming te geraken (Jensen, 1999).

Zelfs wanneer mensen kunnen beschikken over alternatieve vervoersmogelijkheden (buiten de auto), wil dit niet zeggen dat mensen ook willen overschakelen naar deze

alternatieven. Steg & Kalfs (2000) verwoorden het als volgt: 'de mate waarin men concrete alternatieven als realistische gedragsmogelijkheden ziet, is mede afhankelijk van de kennis en motieven die men heeft, en dus van subjectieve factoren. Daarom geven de waargenomen gedragsmogelijkheden (een subjectieve maat) vaak een betere verklaring voor individueel gedrag dan de feitelijke (objectieve) mogelijkheden'.

Openbaar vervoer

De beschikbaarheid van het openbaar vervoer daarentegen wordt volledig bepaald door de ligging van de halte of het station, het aanbod inzake frequentie van de diensten en routes of lijnen die het openbaar vervoer aanbiedt. Ook het bezit van een abonnement is een vorm van beschikbaarheid. Mensen die een abonnement bezitten, maken in een ketenverplaatsing meer gebruik van openbaar vervoer (Determinanten van modale keuze in ketenverplaatsingen). De beschikbaarheid van een openbaar-vervoerskaart is een vorm van gebruiksgemak omdat keuzes wat betreft kosten al zijn gemaakt. Ook is de bekendheid met het openbaar vervoer groter aangezien vaker wordt gereisd.

Met een abonnement van De Lijn kan gebruik worden gemaakt van alle bussen van De Lijn, er zijn geen abonnementen meer voor aparte trajecten. Sinds de vereenvoudiging van de abonnementenstructuur is het aantal reizigers dat met abonnement reist gestegen: De Lijn geeft aan dat ruim 70% van haar reizigers in het bezit is van een abonnement (De Lijn, 2005).

Bij de opening van nieuwe OV-infrastructuur switchen automobilisten in de ene situatie wel, in de andere niet, naar het OV. Vooral flankerend beleid (parkeermaatregelen) blijkt het verschil uit te maken (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2001). Een toename van het OV-gebruik leidt niet tot een evenredige afname van het autogebruik. Dit heeft te maken met een kwalitatief verschil tussen de vervoerwijzen (factor beschikbaarheid, privacy, ergens 'van deur tot deur' geraken, gebruiksgemak, eventuele parkeerproblemen, ...).

Een verdubbeling van het aantal reizigerskilometers per OV zou het autogebruik met één vijfde doen dalen (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2001). Een jaar eerder bleek uit een publicatie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2000) dat een verdubbeling van het aantal reizigerskilometers per OV het autogebruik met één vierde zou verlagen. Dergelijke verhoudingen gelden ook voor Vlaanderen.

Pure 'uitwisselbaarheid' tussen OV en auto is dus vaak een illusie. Maar dit neemt niet weg dat het OV op bepaalde tijdstippen en plaatsen, voor sommige motieven, voor sommige personen en in sommige omstandigheden een aantrekkelijk alternatief voor de auto kan zijn (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2000).

Woonplaats

De mate waarin mensen kunnen beschikken over meer en betere vervoersalternatieven verschilt dus, en dit heeft invloed op de mate en aard van mobiliteit, meer bepaald op de keuze voor een welbepaald vervoermiddel. Het is duidelijk dat er, wat de keuze van een vervoermiddel betreft, heel wat verschillen in mogelijkheden zijn voor mensen die op het platteland, respectievelijk in een stedelijk gebied, wonen.

Enkele feiten:

- In stedelijke gebieden zijn er vaak meer en betere alternatieven op het vlak van openbaar vervoer beschikbaar dan op het platteland.
- Inwoners van stedelijke gebieden leggen minder autokilometers af dan inwoners van niet-stedelijke gebieden (Steg et al., 1997, geciteerd in Steg & Kalfs, 2000).
- Als een bedrijf buiten de stad is gevestigd, gebruikt men vaker de auto voor woon - werkritten dan wanneer het bedrijf in de binnenstad gesitueerd is (Van Wee, 2000).

We kunnen een aantal verklaringen geven voor deze vaststellingen:

- In stedelijke gebieden is autogebruik relatief minder aantrekkelijk omdat men met parkeerproblemen wordt geconfronteerd.
- In stedelijke gebieden zijn er meer en betere vervoersvoorzieningen, is er bijvoorbeeld een beter uitgebouwd openbaar-vervoernetwerk.
- In stedelijke gebieden bevinden de vervoersvoorzieningen zich dicht bij de woning.
- Over het algemeen leggen inwoners van stedelijke gebieden minder afstanden af.
- De bevolkingssamenstelling van steden verschilt van die op het platteland: in stedelijke gebieden wonen vooral meer jongeren en minder draagkrachtigen. Bij deze groepen ligt het autogebruik lager (Steg et al., 1997, geciteerd in Steg & Kalfs, 2000).

Basismobiliteit

Indien het aanbod aan openbaar vervoer ontoereikend is, kan dit vervoersarmoede in de hand werken. Een manier om vervoersarmoede te bestrijden, is dan ook om het vervoersaanbod te verbeteren. In Vlaanderen werd in 2001 in dit kader het decreet 'basismobiliteit' goedgekeurd door het Vlaams Parlement. Het uitgangspunt van het decreet is om mensen mobieler te maken zonder de auto te gebruiken (De Lijn, 2000). In het decreet wordt gesteld dat elke Vlaming recht heeft op een minimumaanbod aan openbaar vervoer. Het recht op mobiliteit geldt echter wel alleen in woongebieden, op werkdagen tussen 6u en 21u en op zaterdag, zon- en feestdagen tussen 8u en 23u. Tegen eind 2006 moet er binnen een straal van 750 meter een bushalte zijn vanaf elk huis in een plattelandsgemeente³. Om dit doel te realiseren, zullen er op het platteland extra lijnen worden geopend (de zogenaamde 'belbussen' treden in werking), terwijl in de (grote) steden het bestaande openbaar vervoer zal worden verbeterd.

Steunend op de ervaringen, opgedaan tijdens het onderzoek 'immobiel op het platteland – omtrent rurale vervoersarmoede in Vlaanderen', stellen Meert et al. (2003) voor dat de inhoud van het decreet 'basismobiliteit' uitgebreid wordt, zowel in tijd (de frequentie waarmee bussen langskomen) als in ruimte (afstand tot haltes). Het decreet 'basismobiliteit' voorziet momenteel enkel dat er met een bepaalde regelmaat een bus langskomt in woonzones, zonder rekening te houden met de bereikbaarheid van een reeks voorzieningen (industriezones, winkelcentra, ...). Voor mensen die wonen in kleine woonkernen (die uitsluitend door een belbus bediend worden), biedt het gebruik van een belbus niet steeds een oplossing voor hun mobiliteitsprobleem: als er overstappen gemaakt moeten worden, of de omweg of wachttijd zodanig groot is, zullen zij op zoek (moeten) gaan naar een ander vervoermiddel om zich te kunnen verplaatsen.

4.2.2 Afstand

De ruimtelijke ordening in Vlaanderen onderging grote veranderingen in de naoorlogse periode: in de jaren '50 wilden steeds meer mensen meer groen, meer frisse lucht, meer ruimte, en die kwaliteiten konden vooral buiten de grote steden gevonden worden. Heel wat gezinnen trokken dan ook naar het platteland, vaak in de nabijheid van een of andere expres- of autosnelweg. Deze evolutie hing samen met de economische groei, die vooral in de jaren '60 ongebreidelde hoogtes kende. Regelmatige koopkrachtstijgingen maakten het mogelijk dat goederen en diensten, die in massa geproduceerd werden, ook massaal geconsumeerd werden. De auto vormde hierbij een duidelijk voorbeeld. Voor de gezinnen die zich intussen op het platteland gevestigd hadden, werd de auto noodzakelijkheid om stedelijke voorzieningen te kunnen bereiken (Kesteloot, 1990). Een woning op het platteland, met 1 of 2 garages en met (minstens) evenveel auto's groeide op die manier uit tot dé woonformule voor wie zich buiten de stad wenste te vestigen, en dat idee zet zich door tot op heden (Meert, 2003; Steg & Kalfs, 2000).

³ Voor kleinstedelijke gebieden zal er binnen een straal van 650m een bushalte moeten zijn en bij grootstedelijke gebieden binnen een straal van 500m.

De ruimtelijke organisatie van een gebied heeft dus een duidelijke impact op de mobiliteit van huishoudens, en moet mee in aanmerking genomen worden bij het zoeken naar aangepaste beleidsmaatregelen (Meert, 2003). Door de ruimtelijke spreiding van wonen, werken en allerlei andere voorzieningen, namen, naast het autoverkeer, namelijk ook de verplaatsingsafstanden toe. Cijfers van de meest recente Onderzoeken Verplaatsingsgedrag (1994-1995 en 2000) bevestigen dit: de gemiddelde woon – werkafstand in Vlaanderen in 2000 bedroeg 19,05 km, terwijl dit in het OVG 1994-1995 nog 16,98 km was; dit is een statistisch significant verschil (Zwerts & Nuyts, 2003).

Ruim 62% van alle verplaatsingen is korter dan 7,5 kilometer (zie Tabel 7). Het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen van 2000 wees uit dat 27,7% van de Vlamingen op minder dan 5 km van hun werk wonen. 48,2% legt hoogstens 10 km af op weg van thuis naar het werk. 6,3% van de woon-werkverplaatsingen zijn langer dan 50 kilometer. Er is een verband is tussen de afstand van het woon- naar het werkadres en het gebruikte hoofdvervoermiddel. De OVG-cijfers van 2000 geven het volgende beeld:

Tabel 6 Verdeling van de personen (beroepsactieven) volgens de afstand van het thuisadres / werkadres en hoofdvervoerswijze (in %) (Zwerts & Nuyts, 2003)

Km	auto- bestuur- der	auto- passagier	trein	tram/ (pre)metro	bedrijfs- of schoolvervoer	lijnbus	brom- / snorfiets	motor	fiets	te voet	Totaal
0 – 1	24,08	2,17	0,89	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	44,30	28,56	
1,1 – 2,5	44,31	3,09	0,67	0,00	1,97	1,64	1,21	0,35	43,26	3,51	
2,6 – 5	58,78	5,55	0,25	0,63	0,81	1,91	1,06	1,47	29,27	0,27	
5,1 – 7,5	77,48	4,16	0,00	1,78	1,34	0,61	2,38	1,06	11,20	0,00	
7,6 – 10	75,89	6,80	0,00	2,11	1,67	2,97	1,90	0,84	7,82	0,00	
10,1 – 15	81,57	5,03	1,64	0,00	1,26	2,28	2,37	1,05	4,81	0,00	
15,1 – 20	83,73	2,45	2,85	0,00	2,97	4,60	0,40	1,58	1,12	0,31	
20,1 – 30	78,82	4,83	8,56	0,24	3,64	1,70	0,00	1,19	1,03	0,00	
30,1 – 50	72,66	2,51	21,40	0,00	1,90	0,90	0,00	0,35	0,28	0,00	
50+	70,69	2,28	23,20	0,00	2,27	0,46	0,00	0,63	0,48	0,00	
Totaal	68,95	4,10	5,60	0,51	1,86	1,82	0,98	0,92	13,09	2,16	100,00

In de klasse tot 1 km zijn de fietsers heer en meester, met een rijpercentage van ongeveer 44%. Met de auto en te voet gaan hebben ieder een aandeel van 25%. In de volgende afstandsklassen (van 1 tot 2,5 km) worden fietsers en auto's even belangrijk, met ongeveer 44%. Zodra de woon-werkafstand echter boven 5 km uitkomt, zit koning auto op zijn troon. Vanaf 30 km komt de trein langzaam opzetten, maar neemt nooit meer dan een kwart van de verplaatsingen voor zijn rekening.

Van alle woon-werkverplaatsingen te voet wordt 82,58% afgelegd in de klasse tot 1 km. De fiets heeft zijn belangrijkste afstand van 0 tot 5 km. Slechts enkele gedrevenen fietsen dagelijks verder dan 10 km naar hun werk. De bus heeft een gespreid bereik over afstanden van 7,5 tot 30 km, en de trein begint pas echt vanaf 20 km, met een hoogtepunt in de klasse van 30 – 50 km. De auto heeft het meest verspreide bereik van alle vervoermiddelen: beperkt gebruik tot 2,5 km, en vanaf die afstand heel egaal verspreid over alle klassen met telkens ongeveer 12% (Zwerts & Nuyts, 2003).

Onderzoek van Jensen (1999) wees uit dat bijna de helft van de mensen die een auto hadden, deze regelmatig of altijd gebruikten voor het maken van korte verplaatsingen, met name verplaatsingen van 1 tot 2 kilometer. Men kan er echter van uitgaan dat de meerderheid van dergelijke korte verplaatsingen te voet of met de fiets gemaakt zouden kunnen worden. Ook de data van het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 2000 maken duidelijk dat de auto hét vervoermiddel is voor de meeste afstanden:

Tabel 7 Verdeling van het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag volgens hoofdvervoerswijze en afstandsklasse (Zwerts & Nuyts, 2003)

Hoofdvervoermiddel	Afstandsklasse					
	0,1 tot 0,2 km	0,3 tot 0,5 km	0,6 tot 1 km	1,1 tot 2 km	2,1 tot 3 km	3,1 tot 5 km
(pre)metro	0,00	0,00	0,00	0,11	0,15	0,09
andere / onbepaald	6,12	3,67	5,81	5,33	5,61	5,65
autobestuurder	4,39	10,60	27,08	37,61	41,92	51,22
autopassagier	0,85	6,04	10,44	15,71	19,31	19,65
brom- / snorfietser	0,58	0,89	1,09	1,48	0,79	1,36
bus	0,00	0,08	0,16	0,50	0,66	1,60
fietser	12,33	25,33	29,97	27,00	21,69	14,55
motorrijder	0,00	0,00	0,21	0,26	0,41	0,28
te voet	75,72	53,33	25,14	11,66	8,62	4,72
tram	0,00	0,07	0,09	0,32	0,84	0,80
trein	0,00	0,00	0,00	0,03	0,00	0,07
Totaal	2,04	6,30	9,49	12,76	9,40	13,53

Hoofdvervoermiddel	Afstandsklasse						Totaal
	5,1 tot 7,5 km	7,6 tot 10 km	10,1 tot 15 km	15,1 tot 25 km	25,1 tot 40 km	meer dan 40 km	
(pre)metro	0,14	0,12	0,16	0,00	0,00	0,10	
andere / onbepaald	6,05	6,20	5,27	6,59	6,28	7,08	
autobestuurder	54,91	56,81	57,37	59,78	56,99	54,78	
autopassagier	21,01	22,73	22,94	22,73	21,35	19,79	
brom- / snorfietser	1,99	2,18	0,80	0,35	0,26	0,20	
bus	2,25	2,17	4,21	2,94	2,32	0,67	
fietser	9,82	6,62	5,75	3,16	4,24	4,46	
motorrijder	0,71	0,25	0,29	0,76	0,23	0,73	
te voet	2,20	2,18	1,96	0,62	0,38	0,14	
tram	0,35	0,39	0,31	0,08	0,18	0,20	
trein	0,58	0,34	0,94	2,97	7,78	11,85	
Totaal	9,39	8,67	7,72	8,96	5,75	5,99	100,00

Tijd en afstand

Er wordt aangenomen dat de invloed van de determinant 'afstand' op de modale keuze, meestal onrechtstreeks. Hiervoor zijn drie factoren te geven:

1. Ten eerste is het waarschijnlijk eerder de verhouding tussen de afstanden die met het openbaar vervoer en met de auto worden afgelegd, die bepaalt of men al dan niet voor het openbaar vervoer kiest.
2. Ten tweede oefent de afstand onrechtstreeks een invloed uit op de modale keuze via de tijd die nodig is om hem te overbruggen. De 'snelste' vervoersmodus maakt daarbij de meeste kans om de voorkeur te krijgen van de gebruiker. Immers, volgens de 'activity based approach' wordt het verplaatsingspatroon van een individu of huishouden bepaald door een min of meer vastliggend programma van activiteiten, die op gezinsniveau ingepast worden in een activiteitenschema (Cirillo & Toint, 2001). Dit activiteitenschema kan ruimtelijk voorgesteld worden als een lineair netwerk waarvan de uiterste punten bepaald worden door de maximaal aanvaarde reistijd van het individu (Naess, 2000). Bij een verandering in de bereikbaarheid van bestemmingen via een wijziging in het vervoersaanbod of een verandering in de

locatie van activiteiten, zal het individu een nieuw, optimaal verplaatsingspatroon opbouwen binnen de voor hem maximaal aanvaardbare reistijd.

3. Ten derde heeft de verplaatsingsafstand op onrechtstreekse wijze invloed op het mobiliteitsgedrag aangezien de relatieve sterkte, de reistijdverhouding, van elke vervoersmodus mede afhankelijk is van het afstandsinterval (Vleugels et al., 2005). Een studie van Ligtermoet & Sleurink (1998) wees uit dat de fiets als een alternatief wordt beschouwd bij verplaatsingen korter dan 7,5 km en dat het openbaar vervoer als een goed alternatief wordt beschouwd als de reistijd per openbaar vervoer, inclusief voor- en natransport, maximaal 1,5 keer zo groot is als de reistijd per auto.

We kunnen dus besluiten dat de reisafstand op een aantal manieren impact heeft op de keuze voor een bepaald vervoermiddel.

- Ten eerste bepaalt de afstand het gebied waarbinnen het activiteitenpatroon zich afspeelt.
- Ten tweede speelt de afstand een rol door de relatie tussen verplaatsingsafstand en de tijd, nodig om de betreffende afstand te overbruggen.
- Tenslotte zijn er ook nog een aantal meer complexe relaties zoals de relatie tussen afstand en de frequentie van bepaalde verplaatsingen, de relatie tussen afstand en de negatieve ervaring van overstappen en verschillen tussen objectieve afstanden en de perceptie van afstanden (Vleugels et al., 2005).

4.2.3 Tijd

Ook de tijd die een individu ter beschikking heeft om zich te verplaatsen, speelt een rol bij de vervoermiddelenkeuze. Volgens Golob (2000) vormt de factor tijd vanuit het standpunt van de consument zelfs de ultieme grens voor het mobiliteitsgedrag. De maximale afstanden die een individu kan afleggen, worden begrensd door de tijd die men op dat bepaalde moment ter beschikking heeft.

In 1999 heeft de onderzoeksgroep TOR van de VUB een tijdsbudgetonderzoek uitgevoerd in het kader van het programma 'beleidsgericht onderzoek' van de Vlaamse Gemeenschap (TBE, 1999). Cijfers wijzen uit dat de respondenten aan het onderzoek, op weekdays, respectievelijk zaterdag of zondag, gemiddeld het volgend aantal uren en minuten besteden aan verplaatsingen:

Tabel 8 *reistijd besteed aan hoofdactiviteiten – gemiddeld aantal uren en minuten per respondent voor vrouwen, mannen en mannen & vrouwen samen*

		Respondenten			
		weekdag	zaterdag	zondag	totale week
Onderweg		0:59	0:57	0:58	6:48
	Van en naar het werk	0:25	0:05	0:03	2:11
	Huishoudelijk werk	0:04	0:08	0:02	0:32
	Kinderen	0:06	0:04	0:04	0:38
	Vrije tijd	0:08	0:19	0:22	1:23
	Familie	0:05	0:09	0:13	0:45
	Andere verplaatsingen	0:11	0:12	0:14	1:19

Bron: TBE 1999, onderzoeksgroep TOR

De tijd die nodig is om een verplaatsing te maken, bestaat uit een aantal componenten. Elk van deze componenten heeft een verschillend effect op de modale keuze (Kropman & Katteler, 1993 – geciteerd in Vleugels et al., 2001):

1. voorbereidingstijd (uitstippelen van de reisweg, kopen van het vervoerbewijs, ...);
2. wachttijd (stilstaan in de file, wachten op bus, tram, trein, ...);
3. effectieve reistijd (de tijd die men besteedt aan het overbruggen van de afstand met een voertuig, inclusief het stalen van de fiets of parkeren van de auto);
4. overstaptijd;
5. wandeltijd: de tijd die men nodig heeft om zich naar of van het voertuig of de openbaar vervoer – halte te verplaatsen.

Het aandeel van deze vijf componenten wordt door reizigers op een verschillende manier gewaardeerd. Uit het onderzoek van Hine et al. (2001) blijkt bijvoorbeeld dat een aanzienlijk deel van de reizigers 10 minuten wachttijd op een aansluiting (overstaptijd), veel te lang vinden. Een reiziger kan op verschillende manieren reageren op een overstap, zoals vroeger vertrekken of het nemen van een langere, alternatieve route met minder overstappen. Ook andere factoren spelen een rol, zoals de betrouwbaarheid van het vervoersysteem, de frequentie, de afstand tussen vertrekpunten en de beschikbaarheid van diensten, voorzieningen op de overstapplaats, het comfort, informatievoorziening, sociale veiligheid en tenslotte eventuele bijkomende kosten ten gevolge van de overstap (Hine et al, 2001).

Verplaatsingsstijdfactor

De verplaatsingsstijdfactor (VF) is een geschikte maat om de kwaliteit van het openbaar vervoer in relatie tot die van de auto uit te drukken. De VF-waarde houdt ook rekening met de duur van het voor- en natransport, maar niet met andere kwaliteitsaspecten.

Over het algemeen wordt aangenomen dat de verplaatsingsstijdfactor van openbaar vervoer ten opzichte van de auto, maximaal 1,5 mag zijn (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2001; Zwerts & Nuyts, 2003). Deze limiet wordt beïnvloed door een aantal socio-economische factoren (inkomen, aanwezigheid van kinderen in het gezin, opleidingsniveau, zie paragraaf 4.1) en door een aantal eigenschappen van de verplaatsing zelf, zoals de totale verplaatsingsstijd, het aantal overstappen en het motief van de verplaatsing (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2001).

De geaccepteerde verplaatsingsstijdfactor, wachttijd en hoeveelheid overstappen worden ook bepaald door persoonskenmerken en reismotief. Zo blijken traditionele autogebruikers veel hogere waarden te hebben dan mensen die regelmatig gebruik maken van het openbaar vervoer (Hine et al., 2001).

Door middel van simulaties met het Multimodaal Model Personenvervoer voor Vlaanderen (scenario 1998) zijn VF-waardes voor deur-tot-deur verplaatsingen bepaald. De gemiddelde verplaatsingsstijdfactor in Vlaanderen voor 1998 is 1,7 (OV ten opzichte van auto). Berekeningen voor 2010 laten een evolutie zien van 1,7 naar 1,3. Dat betekent een verbeterde positie van het openbaar vervoer in de reistijdverhouding. De VF-factor is het meest ongunstig voor bovenlokale verplaatsingen. In de simulaties voor het Mobiliteitsplan is voor deze verplaatsingen een daling berekend van gemiddeld 2,1 naar 1,6. Oorzaken hiervoor zijn de combinatie van een kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer (dalende reistijden) en een stijging van de reistijden per auto door toenemende congestie (Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, 2001). Om de kwaliteit van het openbaar ten opzichte van de auto te vergroten, is winst in wandeltijd, en vooral wachttijd, belangrijker dan winst in rijtijd (Vleugels et al., 2005).

Tabel 9 VF-waardes voor deur-tot-deur verplaatsingen voor de auto en het OV in 1998

Schaalniveau Hoofdcategorie	Deelcategorie	Reistijd van deur tot deur Vf -waarde 1998
Bovengewestelijk ⁴		1,1
Gewestelijk ⁵		1,5
Bovenlokaal ⁶		2,1
	Kleinstedelijk naar Grootstedelijk	1,6
	Kleinstedelijk naar regionaal- en kleinstedelijk	2,4
	Buitengebied naar Grootstedelijk	1,6
	Buitengebied naar Regionaalstedelijk	2,4
	Buitengebied naar kleinstedelijk en buitengebied	2,4
Lokaal ⁷		1,0
TOTAAL voor Vlaanderen		1,7

Bron: Mobiliteitsplan Vlaanderen

Veranderingen in reistijd

Als de reistijd per auto door meer files zou toenemen, vormt het OV voor velen nog geen alternatief. Zoals reeds gezegd, wordt een verplaatsing met het OV pas aantrekkelijk als deze minder dan 1,5 keer de reistijd van de auto in beslag neemt. Voor de reiziger is de totale reistijd 'van deur tot deur' van belang, niet de snelheid van station tot station.

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gaat ervan uit dat de vertraging van de files meestal niet zoveel oploopt dat een gunstiger reistijdverhouding voor openbaar vervoer wordt bereikt. Als tegelijkertijd met de toenemende files de parkeergelegenheid zou afnemen of duurder worden en het alternatief voor het OV relatief snel is, zou een toename van de files wel kunnen leiden tot meer OV-gebruik (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2001).

Ander onderzoek laat zien dat als de treinen 10% sneller zouden rijden, dat zou leiden tot ongeveer 10% meer treingebruik en tot 0,11% minder autogebruik. Op afstanden langer dan 40 km, is de afname van het autogebruik 1,7%. M.a.w.: vooral op langere afstanden weet de trein met de auto te concurreren. Het grootste deel van de verplaatsingen vindt echter plaats over korte en middellange afstand.

⁴ Bovengewestelijk = de interacties tussen de grootstedelijke gebieden en poorten met hun achterland (inclusief grote polen in Wallonië en het buitenland) en tussen de grootstedelijke gebieden en poorten onderling

⁵ Gewestelijk = relaties van de regionaal stedelijke gebieden met de grootstedelijke gebieden, de poorten en hun achterland en tussen de regionaalstedelijke gebieden onderling (inclusief de verplaatsingen tussen de grootstedelijke gebieden en poorten met kleinere polen in Wallonië en buitenland)

⁶ Bovenlokaal = relaties tussen de kleinstedelijke gebieden of kernen van het buitengebied met de grootstedelijke gebieden, poorten, achterland van deze poorten, de regionaalstedelijke gebieden en tussen de kleinstedelijke gebieden of kernen van het buitengebied onderling

⁷ Lokaal = verplaatsingen met een lokaal karakter, binnen een stedelijk gebied, binnen een gemeente of tussen aanliggende gemeenten

4.2.4 Prijs

Prijselasticiteiten

De prijsgevoeligheid van een bepaald goed wordt in economische termen uitgedrukt in prijselasticiteiten. Elasticiteiten zijn een maat voor de impact van een verandering van een onafhankelijke variabele (p) op een afhankelijke variabele (q):

$$\text{Elasticiteit van p op q} = \frac{\frac{Dp}{p}}{\frac{Dq}{q}}$$

Deze veranderingen worden beide uitgedrukt in procenten. Bijgevolg ligt de absolute waarde van de elasticiteit steeds tussen 0 en 1. Indien de waarde 0 is, spreekt men van perfect inelastisch: een verandering van p zal geen impact hebben op de hoeveelheid van q. Perfect elastisch bestaat wanneer de elasticiteit 1 is. Dit betekent dat een verandering van p een evenredige verandering van q zal veroorzaken. Een brandstofprijselasticiteit op het brandstofgebruik van -0,3 betekent dat als de brandstofprijs met 10 procent (p=+10) stijgt, het brandstofgebruik met 3 procent (q=-3) zal dalen.

Er zijn verschillende factoren die de impact van een prijsverandering op het verplaatsingsgedrag beïnvloeden. Victoria Transport Policy Institute (2005) onderscheidt de volgende factoren:

1. Type prijsverandering: verschillende goederen kunnen onderhevig zijn aan een prijsverandering: tolheffing, brandstofprijs, parkeerheffing, prijs van tickets openbaar vervoer, Naar het effect van een stijging van de brandstofprijs is veel onderzoek gedaan. Tabel 10 geeft een overzicht van de brandstofprijselasticiteiten. Een stijging van 10% geeft op korte termijn een daling van de brandstofconsumptie met 2,5% en op lange termijn met 6,4%. Een stijging van de brandstofprijs leidt tot een daling van het gemiddelde verbruik, het totale aantal afgelegde kilometers, het aantal afgelegde kilometers per voertuig en de omvang van het voertuigenpark.

Tabel 10 Brandstofprijselasticiteiten

Afhankelijke variabele	Korte termijn	Lange termijn
Brandstofconsumptie	-0.25	-0.64
Gemiddeld verbruik per voertuig	-0.08	-1.1
Totaal afgelegde kilometers	-0.10	-0.29
Aantal afgelegde kilometers per voertuig	-0.10	-0.30
Voertuigenpark	-0.08	-0.25

Bron: Goodwin, Dargay and Hanly (2004)

2. Verplaatsingsmotief: internationaal onderzoek laat een verband zien tussen het effect van prijsstijgingen en het motief. Zoals weergegeven in Tabel 11, is de elasticiteit voor woon-werkverkeer lager dan deze voor recreatieve verplaatsingen. Dat betekent dat een prijsstijging van brandstof een kleiner effect zal hebben op woon-werkverkeer dan bijvoorbeeld op recreatieve verplaatsingen. Ook het effect van parkeertarieven (Tabel 12) is gebonden aan motief. Voor woon-werkverkeer heeft een prijsstijging van parkeertarieven een klein effect op autogebruik, voor recreatief verkeer is dit groter.

Tabel 11 Brandstofprijselasticiteiten op het aantal afgelegde kilometers

Modus Motief	Bestuurder	Passagier	Openbaar vervoer	Fiets/te voet
Korte termijn				
Pendel	-0.15	+0.31	+0.27	+0.16
Zakelijk	-0.02	+0.06	+0.18	+0.01
School	-0.06	+0.00	+0.02	+0.01
Andere	-0.22	+0.23	+0.24	+0.12
Totaal	-0.15	+0.25	+0.20	+0.11
Lange termijn				
Pendel	-0.25	+0.19	+0.20	+0.16
Zakelijk	-0.22	+0.05	+0.06	+0.04
School	-0.38	+0.00	+0.01	+0.01
Andere	-0.47	+0.11	+0.14	+0.12
Totaal	-0.31	+0.13	+0.12	+0.11

Bron: Trace (1999)

Tabel 12 Parkeerprijselasticiteiten op het aantal verplaatsingen en het aantal afgelegde kilometers

Modus Motief	Bestuurder	Passagier	Openbaar vervoer	Fiets/te voet
Aantal verplaatsingen				
Pendel	-0.08	+0.02	+0.02	+0.02
Zakelijk	-0.02	+0.01	+0.01	+0.01
School	-0.10	+0.00	+0.00	+0.00
Andere	-0.30	+0.04	+0.04	+0.05
Totaal	-0.16	+0.03	+0.02	+0.03
Aantal afgelegde kilometers				
Pendel	-0.04	+0.01	+0.01	+0.02
Zakelijk	-0.03	+0.01	+0.00	+0.01
School	-0.02	+0.00	+0.00	+0.00
Andere	-0.15	+0.03	+0.02	+0.05
Totaal	-0.07	+0.02	+0.01	+0.03

Bron: Trace (1999)

3. Type huishouden: huishoudens met een hoger inkomen zijn minder prijsgevoelig dan deze met een laag inkomen (zie ook Tabel 5). Andere socio-economische kenmerken die bepalend kunnen zijn voor verschillende elasticiteiten zijn: leeftijd en geslacht van het gezinshoofd, gezinsgrootte,

4. Kwaliteit van alternatieven: indien er alternatieven bestaan, zal de elasticiteit gewoonlijk groter zijn. Uiteraard spelen de kwaliteit en beschikbaarheid van deze alternatieven een belangrijke rol. Enkele voorbeelden: tolheffing (bijv. Liefkenshoek-tunnel) zal een hoge elasticiteit kennen (prijsgevoeliger) zolang er een tolvrije parallelle route voorhanden is (Kennedy-tunnel). In stedelijke gebieden zal een verhoging van de autogerelateerde kosten een sterkere reductie in het auto-gebruik veroorzaken in vergelijking met het platteland, waar het openbaar vervoer slechts in beperkte mate een alternatief voor de wagen kan bieden.

5. Tijdsperiode: in de literatuur wordt een onderscheid gemaakt tussen korte en lange termijnelasticiteiten. In het algemeen zijn de lange termijnelasticiteiten hoger dan deze op korte termijn. Dit kan verklaard worden doordat gezinnen meer mogelijkheden hebben om rekening te houden met de prijsstijging. Zo zal bij een verhoging van de brandstofprijs een gezin in eerste instantie minder autokilometers afleggen. Op langere

termijn zullen ze echter een zuiniger wagen aanschaffen of eventueel verhuizen of van werk veranderen zodat men de wagen minder dient te gebruiken.

Internaliseren van externe milieukosten

Negatieve effecten van verkeer zoals luchtvervuiling, geluidshinder, ongevallen en congestie worden vaak buiten beschouwing gelaten bij de bepaling van de kosten van wegverkeer. Een reëler beeld van de werkelijke kosten van het wegverkeer wordt verkregen wanneer deze externe kosten in aanmerking worden genomen. Als de overheid ervoor opteerde om de kosten van het wegverkeer te verhalen op de vervuiler, dan zou dat een verdrievoudiging betekenen van de verkeersbelastingen (De Ceuster G., 2004). In het onderzoek wordt ook aangegeven dat de berekening van de daadwerkelijke kosten de mogelijkheid biedt om het verkeersgedrag beter af te stemmen op de maatschappelijke gevolgen. Bovendien kunnen zo de belastingen gevarieerd worden naar plaats, type en voertuig, waardoor weggebruikers die hoge externe kosten veroorzaken daarvoor ook betalen.

Variabilisering van kosten

De prijs van vervoer is opgebouwd uit vaste kosten en variabele kosten. Vaste kosten zijn bijvoorbeeld: aankoopkosten of afschrijvingen, abonnementen, belastingen, verzekeringen en (vast) onderhoud. Daarnaast zijn er variabele kosten, zoals vervoersbewijs, brandstof, parkeren, en (variabel) onderhoud (Determinanten huishoudelijk energiegebruik, 2005). Door het variabel maken van de kosten, bijvoorbeeld door het innen van wegenbelasting en belasting op brandstof kan een directer verband worden gelegd met externe effecten zoals CO₂-uitstoot.

Onderzoek naar internationale initiatieven van beprijzing (Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, 2005) toont aan dat tolheffing kan bijdragen aan een verlaging van de autokilometers. Voor de acceptatie van tolprojecten is het van cruciaal belang dat het doel en de besteding van de gelden duidelijk worden gecommuniceerd. Het aanwenden van de gelden voor een verbetering van het mobiliteitsbeleid werkt positief. Daarnaast is het belangrijk dat ongewenste neveneffecten zoals sluipverkeer worden voorkomen.

Het effect van een heffingsstelsel op de CO₂-reductie hangt af van het gekozen systeem en de inkomstenbesteding (Mina-raad, 2005). De aanleg van nieuwe wegen waarop tol wordt geheven, heeft een stijging van de gereden kilometers tot gevolg. Als de maatregelen ingrijpen op de prijs die voor de gereden kilometers wordt betaald, bijvoorbeeld kilometerheffing of congestieheffing, is een reductie van het aantal gereden kilometers met 13% mogelijk. Nederlands onderzoek berekent dat de vervanging van de vaste belastingen door een km-heffing tot gevolg heeft dat het aantal kilometers per auto daalt met 17%. De automobilist blijkt gevoelig te zijn voor deze kosten. Deze zgn. variabilisering leidt tot een stijging van het aandeel van het OV met 25% ! (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2001).

Uit ervaringen in andere landen en uit voorspellingen voor Nederland blijkt dat prijsmaatregelen de congestie vaak effectief bestrijden. Er is een grote scala aan mogelijke gedragsaanpassingen: rijden op een ander tijdstip of een andere plaats, een andere vervoerwijze, niet rijden of verhuizen. Differentiatie van de heffingen – zowel naar plaats, tijd als milieu- en veiligheidskenmerken van het voertuig – draagt sterk bij aan de effectiviteit omdat de reiziger dan meer keuzesalternatieven heeft en (gewenst) uitwijkgedrag gestimuleerd wordt. Verder zijn er aanwijzingen dat grote prijsverhogingen naar verhouding effectiever zijn dan kleine prijsverhogingen (Verhoef, 2004).

De prijs van openbaar vervoer

Goedkoper openbaar vervoer genereert meer verplaatsingen, maar het effect op het totale aantal autoverplaatsingen is slechts gering. De praktijk in Hasselt heeft uitgewezen dat gratis openbaar vervoer gepaard gaat met een sterke aanbodverruiming,

infrastructuurwerken, betere informatie en veel nieuwe verplaatsingen (Hogeschool voor Verkeerskunde, 1998). Eén op drie ondervraagde busgebruikers in Hasselt beweert dat het gaat om een nieuwe verplaatsing. Van degenen die vóór de intrede van het gratis openbaar vervoer de verplaatsing al maakten, zegt 16% de overstap van auto naar bus te hebben gemaakt. Vanwege het grote volume autoverkeer ten opzichte van de bus veroorzaakt een overstap van auto naar bus wel een zichtbare groei van busreizigers, maar heeft het slechts een heel beperkt effect op de daling van autoverkeer. In Duitsland (Freiburg) en Zwitserland (Bazel) stapten veel automobilisten over naar het OV. Dit is niet alleen te verklaren door de verlaagde OV-tarieven, maar ook door extra kwaliteit, parkeerbeleid en flankerende maatregelen (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2001).

De Victoria Transport Policy Institute (2005) laat aan de hand van verschillend internationaal onderzoek zien dat een verlaging van de prijs van openbaar vervoer effect heeft, maar dat het effect afhankelijk is van de gebruiker en het motief. Autobestuurders zijn gevoeliger voor parkeertarieven, reistijd en comfort dan voor de prijs van openbaar vervoer. Wel is het zo dat een prijsverlaging effect heeft op autobezitters (ze hebben een grotere elasticiteit) omdat zij keuze hebben en mensen zonder auto niet.

4.2.5 Comfort

Comfort heeft invloed op de keuze van een bepaald vervoermiddel en de infrastructuur. Het comfort van een verplaatsing wordt bepaald door de kwaliteit van de gebruikte vervoermiddelen en van de omgeving. Het belang van bepaalde voorzieningen kan verschillen voor verschillende 'doelgroepen'.

Wat het vervoermiddel betreft, gaat het vooral om de technische kwaliteiten (geluid, trillingen, ...), de uitrusting (mogelijkheid om een laptop aan te sluiten, plek om te werken, ...) en de infrastructuur (is er een autoparking, een fietsenstalling, ...) (Brok et al., 2001 - geciteerd in Vleugels et al., 2005; Hine et al., 2001). Verder spelen de privacy en de aanwezigheid en kwaliteit van zitplaatsen een rol (Vleugels et al., 2005; Hine et al., 2001). Mensen vinden een auto onder andere aantrekkelijk door de snelheid, de betrouwbaarheid, het comfort en de mogelijkheid om bagage te vervoeren (Steg & Kalfs, 2000; De Palma & Rochat, 1999).

Voorzieningen

Zoals reeds gezegd, vinden verschillende groepen mensen de aanwezigheid van diverse voorzieningen belangrijk. Zo kan een gebrek aan privacy om bijvoorbeeld telefoongesprekken te voeren voor zakelijke reizigers een reden zijn om niet te kiezen voor het openbaar vervoer, maar wel voor de auto (Felici & Negri, 1992 - geciteerd in Vleugels et al., 2005). In het algemeen blijken mannelijke bestuurders comfort belangrijk te vinden dan vrouwelijke (Anderson & Stradling, 2004). Verder kan het effect van de verschillende aspecten ook verschillen naargelang het doel van de verplaatsing: een gezin dat met 2 kleine kinderen voor een week naar zee met vakantie wil gaan, kan afgeschrikt worden om de verplaatsing naar zee met het openbaar vervoer te doen omdat ze vrezen voor problemen door met koffers en dergelijke rond te moeten zeulen.

Nederlands onderzoek heeft aangetoond dat een optimale beschikbaarheid van fietsenstallingen bij haltes en stations het autogebruik kunnen doen dalen (-1,2%) en het OV-gebruik kunnen doen toenemen (+14%) (van Goeverden & Egeter, 1993 - geciteerd in Vleugels et al., 2005). Dit wordt bevestigd door recent Belgisch onderzoek (DWTC, 2000 - geciteerd in Vleugels et al., 2005).

Ook de omgeving speelt een rol bij het bepalen van het comfort van een verplaatsing. Uit onderzoek van DWTC uit 2000 is gebleken dat weerbestendige, aangename wachtaccommodatie en voorzieningen bij haltes en stations het comfort van de omgeving voor openbaar vervoer vergroten. Hine et al. (2001) wezen erop dat real-time informatie, geafficheerde dienstregelingen en goede signalisatie belangrijke voorzieningen zijn waarover een overstapplaats moet beschikken. Felici & Negri (1992, geciteerd in Vleugels

et al., 2005) gaven aan dat de dienstverlening in de stations voor pendelaars van groot belang is.

4.2.6 Gebruiksgemak

Het gebruiksgemak van een vervoerswijze is een andere belangrijke factor bij de keuze van een vervoermiddel. De beschikbaarheid (in tijd en plaats) van het vervoermiddel, het aantal overstappen, de (organisatie van de) aansluitingen en de mogelijkheden inzake betalingswijze spelen een rol bij de bepaling van het gebruiksgemak van een vervoermiddel.

Uit onderzoek is gebleken dat het belang van het gebruiksgemak verschilt tussen groepen mensen: zo bleek 'gebruiksgemak' belangrijker voor bestuurders dan voor niet-bestuurders, en onder de groep van bestuurders bleken vooral mensen uit de hoogste inkomenscategorie en mensen uit stedelijke omgevingen deze factor belangrijk te vinden (Anderson & Stradling, 2004).

Wanneer men moet overstappen om een bepaalde bestemming te bereiken, naar aansluitingen moet zoeken of voor elke rit een nieuw ticket moet kopen, kan dat het gebruik van het openbaar vervoer minder 'gebruiksgemakkelijk' maken (Vleugels et al., 2005). Onderzoek van Hine et al. (2001) wees uit dat sommige groepen mensen ook gevoeliger zijn voor het maken van overstappen. Vooral vrouwen, 50-plussers en personen die veel bagage bij zich hebben, ondervinden hinder bij het overstappen tussen twee bussen.

Voor een auto is met name parkeren een factor die het gebruiksgemak beïnvloedt. Het nationale onderzoek verplaatsingsgedrag toont aan dat het autogebruik daalt naarmate parkeren bij het bedrijf moeilijker wordt: 63,2% van de werknemers die parkeerfaciliteiten hebben, komen met de wagen, tegenover 53,6% van de werknemers die deze niet hebben. Wanneer ook parkeren in de buurt van het bedrijf als 'zeer moeilijk' wordt ervaren, nemen nog slechts 37,8% van de werknemers de auto. Het aandeel van de voetgangers, fietsers en OV-gebruikers stijgt dan evenredig (Toint et al., 2000 – geciteerd in Vleugels et al., 2005).

Voor parkeermaatregelen en -problemen blijken te bepalen of mensen overstappen van de auto naar het OV. Parkeermaatregelen hebben relatief de meeste invloed op het autogebruik (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2001).

4.3 Motivatie

4.3.1 Gezondheid

Tengevolge van het verkeer ondervinden we heel wat hinder, zoals verkeersonveiligheid, uitstoot van schadelijke stoffen, trillingen en geluid. Deze hinder gaat ook gepaard met negatieve gezondheidseffecten.

De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) schat het aantal doden te gevolge van langdurige blootstelling aan luchtpolluenten van het verkeer in Europese steden tussen 36.000 en 129.000 per jaar (WHO, 1999). Een studie over de impact op de gezondheid van luchtpolluenten van het verkeer in Oostenrijk, Frankrijk en Zwitserland argumenteert dat het dodenaantal tengevolge van luchtverontreiniging door het verkeer tweemaal zo groot is als het aantal doden door verkeersongevallen (Künzli, 2000). Naast de luchtkwaliteit heeft verkeerslawaaai een belangrijke invloed op de volksgezondheid. Slapeloosheid, concentratieverlies en stress tengevolge van verkeerslawaaai zijn een belangrijke bron van hinder in Vlaanderen. Uit de enquête van het Schriftelijk Leefomgevingsonderzoek (SLO), (AMINABEL, 2004) blijkt dat het aantal ernstig tot extreem gehinderden door geluid nagenoeg niet veranderd is tussen 2001 en 2004.

In studies van de WHO wordt het effect van milieufactoren op de gezondheid uitgedrukt in verloren gezonde levensjaren, uitgedrukt in het aantal DALY's (disability adjusted life years). Voor de vervuulende stoffen en lawaaihinder is het verlies aan gezonde levensjaren in Vlaanderen 35.908. Deze zijn in hoofdzaak terug te brengen tot hart- en luchtwegaandoeningen, kankers en ernstige geluidshinder. Op een totale ziektelast van ongeveer 1,2 miljoen DALY's voor Vlaanderen (Baert, 2001) is dit ongeveer 3%. Dit is in overeenstemming met een Nederlandse studie, die ongeveer 5% van de totale ziektelast wijtaan milieufactoren (de Hollander, 1999).

Naast de negatieve effecten van het verkeer op de gezondheid bestaan er echter ook positieve effecten en het zijn nu net de positieve effecten van mobiliteit die bij de keuze van het vervoermiddel extra kunnen motiveren.

Fietsen en te voet gaan zijn gezond. Veel artsen geven het advies meer te bewegen, minstens een halfuur per dag. Ook verzekeringsmaatschappijen zien het nut van beweging en bieden fietstochten en wandelactiviteiten aan. Door op korte afstanden te lopen of te fietsen, wordt voorzien in de minimale dagelijkse behoefte aan beweging. Onderzoek naar de relatie tussen gezondheid en mobiliteit bij ouderen (Hirshiaho, 2005) toont aan dat voldoende beweging belangrijk is voor de bewegingsvrijheid op latere leeftijd. Langdurige fysieke activiteiten en training (lopen, fietsen) hebben een positief effect op de spieren en de hart- en vaatfunctie, waardoor bewegen makkelijker is. Het effect lijkt voort te duren tot 70- à 80-jarige leeftijd. Wagners en LaCroix (1992) en Buchner et al. (1992) (geciteerd in Hirshiaho, 2005) stellen dat toename van activiteit de functionele achteruitgang vermindert of elimineert. Veel functionele achtergang die wordt geassocieerd met ouder worden, is toe te schrijven aan inactiviteit. Daarbij wordt nog opgemerkt dat het meer tijd kost om spierkracht weer op te bouwen dan de tijd waarin de achteruitgang door immobilisatie plaatsvindt.

4.3.2 Milieubewustzijn

Het kunnen gebruik maken van een auto brengt voor veel mensen individuele voordelen met zich mee die duidelijk en direct zichtbaar zijn: gebruiksgemak, comfort, de auto als statussymbool, Autogebruik heeft echter ook nadelen, maar die spelen zich af op collectief niveau, zijn nog niet volledig duidelijk worden pas op de langere termijn zichtbaar. Een voorbeeld van een collectief nadeel zijn de gevolgen voor het milieu.

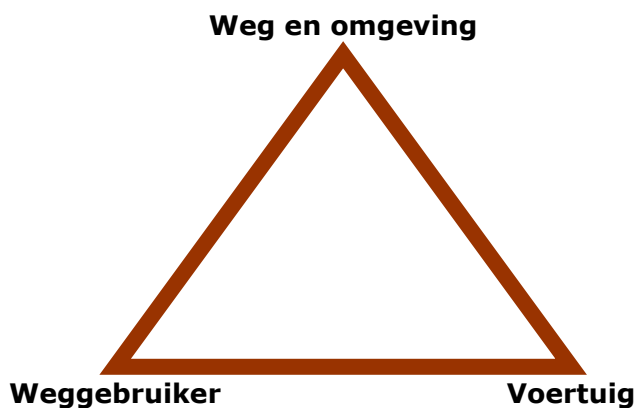
Over het algemeen erkennen mensen dat de keuze voor de auto als vervoermiddel bij het maken van verplaatsingen verschillende maatschappelijke problemen veroorzaakt. Onderzoek van Jensen (1999) wees uit dat 93% van de deelnemers verklaarden dat ze geïnteresseerd waren in het milieu, 98% gingen akkoord met de stelling dat het milieu minder wordt geschaad wanneer men wandelt of fietst en circa 95% tenslotte gaf aan dat autorijden het milieu belast. Desondanks blijken de meeste mensen die gebruik maken van een auto, hun autogebruik niet te (willen) verminderen: men erkent het probleem, maar men doet er niets aan (Jensen, 1999). Het effectieve gedrag van autobestuurders komt niet overeen met hun kennis van en interesse voor het milieu. Met andere woorden: wanneer individuele voordelen en collectieve nadelen met elkaar in botsing komen, zijn mensen geneigd om voor hun eigenbelang te kiezen (Steg & Kalfs, 2000).

Heel wat mensen vinden dat het autoverkeer moet worden verminderd in het belang van het milieu, maar men wil daar zelf de consequenties niet uit trekken. Men heeft over het algemeen weinig vertrouwen in de bijdragebereidheid van de anderen (Jensen, 1999). Niet iedereen kiest echter voor het 'eigenbelang'. Steg (1996) gaf aan dat naarmate mensen zich meer zorgen maken over de problemen van het autoverkeer, zij een eigen bijdrage aan de oplossing van de problemen zinvoller vinden, dan ook meer bereid zijn om het autogebruik te verminderen, gunstiger over beleidsmaatregelen te oordelen en tenslotte ook effectief minder auto te rijden. Het onderzoek Koning Auto regeert! (Pickery 2005) geeft echter aan dat er vaak een discrepantie bestaat tussen de attitude ten opzichte van milieu en het feitelijke gedrag. Mensen met een hoge opleiding zijn zich vaak bewust van het milieuprobleem en hebben een positieve attitude. Als gekeken

wordt naar het feitelijke gedrag, blijkt dat juist niet milieuvriendelijk te zijn. Inspelen op attitude door middel van campagnes wordt daarom minder effectief geacht voor de vermindering van het autogebruik dan het goed bereikbaar maken van verplaatsinggenererende functies (kantoren, megabioscopen, winkelcentra) met het openbaar vervoer.

4.3.3 Verkeersveiligheid

Afhankelijk van het type infrastructuur en haar omgeving, de aard van de weggebruiker en het type voertuig, verschilt het risico op een verkeersongeval. Om dit risico op ongevallen zoveel mogelijk te beperken, werkt een verkeersveiligheidsbeleid daarom rond deze drie peilers: weg en omgeving, weggebruiker en voertuig.



Gezien het wisselende risico op ongevallen per type omgeving (autosnelweg, gewestweg,...), per type weggebruiker (kinderen, volwassenen, ouderen, ...) en per type voertuig (fiets, auto, ...) wordt een weggebruiker ook beïnvloed in de keuze van zijn traject en de keuze van zijn voertuig tengevolge van verkeersveiligheid. In onderstaande tabel zijn de risico's op een dodelijk ongeval en een ernstige afloop per vervoerswijze weergegeven.

Tabel 13 Risico's per miljard persoonkilometer voor de verschillende vervoersmodi in Vlaanderen (1995)

	Expositie (miljard pkm)	Doden (30d)	Risico op dodelijke afloop	Zwaargewond	Risico op ernstig gewond
Te voet	0,8679	74	85,3	515	593
Per fiets	3,0783	98	31,8	1.226	398
Per bromfiets (type A en B)	0,2934	37	126,1	816	2.781
Per moto	0,2207	76	344,4	686	3.108
Autobestuurder	34,0446	348	10,2	3.052	90
Autopassagier	18,7075	106	5,7	1.214	65
Busgebruiker	2,4168	1	0,4	26	11
Tramgebruiker	0,2226	0	0	0	0
Per trein	4,7256	3	0,6	26	6
Andere	1,9905	4	2,0	64	32
vrachtwagen	4,4616	26	5,8	268	60

Bron: Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen, 2001 bewerkt door IMOB

Hieruit blijkt duidelijk dat in Vlaanderen de voor de weggebruiker veiligste vervoersmodi bus, tram en trein zijn. De gevaarlijkste vervoersmodi zijn de gemotoriseerde tweewielers, met de motorfiets als extreem. Maar ook te voet gaan en per fiets zijn

relatief gevaarlijke vervoersmodi. Het is daarom wenselijk eerst de verkeersveiligheid te verbeteren, vooraleer deze vervoersmodi sterk gepromoot zouden mogen worden.

Vandaar dat bijvoorbeeld de verbetering van de fietsveiligheid voor het Vlaams Totaalplan Fiets het primaire aangrijpingspunt is, mede met het oog op het verhogen van het fietsgebruik. Bevordering van het fietsgebruik heeft alleen kans op slagen als mensen zien, weten en merken dat het op een veilige manier kan.

Subjectieve en objectieve verkeersveiligheid

Verkeersonveiligheid wordt meestal gedefinieerd op basis van de objectieve verkeersonveiligheid. Hiermee wordt de onveiligheid bedoeld zoals deze blijkt uit de gerapporteerde ongevallencijfers. Uit de studie 'Impact van de verkeersonveiligheid en -onleefbaarheid. Uit de objectieve verkeersonveiligheid' (DWTC, 1999) bleek echter dat de ongevallenregistratie door de politie slechts een deel is van de werkelijk gebeurde ongevallen. Naast deze objectieve verkeersonveiligheid moet ook rekening gehouden worden met de subjectieve verkeersonveiligheid. In hetzelfde onderzoek werd getracht een methodiek op te stellen waarmee deze verkeersonveiligheid in beeld kan worden gebracht. Men kan er immers niet naast kijken dat het verkeer een invloed heeft op de leefkwaliteit : angst bij ouderen, angst bij ouders voor de veiligheid van hun kinderen, barrièrevorming, angst bij het gebruik van bepaalde vervoersvormen (wandelen, fietsen), ... Subjectieve verkeersonveiligheid is des te belangrijker naarmate men zelf, een familielid, vriend of kennis, het slachtoffer is geworden van een verkeersongeval. Het onveiligheidsgevoel dat hieruit voortvloeit, wordt zelden systematisch in beeld gebracht, laat staan dat kwantitatieve gegevens beschikbaar zijn. De subjectieve onveiligheid heeft wel een sterke invloed op de keuze van de vervoerswijze en het gekozen traject. Zo kan het zijn dat een traject objectief zeer veilig is, maar wegens het onveiligheidsgevoel door vele weggebruikers vermeden wordt. Voor België kan verwezen worden naar de Federale Veiligheidsmonitor, waarbij gepeild wordt naar het onveiligheidsgevoel. 'Verkeer' is de belangrijkste oorzaak van onveiligheidsgevoel in een buurt (Federale Veiligheidsmonitor, 2004).

4.3.4 Sociale veiligheid

In de Nederlandse 'Politiemonitor Bevolking 2004' werden aan ongeveer 50.000 Nederlanders heel wat vragen over verschillende aspecten van veiligheid en de werking van de politie voorgelegd. Uit het onderzoek bleek dat in 2004 26,9% van de Nederlandse bevolking zich wel eens onveilig voelt. 9,1% van de Nederlanders vermijdt bovendien bepaalde plekken om onveiligheidsredenen.

Ook in België werd in 2004 in opdracht van de Minister van Binnenlandse Zaken voor de vijfde keer de 'Veiligheidsmonitor' uitgevoerd. Het doel van dit onderzoek is om zowel op federaal niveau als op het niveau van een aantal gemeenten en politiezones te beschikken over resultaten betreffende de veiligheid van de burgers en de werking van de politiediensten (NIS, 2005). In 2004 bedroeg het aandeel van de Belgen die zich 'altijd' of 'vaak' onveilig voelden 9,59%. Uit een analyse van de resultaten blijkt dat de onveiligheidsgevoelens vaker voorkomen bij vrouwen dan bij mannen. Verder blijken ook leeftijd en het opleidingsniveau een rol te spelen in het onveiligheidsgevoel. Mensen met een hogere opleiding hebben minder vaak last van onveiligheidsgevoelens. Oudere mensen kampen er vaker mee.

De onderzoekers hebben het onveiligheidsgevoel verder ook nog gekruist met een aantal variabelen. Zo blijkt dat, wanneer bewoners hun buurt als 'helemaal niet verzorgd' beschouwen, ze zich vaker onveilig voelen. Ook is gebleken dat personen die de afgelopen vijf jaar het slachtoffer geweest zijn van één of meer delicten en personen die vinden dat in hun buurt tegen onaangepaste snelheid wordt gereden, zich onveiliger voelen (Van den Bogaerde & Van den Steen, 2005).

4.3.5 Externe omstandigheden

Ook externe omstandigheden zoals de eventuele aanwezigheid van bagage, van passagiers en het weer kunnen een rol spelen in de motivatie van een persoon voor de keuze voor een vervoermiddel. Externe omstandigheden worden hierbij gedefinieerd als situaties waarin de overheid weinig invloed kan uitoefenen op de keuze voor een bepaald vervoermiddel.

Een studie van De Palma & Rochat (1999) wees uit dat de respondenten oordeelden dat de auto het openbaar vervoer overtreft qua comfort, veiligheid en beschikbaarheid. Ongeveer 40% gaf aan dat weersomstandigheden een significante invloed hebben op de wijze waarop zij een verplaatsing maken. De invloed geldt met name voor de keuze van vervoermiddel, de vertrektijd en de route. Ook Khatk & De Palma (1997) kwamen tot een gelijkaardige vaststelling: bij slechte weersomstandigheden veranderden 54% van hun deelnemers die voor hun verplaatsingen normaal gezien gebruik maakten van een auto, hun reispatronen op een systematische manier. Ook hier werd duidelijk dat weersomstandigheden invloed hebben op de keuze voor een bepaald vervoermiddel, de vertrektijd en/of het gebruik van alternatieve routes.

Het Belgische onderzoek verplaatsingsgedrag (La MOBilité quotidienne des BELges', hierna afgekort tot 'MOBEL') en het Vlaamse Onderzoek Verplaatsingsgedrag (hierna afgekort tot 'OVG Vlaanderen') streefden ernaar het verplaatsingsgedrag van Belgen, respectievelijk Vlamingen, in kaart te brengen. Een van de onderzochte aspecten waren de motieven die door respondenten aangehaald werden voor het niet maken van een verplaatsing tijdens de registratieperiode. Een van de redenen voor het niet maken van een verplaatsing blijken de weersomstandigheden te zijn: de MOBEL – studie wees uit dat 8% van de respondenten tijdens de registratieperiode geen verplaatsing maakten wegens het weer. In OVG Vlaanderen werd deze reden aangehaald door 5,7% van de deelnemers.

Tabel 14 Motieven voor niet-verplaatsing (OVG: Zwerts & Nuyts, 2003 – MOBEL: Hubert & Toint, 2002)

Motief	OVG	MOBEL
thuis werken of studeren	7,7%	12%
verplichtingen thuis	10,1%	6%
ziekte of handicap	19,1%	19%
het weer	5,7%	8%
geen behoefte aan gehad	46,5%	47%

4.3.6 Status

De wens om 'zich sociaal te onderscheiden' kan één van de redenen zijn voor de auto te kiezen (Dittmar, 1992). Door het gebruik van de auto kan men laten zien wie of wat men is (Steg & Kalfs, 2000). Mensen hebben immers vaak een ander beeld van bestuurders van een Skoda, een Alfa Romeo of bijvoorbeeld een BMW.

Deze opvatting kan gekaderd worden in de zogenaamde 'piramide van Maslow': Maslow gaat er namelijk van uit dat een individu een aantal basisbehoeften heeft die bij alle mensen in grotere of kleinere mate voorkomen. Volgens hem heeft de mens fundamenteel nood aan volgende behoeften, die als volgt hiërarchisch geordend kunnen worden:



1. Op het laagste niveau van de piramide zijn er de fysiologische behoeften: honger, dorst, slaap, seks
2. Veiligheidsbehoeften als kleding, onderdak, eigen territorium
3. Sociale behoeften: nood aan liefde
4. Behoeftte aan waardering van zichzelf en van anderen
5. Behoeftte aan zelfverwezenlijking, het verlangen van de mens om te realiseren wat potentieel in hem aanwezig is.

Belangrijk hierbij is dat deze behoeften een hiërarchie vormen: de laagste behoeften (de fysiologische behoeften) oefenen volgens Maslow de grootste druk uit om bevredigd te worden (Maslow, 1954). Een 'behoefte' ontstaat wanneer een discrepantie wordt gevoeld tussen een huidige en een gewenste situatie. Een behoefte gaat over in een 'motivatie' wanneer iemand beslist om de toestand van spanning die ontstaat omdat een bepaalde behoefte niet is vervuld, te verbeteren. Pas wanneer iemand heeft kunnen voldoen aan de behoeften op een bepaald niveau, kan zijn of haar aandacht gaan naar de bevrediging van behoeften op een volgend niveau.

De 'motieven' om bij de keuze van een vervoermiddel voor de auto te opteren, kunnen zowel functioneel als expressief zijn. Bij functionele motieven staat het fysiek functioneren van het product centraal – functionele motieven sluiten dan ook aan bij de fysiologische behoeften en behoeften aan veiligheid uit de Maslow-piramide. Bij expressieve motieven kan het zowel gaan over het plezier, de opwinding, de spanning die het product aan een gebruiker verschaft als over de signaalwaarde van het product. Expressieve motieven sluiten aan bij de drie hogere behoeften uit de piramide van Maslow. In het kader van de keuze van een welbepaald vervoermiddel gaat het bij expressieve motieven dus over de vraag wat je als gebruiker aan anderen communiceert als je met een bepaalde auto rijdt (de Rijcke, 2000).

De auto wordt door veel mensen gezien als een symbool van macht, onafhankelijkheid en vrijheid – en dat blijkt niet altijd een ontorecht idee: machtige en onafhankelijke mensen bezitten ook vaak grote, dure auto's (Jensen, 1999). Met andere woorden: de auto is een sterk statussymbool. Wright & Egan (2000) geven aan dat mensen het beeld hebben dat autobezitters beter af zijn dan mensen die geen wagen bezitten. Een auto kan een middel zijn om iets uit te drukken over onszelf tegenover anderen, onze auto kan iets over ons vertellen. Auto-ontwerpers spelen hier dan ook op in: zij geven de auto bepaalde uiterlijke kenmerken mee, waarmee ze hopen in te spelen op wat zij denken dat de consument wil.

Peeters (2000) argumenteert dat autobezit an sich vandaag de dag iemand nog maar weinig extra status geeft. Merk, type, bouwjaar en uitrustingsniveau van een auto

daarentegen zijn volgens hem tegenwoordig dé factoren die het prestige van de wagen en van de bestuurder bepalen. Deze factoren maken het ook mogelijk dat iemand zijn status probeert te verhogen door bij de keuze van de auto als vervoermiddel te opteren voor een welbepaald type, merk, ... van wagen. Peeters heeft het over de auto als 'statusfraudeur'. Hij stelt dat wanneer alternatieve vervoersmodi een kans willen maken tegen de auto, ze ervoor zullen moeten zorgen dat er rond hen een niet-fraudegevoelige statuscultuur ontstaat. Voorbeelden hiervan zijn volgens hem Thalys en Eurostar.

Het onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen van 1994-1995 peilde de houding van Vlamingen ten opzichte van verschillende voertuigen voor een aantal criteria. De wagen scoort hoog op comfort, snelheid en aanzien. De overige criteria doen het beduidend minder goed. De trein scoort hoog qua snelheid (maar wel lager dan de auto), contact en veiligheid. Te voet gaan is milieuvriendelijk en goedkoop. Bovendien scoort te voet gaan relatief hoog op het vlak van contact. De fiets scoort nergens het hoogst, maar scoort wel hoog voor milieu en kostprijs.

Tabel 15 gemiddelde rang van vervoerswijzen naar een aantal criteria (schaal van 0 tot 5)

	Comfort	Snelheid	Aanzien	Milieu	Goedkoop	Contact	Veiligheid
Wagen	4,8	4,5	4,7	1,4	2,0	1,8	2,6
Trein	3,2	4,0	3,2	2,8	1,9	3,6	4,1
Bus Tram Metro	2,7	3,1	2,7	2,0	2,2	3,4	3,4
Te voet	1,8	1,2	1,8	4,9	4,9	3,5	3,1
Fiets	2,6	2,2	2,7	4,0	4,0	2,8	1,8

Bron: OVG Vlaanderen, 1994-1995

4.4 Persoonlijke mogelijkheden

4.4.1 Financieel

Vervoerswijzen zoals een eigen wagen of een abonnement voor het openbaar vervoer kunnen voor een persoon of huishouden financieel ontoegankelijk zijn. Het gebrek aan koopkracht, hetzij wegens een ontoereikende integratie op de arbeidsmarkt, hetzij door een ontoereikend vervangingsinkomen, ligt aan de basis van 'vervoersarmoede'. Vervoersarmoede wordt grotendeels bepaald door de sociaal-economische positie van een individu in de samenleving (Meert, 2003).

De Socio-Economische Enquête uit 2001 van het NIS geeft aan dat 19,4% van de Vlaamse huishoudens niet over een eigen auto beschikt. Het OVG Vlaanderen, 2000-2001 maakt het verband duidelijk tussen het totale nettogezinsinkomen en de vervoermiddelenindex. Deze vervoermiddelenindex geeft weerhoeveel vervoermiddelen een huishouden bezit.

Tabel 16 verdeling van de gezinnen (%) volgens vervoermiddelenindex en netto gezinsinkomen (Zwerts & Nuyts, 2003)

Inkomen per maand	> 2 wagens	2 wagens	1 wagen	Motor bromfiets	Fiets	Geen overig
0 – 750 €.	4,09	1,55	7,83	35,51	39,92	38,77
750 – 1.875 €	9,25	22,02	62,36	59,86	54,88	56,32
1.875 – 3.125 €	33,78	54,45	26,51	4,63	4,15	4,91
3.125 – 5.000 €	39,95	19,80	2,72	0,00	0,00	0,00
> 5.000 €	12,92	2,17	0,58	0,00	1,06	0,00
	100	100	100	100	100	100

Uit de tabel blijkt het verband tussen het totale nettogezinsinkomen en de vervoermiddelenindex: hoe meer een gezin verdient, des te hoger het scoort op de vervoermiddelenindex⁸. Ook Steg & Kalfs (2000) stelden reeds dat de mobiliteit van personen en het autogebruik toenemen met het inkomen.

De mogelijkheid om zich verplaatsen is nochtans belangrijk in het kader van de toegang tot de arbeidsmarkt. Bhalla & Lapeyre (1997) gaven aan dat het ontbreken van toegang tot de arbeidsmarkt kan zorgen voor een link tussen mobiliteit en sociale uitsluiting. De financiële toestand van een huishouden is één van de factoren die zijn gemiddelde aantal verplaatsingen en de karakteristieken van deze verplaatsingen beïnvloeden. Met andere woorden: zich niet kunnen verplaatsen beperkt bijgevolg de werkmogelijkheden en oefent op die manier opnieuw invloed uit op de financiële toestand van personen (Hubert & Toint, 2002). Wanneer de werkmogelijkheden beperkt zijn, vermindert vaak de koopkracht van een huishouden. Dit hangt op zijn beurt weer samen met een verminderde mobiliteit, waardoor het voor een individu moeilijker wordt om industrie- of andere tewerkstellingsgebieden te bereiken (Meert et al., 2003). Er is met andere woordensprake van een vicieuze cirkel.

4.4.2 Fysisch

Niet iedereen is in staat om zich zelfstandig of zonder hulpmiddelen te verplaatsen. Verschillende mensen met een fysische handicap hebben extra diensten nodig. De toegankelijkheid van plaatsen en vervoermiddelen is voor hen een belangrijke determinant om de verplaatsing al dan niet te doen.

Het is lastig om een goed beeld te krijgen van de omvang van de groep mensen met een fysische mobiliteitsbeperking omdat veel onderzoek zich toespitst op de bevolking in de arbeidleeftijd (15-64). Over deze groep mensen is bekend dat mannen en vrouwen ongeveer even vaak een functiebeperking hebben. Ongeveer 475.000 Vlamingen uit deze leeftijdscategorie hebben een functiebeperking, waarvan 175.000 zware beperkingen (voortdurend belemmerd) en 300.000 met lichte (af en toe belemmerd). Rond 200.000 mensen met functiebeperkingen zijn aan het werk (Socio-Economische Enquête, 2001 geciteerd in APS, maart 2005). De totale groep mensen met een fysische beperking is dus groter. Zeker als rekening wordt gehouden met de vergrijzende bevolking.

Functiebeperkingen nemen toe met de leeftijd. In de groep mensen boven 65 jaar spelen zicht- en bewegingsproblemen een steeds grotere rol bij de keuze voor een verplaatsingswijze. Europees onderzoek naar mobiliteit bij ouderen (Mollenkopf 2005) toont aan dat de meeste ouderen, naarmate ze ouder worden, minder verplaatsingen maken. Het belangrijkste motief is winkelen.

⁸ We dienen wel op te merken dat niet in alle cellen voldoende waarnemingen waren (Zwerts & Nuyts, 2003).

Europees onderzoek geeft ook aan dat de wijze van verplaatsen verandert. Autorijden wordt minder belangrijk en een aantal specifieke situaties worden vermeden: slechte weersomstandigheden, slecht wegdek, slecht zicht, drukte en ingewikkelde kruisingen. Er werden verschillende redenen gegeven voor het stoppen met autorijden. Een belangrijke overeenkomst in de onderzochte landen was dat ouderen in stedelijk gebied eerder stoppen met autorijden. Een verklaring die hiervoor wordt gegeven, is dat voorzieningen bereikbaar zijn te voet of met openbaar vervoer.

Veel ouderen gaan te voet, feitelijk is dit de belangrijkste vervoerswijze voor ouderen. Meer dan de helft van de verplaatsingen naar dagelijkse voorzieningen (vb. bakker, bank) worden te voet gedaan. Ook te voet worden specifieke situaties vermeden, bijvoorbeeld slecht zicht 's avonds, slechte weg, drukte en het ontbreken van voetgangers(oversteek)voorzieningen. De auto staat op de tweede plaats. Publiek transport wordt vooral gebruikt door mensen die geen auto of fiets bezitten, een matige fysieke gezondheid hebben en in een stedelijke omgeving wonen. Individuele vervoerswijzen (auto, fiets, te voet) genieten de voorkeur. (Mollenkopf 2005)

4.4.3 Toegang tot kennis en informatie

Niet alle Vlamingen hebben gelijke toegang tot informatie. Bovendien weten mensen niet altijd hoe ze met bepaalde informatie moeten omgaan.

Internet

Het internet wordt tegenwoordig meer en meer aangehaald als dé bron waar men informatie kan terugvinden over bijvoorbeeld het openbaar vervoeraanbod, maar daarbij wordt soms vergeten dat lang niet alle Vlamingen over een internetaansluiting beschikken, laat staan dat men weet hoe men aan de betreffende informatie moet geraken. Uit het laatste rapport van Insites Belgium & ISPA (december 2004) blijkt dat momenteel 49% van de Belgische bevolking op regelmatige basis (= minstens 1 keer per maand) het internet gebruikt. Dit betekent dat er vandaag 4,2 miljoen Belgen op het internet surfen.

De internetpenetratie is het laatste jaar echter slechts met 1% toegenomen en die geringe stijging zou hoofdzakelijk te wijten zijn aan de zwakke PC-penetratie in België. De Insites-studies tonen duidelijk aan dat het internet de toename van het aantal PC's volgt, en niet andersom. In 2005 waren er 1.681.000 Belgische internetaansluitingen voor particulieren. Vooral senioren en laaggeschoolden beschikken vaak niet over een computer (Insites Belgium, 2005).

Met andere woorden: zolang er bij de niet-surfende Belgische bevolking geen sterke stimulansen komen om een PC aan te kopen, zal het internet in België volgens Insites nog slechts een heel beperkte groeicapaciteit hebben. Vooral de mensen die vandaag geen PC nodig hebben voor hun kinderen of hun professionele activiteiten, zijn ook niet van plan om een PC te kopen. Vooral senioren en laaggeschoolden vormen hierbij een moeilijke doelgroep. Volgens de consultants van Insites is de aankoopkost van een PC momenteel voor senioren en laaggeschoolden een te grote uitgave in vergelijking met de toegevoegde waarde ervan (Insites Belgium, 2005).

Beschikbaarheid overige informatiebronnen

Naast het internet zijn er nog andere bronnen om informatie over bepaalde vervoermodi in te winnen, bijvoorbeeld folders, lijnoverzichten op een busstation en informatie bij de bushaltes. Hoe meer en hoe beter de informatie over een vervoermiddel is, des te makkelijker het gebruik ervan wordt (Vleugels et al., 2005). Frans onderzoek toont bijvoorbeeld aan dat 55% van de pendelaars zeer veel belang hecht aan de informatie die verstrekt wordt over de verbindingen met andere openbaar vervoerdiensten (Felici en Negri, 1992). Uit de studie van Meert (2003) over rurale vervoersarmoede in Vlaanderen

bleek het grote belang van informatie over de dienstregelingen en de werking van de belbus.

Leesbaarheid informatie

Naast de beschikbaarheid van informatiebronnen is ook de bruikbaarheid en leesbaarheid van belang. Waar het lezen en interpreteren van uurroosters en lijnen van openbaar vervoer bij haltes of in het station bijvoorbeeld voor de één vanzelfsprekendheid is, zijn er mensen die het hier niet zo gemakkelijk mee hebben. Uit de studie 'Laaggeletterdheid in de Lage landen' van de Taalunie (Bohnenn, 2004) blijkt dat één op zeven volwassen Vlamingen onvoldoende kan lezen of schrijven om naar behoren te kunnen functioneren. De 'International Adult Literacy Survey' (IALS) die tussen 1994 tot 1998 door de OESO in 22 landen georganiseerd werd, toonde aan dat circa 15 à 18% van de Vlaamse volwassenen over onvoldoende basiscompetenties inzake taal en rekenen beschikt om zich adequaat te kunnen handhaven in de moderne samenleving. Dit onderzoek wees er ook op dat taal- en rekenvaardigheden een voorwaarde zijn voor culturele, sociale en politieke participatie (Vlaams Ondersteuningscentrum voor de Basiseducatie, 2003). Het niet beschikken over voldoende basiscompetenties voor taal en rekenen veroorzaakte al problemen vóór de opkomst van de elektronische media, maar het is duidelijk dat in een steeds verder informatiserende kennismaatschappij het gebruik van de geschreven taal alleen maar toegenomen is, en daarmee samenhangend, dat het beheersen van voldoende competenties inzake geletterdheid nog belangrijker is geworden (Vlaams Ondersteuningscentrum voor de Basiseducatie, 2003).

5 Conclusie deel 1

5.1 Mobiliteit en energiegebruik in Vlaanderen op een rij

Verplaatsingen

- 18% is korter dan 1 km
- 54% is korter dan 5 km
- 69% is korter dan 7,5 km

Dit zijn bij uitstek afstanden die te voet, per fiets of (in stedelijk gebied) met het openbaar vervoer kunnen worden afgelegd.

Motief van verplaatsingen

- 25% v.d. verplaatsingen heeft als motief winkelen/diensten: dit zijn 11% van de km: vooral in de buurt
- 29% v.d. verplaatsingen heeft als motief werken/onderwijs: dit zijn 37% van de km: langere afstanden
- 30% v.d. verplaatsingen heeft als motief vrijetijdsverplaatsingen: dit zijn 34% van de km: langere afstanden

Modal split hoofdverplaatsing

- Met de auto: 62% van de verplaatsingen. Tot een afstand van 5km: 50%
- Fiets: 15% van de verplaatsingen. Tot een afstand van 5km: 23%
- Voet: 11% Tot een afstand van 5km: 19%
- Trein: 4% van de verplaatsingen. Boven de 40km: 12%
- Fiets en voet worden ook gebruikt in voor- en natransport

Evolutie personenvervoer: ontwikkeling tussen 1990 en 2003

- Lengte wegennet: nagenoeg gelijk
- Auto's en motorfietsen; groei van 36%
- Groei aantal huishoudens: 12%
- Stijging BBP: 28%

Conclusie: auto's en motorfietsen spelen een steeds grotere rol in demobiliteit van mensen.

Samenstelling personenwagenpark in 2003

- 80% van de voertuigen is personenwagen
- Diesel: 48% (tegenover 28% in 1990)
- LPG is marginaal: 1,4%
- Aantal verkochte wagens op aardgas: 1 stuk
- Aantal verkochte wagens op elektriciteit: 33
- Aantal verkochte wagens met hybride aandrijving: 32
- Nieuwe ingeschreven personenwagens: 42% op naam van een bedrijf
- 50% van de bedrijfswagens wordt ook voor privé-gebruik aangewend

Vervoersstromen

- Totaal aantal personenkilometers in 2003: 67,9 miljard (22% hoger dan in 1990)
- Tot en met 1999: stijging, in 2000: lichte daling tot stabilisatie
- Aandeel gemotoriseerd privé-vervoer in totale transportstromen: 90%
- bus, tram: 3,6% van de transportstromen
- trein 1996-2003: 6,4% van de transportstromen
- toename personenkilometers trein vanaf 1997: 17,5%

- toename personenkilometers trein en bus/tram vanaf 1997: 40,6%.
- Over fiets en te voet zijn geen recente nauwkeurige gegevens beschikbaar.

Conclusie:

- In totaal zijn er meer reizigerskilometers afgelegd.
- Prijsstrategieën bij het openbaar vervoer lijken te werken als gekeken wordt naar de toename van het aantal afgelegde reizigerskilometers met openbaar vervoer.

Aandeel van transport in CO₂ uitstoot

- Aandeel van transport in totale uitstoot: 16,4%, aandeel van transport stijgt
- Aandeel van wegtransport in uitstoot door transport: 98%
- Aandeel personenvervoer over de weg in uitstoot door transport: 62%
- Uitstoot van 1 liter diesel: 2,6 kilo CO₂.
- Uitstoot van 1 liter benzine 2,4 kilo CO₂.

Reductiemogelijkheden in wegverkeer

- Reductiepotentieel volumebepurende maatregelen (AMINAL, 2005): 8% in 2008 t.o.v. trend en 15% in 2012 t.o.v. trend
- Reductie van emissies van voertuigen (Vito, 2002): conversie van voertuigen, versnelde vervanging, betere inspectie.
- Stimuleren van verkoop auto's met een goede ecoscore (AMINAL, 2005c).
- Reductiepotentieel van economische rijstijl (het nieuwe rijden): 458 kton in 2008 en op 476 kton in 2012.
- Reductiepotentieel van verbeteren doorstroming autosnelwegen: 80 kton in 2008 en van 82 kton in 2012
- Sportieve rijstijl (AMINAL, 2002a): toename van 3% CO₂
- Economische rijstijl (AMINAL, 2002a): reductie van 1,8% CO₂
- Snelheidsovertredingen (AMINAL, 2002a): toename van 1,1%
- Gebruik van airco (AMINAL, 2002a): toename van 1,5%
- Handhaving van maximumsnelheden op snelwegen (AMINAL, 2002a): vermindering van de broeikasgasemissies met 146 kton in 2008 en met 143 kton in 2012
- Verlaging van maximumsnelheden op autosnelwegen van 120 naar 100 km/u (AMINAL, 2002a): reductie van 210 kton in 2008 en van 206 kton in 2012.

Luchtverkeer

- Wereldwijd sterkste groei van alle modaliteiten
- Jaarlijkse groei afgelopen 20 jaar: 7,4%
- Verwachte groei aandeel luchtvaart in reizigersvervoer (EU-witboek): van 4% in 1990 naar 8% in 2012
- In België is het aantal vluchtbewegingen afgenomen sinds 2001; CO₂ uitstoot stijgt licht vanwege type vliegtuigen
- afstand van 500 km: vliegtuig gebruikt 5 keer zoveel brandstof als trein
- afstand van 1000 km: vliegtuig gebruikt 2,8 keer zoveel als trein (Bleijenberg, 1993).

CO₂ emissie per passagier-kilometer (IPCC, 1999)

- Luchtverkeer: 30 tot 110 g C
- Auto: 30 tot 110 g C
- Bus: 20 g C
- Trein: 5 g C tot 50 g C afhankelijk van gebruikte energie, aandrijving en bezettingsgraad

Low Cost Carrier (LCC) versus Hoge Snelheids Trein (HST) (CE, 2004)

- kosten klimaatverandering HST: € 1,31 per persoon
- kosten klimaatverandering LCC € 7,43 per persoon

5.2 Determinanten op een rij

Gewoontegedrag

Gewoontegedrag kenmerkt zich door:

- gebrek aan keuze,
- gebrek aan kennis,
- expliciete voorkeuren.

Socio-economische kenmerken - rijbewijsbezit

- Bezit van rijbewijs én auto op ogenblik van vertrek: frequenter gebruik van de auto.
- Vaker in bezit van rijbewijs: mannen, actieve personen, huishoudens met één of meer wagens
- Rijbewijsbezitters maken gemiddeld meer verplaatsingen per dag: 3,3 tegenover 2,2.

Socio-economische kenmerken – geslacht

- Vrouwen: gemiddeld minder verplaatsingen per dag en minder kilometers.
- Vrouwen: zijn vaker autopassagier, minder autobestuurder, meer voetganger.
- Vrouwen: maken meer korte verplaatsingen, mannen meer lange verplaatsingen.
- Vrouwen: minder vaak motief werken, zakelijk bezoek en ontspanning, sport cultuur.
- Vrouwen: gaan vaker winkelen, halen en brengen vaker anderen.

Socio-economische kenmerken – leeftijd

- Mensen tussen 25 en 45 jaar maken de meeste verplaatsingen per dag.
- 6- tot 12-jarigen zijn in 50% van de verplaatsingen autopassagier.
- 13- en 15-jarigen fietsen vooral.
- Daarna is de auto het belangrijkste vervoermiddel.
- 25-34 jarigen leggen de meeste kilometers per dag af.
- 65-plussers leggen de minste kilometers af.
- Tot 24 jaar is onderwijs het belangrijkste motief.
- Voor 25 tot 54 jaar is dit werken.
- vanaf 55 jaar is winkelen het belangrijkste motief.

Socio-economische kenmerken – diploma, beroepsstatuut

- Werkenden: vooral activiteiten na het werk.
- Niet-werkenden: hoofdactiviteit midden op de dag, 's avonds minder verplaatsingen.
- Bedienden verplaatsen zich het meest per dag en leggen hoogste aantal kilometers af.
- Een hoger diploma: meer verplaatsingen, vaker de auto en meer kilometers per dag.

Socio-economische kenmerken – inkomen

Mensen met een hoger inkomen:

- bezitten gemiddeld meer auto's per huishouden.
- hebben gemiddeld grotere auto's.
- rijden er vaker mee en over langere afstanden.
- en rijden in minder zuinige auto's.

Socio-economische kenmerken – gezinskenmerken

- Gezinnen met een of meer auto's: hebben werk, hoog inkomen, één of meer kinderen, gezinshoofd tussen 30 en 60 jaar, wonen buiten de stedelijke gebieden.
- Hoe meer voertuigen ter beschikking, des te meer verplaatsingen.

Aanbod – prijs

- Stijging van de brandstofprijs: daling van het gemiddelde verbruik, het totaal afgelegde kilometers, het aantal afgelegde kilometers per voertuig en de omvang van het voertuigenpark.
- Prijsstijgingen brandstof en parkeergeld: minst effect woon-werkverkeer, meest effect op recreatieve verplaatsingen.
- Huishoudens met een hoger inkomen zijn het minst prijsgevoelig.
- Bij voldoende alternatieven: grotere prijselasticiteit.
- Elasticiteiten zijn op de lange termijn hoger dan deze op korte termijn.
- Hogere variabele kosten acceptabel mits: doel en besteding gelden helder is.
- Grote prijsverhogingen zijn naar verhouding effectiever dan kleine prijsverhogingen.
- Goedkoper OV geeft meer verplaatsingen per openbaar vervoer.

Aanbod – tijd

- Gemiddeld tijd per dag per persoon: 1 uur
- Overstaptijd van meer dan 10 minuten: worden als lang ervaren, goede voorzieningen hebben positief effect.
- Voor concurrentie van OV met auto: VF-waarde is maximaal 1,5.

Aanbod - afstand

- Woon-werkafstand tot 1 km: aandeel fiets 44%, aandeel auto en te voet: 25%.
- Woon-werkafstand van 1 tot 2,5 km: aandeel fiets en auto: 44%.
- Woon-werkafstand boven 5 km: auto ruim 75%.
- Woon-werkafstand vanaf 30 km: trein met maximaal 25%.

Aanbod - comfort

- Voordelen auto: snelheid, betrouwbaarheid, comfort, geen medepassagiers en bagagemogelijkheden.
- Mannelijke bestuurders vinden comfort belangrijker dan vrouwelijke bestuurders.
- Bij complexere verplaatsingen (bijv. met bagage, kinderen) is comfort belangrijker.
- Betere fietsvoorzieningen bij stations en haltes verhogen het OV gebruik.
- Goede wachtvoorzieningen en informatie is voor pendelaars van belang.

Aanbod - gebruiksgemak

- Beschikbaarheid (in tijd en plaats) van het vervoermiddel.
- Aantal overstappen en (organisatie van de) aansluitingen.
- Mogelijkheden voor de betaling
- Gebruiksgemak is belangrijker voor bestuurders dan voor niet-bestuurders.
- Gebruiksgemak belangrijk voor: hoge inkomens, mensen uit stedelijke omgevingen.

Elementen die gebruiksgemak OV verminderen:

- Overstappen moet om een bepaalde bestemming te bereiken.
- Naar aansluitingen zoeken.
- Voor elke rit een nieuw ticket kopen.
- Vrouwen, 50-plussers en personen die veel bagage bij hebben, ervaren een overstap als negatief.

Elementen die gebruiksgemak auto verminderen:

- Parkeren: autogebruik daalt naarmate parkeren direct bij het bedrijf moeilijker wordt.
- Als parkeren in de omgeving van bedrijf moeilijker: grotere daling van autogebruik.
- Parkeermaatregelen en -problemen: grote invloed op overgang van auto naar OV.

Aanbod – beschikbaarheid

- 4 op 5 huishoudens in Vlaanderen beschikt over minstens één fiets.
- 1 op 5 huishoudens in Vlaanderen beschikt niet over een eigen wagen.
- Autobezit = autogebruik.

- 50% van autogebruik voor verplaatsingen van 1 tot 2 km (= fiets en voet afstand).
- Autobezitters werken eerder ver van huis, wonen vaker buiten de stad.
- Subjectieve factoren bepalen mate waarin beschikbare alternatieven worden gebruikt.
- OV: de ligging van de halte of het station.
- OV: de frequentie van diensten en de routes of lijnen.
- OV: het bezit van een abonnement.
- Nieuwe OV-infra effectief in combinatie met flankerend beleid (parkeermaatregelen).
- Toename OV-gebruik \neq evenredige afname autogebruik.
- Verdubbeling reizigerskm OV: daling autogebruik met 1/5 tot 1/4.
- OV en auto \neq uitwisselbaar.

Woonplaats

- Stedelijke gebieden hebben beter openbaar vervoer.
- In stedelijke gebieden: parkeerproblemen, OV dicht bij woning.
- In stedelijke gebieden: meer jongeren, minder draagkrachtigen = lager autogebruik.
- Inwoners stedelijke gebieden: minder autokilometers en in totaal minder kilometers.
- Een bedrijf dat in de binnenstad is gesitueerd: minder woon-werkritten per auto.

Motivatie – gezondheid

- Doden ingevolge luchtverontreiniging verkeer: 2x zo veel als door verkeersongevallen.
- Verkeerslawaaï veroorzaakt: slapeloosheid, concentratieverlies en stress.
- 3% van de totale ziektelast voor Vlaanderen (Baert, 2001) is gerelateerd aan milieu.
- Fietsen en te voet gaan is gezond en deel van dagelijkse benodigde beweging.

Motivatie – milieubewustzijn

- Nadelen autogebruik zijn collectief, onduidelijk, op de langere termijn zichtbaar.
- Kennis over milieu: geïnteresseerd in milieu (93%), lopen of fietsen spaart milieu (98%), autorijden belast milieu (95%).
- Effectief gedrag autobestuurders \neq kennis en interesse in het milieu.
- Gering vertrouwen in de bijdragebereidheid van de anderen.
- Problemen van het autoverkeer groter: bereidheid minder autorijden wordt groter.
- 2% van de Belgen weet wat energiezuinig rijden is.

Motivatie – verkeersveiligheid

- Bus, tram en trein zijn de veiligste vervoersmodi.
- Gemotoriseerde tweewielers zijn de gevaarlijkste vervoersmodi.
- Te voet gaan en per fiets zijn relatief gevaarlijke vervoersmodi.
- Bevordering van fietsgebruik: weten en merken dat het veilig is.
- Subjectieve onveiligheid heeft sterke invloed op de keuze van de vervoerswijze.

Motivatie – sociale veiligheid

- 26,9% van de Nederlandse bevolking voelt zich wel eens onveilig.
- 9,1% van de Nederlanders mijdt bepaalde plekken omwille van onveiligheid.
- 9,59% van de Belgen voelt zich 'altijd' of 'vaak' onveilig.
- Onveiligheidsgevoelens doen zich vaker voor bij vrouwen.
- Mensen met een hogere opleiding: minder vaak last van onveiligheidsgevoelens.
- Oudere mensen kampen vaker met onveiligheidsgevoel.

Motivatie – externe omstandigheden

- Slechte weersomstandigheden veranderen reispatronen op een systematische manier.
- Weersomstandigheden hebben invloed op de keuze vervoermiddel, de vertrektijd en/of het gebruik van alternatieve routes.
- Weer is reden voor het niet maken van een verplaatsing (8%).

Motivatie – perceptie

- De wagen scoort hoog op comfort, snelheid en aanzien.
- De trein scoort hoog op snelheid (maar wel lager dan de auto), contact en veiligheid.
- Te voet gaan is milieuvriendelijk en goedkoop.
- De fiets scoort nergens het hoogst, maar scoort wel hoog voor milieu en kostprijs.

Motivatie – status

- Auto onderscheidt sociaal, is een symbool van macht, onafhankelijkheid en vrijheid.
- Feit is dat machtige en onafhankelijke mensen ook vaak grote, dure auto's bezitten .
- Functionele motieven: functioneren van het product, bijvoorbeeld veiligheid.
- Expressieve motieven: plezier, de opwinding, de spanning.
- Auto op zich is geen statussymbool: wél bepaalde merken en bouwjaren.
- Alternatieven voor de auto kunnen lastig concurreren met status.
- Thalys en Eurostar is het wel gelukt: zij hebben status.

Persoonlijke mogelijkheden – financieel

- Vervoersarmoede gerelateerd aan gebrek aan koopkracht, vermindert kans op werk.
- Hoe meer een gezin verdient, des te hoger op de vervoermiddelenindex (meer auto's)

Persoonlijke mogelijkheden – fysisch

- Toegankelijkheid van plaatsen en vervoermiddelen: voor gehandicapten een belangrijke determinant.

Persoonlijke mogelijkheden – fysisch

- 49% van de Belgische bevolking gebruikt regelmatig het internet.
- De internetpenetratie is het laatste jaar met 1% toegenomen.
- De geringe stijging houdt verband met zwakke PC-penetratie in België.
- Meer en betere informatie over een vervoermiddel: gebruik is gemakkelijker.
- informatie over verbindingen met andere OV: van belang voor 55% van de pendelaars
- informatie over dienstregelingen en de werking belbus is cruciaal voor gebruik.
- Eén op zeven volwassen Vlamingen schrijft en leest onvoldoende.
- 15 à 18% van de Vlaamse volwassenen heeft problemen met taal en rekenen.

5.3 Hypothesen uit literatuuronderzoek

Op basis van de kennis en feiten uit de literatuurstudie wordt in dit hoofdstuk een overzicht gegeven van hypothesen inzake consumentengedrag en mobiliteit. Deze hypothesen worden in de focusgroepen getoetst aan de hand van discussies rond mogelijke (beleids)maatregelen.

De beperking van de literatuurstudie is dat er afzonderlijk per determinant gekeken is wat de effecten zijn op mobiliteitsgedrag. In de praktijk zal het echter steeds een combinatie zijn van factoren (determinanten) die het mobiliteitsgedrag van huishoudens bepaalt. De kracht van de focusgroepen is dat de deelnemers tijdens de discussies rekening houden met een combinatie van factoren om hun mobiliteitsgedrag te verklaren.

5.3.1 Aanbod

Kostprijs

Het wijzigen van de kostprijs van de verplaatsingen heeft een rechtstreekse invloed op de keuze van de verplaatsing en de keuze van het vervoermiddel.

Hypothesen – stellingen:

- Kennis over de werkelijke kostprijs per vervoermiddel beïnvloedt het verplaatsingsgedrag (vb. Hoeveel kost een autorit werkelijk in vergelijking met een treinticket?).
- Wanneer je de kosten van je verplaatsing niet zelf draagt, doe je meer verplaatsingen en maakt het niet uit met welk vervoermiddel je je verplaatst (je hoeft het toch niet zelf te bekostigen).
- Vermindering kostprijs energievriendelijke voertuigen en brandstoffen of verhoging kostprijs energieonvriendelijke voertuigen en brandstoffen hebben effect op mobiliteitsgedrag.

Tijd

De keuze van een verplaatsing en/of vervoermiddel is gebaseerd op de beschikbare tijd. Gezien verplaatsingen meestal geen doel op zich zijn, zal voor de meeste motieven gekozen worden voor het snelste traject en het snelste vervoermiddel. Enkel wanneer verplaatsingen een doel op zich zijn (recreatie, sightseeing), speelt tijd een verwaarloosbare rol. De reistijd bestaat uit verschillende componenten die een verschillend gewicht krijgen in de interpretatie van de reistijd (wachtijd, overstaptijd, ...).

Hypothesen – stellingen:

- Wanneer de verplaatsingstijd met het openbaar vervoer langer is dan met de auto, neem ik de auto. (Hoeveel langer mag de OV-trip duren dan de autotrip opdat ik toch het OV zou nemen?)
- Wanneer de verplaatsingstijd met het openbaar vervoer het kortst is, maar ik moet 2 maal overstappen, dan neem ik de auto.
- Wanneer ik moet kiezen tussen een half uur wachten op de bus of een half uur in de file staan, dan kies ik de bus.

Afstand

De keuze van een woonplaats heeft een sterke invloed op de verplaatsingsafstanden die een individu aflegt. Mensen in stedelijke omgevingen leggen gemiddeld minder kilometers af. Afstand en tijd zijn sterk gerelateerd aan elkaar. Een individu houdt eerder rekening met de tijd die hij/zei bereid is om te spenderen aan een verplaatsing.

Hypothesen – stellingen:

- Je verandert van woonplaats indien de afstand tot je werk meer dan 50 km bedraagt.
- Je kijkt eerder naar de tijd die je over je verplaatsing doet dan naar de afstand van de verplaatsing.
- De korte verplaatsingsafstanden in de stad zijn een argument om in de stad te wonen.
- Bij de keuze voor een intermodale verplaatsing (vb bus + trein) speelt de wandelafstand tussen beide vervoersmodi een rol.

Comfort en gebruiksgemak

Het comfortniveau van een voertuig en de zekerheid dat je van dit comfort gebruik kan maken, spelen een rol bij de keuze van een vervoermiddel. Ook de aantrekkingskracht van een omgeving en de faciliteiten die aanwezig zijn op overstappunten, hebben invloed op de keuze van het vervoermiddel.

Hypothesen – stellingen:

- Ik verkies de auto omdat de trein steeds overvol zit.
- Comfortabele wachtaccommodatie aan bus- en tramhaltes beïnvloedt mijn keuze van vervoermiddel.
- Mijn gebrek aan kennis van tariefsystemen en betaalwijzen bij het OV weerhoudt me om het OV te nemen.

- Het gebrek aan privacy, door de aanwezigheid van de andere reizigers, is een belemmering om (vaker) met het OV te reizen.

Beschikbaarheid

Het hebben van een auto impliceert dat mensen er gebruik van maken, ook wanneer er andere alternatieven bestaan. Enkel de verhoging van het aanbod openbaar vervoer is niet voldoende om mensen uit de wagen te krijgen. Een verhoogd aanbod openbaar vervoer is wel een sociale maatregel die iedereen in staat stelt om zich te verplaatsen.

Hypothesen – stellingen:

- Ik fiets niet omdat er geen fietspaden liggen en fietsen niet veilig is.
- Ondanks de verhoging van het aanbod openbaar vervoer in mijn niet-stedelijke omgeving geraak ik nog niet op mijn bestemmingen met het OV.
- Het hebben van een auto in de stad is eerder een last dan een voordeel.
- Ik gebruik altijd de auto omdat ik hem nou eenmaal heb.

5.3.2 Motivatie

Gezondheid

Gezondheid speelt op twee manieren een rol. De uitstoot van gassen en de geluidhinder zijn negatieve effecten. Een positief effect is de beweging tijdens wandelen en fietsen.

Hypothesen – stellingen:

- Ik fiets omdat het gezond is, het is mijn dagelijkse beweging.
- Fietsen is ongezond. Ik ga liever met de auto vanwege de uitstoot van schadelijke gassen.

Motivatie – milieubewustzijn

Het milieubewustzijn over energiegebruik en mobiliteit is beperkt. Met name de hoge brandstofprijzen doen ons beseffen dat een auto brandstof verbruikt. Het negatieve milieueffect speelt vaak minder een rol.

Hypothesen – stellingen:

- Ik hou rekening met het milieu door de keuze van vervoer: op korte afstanden de fiets en op lange afstanden waar mogelijk openbaar vervoer.
- Ik zou meer geld betalen voor een milieuvriendelijke auto; voor een koelkast doen we dat tegenwoordig ook.
- Als ik beter inzicht had in de milieueffecten, dan zou ik er zeker rekening mee houden.
- De rest houdt geen rekening met het milieu, dus doe ik dat ook niet echt.
- Als ik wist hoe ik energiezuiniger kan rijden, dan zou ik dat beslist doen, ook als het langzamer is.

Verkeersveiligheid en sociale veiligheid

Bij verplaatsingen te voet en met de fiets speelt verkeersveiligheid een rol vanwege de kwetsbaarheid. Ook zijn het vaak kinderen die zich te voet en op de fiets verplaatsen. Veiligheid is vaak een sterk argument om de kinderen met de auto naar school te brengen. Ook sociale veiligheid speelt een rol, met name bij verplaatsingen 's avonds.

Hypothesen – stellingen:

- Ik breng mijn kinderen liever zelf met de auto naar school omdat het te voet en met de fiets veel te gevaarlijk is.

- Als er betere fietsvoorzieningen op weg naar de school en in de omgeving van de school waren, dan zou mijn kind best met de fiets naar school mogen.
- Verkeerseducatie vind ik erg belangrijk omdat je dan leert hoe je je moet gedragen in het verkeer.
- 's Avonds ga ik alleen maar met de auto ergens naartoe omdat ik me anders niet veilig voel.

Externe omstandigheden

Het weer, bepakking, het zijn allemaal argumenten om voor de auto te kiezen. Het zijn elementen waar de invloed van het individu klein op is en die een reis onhandig kunnen maken.

Hypothesen – stellingen:

- Als ik mijn boodschappen via het internet of telefonisch kon bestellen en laten thuisbezorgen, dan zou ik met de auto geen grote boodschappen meer gaan doen.
- Als ik mijn aankopen (bijvoorbeeld een wasmachine, een stereo, grote boodschappen) achteraf goedkoop of gratis thuis kon laten bezorgen, dan zou ik zeker met het openbaar vervoer of de fiets gaan winkelen.

Perceptie

De perceptie van vervoermiddelen speelt een rol bij de keuze. Elementen die een rol spelen, zijn de perceptie van comfort, snelheid, aanzien, kost, milieueffecten, veiligheid en contact.

Hypothesen – stellingen:

- Als het comfort van openbaar vervoer in de hele keten verbetert, dus ook de overstap, dan is het zeker een alternatief voor de auto op lange afstanden.
- Nu is fietsen gevaarlijk. Een groter aanbod van veilige fietsvoorzieningen maakt de fiets tot een aantrekkelijker vervoermiddel.
- Meer informatie over de negatieve effecten van een auto zou mijn perceptie over de auto veranderen. Ik zou dan eerder gebruik maken van alternatieve verplaatsingsmogelijkheden.

Status

Status speelt vooral een rol bij de expressieve motieven. Het gaat dan om het plezier, de opwindning of de spanning die een product oproept. Ook de signaalwaarde speelt een rol. Bepaalde type auto's scoren qua status goed. Maar ook de Thalys en de Eurostar hebben status.

Hypothesen – stellingen:

- De trein krijgt meer status als hij gebruikt wordt door voorbeeldpersonen en mensen met keuze voor een (dure) auto, eigenlijk is het een chique en comfortabel vervoermiddel om mee te rijden. Met de trein rijden, is passen voor de stress van verkeer.
- Een fiets is sexy, zeker de nieuwe generatie fietsen. Niet alleen voor sport, maar ook voor functionele verplaatsingen zijn deze fietsen te gebruiken.

DEEL 2 ERVARINGSKENNIS D.M.V. FOCUSGROEPEN

6 Werkwijze focusgroepen

6.1 Doel en aanpak van de focusgroepen

Doel van de tweede deelstudie is het verzamelen van visies, kennis en ervaringen van ervaringsdeskundigen (= burgers) over de determinanten. Deze deelstudie vormt een aanvulling op het literatuuronderzoek naar determinanten van mobiliteit en energiegebruik bij huishoudens. Er werd gevraagd om minstens vijf focusgroepen te organiseren. Aandachtspunt voor het samenstellen van de groepen was een goede 'mapping' en spreiding over de bevolking (stedelijk, niet-stedelijk, socio-economische en demografische kenmerken) en/of volgens thema's (werk, school, mobiliteit, ...).

Werken met focusgroepen om de informatie uit de literatuurstudie aan te vullen is interessant omdat er 'in de diepte' kan worden gegaan. Het exploratieve karakter van focusgroepen laat toe om te vernemen welke factoren van invloed zijn op de meningen die de deelnemers hebben over de centrale onderzoeksthematiek. Het is belangrijk te weten is dat tijdens de discussies geen consensus werd nagestreefd. Integendeel, alle meningen en motivaties konden aan bod komen, zelfs de meest uiteenlopende. Aangezien het een expliciete eis was dat alle aangedragen determinanten vanuit de literatuur getoetst moesten worden binnen de focusgroepen, is in de praktijk niet op alle determinanten even uitvoerig ingegaan.

Aan de hand van de focusgroepen werd getracht:

- inzicht te krijgen in de ervaringen m.b.t. de verschillende determinanten bij de deelnemers aan de focusgroepen.
- inzicht te verschaffen in de afwegingen die mensen maken bij het maken van verplaatsingen. Welke determinanten zijn belangrijk? Wat zijn ervaringen van de focusgroepleden?
- die determinanten te identificeren die het belangrijkste zijn voor de keuze van vervoerswijze (i.e. de determinanten waarop bij voorkeur ingespeeld kan worden om gedrag te veranderen);
- inzicht te krijgen in de bereidheid om het gedrag te wijzigen (+ op welke voorwaarden men gedrag wil wijzigen); en
- maatregelen te identificeren die effect zouden kunnen hebben op het gedrag van huishoudens m.b.t. mobiliteit (en meer bepaald energiegebruik in mobiliteit).

In de onderstaande paragrafen wordt beschreven hoe de deelnemers aan de focusgroepen werden geselecteerd, wat de opzet was van de focusgroepen en hoe de focusgroepen praktisch werden uitgewerkt. In hoofdstuk 7 worden de resultaten van de focusgroepen meer in detail beschreven.

6.2 Opzet van de focusgroepen

Bij het voorstel voor de opzet van de focusgroepen wilden we tegemoet komen aan twee mogelijke opmerkingen:

1. Er moest voldoende tijd zijn om de grote variëteit aan onderwerpen in de diepte te behandelen.
2. Naast de focus op de kwalitatieve informatie wilden we een minimum aan kwantitatieve informatie over het gedrag van de deelnemers kunnen verzamelen.

Om tegemoet te komen aan deze twee opmerkingen, werden de focusgroepen opgevat als een reeks van 3 opeenvolgende discussieavonden (sessies) waaraan dezelfde deelnemers zouden deelnemen. Voor de twee eerste sessies werden twee verschillende groepen van mensen geselecteerd die apart van elkaar over dezelfde onderwerpen discussieerden. In de derde sessie werden de deelnemers van de groepen samengebracht.

Tussen de eerste en de tweede sessie kregen de deelnemers een 'huistaak' mee om zicht te krijgen op de verplaatsingen die ze gedurende enkele dagen maken (hoeveel, doel, reden voor keuze vervoermiddel, enzovoort).

6.3 Selectie van de deelnemers aan de focusgroepen

Bij de samenstelling van de focusgroepen moest eerst en vooral gekozen worden tussen homogene dan wel heterogene groepen. De diversiteit van de groep kan worden vastgelegd in criteria. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de:

- Within group-criteria, i.e. de criteria die variëren binnen één focusgroep (diversiteit binnen de groep);
- Between groups-criteria, i.e. de criteria die variëren tussen de verschillende focusgroepen (diversiteit tussen de groepen) en dus constant zijn binnen één groep.

Er werd gekozen voor één belangrijk between groups-criterium, namelijk woonomgeving (onderscheid tussen stedelijke woonomgeving en niet-stedelijke woonomgeving). Dit wil zeggen dat de focusgroepen homogeen worden samengesteld wat de woonomgeving betreft (en dus in meerdere of mindere mate ook het aanbod van vervoerswijzen). Alle andere criteria zijn within-group criteria. Dit wil zeggen dat binnen de groep van zowel de mensen die wonen in een stedelijke omgeving als mensen die wonen in een niet-stedelijke woonomgeving, een maximale variatie wordt beoogd m.b.t. factoren als sociaal-economische status, leeftijd, levensfase, belangrijkste vervoermiddel, enzovoort.

De reden dat bij de samenstelling van de focusgroepen gekozen is voor heterogene groepen met slechts één 'between group-criterium', ligt in de onderzoeksvraag waarbij we moeten achterhalen hoe en waarom voor specifieke vervoermiddelen en verplaatsingen wordt geopteerd. Om bij een verplaatsing uiteindelijk te kiezen voor een bepaald vervoermiddel, moet er minstens een aanbod zijn van dit vervoermiddel. Het aanbod aan vervoermiddelen verschilt grondig tussen stedelijke gebieden en landelijke gebieden. Dit is dus een zeer belangrijk onderscheidend criterium.

Voor het selecteren van de deelnemers werd om praktische redenen (beperking van verplaatsingsafstanden) gekozen voor mensen die ongeveer in eenzelfde omgeving wonen. Voor de stedelijke woonomgeving werd, in overleg met viWTA, geopteerd voor Brussel, voor de niet-stedelijke woonomgeving het Pajottenland. In het kader van dit onderzoek was het niet mogelijk om meerdere stedelijke en landelijke gebieden op te nemen voor de samenstelling van de focusgroepen.

Voor het selecteren van de deelnemers werden verschillende stappen doorlopen:

1. afname van enquête rond mobiliteitsprofiel en persoons- en gezinskenmerken;
2. selectie van 'de ideaal samengestelde focusgroep' wat de spreiding in within-group criteria betreft;
3. telefonische contactname met de mogelijke (en gewenste) deelnemers voor praktische afspraken; en
4. versturen van de uitnodigingen.

Enquête

Er werden enquêtes afgenomen bij willekeurige personen enerzijds in Brussel en anderzijds in het Pajottenland (omgeving Galmaarden) op plaatsen waar veel mensen samenkomen (markt, bibliotheek, grootwarenhuis, station, enzovoort).

Vóór het afnemen van de enquête werd kort uitgelegd wat het onderzoek inhoudt. Enkel aan de mensen die eventueel bereid zouden zijn mee te werken aan het onderzoek (incl. drie discussieavonden), werd gevraagd de vragenlijst in te vullen. De vragenlijst werd bewust kort gehouden. De vragen betroffen enerzijds het mobiliteitsprofiel van de ondervraagden (woon-werk én vrije tijd) en anderzijds persoons- en gezinskenmerken (leeftijd, geslacht, opleiding, werk, aantal personen in gezin, enzovoort). De vragenlijst is bijgevoegd in Bijlage 1.

De enquêtes werden afgenomen gedurende twee weken in de maand juli. Aan het einde van de eerste week werden de verkregen resultaten reeds geanalyseerd m.b.t. spreiding in de groepen. Op basis van deze analyse werden gedurende de tweede week specifieke profielen gezocht (het betrof o.a. fietsers in het Pajottenland, jeugd in Brussel, enzovoort).

In totaal werden 102 ingevulde enquêtes ontvangen, waarvan 43 van inwoners van Brussel en 59 van personen woonachtig in het Pajottenland. Het viel op dat het profiel van de ondervraagden in het Brusselse over het algemeen verschilde van het profiel van de ondervraagden uit het Pajottenland. Volgende verschillen werden gevonden:

- Werkplaats: de ondervraagden in Brussel werken bijna allemaal in Brussel zelf, terwijl de ondervraagden in het Pajottenland verder weg van hun woonplaats werken (o.a. in Brussel).
- Samenstelling gezin: de ondervraagden in Brussel zijn eerder mensen zonder kinderen (één- of tweepersoonshuishoudens) vs. de ondervraagden in het Pajottenland leven meer in gezinsverband met kinderen.
- Mobiliteitskenmerken: de ondervraagden in Brussel zijn vaker niet in het bezit van een wagen vs. bijna alle ondervraagden in het Pajottenland bezitten een wagen.

Selectie van de 'ideaal samengestelde focusgroep'

Uit de ondervraagden werd op basis van de ingevulde enquêtes, zowel voor de stedelijke als voor de niet-stedelijke woonomgeving, een focusgroep samengesteld met een maximale spreiding wat de within-group criteria betreft. Doel van de focusgroepen was immers de relevantie van de verschillende determinanten te testen, en dat voor de twee groepen nl. 'platteland' en 'stad'. Aangezien uit de literatuur duidelijk is gebleken dat socio-economische kenmerken een belangrijke determinant zijn bij keuzes van mobiliteitstypes is ervoor geopteerd om een zo groot mogelijk spreiding van deze kenmerken binnen de groepen zelf te krijgen. Dit resulteerde in tweemaal een groep van 15 personen, waarvan de profielen weergegeven zijn in Tabel 17.

Tabel 17: Profiel van de 'ideaal samengestelde focusgroep' voor zowel de stedelijke als de niet-stedelijke woonomgeving

Within group criteria	Stedelijke woonomgeving	Niet-stedelijke woonomgeving
Personen met kinderen	5	9
Geslacht:		
vrouwen	6	9
mannen	9	6
Diploma:		
LO	1	3
SO	6	8
HOBU	2	3
UO	6	0
Autobezit:		
Ja	8	9
Bedrijfswagen	1	1
Neen	6	3
Moto	0	1
Geboortejaar:		
>1980	2	3
1970-1980	2	2
1960-1970	6	2
1950-1960	0	0
< 1950	3	5

Doel was om deze spreiding ook te verkrijgen in de werkelijke focusgroep. Daartoe werden deze mensen gecontacteerd met de vraag of ze aan de drie discussieavonden ook werkelijk zouden willen en kunnen deelnemen. Voor elk van deze profielen werd een 'reserve' aangeduid met ongeveer eenzelfde profiel. Het overzicht van profielen van de deelnemers aan de focusgroepen is weergegeven in Bijlage 2.

Telefonisch contact

Het telefonische contact vond plaats in de tweede helft van de maand augustus. Tijdens het contact werd nogmaals herinnerd aan het doel van het onderzoek en werden de data van de discussieavonden herhaald. Er werd gevraagd om de deelname te bevestigen. Voorwaarde voor deelname was dat de drie discussieavonden konden worden bijgewoond.

Van de personen die aangeduid waren in de 'ideaal samengestelde focusgroep', zeiden 3 mensen toe voor de stedelijke woonomgeving en zei niemand toe voor de niet-stedelijke woonomgeving. De eis dat men drie dagen beschikbaar moest zijn, bleek veelal de belangrijkste reden te zijn. Bovendien bleek de enquête de doelstelling van de enquête voor een aantal respondenten niet duidelijk verwoord te zijn, ondanks de duidelijke richtlijnen aan de enquêteur. Zij gaven aan wel te willen meedoen aan enquêtes. Deelname aan de discussiedagen zagen zij om verscheidene redenen niet zitten (o.a. geen tijd, zichzelf niet geschikt vinden, ...). Een mogelijke oplossing hiervoor zou kunnen zijn om als onderzoeker zelf de enquêtes af te nemen. Op die manier krijgt men een duidelijker beeld van de geïnterviewde personen kan men duidelijker zelf aangeven wat de doelstelling is van het onderzoek, etc. Een mogelijk nadeel hiervan is wel dat men als onderzoeker gaat sturen in de groep personen bij wie de enquêtes worden afgenomen en dat een 'eerste indruk' gaat meespelen in de selectie van mensen voor de focusgroep.

Na contact met de 'reserve' waren tien personen uit de stedelijke woonomgeving en negen personen uit de niet-stedelijke woonomgeving bereid tot deelname. Aangezien in deze groepen van mensen nog een aantal gewenste profielen ontbraken, werd in kennissenkringen verder gezocht naar mogelijke deelnemers. Het ging om:

- gepensioneerde in stedelijke woonomgeving;
- persoon in stedelijke woonomgeving die wagen gebruikt voor woon-werkverkeer;
- fietser in stedelijke woonomgeving;
- fietser in niet-stedelijke woonomgeving;
- student in niet-stedelijke woonomgeving;
- werkzoekende in niet-stedelijke woonomgeving.

Met uitzondering van de werkzoekende in de niet-stedelijke woonomgeving werden alle profielen alsnog gevonden. De profielen van de deelnemers van beide focusgroepen worden in Bijlage 2 weergegeven.

Versturen van de uitnodigingen

De uitnodigingen voor de discussieavonden werden twee weken op voorhand naar de deelnemers gestuurd. In de uitnodiging werden de drie data vermeld:

- 13 september 2005 voor sessie 1;
- 27 september 2005 voor sessie 2; en
- 5 oktober 2005 voor sessie 3.

De sessies vonden parallel plaats voor de groepen uit de stedelijke en niet-stedelijke woonomgeving, zij het op een andere locatie (Vlaams Parlement voor bewoners van de stedelijke omgeving en Baljuwhuis in Galmaarden voor bewoners van de niet-stedelijke omgeving).

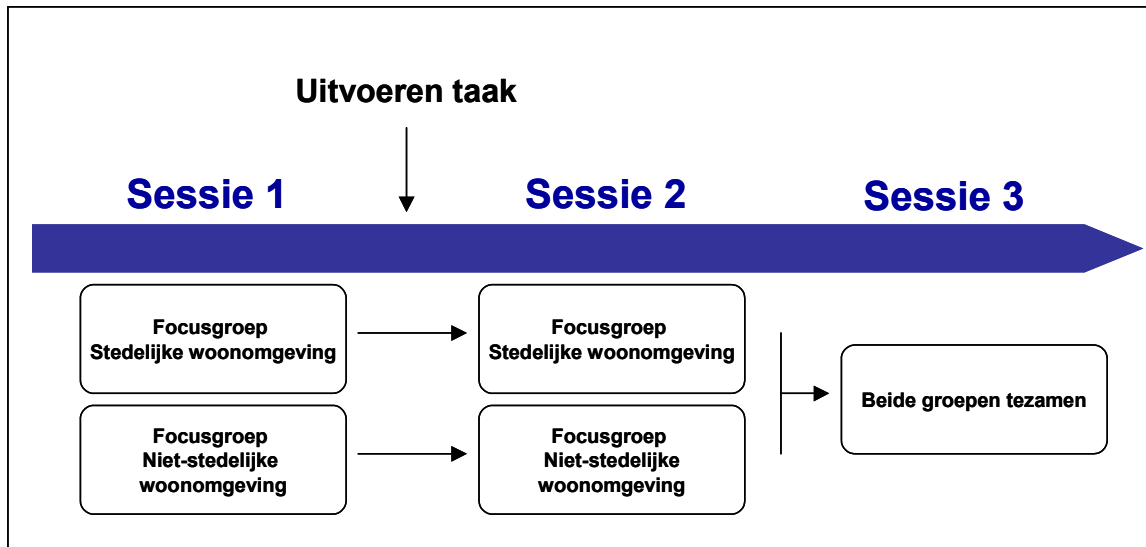
De avond vóór de eerste discussie werd elke deelnemer telefonisch gecontacteerd bij wijze van herinnering aan de bijeenkomst. Voor de volgende discussieavonden gebeurde de herinnering per sms of per mail.

6.4 Aanpak van de focusgroepen

De aanpak van de reeks van discussieavonden wordt weergegeven in de Bijlagen 3, 5 en 6. De eerste twee sessies werden apart georganiseerd voor de stedelijke en de niet-stedelijke woonomgeving (identieke inhoud). De derde sessie werd voor beide groepen

samen georganiseerd. Tussen sessie 1 en sessie 2 werd een taak meegegeven aan de deelnemers.

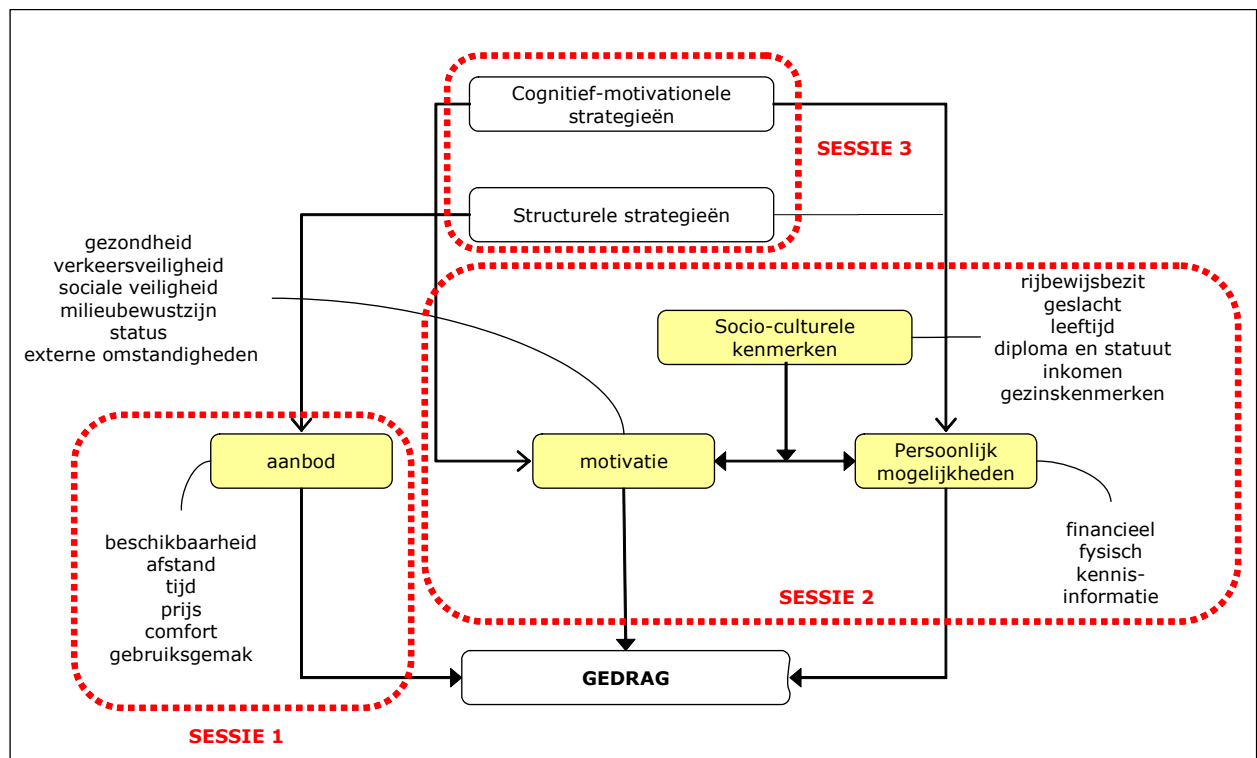
Figuur 16 Schematische weergave van aanpak van de focusgroepen



Zoals eerder werd aangegeven, was het doel van de focusgroepen tweeledig: enerzijds werden de determinanten uit de literatuurstudie getoetst (en de belangrijkste determinanten aangeduid), anderzijds werd op niveau van de maatregelen onderzocht welke maatregelen de burger zou kunnen aanvaarden.

- **Sessie 1** was voornamelijk gericht op het verwerven van inzicht in een eerste groep van determinanten, nl. de determinanten binnen **het aanbod**. Dit aanbod wordt gekenmerkt door (een combinatie van) eigenschappen, zoals bijvoorbeeld kostprijs, tijdsbeslag, comfort, reisafstand. Ook eigen keuzes (bijvoorbeeld met betrekking tot woon-/werkplaats, verwerven van vervoermiddelen) zijn bepalend voor het aanbod.
- **Sessie 2** was gericht op de twee andere groepen van determinanten nl. **motivatie en persoonlijke mogelijkheden**.
- **Sessie 3** was gericht op het toetsen van **mogelijke beleidsmaatregelen**.

Figuur 17: Schematische weergave van de onderwerpen die in de verschillende sessies aan bod zijn gekomen



Bron: Hoevenagel et al., 1996 en eigen bewerking

Aanpak sessie 1

Doel van sessie 1 was inzicht te krijgen in de invloed van de aanbodfactoren (beschikbaarheid, kwaliteit, prijs, frequentie, enzovoort) op de keuze van een vervoermiddel. Daarbij werd onderscheid gemaakt tussen:

- aanbodfactoren die niet zelf door de huishoudens kunnen worden bepaald (vb. frequentie openbaar vervoer, comfort, prijs van openbaar vervoer e.d.);
- aanbodfactoren waar huishoudens al dan niet zelf voor kiezen (vb. aankoop wagen, fiets e.d.).

Door middel van doe-opdrachten werd de discussie op gang getrokken. Aan het begin van sessie 1 werd gevraagd een persoonlijk mobiliteitsprofiel te maken (Welke verplaatsingen maak ik?, Welke afstanden leg ik af?, Met welk vervoermiddel maak ik deze verplaatsingen?). Aan de hand van deze oefening werd een discussie gevoerd over de keuze van de woonplaats en de invloed daarvan op het mobiliteitsprofiel alsook over het bestaande aanbod van vervoerswijzen.

Na de pauze werd gestart met een 'vervoermiddelenmarkt', waarbij iedereen vervoermiddelen kon kopen met een vastgesteld (beperkt) budget. Deze oefening vormde de aanleiding voor een discussie rond factoren die meespelen bij de aankoop van vervoermiddelen (samenstelling van het 'eigen' aanbod). Het draaiboek van de eerste sessie is bijgevoegd in Bijlage 3.

Taak tussen sessie 1 en sessie 2

De deelnemers hebben tijdens de twee weken tussen sessie 1 en sessie 2 een mobiliteitsdagboekje ingevuld op drie welbepaalde dagen: een dinsdag, een woensdag en een zaterdag (twee wekdagen en één weekenddag). In het dagboekje werd gevraagd voor iedere verplaatsing de volgende gegevens in te vullen: doel van de verplaatsing, verplaatsingsduur (tijdstip van vertrek en tijdstip van aankomst),

7 Determinanten

Zoals aangegeven in *Figuur 17* kunne de determinanten volgens het conceptuele milieugedragsmodel worden ingedeeld in 3 groepen van factoren:

1. aanbodfactoren;
2. motivatiefactoren, en
3. factoren die te maken hebben met persoonlijke mogelijkheden.

De drie groepen factoren kwamen aan bod in de verschillende discussies binnen de focusgroepen. In paragraaf 7.1 worden de profielen van de deelnemers behandeld. Deze informatie geeft inzicht in het mobiliteitsprofiel van de deelnemers en informatie over gewoontegedrag en de invloed van de woonplaats. De aanbodfactoren worden bij de bespreking van de resultaten opgesplitst in aanbodfactoren waarop men zelf geen invloed heeft, nl. kwaliteit van infrastructuur e.d. (paragraaf 7.2) en aanbodfactoren waarop men zelf wel invloed heeft, nl. aankoop van bepaalde vervoermiddelen (paragraaf 7.3).

De determinanten die tot de groep van 'motivatiefactoren' behoren, worden besproken in paragraaf 7.4. Factoren die verband houden met persoonlijke mogelijkheden, zijn beschreven in paragraaf 7.5. Hoe de socio-economische kenmerken inspelen op deze laatste twee groepen van determinanten wordt uiteengezet in paragraaf 7.6.

Bij de bespreking van de determinanten worden zaken die de deelnemers aan de focusgroepen hebben vermeld als feiten, ervaringen, voor- en nadelen, enzovoort vermeld in een tekstbox. Deze informatie is gebruikt voor het maken van een analyse en een terugkoppeling naar de feiten die uit eerder onderzoek gekend zijn (literatuurstudie).

In paragraaf 7.7 wordt tenslotte inzicht gegeven in het belang van elk van de determinanten bij de keuze van bepaalde vervoermiddelen. Sommige determinanten zullen meer doorwegen in de afweging die personen maken bij het kiezen voor een bepaald vervoermiddel dan andere. Inzicht in het belang van de determinanten kan aangeven op welke determinanten prioritair moet worden ingespeeld om het gedrag van personen (huishoudens) te kunnen veranderen.

7.1 Profielen van de deelnemers

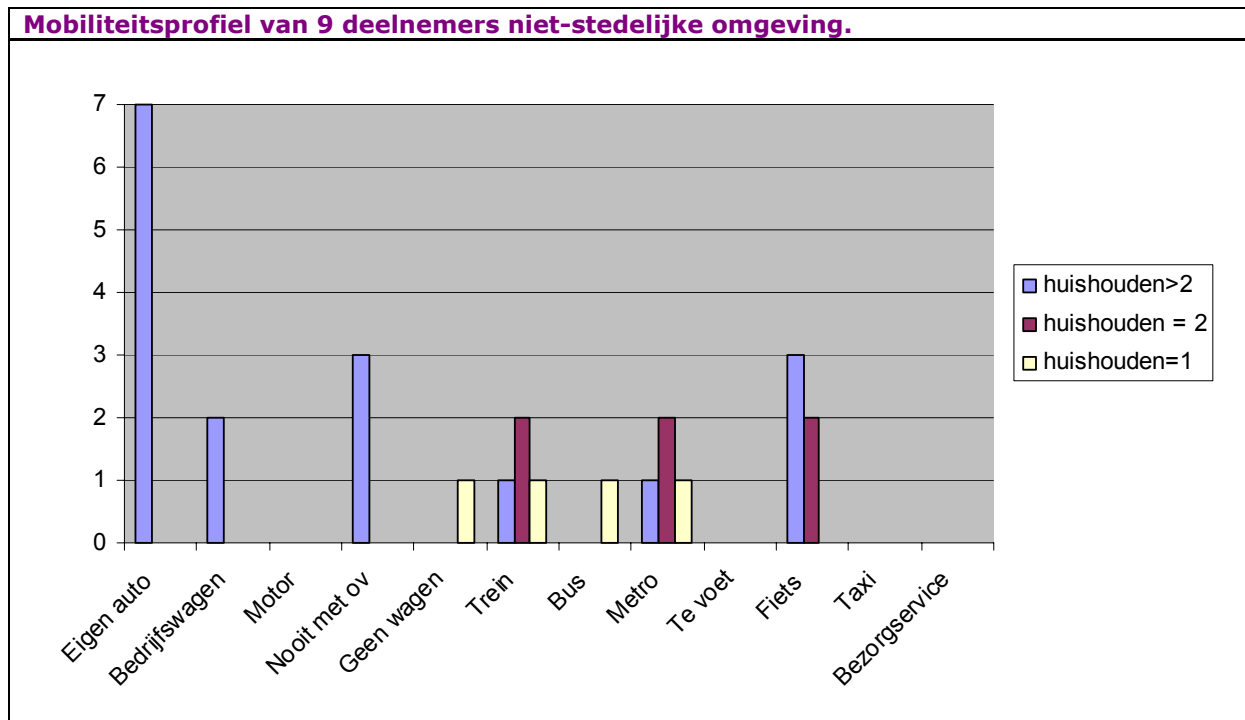
De enquêteresultaten van de deelnemers uit de stedelijke woonomgeving en de deelnemers uit de niet-stedelijke woonomgeving zijn weergegeven in Bijlage 2: Profielen deelnemers aan de focusgroepen.

De focusgroep uit de stedelijke woonomgeving bestaat voornamelijk uit hoger opgeleiden (9 van 11 deelnemers hebben een universitair diploma of een diploma hoger niet-universitair onderwijs). Slechts 3 op 11 deelnemers heeft kinderen. Er zijn 5 alleenstaanden.

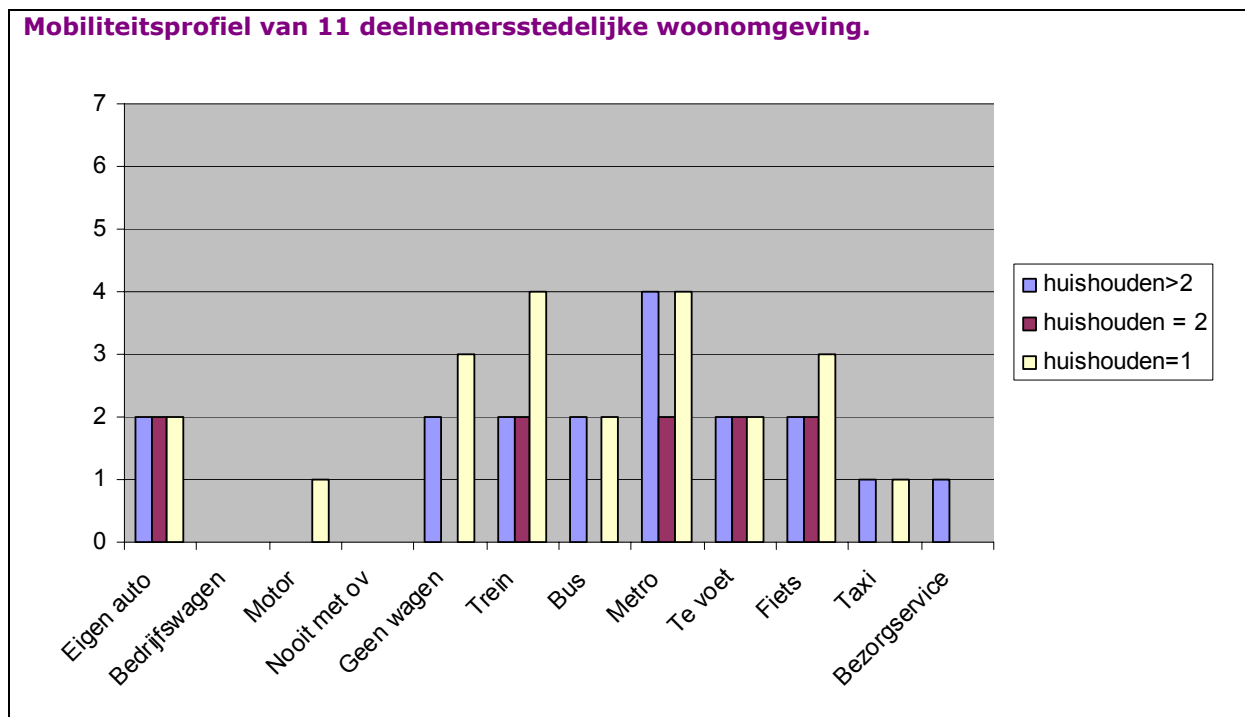
Ook de deelnemers aan de focusgroep uit de niet-stedelijke woonomgeving heeft veelal een universitair diploma of diploma hoger niet-universitair onderwijs. Er is slechts één alleenstaande en 4 op 9 deelnemers hebben kinderen.

In de eerste sessie werd door elk van de deelnemers het eigen mobiliteitsprofiel opgesteld (zie Bijlage 3). *Figuur 18* en *Figuur 19* geven aan welke vervoerswijzen gebruikt voor de niet-stedelijke en de stedelijke woonomgeving. Daarbij is onderscheid gemaakt in het aantal personen waaruit een huishouden bestaat. Aansluitend volgen de conclusies op basis van de mobiliteitsprofielen van beide focusgroepen .

Figuur 18 Mobiliteitsprofiel niet-stedelijke omgeving



Figuur 19 Mobiliteitsprofiel stedelijke omgeving



Mobiliteitsprofiel focusgroep niet-stedelijke woonomgeving

- 3 van 9 deelnemers nemen nooit het openbaar vervoer.
- 4 van 9 deelnemers nemen de trein als hoofdvervoermiddel naar het werk in Brussel.
- Eén enkele deelnemer maakt regelmatig gebruik van de bus voor lokale verplaatsingen.
- De metro in Brussel wordt gebruikt door de deelnemers die in Brussel werken voor een deel van woon-werk verplaatsing, werk-werk verplaatsingen, uitstappen in Brussel.
- 6 van 9 deelnemers beschikken over een eigen wagen, 2 beschikken over een bedrijfswagen en 1 deelnemer heeft geen wagen (zij is nog studente, reist veel met trein en doet dit gratis omdat vader bij het spoor werkt).
- Op basis van de profielen is voor veel motieven buiten het woon-werkverkeer (= winkelen, bezoek, zakelijk verkeer, vakantie, sport, cultuur, ...) de wagen het verplaatsingsmiddel bij uitstek. Desondanks wordt de fiets bij velen ook actief gebruikt.
- 5 deelnemers nemen bewust de fiets voor korte verplaatsingen wanneer het weer het toelaat, de hoeveelheid bagage beperkt is en er tijd genoeg is.
- 2 deelnemers carpoolen voor uitstappen (film, ...).

Mobiliteitsprofiel focusgroep stedelijke woonomgeving

- Alle deelnemers nemen regelmatig deel aan het openbaar vervoer (trein, bus, metro en trein).
- Het openbaar vervoer wordt regelmatig gebruikt, zowel voor woon-werkverkeer als voor persoonlijke activiteiten (bezoek vrienden of familie, boodschappen, cultuur, sport, ...). Voor avondactiviteiten wordt openbaar vervoer minder gebruikt omdat het 's avonds laat niet meer rijdt.
- De taxi wordt tweemaal genoemd voor vervoer 's avonds, als er geen openbaar vervoer meer rijdt.
- Te voet gaan is voor 5 van de 11 mensen genoemd als verplaatswijze die veel wordt gebruikt voor kleine afstanden zoals boodschappen. Ook kind naar school brengen en naar het werk gaan is genoemd. Te voet wordt daarnaast veel gecombineerd met openbaar vervoer.
- Van de 11 deelnemers beschikken 6 over een eigen wagen en 5 deelnemers hebben geen wagen.
- Niemand heeft een bedrijfswagen. De vriendin van Joachim heeft wel een bedrijfswagen die voor gezamenlijke verplaatsingen wordt gebruikt. Joachim is tegen bedrijfswagens. Andere deelnemers ook.
- Drie deelnemers zonder wagen zijn 'alleenstaand', één van hen woont nog thuis bij de ouders in (en heeft ook geen rijbewijs). De andere twee 'alleenstaanden' hebben wel een rijbewijs, maar zelf geen auto. Een autoloze deelnemer heeft als gezin bewust geen wagen (gezin van 3 personen – 1 kind). Daarnaast is er nog één autoloze die geen rijbewijs heeft.
- 2 van 11 deelnemers maakt regelmatig gebruik van de auto (woon-werk en het brengen van de kleinkinderen naar de school). Bij de anderen blijft het wagengebruik beperkt tot het bezoeken van vrienden of familie die verder weg wonen, uitstapjes (vb. cultuur) 's avonds en verder weg, en om grote boodschappen te doen.
- 3 deelnemers nemen bewust en zeer regelmatig de fiets in Brussel (tenzij het weer dit echt niet toelaat). Een van deze deelnemers verklaart niet van harte de fiets te nemen.
- Verdere afstanden worden afgelegd met de trein of wagen (indien in bezit).
- Voor verre vakanties opteren alle deelnemers ofwel voor de trein, ofwel voor het vliegtuig, nooit voor de wagen.

Via deze oefening van het mobiliteitsprofiel werd een inzicht geworven in het mobiliteitsgedrag van de focusgroepen. Op basis hiervan kon tijdens de

focusgroepdiscussies dieper ingegaan worden op de afwegingskeuzen en argumenten van dit mobiliteitsgedrag. Voor de deelnemers gaf het ook onderlinge duidelijkheid over onderlinge gelijkenissen en verschillen m.b.t. hun mobiliteitsprofiel. Tijdens de discussies werd dit meermaals opgepikt.

Overeenkomsten mobiliteitsgedrag

Voor zowel de deelnemers uit de stedelijke als voor de deelnemers uit de niet-stedelijke woonomgeving kunnen volgende vaststellingen worden gedaan.

- Alleenstaanden en kleine huishoudens hebben minder vaak een auto.
- De auto is bij uitstek een flexibel vervoermiddel en wordt in beide groepen gebruikt voor boodschappen; ook door stedelingen. Ook 's avonds wordt de auto in beide groepen veel gebruikt. De fiets en het openbaar vervoer zijn dan geen alternatief vanwege de veiligheid en ontoereikende dienstregeling.

Verschillen mobiliteitsgedrag

Er blijken echter ook enkele opvallende verschillen te bestaan tussen het mobiliteitsprofiel van de deelnemers uit de niet-stedelijke en de deelnemers uit de stedelijke omgeving.

- Autobezit dominant op platteland: In het niet-stedelijk gebied heeft iedereen met een baan een auto. De auto wordt voor veel verschillende activiteiten gebruikt. De deelnemers uit de stad hebben minder vaak een auto. De auto wordt in de stad vooral gebruikt voor weekend- en vrijetijdsactiviteiten, zoals bezoek van vrienden en familie, niet voor woon-werkverplaatsingen.
- Stedelingen reizen met openbaar vervoer: Drie deelnemers uit het niet-stedelijke gebied reizen nooit met het openbaar vervoer. De bus wordt op het platteland alleen gebruikt door de persoon zonder rijbewijs. Iedereen uit de stad maakt gebruik van de verschillende vormen van (openbaar) vervoer al naargelang van het doel en het tijdstip. Ook de taxi wordt genomen voor verplaatsingen 's nachts.
- Openbaar vervoer voor woon-werkverkeer: Deelnemers uit het niet-stedelijke gebied die dagelijks met openbaar vervoer (trein) reizen, doen dat om grote afstanden af te leggen met vast vertrek en vaste bestemming in een grote stad. De bus wordt hiervoor niet gebruikt. De stedelingen gebruiken het openbaar vervoer voor dagelijkse en niet-dagelijkse verplaatsingen die op verschillende locaties liggen. Voor bestemmingen buiten de stad gebruiken ze juist graag de wagen.
- Bezorgdiensten voor de stedeling: Voor het bezorgen van goederen wordt door de stedelingen in beperkte mate een beroep gedaan op bezorgdiensten. De groep uit het niet-stedelijke gebied maakt hiervan geen gebruik.
- Fiets als hoofdvervoermiddel: In de stedelijke groep wordt de fiets als hoofdvervoermiddel gebruikt; in het niet-stedelijke gebied wordt de fiets voor kleine verplaatsingen gebruikt (winkel) en als onderdeel van een ketenverplaatsing, bijvoorbeeld naar het station.
- Er moet wel worden opgemerkt dat we bij de samenstelling van de focusgroepen geen 'representativiteit' van de stedelijke of niet-stedelijke bevolking nastreefden. In de focusgroep van de stedelijke woonomgeving merkten de deelnemers op de indruk te hebben de groep zeker niet representatief was qua mobiliteitsprofiel in vergelijking met de hele Brusselse bevolking. Ze hadden de indruk dat het 'autogebruik' zeer sterk ondervertegenwoordigd was.

7.1.1 Gewoontegedrag

Uit de literatuurstudie blijkt dat gewoontegedrag een belangrijke rol speelt bij de keuze van een vervoerswijze. Gewoontegedrag treedt vaak op bij terugkerende verplaatsingen. Voor milieuvriendelijke verplaatsingswijzen is dit een voordeel: wie gewend is aan de

fiets, blijft fietsen. Maar hetzelfde geldt voor de auto. Het is dus niet eenvoudig om die gewoonte te veranderen.

Gebruik van de fiets

Voor een aantal deelnemers is het gebruik van de fiets een automatisme, het is duidelijk een onderdeel van gewoontegedrag.

- *'Je staat gewoonweg niet meer stil bij sommige verplaatsingen. Bijvoorbeeld: wanneer ik op een bepaalde locatie werk, neem ik voor die afstand steeds de fiets.'*

Toch blijkt uit de gesprekken met de focusgroepen dat er een drempel is om de fiets te gebruiken. Veel deelnemers staan er niet bij stil dat de fiets een geschikte vervoerswijze is voor korte afstanden. Positieve stimulansen kunnen helpen om mensen over de streep te trekken. Het invullen van het dagboekje heeft één deelnemer doen inzien dat de auto onnodig wordt gebruikt voor kleine verplaatsingen die evengoed per fiets afgelegd kunnen worden.

- *'Het mobiliteitsdagboekje heeft mijn gedrag wel degelijk beïnvloed. Vooral voor onze korte verplaatsingen staan we er nu veel meer bij stil of de auto wel het meest logische vervoermiddel is. Wij hadden een duidelijk gewoontegedrag om naar de bakker te gaan met de auto. Dat wil zeggen: de auto uit de garage halen, naar de bakker om de hoek en bijna even ver een parkeerplaats zoeken als we van de bakker wonen. We gaan nu te voet naar de bakker.'*
- *'Veel mensen gaan op zondagmorgen met de auto naar de bakker, terwijl het in de praktijk voor vele mensen sneller is met de fiets. Bovendien hoef je geen parkeerplaats te zoeken.'*
- *'Als je met de fiets naar de bakker gaat, krijg je wel al een bepaalde stempel opgedrukt en het wordt er ook niet makkelijk op gemaakt om je fiets te stallen tussen al die auto's.'*
- *'Een actie 'met belgerinkel naar de winkel' heeft mij er echter wel toe aangezet om vele kleine boodschappen met de fiets te doen. Ik reed echt met de fiets omwille van die actie. Daarvoor deed ik ook al veel met de fiets, maar nu heb ik er nog eens extra opgelet.'*
- *'Je hebt stimulansen nodig om de fiets of het OV te nemen.'*

Gebruik van de auto

Voor veel deelnemers vormt het gebruik van de auto een onderdeel van gewoontegedrag. Dit is blijkt uit het mobiliteitsprofiel van de deelnemers aan de focusgroepen (zie Figuur 18 en Figuur 19).

- *'Ik weeg niet af of er alternatieven zijn (voorbeeld van ziekenhuisbezoek). Aangezien mijn auto van het werk toch beschikbaar en gratis is, neem ik gewoonweg steeds de auto.'*
- *'Omdat de bus toch ook maar in de file staat, is het voor mij doodnormaal dat ik de auto neem.'*
- *'Mijn bedrijfswagen kost me niets, dus ik ben gewoon om alles met de auto te doen. Het is gewoon een automatisme. 's Avonds fiets ik wel veel.'*

Er worden verschillende voordelen van de auto genoemd:

- *'Met de auto lijkt alles veel sneller.'*
- *'Aan de auto hangen allerlei positieve associaties: sneller, vlugger, veiliger, droger, makkelijker.'*
- *'Aan de fiets hangen veel te veel negatieve associaties: onveilig, ongemakkelijk (bagagetransport), nat/koud.'*
- *'Fietsen is ook gezond. Je moet echter wel veel moeite doen om te fietsen. Ook het uitzoeken van fietsbare trajecten is een hele opgave die je niet hebt met de auto. Daar kan je bijvoorbeeld gewoon de routeplanner voor raadplegen.'*
- *'De auto is gewoon het makkelijkst om verschillende activiteiten snel te combineren.'*

De auto heeft ook negatieve aspecten. Met name het drukke verkeer werd genoemd als een reden om niet de auto te nemen, maar te kiezen voor een andere vervoerswijze, bijvoorbeeld het openbaar vervoer.

- *'De auto is lastiger wegens de files.'*
- *'Het is ook onveilig om met de auto te gaan: zeer druk en agressief verkeer.'*

Gebruik van openbaar vervoer

Openbaar vervoer wordt vooral gebruikt voor woon-werkverkeer naar Brussel. Alleen de trein werd genoemd als het gaat om gewoontegedrag. De bus werd in de niet-stedelijke woonomgeving alleen gebruikt als er echt geen andere vervoerswijze beschikbaar is, maar maakte voor deze deelnemers aan de focusgroepen geen onderdeel uit van gewoontegedrag. De deelnemers uit de stedelijke woonomgeving maken wel gebruik van de bus, maar dan vaak in combinatie met ander openbaar vervoer.

- *'Voor mijn woon-werkverplaatsingen is het een gewoonte om de trein te nemen. De trein is sneller en goedkoper.'*
- *'Ook geeft de trein een veel grotere zekerheid dat je op tijd bent.'*

Jong geleerd, oud gedaan

Eén deelnemer heeft duidelijk ervaren dat opvoeding effect heeft op het latere mobiliteitsgedrag. Het belang van onderwijs en educatie kwam ook op andere momenten in de discussie duidelijk naar voren.

- *'De opvoeding van mensen heeft zeer veel invloed op het latere mobiliteitsgedrag. Wij zijn thuis steeds zeer milieubewust opgevoed en ik merk dat ik ook zeer bewust omga met de keuze van vervoermiddelen. Als student neem ik nu zoveel mogelijk de fiets en het openbaar vervoer voor het milieu en de kost.'*

7.1.2 Woonplaats

De keuze van de woonplaats laat verschillen zien tussen de deelnemers uit de stedelijke omgeving en de deelnemers uit de niet-stedelijke omgeving. In onderstaande tekstboxen worden de belangrijkste argumenten weergegeven.

Niet-stedelijke omgeving

- Voor 7 van 9 deelnemers is de woonplaatskeuze gedetermineerd door wonen in eigen streek of in de buurt van familie. De keuze van de werkplaats is voor hen een gevolg van de keuze van de woonplaats. De maximale afstand van werkplaats wordt voor de meeste deelnemers uitgedrukt in tijdsbesteding verplaatsing: 1 uur wordt als maximale woon-werkverplaatsing gezien.
- Voor 2 deelnemers was de locatie van de werkplaats bepalend voor de woonplaatskeuze.
- De nabijheid van het werk is ook belangrijk (met name: maximum 1 uur verplaatsing), maar de kostprijs van de woonplaats is ook bepalend in de keuze van de afstand van het werk. Brussel is de grote tewerkstellingspool voor de deelnemers. In Brussel wonen is voor niemand een optie (hier speelt het 'wonen in buurt van familie', 'geboren en getogen' in Pajottenland, fierheid op streek), maar vlak nabij Brussel willen er wel enkele wonen (bijvoorbeeld Dilbeek, groene rand). Wegens te duur woont men echter verder van Brussel in het Pajottenland.
- Het al dan niet hebben van kinderen heeft een sterke invloed op het verhuisgedrag. Mensen met kinderen verhuizen niet makkelijk (sociaal netwerk, scholen, activiteiten). 1 deelnemer wijst erop dat dit slechts een fase is in het leven en dat er vele fases zijn waarin men zeer mobiel is wat verhuisgedrag betreft. Dit wordt door de meeste deelnemers tegengesproken aangezien zij zeer gehecht zijn aan hun omgeving en het sociale kader errond.
- Het voorzieningsniveau (winkels, cultuur, ...) is voor velen belangrijk, maar met de auto is alles toch zeer dichtbij. Zodra je fysiek minder mobiel wordt (letterlijk: wegens leeftijd, gezondheidsperikelen, ...), speelt de nabijheid van voorzieningen een grotere rol.
- 1 persoon ziet het hebben van een goed fietsbare omgeving (voldoende vlak, goede infrastructuur) als een bijkomende (belangrijke) factor voor woonplaatskeuze.
- De nabijheid van openbaar-vervoerhaltes was voor niemand een determinant voor woonplaatskeuze. De meeste OV-haltes zijn vlot te bereiken per fiets of met de auto. De bus wordt in tegenstelling tot de trein ook veel minder frequent gebruikt door de deelnemersgroep.

Stedelijke omgeving

- De woonplaatskeuze van de meeste deelnemers houdt rekening met het grote aanbod van voorzieningen en het gemak van vervoer; mobiliteitsaspecten spelen dus een rol.
- Door de gecentreerde ligging van activiteiten worden lange afstanden vermeden; het voorzieningsniveau is ook zeer hoog, en het verkeer weg van Brussel verloopt zeer soepel. Voor slechts één deelnemer was de nabijheid van de school een argument om in Brussel te gaan wonen. De meeste bewoners kozen er ook voor om in Brussel te wonen vanwege het gemak zich op verschillende manieren te kunnen verplaatsen.
- Eén deelnemer wilde in een grootstad wonen; Brussel is de enige grootstad in België.
- Enkele deelnemers zijn geboren en getogen in Brussel en zijn er blijven wonen, los van enig mobiliteitsaspect.
- Voor één deelnemer is het openbaar vervoer een argument om niet in Brussel te wonen vanwege de lange reistijden binnen Brussel en ook daarbuiten. Veel familie en

vrienden wonen buiten Brussel. Wonen in Brussel is gebaseerd op toeval, een vriendin woonde er.

- Voor verschillende mensen wordt bij verplaatsingen rekening gehouden met de aanwezigheid van openbaar vervoer.
- De bereikbaarheid van de werkbestemming vanuit Brussel speelt een rol bij de mensen die de wagen gebruiken voor woon-werkverplaatsingen.

Deelnemers die in een stedelijke omgeving wonen, kiezen de woonplaats veelal wegens de nabijheid van een veelheid aan activiteiten (zowel werken als vrije tijd). Het mobiliteitsaspect maakt daar deel van uit, maar is niet de hoofdreden. Vooral nabijheid (i.e. afstand) van voorzieningen en werk is belangrijk. De aanwezigheid van een openbaar-vervoerhalte is bij verschillende mensen een overweging van de uiteindelijke woonlocatie. De toenemende rol van files bij de keuze van een woonplaats wordt ook genoemd: openbaar vervoer wordt dan belangrijker. Toch zijn er ook deelnemers die niet hebben nagedacht over openbaar vervoer en dat nu wel zouden doen.

In de niet-stedelijke omgeving is de woonplaatskeuze sterk bepaald door familie en vriendenkring (i.e. men blijft wonen waar men is opgegroeid). Ook bij deze deelnemers speelt afstand een rol, maar dan niet de afstand tussen woonplaats en werkplaats, maar de afstand tot familie en vrienden. Nabijheid van openbaar vervoer (binnen loopafstand) is geen argument bij deelnemers uit de niet-stedelijke omgeving.

Reistijd

Een aantal mensen zegt dat 1 uur de maximum reistijd is voor een verplaatsing. Anderen spreken van 1,5 uur, maar dan niet voor dagelijkse verplaatsingen. Weer anderen vinden 1 uur te lang. Een deelnemer woonde op ongeveer 2,5 uur per reizen per dag van het werk (heen en terug), verhuizen naar Brussel betekende minder reistijd, wat een voordeel is. Een lange reistijd naar het werk is voor de werkzoekende deelnemer een reden om eventueel naar een andere stad te verhuizen.

7.2 Aanbod vervoerswijzen

Aanbodfactoren zijn beschikbaarheid, kostprijs, reistijd, reisafstand, comfort & gebruiksgemak van de verschillende vervoermiddelen. De woonplaatskeuze bepaalt in belangrijke mate het beschikbare aanbod. De keuze van de woonplaats wordt besproken in paragraaf 7.1.2. In deze paragraaf wordt het belang van elk van de aanbodfactoren zoals hierboven opgesomd beschreven aan de hand van de verschillende vervoerswijzen. Verschillen tussen de deelnemers uit de stedelijke en de niet-stedelijke woonomgeving komen daarbij aan bod.

7.2.1 Kwaliteit aanbod - Openbaar vervoer

In onderstaande tekstboxen wordt weergegeven hoe de deelnemers uit zowel de stedelijke als de niet-stedelijke woonomgeving de kwaliteit van het openbaar vervoersaanbod ervaren.

De trein

De trein wordt zowel voor de mensen uit de stedelijke als voor de mensen uit de niet-stedelijke woonomgeving gezien als een ideaal vervoermiddel voor lange afstanden. In combinatie met wagen, fiets of ander openbaar vervoer of taxi en halen en brengen kun je op veel plaatsen komen. Bovendien kan je in de trein op je gemak de krant of een boek lezen en rusten, ... Voor de groep uit het niet-stedelijke gebied wordt de trein vooral

gebruik voor vaste, steeds terugkerende verplaatsingen (woon-werkverplaatsingen). Voor de groep uit de stad enkel voor bezoek aan familie en vrienden en voor vakantie. Vroeger vond men reizen met de trein eerder onbetrouwbaar, een avontuur. Nu is de trein (naar Brussel) voorspelbaarder dan de auto (onzekerheid door files).

Wat betreft het treinaanbod zijn de meningen positief:

- Stiptheid treinen is de afgelopen jaren sterk verbeterd.
- Trein is veel sneller dan vroeger.
- Trein veroorzaakt geen stress, terwijl met de auto naar Brussel veel stress betekent.

Frequentie van de trein is ook bepalend. Indien er enkel om het uur een trein rijdt, wordt gekozen voor de auto. Daarnaast wil men liever een halfuur langer wachten dan te moeten overstappen.

Tram, metro en bus

Voor de stedelingen maken gebruik van tram, metro en bus. De deelnemers uit het niet-stedelijke gebied alleen als onderdeel van een woon-werkverplaatsing naar de stad. Andere werklocaties zoals bedrijventerreinen zijn voor mensen uit een niet-stedelijke woonomgeving onvoldoende bereikbaar met het openbaar vervoer. Ondanks het feit dat de stedelingen regelmatig gebruik maken van het openbaar vervoer, is niet iedereen er tevreden over. Voor twee deelnemers is deze ontoereikendheid van het openbaar vervoer zelfs de reden om vaker de fiets te gebruiken.

Deelnemers uit de stedelijke omgeving geven de volgende **knelpunten**:

- Frequentie van het openbaar vervoer laat te wensen over, frequentie van de metro is overdag wel goed.
- Openbaar vervoer is veel te druk, vooral overdag of in het weekend.
- Onveiligheid als de avond valt (vooral in de metro zelf, minder in de stations).
- Het aanbod openbaar vervoer is 's avonds slecht, waardoor toch nog andere vervoermiddelen gezocht moeten worden (fiets, taxi, meerijden met vrienden, auto nemen...).
- Een verplaatsing bestaat vaak uit teveel overstappen.
- De dienstregelingen zijn niet altijd even transparant, vooral voor de ouderen geeft dit dikwijls problemen.
- Aansluitingen zijn niet altijd goed geregeld.
- Kleine onregelmatigheden worden als zeer vervelend ervaren
- Soms is het sneller te voet dan met het openbaar vervoer.
- De prijzen van taxi's zijn ondoorzichtig.

Ondanks deze nadelen blijven de deelnemers uit de stedelijke omgeving veelvuldig gebruik maken van het openbaar vervoer. **Voordelen** die genoemd zijn:

- Er is veel openbaar vervoer aanwezig.
- Als je gewend bent aan het openbaar vervoer is het best prettig, de metro is druk maar wel plezierig, een drukke tram is best gezellig.
- Het is ontspannend met OV te reizen – je hoeft je aandacht niet bij het verkeer te houden.
- De metro heeft goede verbindingen en is duidelijk.
- De leesbaarheid van de informatie is verbeterd.
- De website van de MIVB is heel goed; van de Lijn ook. Je kan er makkelijk je verplaatsingen ingeven en de juiste lijnen opvragen.
- Metro is betrouwbaarder omdat hij onafhankelijk is van ongevallen op de weg.

Verbeteringen openbaar vervoer

Voor de verbetering van het openbaar vervoer zijn de volgende opmerkingen gemaakt:

- Het openbaar vervoer, met name de bus, wordt bijna niet gekozen omdat er teveel zoek- en puzzelwerk bij komt kijken. Het is dan veel makkelijker om gewoon de auto te nemen.
- Duidelijker overzicht van de verschillende soorten openbaar vervoer, bijvoorbeeld door al het openbaar vervoer op één plan te zetten (bestaat al in Brussel en werd in focusgroep Brussel ook aangegeven).
- Minder overstappen; ook bij treinverplaatsingen, dan is trein eerder een alternatief voor auto.
- De aansluitingsmogelijkheden van de ene OV-modus op andere beter bekend maken.
- Het aanbod passen en abonnementen voor openbaar vervoer is veel te ingewikkeld en weerhoudt mensen ervan om zich een abonnement aan te schaffen. Veel mensen zijn helemaal niet op de hoogte van het aanbod van OV-passen en de bestaande mogelijkheden. Een algemeen geldige en betaalbare OV-pas voor alle OV-modi zou makkelijker zijn

Een belangrijke factor om de trein voor regelmatige verplaatsingen van de niet-stedelijke woonomgeving naar de stad (Brussel) te nemen, is het comfort (van reizen met de trein) t.o.v. de wagen: zekerheid van reistijden, betrouwbaarheid, enzovoort. Verschillende deelnemers beginnen ook niet aan het ingewikkelde opzoekwerk voor een OV-verplaatsing voor een éénmalige activiteit.

Voor de deelnemers uit de stedelijke omgeving is het gebruik van openbaar vervoer gemakkelijk: er is een groot aanbod en de meeste vertrekpunten en bestemmingen kunnen worden bereikt. Met name de avonduren leveren problemen.

Prijs

- *'Wanneer het OV gratis was, zou ik er misschien meer gebruik van maken.'*
- *'Als ik een treinabonnement kreeg, zou ik veel vaker met de trein gaan i.p.v. met de auto.'*
- *'Gratis treinen zou mijn activiteitenpatroon veranderen.'*

Verschillende deelnemers geven aan dat de prijs van het openbaar vervoer wel degelijk een rol speelt bij de keuze van een vervoerswijze en bij het activiteitenpatroon. Ook wordt gezegd dat men de trein als duur ervaart. Met meerdere mensen sporen is duurder dan reizen met de wagen. Zelfs voor een rit alleen wordt de trein door verschillende deelnemers als duurder ervaren. Dit komt gedeeltelijk omdat de werkelijke autokosten niet gekend zijn. Bovendien worden de vaste uitgaven niet meegerekend in de afweging van de kosten. Om een goede keuze te maken, moet je de tarieven goed kennen, het weekendtarief is bijvoorbeeld niet duur. Een nadeel van de trein dat pleit voor de auto, is de beperking in tijdstip. Een retourreis 's avonds is niet mogelijk of duur.

7.2.2 Kwaliteit aanbod – Fiets

Fietsgebruik

- in Brussel zijn er weinig fietsers, op het platteland wordt gemiddeld meer gefietst;
- de deelnemers aan de focusgroepen uit Brussel fietsen relatief veel;
- in de stad worden kleine afstanden vooral te voet afgelegd, of met de metro of tram.
- de fiets wordt door één deelnemer ook gebruikt voor langere afstanden (vb. bezoek familie, e.d.) – afstanden tot 20 km. In het begin is dat zwaar, maar door de gewoonte aan te nemen went men eraan en houdt men zijn conditie op peil.

Voordelen van fietsen

- tegelijkertijd beweging (sporten);
- fietsen is handig;
- fietsen is snel.

Nadelen van fietsen

- fietsen is gevaarlijk;
- fietsen is niet hip;
- veel onveilige fietspaden, onvoldoende fietsvoorzieningen;
- sommige steden (Brussel) lenen zich niet voor fietsen: te heuvelig;
- fiets is niet gelijkwaardig aan de auto (bijvoorbeeld door bewegwijzering);
- perceptie van slecht weer;
- beperkte verfrissingsmodaliteiten op het werk;
- fietsen is niet comfortabel;
- rijgedrag van andere weggebruikers schrikt af.

Deelnemers uit de stedelijke woonomgeving geven aan dat men niet over zou schakelen naar de fiets indien er meer fietsvoorzieningen waren (aparte fietspaden, enzovoort). De gewoonte om het openbaar vervoer te nemen – en het gemak ervan – brengt met zich mee dat de fiets, voor hen die niet de gewoonte hebben te fietsen, geen waardig alternatief is voor metro, bus en tram.

Redenen om wel over te schakelen van OV naar de fiets, zijn slechte ervaringen met de dienstregelingen (op elkaar aansluiten van verschillende vervoersmodi, drukte op metro, te lage frequenties van OV 's avonds, enzovoort).

Mensen die de gewoonte hebben om de fiets in de stedelijke omgeving als functioneel vervoermiddel te gebruiken, vinden dat er geen extra fietspaden nodig zijn. Zij bewegen zich liever tussen het verkeer in i.p.v. op aparte fietspaden. Reden hiervoor is het gevaar van openslaande autoportieren van geparkeerde auto's vlak naast de fietspaden.

Fietsen is gevaarlijk en niet comfortabel

De ondermaatse fietsvoorzieningen zijn volgens de deelnemers de hoofdoorzaak van een beperkt fietsgebruik in het niet-stedelijke gebied. Er zijn veel onveilige fietspaden, bijvoorbeeld langs de grote steenwegen. Maar ook in de stad zijn de fietsvoorzieningen onvoldoende, hoewel dat minder als een probleem werd gezien. Zowel in niet-stedelijk als in stedelijk gebied vindt men het te gevaarlijk om kinderen te laten fietsen. Ouders die vroeger wel naar school fietsten, willen hun kinderen ook wel naar school laten fietsen, maar verbieden het nu wegens de verkeersveiligheid. Er wordt bevestigd dat de laatste jaren wel al inspanningen werden gedaan, maar dat de fietsinfrastructuur en de fietsvoorzieningen toch nog steeds ondermaats zijn. Enkel volledig vrij liggende fietspaden vinden de meeste deelnemers acceptabel.

Naast de fietsinfrastructuur zijn er ook opmerkingen over de mentaliteit van autogebruikers. Hun rijgedrag schrikt vele mensen af om te fietsen. De fietser wordt door veel autobestuurders beschouwd als marginale weggebruiker.

Men heeft er geen moeite mee dat een verplaatsing met de fiets iets langer duurt dan de auto, als er maar hoogwaardige fietsvoorzieningen zijn. In deze context komt ook het Belgische weer aan bod: de fietsers wijzen op de drogrede dat het 'vaak slecht weer is,

en dat ze daarom niet fietsen'. In de praktijk regent het helemaal niet zo vaak als volgens hun gevoel.

Met name in de stad is het een probleem waar je de fiets thuis op bergt, de mogelijkheden zijn vaak beperkt. Bij de bestemming ontbreken vaak voorzieningen voor de fiets zoals kluizen. In de stad wordt het risico op diefstal van de fiets (of onderdelen ervan) als een probleem ervaren. Men heeft verschillende fietsen nodig, afhankelijk van waar je je fiets kwijt kan (op straat → slechte fiets, binnen → goede fiets). Ook in het niet-stedelijke gebied ontbreken overdekte fietsparkings ter hoogte van stations en belangrijke bushaltes.

Gewoontegedrag: de fiets is geen functioneel vervoermiddel

Naast veiligheid is gewoontegedrag van mensen de oorzaak van het beperkte fietsgebruik. Men is niet meer gewoon om de fiets als functioneel vervoermiddel te gebruiken. De fiets moet als gelijkwaardig vervoermiddel ten opzichte van de auto gezien worden. Het aanbieden van functionele fietsbewegwijzering is hier een voorbeeld van (hoe geraak je met de fiets veilig van punt A naar B). Nu is er enkel toeristische bewegwijzering in de vorm van lussen en knooppunten, maar een functionele bewegwijzering ontbreekt. Routeplanners zijn bijvoorbeeld ook enkel afgestemd op de keuze van verplaatsingen per auto.

Naast hoogwaardige infrastructuur geven de deelnemers aan dat (verkeers)opvoeding zeer belangrijk is. Niet enkel voor autobestuurders om defensiever te rijden, maar ook educatie van kindsbeen om de Belg opnieuw meer op de fiets te krijgen.

Toch kan de fiets wel als functioneel vervoermiddel worden gebruikt, zelfs voor iets langere afstanden. Door de gewoonte aan te nemen met de fiets te gaan, houdt men ook zijn conditie op peil.

Fietsen is handig en gezond

Een aantal deelnemers aan de focusgroepen neemt de fiets om naar het station of het werk te rijden. Hun motivatie is ook dat dit tegelijkertijd beweging-sporten is (gezondheid). De fiets als sport of recreatiemiddel is wel normaal. Er hangt ook een bepaald imago – status aan fietsen. Het is bijvoorbeeld wel hip om te fietsen in het weekend, maar met de fiets naar het werk, een klant, vergadering, ... doe je niet. Het wordt in sommige kringen door anderen (collega's, klanten, ...) als 'not-done' gezien. De fiets wordt enkel geassocieerd met vrije tijd.

Met name in de stedelijke omgeving is snelheid een argument vanwege de ontoereikendheid van het openbaar vervoer. Men is vaker sneller met de fiets en niet gebonden aan specifieke dienstregelingen.

7.2.3 Kwaliteit aanbod – Wandelen

Wandelen

- te voet gaan is in de groep niet-stedelijke omgeving nauwelijks aan bod gekomen;
- in de stad worden veel verplaatsingen te voet gedaan, zeker afstanden tot 2 km.
- de nabijheid van voorzieningen (op wandelafstand) is belangrijk voor de korte verplaatsingen van de deelnemers (zowel in de stad als in de niet-stedelijke omgeving).

De mogelijkheden en het kwaliteitsniveau voor voetgangers in het niet-stedelijke gebied zijn tijdens de discussie nauwelijks aan bod gekomen. Een verklaring is dat er weinig afstanden te voet worden afgelegd.

De nabijheid van voorzieningen (op wandelafstand) wordt wel belangrijk geacht en de druk op kleine buurtwinkels wordt als een belangrijke bedreiging gezien voor de korte verplaatsingen van de deelnemers.

Omdat in Brussel veel activiteiten van de deelnemers zich op wandelafstand bevinden, gaat men ook vaak te voet. Dikwijls spelen deze verplaatsingen zich af binnen de persoonlijke sfeer (stappen, cultuur, kleine boodschappen, ...) of vormen ze een onderdeel van een woon-werkverplaatsing.

7.2.4 Kwaliteit aanbod – Auto

Autogebruik

- in niet-stedelijk gebied het aangewezen vervoermiddel voor bijna alle verplaatsingen;
- in stedelijk gebied vooral voor verplaatsingen buiten de stad en bij veel bagage.
- Eén van de deelnemers die geen auto heeft, doet een beroep op de thuisbezorgingsdienst van de winkel voor grote boodschappen (dranken, enzovoort).

Voordelen

- de auto is goedkoper dan openbaar vervoer, vooral met meerdere mensen;
- altijd beschikbaar, ook 's avonds;
- handig bij grote boodschappen.

Nadelen

- stresserend;
- hoge aankoopprijs;
- je moet een rijbewijs hebben.

Gewoontegedrag

De auto is voor velen in het niet-stedelijke gebied het meest aangewezen vervoermiddel en voor veel verplaatsingen staat men niet meer stil bij de keuze van een ander vervoermiddel. De mensen met een bedrijfswagen geven aan dat ze wél twee keer zouden nadenken bij het gebruik van de auto indien ze geen bedrijfswagen meer hadden.

De auto lijkt goedkoper

Velen vinden de auto goedkoper dan het openbaar vervoer wanneer een verplaatsing met meerdere personen samen wordt gedaan (bijvoorbeeld uitstap naar zee, brengen van kinderen naar studentenkamer in Gent, familiebezoek op grotere afstand). Het effect van kleine prijsverminderingen bij het openbaar vervoer wordt als verwaarloosbaar beschouwd. Enkel grote prijsverminderingen (vb. gratis openbaar vervoer) zullen een impact hebben op het mobiliteitsgedrag.

De aankoopprijs van een wagen en ook de gestegen brandstofprijzen ervaren sommigen in stedelijk gebied als nadeel van de wagen. Bij de groep uit de niet-stedelijke omgeving is dit argument niet aan bod gekomen.

Vaak het enige alternatief

De wagen wordt gekozen voor éénmalige verplaatsingen, late verplaatsingen en voor (zakelijke) verplaatsingen buiten Brussel. Eén deelnemer bezat nog geen rijbewijs, waardoor hij tijdens het zoeken naar een job beperkt was tot het openbaar vervoer (wat deze zoektocht enigszins bemoeilijkte).

Met de auto naar Brussel rijden wordt door de deelnemers uit het niet-stedelijke gebied als zeer stresserend ervaren en wordt dan ook grotendeels vermeden (werken per trein, cultuur per trein ...). Voor vele verplaatsingen, zowel in niet-stedelijk gebied als in de stedelijke omgeving, is de auto nog steeds het enige alternatief (bij late terugkeer, verschillende verplaatsingen na elkaar, met OV onbereikbare of moeilijk bereikbare plaatsen).

Handig en comfortabel

De eigen vrijheid wordt als een van de redenen aangehaald voor de keuze voor de auto. In het niet-stedelijke gebied wordt de auto voor bijna alle verplaatsingen gebruikt. Voor de meeste deelnemers uit stedelijk gebied wordt de auto vooral gebruikt wanneer grote boodschappen gedaan moeten worden. Indien men zelf niet over een wagen beschikt, wordt voor de grote boodschappen soms een beroep gedaan op ouders of vrienden – bijvoorbeeld voor het transport van meubels, grote boodschappen en het afleggen van lange afstanden.

Eén deelnemer voelde zich schuldig wanneer hij alleen in de wagen zat. Een aantal deelnemers probeerden dan ook zo veel mogelijk te pendelen of samen te rijden met anderen.

Voorzieningen voor auto's

Parkeren vormt voor sommigen hoegenaamd geen probleem, ook 's avonds niet. Anderen ervaren het wel als een probleem, maar er zijn ook verbeteringen, zoals in het centrum waar betaalparkings een oplossing zijn.

De infrastructuur voor auto's wordt uiteenlopend beoordeeld. Sommigen vinden haar goed, ook in vergelijking met andere steden. Wel wordt gezegd dat er problemen zijn, dat je de situatie moet kennen, dat verkeerswijzigingen niet worden aangegeven.

Maatregelen om wijken autoluw te maken door de aanleg van rotondes, werken niet altijd. Het doorgaand verkeer vermindert niet. Sommige maatregelen leveren agressie op. Sommige systemen, zoals het lussysteem, vereisen uitleg.

7.3 Determinanten bij keuze voor aankoop van vervoermiddelen

Tijdens de eerste sessie is een 'vervoermiddelenmarkt' gehouden, waarbij iedereen vervoermiddelen kon kopen met een vastgesteld (beperkt) budget. Deze oefening vormde de aanleiding voor een discussie rond factoren die meespelen bij de aankoop van vervoermiddelen (samenstelling van het 'eigen' aanbod). Achtereenvolgens worden de voorkeuren van de deelnemers aan de focusgroep uit het niet-stedelijke gebied en het stedelijke gebied behandeld.

7.3.1 Voorkeuren voor vervoersmodi – niet-stedelijk gebied

Tweedehandswagen

- De meeste deelnemers schaffen zich een tweedehandswagen aan.
- Geen enkele deelnemer koopt een nieuwe wagen.
- De auto is maar in 2 gevallen de eerste aankoop (op basis van werk, kinderen).
- Eén deelnemer koopt een tweedehandswagen omdat hij weinig kilometers rijdt.
- Een deelnemer koopt een tweedehandswagen op basis van werk (zelfstandigen, bestellingen thuisbezorgen). Ook brommertje (kan ook voor werk, maar voor aantal bestellingen is auto onmisbaar).

De meeste deelnemers aan de focusgroepen zien de wagen als een gebruiksvoorwerp en hechten minder belang aan status. Wanneer je de centen hebt, weegt status wellicht zwaarder door. De auto is voor een deelnemer noodzakelijk omdat hij anders sociaal geïsoleerd zou zijn. 's Avonds geraak je nergens (terug) zonder auto. Het prijsverschil tussen een goede tweedehandswagen en een nieuwe wagen weegt niet op wanneer je over een beperkt budget beschikt.

Biodiesel

- Eén deelnemer koopt een biodiesel ondanks de meerprijs ten opzichte van een tweedehandswagen.

Milieubewustzijn is de hoofdreden om te kiezen voor een wagen op biodiesel. Het is echter heel jammer dat milieuvriendelijke wagens doorgaans tot de hogere prijsklasse behoren. Er bestaan nog vele knelpunten voor het succes van alternatieve brandstoffen: zeer weinig kennis over de huidige toepassingsmogelijkheden, weinig voorzieningen, kostprijs ombouwen wagen.

Autodelen

- Er is een student in de groep die verkiest om aan autodelen te doen omdat de auto niet vaak nodig is.

Er is nog zeer weinig bekend over autodelen onder de deelnemers. Autodelen wordt ook gezien als enkel interessant in een stedelijke omgeving (owv noodzakelijke verplaatsing naar afhaalpunten – minder frequent in niet-stedelijke omgeving).

Moto

- Een persoon koopt geen auto aan, wel een motorfiets.

Bij de aanschaf van een motorfiets gaat de persoon wel uit van de veronderstelling dat hij de bedrijfswagen kan gebruiken indien hij een auto nodig heeft. Hij hoeft dus geen auto te kopen omdat hij al over een wagen beschikt.

Fietsen

- Voor de gezinnen met kinderen waren dat de eerste aankopen: een fiets per gezinslid.
- Voor één persoon is de fiets de tweede (en laatste) aankoop na de wagen, namelijk een fiets voor elke gezinslid.

Er werden veel fietsen aangekocht. Alle gezinnen hebben een fiets aangeschaft. Voor de meeste deelnemers is het normaal dat je voor elk gezinslid een fiets ter beschikking hebt.

Trein / bus-tram

- Er worden 6 treinabonnementen aangekocht en 3 tram-bus abonnementen.
- Twee treinabonnementen worden als eerste aankoop gedaan.

De trein wordt beschouwd als veel handiger en duidelijker. De bus wordt weinig tot niet gebruikt omdat het moeilijk is te weten welke lijn(en) je moet nemen om op een bestemming te raken. 1 metro/tram/bus wordt als eerste aankoop gedaan (de persoon werkt in Brussel en reist met OV). Een persoon koopt een treinabonnement voor verplaatsingen in weekend, recreatief. Een persoon had na de eerste aankopen te weinig bonnen voor trein en te veel voor metro-tram-bus, anders had ze ook treinabonnementen aangekocht.

Taxi

- Een persoon doet dat wegens 'geen verstand van buslijnen'.

In het niet-stedelijke gebied is de aankoop van taxiriten beperkt tot één persoon. De taxiriten worden gekocht voor occasionele verplaatsingen.

Fiets

- Binnen de groep deelnemers kiezen 5 van de 11 voor een fiets.

Het zijn vooral degenen die zich nu in Brussel reeds met de fiets verplaatsen, die opnieuw voor de fiets als vervoermiddel kiezen. Door sommigen worden meerdere fietsen aangeschaft: ook voor de familie.

Trein / bus-tram

- 10 van 11 deelnemers koopt een abonnement voor bus, tram, metro of trein.

Binnen deze deelnemersgroep is het openbaar vervoer zeer gegeerd. Voor hen is het openbaar vervoer vaak het belangrijkste vervoermiddel (cultuur, sport, vriendenbezoek, ...) en vormt het de eerste of tweede keuze van de aankopen.

Taxi

- 7 mensen kiezen taxiriten als aanvulling op het openbaar vervoer voor de late uren en moeilijk te bereiken locaties.

Opvallend is dat taxiriten door erg veel mensen worden gekozen, vooral als aanvulling op het openbaar vervoer. Met name voor late tijdstippen en locaties waar geen openbaar vervoer komt, is de taxi een aanvulling.

Wandelschoenen

- 6 van 11 deelnemers kiezen dan ook voor de wandelschoenen.
- Voor één deelnemer is het de eerste keuze.

Om zich binnen Brussel te verplaatsen, worden heel wat kilometers te voet afgelegd. Dit blijkt uit het grote aandeel wandelschoenen dat wordt aangeschaft.

Vliegtuig

- 7 van 11 deelnemers koopt een plezierreis met het vliegtuig.

Om op reis te gaan, wordt veelvuldig gekozen voor het vliegtuig. Een vliegtuigreis wordt vooral gekocht omdat er nog 'budget' over is. De prijs van vliegtuigtickets is enorm gedaald en concurreert nu met de trein.

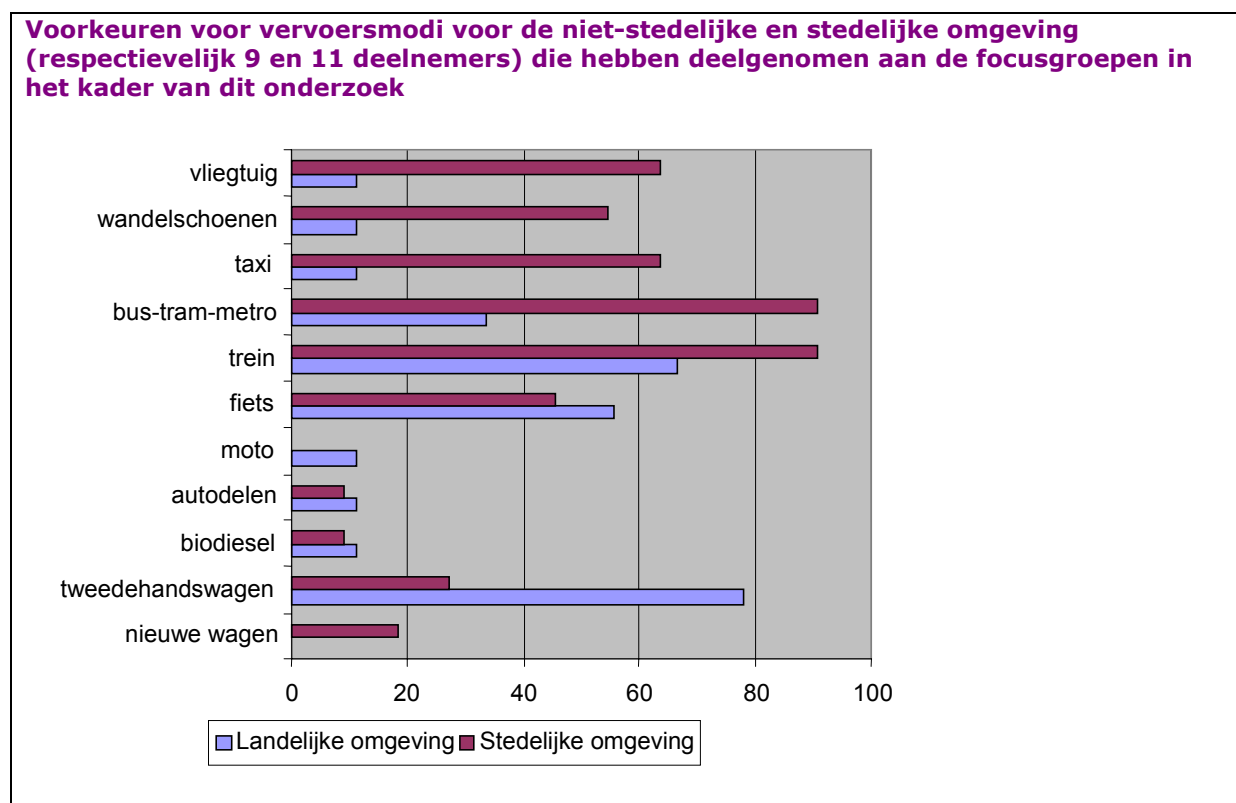
Conclusie

Het budget bleek voor de meeste deelnemers ruim voldoende om die vervoermiddelen te kiezen die men nodig acht. Wanneer gevraagd werd wat men zou afschaffen bij een beperkter budget, had slechts één deelnemer moeilijkheden om te kiezen. In dit geval werden het vliegtuig en de trein meestal als eerste ingeruild.

7.3.3 Vergelijking vervoersmodi

In Figuur 20 zijn de vervoersmodi weergegeven voor de stedelijk en niet-stedelijk omgeving die met een voor iedereen gelijk budget aangeschaft zijn.

Figuur 20 Voorkeuren vervoersmodi voor stedelijke en niet-stedelijke omgeving



Het verschil tussen de stedelijke en niet-stedelijke omgeving is opvallend: veel openbaar vervoer en wandelen voor de mensen uit de stedelijke omgeving en veel auto in de niet-stedelijke omgeving. Het aandeel van de auto in het budget is zo groot dat de mensen uit de niet-stedelijke omgeving na de aanschaf van aanvullend vervoer zoals fiets en openbaar vervoer, bijna geen budget meer over hadden voor een vliegreis.

De determinanten zijn evenwel minder verschillend en vooral gerelateerd aan het dagelijkse activiteitenpatroon. In het niet-stedelijke gebied is de auto voor veel mensen nodig voor woon-werk- en vrijetijdverplaatsingen; vooral vanwege de verspreid liggende voorzieningen, de afstanden tot de voorzieningen en het gebrek aan openbaar vervoer als alternatief dat kan concurreren in tijd en comfort. Ook als de woon-werkverplaatsing met het openbaar vervoer wordt gedaan, wordt een auto nodig gevonden voor overige verplaatsingen.

Voor de deelnemers uit de stedelijke omgeving is het openbaar vervoer handiger, zowel voor woon-werkverplaatsingen als recreatief. Taxi en te voet gaan zijn flexibel en aanvullend op het aanbod van openbaar vervoer. Hierdoor kan binnen het tijdsbudget gereisd worden. In Tabel 18 worden de belangrijkste argumenten weergegeven.

Tabel 18 Argumenten voor vervoersmodi stedelijke en niet-stedelijke omgeving

	Niet-stedelijke omgeving	Stedelijke omgeving
nieuwe wagen	-	comfort, gewoonte
tweedehandswagen	nodig, gebruiksvoorwerp, gemak, aankoopprijs	aankoopprijs, niet vaak nodig
biodiesel	milieuvriendelijk	milieuvriendelijk
autodelen	af en toe nodig	prijs, weinig nodig, goedkoop
motorfiets	goedkoop, geen eigen auto nodig	
fiets	-	gewoonte, vervoermiddel voor hele familie
trein	handig, duidelijk, recreatief	gewoonte, belangrijkste vervoermiddel
tram-metro	nodig, handig	
taxi	aanvulling op OV (tijd en plaats), gemak	aanvulling op OV (tijd en plaats), gemak
wandelschoenen	gemak	gemak, flexibel
vliegtuig	nog budget	vrije tijd, nog budget over

7.4 Motivatiefactoren

Determinanten binnen de groep van 'motivatiefactoren' omvatten gezondheid, milieubewustzijn, veiligheid, status en externe factoren (zoals het weer, enzovoort). Naast deze determinanten kunnen factoren met betrekking tot het aanbod en de persoonlijke mogelijkheden (reizigerskenmerken) ook belangrijk zijn bij de motivatie van mensen om bepaalde vervoermiddelen te kiezen.

In deze paragraaf wordt echter dieper ingegaan op de hierboven vermelde factoren. Het was opvallend dat er naar deze groep van factoren expliciet moest worden gevraagd. Ze kwamen minder spontaan aan bod in de gesprekken over de redenen voor de keuze van bepaalde vervoermiddelen. In die spontane gesprekken ging het eerder over factoren met betrekking tot het aanbod (zie paragraaf 7.2).

7.4.1 Gezondheid

Gezondheid heeft enerzijds betrekking op het effect op de eigen gezondheid (fitheid) door de beweging die wordt gemaakt, anderzijds heeft gezondheid te maken met de invloed van milieuverontreiniging op de gezondheid. De keuze van vervoermiddelen heeft hier effect op.

Invloed

- *'Er is wel een merkbare luchtverontreiniging in Brussel, daarom rij ik zelf minder met de wagen.'*
- *'Te voet gaan in de stad is vaak ongezonder door de inademing van de verontreinigde lucht, beter met de bus.'*
- *'Auto's maken ook veel lawaai, dus daar mogen er wel wat minder van.'*

Weinig invloed

- *'Ik hou er zelf weinig rekening mee bij het kiezen van een vervoermiddel.'*
- *'Gezondheid heeft weinig invloed op mijn keuze van verplaatsingen of vervoermiddelen. Desondanks neem ik bewust de fiets omdat ik dan ook tegelijkertijd mijn beweging heb.'*
- *'De vervuiling komt ook niet alleen vanuit de stad, ook van de ringweg eromheen.'*
- *'De reden dat ik fiets, is niet omdat het gezonder zou zijn. Kan niet door de luchtverontreiniging in Brussel.'*

In het niet-stedelijke gebied speelt het thema gezondheid op het vlak van 'beweging' en 'sport'. In stedelijk gebied gaat het meer over luchtverontreiniging, waardoor mensen het ongezond vinden om te fietsen of te voet te gaan. Wel kan de notie van de ongezonde lucht bijdragen aan het accepteren van maatregelen die vervuילend vervoer terugdringen. Men is zich echter niet voldoende bewust van de effecten die de luchtverontreiniging met zich meebrengt. Informatieverstrekking omtrent gezondheidsgevolgen (vb. aantal doden door fijn stof ten gevolge van autoverkeer) is dan noodzakelijk.

7.4.2 Veiligheid

Veiligheid kan geïnterpreteerd worden als verkeersveiligheid (kans op ongevallen) en sociale veiligheid (kans om overvallen te worden). Beide veiligheidsaspecten blijken de keuze voor vervoermiddelen te kunnen beïnvloeden.

In onderstaande tekstboxen worden een aantal zinsneden uit de focusgroepen weergegeven. Onderscheid wordt gemaakt tussen het wel of het niet beïnvloed worden door de factor 'veiligheid' bij de keuze van het vervoermiddel.

Invloed verkeersveiligheid

- *'De veiligheid is een zeer grote drempel voor mensen om te fietsen.'*
- *'Het is gevaarlijk om kinderen naar school te laten fietsen.'*
- *'De fietsinfrastructuur is onvoldoende; er zijn te veel gevaarlijke fietspaden.'*
- *'Ik fiets enkel op plaatsen waar het niet gevaarlijk is.'*
- *'Op de fiets heb ik steeds schrik voor openslaande autodeuren.'*
- *'De autobestuurders houden helemaal geen rekening met fietsers.'*

Geen invloed verkeersveiligheid

- *'Voel me niet onveilig op de fiets. Als fietser moet je je plaats opeisen in het verkeer!'*

Invloed sociale veiligheid

- *'De meeste mensen kiezen hun vervoermiddel in functie van onveiligheid. 's Avonds doe ik geen cursussen of de film omdat ik dan moe ben, niet alert genoeg om rond te lopen.'*
- *'De tram en de bus zijn veilig, het zijn meestal de auto's die schade oplopen.'*
- *'Ik heb 2 keer gezien dat carjacks aan het werk waren, sindsdien gaan de knopjes naar beneden, stuurslot binnen handbereik.'*
- *'Minder gebruik van OV wegens overval. In plaats daarvan de wagen.'*

Geen invloed sociale veiligheid

- *'Ook eens te voet overvallen, maar dat heeft geen invloed gehad. Zal wel sneller de taxi nemen als ik me bedreigd voel. Overvallen is pech. Door niet langs gevels te lopen, loop je veiliger.'*
- *'Geen problemen met onveiligheidsgevoelens, ge moet weten welke straten gevaarlijk zijn en daar rekening mee houden. 's Avonds als ik 20 minuten te voet moet langs de kaai, neem ik wel de taxi.'*
- *'Ik ben twee keer overvallen in mijn eigen buurt. Ik pas mijn gedrag bewust niet aan omdat ik ooit overvallen ben geweest. In het begin let je wel meer op.'*
- *'Zelf al eens een overval meegemaakt, maar er nooit iets van aangetrokken wat betreft mobiliteitskeuze.'*

Voor de groep uit de niet-stedelijke omgeving is het ontbreken van veilige fietsvoorzieningen een reden om niet te fietsen. Voor de groep uit de stedelijke woonomgeving is de fiets meestal sowieso geen alternatief wegens de goede openbaar-

vervoersinfrastructuur. Voor de fietsers in de stad zijn er wel een aantal factoren die maken dat fietsen in de stad onveilig kan zijn (vb. kasseien, rondpunten, enzovoort).

De personen uit de stedelijke omgeving hebben vaker te maken gehad met overvallen, maar de meerderheid van de deelnemers past er zijn mobiliteitsgedrag niet door aan. Een gevoel van onveiligheid blijkt een rol te spelen bij de keuze voor openbaar vervoer. Verschillende deelnemers zijn geconfronteerd met overvallen op straat, meestal waren ze te voet. Bij de een heeft dit tot een ander mobiliteitsgedrag geleid, bij de ander heeft het geen direct effect gehad. 's Avonds speelt veiligheid bij veel mensen een rol. Een onveilige gebeurtenis zoals een overval heeft bij een persoon het gewoontegedrag doorbroken; sindsdien valt de keuze vaak op de wagen.

7.4.3 Milieubewustzijn

Milieubewustzijn gaat vooral in op de mate waarin bij mobiliteitsgedrag rekening wordt gehouden met milieueffecten. In onderstaande tekstboxen worden een aantal zinsneden uit de focusgroepen weergegeven.

Invloed

- *'Milieu heeft dus wel degelijk invloed. Bij de keuze van een automodel hou ik wel rekening met milieuoverwegingen. Ik besef echter dat ik het milieuprobleem niet persoonlijk kan oplossen.'*
- *'Bij het aankoopgedrag van huishoudgoederen speelt het milieu wel een rol. Bioproducten, verpakkingsmateriaal, afvalsortering, ... Daarrond is veel sensibilisering gebeurd.'*
- *'Week van vervoering, autoloze zondag, zet wel aan tot nadenken. Je staat er eens even bij stil dat het ook anders kan.'*
- *'Ik hou er rekening mee bij de aankoop van bijvoorbeeld een frigo. Mijn oude auto is niet milieubewust, maar een nieuwe is te duur.'*
- *'Ik zou liever met de slaaptrein op reis gaan, maar die is nu afgeschaft.'*

Weinig invloed

- *'Voor mobiliteit voelen we nog niet voldoende het negatieve milieueffect.'*
- *'Denken over milieu en mobiliteit is nog niet voldoende ingeburgerd.'*
- *'Het evenement autoloze zondag heeft weinig effect. Mensen zien dit als een leuke weekendactiviteit, enkel 'evenement', maar staan er absoluut niet bij stil dat het hier om de beïnvloeding van het mobiliteitsgedrag gaat.'*
- *'Het milieu is meestal geen beweegreden om een vervoermiddel te kiezen. Toch merk ik dat ik op vlak van mobiliteit vrij milieubewust, want ik rij zelden met de wagen.'*
- *'Waarom zou ik mijn gedrag aanpassen? Ik ben maar een van de velen. Aanpassing van mijn gedrag maakt toch niks uit.'*

De ideeën over milieubewustzijn verschillen niet erg tussen de stad en de niet-stedelijke omgeving. Opvallend is dat het milieubewustzijn bij verschillende mensen in het dagelijkse leven wel een rol speelt, bijvoorbeeld bij de aankoop van goederen of het sorteren van afval. In het mobiliteitsgedrag wordt evenwel slechts in beperkte mate rekening gehouden met het milieu. Anderen vinden dat het helemaal geen argument is.

7.4.4 Status

Status heeft te maken met de mate waarin het oordeel van anderen een rol speelt bij de keuze van een verplaatsingsmiddel. Hieronder volgen eerst zinsneden uit de focusgroepen.

Invloed

- *'Iedereen vindt het normaal dat je een tweede auto hebt. Het lijkt een schande wanneer je je geen tweede wagen kan permitteren.'*
- *'Wanneer je de fiets gebruikt voor functionele verplaatsingen, dan krijg je automatisch opmerkingen. Fietsen voor functionele ritten wordt nog te veel als bizar bekeken.'*
- *'De auto is duidelijk een statussymbool. De auto weerspiegelt of je het in het leven gemaakt hebt of niet. Deze status heeft duidelijk een kostprijs die niet iedereen zich kan permitteren.'*
- *'Afhankelijk van het type auto, krijg je verschillende commentaar. 'Wie rijdt er nu met een Lada?''*
- *'De normen en behoeften inzake comfort, grootte van de wagen, kostprijs zijn duidelijk veranderd. Zodra een gezin nu twee of drie kinderen heeft, moet je minstens een grote monovolumewagen hebben. Vroeger volstond een kleine gezinswagen ruimschoots.'*
- *'Status speelt zeker een rol. Zeker in mijn werkomgeving (IT). Ik vermijd bij vergaderingen met collega's en klanten te zeggen dat ik niet met de wagen gekomen ben. Anders ben ik opeens een nul in hun ogen.'*
- *'Ook het hebben van een fiets kan met status te maken hebben, maar dan voor andere leeftijden.'*
- *'In de zakenwereld is het hebben van een wagen gewoon belangrijk. Hoe hoger de functie, des te belangrijker dit wordt.'*

Weinig invloed - of toch wel?

- *'In de vriendenkring is het hebben van een auto (en vooral ook een bedrijfswagen) wel heel belangrijk, voor mezelf is dit eigenlijk niet zo.'*

Status lijkt een hele grote rol te spelen, zowel bij de deelnemers uit de stad als bij de deelnemers uit de niet-stedelijke omgeving. Er was maar één opmerking waaruit blijkt dat status geen rol speelt; althans niet bij hemzelf, maar wel bij anderen.

7.5 Persoonlijke kenmerken

Financieel

Vervoersarmoede wordt grotendeels bepaald door de sociaal-economische positie van een individu in de samenleving (Meert, 2003). Het OVG Vlaanderen, 2000-2001 laat zien dat hoe meer een gezin verdient, des te hoger dat gezin scoort op de vervoermiddelenindex. Ook Steg & Kalfs (2000) gaven aan dat de mobiliteit van personen en het autogebruik toenemen met het inkomen.

De financiële toestand van een huishouden is één van de factoren die invloed uitoefenen op het gemiddelde aantal verplaatsingen van een huishouden en op de karakteristieken van deze verplaatsingen. Mensen met een lager inkomen hebben vaak een verminderde mobiliteit, waardoor het moeilijker wordt om industrie- of andere tewerkstellingsgebieden te bereiken (Meert et al., 2003). Met andere woorden: er is sprake van een vicieuze cirkel.

De financiële situatie van de deelnemers aan de focusgroepen is niet aan de orde geweest. Wel kwam naar voren dat mobiliteit duur is, vooral het bezit van een wagen.

Fysisch

Niet iedereen is in staat om zich zelfstandig of zonder hulpmiddelen te verplaatsen. Verschillende mensen met een fysieke handicap hebben extra diensten nodig. De toegankelijkheid van plaatsen en vervoermiddelen is voor hen een belangrijke determinant om de verplaatsing al dan niet te doen.

Het is niet eenvoudig om een goed beeld te krijgen van de omvang van de groep mensen met een fysieke beperking omdat veel onderzoek zich toespitst op de bevolking in de arbeidsleeftijd (15-64). Over deze groep mensen is bekend dat mannen en vrouwen ongeveer even vaak een functiebeperking hebben. Ongeveer 475.000 Vlamingen uit deze leeftijdscategorie hebben een functiebeperking, waarvan 175.000 zware beperkingen (voortdurend belemmerd) en 300.000 met lichte (af en toe belemmerd). Rond 200.000 mensen met functiebeperkingen zijn aan het werk. Functiebeperkingen nemen toe met de leeftijd. In de groep mensen boven 65 jaar nemen zicht- en bewegingsproblemen snel toe (Socio-Economische Enquête, 2001 geciteerd in APS, maart 2005).

Een van de deelnemers van de focusgroepen had een oogafwijking, waardoor autorijden geen optie meer was. Verder zijn fysieke beperkingen voor de deelnemers aan de focusgroepen niet bepalend voor de mobiliteitskeuze.

Toegang tot kennis en informatie

Niet alle Vlamingen hebben gelijke toegang tot informatie. Bovendien weten mensen niet altijd hoe ze met bepaalde informatie moeten omgaan. Het internet is een interessante bron van informatie over het aanbod van het openbaarvervoer. Tegelijkertijd beschikt slechts de helft van de Vlamingen over een internetaansluiting. Het lage internetgebruik heeft onder meer te maken met de lage PC-penetratiegraad. Vooral senioren en laaggeschoolden beschikken vaak niet over een computer (Insites Belgium, 2005).

Informatie is belangrijk. Onderzoek toont aan dat hoe meer en hoe beter de informatie over een vervoermiddel is, des te makkelijker het gebruik ervan wordt (Vleugels et al., 2005). Het lezen en interpreteren van uurroosters en lijnen van het openbaar vervoer bij haltes of in het station is voor veel mensen niet eenvoudig. Eén op zeven volwassen Vlamingen kan onvoldoende lezen of schrijven om naar behoren te functioneren.

De deelnemers aan de focusgroepen vormen wat toegang tot kennis en informatie betreft geen afspiegeling van de Vlaamse bevolking. Bijna alle deelnemers aan de focusgroepen hadden toegang tot het internet. Of het internet ook werd gebruikt voor informatie over vervoerswijzen, is niet bekend. Opvallend is dat mensen die weinig gebruik maakten van het openbaar vervoer, informatie verkrijgen als een hindernis zagen: waar is de informatie te verkrijgen en hoe vind je uit wat het vervoersaanbod is.

7.6 Socio-economische kenmerken

Rijbewijsbezit

Rijbewijsbezit speelt een rol bij het gebruik van de auto. In beide groepen had één persoon geen rijbewijs; in beide gevallen een vrouw. Vlaamse cijfers geven ook aan dat vrouwen minder vaak een rijbewijs bezitten. Daarnaast was er een persoon die wegens een oogafwijking niet meer rijdt. Zelf autorijden is voor deze mensen geen optie; ze gebruiken in alle gevallen veel openbaar vervoer. Wel heeft een van de personen zonder rijbewijs de ambitie binnenkort een rijbewijs te halen.

Geslacht

Geslacht speelt bij de deelnemers aan de focusgroepen vooral in verband met onveiligheid 's avonds. Voor verschillende vrouwen is wandelen en fietsen 's avonds om die reden geen optie. Het voor- en natransport van een reis per openbaar vervoer wordt dan met de auto gedaan.

Zowel de mannen als de vrouwen werken buitenshuis, waardoor het geslacht een beperkte invloed heeft op het aantal en de afstand van de verplaatsingen.

Leeftijd

De deelnemers van de focusgroep tonen qua leeftijd een verplaatsingsgedrag dat overeenstemt met de cijfers voor Vlaanderen. De meeste verplaatsingen worden gedaan door de deelnemers tussen 25 en 45 jaar, veel combinatieverplaatsingen zoals, kinderen afzetten, werk, boodschappen.

De oudere deelnemers winkelen vaak, maar bezoeken ook geregeld vrienden en familie. Daarnaast maakt deze groep veel recreatieve verplaatsingen, zoals ergens gaan wandelen of fietsen.

Zoals de Vlaamse cijfers laten zien, is de auto voor mensen ouder dan 16 het belangrijkste vervoermiddel, vanzelfsprekend pas als bestuurder nadat het rijbewijs is gehaald.

Diploma, beroepsstatuut

De variatie in opleiding en beroepsstatuut van de focusgroep was niet groot genoeg om vergelijkingen te kunnen maken met Vlaamse cijfers. Wel is er een overeenkomst: mensen zonder werk verplaatsen zich minder (er is geen verplichte dagelijkse verplaatsing).

Inkomen

De rol van het inkomen is niet direct aan bod gekomen. De oefening met de aankoop van vervoermiddelen tegen een vast bedrag toont wel aan dat een auto relatief duur is en dat als aanvulling op de auto andere vervoermiddelen worden aangeschaft die verschillende verplaatsingen binnen een huishouden mogelijk maken.

Gezinskenmerken

Mensen zonder kinderen verhuizen makkelijker dan gezinnen, zowel in de stad als in de niet-stedelijke omgeving. Deelnemers uit de stedelijke omgeving hebben aangegeven dat hun mobiliteitsgedrag misschien wel zou veranderen indien er kinderen waren. Op het platteland speelt het hebben van kinderen een rol bij mobiliteitsgedrag. De auto wordt door ieder nodig geacht. In de stad daarentegen zijn er gezinnen met kinderen die de auto niet nodig hebben.

7.7 Belang van de determinanten in het mobiliteitsgedrag

Ondanks de veelheid aan literatuur over determinanten m.b.t. mobiliteitsgedrag worden determinanten niet vaak samen bestudeerd. De invloed van elk van de determinanten op zich op het mobiliteitsgedrag kan dus wel ingeschat worden, maar moeilijker wordt het wanneer meerdere determinanten (laat staan alle determinanten) samen een rol spelen in de keuze van bepaalde vervoermiddelen. Dit is nochtans wat in realiteit gebeurt.

Om zicht te krijgen op welke determinanten ingespeeld moet worden om het mobiliteitsgedrag van mensen echt te veranderen, werd gevraagd de verschillende determinanten te ordenen in volgorde van belangrijkheid. In eerste instantie werd dit

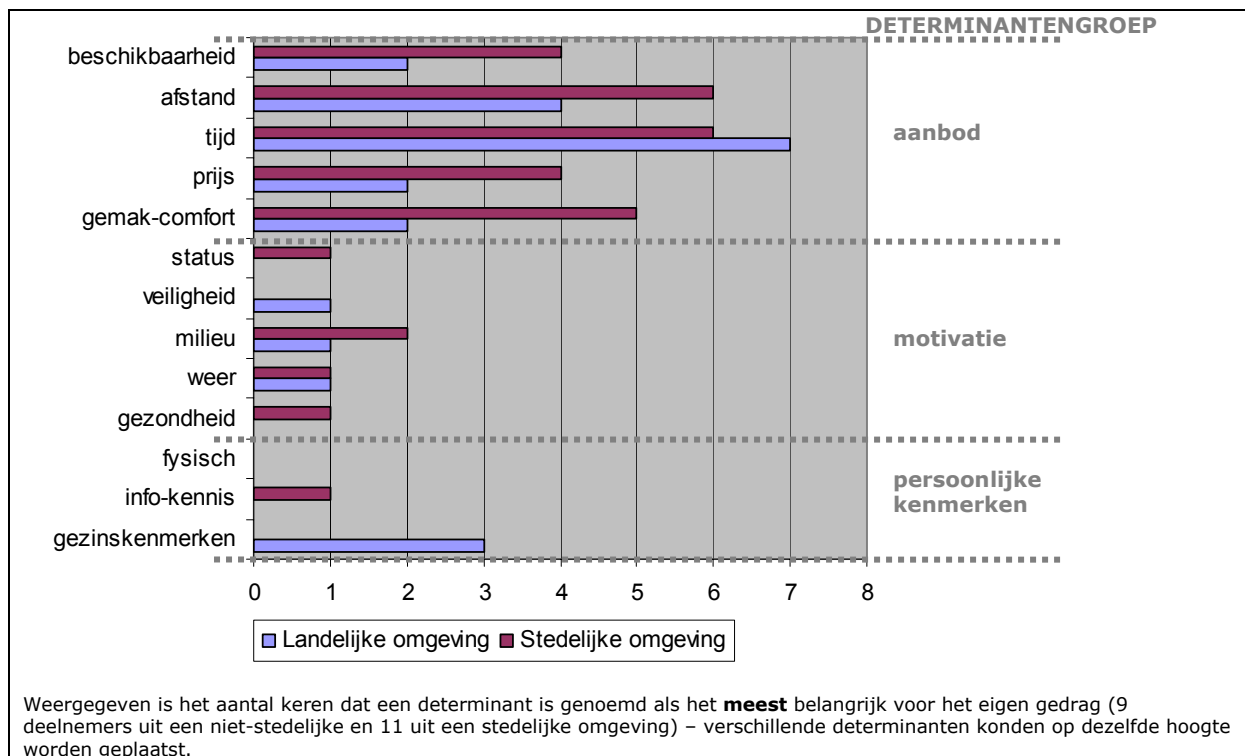
individueel gedaan (welke factoren zijn voor u het belangrijkste), in tweede instantie moest de groep als geheel redeneren vanuit 'de bevolking'. (welke factoren achten jullie voor de bevolking in haar geheel belangrijk). Tijdens de eerste sessie (van de stedelijke groep) was immers gebleken dat men zichzelf als 'groep' niet representatief, anders,... vond dan de gemiddelde bevolking. Door de discussie als wij-zij te plaatsen, kon in de diepte nagegaan worden waarom zij een bepaald (ander) gedrag vertonen.

Hieronder worden eerste de resultaten van de individuele oefening weergegeven, daarna de resultaten van de gezamenlijke oefening.

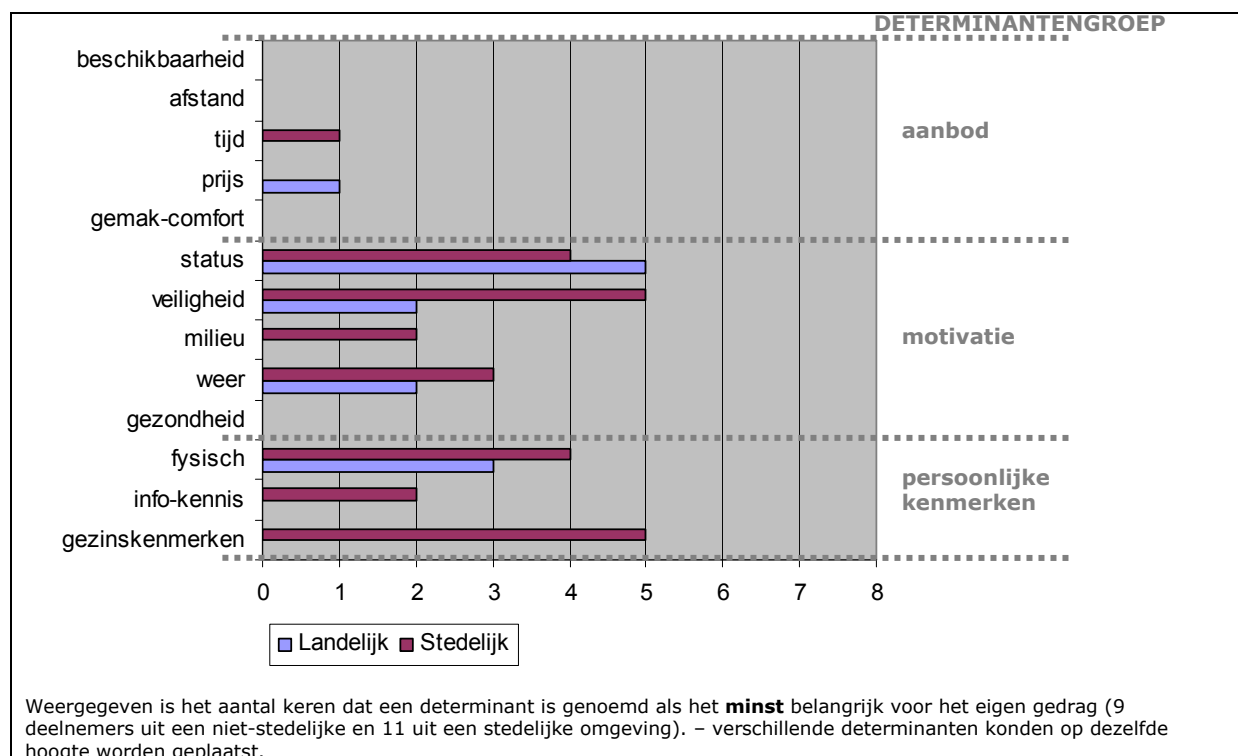
7.7.1 Belang van determinanten voor deelnemers focusgroepen

In onderstaande figuren worden de determinanten genoemd die het meest en het minst zijn genoemd. De deelnemers konden ieder meerdere determinanten noemen die het meest en het minst belangrijk waren voor henzelf.

Figuur 21 De MEEST belangrijke determinanten voor het mobiliteitsgedrag van de deelnemers



Figuur 22 De MINST belangrijke determinanten voor het mobiliteitsgedrag van de deelnemers



Voor de deelnemers uit beide groepen zijn afstand en tijd de belangrijkste determinanten. Bij de stedelijke omgeving valt op dat ook gemak-comfort, prijs en beschikbaarheid hoog scoren. Financiën en veiligheid zijn bij de groep uit de niet-stedelijke omgeving wel genoemd en in de andere groep niet. Vooral sociale veiligheid werd genoemd, vaak in verband met verplaatsingen 's avonds (fiets, metro, te voet gaan in de stad, enzovoort).

In de minst belangrijke determinanten worden opvallende verschillen waargenomen tussen de mensen uit de stedelijke en de mensen uit de niet-stedelijke woonomgeving. Opvallend is dat de groep uit de stedelijke omgeving gezinskenmerken vaak als het minst belangrijk aangeeft. Door de groep uit de niet-stedelijke omgeving is deze determinant niet genoemd. Mogelijk heeft dit te maken met de vanzelfsprekendheid van het autobezit op het platteland, dat vaak beargumenteerd wordt vanuit de gezinskenmerken.

Milieu en info-kennis worden eveneens wel door de stedelingen en niet door de groep uit de niet-stedelijke omgeving genoemd als minst belangrijke determinant. In de stad is het mobiliteitsgedrag over het algemeen milieuvriendelijker: veel verplaatsingen met het openbaar vervoer en te voet, terwijl de groep uit de niet-stedelijke omgeving juist veel de auto gebruikt. Mogelijk is het milieu hierdoor minder belangrijk voor de stedelingen.

Afstand, prijs, gemak-comfort en beschikbaarheid zijn door niemand genoemd als minst belangrijk. Tijd is maar eenmaal genoemd als minst belangrijk. Deze determinanten zijn blijkbaar van belang. Dat blijkt ook uit het aantal keren dat deze determinanten als meest belangrijk zijn genoemd.

7.7.2 Belang van determinanten voor de 'gemiddelde' Vlaming

In een gezamenlijke discussie werd door de deelnemers in beide groepen een ranking van determinanten gemaakt van wat volgens hen van toepassing was voor de

'gemiddelde' Vlaming. Het bleek niet eenvoudig om tot een consensus te komen over alle determinanten. Wel tekent zich een beeld af van de perceptie.

Figuur 23 Determinanten voor het mobiliteitsgedrag van de 'gemiddelde Vlaming' volgens de deelnemers aan de focusgroepen

Volgorde van determinanten volgens de groep uit de NIET-STEDELIJKE omgeving	Volgorde van determinanten volgens de groep uit de STEDELIJKE omgeving
1. Comfort, tijd	1. Comfort - gebruikgemak, tijd
2. Kostprijs, afstand	2. Beschikbaarheid
3. Gezinskenmerken	3. Status, kostprijs, afstand
4. Beschikbaarheid, status	4.
5. Verkeersveiligheid, sociale veiligheid	
6. Weer	
7. Kennis en informatie, fysische mogelijkheden	
8. Gezondheid	
9. Milieu	

De deelnemers aan de focusgroepen hechten de meeste waarde aan determinanten die te maken hebben met het aanbod (zie Figuur 24). Tijd, afstand, gemak-comfort, beschikbaarheid en prijs worden zowel in stedelijke als in niet-stedelijke woonomgeving als belangrijkste determinanten gezien. In de niet-stedelijke woonomgeving blijkt de reistijd de belangrijkste determinant en spelen beschikbaarheid en prijs een iets minder grote rol. In de stedelijke woonomgeving zijn comfort en beschikbaarheid belangrijke determinanten.

Het individu heeft op de determinanten die met het aanbod te maken hebben weinig directe invloed. Het aanbod aan mobiliteit wordt door de overheid gecreëerd en gereguleerd. De deelnemers aan de focusgroepen geven aan dat voor de 'gemiddelde' Vlaming de aanbodgerelateerde determinanten tijd, afstand en beschikbaarheid iets minder belangrijk zijn voor zichzelf, maar het zijn nog steeds de belangrijkste determinanten. Het belang van prijs en gemak-comfort wordt juist wat hoger ingeschat voor de gemiddelde Vlaming dan voor zichzelf.

Motivatiegerelateerde determinanten zoals gezondheid, status, veiligheid en externe factoren (weer) scoren lager bij de deelnemers aan de focusgroepen. Het belang voor de 'gemiddelde' Vlaming wordt door de deelnemers aan de focusgroepen groter geacht. De thema's milieu en gezondheid vallen op: ze hebben voor de deelnemers aan de focusgroepen een groter belang dan de andere motivatie-gerelateerde determinanten. Voor de 'gemiddelde' Vlaming wordt het belang juist kleiner geacht dan de andere motivatiegerelateerde determinanten. De bijdragebereidheid op basis van milieu of gezondheid wordt door de 'gemiddelde' Vlaming lager geacht dan de eigen bereidheid.

De deelnemers aan de focusgroepen hechten zelf maar een beperkt belang aan determinanten die met persoonlijke kenmerken te maken hebben. Dat kan voor een deel worden verklaard doordat de deelnemers aan de focusgroepen zelf weinig hinder ondervinden van beperkingen in de persoonlijke mogelijkheden. Ze zijn allemaal goed opgeleid, hebben toegang tot kennis en ondervinden niet veel last van fysische problemen. Voor de 'gemiddelde' Vlaming worden persoonlijke kenmerken belangrijker geacht dan voor henzelf.

De determinant gezinskenmerken heeft te maken met socio-economische kenmerken en speelt bij de deelnemers aan de focusgroepen een geringe rol. Vooral door de groep uit de stedelijke woonomgeving werd aangegeven dat gezinskenmerken geen grote invloed hebben op het eigen mobiliteitsgedrag. Dit kan een momentopname zijn: slechts een paar deelnemers uit de stedelijke omgeving hadden op het moment van het onderzoek kinderen in het huishouden. Wel werd aangegeven dat, mochten er kinderen zijn, het belang van gezinskenmerken zeker groter zou zijn (onder andere vanwege meer gebruik van de wagen). Het belang van gezinskenmerken werd voor de 'gemiddelde' Vlaming wel groter geacht.

8 Haalbaarheid, aanvaardbaarheid en wenselijkheid van maatregelen

In de derde sessie met de focusgroepen werd gepeild naar de haalbaarheid, de aanvaardbaarheid en de wenselijkheid van het nemen van maatregelen om het energieverbruik ten gevolge van mobiliteit te verminderen. Dit werd gedaan in de vorm van een rollenspel ('energieparlement'), zie paragraaf 6.4.

Ter voorbereiding van het energieparlement werden mogelijke maatregelen doorgestuurd naar de deelnemers. De lijst van maatregelen was gebaseerd op enerzijds bestaande en nieuwe maatregelen voorgesteld in beleidsplannen of in de literatuur en anderzijds op een brainstorm rond maatregelen in de tweede discussiesessie met de deelnemers.

8.1 Lijst met maatregelen

De maatregelen voor het energieparlement zijn opgesplitst volgens het driemarktenmodel in de volgende categorieën:

1. beperken/vermijden van verplaatsingen;
2. keuze van vervoerswijze;
3. verbeteren verkeersnetwerk;
4. educatie / informatie / handhaving.

De volledige lijst is bijgevoegd in Bijlage 8 opgenomen. Het is een niet-limitatief overzicht van mogelijke beleidsmaatregelen om aan energiebesparing te doen binnen het personenvervoer. Ze zijn gebaseerd op een eigen inventaris en op een brainstormsessie tijdens de tweede focusgroep.

Elke maatregel is opgenomen in een fiche die een uitspraak doet over de grootteorde van kostprijs en energiebesparend effect van de maatregel. Het gaat hier over een kwalitatieve schaal die slechts een zeer ruwe inschatting geeft van het relatieve belang van elke maatregel. Dat wil zeggen dat de kostprijs of het energiebesparende effect van een bepaalde maatregel vergeleken kan worden met een andere maatregel. Een voorbeeld van een fiche is opgenomen in Bijlage 7.

Deze inschattingen zijn gebaseerd op gegevens uit het Mobiliteitsplan Vlaanderen (S-MER) en de studie Energieprognoses in Vlaanderen. Waar geen gegevens beschikbaar waren, zijn eigen interpretaties gegeven. Deze grootteordes van impact mogen dus enkel als denkoefening gehanteerd worden tijdens het fictieve energieparlement en kunnen niet dienen als onderbouwde beleidsaanbeveling!

De groep maatregelen die het beperken of vermijden van verplaatsingen tot doel hebben, bestaat een aantal soorten maatregelen. Maatregelen op het vlak van ruimtelijke ordening hebben vooral tot doel de verplaatsingsafstand te verkleinen of een betere bereikbaarheid te waarborgen met milieuvriendelijke vervoerswijzen zoals te voet, fiets en openbaar vervoer. Voorbeelden van maatregelen zijn 'het voeren van een gericht locatiebeleid' en 'verhuisvergoeding voor verhuizen naar plaats dicht bij werkplaats'. Het voorkomen van verplaatsingen kan op verschillende manieren. Voorbeelden zijn 'thuiswerken' en 'e-government', maar ook het uitbouwen van thuisbezorgdiensten kan een reductie van het aantal verplaatsingen tot gevolg hebben.

De maatregelen die zich richten op de keuze van vervoerswijze zijn uiteenlopend. In deze categorie vallen maatregelen die het gebruik van de auto ontraden, zoals

'autoluwe steden', 'parkeertarieven verhogen', 'fiscaal onaantrekkelijk maken van bedrijfswagens' en 'kilometerheffing'. Daarnaast bevat deze categorie maatregelen gericht op de shift van auto naar fiets en openbaar vervoer. Voorbeelden van een shift naar fiets zijn 'realisatie functioneel fietsroutenetwerk' en 'fietsvergoeding'. Voorbeelden van maatregelen die het gebruik van het openbaar vervoer aantrekkelijker maken, variëren van 'vrije banen voor bus en tram', 'betere aansluitingen', 'verhoging van het aanbod' tot 'gratis openbaar vervoer'.

De maatregelen die ingrijpen op het verkeersnetwerk, bestaan uit twee categorieën: minder uitstoot tijdens het rijden door een homogener wegbeeld en milieuvriendelijker wagens. Voorbeelden uit deze categorie zijn 'Intelligente Snelheids Aanpassing', 'maximumsnelheid van 100 km/uur op autosnelwegen' en 'accijnsverlaging milieuvriendelijke brandstoffen'.

De laatste categorie maatregelen is gericht op educatie, informatie en handhaving. Door middel van sensibilisatie wordt de aandacht gevestigd op een milieuvriendelijker verplaatsingsgedrag, bijvoorbeeld door 'autovrije zondagen' en 'informatie over aankoop milieuvriendelijke wagens'. Ook het gedrag zelf kan worden beïnvloed, bijvoorbeeld door 'verkeersopvoeding voor kinderen' en 'aanpassing rijopleiding (Ecodriving)'.

8.2 Argumenten voor en tegen mobiliteitsmaatregelen

Om de gevoerde discussie rond argumenten m.b.t. bepaalde maatregelen te kunnen begrijpen, wordt in onderstaande tekstbox het resultaat van het energieparlement – dat slechts een rollenspel was – weergegeven. Hierbij moet wel worden vermeld dat niet alle opgenomen maatregelen een 'meerderheid' van stemmen hebben gekregen en dat de discussie over al dan niet opname van enkele maatregelen aan het einde wegens tijdsgebrek niet meer ten volle kon worden gevoerd .

Het doel van het energieparlement was een energiereductie te halen van 70 eenheden tegen een maximale kost van 20 eenheden. Een overzicht van de maatregelen is weergegeven in Bijlage 8, een voorbeeld van een maatregelenfiche is weergegeven in Bijlage 7. Na de twee stemrondes werd uiteindelijk een energiereductie behaald van 74 eenheden tegen een budget van 20 eenheden. De gekozen maatregelen na twee stemrondes zijn weergegeven in Tabel 19.

Tabel 19 Gekozen maatregelen energieparlement

Maatregel stemmen	Aantal	
1.01	Ruimtelijke maatregel: het voeren van een gericht locatiebeleid	4
1.02	Telewerken bevorderen door subsidiëring telewerkprojecten bedrijven	5
2.02	Koppelen van een 'mobiliteitstoets' aan de bouwvergunning van verkeersaantrekkende functies (vb bioscoop)	9
2.03	Aanleg van meer vrije bus-en trambanen	5
2.04	Hogere parkeertarieven en strikte controle van foutparkeerders	4
2.09	Aanbieden van netoverschrijdende OV-tickets/abonnements	4
2.12	Gebruik van bedrijfsauto's fiscaal onaantrekkelijk maken	9
2.13	Kilometerheffing voor autogebruik in plaats van vaste autotaks per jaar	8
2.16	Afschaffing van fiscale aftrek voor woon-werkverplaatsingen met de auto	11
2.19	Aanbieden van een 'mobiliteitspakket' i.p.v. een bedrijfswagen als verloningspolitiek	7
3.02	Accijnsverlaging voor milieuvriendelijkere brandstoffen/biobrandstoffen	8
3.07	Verlaging van maximumsnelheid tot 100 km/h op autosnelwegen	7
4.03	Aanpassing van de rijopleiding met meer aandacht voor milieuvriendelijk rijden (Ecodriving)	5
4.04	Verkeersopvoeding voor kinderen	11
4.05	Informatiecampagnes over mogelijkheden van aankoop van auto's op alternatieve brandstoffen	4
4.07	Intensieve 'reclame'campagnes voor het gebruik van duurzame vervoermiddelen	7

De argumenten die tijdens het energieparlement werden gegeven voor de 'gekozen' en 'niet-gekozen' maatregelen, worden in onderstaande paragrafen toegelicht. Daarbij zijn ook argumenten en maatregelen geplaatst die gerelateerd zijn aan de gekozen maatregel.

8.2.1 Argumenten bij gekozen maatregelen

Hieronder worden de positieve (+) en negatieve (-) argumenten gegeven voor de maatregelen die in het uiteindelijke maatregelenpakket werden opgenomen. Daarbij zijn ook aanverwante maatregelen en argumenten genoemd. Het totaaloverzicht van alle maatregelen is te vinden in Bijlage 8. Aan het eind van elke maatregel wordt een korte conclusie gegeven.

Maatregel 1.1 Ruimtelijke maatregel: het voeren van een gericht locatiebeleid

+ *'Ingrijpen op ruimtelijke ordening kan veel problemen voorkomen en mensen hoeven achteraf geen rekening te houden met het voorkomen van nadelige mobiliteitseffecten.'*

Aanverwante maatregelen

- + *Maatregel 2.28 – 'structureel concentreren bij kernen in plaats van linten. Voor vervoer is dit beter omdat het dichter is bij winkels en zo.'*
- + *Maatregel 2.06 – 'verhogen van het OV-aanbod specifiek gericht op regionale en grote steden waar veel verplaatsingen plaatsvinden. Deze maatregel stelt het probleem het scherpst. Voetgangers maar ook fietsers ergeren zich aan pollutie. Wordt direct ingeademd. Is een groot probleem, met name in de steden.'*

Conclusie

Er zijn weinig voorkeur- en/of tegenstemmen voor deze maatregelen gegeven. Dit kan erop duiden dat het effect van de maatregel niet ter discussie staat en algemeen aanvaard wordt. Maatregel 2.28 en 2.06 zijn nauw verwant aan de gekozen maatregel.

Maatregel 1.2 Telewerken bevorderen door subsidiëring telewerkprojecten bedrijven

- + *'Structureel kan het veel veranderen. Woon-werkverkeer veroorzaakt veel files. Ook het sociale aspect is positief – nl. m.b.t. familieleven. We hebben een grote achterstand op het buitenland.'*
- + *'Flexibiliteit en het spreiden van tijden is goed. Bijvoorbeeld meer in het weekend en 's nachts. En ook thuiswerken is positief.'*
- + *'Flexibele werktijden zijn goed voor de automobilist, maar thuiswerken is beter.'*
- + *'Effect van telewerken is tijd winnen. En het moet massaal zijn. Het moet algemeen worden gemaakt, dan gaan veel mensen van de weg.'*
- *'Moet gemeenschap opdraaien voor de kosten van telewerken?'*
- *'Subsidie is niet nodig; werkgever hoeft niet meer of minder te investeren?'*
- *'Het aantal sociale contacten kan minder worden, waardoor het mogelijk is geïsoleerd te raken.'*

Aanverwante (tegen)argumenten

- *'Door flexibele werktijden wordt het rustiger op de weg en dat kan juist verkeer aantrekken. Het zal dus niet helpen om mobiliteitsgedrag van mensen te veranderen in de richting van alternatieve vervoermiddelen, integendeel.'*

Conclusie

Thuiswerken is verschillende malen in de discussie teruggekomen. De voordelen lijken duidelijk: minder verkeer op de weg. Het sociale aspect kan van twee kanten bekeken worden. Positief omdat iemand vaker bij het gezin kan zijn, maar het gevaar is sociale isolement, zeker als het aantal dagen dat thuis wordt gewerkt, groot is. De kosten van telewerken riepen vragen op.

Maatregel 2.2 Koppelen van een 'mobiliteitstoets' aan de bouwvergunning van verkeersaantrekkende functies (vb. bioscoop)

- + *'Het is een fundamentele maatregel omdat je bij het bouwen moet nadenken over de consequenties voor mobiliteit. Subsidie voor mobiliteitsplan. Denken aan de toekomst.'*
- + *'Het is een structurele oplossing die het probleem aangrijpt bij de bron.'*
- + *'Het wijst op een verantwoordelijkheid van grote bedrijven, ze mogen niet alleen gebouwen neerzetten, maar moeten het ook inbedden.'*

Flankerende maatregel

- + *'Je moet eerst keuze bieden zodat ook met OV naar het werk gegaan kan worden. Voor uitzonderingen is er de tweede wagen.'*

Conclusie

Deze maatregel is nauw verwant met maatregel 1.1 – gericht locatiebeleid. Het probleem wordt bij de bron aangepakt. Ook wordt deze maatregel genoemd als voorwaarde bij maatregelen die het gebruik van de auto ontmoedigen: er moet eerst een alternatief zijn. Opvallend is dat over deze maatregel weinig discussie is gevoerd. Er zijn geen tegenargumenten genoemd.

Maatregel 2.3 Aanleg van meer vrije bus- en trambanen

- + *'De vrije busbanen in Brussel zijn goed. Op een rit van 20 minuten ben ik 5 minuten sneller. Dat zijn argumenten voor de bus.'*
- *'Een busbaan kan ook negatieve effecten hebben op de automobilisten doordat er minder rijstroken zijn, waardoor fietsers in het gedrang komen. Het is een frustratie voor andere weggebruikers.'*

Bijkomend (tegen)argument

- *Maatregel 2.28 – 'OV aanleggen bij bouw van nieuwe wijken. Dit is geen goede maatregel. Eerst het bestaande net uitbreiden in plaats van nieuwe aan te leggen.'*

Conclusie

De aanleg van vrije busbanen is beperkt ter discussie geweest. Wel werd opgemerkt dat het huidige aanbod openbaar vervoer nog sterk verbeterd kan worden. Alvorens nieuwe projecten te starten, moet dus eerst goed worden gekeken of het huidige aanbod verbeterd kan worden. Bus- en trambanen kunnen juist hierbij een rol spelen.

Maatregel 2.4 Hogere parkeertarieven en strikte controle van foutparkeerders

- + *'Brengt veel geld in het laatje en parkeren veroorzaakt veel overlast. Veel foutparkeerders in Brussel.'*

Conclusie

Deze maatregel is eigenlijk niet ter sprake geweest tijdens de discussie. Dit kan duiden op een grote bekendheid van de maatregel, waarbij de effecten niet ter discussie worden gesteld. Dit kan de acceptatie van de maatregel vergemakkelijken, bijvoorbeeld door de koppeling met maatregelen op het vlak van ruimtelijke ordening en de verhoging van het aanbod van openbaar vervoer.

Maatregel 2.9 Aanbieden van netoverschrijdende OV-kaartjes/abonnementen

Conclusie

Geen directe argumenten. Wel werd tijdens discussie gesteld dat het aanbod aan abonnementen ingewikkeld is. Tijdens de discussies in de groep van de stedelijke woonomgeving werd ook opgemerkt dat het aantal abonnementsvormen te groot is. Wellicht gaat het niet zo zeer om het feit dat de OV-kaartjes en abonnementen netoverschrijdend zijn, maar veeleer om de helderheid en eenvoud van het aanbod. Dat onderwerp kwam vaak terug tijdens de verschillende discussies en is niet opgenomen als een te kiezen maatregel. Maatregel 2.25 – gratis openbaar vervoer

abonnement voor ieder, roept veel discussie op omdat het op de prijs is gericht. Uit de discussie bleek dat vooral kwaliteit van belang is. Goedkoop kan wel een stimulans zijn. Over gratis zijn de meningen verdeeld.

Maatregel 2.12 Het gebruik van bedrijfsauto's fiscaal onaantrekkelijk maken

- + *'De bedrijfswagen is een vorm van belastingontduiking.'*
- + *'Er is veel misbruik van firmawagens, er worden veel extra kilometers gemaakt: de maatregel levert dus veel besparing op.'*
- + *'Omdat de bedrijfswagen toch van de firma is, hebben mensen vaak ook nog een eigen wagen.'*
- *'Extra regeltjes zijn niet goed. Je moet positieve maatregelen nemen.'*

Flankerende maatregel

- + *'Maak OV aantrekkelijker en goedkoper en bied een beter aanbod aan.'*

Conclusie

Het fiscaal onaantrekkelijk maken van de bedrijfswagen vond tijdens de discussie veel bijval. Wel werd opgemerkt dat het een erg negatieve maatregel is en dat er alternatieven moeten zijn, bijvoorbeeld door een goed openbaar vervoer.

Maatregel 2.16 Afschaffing van fiscale aftrek voor woon-werkverplaatsingen met de auto

- + *'Veel tijd en energie in woon-werkverkeer.'*

Flankerende maatregel

- + *'Een mobiliteitspakket met bijvoorbeeld een tram- en busabonnement biedt een positief alternatief. Eerst positief alternatief, dan afremmen of bijsturen.'*

Conclusie

De fiscale aftrek is tijdens de discussie bijna niet aan bod gekomen. Toch scoort deze maatregel samen met de verkeersopvoeding het hoogst: 11 stemmen. Het effect van de maatregel is niet ter discussie gesteld en is waarschijnlijk duidelijk voor de deelnemers. Wel wordt erop gewezen dat er ook een positief alternatief geboden moet worden, bijvoorbeeld door middel van een mobiliteitspakket (maatregel 2.19). Minder fiscale aftrek kan mensen ertoe noodzaken dichterbij het werk te gaan wonen. Als negatief effect van verhuizen werd de verstoring van de sociale banden genoemd.

Maatregel 2.19 Aanbieden van een 'mobiliteitspakket' in plaats van een bedrijfswagen als verloningspolitiek

- + *'De kost van gratis OV is hoog en belonen op een andere manier kan ook. Andere maatregelen hebben een sterker effect, bijvoorbeeld mobiliteitspakketten. Goedkoop OV is een luchtige slogan.'*
- + *'Een mobiliteitspakket met bijvoorbeeld een tram- en busabonnement biedt een positief alternatief. Deze maatregel koppelen aan 2.16, afschaffen fiscale aftrek voor woon-werkverkeer. Eerst positief alternatief, dan afremmen of bijsturen.'*

Conclusie

Het mobiliteitspakket wordt gezien als een positieve maatregel en wordt gekoppeld aan maatregel 2.16, afschaffen van fiscale aftrek. Ook tegenover gratis openbaar vervoer biedt een mobiliteitspakket een realistisch alternatief.

Maatregel 3.2 Accijnsverlaging voor milieuvriendelijker brandstoffen/biobrandstoffen

- + *'De maatschappij is individualistisch, de mens is niet uit de auto te krijgen. Om uitstoot te verminderen, zijn ook andere maatregelen nodig zoals alternatieve energie en het gebruik van duurzame bronnen en een grotere controle op de prijzen.'*
- + *'Naast biobrandstof zijn er ook andere alternatieve brandstoffen zoals LPG en waterstof. Er is niet één mogelijkheid.'*
- *'Alternatieve energie is goed, maar brandstof uit koolzaad veroorzaakt monocultuur, boskap in de 3^{de} wereld. Het is geen aards paradijs. Koolzaad dat milieuvriendelijk wordt gewonnen, kan in termen van capaciteit slechts een gedeelte van de alternatieve energie leveren.'*

Conclusie

Biobrandstoffen roepen nog vragen op, met name over het effect. Een belangrijk voordeel van biobrandstof is dat het niet ingrijpt op de keuze van de vervoerswijze, maar op de uitstoot per kilometer. Maatregel 4.5 – stimuleren van gebruik van alternatieve brandstoffen sluit nauw aan bij deze maatregel. Ook wilde de maatregel gekoppeld kunnen worden aan het stimuleren van energiezuinige auto's of alternatieve vervoerswijzen.

Maatregel 3.7 Verlagen van maximumsnelheid tot 100 km/h op autosnelwegen

- + *'Het verlagen van de maximumsnelheid is goed. Verder is ISA ook een optie. Mogelijkheden om te verkopen aan publiek en politiek.'*
- + *'Reductie emissies.'*
- + *'Beter voor de verkeersveiligheid.'*
- + *'Afname stress.'*
- + *'Langer onderweg is voordeel voor OV.'*
- *'100 km/h is een opgelegde maatregel.'*
- *'Handhaving is nodig.'*

Conclusie

De maatregel werd al in de eerste stemronde gekozen. De maatregel heeft een positief milieueffect, maar staat nog wel toe met de wagen te rijden. Wellicht is dat een belangrijk argument om de maatregel te kiezen.

Maatregel 4.3 Aanpassing van de rijopleiding met meer aandacht voor milieuvriendelijk rijden (Ecodriving)

Geen argumenten tijdens de discussie.

Conclusie

Deze maatregel is verwant met maatregel 3.02, 3.07 en 4.05: autorijden blijft mogelijk, maar dan met minder uitstoot.

Maatregel 4.4 Verkeersopvoeding voor kinderen

- + *'Als aanvulling op andere maatregelen. Het is belangrijk om naast directe maatregelen ook te denken aan de toekomstige generatie.
1. Onze kinderen moeten een andere evolutie in mobiliteitsgedrag krijgen.
2. De impact van kinderen binnen een gezin is groot. Zij sturen dikwijls op mobiliteitsgedrag.'*
- + *'Kinderen hebben invloed op hun ouders.'*
- + *'Verkeersopvoeding voor kinderen is niet genoeg. Educatie en informatie is belangrijk binnen plan.'*
- + *'Bij het opvoeden van kinderen zijn niet alleen de scholen en overheid van belang, maar ook de ouders. Het heeft geen zin als de ouders er niet achter staan. Ervaring vanuit school: eerst vergadering met ouders over maatregelen.'*
- + *'Verkeerseducatie gebeurt al en heeft effect. Kinderen vragen ouders om de fiets te gebruiken. Maar verkeersveiligheid krijgt soms nog weinig aandacht.'*

Conclusie

Over de effecten van verkeersopvoeding was er weinig discussie. Jong geleerd is oud gedaan is een belangrijk uitgangspunt. Ook het effect op de ouders wordt genoemd. Wel waren er vragen over het huidige aanbod op scholen en waarin de extra inspanning zou bestaan.

Maatregel 4.5 Informatiecampagnes over mogelijkheden van aankoop van auto's op alternatieve brandstoffen

Geen argumenten tijdens de discussie.

Conclusie

Deze maatregel is verwant met maatregel 3.02, 3.07 en 4.03: autorijden blijft mogelijk, maar dan met minder uitstoot.

Maatregel 4.7 Intensieve 'reclame'campagnes voor het gebruik van duurzame vervoermiddelen

- + *'Reclame is nodig om veranderingen die worden doorgevoerd bekend te maken, zij het op een subtiele manier. Alternatieven komen zo aan bod om over na te denken.'*
- + *'Reclame is niet gewenst, wel mededelingen aan de burger.'*
- + *'Kosten van wegen, verlichting, etc. zijn vaak niet bekend omdat er meestal niet over wordt gesproken.'*

- *'Reclame maken voor duurzame mobiliteit is geld weggooien, hoe mooi je de reclame ook maakt. Automerken zoals VW komen toch metbetere reclame.'*

Conclusie

Reclame op zich roept veel discussie op en moet daarom met de nodige voorzichtigheid worden aangewend. Verschillende deelnemers vinden dat er meer dan genoeg publiciteit is, bijvoorbeeld op bussen. Het doel van reclame moet dus vooral liggen in het informeren over mogelijkheden en niet op het opleuken van het openbaar vervoer.

Opvallend is dat veel maatregelen die in de eerste ronde geen stemmen kregen, te maken hadden met reclame c.q. publiciteit. Ook het inzetten van BV's of het goede voorbeeld door de overheid is niet direct positief beoordeeld.

8.2.2 Overige discussie

Naast de argumenten die werden aangevoerd voor bovenstaande maatregelen, werden nog een aantal belangrijke discussies gevoerd, namelijk over het verschil tussen gratis en goedkoop openbaar vervoer, over het toelaten van een tweede wagen per huisgezin onder voorwaarden, over het autoluw inrichten van steden, over maatregelen voor het ontmoedigen van sluijverkeer, enzovoort. Deze discussies worden hieronder weergegeven.

Goedkoop versus gratis openbaar vervoer

Argumenten voor GOEDKOOPT OV

- *'Maak OV aantrekkelijker en goedkoper en zorg voor een beter aanbod. De bedrijfswagen is een vorm van belastingontduiking.'*
- *'Goedkoper OV is fundamenteel, maar OV is niet gratis en kost veel als slechts weinig mensen er gebruik van maken. Gratis is niets waard.'*
- *'Gratis openbaar vervoer. Niet doen, een percentage maakt geen gebruik van gratis OV en de kost is hoog.'*
- *'Goedkoop OV? OV is duur. Kosten in verhouding tot energiereductie zijn hoog.'*
- *'Tegen gratis. Goedkoop, maar met meer kwaliteit is beter. Voorbeelden zijn vrije busbaan, trambanen. Voordeel is dat dit ook sneller gaat. Kwaliteit is belangrijk.'*
- *'OV mag goedkoper, maar moet sexy zijn, plezierig. Het moet persoonlijk en zo zijn om de stap te zetten en de concurrentie te winnen. Het moet niet te commercieel.'*
- *'Mensen met firmawagens gebruiken geen gratis openbaar vervoer. Daarom eerst andere zaken goed regelen zodat er een waardig alternatief is.'*
- *'Gratis openbaar vervoer heeft sociale repercussie en valt sociaal gezien niet altijd in de plooi. Flexibele tijden zijn wel goed en ook met sociale werking. Moment kiezen met minder files. Is al geïmplementeerd.'*
- *'Goedkoop openbaar vervoer in combinatie met reclame is effectiever.'*

Argumenten voor GRATIS OV

- *'Tussen gratis en goedkoop OV is er maar een klein verschil en het kost alleen wat bij daadwerkelijk gebruik. En dan helpt het ook.'*
- *'Gratis bestaat niet. Iemand anders betaalt, de gemeenschap. Als dat geaccepteerd wordt, dan is er geen probleem.'*
- *'Het verschil tussen gratis en goedkoop openbaar vervoer is de drempel. Gratis heeft sociaal effect. Oudere bevolkingsgroepen zijn aangesproken.'*
- *'Gratis openbaar vervoer is niet specifiek genoeg. Wel voor doelgroepen.'*
- *'OV moet goedkoper worden. Nu mogen ouderen gratis reizen en ze maken daar ook gebruik van. Als het gratis is, willen meer mensen gebruik maken van OV. Drempels die er nu nog zijn moeten weg.'*

Tweede wagen onder voorbehoud

Argumenten VOOR tweede wagen onder voorwaarden

- *'Klinkt drastisch, maar is een wagen niet genoeg? Samen met maatregel 2.5 (basismobiliteit) moet dit haalbaar zijn voor een gezin.'*
- *'Tweede en derde wagen vaak vooral gebruikt voor kleine aankopen. Beroepshalve is een tweede wagen wel dikwijls nodig, maar die wordt dan ook veel in het weekend gebruikt, vaak te pas en te onpas.'*

- 'Ontraden tweede wagen door extra accijnzen. Niet motiveren. En 1 adres = 1 auto.'
- 'Voor tweeverdieners en mensen met kinderen is de tweede wagen vaak nodig in verband met de vrijheid van het individu. Anders moeten pa en ma iedereen oppikken vanwege het slechte OV.'
- 'Bijkomend, als de wagen professioneel nodig is, dan kan een uitzondering worden gemaakt.'
- 'Ontraden stimuleert dat men nadenkt over wat nodig is. In combinatie met OV. Dan zal blijken dat OV mogelijk is.'

Argumenten TEGEN tweede wagen onder voorwaarden

- 'Soms is tweede wagen nodig en het is beter om verplaatsingen zelf in de hand te hebben (bijvoorbeeld 's avonds).'
- 'Opgelegde maatregel die lastig ligt. De tweede wagen niet toestaan geeft te veel argumenten en geeft ruzie.'
- 'De 2^{de} wagen alleen na argumentatie is in theorie goed te doen, maar in de praktijk lastig te realiseren. Wat is een gezin? Wie geeft hier invulling aan? En horen jongeren nog bij een gezin?'
- 'Het is een te stalinistische oplossing.'
- 'Dit is moeilijk haalbaar vanwege corruptie. Alle gezinnen van politici zullen meerdere auto's hebben. Dit is niet te controleren. Het zet de deur open voor corruptie.'

Autoluw inrichten

Voor Autoluw inrichten

- 'Fietsen getest in Brussel, maar drie fietsers gezien. Fiets is belangrijk, maar een apart netwerk is niet nodig omdat een autoluwe inrichting al goed is voor de fiets.'

Tegen Autoluw inrichten in grote steden

- 'Autoluw is in de dorpen goed mogelijk, maar ik zie dat niet zitten in de grote steden. In de wijk waar ik woon, zijn veel verkeersremmende maatregelen aangebracht zoals rotondes en drempels. Ze werken niet voor het transitieverkeer. Wel voor verkeer uit de wijk, dat minder vaak de wagen neemt. Ze raken wel geërgerd.'
- 'Brussel is een grote stad. Daar is autoluw niet mogelijk. In kleinere steden zoals Gent gaat het wel.'

Argumenten VOOR het ontmoedigen van sluipverkeer

- 'Doorknippen sluipverkeer is goed om automobilisten te bewegen om het OV te nemen. Ook voor woonstraten die gevaarlijk zijn voor kinderen is het goed.'
- 'Het doorknippen van sluipverkeer is prachtig en op de fiches kost het weinig. 122% voor.'
- 'Sluipverkeer wordt tegengegaan met doorknippen linten. Autostrada's anders steeds makkelijker? Monsterfiles zijn goed, zie Nederland met twee banen en hele lange files. Is goed voor bussen. Wegen dus niet verbreden.'

Overige genoemde maatregelen die NIET gewenst zijn

- Maatregel 2.31 - 'combineren van fiets en bus. Dit is te lastig en in de praktijk niet uit te voeren. Hoe moet dat met de overstap en zo?'
- Maatregel 1.7 - 'verder uitbouwen van diensten voor het thuisbezorgen van huishoudelijke aankopen. De winkel is vaak nog de enige plek voor sociale contacten.'

- Maatregel: 4.1 – *'invoeren autovrije zondagen in steden. De zondag is de zondag, dat is de vrije dag van de week. Het is beter om een weekdag autovrije dag te maken.'*
- Maatregel 1.3 – *'verder uitbouwen e-government. Niet houdbaar bij de Belgische overheid. Ze is nu al niet in staat om papieren en digitale archieven te maken. Voorbeelden op het internet werken niet. De Belgische overheid is te dom.'*
- Tegenargument tegen automatische route-informatie. *'Het wordt dan allemaal te makkelijk, waardoor de auto juist meer wordt gebruikt.'*
- *'Verhuisvergoeding voor werknemers die verhuizen naar een woonplaats dicht bij hun werk is een slechte maatregel. Verhuizen is pijnlijk en heeft vergaande sociale gevolgen. Het is ook niet goed voor de kinderen.'*

8.3 De maatregelen anders belicht

8.3.1 Niet gekozen maatregelen

Tijdens de eerst stemronde is een aantal maatregelen door niemand gekozen. Voor deze maatregelen kon niet meer gestemd worden in de tweede stemronde. De niet-gekozen maatregelen zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 20 Overzicht NIET gekozen maatregelen

No.	Maatregel
1.5	Aparte carpoolstroken op drukke snelwegen in de spits
1.7	Verder uitbouwen van thuisbezorgingsdiensten voor huishoudelijke aankopen
2.20	Subsidiëren en ondersteunen van het gebruik van autodeelsystemen
2.22	Een boete geven aan mensen die alleen in de wagen zitten
2.30	Animatie voorzien op openbaar vervoer: voorzien van televisieschermen om animatie te kunnen voorzien op metro, tram, bus en trein
2.32	Product-placement door BV's: promotiecampagne van openbaar vervoer en fietsvervoer om status van deze milieuvriendelijke vervoerswijzen te verbeteren
3.3	Milieuvriendelijk wagenpark voor de overheid
3.4	Automatische route-informatie langs wegen, aangepast aan verkeerssituatie
3.5	Veralgemening van het inhaalverbod voor vrachtwagens
4.2	Sensibilisatiecampagnes over het verantwoord gebruik van comfortaccessoires zoals bijv. airconditioning
4.6	Voorbeeldfunctie van politici en vooraanstaande burgers om meer de fiets te nemen en de wagen met chauffeur thuis te laten

Maatregelen die te maken hebben met het imago van openbaar vervoer, zoals maatregel 2.32-product-placement door BV's en 2.30-animatie op openbaar vervoer, zijn tijdens de discussie besproken. De mening over dit type maatregelen was negatief. Voorbeelden van argumenten zijn:

- *'Er is al reclame gemaakt op OV en op bussen, maar ook nog eens in de bus, in de trein?'*
- *'Liever geen reclame op de tramhalte en in het OV. Er is al genoeg reclame. Ik heb een hekel aan reclame.'*

- 'Vraagtekens bij TV's in de tram. Als we gaan naar privatisering van het openbaar vervoer, het commercieel uitbouwen, wat zijn dan de effecten? In andere landen is dit niet positief.'
- 'Reclame is vreselijk en kost allemaal geld. Tegen!'

Ook het inzetten van BV's en voorbeeldfunctie door de overheid scoort niet hoog, het effect werd minimaal geacht, zeker in verhouding tot de kosten.

De overige maatregelen die in de eerste ronde niet zijn gekozen, hebben veelal een negatief karakter (beboeten van alleen rijden, inhaalverbod vrachtwagens) of een gering effect op milieureductie (thuisbezorgdiensten).

8.3.2 Vergelijking van thema's

In Tabel 21 zijn maatregelen samengevoegd tot thema's. Per maatregel is het aantal stemmen van de eerste ronde aangegeven. De maatregelen die in het geel zijn gemarkeerd, gingen door naar de tweede stemronde. In de kolom '2^{de} ronde' zijn de stemmen van de tweede stemronde weergegeven. In het blauw zijn de maatregelen gemarkeerd die uiteindelijk, naast de al gekozen maatregelen, werden gekozen in het pakket maatregelen.

Het aantal stemmen van de 2^{de} ronde is per thema opgeteld en onderaan iedere themakolom weergegeven. Samengevat hebben de thema's volgende punten gekregen (maatregel die in de eerste ronde is gekozen + stemming tweede ronde):

Tabel 21 Aantal stemmen eerste en tweede stemronde

		1 ^{ste} ronde	2 ^{de} ronde	maatr. 1 ^{ste} + 2 ^{de} r.
	Ruimtelijke ordening			
1.01	Ruimtelijke maatregel: het voeren van een gericht locatiebeleid	4	4	
1.06	Decentraliseren van functies	2	2	
2.01	Autoluwe inrichting van steden en dorpen	3	0	
2.02	Koppelen van een 'mobiliteitstoets' aan de bouwvergunning van verkeersaantrekkende functies (vb bioscoop)	9		9
2.04	Hogere parkeertarieven en strikte controle van foutparkeerders	4	4	
2.24	Centrumparkings afschaffen en enkel randparkings inrichten rond steden	4	1	
2.29	Doorknippen van sluiptwegen: onmogelijk maken van gebruik van sluiptwegen bij vaak voorkomende files	1	2	
		27	13	13
				22
	Aanbod OV			
2.11	Goedkoper openbaar vervoer	5	2	
2.03	Aanleg van meer vrije bus- en trambanen	4	5	
2.31	Uitrusten van bussen met fietsdragers: uitrusten van de lijnbussen met een systeem om de fiets gemakkelijk te kunnen transporteren op de fiets	2	1	
2.05	Openbaar vervoer op wandelafstand voor iedereen en een	3	3	

	minimumaantal bussen per uur (=realisatie van basismobiliteit)			
2.06	Verhoging van het OV-aanbod specifiek gericht op regionale en grote steden waar veel verplaatsingen plaatsvinden	6	2	
2.07	Verhoging van het aanbod aan treinen (personenvervoer)	2	1	
2.08	Wegwerken van aansluitingsproblemen tussen de verschillende openbaar vervoerdiensten	3	1	
2.09	Aanbieden van netoverschrijdende OV-kaartjes/abonnementen	3	4	
2.25	Een gratis trein-tram-bus abonnement voor iedereen	1	2	
2.26	Het aanbieden van tal van combitickets voor (weekend)uitstappen met het openbaar vervoer	1	0	
2.28	Alvorens een nieuwe woonwijk aan te leggen, worden tramlijnen aangelegd	2	0	
		32	21	21
	Fiets			21
2.14	Realiseren, vervolledigen van een functioneel fietsroutenetwerk op Vlaams niveau	1	1	
2.15	Verbeteren fietsaccomodatatie bij knooppunten van openbaar vervoer, park & ride, en carpooling	3	2	
2.21	Aanbieden van een routeplanner voor (functionele) fietsers	1	0	
			3	3
		5		3
	Woon-werk verkeer			
1.02	Telewerken bevorderen door subsidiëring telewerkprojecten bedrijven	5	5	
1.04	Verhuisvergoeding voor werknemers die verhuizen naar een woonplaats die dicht bij hun werk is	1	1	
2.12	Het gebruik van bedrijfsauto's fiscaal onaantrekkelijk maken	9		9
2.16	Afschaffing van fiscale aftrek voor woon-werkverplaatsingen met de auto	5	11	
2.17	Verplichting (belastingvrije) fietsvergoeding voor woon-werkverplaatsingen	1	1	
2.19	Aanbieden van een 'mobiliteitspakket' ipv een bedrijfswagen als verloningspolitiek	7		7
3.01	Meer flexibele werktijden	3	2	
			20	20
		31		36
	Minder autoverplaatsingen			
1.03	Verder uitbouwen van e-government	2	3	
2.10	Subsidiëren van de opmaak van bedrijfs- en schoolvervoerplannen op lokaal niveau	1	0	
2.13	Kilometerheffing voor autogebruik in plaats van vaste autotaks per jaar	8		8
2.18	Autobeperkingen opleggen in stedelijke gebieden via nummerplatenselectie (even/oneven)	1	0	
2.27	Tweede wagen per gezin slechts toelaten mits grondige motivering	3	0	
4.01	Invoeren van autovrije zondagen in de steden	1	1	
4.04	Verkeersopvoeding voor kinderen	11		11

4.07	Intensieve 'reclame' campagnes voor het gebruik van duurzame vervoermiddelen	5	7	
		32	11	11
	Minder uitstoot tijdens rijden			30
2.23	'Rantsoenbonnen' voor niet-milieuvriendelijke brandstoffen	1	0	
3.02	Accijnsverlaging voor milieuvriendelijkere brandstoffen/biobrandstoffen	8		8
3.07	Verlagen van maximumsnelheid tot 100 km/h op autosnelwegen	7		7
3.06	Veralgemening ISA-systemen in voertuigen (Intelligente Snelheids Aanpassing)	3	2	
4.03	Aanpassen van de rijopleiding met meer aandacht voor milieuvriendelijk rijden (Ecodriving)	1	5	
4.05	Informatiecampagnes over mogelijkheden van aankoop van auto's op alternatieve brandstoffen	2	4	
		22	11	11
				26

Opvallende punten:

- Ruimtelijke ordening haalt in totaal 27 stemmen in de eerste ronde en bijkomend 13 stemmen in de tweede ronde. Als de stemmen van de tweede ronde worden opgeteld bij de gekozen maatregel uit de eerste ronde, dan is het totaal 22. Er werden drie maatregelen in verband met ruimtelijke ordening opgenomen in het uiteindelijke programma. Het onderwerp ruimtelijke ordening behoeft weinig discussie: iedereen was het erover eens dat dit type maatregelen noodzakelijk zijn.
- Openbaar vervoer is uitvoerig bediscussieerd tussen de eerste en de tweede stemronde in. De aanleg van vrije busbanen is bijvoorbeeld ter sprake geweest. Met name 'gratis' versus 'goedkoop' leverde veel argumenten voor en tegen op. Wel was het duidelijk dat goed openbaar vervoer niet te duur mag zijn. Openbaar vervoer scoort in de eerste ronde 32 punten met 11 maatregelen. Hoewel de maatregelen 2.06 en 2.11 (aanbod OV en goedkoper OV) goed scoren in de eerste ronde, gaan ze net niet door naar al gekozen maatregelen in de tweede ronde. De tweede ronde levert 21 stemmen. Opvallend is dat, ondanks de positieve discussie over openbaar vervoer, maatregelen op dat vlak in de tweede ronde slechter scoren, behalve maatregel 2.03 (aanleg vrije busbanen) en 2.09 (netoverschrijdende abonnementen).
- De fiets scoort slecht, zowel in de eerste als in de tweede stemronde. In de afzonderlijke focusgroepgesprekken is wel aangegeven dat er veel verbeterd kan worden op het gebied van de fiets. Tijdens de discussie in het energieparlement is de fiets maar zijdelings aan de orde geweest. Hierbij moet worden opgemerkt dat het aantal fietsmaatregelen in verhouding tot de overige maatregelen gering was. Bovendien heeft stimulering van de fiets in andere maatregelen een indirect effect, bijvoorbeeld bij verkeersopvoeding van kinderen en het stimuleren van alternatieven.
- Woon-werkverkeer is een hot item en scoort in de tweede stemronde beter dan in de eerste: 36 stemmen tegenover 31 in de eerste ronde. Dit houdt waarschijnlijk verband met de tweede discussieronde over de tweede wagen, bedrijfswagen, etc. Met name het afschaffen van de fiscale aftrek heeft in de tweede stemronde erg veel stemmen gekregen. Hierbij moet wel worden opgemerkt dat maatregelen op

het gebied van woon-werkverkeer in de discussie vaak gekoppeld zijn aan de verbetering van het openbaar-voervoeraanbod en telewerken.

- De categorie 'minder autoverplaatsingen' bevat verschillende maatregelen, gaande van e-government tot kilometerheffing. Deze laatste maatregel is duidelijk het populairst en kreeg 8 stemmen in de eerste ronde. Maatregel 2.27, beperkingen aan de tweede wagen, heeft een lange discussie opgeleverd en uiteindelijk minder stemmen gekregen. Ook de rol van intensieve campagnes en verkeersopvoeding zijn uitvoering bediscussieerd. De overige maatregelen hebben niet tot veel discussie geleid.
- Minder uitstoot tijdens het rijden is tijdens de discussie verschillende malen, zij het beperkt, aan bod geweest. Belangrijk argument is dat automobiliteit in veel gevallen bijna onvermijdelijk is (kinderen, werken) en dat mensen individueel zijn. Maar als er auto wordt gereden, dan liefst milieuvriendelijk. Overigens zijn in dit energieparlement geen maatregelen opgenomen die ingaan op stimulering van 'schonere' wagens (en beprijzen van vervuilende wagens). Gezien de discussie had een dergelijke maatregel op steun kunnen rekenen. Veel van de gekozen maatregelen laten automobiliteit toe.

DEEL 3 NAAR AANBEVELINGEN VOOR BELEID

9 Expertbijeenkomst

9.1 Doel van de expertbijeenkomst

Hoe staat 'de bevolking' tegenover energiereductie in mobiliteit door huishoudens? Welke maatregelen zijn kansrijk? Bij welke argumenten moet c.q. kan worden aangehaakt om de implementatiekansen van (de genoemde) maatregelen te vergroten?

Op basis van literatuur is onderzocht hoe energiereductie in mobiliteit bij huishoudens kan worden gerealiseerd en welke maatregelen effectief zijn. En belangrijke vraag hierbij was welke determinanten inspelen op mobiliteitsgedrag bij burgers. Daarnaast is aan de hand van deelnemers aan de focusgroepen onderzocht hoe 'burgers' denken over energiereductie bij hun eigen mobiliteit en welke maatregelen zij aanvaardbaar vinden. De resultaten van het literatuuronderzoek en de focusgroepen zijn verwerkt tot een ontwerp-achtergrondrapport. Daarnaast zijn ontwerp-beleidsaanbevelingen geschreven over mobiliteit en energie bij huishoudens.

Om de resultaten uit de literatuurstudie en de focusgroepen te toetsen, is een expertbijeenkomst georganiseerd met deskundigen afkomstig van verschillende beleidsterreinen. De resultaten van de expertbijeenkomst zijn verwerkt in de uiteindelijke aanbevelingen voor beleid in de rapportage 'Beleidsaanbevelingen'. De aanpak voor de expertbijeenkomst is opgenomen in Bijlage 9.

De volgende deskundigen hebben deelgenomen aan de expertbijeenkomst:

- Ina De Vlieger, VITO Verkeer & Milieu
- Dirk Engels, UGent
- Greet Van Laer, AMINAL, cel Lucht, Vlaams Gewest
- Etienne Poelvoorde, SERV
- Peter Hofman, Begeleider Convenantenbeleid, Vlaams Gewest
- Kris Peeters, schepen Herentals
- Yves De Baets, Stad Gent - Dienst Mobiliteit
- Roger Kesteloot, De Lijn
- Bart Baeten, KOMIMO
- Hans Tindemans, BBL
- Suzana Koelet, VUBrussel, Vakgroep sociologie
- Wilfried Goossens, mobiliteitscel – Vlaams Gewest
- Nicolas van Larebeke-Arschodt, UGent én lid van de Raad van Bestuur van het viWTA

Zes deskundigen waren verhinderd.

9.2 Opzet van de expertmeeting

De resultaten van het onderzoek op basis van literatuur en focusgroepen werden tijdens de sessie aangevuld met de inzichten van de experts. De 'uitgangspunten voor een evenwichtig samengesteld beleidsplan' die op basis van het literatuuronderzoek en de focusgroepen zijn opgesteld, vormden daarbij het uitgangspunt. Binnen dat kader werd de vraag gesteld of de maatregelenpakketten:

- een evenwichtige set van acties opleveren,
- voldoende vernieuwend zijn,
- wie verantwoordelijk is,
- in welke volgorde en op welke termijn ze uitvoerbaar zijn.

Daarnaast werd de vraag gesteld of de voorgestelde maatregelen voldoende concreet, technisch implementeerbaar, vernieuwend, kosteneffectief, enz. zijn. Ook is gericht gevraagd naar de argumentatie van de experts voor het al dan niet opnemen van bepaalde maatregelen in de beleidsaanbevelingen en de gewenste insteek voor de concrete uitwerking van de maatregelen.

Als voorbereiding voor de expertmeeting hebben de deelnemers het ontwerp-rapport met beleidsaanbevelingen en een samenvatting van het ontwerp-achtergrondrapport toegestuurd gekregen. Daarnaast zijn een voorstel voor een maatregelenpakket en een lijst van in de rapportage genoemde maatregelen toegestuurd.

De opdracht voor de middag was als volgt geformuleerd:

- Doel is het samenstellen van een aanzet tot 'beleidsplan' gericht op reductie van energie in mobiliteit bij huishoudens.
- Het beleidsplan bestaat uit verschillende maatregelenpakketten die een samenhangend beleidsplan moeten opleveren. Belangrijke aandachtspunten hierbij zijn de combinatie en hiërarchie van maatregelen, het doorbreken van gewoontegedrag en het draagvlak.
- De maatregelenpakketten zijn opgebouwd uit genummerde maatregelen die door de focusgroepen zijn gekozen tijdens het 'energieparlement' en een selectie van maatregelen die in hoofdstuk 4 van de beleidsaanbevelingen zijn genoemd.

Uitgangspunt waren onderstaande maatregelenpakketten. De maatregelenpakketten zijn opgebouwd rond drie invalshoeken waar de deelnemers van de focusgroepen veel belang aan gaven.

Pakket A – Verminderen autokilometers

1. Verkeersopvoeding voor kinderen
2. Koppeling van een 'mobiliteitstoets' (MOBER) aan de bouwvergunning van verkeersaantrekkende functies (vb. bioscoop)
3. Kilometerheffing voor autogebruik in plaats van vaste autotaks per jaar
 - Koppeling van grondbeleid aanbod van openbaar vervoer (Transit Oriented Development)
 - Mobiliteitsabonnement (combi OV, deelauto, thuishomstgarantie, ...)

Pakket B – Veranderingen aanbrengen in woon-werkverkeer

1. Afschaffing van fiscale aftrek voor woon-werkverplaatsingen met de auto
2. Gebruik van bedrijfsauto's fiscaal onaantrekkelijk maken
3. Aanbieden van een 'mobiliteitspakket' i.p.v. een bedrijfswagen als verloningspolitiek
 - Telewerken stimuleren
 - Verbetering openbaar vervoer naar werklocaties: inclusief voor- en natransport.

Pakket C – Milieuvriendelijker autorijden

1. Accijnsverlaging voor milieuvriendelijkere brandstoffen/biobrandstoffen
2. Intensieve 'reclame' campagnes voor het gebruik van duurzame vervoermiddelen
 - Handhaven en / of verlagen maximumsnelheid
 - Ecodriving: promoten en aanleren rijstijl volgens 'het nieuwe rijden'
 - Introductie schone voertuigen (ethanol, biogas) gericht op het doorbreken van het kip-ei dilemma (voldoende modellen, voldoende tankstations)

9.3 Opmerkingen en aanvullingen bij de maatregelenpakketten

Op basis van de literatuurstudie en focusgroepen zijn in hoofdstuk 3 van de 'Beleidsaanbevelingen' drie uitgangspunten voor beleid geformuleerd. De boven genoemde maatregelenpakketten werden door de experts beoordeeld aan de hand van drie uitgangspunten. Per uitgangspunt worden de opmerkingen kort beschreven.

Uitgangspunt 1 – Combineer maatregelen in de juiste volgorde

- Combinatie van maatregelen hebben meer effect
- Eerst positieve (aanbod)maatregelen, daarna negatieve maatregelen
- Aanbodfactoren zijn belangrijk (gemak, comfort, verplaatsingstijd)

Uitgangspunt 2 – Doorbreek gewoontegedrag

- Woon-werkverkeer als belangrijkste gewoontegedrag
- Ongewenst gewoontegedrag doorbreken, vervangen door gewenst gewoontegedrag

Uitgangspunt 3 - Creëer draagvlak

- Autorijden is een feit → ook maatregelen die autorijden op zich vriendelijker maken
- Goede informatie verstrekken over de negatieve effecten van autorijden en over de redenen en effecten van maatregelen
- Informatie en educatie om op bewustwording in te spelen

Opmerkingen op basis van 'Combineer maatregelen in de juiste volgorde'

- *'De drie pakketten bevatten nu reeds een goed aandeel maatregelen vanuit de aanbodzijde. De vraagzijde ontbreekt nog, bijvoorbeeld het aspect tijd en maatregelen die inspelen op gedrag.'*
- *'Verkeersopvoeding' is te algemeen. Het gaat om 'sensibilisering en educatie'. Dit mag ook niet alleen gericht zijn op kinderen (= afschuiven naar anderen), maar moet op iedereen gericht zijn.'*
- *'Er moet onderscheid worden gemaakt tussen een beleidstraject en een invoeringstraject.'*
- *'Creatieve tijdsordening een rol laten spelen: tijdsbudgetten, dagindeling.'*
- *'Energie moet in totaalpakket worden bekeken.'*
- *'Bij mobiliteit is niet alleen energie van belang, maar ook de uitstoot van verontreinigende stoffen.'*
- *'Sterke nadruk leggen op minder uitstoot door fasering in wagenpark en de omzetting naar schonere wagens.'*
- *'Langetermijnbeleid consequent doorvoeren. Hierdoor weet publiek wat er morgen van ze wordt verwacht. Nu al melden dat 'grote' wagens in de toekomst zwaar worden belast, en niet meer overal toegankelijk zijn. Dit geeft een soort 'rechtszekerheid' aan de burger.'*
- *'In het maatregelenpakket zou ook meer aandacht moeten gaan naar de waarde van 'nabijheid' – i.e. het nemen van maatregelen in de sfeer van de ruimtelijke ordening.'*

Opmerkingen op basis van 'Doorbreek gewoontegedrag'

- *'Om gewoontegedrag te doorbreken, zijn maatregelen nodig die zich richten op meer mobiliteitsruimte ten gunste van openbaar vervoer. Confronteer mensen met de effecten van het autogebruik en bied tegelijkertijd goede alternatieven aan per openbaar vervoer.'*
- *'Parkeren aan banden leggen: strengere parkeernormen.'*
- *'Fiscale maatregelen doorbreken gewoontegedrag. Belastingen afhankelijk stellen van het profiel van de werknemers van het bedrijf.'*
- *'Telewerken wordt eerder gebruikt om flexibel te werken (eerst tijdje thuis werken, dan naar kantoor rijden). Indien het zo gebruikt wordt, heeft het totaal geen invloed op mobiliteit. Alleen effect als daadwerkelijk een hele dag wordt thuis gewerkt.'*
- *'Gewoontegedrag m.b.t. aankoop van een wagen moet doorbroken worden. Stimuleer aankoop van milieuvriendelijker wagens, bijv. via Ecoscore. Het milieuargument moet sterker naar voren komen. Belastingen kunnen een positieve rol spelen.'*
- *'Opvoeding speelt een rol, maar moet breder worden getrokken: niet alleen folders, maar ook andere media moeten worden gebruikt.'*
- *'Mober heeft een continuerende werking, goede plannen kunnen gewoontegedrag doorbreken.'*
- *'Kilometerheffing zal effect hebben.'*
- *'Een proefabonnement bij nieuw werk geeft mensen de mogelijkheid om openbaar vervoer uit te proberen zonder dat ze direct extra kosten moeten maken (naast de wagen die meestal toch al aanwezig is).'*
- *'Car-sharing biedt mogelijkheid om over auto te beschikken zonder een te bezitten. Kan ook door (kleine) bedrijven worden gebruikt.'*
- *'100% terugbetaling OV – fietsvergoeding, enzovoort zijn maatregelen die toch wel inspelen op het gewoontegedrag in woon-werkverkeer.'*

Opmerkingen op basis van 'draagvlak'

- *'Algemeen wordt gezegd dat het hier voorgestelde maatregelenpakket niet echt op draagvlak zal kunnen rekenen: de negatieve maatregelen zijn zeer concreet geformuleerd, de positieve veel minder. De positieve gedragswijziging moet worden beloond.'*
- *'Er moet evenwicht zijn tussen maatregelen die snel en maatregelen die pas op lange termijn zichtbaar zijn: korte en lange termijn.'*
- *'Overheid moet voorbeeld stellen door eigen gedrag: hierdoor wordt draagvlak ook versterkt.'*
- *'Draagvlak zal verhogen als ook andere gevolgen van de maatregelen (buiten die op het vlak van energieverbruik) duidelijk worden gemaakt. Bijvoorbeeld de effecten op dagindeling, gedragsbeïnvloeding....'*
- *'Er moet niet vergeten worden dat er technologische hulp is om gedrag te veranderen; vb. zuiniger auto's hebben sneller effect dan het aanleren van een zuiniger rijstijl – Ecodriving.'*
- *'Fiscale maatregelen stapsgewijs invoeren. Er moeten goede alternatieven zijn.'*
- *'Aanbod moet verbeteren.'*

- *'Fiets en te voet zijn bij huidige maatregelen niet genoemd. Aanbod hierin moet wel verbeteren. Het is nu niet evident dat het aanbod fietsvoorzieningen sterk verbetert.'*
- *'Verberingen in OV sneller doorvoeren.'*
- *'Werkelijke kosten van verschillende vervoerswijzen inzichtelijk maken. Vb. bij auto steeds werkelijke kost per km tonen (zoals nu verbruik per km).'*

Algemene opmerkingen

- *'Gedrag heeft te maken met attitude en macht. Wat wijzig je en hoe?'*
- *'Fiets speelt een belangrijke rol wat infrastructuur en imago betreft. De hele keten van de fiets moet in aanmerking genomen worden: dus ook het parkeren van de fiets bij de woning. Met name in stedelijk gebied waar potentie voor de fiets groot is, ontbreekt het vaak aan fietsenstallingen bij de woning. Dat kan verplicht worden gesteld bij een bouwvergunning. In de drie voorgestelde maatregelenpakketten zijn te weinig maatregelen voor fiets opgenomen.'*
- *'De fiets speelt ook een rol bij ketenmobiliteit. Door de fiets binnen een verplaatsing te combineren met anderen vervoerswijzen kan winst worden gehaald.'*
- *'Mobiliteitsknooppunten zijn van groot belang – hier kan je gemakkelijk van de ene naar de andere mobiliteitswijze overschakelen. Aan deze knooppunten kunnen ook activiteiten worden gekoppeld.'*
- *'Welke rol spelen verontreinigende stoffen? Voor energie bij verkeer en vervoer is vooral het energiegebruik van belang. De huidige wagens worden wel 'milieuvriendelijker', maar dan gaat het vooral om minder uitstoot van verontreinigende substanties, niet om lager energiegebruik (en uitstoot van CO₂).'*
- *'Een vervoerswijze kan pas worden gepromoot als de kwaliteit ervan goed is. Anders wordt het omgekeerde effect bereikt. Veel alternatieven voor de auto hebben nog niet voldoende kwaliteit. Kwaliteitsverbeteringen moeten zich richten op de spits. Zo bereik je het grootste effect en de meeste mensen.'*
- *'Openbaar vervoer is pas aantrekkelijk als de frequentie, doorstroming en kwaliteit goed zijn. Ook moet de dienstregeling worden aangepast aan de tijden van onderwijsinstellingen. Nu is het vaak niet mogelijk om 's avonds nog met openbaar vervoer thuis te raken.'*
- *'Openbaar vervoer is duur als de auto in de garage staat: het is een extra kost. Daarom is uitproberen belangrijk. Veranderingen in autobezit treden pas op langere termijn op.'*

9.4 Maatregelen

De oorspronkelijke maatregelenpakketten, aangevuld met de maatregelen uit de voorgaande discussieronde, zijn in groepjes beoordeeld. Doel was het concreet uitwerken van de geselecteerde maatregelen. De volgende vragen zijn bediscussieerd:

- doelgroep voor de maatregel,
- deelacties,
- samenhang met andere maatregelen,
- actoren voor het uitvoeren van de maatregelen,
- financier voor de maatregel,
- niveau van de maatregel (Vlaams, federaal, Europees, andere),
- tijdslijn voor de deelacties en maatregelen (korte, middellange, lange termijn).

Daarnaast is gediscussieerd over de volgende vragen:

- Waarop kan de maatregel mogelijk falen? Wat zijn redenen waarom de maatregel momenteel nog niet werd genomen, wat zijn hinderpalen en barrières voor implementatie?
- Welke oplossingen zijn er zodat de maatregel niet zal falen?

In verband met een beperkt beschikbare tijd, zijn niet alle maatregelen even uitgebreid besproken. Om die reden is niet van alle maatregelen een maatregelenfiche gemaakt.

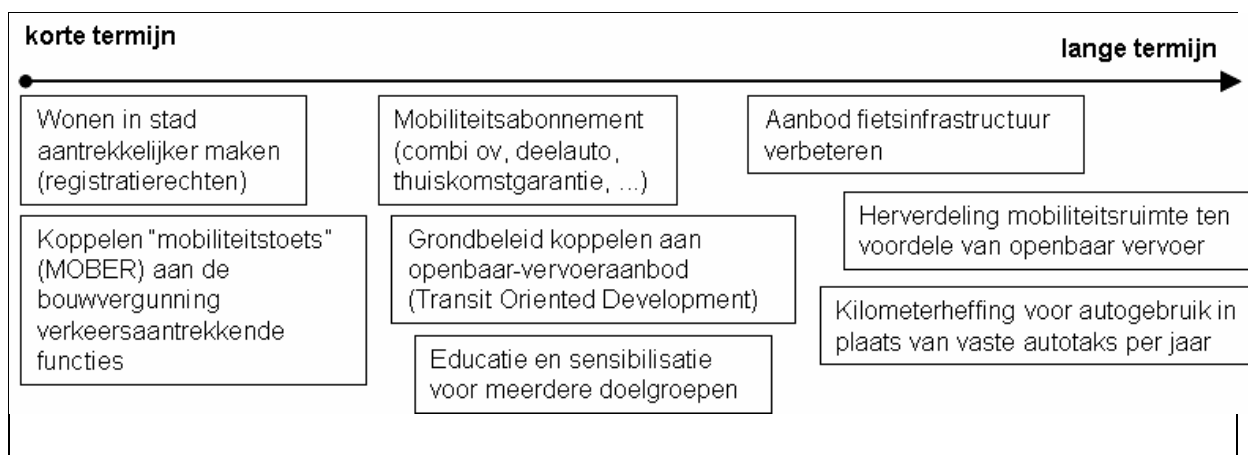
9.4.1 Verminderen van autokilometers

Voor het opstellen van maatregelenfiches werd het onderstaande pakket maatregelen als uitgangspunt genomen. Aangegeven zijn de maatregelen die op basis van de discussie met de experts zijn geschrapt (voorzien van een minteken) en de toegevoegde maatregelen (voorzien van een plusteken). Daarnaast zijn de maatregelen op een tijdslijn gezet.

-
- Verkeersopvoeding voor kinderen
 - + Educatie en sensibilisatie voor meerdere doelgroepen
 - o Koppelen van een 'mobiliteitstoets' (MOBER) aan de bouwvergunning van verkeersaantrekkende functies (vb bioscoop)
 - o Kilometerheffing voor autogebruik in plaats van vaste autotaks per jaar
 - o Grondbeleid koppelen aan aanbod van openbaar vervoer (Transit Oriented Development)
 - o Mobiliteitsabonnement (combi OV, deelauto, thuishomstgarantie, ...)
 - + Parkeren bij activiteitenpolen aanpakken
 - + Reële kostprijs autogebruik berekenen
 - + Creatieve tijdsordering (ingrijpen via tijdsvensters, ...), flexibele werktijden
 - + Wonen in stad aantrekkelijker maken (registratierechten)
 - + Aanbod fietsinfrastructuur verbeteren
 - + Herverdeling mobiliteitsruimte ten voordele van openbaar vervoer
 - + Openbaar vervoerknooppunten voor intermodaal vervoer en ketenmobiliteit
-

Wonen in de stad stimuleren	
Maatregel	- Registratierechten verlagen
Actoren en financiers	Vlaams niveau
Barrières en oplossingen	Nieuwe woongebieden worden vaak buiten de stad aangesneden. Sanering van oude industriegronden en geschikt maken van ongebruikte gronden in de steden wordt te duur gevonden. Steden zouden gesteund moeten worden om grondbeleid te voeren → bijvoorbeeld met behulp van een stedenfonds. Voorbeeld is de Arbedsite Gent

Parkeren in de stad	
Maatregel	- Parkeren duurder maken. - Gediversifieerd parkeerbeleid → bewoners en bezoekers. bewonerskaarten binnen betaalzones, eventueel meer parkeerkaarten per gezin.
Actoren en financiers	Federaal → verkeerswetgeving.
Barrières en oplossingen	Parkeerbeleid wordt in veel steden geprivatiseerd. Hierdoor is het lastiger parkeerbeleid in te zetten binnen mobiliteitsbeleid.



9.4.2 Veranderingen aanbrengen in woon-werkverkeer

Voor het opstellen van maatregelenfiches werd het onderstaande pakket maatregelen als uitgangspunt genomen. Aangegeven zijn de maatregelen die op basis van de discussie met de experts zijn geschrapt (voorzien van een minteken) en de toegevoegde maatregelen (voorzien van een plusteken). Daarnaast zijn de maatregelen op een tijdslijn gezet.

- o Gebruik van bedrijfsauto's fiscaal onaantrekkelijk maken
- o Verbeteren van openbaar vervoer naar werklocaties: inclusief voor- en natransport
- o Telewerken stimuleren
- o Aanbieden van een mobiliteitspakket i.p.v. een bedrijfswagen als verloningspolitiek
- o Telewerken stimuleren
- Afschaffing van fiscale aftrek voor woon/werkverplaatsingen met de auto
- Belastingen van de bedrijven laten hangen van het mobiliteitsprofiel van de werknemers
- + Bij aanwerving: informatiepakket meegeven en/of proefabonnement
- + Carsharing-systeem
- + Invoeren plan-MOBER en MOBER⁹ – met advies van openbaar vervoer maatschappijen.

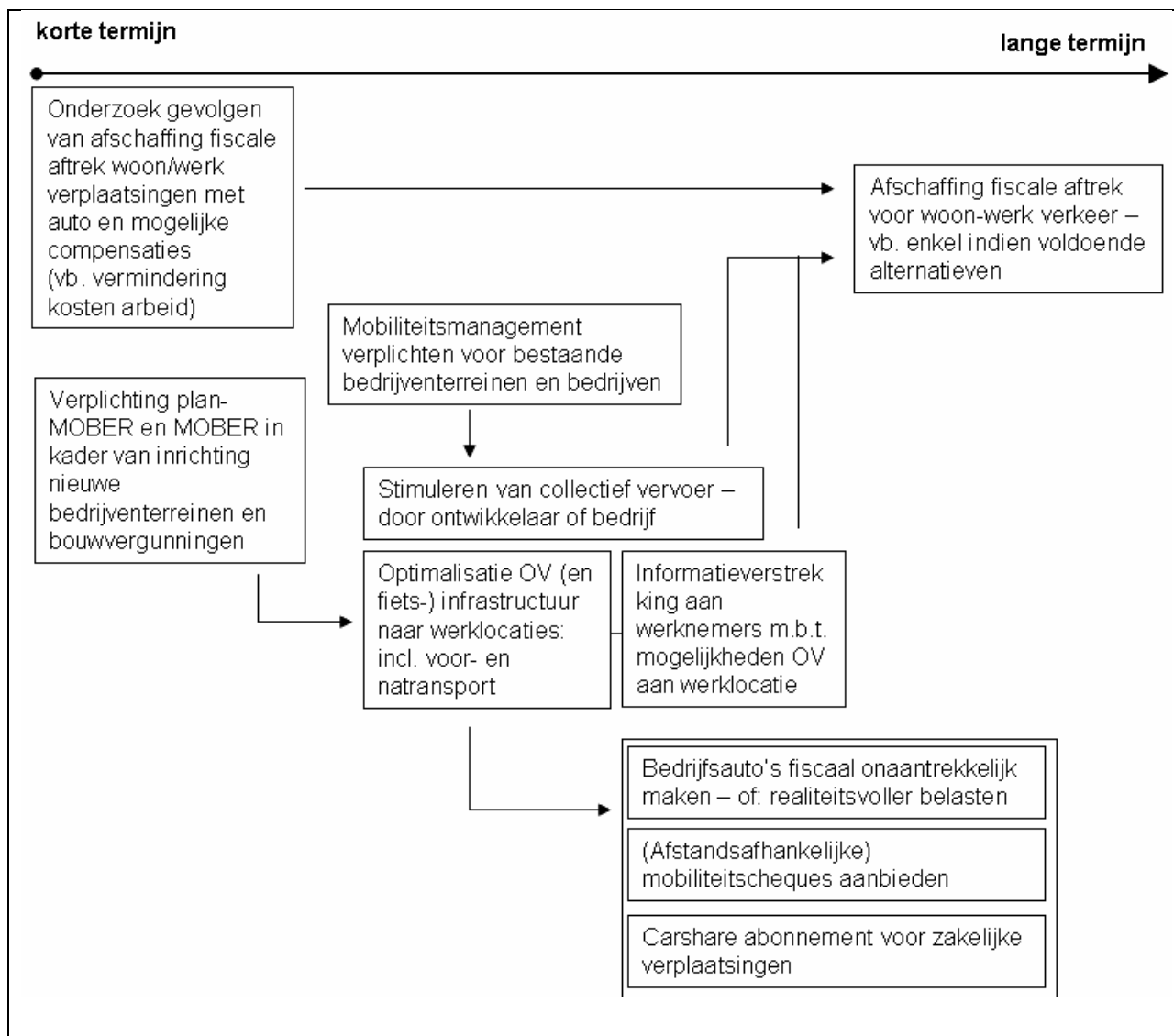
⁹ MOBER: Mobiliteitseffectenrapport

Afschaffen van fiscale aftrek voor woon-werkverkeer	
Barrières en oplossingen	<ul style="list-style-type: none"> - Kost om te gaan werken kan te hoog worden → dit moet dus gecompenseerd kunnen worden op het gebied van arbeidskosten. - Probleem: evenredige verdeling is moeilijk – voor ieder moet verlies aan compensatie van woon-werkverkeer gelijk zijn aan winst door hoger nettoloon. Evenwicht kan wel op nationale schaal worden bereikt, maar moeilijker individueel. - Ketenvverplaatsingen: OV niet gemaakt voor de ketenvverplaatsingen.
Maatregel	<ol style="list-style-type: none"> a. Studie rond mogelijkheden afschaf fiscale aftrek woon-werkverkeer en compensatie door vermindering arbeidskosten b. Optimalisatie aanbod van OV en fietsinfrastructuur (verbetering openbaar vervoer naar werklocaties: incl. voor- en natransport) c. Per bedrijf: bestuderen van de OV-mogelijkheden bij vestiging of bij verhuis van het bedrijf d. Informatieverstrekking naar de werknemers toe
Actoren en financiers	
Voorbeelden	In Zweden bestaat een systeem waarbij fiscale aftrek voor auto's enkel wordt gegeven indien er geen 'aanvaardbaar' alternatief is met het OV.

Gebruik van bedrijfsauto's fiscaal aantrekkelijk maken	
Barrières en oplossingen	<ul style="list-style-type: none"> - Bedrijfswagen wordt momenteel te zeer als element van de verloning gezien. → oplossing: betalen van rechtstreeks loon moet opnieuw interessanter worden (o.a. door minder hoge belasting op arbeid)
Maatregel	<ol style="list-style-type: none"> a. Bedrijfsauto's fiscaal aantrekkelijk maken b. Mobiliteitscheques aanbieden i.p.v. bedrijfsauto's (zie maaltijdcheques). Maar: niet iedereen woont op gelijke afstand van werk. Afstandgerelateerde cheques? c. Als alternatief voor de zakelijke verplaatsingen: carsharing-abonnement voor bedrijven. Deze fiscaal aantrekkelijker maken.
Actoren en financiers	

Invoeren van MOBER	
Maatregel	<ol style="list-style-type: none"> a. MOBER niet als extra rapportje invoeren, maar met advies van openbaar vervoersmaatschappijen enzovoort. Vraag moet gesteld worden of de locatie op een aanvaardbare manier OV-ontsluitbaar is. Openbaar vervoersmaatschappijen zouden VETO-recht moeten hebben bij de bouwvergunning. b. Tegelijk terug stimuleren van bedrijfsvervoer. Dit wordt momenteel sterk afgebouwd wegens te duur. Afspraken tussen ontwikkelaars en OV-maatschappijen bij bouwvergunning: vb. bouwvergunning als ontwikkelaar collectief vervoer voorziet gedurende de eerste x aantal jaren. c. Voor bestaande situaties: MOBER kan leiden tot mobiliteitsmanagement. d. Dit kan harder gespeeld worden vanuit de overheid: zij vormen immers het scharnierpunt van een project via de bouwvergunning. e. Kan via Module 14 waarbij een financiële regeling mogelijk is tussen privé en overheid om toegankelijkheid te realiseren.
Actoren en financiers	
Barrières en oplossingen	<ul style="list-style-type: none"> - -

--	--



9.4.3 Milieuvriendelijker autorijden

Voor het opstellen van maatregelenfiches werd het onderstaande pakket maatregelen als uitgangspunt genomen. Aangegeven zijn de maatregelen die op basis van de discussie met de experts zijn geschrapt (voorzien van een minteken) en de toegevoegde maatregelen (voorzien van een plusteken). Daarnaast zijn de maatregelen op een tijdslijn gezet.

- Accijnsverlaging voor milieuvriendelijker brandstoffen/biobrandstoffen
- Intensieve 'reclame'campagnes voor het gebruik van duurzame vervoermiddelen
- Handhaving en/of verlaging maximumsnelheid
- Ecodriving: promoten en aanleren rijstijl volgens 'het nieuwe rijden'

- Introductie schone voertuigen (ethanol, biogas) gericht op het doorbreken van het kip-ei dilemma (voldoende modellen en voldoende tankstations)
- + Fiscaliteit in het verlengde van ecoscore (niet alleen energie, ook emissies, gezondheid, ...)
- + Fiscale stimulans aankoop auto in relatie tot ecoscore
- + Trajectcontrole, technologie verkeersmanagement, andere ontwikkelingen
- + Beleid voeren op lange termijn (burger weet waar hij aan toe is, kan anticiperen)

Bovenstaande maatregelen zijn gegroepeerd tot drie categorieën:

- auto: milieuvriendelijke voertuigen,
- chauffeur: energiezuinig rijden,
- weg: infrastructuur.

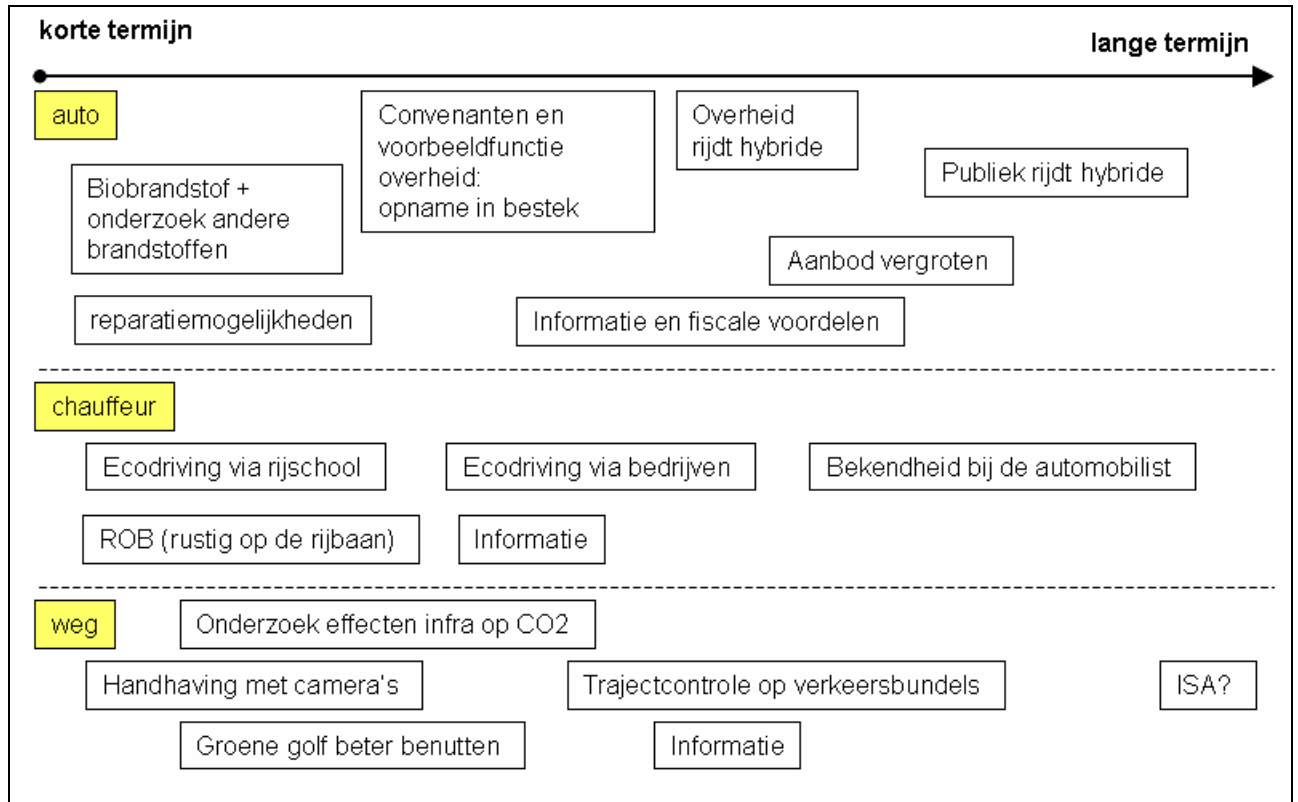
Introductie milieuvriendelijker voertuigen	
Doelgroep	a. Woon-werkverkeer: veel kilometers, vaak dieselrijders en snelle vlootvervanging
Maatregel	a. Hybride diesel (naast hybride benzine) b. Fiscale voordelen bij aanschaf milieuvriendelijker voertuigen c. Fiscale stimulans bij inwerkingstelling d. Prijsvoordeel direct in de hand (niet via belasting veel later) b. Langetermijnbeleid gericht op het scheppen van helderheid en zekerheid en mogelijkheid om tijdig te ontmoedigen. Investeren in onderzoek naar mogelijkheden milieuvriendelijkere voertuigen, brandstoffen, etc. c. Vergroten aanbod d. Voorbeeldfunctie door de overheid door gebruik van milieuvriendelijker voertuigen
Actoren en financiers	a. Fiscale stimulans inwerkingstelling: Vlaams? b. Belasting: federaal?
Samenhang met andere maatregelen	<ul style="list-style-type: none"> • Koppelen aan fiscaliteit • Voordelen voor milieuvriendelijke voertuigen: bijvoorbeeld toegang tot low emission zones of lagere parkeertarieven
Barrières en oplossingen	<ul style="list-style-type: none"> • Gebruik technieken die nu voorhanden zijn. Ethanol is als grootschalig gebruikte brandstof niet reëel. Biogas kan tussenstap zijn. Een hybride benzine of diesel is realiseerbaar en kan opstap zijn naar andere brandstoffen. Nu nog duur. • Bij introductie wagen op andere brandstof (bijvoorbeeld de hybriden) is prijs een barrière. Kan met subsidie en fiscale maatregelen ondervangen worden. • Daarnaast klein aanbod aan modellen en technische voorzieningen zoals reparatiemogelijkheden. Door voorbeeldfunctie overheid wordt aanbod van modellen en reparatiemogelijk gestimuleerd. • Marketing is essentieel: bekendheid, maar ook imago.

Ecodriving, aanleren energiezuinig rijstijl	
Doelgroep	a. Nieuwe chauffeurs b. Ervaren automobilisten

Maatregel	<ul style="list-style-type: none"> a. Promoten en aanleren van energiezuinig rijden via rij scholen. b. Promoten en aanleren van energiezuinig rijden via acties, deelname bedrijven ('fuel race') c. Verbruikmeter zodat energiegebruik directer wordt gerelateerd aan rijgedrag. d. Opfriscursussen voor ervaren automobilisten (met opleidingscheques): rijstijl, energiezuinig rijden, slippen, etc.
Actoren en financiers	-
Samenhang met andere maatregelen	<ul style="list-style-type: none"> - Communicatie en educatie - Benchmarking
Barrières en oplossingen	<ul style="list-style-type: none"> • Ecodriving is pilotproject → verankering in standaard beleid. • Ecodriving en ROB (rustig op de baan) en mogelijk andere initiatieven overlappen gedeeltelijk. Dit kan verwarrend werken vanwege verschillende afzenders en veelheid aan initiatieven. Een actie met een duidelijke afzender is helder voor consument. • Aangeven wat voordelen zijn van Ecodriving, ook voor bedrijven. Het bespaart hen brandstofverbruik bij leaseauto's en het is veiliger.

Handhaving en/of verlaging van de maximumsnelheid

Doelgroep	-
Maatregel	<ul style="list-style-type: none"> a. Beter handhaving huidige snelheidslimieten (meer controles en boetes daadwerkelijk innen). b. Invoeren van trajectcontrole (snelheidsmeting over traject waardoor maximumsnelheid gerespecteerd wordt en een rustiger, gelijkmatiger wegbeeld ontstaat). c. Groene golf beter benutten. d. ISA (niet eenduidig oordeel over slagingskans)
Actoren en financiers	<ul style="list-style-type: none"> a. Wegbeheerder b.
Samenhang met andere maatregelen	<ul style="list-style-type: none"> - Communicatie - Energiezuinig rijden
Barrières en oplossingen	<ul style="list-style-type: none"> • Draagvlak vormt een barrière. Handhaven van de huidige snelheidslimieten is eenvoudiger door te voeren dan ook nog verlaging. Handhaving heeft ook al een goed milieueffect. Aangeven op welke wijze boetes worden geïnvesteerd in het mobiliteitsbeleid. • Technisch stuit trajectcontrole op barrières: er zijn nog maar weinig portalen boven de weg. Wel kan kleinschalig worden gestart. Portalen kunnen ook voor andere doelen worden gebruikt: zoals verkeersmanagement en informatie aan de automobilist. • Er is nog onbekendheid c.q. tegenstrijdigheid van informatie over energie-effecten van infrastructuur (rotondes, verkeerslichten, etc.). Beter inzicht leidt tot beter gebruik van energievriendelijke opties.



Bibliografie

- AMINABEL (2004). Schriftelijk Leefomgevingsonderzoek (SLO)
- AMINABEL (2004). Uitvoeren van een schriftelijke enquête ter bepaling van het percentage gehinderden door geur, geluid en licht in Vlaanderen, SLO1-meting: eindverslag. Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Afdeling AMINABEL, dossiernummer 03/1361.
- AMINAL (2002). Handleiding voor de gemeenten voor uitvoering van de cluster 'mobiliteit' binnen het nieuwe milieuconvenant. Onderzoek door VITO, Langzaam verkeer, PHL onderzoeksceel AMO.
- AMINAL (2002a). Invloed van rijgedrag op de verkeersemissies: kwantificatie en maatregelen. Beleidsamenvatting. Onderzoek uitgevoerd door VUB-etec en TNO-wt.
- AMINAL (2005 a). Energie- en broeikasgasscenario's voor het Vlaamse gewest Business as usual scenario tot en met 2030. Eindrapport. Jan Duerinck, Katleen Briffaerts, An Vercalsteren, Wouter Nijs, Erwin Cornelis, Ina De Vlieger.
- AMINAL (2005 b). Energie- en broeikasgasscenario's voor het Vlaamse gewest. Referentiescenario tot en met 2012. Eindrapport. Jan Duerinck, Katleen Briffaerts, An Vercalsteren, Wouter Nijs, Erwin Cornelis, Ina De Vlieger.
- AMINAL (2005 c). Bepalen van een Ecoscore voor voertuigen en toepassing van deze Ecoscore ter bevordering van het gebruik van milieuvriendelijke voertuigen. Onderzoek door Vrije Universiteit Brussel vakgroep ETEC, VITO, Université Libre de Bruxelles CESE.
- Anderson & Stradling (2004). Attitudes Towards Car Use and Modal Shift in Scotland. National Centre for Social Research (NatCen) Scotland & Transport Research Institute, Napier University, Scottish Executive Social Research. 65 pp.
- Anoniem (2004). Lozingen in de lucht 1990-2003. Vlaamse Milieumaatschappij, Aalst. 185 pp. + bijlagen.
- Antonides G.A., W.F. van Raaij (1998). Stuurbaarheid van milieurelevant consumentengedrag. Erasmus University, Rotterdam, 1998.
- Baert E. et al. (2001). DALY's voor Vlaanderen: ontwikkeling van geïntegreerde gezondheidsindicatoren op basis van bestaande Vlaamse gegevens inzake ziekte en gezondheid. PBO/UG/143. Vakgroep maatschappelijke gezondheidskunde, Universiteit Gent.
- Banister, D., (1978). The influence of habit formation on modal choice: A heuristic model. *Transportation* 7
- Bhalla, A. & F. Lapeyre, (1997). Social Exclusion: Towards an analytical and operational framework, *Development and Change*, volume 28, number 3, July 1997. 5-18.
- Bleijenberg, A.N. and R. Moor (1993). Air pollution by air traffic, Centre for Energy Conservation and Clean Technology, Delft
- Bohenn E., C. Ceulemans, C. van de Guchte, J. Kurvers, T Van Tendeloo (2004). Laaggeletterd in de Lage Landen. Nederlandse Taalunie, Den Haag.
- CE (1999). Energiebesparing in verkeer op locatie. Onderzoek in opdracht van Novem.

- CE (2000). Fietsbeleid beloond. Onderzoek in opdracht van Novem.
- CE (2001). Energiebesparing in verkeer op locatie. Effecten en haalbaarheid van maatregelen. Delft.
- CE (2004). Snel naar gelijk spel. Aanzet tot analyse van een gelijk speelveld voor hoge snelheidslijn en low cost carriers. Eindrapport. Delft, november 2004. Opgesteld door: H.P. (Huib) van Essen, B.H. (Bart) Boon, G.E.A. (Geert) Warringa
- CE Delft (July 2005). Emission trading system (ETS): design and impacts Report for the European Commission, DG Environment. No. ENV.C.2/ETU/2004/0074r, Delft. Authors: R.C.N. (Ron) Wit, B.H. (Bart) Boon and A. (André) van Velzen.
- Cirillo C. & Ph. Toint (2001). An activity-based approach of the Belgian National Travel Survey. GRT, FUNDP, Namur.
commuters survey in Geneva. *Transportation* 26, 263-281.
- Coppens, K., I. Glorieux, S. Koelet, M. Moens en J. Vandeweyer (2001). Vlaanderen de klok rond. Enkele resultaten van het Vlaamse tijdsbudgetonderzoek (TOR 99). Onderzoeksgroep TOR, Vakgroep Sociologie, Vrije Universiteit Brussel,.
- CROW (2002). Vervoersprestatie op locatie. VPL de kortste weg naar een betere leefomgeving. Publicatie 163.
- Dahlstrand U & Biel A (1997). Pro-environmental habit: Propensity levels in behavioural change. *Journal of Applied Social Psychology* 27: 588-601
- De Ceuster G. (2004). Internalisering van externe kosten van wegverkeer in Vlaanderen, Studie uitgevoerd in opdracht van de Vlaamse Milieumaatschappij, MIRA, MIRA/2004/04, Transport & Mobility Leuven.
- De Lijn (2000). De bus naar basismobiliteit is vertrokken. Op 1 lijn, nr 28, november-december 2000. De Lijn, Mechelen.
- De Lijn (2005). Jaarverslag 2004. De Lijn, Mechelen. Raadpleegbaar via: www.delijn.be
- De Mol, J (januari 1999). Impact van de verkeersonveiligheid en -onleefbaarheid. Objectieve verkeersonveiligheid, Studie in opdracht van het DWTC, Gent, 218 blz.
- De Palma A & Rochat D (1999). Understanding individual travel decisions: results from a commuters survey in Geneva. *Transportation* 26, 263-281. De Rijcke, 2000
- Dittmar, H E (1992). *The Social Psychology of Material Possessions – to have is to be*. St Martin's Press, New York.
- DWTC (1999). Impact van de verkeersonveiligheid en -onleefbaarheid. Objectieve verkeersonveiligheid
- EUROPEAN COMMISSION (2001). Witboek - Het Europese Vervoersbeleid tot het Jaar 2010: Tijd om te Kiezen, Luxemburg: Bureau voor Officiële Publicaties der Europese Gemeenschappen, 136p.
- Federale politie, Algemene directie operationele ondersteuning (2004) Veiligheidsmonitor 2004. Tabellenrapport. Resultaten van de federale enquête. Federale politie, Brussel.
- Federale Veiligheidsmonitor, 2004
- Felici, A. & Negri, L. (1992). La qualité du service voyageurs des chemins de fer – Perception et souhaits des clients d'affaires et de banlieue. RTS, INRETS, 36.

- Fransen, W. and J. Peper (1994). KNMI and NLR, Atmospheric effects of aircraft emissions, Den Haag.
- Gärling, T.; Axhausen K.W.(2003): Habitual travel choice. *Transportation* 30:1-11, Kluwer Academic Publishers.
- Goodwin, P., Dargay, J. And Hanly, M. (2004). Elasticities of Road Traffic and Fuel Consumption with Respect to Price and Income: A Review. *Transport Reviews* 24(3): 275-292.
- Hass-Klau C., G. Crampton, R. Benjari (2004). Economic Impact of Light Rail. The Results of 15 Urban Areas in France, Germany, UK and North America. Bergische Universität Wuppertal, Fachzentrum Verkehr.
- Hine, J.P., Wardman, M., Stradling, S. (2001). *Interchange and Travel Choice Volume 2*, 2001, Report for the Scottish Executive by the Institute for Transport Studies at the University of Leeds and the Transport Research Institute at Napier University.
- Hirsiaho, Nina en Isto Ruoppila (2005), *Physical Health and Mobility*, in Enhancing Mobility in Latter Life, Personal Coping, Environmental Resources and Technical Support. The Out-of-Home Mobility of Older Adults in Urban and Rural Regions of Five European Countries, IOS press.
- Hoevenagel R., U. van Rijn, L. Steg en H. de Wit (1996). Milieurelevant consumentengedrag. Ontwikkeling conceptueel model. Rijswijk/Den Haag: SCP/VUGA.
- Hogeschool voor verkeerskunde – Diepenbeek (1998), Busonderzoek Hasselt: Bevraging busreizigers stad- en streeklijnen te Hasselt, onderzoek in opdracht van de Vlaamse Gemeenschap, dep. LIN, Mobiliteitscel, januari 1998.
- Hollander de, A.E.M. et al. (1999) An aggregate public health indicator to represent the impact of multiple environmental exposures. *Epidemiology*, 10, 606-617.
- Hubert & Toint (2002). La mobilité quotidienne des Belges, Namen, PUN, 2002
- ICPP 1999 van website <http://www.grida.no/climate/ipcc/aviation>
- IEA (March 2003). Energy technology policy & collaboration papers. Transport technologies and policies. For energy security and CO₂ reductions.
- Insites Belgium & ISPA (december 2005). Internet marktonderzoek. Resultaten van het eerste kwartaal 2005. Via: <http://www.ispa.be/web/nl/>
- International Adult Literacy Survey (IALS). onder andere informatie op www.mi-is.be
- Jensen, M. (1999): Passion and Heart in Transport - a Sociological Analysis on
- Kesteloot C. en W. De Lannoy (1990), Het scheppen van sociaal-ruimtelijke ongelijkheden in de stad in: Mort Subite (red.): Barsten in België, Epo, Berchem
- Khattak A., and A. de Palma, 'The impact of adverse weather conditions on the propensity to change travel decisions: A survey of Brussels commuters.' *Transportation Research-Part A*, Pergamon Press, Vol. 31A, No. 3, pp. 181-203, 1997.
- Kropman, J. & Katteler, H (1993). *De Betekenis van de Verplaatsingstijdfactor*, Nijmegen, 65p
- Künzli N. (2000): Public-health impact and traffic related air pollution: a European assessment. *The Lancet*, Volume 356, pp. 795-801
- Ligtermoet & Sleurink (1998) De effectruimte van vraagbeïnvloedend mobiliteitsbeleid. Gouda.

LMS, 1986 & CBS/Nederlands OVG, 1998

Maslow, Abraham, H. Motivatie en persoonlijkheid. Rotterdam: Lemniscaat, 1976 (3^e druk). Oorspr. 1954.

Meert, H. (2003); Bourgeois, M., Van Hoof, K., Asperges, T. (2003), Immobiel op het Vlaamse platteland. Omtrent rurale vervoersarmoede in Vlaanderen. Brussel: Koning Boudewijnstichting.

MiNa-Raad Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen Studiedocument over de invoering van een heffingsysteem voor het wegverkeer. Studie uitgevoerd in opdracht van de MiNa-Raad door Anneleen De Smedt, adjunct van de directeur, september 2005

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap Departement LIN – Mobiliteitscel (April 2005). Quickscan – Wegenvignet Finaal rapport

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement LIN, Mobiliteitscel. (2002)

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2001). *Perspectief op auto/ OV: de keuze van reizigers*. Den Haag, 36 p.

Ministerie van VROM (1995). Nota luchtverontreiniging en luchtvaart, Den Haag.

Mobiliteitscel - Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap (2005) Hoe het vooruit gaat 2. Vlamingen en hun verplaatsingsgedrag: de stand in 2000. Brussel, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. 28p.

Mollenkopf H. etc (2005), Enhancing Mobility in Latter Life, Personal Coping, Environmental Resources and Technical Support. The Out-of-Home Mobility of Older Adults in Urban and Rural Regions of Five European Countries, IOS press.

Naess, P (2000). Residential location and transport in a small Danish town – a contribution to the discussion on the influence of land use on travel behavior, 2000, 19p.

NIS (2001). Socio-Economische Enquête. <http://www.statbel.fgov.be/>

Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen (2001).

Ontwerp Vlaams Totaalplan Fiets (2002).
<http://www.mobielvlaanderen.be/vtf/index.php>

OVG 2000-2001. Onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen.
www.mobielvlaanderen.be

Peeters, Kris (2000). *Het voorruitperspectief. Wegen van het impliciete autodenken*, Leuven: Garant, 281 pp

Pickery, J. (2005). Koning Auto regeert? Pendelgedrag en attitudes tegenover aspecten van het mobiliteitsbeleid in Vlaanderen. Bijdrage in Vlaanderen gepeild!

Politiemonitor Bevolking 2004 landelijke rapportage in opdracht van de ministeries van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en het Justitie en acht regionale politiekorpsen. Inomart GfK BV, B&A groep

Railforum Nederland (2004). De kunst van het verleiden: emoties in het openbaar vervoer.

Recker W.W. en T.F. Golob (1976). An attitudinal modal choice model. In: *Transportation Research* 10 (1976) (299-310).

Rooijers, A., J. & Welles, H. (1996). Gewoonte de baas. Verkeerskundig Studiecentrum VSC, Groningen, Nederland.

Roos, J.H.J., A.N. Bleijenberg en W.J. Dijkstra (1997). Energiegebruik en emissies van de luchtvaart en andere wijzen van personenverkeer op Europese afstanden. Centre for Energy Conservation and Clean Technology, Delft.

Senternovem (2005) (voorheen Novem, Nederlandse Onderneming Voor Energie en Milieu). Subsidieprogramma CO₂-reductie Personenvervoer. Brochure CO₂-personenvervoer, 07-07-2005, in opdracht van Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Senternovem (2005). Website <http://www.hetnieuwerijden.nl/> bezocht op 3 november 2005.

Steg L., M. Arnold, M. Ras en E. Van Velzen (1997). Maatschappelijke en individuele determinanten van autogebruik. Toepassing van het model Determinanten van milieurelevant consumentengedrag. Rijswijk/Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau/VUGA.

Steg, L., & Buijs, A. (2004). De psychologie van milieugedrag en natuurbeleving. Rijksuniversiteit Groningen, Nederland.

Steg, L., Kalfs, N. (2000). ALTIJD WEER DIE AUTO! Sociaal- en gedragswetenschappelijk onderzoek en het verkeers- en vervoerbeleid. Sociaal en Cultureel Planbureau. Den Haag, Nederland.

Tacken, M. en E. van Lamoen (2005). Transport Behaviour and Realised Journeys and Trips. Bijdrage in Enhancing mobility in later life, IOS Press.

TRACE (1999). Elasticity Handbook: Elasticities for Prototypical Contexts, TRACE; Costs Of Private Road Travel And Their Effects On Demand, Including Short And Long Term Elasticities; Prepared for the European Commission, Directorate-General for Transport. Available from: www.cordis.lu/transport/src/tracerep.htm [Accessed 12 August 2004]

Van den Bogaerde, E. & Van den Steen, I., Veiligheidsmonitor 2004. Analyse van de federale enquête, Federale Politie – Directie van de nationale gegevensbank, 2005, http://www.poldoc.be/dir/dgs/dsb/document/vms2004/monitor2004_nl_poldoc/index.htm, 29-31

Veiligheidsmonitor 1997. Algemene Politie steundienst Afdeling Politieondersteuning, Brussel, 1998.

Verhoef Erik, Carl Koopmans, Michiel Bliemer, Piet Bovy, Linda Steg, Bert van Wee. (2004). VORMGEVING EN EFFECTEN VAN PRIJSBELEID OP DE WEG. Effectiviteit, Efficiëntie en Acceptatie vanuit een Multidisciplinair Perspectief.

Victoria Transport Policy Institute (2005). Transportation Elasticities-How Prices and Other Factors Affect Travel Behavior. Available from: <http://www.vtpi.org/tm> [Accessed 05 May 2005]

Vito (2001), Eindrapport studieopdracht 'Evaluatie reductiepotentieel van mogelijke aanvullende maatregelen rond milieuvriendelijke voertuigen en brandstoffen', studie in opdracht van AMINAL

Vlaams Ondersteuningscentrum voor de Basiseducatie (2003). www.vocb.be

Vlaamse Milieu Maatschappij (2005), Mira-T 2005

Vleugels, I., H. Verbruggen, V. Beyst, T. Asperges, T. Steenbergen, S. Vande Walle; E. Cornelis en M. Castaigne (2005). Determinanten van modale keuze in ketenverplaatsingen. DWTC, Brussel.

VMM (2004). Lozingen in de lucht 1990-2003. Vlaamse Milieumaatschappij, Aalst. 185 pp. + bijlagen

Wee, G.P. van (2000). Verkeer, milieu en ruimte: onderzoek en beleid in beweging. Utrecht: Universiteit Utrecht, faculteit Ruimtelijke wetenschappen (inaugurele rede).

WHO (1999). The world health report 1999: Making a difference. Zie <http://www.who.int/whr/1999/en/index.html>

Wright, C.C. and J. EGAN (2000). De-marketing the car. *Transport Policy*, 7 (4), 287-294.

Zwerts, E. & Nuyts E. (2003). Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (januari 2000-januari 2001). Deel 3A: Analyse Personenvragenlijst, Provinciale Hogeschool Limburg, Departement Architectuur, 214 p.

Bijlage 1

Vragenlijst potentiële deelnemers

ACHTERGRONDINFORMATIE BIJ HET PROJECT

Dit onderzoek wil de determinanten aanreiken die huishoudens aanzetten tot een energiebesparend gedrag bij hun dagdagelijkse verplaatsingen. Mobiliteit heeft namelijk een aanzienlijk aandeel binnen de energieconsumptie van huishoudens en er bestaat nog een groot energiebesparend potentieel.

Uit de energiebalans voor Vlaanderen van 2002, opgesteld door VITO in opdracht van de VMM, bedraagt het totale energiegebruik van alle huishoudens in Vlaanderen, exclusief transport, 235 PJ. Het totale energiegebruik in de transportsector in datzelfde jaar bedroeg 203 PJ, waarvan 59% afkomstig is van het personenvervoer. Binnen het personenvervoer neemt de auto 96% van het energiegebruik voor zijn rekening. Het aanpassen van het verplaatsingsgedrag van huishoudens inzake de afgelegde verplaatsingsafstanden, de hoeveelheid verplaatsingen en de keuzes van verplaatsingsmiddelen biedt dus nog belangrijke potenties inzake energiebesparing.

De studie vervolledigt een eerder uitgevoerde onderzoeksproject van het viWTA 'Determinanten huishoudelijk energiegebruik', waarin naar de drijfveren van huishoudens gepolst werd om energie te besparen om en bij de woning. Het luik mobiliteit werd hier niet uitgewerkt.

De studie past binnen het programma 'energie en klimaat: debat in Vlaanderen' waarbij nieuw onderbouwd discussiemateriaal wordt aangereikt aan het Vlaamse Parlement. Welke zijn de determinanten die het mobiliteitsgedrag van huishoudens bepalen en op welke determinanten kan er beleidsmatig worden ingespeeld? Waar bestaat er reeds een maatschappelijk draagvlak voor en wat is onrealistisch als beleidsmaatregel?

De aanbevelingen die uit deze studie voortvloeien, kunnen onder meer een bijdrage leveren bij de actualisering van het Vlaamse Klimaatbeleid. Daarnaast zijn er voldoende andere Vlaamse beleidsplannen: Mobiliteitsplan Vlaanderen, Vlaams Milieubeleidsplan, Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, ..., waarin energiebesparing en mobiliteit relevant zijn. Het bestaande instrumentarium voor het uitwerken van deze beleidsplannen: mobiliteitsconvenant, samenwerkingsovereenkomst, ... kan zo verder om mekaar afgestemd worden.

Hoofddoelstelling van de groepsdiscussies met de burgers is te achterhalen welke de motieven zijn voor huishoudens om zich (energievriendelijk) te verplaatsen, voor welke beleidsmaatregelen er al dan niet reeds een sterk draagvlak is en welke maatregelen (inspelend op aanbod, vraag, gedrag, enzovoort) succes zouden kunnen hebben en welke niet.

INTERVIEWINSTRUCTIES

- Indien potentiële deelnemers elkaar kennen, dient dit duidelijk aangegeven te worden op het enquêteformulier. (zie titel 6 'Voor de interviewer' op einde van enquête)

- Alle bevolkingsgroepen moeten bereikt worden: een variatie in deelnemers qua sociodemografische kenmerken (leeftijd (18-70j), geslacht, gezinssituatie, opleiding, etc.) dient nagestreefd te worden.
- Enkel mensen wonende in Brussel-stad of het Pajottenland (Gemeenten: *Bever, Herne, Pepingen, Sint-Pieters-Leeuw, Galmaarden, Gooik, Lennik, Roosdaal, Liedekerke, Dilbeek en Ternat*) zijn relevant.
- 40 à 50 potentiële deelnemers moeten in Brussel-stad en 40 à 50 deelnemers moeten in het Pajottenland wonen
- Op het einde van elke afgenomen enquête moet een informatiekaartje overhandigd worden aan de geïnterviewde persoon.

INLEIDING

Goeiedag,

Zou ik u even iets mogen vragen? Woont u in Brussel (bij interviews in Brussel)?
Woont u in Galmaarden / Tollembeek / Herne (bij interviews in het Pajottenland)?

Er start momenteel een onderzoek vanuit het Vlaamse parlement omtrent het verplaatsingsgedrag van huishoudens. Hoofddoelstelling is te achterhalen waarom mensen kiezen voor de auto, de fiets of het openbaar vervoer, en welke maatregelen er genomen zouden kunnen worden om deze keuze te beïnvloeden. Dit willen we doen aan de hand van een aantal groepsgesprekken en –discussies met burgers. Omdat we vermoeden dat er een verschil zal zijn tussen mensen die in de stad wonen en mensen die niet in de stad wonen, zijn we op zoek naar twee groepen van elk een 12-tal mensen die aan deze discussies willen deelnemen.

Zou ik u dan mogen vragen of u geïnteresseerd bent om deel te nemen aan deze groepsdiscussies tussen burgers onderling? En heeft u daarbij nog bepaalde vragen?

Planning

De groepsgesprekken (reeks van 3) zullen plaatsvinden op de volgende tijdstippen:

- 1^{ste} sessie: dinsdagavond 13 september
- 2^{de} sessie: dinsdagavond 27 september
- 3^{de} afsluitende sessie: woensdagnamiddag en vooravond 5 oktober.

De groepsgesprekken zullen waarschijnlijk georganiseerd worden in het Vlaamse Parlement (Brussel) nabij Brussel-Centraal. Is dit o.k. voor u of verkiest u een locatie in het Pajottenland?

0 Brussel

0 Pajottenland

Het is belangrijk dat u – als u zich engageert om hieraan mee te werken – het hele traject met ons mee doorloopt, dus alle drie de sessies. Verplaatsingskosten worden vergoed. Daarnaast zal er tijdens de afsluitende sessie ook een lunch en rondleiding voorzien worden in het Vlaamse Parlement.

Heeft u hierbij nog bepaalde vragen?

PROFIEL

Voor het resultaat van het onderzoek is het belangrijk dat de groepen evenwichtig zijn samengesteld. Daarom hadden we graag enkele vragen gesteld omtrent uw persoon.

V1. Wat is uw geboortedatum?

..../..../19....

V2. Wat is uw gezinssituatie?

.... aantal personen, waarvan ... kinderen

V3. Wat is het hoogste diploma dat u behaalde?

- Lager onderwijs
- Middelbaar onderwijs
 - Algemeen vormend
 - Technisch
 - Kunst
 - Beroeps (middenstandsopleiding inbegrepen)
- Postsecundair niet-hoger onderwijs
- Hoger onderwijs (korte type, lange type)
- Universitair onderwijs

V4. Wat is uw beroepsstatus?

- Werkend, namelijk als:
- Werkloos
- Gepensioneerd (of pré- of brugpensioen)
- Huisman / huisvrouw
- Student
- Niet-actief (ziekte, invaliditeit)
- Andere, namelijk:

V5. Bezit u een auto?

Ja Ja, bedrijfswagen Neen

V6. In welke gemeente is uw werkplaats gelegen?

.....

V7. Hoeveel bedraagt de af te leggen afstand voor uw woon-werkverkeer?

..... km

V8. Welke vervoersmodus of -modi gebruikt u normaliter voor uw woon-werkverkeer?

auto fiets te voet openbaar vervoer

V9. Welke vervoersmodi gebruikt u voor andere verplaatsingen en hoe vaak?

(Kruis aan)

	Elke dag	Meerdere keren per week	Een keer per week	Een keer per maand	Zelden tot nooit
Auto					
Fiets					
Te voet					
Openbaar vervoer					

Contactgegevens

Zou ik dan nog even een aantal contactgegevens van u mogen vragen zodat we u in de nabije toekomst kunnen bereiken om verder af te spreken?

V10. Naam

0 Dhr. 0 Mevr.

Voornaam Naam

V11. Contactgegevens

Straatnaam: Huisnummer:

Postnummer: Gemeente:

Telefoonnummer: GSM:

E-mail:.....

Afsluiting

Zo, dat was het voorlopig voor de vragenlijst. Alvast bedankt voor uw medewerking en we zullen u half augustus opnieuw contacteren voor verdere afspraken. Hierbij vindt u alvast in het kort alle belangrijke gegevens. (overhandig kaartje)

Voor de interviewer

Enquêtenummer:

Locatie:

Datum:/..../.....

Relatie van geënquêteerde met andere → enquêtenummer(s):,,,,, ...

Bijlage 2 Profielen deelnemers aan de focusgroepen

Tabel 22: Profiel deelnemers focusgroep Brussel

Naam	Geboortejaar	Aantal gezinsleden	Aantal kinderen	Hoogste diploma	Beroepssituatie	Auto-bezit	Vervoermiddel woon-werkverkeer	Vervoersmodi voor andere verplaatsingen				
								Auto	Fiets	Te voet	OV	
Christian	1956	1	0	Universitair onderwijs	Zelfstandige	Neen	Openbaar Vervoer	Zelden of nooit	Zelden of nooit	Elke dag	Elke dag	Elke dag
Daniella	1967	2	0	Universitair onderwijs	Leraar	Ja	Fiets	Eén maal per week	Dagelijks	Meerder malen per week	Meerder malen per week	Eén keer per week
Elisabeth	1961	3	1	Universitair onderwijs	Zelfstandige (thuiswerken)	Neen	-	Eén keer per maand	Eén keer per week	Elke dag	Elke dag	Meerdere malen per week
Emilie	1981	4	2	Universitair onderwijs	Werkzoker	Neen	-	Eén keer per week	Zelden of nooit	Meerdere malen per week	Meerdere malen per week	Elke dag
Evy	1976	1	0	Hoger onderwijs	Ambtenaar	Neen	Fiets of Openbaar vervoer	Zelden of nooit	Elke dag	Elke dag	Elke dag	Elke dag
Hugo	1937	2	0	Universitair onderwijs	Gepensioneerd	Ja	-	Elke dag	Elke dag	Elke dag	Elke dag	Elke dag
Joachim	1972	1	0	Universitair onderwijs	Bediende	Ja	Wagen	Meerdere malen per week	Zelden of nooit	Meerdere malen per week	Meerdere malen per week	Eén keer per maand
Koen	1979	1	0	Universitair onderwijs	Onderzoeker	Neen	Fiets, Te voet of Openbaar vervoer	Eén keer per week	Eén keer per maand	Elke dag	Elke dag	Meerdere malen per week
Liliane	1946	2	0	Middelbaar onderwijs	Bediende	Ja	Openbaar vervoer	Zelden of nooit	Eén keer per week	Elke dag	Elke dag	Elke dag
Paul	1961	4	2	Middelbaar onderwijs	Informaticus	Ja	Fiets en openbaar vervoer	Meerdere malen per week	Elke dag	Elke dag	Elke dag	Eén keer per maand
Tim	1978	1	0	Universitair onderwijs	Student	Ja	Fiets of Openbaar vervoer	Eén keer per week	Meerdere malen per week	Elke dag	Elke dag	Meerdere malen per week

Tabel 23: Profiel deelnemers focusgroep Pajottenland

Naam	Geboortejaar	Aantal gezinsleden	Aantal kinderen	Hoogste diploma	Beroepssituatie	Auto-bezit	Vervoermiddel woon-werkverkeer	Vervoersmodi voor andere verplaatsingen			
								Auto	Fiets	Te voet	OV
Aimé	1946	1	0	Hoger onderwijs	Leraar	Ja	Openbaar vervoer	Elke dag	Elke dag	Zelden of nooit	Elke dag
Anke	1983	4	5	Universiteit	Student	Neen	-	Elke dag			Meerdere malen per week
Anne	1957	4	2	Hoger onderwijs	Sales Assistent	Ja	Wagen	Elke dag	Zelden of nooit	Meerdere malen per week	Zelden of nooit
Dirk	1979	3	0	Middelbaar onderwijs	Zelfstandige winkelier	Neen, wel moto	Moto, fiets	Meerdere malen per week	Meerdere malen per week	Eén keer per maand	Zelden of nooit
Eliane	1954	2	0	Middelbaar onderwijs	Bankbediende	Ja	Openbaar vervoer	Meerdere malen per week	Meerdere malen per week	Eén keer per week	Zelden of nooit
Guido	1946	2	0	Universiteit	Ambtenaar	Ja	Auto, Fiets	Meerdere malen per week	Meerdere malen per week	Meerdere malen per week	Zelden of nooit
Jef	1945	5	3	Hoger onderwijs	Directeur	Bedrijfswagen	Auto, Fiets (zomer)	Elke dag	Meerder malen per week	Zelden of nooit	Zelden of nooit
Lieve	1961	4	2	Universiteit	Meewerkende echtgenoot	Ja	Auto, te voet	Elke dag	Eén keer per maand	Eén keer per maand	Zelden of nooit
Veerle	1977	2	0	Universiteit	Ambtenaar	Ja	Fiets en openbaar vervoer	Meerdere malen per week	Meerdere malen per week	Meerdere malen per week	Meerdere malen per week

Bijlage 3

Draaiboek Focusgroep 1

Onderwerp:	Draaiboek discussieavond 13/09/05	Document referentie:	
Opstellers:	Projectteam	Versienummer:	1
Datum opmaak:	06/09/2005		

Inleiding

Voorliggende nota bevat informatie met betrekking tot de inhoudelijke en praktische uitwerking van focusgroep 1 in het project 'Onderzoek naar determinanten van mobiliteit en energiegebruik bij huishoudens'.

Deze eerste discussie wordt parallel op twee plaatsen georganiseerd: enerzijds voor burgers woonachtig in een stedelijke omgeving (Brussel) en anderzijds voor burgers woonachtig in een niet-stedelijke omgeving (Galmaarden, Pajottenland). De inhoudelijke uitwerking is voor beide locaties identiek en wordt bijgevolg niet opgesplitst. De praktische aspecten worden, waar nodig, apart behandeld.

Doel focusgroep 1

De reeks focusgroepen in onderhavig project dient een tweeledig doel:

1. Inzicht verwerven in de determinanten van (energiegebruik in) mobiliteit voor burgers.
2. Inzicht verwerven in welke maatregelen rond energiegebruik in mobiliteit effect kunnen hebben en aanvaardbaar zijn voor burgers

Volgens het conceptuele milieugedragmodel zijn er verschillende factoren die – direct of indirect – invloed hebben op het gedrag van burgers, namelijk:

1. het aanbod;
2. de motivatie;
3. persoonlijke mogelijkheden; en
4. (socio-culturele eigenschappen).

Focusgroep 1 is gericht op het verwerven van inzicht in de eerste factor, nl. het aanbod. Dit aanbod wordt gekarakteriseerd door (een combinatie van) eigenschappen, zoals kostprijs, tijdsbeslag, comfort, reisafstand... Ook eigen keuzes (bijvoorbeeld met betrekking tot woon-/werkplaats, verwerven van vervoermiddelen) zijn bepalend voor het aanbod.

In de literatuurstudie werden de determinanten binnen de factor 'aanbod' die van invloed zijn op het gedrag van mensen beschreven. Het gaat in deze groep van determinanten voornamelijk om factoren die vaststaan en waar de burger niets aan kan veranderen. De eerste discussiesessie gaat hierover.

Vanuit de literatuurstudie worden enkele hypothesen opgesteld die in de focusgroep getest zullen worden:

- Wanneer je de kosten van je verplaatsing niet zelf draagt, doe je meer verplaatsingen

- Vermindering kostprijs energievriendelijke voertuigen / brandstoffen of verhoging kostprijs energieonvriendelijke voertuigen / brandstoffen hebben effect op mobiliteitsgedrag (welke beleidsaanpak heeft het meest effect (push of pull)?)
- Wanneer de verplaatsingstijd met het openbaar vervoer langer is dan met de auto, neem ik de auto. (Hoeveel langer mag de OV-trip duren dan de autotrip opdat ik toch het OV zou nemen?)
- Wanneer de verplaatsingstijd met het openbaar vervoer het kortst is, maar ik moet 2 maal overstappen, dan neem ik de auto.
- Wanneer ik langer dan 30 min van mijn werk woon, verhuis ik.
- Je kijkt eerder naar de tijd die je over je verplaatsing doet dan de afstand van de verplaatsing.
- De korte verplaatsingsafstanden in de stad zijn voor mij een argument om in de stad te wonen.
- Bij het kiezen voor een intermodale verplaatsing (vb bus + trein) speelt de wandelafstand tussen beide vervoersmodi een rol.
- Ik verkies de auto omdat de trein steeds overvol zit.
- Ik spendeer maximaal 1 uur per dag aan mijn verplaatsingen.
- Comfortabele wachtaccommodatie aan bus, tram haltes beïnvloedt mijn keuze van vervoermiddel.
- **Het gebrek aan privacy, door de aanwezigheid van andere reizigers, is een belemmering om (vaker) met het OV te reizen.**
- Ondanks de verhoging van het aanbod van openbaar vervoer in mijn landelijke omgeving geraak ik nog niet op mijn bestemmingen met het OV.
- Ik fiets niet omdat er geen fietspaden liggen.
- Het hebben van een auto in de stad is eerder een last dan een voordeel.
- ...

Er is echter ook een deel van het 'aanbod' dat de mensen zelf kunnen bepalen, nl. de vervoermiddelen die men al dan niet aankoopt. Dit komt in de tweede discussieronde aan bod. Gefocust wordt dan op de redenen die een rol spelen bij de aankoop van vervoermiddelen – welke factoren zijn belangrijk? Het voordeel van de focusgroepen is dat er nu gepolst kan worden naar de combinatie van factoren die de keuze van vervoerswijze bepalen. De literatuurstudie behandelt namelijk de invloed van de afzonderlijke determinanten.

De **doelstellingen van focusgroep 1** kunnen als volgt worden samengevat:

1. het verplaatsingsgedrag van de deelnemer (= mobiliteitsprofiel)
Context schetsend van het individu voor de volgende focusgroepen.
2. meningen over de beschikbare fysische infrastructuur (= aanbod waar men zelf geen invloed op heeft)
3. voorkeuren bij verwerven van verschillende vervoersmodi (= aanbod waar men zelf wel invloed op heeft, nl. samenstelling van eigen 'vervoermiddelenpark')

PROGRAMMA op hoofdlijnen

Focusgroep 1 vindt plaats op **dinsdag 13 september**, van 18.30 uur tot 22.00 uur.

De deelnemers worden om 18.30 uur ontvangen met koffie/thee en broodjes. Om 19.00 uur gaat het eigenlijke werkprogramma van start. We onderscheiden volgende fasen in focusgroep 1:

Programma	Tijdsverloop
1. Verwelkoming, agenda en afspraken en uitleg eerste opdracht (inzicht in verplaatsingsgedrag deelnemers)	19.00 – 19.10
2. Voorstellingsronde: a.h.v. mobiliteitsprofiel individuele voorbereiding voorstellingsronde	19.10 – 19.20 19.20 – 19.45
3. Discussiesessie 1: discussie over kwaliteit van het bestaande aanbod	19.45 – 20.30
4. Uitleg tweede opdracht (vervoermiddelenmarkt)	20.30 – 20.35
5. Pauze	20.35 – 20.45
6. Discussiesessie 2: redenen voor aankoop 'vervoermiddelen'	20.45 – 21.45
7. Uitleg thuisopdracht (Mobiliteitsdagboekje) en afsluiting	21.45 – 22.00

Taakverdeling

	Taken	Persoon
Facilitator	In goede banen leiden van de discussie Stellen van hoofd- en bijvragen Timemanagement	<u>Brussel</u> : Annick Gommers (RA) <u>Galmaarden</u> : Els Vanthournout (RA)
Observator	Observeren van discussie (aandacht voor veranderde meningen, enzovoort) Video- en/of audio-opname van discussie Hulp aan facilitator bij opdrachten	<u>Brussel</u> : Jan Vincke (RA) <u>Galmaarden</u> : Wouter Verheyen (RA)
Secretaris	Verslaggeving discussie	<u>Brussel</u> : Bert Willems(IMOB) <u>Galmaarden</u> : Tim Asperges (IMOB)
Logistiek	Regelen van geschikte zaal Voorzien van catering (drank/broodjes) in locaties Zaalopstelling Voorzien van nodig werk materiaal	Xxx (?viWTA) RA

Locatie Focusgroep 1 in stedelijke omgeving: Brussel, Vlaams Parlement

Locatie Focusgroep 1 in niet-stedelijke omgeving: Galmaarden, Baljuwhuis, Marktplein 17, 1750 Galmaarden

WAT ALS...

Hieronder worden een aantal situaties geschetst waar het 'fout' kan lopen. Tevens wordt aangeduid hoe we dit willen proberen opvangen.

1. Er wordt afgeweken van het onderwerp.
De facilitator houdt dit in het oog en komt tussen indien te ver wordt afgeweken van het onderwerp. Indien het discussies betreft die bijv. in figuur 2 of 3 ter sprake kunnen komen, worden deze onderwerpen wel genoteerd op een 'parkeerflap' zodat de deelnemers ook kunnen zien dat de zaken die gezegd werden, wel belangrijk zijn, maar pas later aan bod zullen komen.
2. Het wordt teveel een vraag-antwoordgesprek tussen de facilitator en telkens één van de deelnemers.
Verschillende technieken zullen worden gebruikt om dit op te vangen:
 - o M.b.v. vragen gesprek terug opentrekken: wie deelt deze mening niet – leg eens uit?
 - o M.b.v. rondje naar andere meningen
 - o Duidelijk stellen in begin van discussie dat men op elkaar mag reageren
 - o M.b.v. groepsopdracht: ik zou van jullie eens willen horen wat jullie – als groep de 3 grootste voor- of nadelen vinden van xxx. Je krijgt hiervoor 5 minuutjes de tijd, ik kom in die tijd niet tussen.
3. Tijdsbesteding – er is te weinig tijd om het hele programma af te werken.
In de vragenlijsten wordt onderscheid gemaakt tussen prioritair te behandelen topics en minder prioritair te behandelen topics. Deze laatsten worden weggelaten indien gemerkt wordt dat er te weinig tijd is.
4. Niet alles is na de eerste figuur aan bod kunnen komen: bijsturing naar de tweede focusgroep toe – inlassen van vragen die eigenlijk in figuur 1 aan bod hadden moeten/kunnen komen.

DETAILUITWERKING FOCUSGROEP 1

WANNEER	WAT	WIE
Dag voordien	Herinnering Alle deelnemers worden eraan herinnerd dat de eerste discussieavond de volgende dag plaatsvindt. Dit gebeurt telefonisch door de leden van het projectteam.	RA/IMOB
17.30 – 18.30	Vorbereiding: Zaalopstelling en materiaalvorbereiding Aandachtspunten: alle deelnemers zien elkaar en facilitator observator en secretaris zien alle deelnemers plaats voor opnameapparatuur (digitale dictafon + ev. videocamera) plaats voor broodjes/drank materiaal voor opdrachten gesorteerd Laatste afspraken m.b.t. taakverdeling, bijsturingen m.b.t. verloop avond	Zaalopstelling: RA/IMOB Werkmateriaal: RA Opnameapparatuur: IMOB Catering: viWTA ALLEN aanwezig om 18.00 uur ten laatste!
18.30 – 19.00	Ontvangst: Deelnemers worden ontvangen met broodjes en krijgen hun naambordje.	Naamkaartjes: RA RA/IMOB

	Facilitator, observator en secretaris maken al informeel kennis met deelnemers; smalltalk (niet over focusgroep onderwerp).	
19.00 – 19.10	<p>Verwelkoming en eerste opdracht: <u>Verwelkoming</u> van deelnemers, bedanken voor deelname, reden bijeenkomst duidelijk (kort!) vermelden. Voorstellen projectteam + taken tijdens discussie (facilitator enerzijds en secretarissen anderzijds). Agenda beknopt voorstellen zodat deelnemers ijkpunten hebben (grote delen in de discussierondes, pauze, einde, ...) Spelregels even kort duiden (zonder ze op te schrijven) We stellen voor om de voornamen te gebruiken om de discussie te vergemakkelijken. Hopelijk is dit o.k. voor iedereen? ? Geef iedereen de tijd om zijn mening te zeggen Bellen kan gerust na de sessie of tijdens de pauze We stoppen om 22 uur</p> <p><u>Doel van eerste opdracht: opstellen individueel mobiliteitsprofiel</u> Aan deelnemers wordt gevraagd om aan de hand van voorbereide figuur hun mobiliteitsgedrag te tekenen (zie Bijlage 1) (zit niet in dit document bijgesloten). Elke deelnemer krijgt deze figuur. Op het blad staat centraal een persoon. Eromheen staan in alle richtingen lichte stippellijnen getrokken. Een waaier van activiteiten staat reeds voorgedrukt op de bladen. Deelnemers moeten pijlen m.b.t. hun verplaatsingen trekken op de voorgetrokken lijnen. Er wordt hierbij gevraagd naar het meest voorkomende vervoermiddel bij een bepaald type verplaatsingen. De lengte van de pijl is een maat voor de afstand die wordt afgelegd. Elk van de pijlen is bedoeld voor een bepaald soort verplaatsingen: vb. woon-werkverkeer, bezoek aan familie, kleine inkopen, grote inkopen, vrienden, sportactiviteit, enzovoort. Bij elk van de pijlen wordt m.b.v. voorgedrukte klevertjes het vervoermiddel dat in normale omstandigheden wordt gebruikt, gekleefd (zie Bijlage 1). Deelnemers kunnen hierbij kiezen tussen: te voet, fiets, wagen, brom- / snorfiets of motor, trein, bus, tram, metro, autodelen, taxi, vliegtuig, ... De bladen met stickers liggen in het midden op de tafel.</p> <p><u>Uitleg bij eerste opdracht:</u> “ We starten met een klein voorstellingsrondje via een kleine oefening. Bedoeling is om elkaar te leren kennen. In plaats van gewoon je naam te zeggen, vragen we je je voor te stellen aan de hand van de vervoermiddelen die je gebruikt voor de verschillende activiteiten die je doet. De hele reeks discussiesessies draait immers rond vervoer en vervoermiddelen. Jullie krijgen 10 minuutjes voorbereidingstijd.</p> <p>Om jullie op weg te helpen, hebben we bladen klaargemaakt waarop je kan aanduiden welke activiteiten je doet en hoe je naar die activiteiten gaat – met welk vervoermiddel. Om dit aan te duiden, zijn er stickers</p>	Facilitator

	<p>beschikbaar. Je plak het vervoermiddel dat je in normale omstandigheden gebruikt om naar die bepaalde activiteit te gaan, bij de relevante lijnen. En/en-situaties mogen natuurlijk voorkomen. Het kan bijvoorbeeld zijn dat je soms met de fiets, soms met de wagen of soms te voet ergens naartoe gaat. In dat geval plak je zowel een voetganger, een fietser als een auto bij die activiteit.</p> <p>Als je hiermee klaar bent, vragen we je nog een tweede ding te doen. Met behulp van pijlen geef je vervolgens aan of je voor die activiteit een lange dan wel korte verplaatsing moet doen (bevindt de activiteit zich ver van of dicht bij jouw huis?). Als die activiteiten op verschillende plaatsen plaatsvinden (sommigen zeer kortbij, anderen zeer ver weg), mag u natuurlijk ook meerdere pijlen tekenen. In dat geval plak je een vervoermiddel per pijl.</p> <p>Als je het moeilijk vindt, kan je even nadenken wat je de voorbije week (of weken) allemaal hebt gedaan en bedenken welke vervoermiddelen je daarbij hebt gebruikt.</p> <p>Het is niet de bedoeling dat de lijnen exacte lengtes hebben in verhouding tot de afstanden. Het is enkel de bedoeling een beeld te schetsen.</p> <p>Als er meerdere of andere activiteiten zijn dan deze die al op het blad staan afgebeeld, mogen er gerust lijnen bij getrokken worden. De activiteiten moeten echter niet allemaal in detail worden uitgesplitst (vb. als je naar meerdere sportclubs gaat, mag je deze op één lijn weergeven)."</p> <p>Als voorbeeld toont de facilitator een afbeelding van een mobiliteitsprofiel: realistisch ingeschat – i.e. niet de nadruk leggen op de energievriendelijke vervoerswijzen.</p> <p>Vragen of opdracht duidelijk is en of er vragen zijn.</p>	
19.10 – 19.20	<p>Individuele voorbereiding</p> <p>Ieder bereidt zijn eigen mobiliteitsprofiel voor. Vragen kunnen worden gesteld aan de facilitator. Facilitator let erop dat de opdracht goed wordt uitgevoerd. Als hij ziet dat iemand twijfelt, kan hij vragen of er hulp nodig is.</p>	
19.20 – 19.45	<p>Voorstellingsronde</p> <p>Ik zie dat iedereen ongeveer klaar is. Klopt dat? Dan stel ik voor om te starten met de voorstellingsronde. Zeg wie je bent en schets kort welke vervoermiddelen je allemaal gebruikt om naar de verschillende activiteiten te gaan.</p> <p>We laten iedereen één voor één aan bod komen. We gaan geen aanvullende vragen stellen. Wie wil er beginnen?</p>	
19.45 – 20.30	<p>Discussieronde 1: kwaliteit van het bestaande aanbod (infrastructuur, openbaar-vervoerdiensten)</p> <p>Doel van de discussie: inzicht krijgen in de meningen over de kwaliteit van bestaande infrastructuur en aanbod van openbaar vervoer</p>	

	<p>Om overgang te maken met voorstellingsronde – ingaan op keuze woonplaats: dat bepaalt voor een groot deel de mogelijkheden aan vervoerswijzen die iemand ter beschikking heeft.</p> <p>Voorbeeld voor Brussel: Ik zie dat de meesten slechts kleine afstanden moeten afleggen voor vele verplaatsingen – vb. om naar het werk te gaan. En dat de verplaatsingen veelal met OV of te voet kunnen gebeuren. Hebben die af te leggen afstanden een rol gespeeld bij de keuze van je woonplaats? ? Welke redenen waren het belangrijkste in de keuze van de woonplaats ? Waren de af te leggen afstanden voor de activiteiten bepalend of niet? - voor vragen: zie Bijlage 2</p> <p>Voorbeeld voor Pajottenland: Een aantal van jullie moeten vrij grote afstanden afleggen om op het werk te geraken. Hebben jullie daar bij de keuze van jullie woonplaats rekening mee gehouden? Welke redenen waren het belangrijkste om de woonplaats te kiezen? Waren de af te leggen afstanden voor de activiteiten bepalend of niet? - voor vragen: zie Bijlage 2</p> <p><u>Discussie over laten gaan op infrastructuur en kwaliteit van aanbod:</u> Op basis van opgemerkte verschillen of tegenstrijdigheden in de mobiliteitsprofielen van de deelnemers.</p> <p><u>Vragen:</u> Voor de eerste-, tweede- en derdegraadsvragen voor deze discussie wordt verwezen naar Bijlage 2. Hier wordt eveneens onderscheid gemaakt tussen topics die ons inziens zeker ter sprake moeten komen en topics die ev. ter discussie kunnen gesteld worden indien ze aan bod komen.</p>	
20.30 – 20.35	<p>Inleiding op tweede opdracht: vervoermiddelenmarkt</p> <p><u>Doel opdracht:</u> Het aanbod wordt echter ook deels door de burger zelf bepaald – i.e. wat koopt men zelf aan, welke keuzes maakt men zelf? In de tweede discussiesessie komt dit aan bod: redenen voor de aankoop door een huishouden van 'aanbod'.</p> <p>Techniek: iedere deelnemer krijgt een bepaald aantal 'jetons' en kan daarmee in een 'winkeltje' vervoermiddelen kopen tot het aantal jetons is uitgeput. Discussie gaat dan over de reden waarom men bepaalde vervoermiddelen koopt. Er wordt in deze sessie niet gevraagd naar waar de auto of andere vervoermiddelen voor worden gebruikt. De aankoop gebeurt vanuit de eigen situatie (gezin, werk, woonplaats, enzovoort). Dezelfde items kunnen meerdere keren worden aangekocht (vb. tweede wagen).</p> <p><u>Uitleg bij tweede opdracht:</u> "Als voorbereiding op het tweede deel van de discussie (na</p>	Facilitator

	<p>de pauze) geven we jullie een nieuwe opdracht. Tijdens de pauze kan je met de jetons vervoermiddelen aankopen op de vervoersmarkt.</p> <p>Xx is de marktkramer; bij hem/haar kan je straks terecht voor de aankopen. De 30 jetons die jullie hebben gekregen, vertegenwoordigen het deel van jullie huishoudbudget dat beschikbaar is voor 'transport'.</p> <p>We gaan uit van een blanco situatie: stel je hebt nog niets om je te verplaatsen, wat zou je dan – rekening houdend met het huidige mobiliteitsprofiel van jouw huishouden – aankopen met je beschikbaar budget? Waarin investeer je?</p> <p>Ieder krijgt een 'prijslijst'. Bij elk beschikbaar vervoermiddel is aangeduid hoeveel jetons je dient te betalen.</p> <p>De aankoop van een kleine wagen impliceert bijvoorbeeld dat 15 eenheden van je budget worden opgesoupeerd. Een metroabonnement is met de rest van je budget nog haalbaar, een treinabonnement niet meer.</p> <p>Is deze opdracht voldoende duidelijk? Vragen kan je nu stellen, maar ook nog aan de marktkramers.</p> <p>Vergeet straks ook niet bij te tanken; we gaan terug van start om kwart voor 9."</p>	
<p>20.35 – 20.45</p>	<p><i>Pauze - Vervoermiddelenmarkt</i></p>	<p>Observator en secretaris runnen marktje Facilitator biedt ondersteuning waar nodig.</p>
<p>20.45 – 21.45</p>	<p>Discussieronde 2: redenen voor het eigen gekozen aanbod <u>Doel van de discussie:</u> inzicht krijgen in wat bepalend is voor de keuze van een bepaald vervoermiddel – voor het aanbod waar men wel invloed op heeft.</p> <p><u>Inleiding door facilitator:</u> Verschillende zaken kunnen aan de grondslag liggen van het eigen aanbod aan vervoermiddelen. In de volgende discussie gaan we hier samen naar op zoek.</p> <p><u>Rondje:</u> Eerst vragen: was het een moeilijke oefening? Wat maakte dat het zo moeilijk was? In eerste instantie wordt gevraagd iedereen kort te laten overlopen wat hij/zij heeft 'gekocht'. En aan te duiden wat de eerste aankoop is geweest die vaststond.</p> <p>Er kan ook gevraagd worden naar invloedsfactoren die het aankoopgedrag beïnvloed zouden hebben (vb. een verdubbeling van de brandstofprijs of een verhoging van de frequentie van treinen).</p> <p><u>Vragen:</u> Voor de eerste-, tweede- en derdegraadvragen voor deze discussie wordt verwezen naar Bijlage 4.</p>	

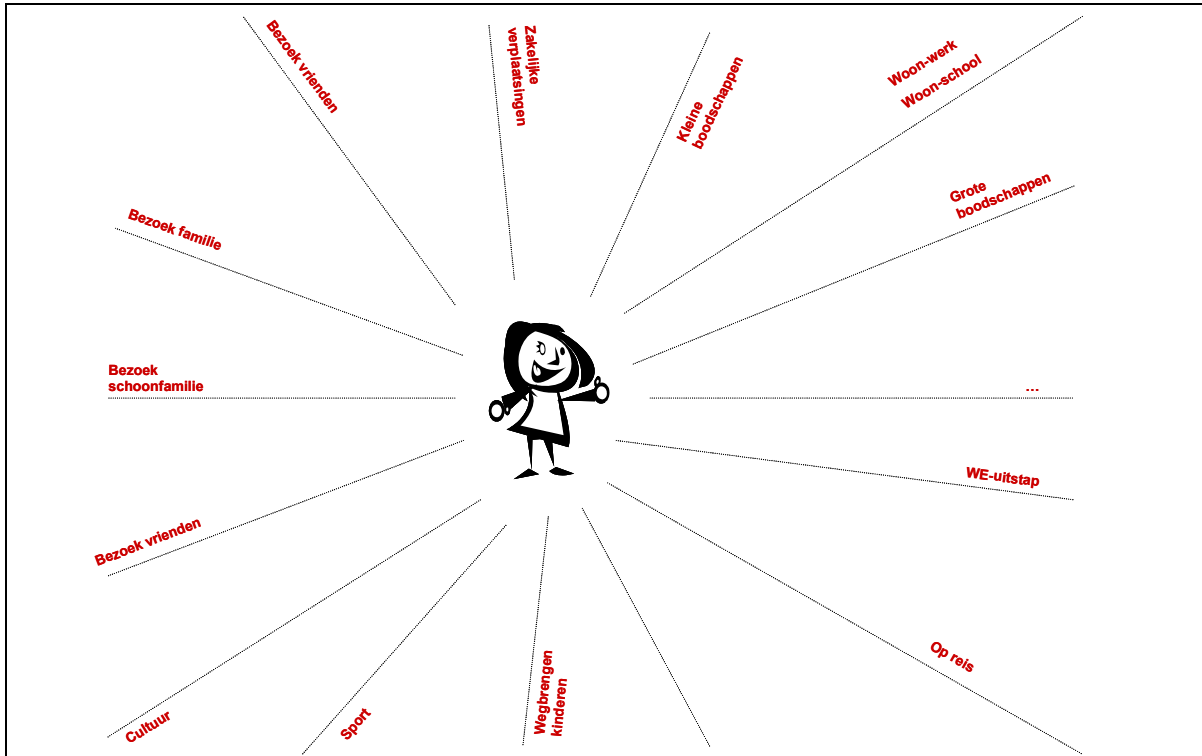
	<p>Aspecten die keuze motiveren, kunnen onder meer zijn: kostprijs, gezinssamenstelling, gezondheidstoestand, effecten op gezondheid (negatief/positief), milieubewustzijn, verkeersveiligheid (subjectief/objectief), sociale veiligheid, status, kennis, ... Wanneer zaken niet worden vernoemd, zorgt de facilitator ervoor dat ze alsnog aan bod komen.</p>	
21.45 – 22.00	<p>Voorstelling mobiliteitsdagboekjes en afsluiting</p> <p>Bedanken van de deelnemers voor de interessante discussies. Melden dat er veel zienswijzen uit zijn gekomen die belangrijk zijn voor het onderzoek. Dat we bijkomend inzicht hebben kunnen verwerven in de voor- en nadelen van de bestaande infrastructuur en dat er vele verschillende redenen kunnen schuilen achter de aankoop van één of ander vervoermiddel.</p> <p><u>Uitleg mobiliteitsdagboekje:</u> Als voorbereiding voor de discussieavond van 27 september zouden we een mobiliteitsdagboekje willen meegeven. We vragen niet om dit gedurende 2 volledige weken in te vullen, maar wel gedurende 3 dagen: een dinsdag, een woensdag en een zaterdag. Zien jullie dit zitten?</p> <p>Laten zien van boekje en overlopen hoe het moet worden ingevuld. Een voorbeeld van boekje wordt bijgevoegd in Bijlage 4.</p> <p>We weten dat jullie ook met veel andere zaken bezig zijn en dat zoiets als een mobiliteitsdagboekje misschien vergeten zal worden. Zouden we ieder van jullie de dag vóór we jullie vragen het mobiliteitsdagboekje in te vullen, een berichtje mogen sturen? Vb. per SMS? We hebben nog niet alle GSM-nummers. Als jullie een GSM hebben, zouden we die dan mogen noteren? Natuurlijk zal het nummer enkel daarvoor worden gebruikt.</p>	

VOORSTELLINGSRONDE

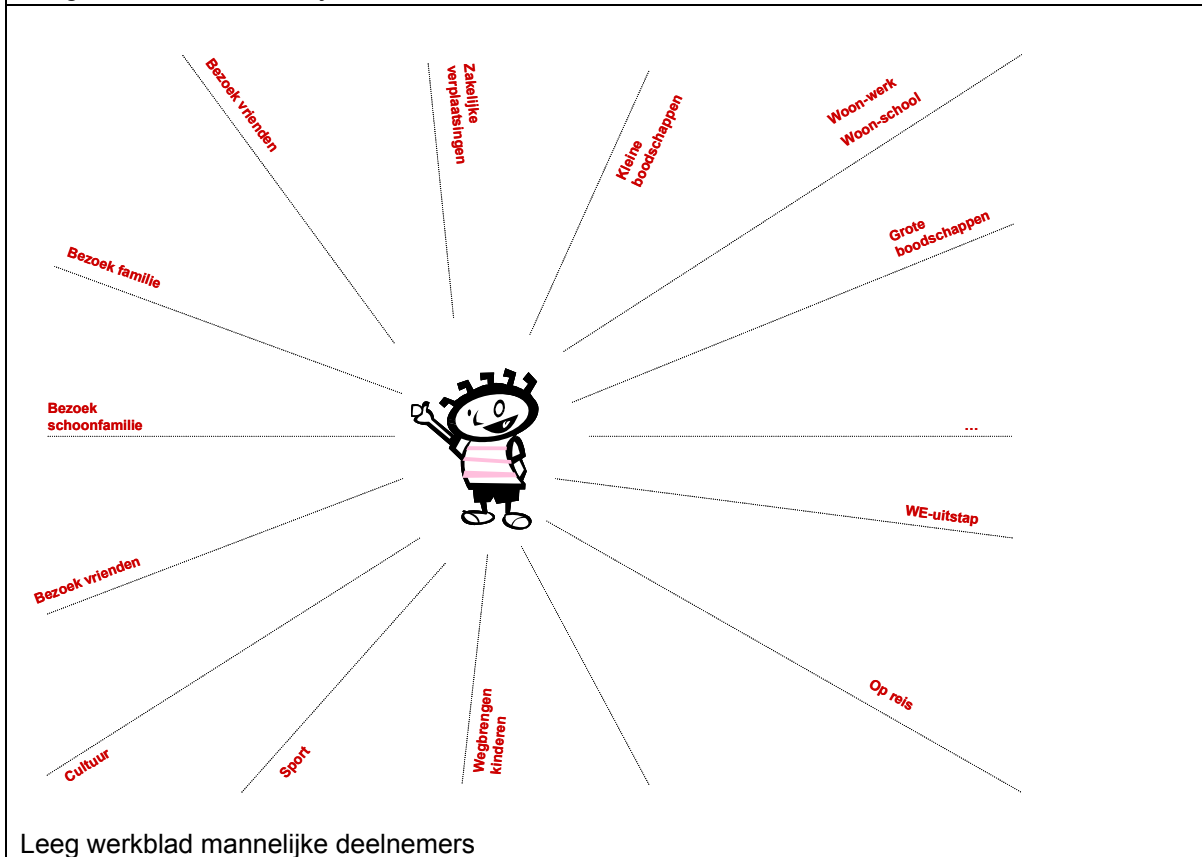
Hieronder wordt het materiaal voorgesteld dat gebruikt zal worden tijdens de voorstellingsronde.

Tevens worden de keuzen in vervoermiddelen gegeven (worden afgedrukt op stickers) en een uitgewerkt voorbeeld voor Brussel en voor Galmaarden.

De papieren worden in werkelijkheid op A3-formaat afgeprint.



Leeg werkblad – vrouwelijke deelnemer

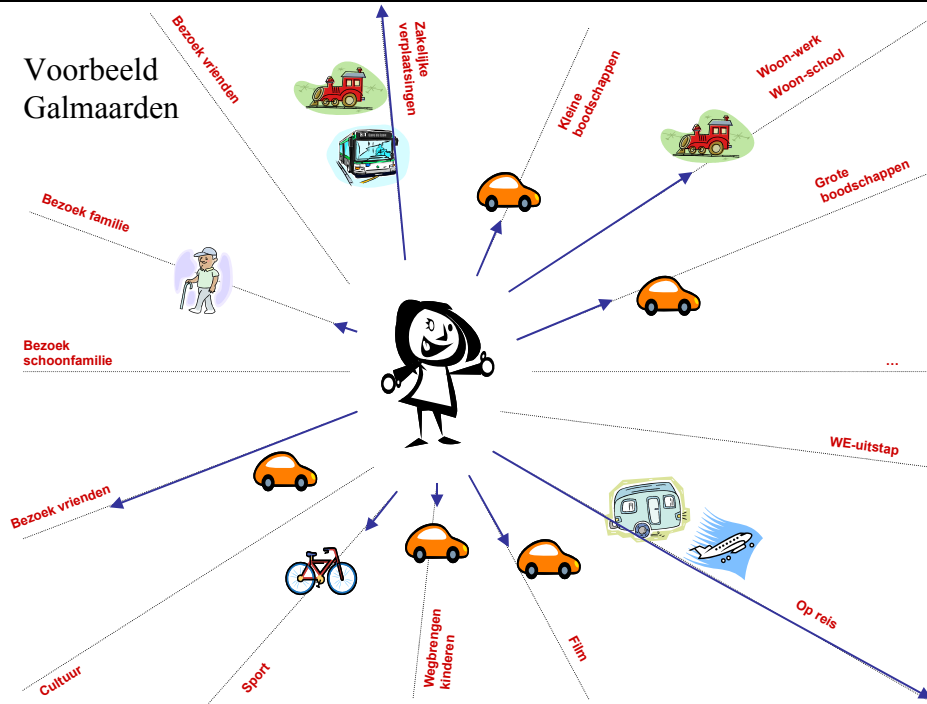


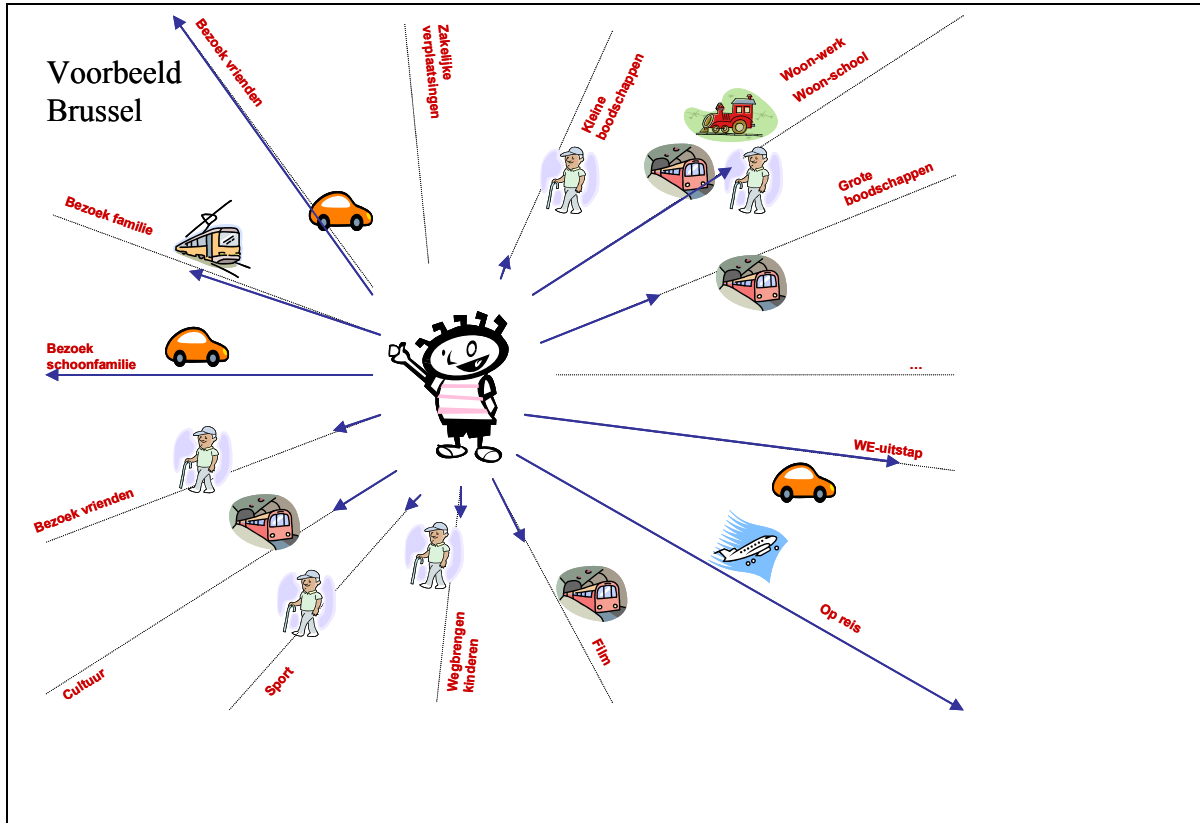
Leeg werkblad mannelijke deelnemers

Zelfklevers vervoerswijzen



Voorbeeld Galmaarden





VRAGENLIJST DISCUSSIERONDE 1

In onderstaande tabel staan voorbeelden voor vragen die gesteld kunnen worden. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen 1^{ste}, 2^{de} en 3^{de} graadvragen. De 2^{de} en vooral 3^{de} graadvragen worden gesteld indien relevant. Er wordt begonnen met de 1^{ste} graadvragen.

Niet alle topics moeten aan bod komen. De prioriteit van de topics wordt aangeduid in de eerste kolom: 1 is hoogste prioriteit (moet aan bod komen), 2 is matige prioriteit (aan bod laten komen als mogelijk) en 3 is lage prioriteit (aan bod laten komen als ter sprake komt, of als tijd over).

Prioriteit vragen	1 ^{ste} graadvragen	2 ^{de} graadvragen	3 ^{de} graadvragen
	Algemene vragen om discussie aan te wakkeren: Is iedereen dezelfde mening toegedaan? Gaat dat ook op voor jouw huishouden? Dit is een nieuw aspect dat we nog niet hebben gehoord, zijn er nog andere zaken? Misschien vindt niet iedereen dat dit een nadeel is – wie heeft andere ervaringen? Het is belangrijk dat we ook deze ervaringen horen aangezien jij misschien wel een groot deel van de bevolking vertegenwoordigt dat hier nu toevallig niet aanwezig is... Dit gaf al een andere kijk op de zaak. Bedankt voor uw mening. Wie wil hier nog iets over zeggen... Enzovoort.		

1.	<p>KEUZE VAN WOONPLAATS Welke overwegingen heb je ooit gemaakt om te kiezen voor de woonplaats waar je nu woont? Welke waren de belangrijkste overwegingen? Heeft mobiliteit daarbij een rol gespeeld?</p> <p><i>- vraag stellen aan iemand die ver van en aan iemand die dicht bij werk woont</i></p>	<p>Zou je overwegen te verhuizen als je van werk zou veranderen (verder af)? Of kies je je werk op basis van waar je nu woont?</p>	<p>Wat is voor jou de maximale afstand dat je van je werk zou willen wonen? Uitgedrukt in km? Uitgedrukt in minuten reistijd?</p> <p><i>Verschild de maximale reistijd voor diegenen die met OV gaan en diegenen die met wagen gaan?</i></p>
1.	<p>OPENBAAR VERVOER Welke voor- en nadelen ervaar je m.b.t. aanbod, comfort van openbaar vervoer (onderscheid trein, bus, tram, metro). Laten we beginnen met de voordelen – welke nadelen zien jullie?</p> <p>Welke nadelen ervaren jullie dan bij het aanbod van het openbaar vervoer?</p> <p><i>- Eerst een vrije opsomming laten maken – dan enkele genoemde uit pikken om op in te gaan. Als niet alle genoemd: ze zelf noemen en vragen wat ze daarvan vinden....</i></p>	<p>Is iedereen het eens met die voordelen? Welke andere voordelen ervaar je misschien nog?</p> <p>Ervaart iedereen deze punten als nadelen?</p>	
	<p>Laten we even dieper ingaan op de hier opgenoemde voor- en/of nadelen.</p> <p><i>- Volgorde van onderstaande vragen afhankelijk van het belang dat eraan wordt gehecht door de deelnemers</i></p>		
1.	<p>De tijd nodig om ergens te geraken wordt genoemd als een nadeel. Ik hoor dat het langer duurt ergens met het OV te geraken dan met de wagen.</p> <p>Wat zijn de oorzaken hiervan?</p>	<p>Hoe lang zou de reistijd maximaal mogen zijn in vergelijking met de wagen opdat je zou overschakelen van wagen op OV (minder lang, even lang, 1.5 maal zo lang, 2 maal zo lang, enzovoort)?</p> <p>Welke zijn de belangrijkste redenen voor de lange</p>	<p>Hoeveel maal zou je maximaal willen overstappen om voor het OV te kiezen i.p.v. voor de</p>

		<p>reistijd? - <i>overstaptijden, frequent stoppen, ander traject...</i></p> <p>Hoe ervaren jullie de aansluitingen van de verschillende vormen van OV?</p> <p>Hoe vinden jullie de afstemming van de verschillende vormen van openbaar vervoer op elkaar? Vb. in termen van uurtabellen, maar ook in afstand af te leggen tussen verschillende halten, enzovoort.</p>	<p>wagen – gesteld dat de reistijd ongeveer gelijk is?</p> <p>Hoelang mogen de wachttijden zijn (bij lange en bij korte verplaatsingen)? Wat vinden jullie van de infrastructuur die (al dan niet) voorzien is voor wachtenden (bushokjes, enzovoort). Bepaalt dit de keuze van een bepaald vervoermiddel? (<i>stel dat er wel goede infrastructuur zou zijn...</i>)</p> <p>Ervaren jullie het moeten nemen van verschillende vormen van OV een drempel om het OV te nemen i.p.v. de wagen? Waarom?</p>
1.	<p>De prijs van het OV wordt als een belangrijk nadeel gezien. In vergelijking met welke vervoermiddelen ligt die prijs te hoog?</p>	<p>Vergelijken jullie wel eens de prijs van een verplaatsing tussen OV en rit met de wagen?</p> <p>Wat tel je dan allemaal mee: brandstofgebruik, aankoop wagen, onderhoud, belastingen en verzekeringen ...</p> <p>Als de prijs van het OV zou dalen, zou dan de drempel tot het gebruik van het OV ook dalen? Zou je meer het OV nemen ? Of zou dat nog niet veel verschil maken?</p>	<p>In welke omstandigheden wordt de prijs als te hoog ervaren? rit alleen rit met familie of vrienden rit voor het werk rit voor vrijetijdsbesteding enzovoort</p> <p>Wat vind je van de informatieverstrekking over de prijzen van het OV en over de kortingen waarvan je gebruik zou kunnen maken?</p>
2.	<p>Comfort wordt ook als een nadeel gezien. Welke factoren spelen daarin een rol?</p> <p><i>- als er al factoren zijn opgesomd: die en die factoren kunnen als</i></p>	<p>Vormen deze factoren een belemmering om het OV te gebruiken? In welke omstandigheden?</p>	

	<p><i>factoren aanzien worden die onder "comfort" vallen. Welke factoren spelen daarin nog een rol?</i></p> <p><i>-voorbeeld: geen zitplaatsen, vuil, niet genoeg plaats voor bagage, geen privacy. Als niet allemaal opgenoemd, zelf ook peilen naar factoren.</i></p>		
3.	<p>Het ter bestemming geraken vormt blijkbaar soms een probleem. Wat zijn de bottlenecks?</p> <p><i>- voorbeeld: afstand haltes te ver – geen goede overstapregelingen, te vaak overstappen, uren niet aangepast aan activiteiten, enzovoort</i></p>	<p>Hebben jullie de jongste jaren een evolutie gemerkt in het aanbod van OV? Zo ja, in welke zin?</p> <p><i>Voor 2^{de} en 3^{de} graadsvragen: zie bij tijd en overstappen!</i></p>	<p>Wordt het OV door een groter aanbod vaker genomen dan vroeger? Vervangt dit dan verplaatsingen met de wagen of betreft het extra verplaatsingen?</p>
3.	<p>Een punt dat ook (of niet) aan bod is gekomen, is de informatie over het OV. Hoe wordt de informatieverstrekking ervaren?</p>	<p>Waar vind je het gemakkelijkst de informatie over OV?</p> <p>Wordt er voldoende informatie gegeven? Welke informatie ontbreekt?</p> <p><i>-voorbeeld: Kan zijn: overstaptijden, real time wachttijden, brede verspreiding van tijdstabellen, enzovoort.</i></p>	<p>Is die informatie voldoende duidelijk (bijvoorbeeld uurtabellen in station, aan OV-haltes. Kan je daar gemakkelijk aan uit?</p>

<p>1.</p>	<p>FIETSERS Wat vinden jullie van de voorzieningen die er zijn voor fietsers?</p> <p><i>- Eerst fietsers aan het woord laten komen, dan de niet-fietsers</i></p>	<p>Welke zaken zouden moeten veranderen m.b.t. infrastructuur voor fietsers om meer de fiets te nemen i.p.v. de wagen?</p> <p><i>- voorbeeld: bredere fietspaden, meer fietsoversteekpaden, betere signalisatie voor fietsers, stroken aan verkeerslichten om voorrang te krijgen, dodehoekspiegel voor vrachtwagens (reeds verplicht),</i></p> <p>Welke extra voorzieningen zouden kunnen getroffen worden om de fietstocht comfortabeler te maken?</p> <p><i>- voorbeeld: kiosk langs fietspaden, fietspompen langs fietspaden, fietsherstelpunten, enzovoort.</i></p> <p>Speelt verplaatsingstijd ook een rol bij het al dan niet kiezen voor de fiets? Wordt die tijd vergeleken met de tijd nodig voor eenzelfde verplaatsing met de wagen?</p> <p>Hoelang mag een verplaatsing zijn om voor de fiets te kiezen?</p>	<p>Is de infrastructuur voldoende afgestemd op het verkeer en vervoer van kinderen?</p> <p>Wordt die tijd evenzeer meegeteld als bij vervoer met wagen of andere vervoermiddelen?</p>
<p>3.</p>	<p>VOETGANGERS Is er (ook – of: wel) voldoende infrastructuur voor voetgangers?</p>	<p>Hoe wordt de kwaliteit van de voetpaden ervaren?</p> <p><i>- breedte, effenheid, inname door obstakels, afscheiding van de weg, enzovoort.</i></p>	<p>Zijn er mensen die soms met een buggy of een rolstoel op weg zijn? Hoe ervaren jullie de kwaliteit van de voetpaden?</p>
<p>3.</p>	<p>WAGENS <i>Conclusies even samenvatten van voorgaande discussies – vb. prijs lager, tijd nodig om ergens te geraken lager, enzovoort.</i></p>	<p><i>Als files of wegenwerken ter sprake komen: Wordt er voldoende informatie gegeven over</i></p>	

	<p>De verkeersinfrastructuur is voor een groot deel op wagens gericht. Ondervinden jullie toch nadelen? Welke?</p> <p><i>- voorbeeld: onderhoud van de wegen, gevaarlijke punten, verkeerspunten of rotondes, enzovoort.</i></p>	<p>files of versperringen door wegenwerken? Of is dit niet belangrijk?</p> <p><i>Als prijs ter sprake komt: hoe bereken je de prijs van een autorit – enkele benzine of ook aankoop, verzekeringen, onderhoud, taxi?</i></p>	<p>Hoe wordt de wagen benut? Staat hij vaak stil? Zou het delen van de auto een mogelijkheid zijn? Welke nadelen voorzie je? Welke voordelen?</p> <p>Welke voor- en nadelen zie je bij carpoolen? Hoe is de infrastructuur aangepast op mogelijkheden om te carpoolen?</p>
		<p>Zijn er voldoende parkeerplaatsen? Vlakbij je woning of vlakbij je werk of de plaats waar je naartoe wil?</p>	<p>Is het gebrek aan parkeerplaatsen een reden om de auto niet te nemen?</p>
3.	<p>VLIEGTUIG Om op reis te gaan, gebruiken sommigen van jullie het vliegtuig. Is op reis gaan met wagen of met trein een waardig alternatief?</p>		
3.	<p>Eventueel: zou je je activiteiten aanpassen – weglaten of andere activiteiten zoeken indien je daar gemakkelijker op andere manieren zou geraken (vb. betere fietspaden, OV-verbindingen, enzovoort).</p>		

UITWERKING VERVOERSMARKT

Volgende mogelijkheden worden op de vervoersmarkt aangeboden – met aanduiding van ‘prijs’.

De figuren die worden aangekocht, worden daaronder ook afgebeeld. Wagen = klein autootje – sticker erop geeft aan of het om een tweedehands- of een nieuwe wagen alsook om welke brandstof het gaat.

Aanbod	Inschatting reële prijs	Aantal jetons	Afbeelding
5 jaar wandelschoenen	170	1	Poppenschoenen of papieren parasol
5 taxiritten	150	1	Taxibordje
Fiets	400	2	Fietshelm
Motorfiets/brommertje	1700	4	Afbeelding motorfiets
Jaarabonnement metro, tram en bus	190	4	Tramkaart
Carpool		4	
Carsharing/autodelen jaarabonnement	500	6	Logo
Jaarabonnement trein (2 ^e klasse)	2279	8	Treinabonnement
Jaarabonnement trein (1 ^e klasse)		10	Treinabonnement
Motto		12	Motorhelm
Tweedehandswagen	8.000	12	Matchbox – met sticker ‘occasie’
Nieuwe basiswagen – Benzine	15.000	15	Matchbox – met sticker ‘benzine’
Nieuwe basiswagen – Diesel		16	Matchbox – met sticker ‘diesel’
Nieuwe basiswagen – LPG		17	Matchbox met sticker ‘LPG’
Nieuwe basiswagen - biobrandstof		17	Matchbox met sticker ‘biobrandstof’
Nieuwe grote/luxewagen/ jeep	25.000	20	Wiel van jeep
Internationale vliegtuigreis		6	Afbeelding vliegtuig



VRAGENLIJST DISCUSSIERONDE 2

Prioriteit vragen	1 ^{ste} graadvragen	2 ^{de} graadvragen	3 ^{de} graadvragen
	<p>Algemeen: Is iedereen dezelfde mening toegedaan? Gaat dat ook op voor jouw huishouden? Dit is een nieuw aspect dat we nog niet hebben gehoord, zijn er nog andere zaken? Misschien vindt niet iedereen dat dit een nadeel is – wie heeft andere ervaringen? Het is belangrijk dat we ook deze ervaringen horen aangezien jij misschien wel een groot deel van de bevolking vertegenwoordigt dat hier nu toevallig niet aanwezig is... Dit gaf al een andere kijk op de zaak. Bedankt voor jouw mening. Wie wil hier nog iets over zeggen... Enzovoort.</p>		
1.	<p>Welke overwegingen heb je gedaan bij de aankoop van de vervoermiddelen? Waarom heb je bepaalde vervoermiddelen wel en</p>		

	bepaalde vervoermiddelen niet gekocht?		
1.		<i>Voor figuur Brussel:</i> De meesten kopen een abonnement voor OV. Is dat een evidentie voor het merendeel van de mensen? Heeft deze aankoop voorrang gehad op aankoop van een wagen?	Heb je er niet echt over moeten twijfelen?
3.		Er wordt slechts hier en daar een fiets aangekocht ... Heeft dit te maken met de slechte infrastructuur voor fietsers in de stad (als dit ter sprake is gekomen in eerste discussieronde).	Toch wordt de fiets door iemand als eerste vervoermiddel aangekocht. Kan je uitleggen waarom daarvoor gekozen is?
1.		<i>Voor figuur Galmaarden:</i> De meesten kopen een wagen aan. Waarom is die wagen zo nodig? Welke overwegingen hebben gespeeld bij de aankoop van een bepaald type wagen?	Er werd geen (of bijna geen) wagen aangekocht die op biobrandstof rijdt? Waarom niet? Heeft iemand eraan gedacht om dat toch te doen? Is dat al bekend genoeg? Als de prijs van een energievriendelijke wagen (vb. op biobrandstoffen) lager lag dan die van een gewone wagen, zou je die dan kopen? Wat als je nog niet op alle plaatsen biobrandstof zou kunnen krijgen?
			<i>Als motivatie:</i> "Wij brengen kinderen weg met wagen": zijn er alternatieven om de kinderen weg te brengen? Met de fiets voor korte afstand of met OV? Wordt hier soms nog over nagedacht? Waarom is fiets, te voet, OV voor jou geen alternatief?
1.		Welke vervoermiddelen waren evident voor jullie om aan te kopen?	
1.		Bij welke vervoermiddelen hebben jullie getwijfeld om	

		het al dan niet te kopen? Waarom?	
1.		Kan je met wat je nu hebt aangekocht alle gewenste verplaatsingen doen?	Hoe zou je er tegenover staan om slechts dit beperkte budget te hebben? Zou je dan je verplaatsingen aanpassen – of toch andere vervoermiddelen kiezen zodat je alles toch kan doen?
1.			<i>Als niemand één van de vervoermiddelen heeft gekocht:</i> Ik vraag me af waarom niemand x heeft gekocht. Waar heeft dat mee te maken (met de hoge prijs, neemt te veel tijd in beslag voor ons gezin dus niet praktisch, ... ?) Kan je zonder dat vervoermiddel ook al je gewenste verplaatsingen maken?
	Algemene vragen		
2.	Als je budget groter was geweest dan wat je nu had, wat zou je bijgekocht hebben? Of wat zou je anders gekocht hebben (vb. andere soort wagen?)	Is wat je meer zou kopen noodzakelijk om je gewenste verplaatsingen te doen?	Bij jeep: waarom zou je een jeep kopen? Comfort / bepaalde status / enz.
2.	Als je budget kleiner was geweest, wat zou je dan als eerste verwisseld of weggelaten hebben? Waarom?	Beperkt dit je in je verplaatsingen die je wil doen? Zou je je daar nog goed bij voelen ? (want buiten ev. beperkingen in verplaatsingen spelen ook 'persoonlijke factoren' een rol in vervoermiddelenkeuze!)	
2.	Komt wat je gekocht hebt ongeveer overeen met wat je in werkelijkheid ook bezit?	Is budget de enige reden waarom sommige zaken niet overeenkomen?	
2.	Wie neemt de beslissingen over het algemeen in het huisgezin? Heb je nu meer rekening gehouden met je eigen motivaties of ook met die van je hele gezin?	Had je toen je zaken aankocht in werkelijkheid ook deze keuzemogelijkheid? Welke waren evidenties om aan te kopen?	

INLEIDING VAN DE AVOND

Welkom op deze 1^{ste} discussieavond rond mobiliteit en vervoerswijzen. Dit onderzoek wordt uitgevoerd in opdracht van het Vlaams Instituut voor Wetenschappelijk en Technologisch Aspectenonderzoek (kortweg: het viWTA). Dit is een instituut verbonden aan het Vlaamse Parlement.

Het onderzoek bestaat uit 2 delen: een theoretisch luik – om te weten welk onderzoek er allemaal al werd verricht rond mobiliteit en vervoerswijzen – en een praktisch luik – deze discussieavonden.

Parallel gaan er ook discussieavonden door in Galmaarden/Brussel. Tijdens de laatste sessie komen de twee groepen samen.

Het doel van het onderzoek is zicht te krijgen op de drijfveren en redenen om één of ander vervoermiddel te nemen. Ik wil het projectteam even voorstellen:

- Ikzelf ben..., ik werk mee aan dit onderzoek en wil vanavond de discussie begeleiden.
- Stef/Donaat is werkzaam op het viWTA en begeleidt deze studie.
- Jan & Bert / Wouter & Tim werken mee aan het project en zullen tijdens deze discussie vooral notities maken. Dit is nodig voor de verwerking achteraf.

Het gesprek wordt ook opgenomen. Dit is niet om het op de radio uit te zenden of zo, maar zo kunnen we er zeker van zijn dat we bij de analyse rekening kunnen houden met alles wat hier is gezegd . Dat wil natuurlijk niet zeggen dat we in de verslaggeving u met naam en toenaam gaan noemen.

→ agenda overlopen en voorstellingsronde uitleggen.

Bijlage 4 Mobiliteitsdagboekje

RESULTATEN DAGBOEKJE

Niet-stedelijke omgeving

	Motief	Vervoermiddel	Argumentatie
Eliane			
dinsdag	werkverplaatsing	te voet-trein-metro	goedkoop, snel en meest praktisch
	babysitten	auto	onverwacht (laat op de hoogte, en laat terug 's avonds)
Zaterdag	winkelen in Gent	trein	dit is het makkelijkst. Geen parkeerproblemen, makkelijke verbinding. In weekend. In Gent geen enkel probleem met OV.
	boodschappen	te voet	
	fietstocht van 25 km (recreatief)	fiets	
	's avonds op restaurant	auto	dit was ver van huis en 'op resto met fiets is toch beetje raar' (imago?)
Anke			
dinsdag-woensdag	school	auto (naar station)-trein-te voet	trein is gratis en het snelst
	's avonds ontspanning (sporten)	auto	bushalte ligt op 2 km van huis en laatste bus al om 20 uur
zaterdag	proclamatie in Gent		normaal gezien met trein, maar vader laat thuis en trein was al weg, dus met de auto. Auto in Gent in parkeergarage en rest verplaatsingen te voet. Met het hele gezin
	's avonds naar een fuif	auto	want geen OV
Veerle			
dinsdag	personeelsuitstap naar Leuven (bezoek Hageland)	fiets naar trein	combinatie van trein – bus / trein-fiets. Van Leuven met de bus naar Wezemaal. Dan een wandeling en met de bus terug naar Leuven. We zijn bewust met de collega's met het OV gegaan, maar het was een heel avontuur om al onze bestemmingen per OV te bezoeken. Er was speciale bus van de lijn ingezet.
woensdag	werk	auto-trein-metro	
	na het werk rechtstreeks naar de avondles	metro	normaal ga ik met de fiets naar de trein, maar nu was het mistig, was fietslicht stuk en ik kwam 's avonds pas laat thuis na avondles in Anderlecht.
	naar huis	bus-trein-auto	
	's avonds sporten	auto	
zaterdag	trouwefeest	auto	('s nachts geen OV)
Lieve			
Woensdag	combinatie van verschillende kleine verplaatsingen bezoekje, winkelen,	auto	veel verschillende kleine verplaatsingen van +/- 1 km, vooral voor het halen/brengen kinderen. De afstand tot het OV is te lang (meer dan 2 km).

	kinderen brengen/halen		
dinsdag en zaterdag	bestellingen leveren aan klanten	auto	
Jef			
woensdag	dochter gaan halen in Gent	auto	veel bagage, spullen voor studentenkamer
	werk (8km)	auto	bagage vervoeren, normaal wel vaak met fiets, maar nu te weinig tijd en te veel bagage
	winkelen op 2 km van huis	auto	
	's avonds naar een vergadering	fiets	ik rijd ook bewust en graag met de fiets
zaterdag	rondcrossen voor boodschappen	auto	
	barbecue op 4 km van huis	fiets	
dinsdag	werk	auto	ik moest veel dossiers meenemen en rondcrossen
	's avonds naar de milieuraad	fiets	
Anne			
woensdag	kinderen naar school gebracht	auto	tijdswinst, verkeersveiligheid
	werk	auto	eenmaal per week (woensdag) met de auto naar het werk omdat ik dan 's avonds langer werk. Er zijn 's avonds minder treinen terug naar huis, voor persoonlijke veiligheid neem ik 's avonds liever niet metro en de trein. Auto heeft voordeel niet gebonden te zijn aan uren van trein. Dan heb ik éénmaal per week geen stress om de trein te halen.
	's avonds naar de sporthal	auto	want donker (sociale veiligheid) en weinig tijd. Het is slechts 3 km.
zaterdag	boodschappen	auto	eenmaal per week doe ik grote inkopen. Ik doe mijn boodschappen wel bewust in een logische volgorde (geen nutteloos omrijden).
dinsdag	kinderen naar school brengen	auto	Ik vind het te gevaarlijk om ze alleen met de fiets naar school te laten gaan.
	werk	auto (naar station)-trein	gratis abo, vaste uren, geen filestress
	's avonds kinderen van school gehaald	auto	
	's avonds naar de inschrijvingen van de catechese	fiets	niet ver en weinig parkeerruimte beschikbaar, want meeste ouders komen met auto. Dit was dan tegelijkertijd een sportactiviteit voor mij. 'Fietsen doet deugd'.
Aimé			
dinsdag, woensdag	werk	auto-trein-te voet	geld van OV wordt door werk terugbetaald
zaterdag	boodschappen	auto	veel bagage
Dirk			
dinsdag	werk(3 km)	auto	want bedrijfswagen en ik neem mijn hond mee naar het werk. Bij goed weer soms te voet. Hond is te klein om bijv. mee te rennen naast de fiets.

zaterdag	werk	auto	
	winkelen (op +/- 10 km)	auto	niet direct aankopen gevonden en nog ongeveer 15 km rondgereden.
dinsdag	werken		auto
	op bezoek in ziekenhuis	auto	het kan met de bus, maar ik weet niet hoe dat moet en ik vertrek graag op het uur dat ik zelf wil (persoonlijke vrijheid)
	's avonds ter ontspanning (tweetal km)	fietsen	
Guido			
woensdag	werk	fiets	naar die bepaalde werkplek ga ik altijd met de fiets wanneer ik nergens anders heen moet: gewoonte
	kleine boodschappen	fiets	dit is mijn gewoonte, het was ook mooi weer
zaterdag	kleine boodschappen	fiets	
	familiefeest (2 km)	auto	omdat ik veel materiaal moest meenemen
dinsdag	vergaderingen in Wemmel en Gaasbeek en 's avonds naar Galmaarden (discussie)	auto	omdat ik verschillende bestemmingen moest combineren

Stedelijke omgeving

	Motief	Vervoermiddel	Argumentatie
Daniëlla			
woensdag	werk – boodschappen – naar huis	fiets	gaat globaal genomen veel sneller. Zowel het OV als met de auto gaan trager
	onderwijs		
zaterdag	naar het bos om te lopen	auto	de locatie is beter dan het park voor de deur, er is genoeg parkeerruimte en lopen+fietsen is net iets te veel.
	visite	auto	bezoek 's avonds gebeurt meestal met de auto. Openbaar vervoer kost te veel tijd en de terugkeer moet voor een bepaald uur. Bovendien is het niet evident om bloemen mee te nemen op de fiets. En je kan je fiets niet overal neerzetten.
dinsdag	werken	fiets	zie boven
	winkelen	fiets	
Tim			
dinsdag	werken	te voet-metro-te voet	veel gebruik gemaakt van het openbaar vervoer, vooral de metro, want dit is, op de fiets na, het snelst. De woon-werkafstand is altijd dezelfde, dus dit gedrag wordt niet meer ter discussie gesteld.
	winkelen	te voet	snelst
zaterdag	wandelen	te voet	aangenaam
	terug naar huis	te voet-trein-te voet-metro-te voet	avond ervoor meegereden met anderen (feestje in Antwerpen), op zaterdag teruggekomen met de trein, en de rest in Brussel zelf met het openbaar vervoer.
dinsdag	werken	te voet-metro-voet	snelst, gewoonte

	diensten	te voet-metro-voet	
	winkelen	te voet-bus-voet	snelst, bus stopt vlak voor winkel
	naar huis	te voet	snelheid
	bezoek	te voet-metro-tram-voet	snelst, frequentie tram is goed, gewoonte.
Emily			
woensdag	geen verplaatsingen		werkzoekend, thuis activiteiten uitgevoerd.
zaterdag	Ontspanning	te voet-bus-trein	bus is snelste manier om in Brussel-noord te komen en ik bezit geen auto.
dinsdag		te voet-metro	inmiddels werk gevonden. OV in Brussel is voor mij logisch vanwege de nabijheid van de metro. OV is ook zeer éénvoudig in gebruik
	sport	metro	
Joachim			
woensdag	werken	auto-te voet	met de wagen naar het werk (Antwerpen), daarna 300 m te voet. Dichter bij het werk staan er teveel parkeermeters, daarom liever iets langer te voet
	interne vergadering in ander gebouw	auto-te voet	zakelijk bezoek op 5 km, iedereen gaat met de wagen alhoewel het werk gratis fietsen ter beschikking stelt, geen succes. Nu overwogen om met de fiets te gaan, uiteindelijk niet gedaan.
	eten	auto	auto in parkeergarage.
zaterdag	bakker	te voet	In de buurt
	winkelen	auto	grote boodschappen
	bezoek	auto	gebruik nooit het OV, ga altijd met de wagen
	eten	auto	in het weekend in Brussel uit eten met de wagen (gemakkelijkheidsoplossing)
dinsdag	werken	auto	auto staat thuis voor de deur, kan motief zijn om de auto makkelijk te nemen.
	eten	auto	geparkeerd in betaalparking. Reden: vlakbij, geen parking zoeken en geen boetes.
Koen			
woensdag	werken	te voet	gebruikelijke manier
	boodschappen	te voet	vlakbij huis
zaterdag	bezoek	fiets	zin om te fietsen en er is weinig openbaar vervoer in de buurt van het bezoekadres.
dinsdag	werken	te voet	gebruikelijke manier
	boodschappen	te voet-metro	metro is vlakbij het werk en het is een snelle manier om in het centrum te raken.
	naar huis	bus-te voet	ik was in de buurt van de bushalte en deze bus stopt vlakbij mij in de buurt, de halte is op wandelafstand.
	café	te voet	is in de buurt
Hugo			
woensdag	winkelen	te voet	gewoonte
	ontspanning, sport, cultuur	tram-metro	goed bereikbaar, geen parking nodig en als gepensioneerde is het een gratis verplaatsing.
	babysitten	bus-te voet	afstand is ongeveer 18 km, het is met openbaar vervoer een gratis verplaatsing.
zaterdag	huwelijksmis huwelijksfeest	auto	zaterdag alles met de wagen gedaan wegens de grote afstanden (50 en 63 km) en moeilijker bereikbaar met OV (keten van verplaatsingen achter elkaar).
dinsdag	winkelen	auto	gewoonte
	rondrijden	auto	gewoonte, lange afstand, 120 km
	bezoek	te voet	gewoonte

Christiane			
woensdag	bezoek aan centrum	te voet-bus-te voet	1 dag per week: bezoek aan het stadscentrum (te voet), meestal gecombineerd met boodschappen
	boodschappen	te voet	
zaterdag	restaurant	te voet	boodschappen gebeuren altijd te voet. Heb geen wagen, maar woon dichtbij metrostation (vorige woning ook). Voor woon-werk gebruik ik altijd het OV. Ik heb mijn' rijbewijs, maar kreeg last van een oogaandoening. Auto is niet nodig aangezien ik in Brussel werk en geen kinderen heb om naar school te brengen.
dinsdag	restaurant	te voet	
Liliane			
woensdag	werken	te voet-metro-voet	alles met de metro of te voet. Redenen: metro duurt even lang als de auto, maar is wel gemakkelijker, files zijn niet aangenaam. Ook te voet om iemand te bezoeken, wel teruggebracht door iemand met de wagen.
	middagpauze	te voet	
	bezoek	te voet	
	boodschappen	te voet	
zaterdag	verschillende boodschappen	te voet	
	verschillende bezoeken	te voet	
dinsdag	werken	te voet-metro-te voet	
	middagpauze	te voet	
	boodschappen	te voet	
Paul			
woensdag	hond uitlaten	te voet	thuisomgeving
	werken	fiets-trein-metro	fiets, trein en metro passen perfect op mekaar. Soms ga ik met de motor als het weer het toelaat.
	met de hond wandelen	auto	Locatie is verder weg
	winkelen	auto	één keer per week
	hond uitlaten	te voet	in de omgeving
zaterdag	naar het bos	auto	in het weekend neem ik nogal eens de auto om een geschikte wandelplaats te vinden
	naar de markt	winkelbus	
	met de hond wandelen	fiets	locatie is verder weg
	hond uitlaten	te voet	in de buurt
dinsdag	hond uitlaten	te voet	thuisomgeving
	werken	fiets-trein-metro	
	terrasje doen	te voet	omgeving van het werk
	hond uitlaten	te voet	thuisomgeving

Bijlage 5

Draaiboek Focusgroep 2

Onderwerp:	Draaiboek discussieavond 27/09/05		
Opstellers:	Projectteam	Document referentie:	5151-50-029-04
Datum opmaak:	26/09/2005	Versienummer:	4

Inleiding

Voorliggende nota bevat informatie met betrekking tot de inhoudelijke en praktische uitwerking van focusgroep 2 in het project 'Onderzoek naar determinanten van mobiliteit en energiegebruik bij huishoudens'.

Ook de tweede discussie wordt parallel op twee plaatsen georganiseerd: enerzijds voor burgers die wonen in een stedelijke omgeving (Brussel) en anderzijds voor burgers die wonen in een niet-stedelijke omgeving (Galmaarden, Pajottenland). De inhoudelijke uitwerking is voor beide locaties identiek en wordt bijgevolg niet opgesplitst. De praktische aspecten worden, waar nodig, apart behandeld.

Doel focusgroep 2

De reeks focusgroepen in onderhavig project dient een tweeledig doel:

1. Inzicht verwerven in de determinanten van (energiegebruik in) mobiliteit voor burgers.
2. Inzicht verwerven in welke maatregelen rond energiegebruik in mobiliteit effect kunnen hebben en aanvaardbaar zijn voor burgers.

Volgens het conceptuele milieugedragmodel zijn er verschillende factoren die – direct of indirect – invloed hebben op het gedrag van burgers, namelijk:

1. het aanbod;
2. de motivatie;
3. persoonlijke mogelijkheden; en
4. (socioculturele eigenschappen).

Focusgroep 2 is gericht op het verwerven van inzicht in de factoren motivatie en persoonlijke mogelijkheden – factoren die deels bepaald worden door de socio-economische en –culturele eigenschappen.

In de literatuurstudie werden de determinanten binnen de factoren "motivatie", 'persoonlijke mogelijkheden' en 'socioculturele eigenschappen' die van invloed zijn op het gedrag van mensen beschreven. Het gaat daarbij meer bepaald om:

- **Motivatie:** gezondheid, milieubewustzijn, veiligheid (verkeersveiligheid; sociale veiligheid), status, externe factoren (vb. weer, bij hebben van bagage...)
- **Persoonlijke mogelijkheden:** financieel, fysisch, kennis-informatie (beschikbaarheid, toegankelijkheid, leesbaarheid) ...
- **Socioculturele kenmerken:** geslacht, leeftijd, opleiding, beroep, inkomen, huishoudtype, ...

Vanuit de literatuurstudie worden enkele hypothesen opgesteld die in de focusgroep getest zullen worden:

- Gezondheid:
 - .2 Luchtverontreiniging is voor mij één van de redenen om de auto thuis te laten
 - .3 Mijn dagelijkse fietstocht naar het werk is tevens goed voor mijn conditie
- Milieu:
 - .4 Het collectieve nadeel van de milieuverontreiniging tengevolge van verkeer weegt niet op tegen mijn individuele voordeel van gebruiksgemak, comfort en status van mijn auto
 - .5 Ik ga niet op reis met het vliegtuig, want ik ben milieubewust
- Veiligheid: verkeersveiligheid – sociale veiligheid (kwam al aan bod in focusgroep 1)
 - .6 Mijn kinderen mogen niet met de fiets naar school, want dit is gevaarlijk
 - .7 Ik ga nooit met de metro, want ik voel me daar onveilig
- Externe omstandigheden:
 - .8 De bus of fiets is niet handig om boodschappen te doen
 - .9 Wachtcomfort is niet aangepast aan de Belgische weersomstandigheden
 - .10 Ik neem de fiets niet om naar het werk te gaan omdat het zo vaak regent.
- Status
 - .11 Mijn auto zegt wie ik ben
 - .12 Met de fiets naar het werk kan niet als kaderlid
 - .13 Mijn auto, mijn vrijheid
- Financiële mogelijkheden (kwam reeds aan bod in focusgroep 1)
 - .14 Wanneer ik de kosten van mijn verplaatsing niet zelf draag, doe (zou ik) ik meer verplaatsingen (doen)
- Kennis en informatie (kwam reeds aan bod in focusgroep 1)
 - .15 Ik vind nergens informatie over op de trein aansluitende busverbindingen.
- Gezinskenmerken - persoonskenmerken
 - .16 Ik gebruik mijn wagen vooral voor de kinderen.
 - .17 Als ik geen kinderen had, zou ik mijn auto zeker wegdoen.
 - .18...

De **doelstellingen van focusgroep 2** kunnen als volgt worden samengevat:

- Peilen naar de motivaties voor keuze van bepaalde vervoermiddelen en de persoonlijke mogelijkheden die deze keuze mee bepalen.
- Peilen naar de belangrijkheid van de verschillende determinanten bij de keuze van een vervoermiddel.

PROGRAMMA op hoofdlijnen

Focusgroep 2 vindt plaats op **dinsdag 27 september**, van 18.30 uur tot 22.00 uur.

De deelnemers worden om 18.30 uur ontvangen. Om 19.00 uur gaat het eigenlijke werkprogramma van start. We onderscheiden volgende fasen in focusgroep 2:

Programma	Tijdsverloop
1. Verwelkoming, agenda en afspraken en vraag naar ervaring met thuisopdracht	19.00 – 19.10
2. Discussiesessie 1: discussie over motivatie en persoonlijke mogelijkheden a.h.v. ingevulde mobiliteitsdagboekjes:	
– overlopen belangrijkste punten dagboekjes (rondje)	19.10 – 19.30
– discussie (gewoontegedrag en niet aangehaalde punten)	19.30 – 20.10
3. Persoonlijke rangschikking van alle determinanten	20.10 – 20.30
4. Facts en figures m.b.t. (effecten van) mobiliteit	20.30 – 20.35
5. Pauze	20.35 – 20.50
6. Opdracht: collectieve rangschikking van determinanten:	
– collectieve oefening (zonder facilitator)	20.50 – 21.10
– bespreking	21.10 – 21.30
7. Brainstorm naar maatregelen	21.30 – 21.50
8. Uitleg thuisopdracht (cf. maatregelfiches) en afsluiting	21.50 – 22.00

Taakverdeling

	Taken	Persoon
Facilitator	<ul style="list-style-type: none"> – In goede banen leiden van de discussie – Stellen van hoofd- en bijvragen – Timemanagement 	<u>Brussel</u> : Annick Gommers (RA) <u>Galmaarden</u> : Els Vanthournout (RA)
Observator	<ul style="list-style-type: none"> – Observeren van discussie (aandacht voor veranderde meningen, enzovoort) – Video- en/of audio-opname van discussie – Hulp aan facilitator bij opdrachten 	<u>Brussel</u> : Jan Vincke (RA) <u>Galmaarden</u> : Wouter Verheyen (RA)
Secretaris	<ul style="list-style-type: none"> – Verslaggeving discussie 	<u>Brussel</u> : Erik Nuyts (IMOB) <u>Galmaarden</u> : Tim Asperges (IMOB)
Logistiek	<ul style="list-style-type: none"> – Regelen van geschikte zaal – Voorzien van catering (drank/broodjes) in locaties – Zaalopstelling – Voorzien van nodig werkmateriaal 	RA

Locatie-info

Focusgroep 2 in stedelijke omgeving: Brussel

Locatie: Gebouw viWTA – broodjesmaaltijd en discussie best opnieuw in zelfde lokaal (cf. fig. 1).

Aandachtspunten: Erik Nuyts neemt dictafoon mee

Focusgroep 2 in niet-stedelijke omgeving: Galmaarden

Locatie: Baljuwhuis, Marktpllein 17, 1750 Galmaarden

Aandachtspunten: Tim Asperges neemt dictafoon mee

WAT ALS...

Hieronder worden een aantal situaties geschetst waar het 'fout' kan lopen. Tevens wordt aangeduid hoe we dit willen proberen op te vangen.

1. Het wordt te veel een vraag-antwoordgesprek tussen de facilitator en telkens één van de deelnemers.
Verschillende technieken zullen worden gebruikt om dit op te vangen:
 - m.b.v. vragen gesprek terug opentrekken: wie deelt deze mening niet – leg eens uit?
 - M.b.v. vraagronde naar andere meningen
 - Duidelijk stellen in begin van discussie dat men op elkaar mag reageren
 - M.b.v. groepsopdracht: ik zou van jullie eens willen horen wat jullie – als groep de 3 grootste voor- of nadelen vinden van xxx. Je krijgt hiervoor 5 minuutjes de tijd, ik kom in die tijd niet tussen.
2. Tijdsbesteding – er is te weinig tijd om het hele programma af te werken.
In de vragenlijsten wordt onderscheid gemaakt tussen prioritair te behandelen topics en minder prioritair te behandelen topics. Deze laatsten worden weggelaten indien gemerkt wordt dat er te weinig tijd is. Het betreft voornamelijk vragen naar maatregelen. Deze worden overbodig indien een brainstorm naar maatregelen wordt gehouden aan het einde van de sessie.
3. Bepaalde personen komen te weinig of te veel aan bod in de gesprekken. Op basis van de eerste focusgroeps gesprekken werd een beknopt profiel opgemaakt van de verschillende aanwezigen. Hierop wordt ingespeeld bij het faciliteren van de tweede sessie.
4. Er zijn teveel onderwerpen vanuit focusgroep 1 opnieuw aan bod komen. De facilitator let erop dat de punten die uitgebreid aan bod zijn gekomen, in figuur 1 niet opnieuw te uitgebreid aan bod komen tijdens de discussie. Hij kan een samenvatting maken van al hetgeen vorige maal aan bod is gekomen en dan focussen op de nieuwe punten en ev. de niet vermelde punten.

Detailuitwerking focusgroep 2

WANNEER	WAT	WIE
Tussen focusgroep 1 en 2	Herinnering thuisopdracht Alle deelnemers ontvangen de dag vóór een eigenlijke invuldag een herinneringsmail of -sms	RA
Dag voordien	Herinnering tweede discussieavond Alle deelnemers worden eraan herinnerd dat de tweede discussieavond de volgende dag plaatsvindt. Dit gebeurt per mail of SMS.	RA/IMOB
17.30 – 18.30	Vorbereiding: Zaalopstelling en materiaalvoorbereiding Aandachtspunten: – alle deelnemers zien elkaar en facilitator – observator en secretaris zien alle deelnemers – plaats voor opnameapparatuur (digitale dictafoon + ev. videocamera) – plaats voor broodjes/drank – materiaal voor opdrachten gesorteerd Laatste afspraken m.b.t. taakverdeling, bijstellingen m.b.t. verloop avond	Zaalopstelling: RA/IMOB Werkmateriaal: RA Opnameapparatuur: IMOB Catering: viWTA ALLEN aanwezig om 18.00 uur ten laatste!
18.30 – 19.00	Ontvangst: Deelnemers worden ontvangen, naambordjes liggen klaar – worden gegeven wanneer mensen zich neerzetten.	Naamkaartjes: RA
19.00 – 19.10	Verwelkoming agenda en afspraken: <u>Verwelkoming</u> aan deelnemers, bedanken voor deelname, reden bijeenkomst duidelijk (kort!) vermelden. – Voorstellen taken tijdens discussie (facilitator enerzijds en secretarissen anderzijds). – Agenda beknopt voorstellen, zodat deelnemers ijkpunten hebben (grote delen in de discussierondes, pauze, einde, ...) – Spelregels even kort duiden (zonder ze op te schrijven) <ul style="list-style-type: none"> ○ We stellen voor om de voornamen te gebruiken om de discussie te vergemakkelijken. Hopelijk is dit o.k. voor iedereen? ○ Geef iedereen de tijd om zijn mening te zeggen ○ Bellen kan gerust na de sessie of tijdens de pauze ○ We stoppen om 22 uur 	Facilitator
19.10 – 19.30	Opwarmronde: aan de hand van ingevuld mobiliteitsdagboekje <u>Uitleg mobiliteitsdagboekje:</u> "Als voorbereiding voor deze discussieavond hebben we iedereen een mobiliteitsdagboekje meegegeven. Er werd jullie gevraagd om dit gedurende de afgelopen 2 weken in te vullen gedurende 3 dagen, namelijk: een dinsdag, een woensdag en een zaterdag. Is dit bij iedereen gelukt? Zijn er voor iemand bepaalde moeilijkheden gerezen? Nu zou ik van iedereen even beknopt willen horen wat je hebt ingeschreven in je dagboekje. Welke verplaatsingen heb je zoal gemaakt op een dag en welk vervoerswijze heb je	

	<p>daarvoor gekozen? Je moet niet elk detail vermelden, de grote lijnen volstaan. Ik laat iedereen één voor één aan bod komen. Ik ga geen bijkomende vragen stellen. Wie wil er beginnen?"</p>	
19.30 – 20.10	<p>Discussiesessie 1: motivatie en persoonlijke mogelijkheden voor het gebruik van bepaalde vervoermiddelen</p> <p><u>Doel van de discussie:</u> inzicht krijgen in de motivatie en persoonlijke mogelijkheden voor het gebruik van bepaalde vervoermiddelen</p> <p>Om de overgang van de opwarmronde naar de eigenlijke discussie te maken, kunnen volgende vragen worden gesteld:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Was het een moeilijke opdracht? - Moest je hard nadenken om een 'motivatie' te vinden voor de keuze van een bepaald vervoermiddel? - Heeft het feit dat je de motivatie moest opschrijven, de keuze van het vervoermiddel beïnvloed? In welke zin? - Ben je door het moeten invullen van de motivatie misschien ook de keuze van personen in je omgeving gaan beïnvloeden? - Denk je in andere omstandigheden ook zo na over de keuze van een vervoermiddel? ? Hoe dan wel? <p>Waarschijnlijk komt tijdens deze vragen het 'gewoontegedrag' wel ter sprake en kunnen daarover vragen worden gesteld (zie Bijlage 1).</p> <p>Daarna zal in de discussie worden ingegaan op die determinanten m.b.t. motivatie en persoonlijke mogelijkheden die bij het overlopen van de dagboeken nog niet aan bod gekomen zijn. Bedoeling is dat uiteindelijk alle in de literatuurstudie verzamelde determinanten worden behandeld.</p> <p>De facilitator let erop dat de discussie geen herhaling wordt van focusgroep 1.</p> <p><u>Vragen:</u> Voor mogelijke eerste-, tweede- en derdegradsvragen voor deze discussie wordt verwezen naar Bijlage 1. Hier wordt eveneens onderscheid gemaakt tussen topics die ons inziens zeker ter sprake moeten komen en topics die ev. ter discussie kunnen worden gesteld indien ze ter sprake komen.</p>	
20.10 – 20.30	<p>Individuele rangschikking:</p> <p>"Nog voor de pauze zouden we jullie nog een opdrachtje willen laten doen. Voor jullie liggen alle 'bepalende factoren' die aan bod zijn gekomen in de discussie van twee weken geleden en die van voor de pauze. Deze bepalende factoren noemen we 'determinanten'. Sommige van die redenen waren voor jullie belangrijker – sommige minder belangrijk. Ik zou jullie nu willen vragen om deze kaartjes te ordenen in volgorde van belangrijkheid voor jullie. Bovenaan leg je de factoren die voor jezelf het meest doorwegen in de keuze van een bepaald vervoermiddel, onderaan de factoren die het minst doorwegen. Je kan kaartjes ook op dezelfde hoogte leggen. Je krijgt voor deze oefening een 10-tal minuten de tijd."</p>	Voor iedere deelnemer kaartensetje met determinanten.

	<p>Als rangorde (ongeveer) klaar: rondje om te laten overlopen. Noem de drie belangrijkste factoren op en de factoren die bij jou persoonlijk van geen belang zijn bij de keuze van een bepaald vervoermiddel.</p>	
20.30 – 20.35	<p><u>Facts en figures m.b.t. (effecten van) mobiliteit</u></p> <p>Om jullie wat meer achtergrond en informatie te geven voor dat rangschikken - we beseffen dat het geen eenvoudige oefening is! - hebben we hier in de zaal een aantal feiten omtrent mobiliteit en verplaatsingen uitgehangen. Het zijn weetjes die interessant zijn voor o.a. een volgende oefening na de pauze.</p> <p>Graag wil ik ook vragen om de rangorde zoals je die hebt opgemaakt voor jezelf voor je op de tafel te laten liggen.</p> <p>We nemen nu een korte pauze, er zijn broodjes voor de hongerigen onder ons. Bekijk intussen ook de opgehangen informatie even.</p> <p>Zijn er nog vragen, vooraleer we pauzeren? We gaan terug van start om 10 voor 9.'</p>	Facilitator
20.35 – 20.50	<p><i>Pauze – bekijken opgehangen informatie</i></p>	<p>Feiten m.b.t. de verschillende determinanten worden voorbereid door IMOB. Afgedrukt op posters of stroken papier.</p>
20.50 – 21.10	<p>Discussiesessie 2: collectieve rangschikking van determinanten</p> <p><u>Doel van de opdracht:</u> Door middel van een discussie over de prioritering van de determinanten de verschillende motivaties en achterliggende redenering vernemen betreffende (keuze voor) deze determinanten.</p> <p><u>Informatie aan deelnemers:</u> Jullie krijgen 20 minuten de tijd om gezamenlijk tot een rangschikking van de verschillende determinanten te komen. Je kan daarvoor gebruik maken van dit bord waar alle determinanten staan opgesomd. Je rangschikt ze opnieuw van boven (belangrijkste) naar beneden (minst belangrijkste).</p> <p>Ik laat jullie dit alleen doen en zal dus niet tussenbeide komen in de discussie. Over twintig minuten kom ik terug en verwacht ik van jullie een rangschikking en een motivering bij deze rangschikking. Leg bij de rangschikking dus de nadruk op de reden, de motivatie waarom je iets op een bepaalde plaats wil zetten in de rangschikking. In tegenstelling tot de individuele rangschikking van daarnet moet je nu dus redeneren vanuit de gemeenschap in zijn geheel en niet gewoon vanuit je eigen standpunt. Zo, ik laat jullie nu je gang gaan. Veel succes! (Eventueel kunnen we stemkaarten voorzien (groen – rood) om hun oefening te faciliteren.)</p>	<p>Eén kaartenset met alle determinanten op A5-formaat (RA) Panelen en velcro (Galmaarden) (RA) Magneten (Brussel) (RA)</p>

<p>21.10 – 21.30</p>	<p>Tijdens de groepsoefening noteert de observator op welke determinanten men minder ingaat of waarvoor niet echt argumenten genoemd zijn. Dit zal input zijn voor de facilitator bij de bespreking.</p> <p><u>Bespreking collectieve rangschikking:</u> Na twintig minuten komt de facilitator terug binnen en vraagt hoever men staat en of het gelukt is. A.h.v. de notities van de observator weet de facilitator op welke determinanten nog dieper moet worden ingegaan bij het overlopen van de rangschikking van de determinanten. De facilitator waakt erover dat de nadruk blijft liggen op motivatie en persoonlijke mogelijkheden.</p> <p>Vragen: Verschilt de rangschikking zeer sterk van de eigen rangschikking? In welke zin? Merk je dit ook in je omgeving? Is je eigen mobiliteitsprofiel zeer sterk hetzelfde / zeer sterk verschillend van wat je denkt dat het mobiliteitsprofiel is van de gemiddelde persoon uit je omgeving? Enzovoort.</p>	
<p>21.30 – 21.50</p>	<p>Brainstorm</p> <p>Doel: nieuwe ideeën creëren voor maatregelen – komende van de deelnemers zelf.</p> <p>Techniek: ‘Californian brainstorm’. Ieder krijgt een aantal ‘geeltjes’ (plakbriefjes). Hierop kunnen ideeën geschreven worden voor maatregelen. Centrale vraag is:</p> <p><i>Hoe kan de Vlaamse overheid ervoor zorgen dat iedere persoon nog slechts 3.500 km aflegt met de wagen?</i></p> <p>Vooraf wordt uitgelegd dat een persoon gemiddeld 32,70 km per dag aflegt en dat het grootste deel hiervan (77%) met de wagen gebeurt. Onder andere vanuit milieuoverwegingen (Kyoto, e.d.) kan dit echter niet langer blijven duren en moeten maatregelen worden genomen om dit drastisch te verminderen.</p> <p>Ieder noteert voor zich ideeën op geeltjes. Facilitator en observator halen de geeltjes continu op en noemen luidop de opgeschreven ideeën. De deelnemers kunnen ondertussen blijven schrijven.</p> <p>Als men stilvalt, vat de facilitator enkele maatregelen samen en noemt een of meer vooronderstellingen die vaak worden gedaan bij het opschrijven van de maatregelen. Men moet nu verder zoeken naar maatregelen wanneer niet aan deze vooronderstelling wordt voldaan.</p>	
<p>21.50 – 22.00</p>	<p>Voorstelling maatregelenfiches en afsluiting</p> <p>Danken van de deelnemers voor de interessante discussies. Melden dat er veel zienswijzen uit zijn gekomen die belangrijk zijn voor het onderzoek. Dat we meer inzicht hebben kunnen verwerven in de achterliggende redenen voor het verplaatsingsgedrag van burgers.</p> <p><u>Uitleg maatregelenfiches:</u> ‘Volgende week woensdag 5 oktober zal de laatste ronde van</p>	<p>Fiches (IMOB)</p>

	<p>dit proces plaatsvinden in de gebouwen van het Vlaamse Parlement in Brussel. Dit zal samen met de mensen uit Brussel/Galmaarden gebeuren. De groepsdiscussie start dit keer om 17.00 uur en duurt tot 22.00 uur. Ergens tussenin krijgen we van het viWTA een diner aangeboden. Vóór de groepsdiscussie, namelijk om 16.00 uur, zal er voor de geïnteresseerden een rondleiding worden gegeven in de gebouwen van het Vlaamse Parlement. Naar het schijnt, is dit een echte aanrader, ook wat architectuur betreft. Zal iedereen aanwezig kunnen zijn volgende week woensdag? Kan iedereen zich al vrijmaken voor de rondleiding of enkel voor de groepsdiscussie? Zijn er personen die nog problemen hebben om van of naar het Vlaamse Parlement te geraken?</p> <p>De discussie zal plaatsvinden in de zaal waar ook het parlement normaal bijeenkomt. Onze discussie zal dan ook opgevat worden als een 'echt' parlement – wij zijn het energieparlement en we gaan debatteren (en stemmen) over het invoeren van mogelijke maatregelen om in te spelen op het mobiliteitsgedrag van de burgers. Als voorbereiding op dit parlement zouden we opnieuw een beetje huiswerk willen meegeven. Dit bundeltje bevat fiches met mogelijke maatregelen die voor energiebesparing kunnen zorgen door veranderingen in het mobiliteitsgedrag. Per fiche staat telkens:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de naam van de maatregel; - een beknopte uitleg over de maatregel; - een indicatie van de kost van deze maatregel voor de overheid (= budget); en - een indicatie van de energiebesparing (dus ook de milieuwinst) die de maatregel oplevert. <p>Kosten en energiebesparing zijn aangeduid door middel van 'blokjes' – groene blokjes bij de kost betekent een opbrengst voor de overheid, rode blokjes een kost.</p> <p>Volgende week zal dan, onder meer aan de hand van de informatie op deze fiches, zoals in het echte parlement een pakket van maatregelen worden besproken en gestemd om met een bepaald budget zoveel mogelijk energie te besparen (jullie budget zal dan ook bestaan uit een aantal te besteden blokjes). We zouden jullie willen vragen om de fiches in de komende week al eens rustig te bekijken zodat je voorbereid bent op de discussie van volgende week en je kunt argumenteren en debatteren en met de groep uiteindelijk het energieparlement, het meest efficiënte en haalbare maatregelenpakket kunt kiezen.</p> <p>Heeft er iemand nog vragen? Over de opdracht? Over volgende week? Veilige thuisreis en tot woensdag!</p>	
--	---	--

Vragenlijst discussieronde 1

<u>Prioriteit vragen</u>	<u>1^{ste} graadsvragen</u>	<u>2^{de} graadsvragen</u>	<u>3^{de} graadsvragen</u>
---------------------------------	--	---	---

	<p>Algemeen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Is iedereen dezelfde mening toegedaan? • Gaat dat ook op voor jouw huishouden? • Dit is een nieuw aspect dat we nog niet hebben gehoord, zijn er nog andere zaken? • Misschien vindt niet iedereen dat dit een nadeel is – wie heeft andere ervaringen? Het is belangrijk dat we ook deze ervaringen horen aangezien jij misschien wel een groot deel van de bevolking vertegenwoordigt dat hier nu toevallig niet aanwezig is... • Dit gaf al een andere kijk op de zaak. Bedankt voor uw mening. Wie wil hier nog iets over zeggen... • Enzovoort. 		
	<p><u>Algemeen</u></p> <p>Welke redenen spelen mee voor een keuze van een of ander vervoermiddel?</p> <p>Hebben anderen dezelfde gewoontes? Waarom hebben jullie deze gewoontes?</p>	<p>Spelen er soms andere redenen mee voor het bepalen van je vervoermiddel? Welke?</p> <p>Welke andere redenen zouden de anderen gebruiken om dit of ander vervoermiddel te kiezen?</p>	<p>Welke maatregelen zouden genomen moeten worden om een ander vervoermiddel te nemen? Waarom?</p> <p>Zijn er mensen in je omgeving waar een andere keuze genomen zou worden in een dergelijk geval? Welke reden spelen hierbij volgens jou mee? Waarom zijn deze niet op jullie van toepassing?</p>
1	<p><u>Gewoontegedrag</u></p> <p><u>Voor welke verplaatsingen merken jullie dat de vraag naar 'keuze van een vervoermiddel' niet meer wordt gesteld? Bij welke verplaatsingen maak je de afweging voor een bepaald vervoermiddel steeds wel?</u></p>	<p>Wanneer is dit gewoontegedrag ontstaan?</p> <p>Zijn er alternatieven voor dezelfde verplaatsing? Hoe werden ooit de verschillende mogelijkheden tegen elkaar afgewogen?</p> <p>Hoe werd toen de beslissing genomen? Door wie? Welke factoren speelden toen mee? Zijn deze factoren nu nog steeds hetzelfde?</p>	<p>Zijn er omstandigheden die ervoor gezorgd hebben dat een gewoonte m.b.t. verplaatsingen werd doorbroken? Vertel hier eens wat meer over?</p> <p><i>Kan zijn: verandering van werk, verhuizing, slechte ervaring bepaald vervoermiddel,</i></p>

			<p><i>verandering gezinssituatie, verandering in OV-aanbod...</i></p> <p>Hebben deze omstandigheden bij de anderen ook gezorgd voor een verandering in het gewoontegedrag m.b.t. verplaatsingen?</p> <p>In welke omstandigheden zou je de gewoonten van nu aanpassen?</p>
2	<p><u>Hebben anderen in je omgeving dezelfde gewoontes?</u></p> <p>Ken je mensen die een andere gewoonte hebben dan jij? Waarom hebben ze een andere gewoonte? Waarom heb jij deze gewoonte dan niet volgens jou?</p>	<p>Gebeurt het wel eens dat je door contact met anderen (vrienden, familie) gaat nadenken over je eigen verplaatsingsgedrag?</p> <p><i>Voorbeeld: iemand die voor eenzelfde verplaatsing wel OV neemt, iemand die met kinderen toch de fiets neemt, iemand die met de bus en trein op reis gaat, enzovoort.</i></p>	<p>Heeft dit ooit al eens geleid tot een veranderd gedrag m.b.t. keuze voor bepaalde vervoermiddelen?</p>
<p><u>Discussie over nog niet aangehaalde motivaties:</u></p> <p>XXX is weinig of niet aan bod gekomen bij het vernoemen van motivaties. Is dit helemaal niet belangrijk als motivatie van de keuze voor het ene of het andere vervoermiddel? Welke helemaal niet / welke eerder wel? In welke omstandigheden?</p>			
1	<p><u>Gezondheid</u></p> <p>In welke mate spelen gezondheidsoverwegingen een rol bij de keuze van een bepaalde verplaatsingswijze?</p>	<p>Gaat het dan om gezondheidsoverwegingen voor jezelf of voor anderen (vervuilingsaspect)?</p> <p>Welke ervaringen hebben jullie met luchtvervuiling in de stad Brussel?</p> <p>Hoor je deze redenen wel eens in een gesprek met anderen (vb. "ik fiets, want dat is gezond" – of: Wat</p>	<p>Speelt dit bij jou mee in de keuze van bepaalde vervoermiddelen?</p> <p>Welke redenen hebben anderen volgens jou om met de auto te gaan? Gaan deze redenen niet voor jou op?</p> <p><i>Welke maatregelen zouden volgens u genomen</i></p>

		<p>denk je als anderen in je omgeving deze reden aanhalen in een gesprek als motivatie van hun keuze voor een bepaald vervoermiddel?</p> <p>Fun-aspect van fietsen, motorrijden in het weekend, cruisen met de auto...</p> <p>In welke mate is persoonlijke vrijheid belangrijk voor jou bij het kiezen van een vervoermiddel?</p>	<p><i>moeten worden om die problemen aan te pakken?</i></p> <p>Kunnen jullie redenen bedenken waarom mensen persoonlijke vrijheid belangrijk vinden? Waarom zijn deze niet op u van toepassing?</p>
<p>1</p> <p>3</p> <p>3</p> <p>2</p>	<p>Milieu</p> <p>In hoeverre speelt milieubewustzijn in de keuze van vervoermiddelen?</p>	<p>Hoe speelt milieubewustzijn in andere keuzen in je dagelijkse leven – vb. bij inkopen doen (afval), bij keuze van huishoudtoestellen (vb. koelkast en diepvriezer)?</p> <p>Heb je bewust je auto laten staan op autoloze zondag?</p> <p>Heb je al iets gemerkt van de week van de vervoering?</p> <p>Heb je een indruk dat milieubewustzijn bij anderen een reden is om zich anders te verplaatsen? Hoe merk je dat? Waarom is dit wel van toepassing op die mensen en niet bij jou?</p>	<p>Speelt milieubewustzijn in dezelfde mate of minder of meer mee bij de keuze van een bepaald vervoermiddel?</p> <p>Kan je redenen aangeven waarom je de auto normaal op zondag niet thuis laat staan? Waarom maak je deze verplaatsingen anders met de auto?</p> <p><i>Welke maatregelen zouden er genomen moeten worden om je ook milieubewuster te verplaatsen? Is dit ook van toepassing op de anderen in de groep?</i></p> <p><i>Welke maatregelen zou je nemen om anderen zich milieubewuster te laten verplaatsen? Waarom?</i></p>
	Veiligheid		

<p>1</p> <p>1</p> <p>3</p>	<p>Welke ervaringen hebben jullie met verkeersonveiligheid? Welke vervoermiddelen voel je aan als eerder veilig / eerder onveilig?</p> <p>Hoe vaak sta je stil bij je veiligheid wanneer je een verplaatsing maakt? Waar voel je je (on)veilig?</p>	<p>Wanneer verkeers(on)veiligheid wordt genoemd:</p> <p>Waarom verplaats je je toch met de fiets,.... hoewel je je onveilig voelt?</p> <p>Zijn er mensen die zich volgens jou gemakkelijker onveilig voelen? Welke redenen zou dit volgens jouw hebben? Waarom ben jij daar niet gevoelig voor?</p>	<p><i>Welke maatregelen zouden genomen moeten worden voor een betere verkeersveiligheid? Waarom?</i></p> <p><i>Welke maatregelen zouden genomen kunnen worden om je minder onveilig te voelen?</i></p>
<p>1</p>	<p><u>Externe omstandigheden</u></p> <p>Voor een verplaatsing die je de ene keer met het ene vervoermiddel (bijv. auto) doet en de andere keer met een ander (bijv. fiets): op basis waarvan gebeurt die keuze?</p>	<p>Gebeurt het soms dat de keuze niet echt van jezelf afhangt? Vertel eens.</p> <p>Welke 'externe omstandigheden' kunnen ervoor zorgen dat je niet het vervoermiddel neemt dat je normalerwijze zou nemen?</p> <p>Hoe speelt comfort bijvoorbeeld mee in de keuze van een bepaald vervoermiddel? Welke vervoermiddelen bieden volgens jou het meeste comfort? Waarom?</p> <p>Op welke manier is het weer voor jou belangrijk bij het kiezen van een vervoermiddel? Heb je een idee of het weer belangrijk is voor andere personen? Waarom is het voor jou niet belangrijk?</p>	<p>Wat mis je aan comfort bij dit vervoermiddel? Hoe zou dit volgens jou opgelost kunnen worden?</p>

		Wanneer is bagage voor jou een reden om een ander vervoermiddel te nemen?	
	<p>Status</p> <p>Kunnen jullie ervaringen vertellen waaruit blijkt dat status belangrijk is bij het kiezen van mobiliteit? Gebeurt het soms dat dat het niet echt 'done' is op met een bepaald vervoermiddel te komen?</p> <p>Wanneer pas jij je vervoermiddel/-wijze aan omdat dit volgens jou verwacht wordt?</p>	<p>Hang je bewust of onbewust een beeld op van jezelf door met een bepaald vervoermiddel te komen (<i>ook fiets of OV</i>)?</p> <p>Heb je wel eens opmerkingen gekregen over je verplaatsingsmiddelen? Begrijp je deze opmerkingen?</p> <p>Zijn er bepaalde vervoermiddelen die je liever niet neemt omdat deze niet bij je status passen? Begrijp je dat andere mensen status belangrijk vinden? Waarom (niet)?</p> <p>Op basis waarvan kies je bij de aankoop van een auto/ fiets voor een bepaald merk of type?</p>	<p><i>Welke maatregelen zouden genomen moeten worden om de status van het openbaar vervoer/fiets te verbeteren?</i></p>
1	<p>Financiële mogelijkheden</p> <p>Voel je soms dat je keuze beperkt wordt door de kostprijs van een bepaald vervoermiddel (te duur)?</p>	<p>Zou je je keuze aanpassen indien je over een groter budget beschikte?</p> <p>Zou je een andere wagen aankopen? In welke zin zou die wagen anders zijn? Heb je dit gemerkt bij je vorige aankoop – twijfel en niet genomen wegens te duur?</p>	
3	<p>Welk aandeel van je budget denk je ongeveer te spenderen aan 'vervoer'? Vind je dit veel/ te veel / redelijk / weinig?</p>	<p>Zou je dit kunnen veranderen?</p> <p>Spenderen anderen volgens jullie meer / minder aan vervoer?</p>	

	<p><u>Kennis en informatie</u></p> <p>In welke mate wordt je verplaatsingsgedrag beïnvloed door de verschillende verkeerscampagnes en nieuwsberichten rond mobiliteit?</p>		
	<p><u>Gezinskenmerken – Persoonskenmerken</u></p> <p>In welke mate beïnvloeden de kenmerken van je huishouden de keuze voor een bepaalde verplaatsingswijze?</p>	<p>Hoe zou het hebben van kinderen de keuze voor een bepaald vervoermiddel beïnvloeden? (zie fig. 1 – vnl. Galmaarden)</p> <p>Zou er een shift zijn naar een bepaald vervoermiddel? Voor alle verplaatsingen of slechts voor een deel van de verplaatsingen?</p> <p>Zie je die veranderingen ook optreden in je omgeving?</p> <p>Bepaalt je financiële situatie je verplaatsingswijze? (fig. 1)</p> <p>Bepaalt je woonplaats je verplaatsingswijze? (fig. 1)</p> <p>Wanneer en in welke mate wordt er over de aankoop / het gebruik van bepaalde vervoermiddelen gepraat? Beslissen jullie thuis gezamenlijk over welke vervoermiddelen worden aangeschaft, hoe verplaatsingen worden gedaan, ... (fig. 1)</p>	

Bijlage 6

Brainstorm maatregelen

Als afsluiting van de tweede focusgroep bijeenkomst zijn mogelijke maatregelen bedacht. De maatregelen die door beide groepen werden bedacht, zijn in bijgaand schema weergegeven.

OV prijs	OV systeem	OV informatie en communicatie	minder verplaatsingen	ruimtelijke ordening	stimuleren fiets/voet	infrastructuur	autogebruik limiteren	zuiniger rijden	informatie en communicatie
trainabonement terugbetalen	OV moet sneller zijn dan auto	vriendelijke buschauffeur, MIVB tweetalig personeel	winkels en supermarkten leveren thuis	mobiliteitsplan uitwerken	aanleg fietspaden langs drukke wegen	meer auto-loze steden	1 auto per gezin	veel beter uitbouwen, afdwingen van carpoolen	stimuleren milieuvriendelijke verplaatsingen - overheid geeft voorbeeld
scholieren krijgen thuis-schoolabonnement gratis	OV beter bereikbaar, bijv. openbaar vervoer op wandelafstand voor iedereen	animatie op OV, bijvoorbeeld met televisie/radio op bus. Maak OV hip. Happy hour op OV	minder moeten werken	bij vrijetijdse gelegenheden (locaties) vlotte bereikbaarheid met openbaar vervoer	functioneel fietsnetwerk met verkeersbord langs trage wegen	autoluwe stads- en dorpskernen parkings van centrum	cambio stimuleren	samen auto gebruiken, boete als men alleen in wagen zit	premies voor wie 'gezond' vervoer gebruikt
tarieven OV verlagen	fiets op bus combineren	niet zagen over lege bussen	goedkoper wonen	decentralisatie (niet alles in Brussel)	fietsfaciliteit en prioriteit geven	stadsverkeer beperken	tol op autowegen en geen vignetten	snelheidsbeperkingen	campagne veiligheid
iedereen krijgt abonnement	ingangen metro's en fietsstallingen veiliger maken	TTB-maand om mensen mogelijkheid van openbaar vervoer te leren	faciliteiten = gunstmatige lenen om dichter bij het werk te gaan wonen	firma's motiveren om busvervoer in te leggen voor werknemers	fietsvergoeding omhoog en verplicht voor elke werkgever	wegen minder toegankelijk maken voor auto	wagen enkel voor bepaalde doeleinden gebruiken - vb. voor werk, niet voor shopping	snelheidsbeperking op elke wagen zodat de fiets sneller gaat dan de wagen	echt de gevolgen voor de gezondheid tonen (cf. TABAK)
1 abonnement voor alle openbaar vervoer op ieder moment geldig	comfort bussen / trams hoger, bijv. zitplaats in elke trein op elk moment	info naar alternatieve verstrekken	thuiswerk stimuleren	bedrijven met >10 werkn. verplichten tot bedrijfsvoersplannen	kinderen te voet naar school, dan groepen begeleiden	sluipwegen, 'doorknippen'	pare en onpare nummers laten rijden	milieuvriendelijke auto's kunnen aanbieden	personen met voorbeeldfunctie 'ambtsfietsen' ter beschikking stellen

belonen 'nemen van openbaar vervoer'	dicht netwerk, bijv. gen netwerk sneller uitbouwen en betere combi bus / trein	OV: hoge frequentie	OV: hogere status		VDAB laten helpen mensen dichtbij huis werk te zoeken (ook voor werkenden)	kinderen via school (educatie) stimuleren, fietslessen,...	handhaven congestie in steden	verhoging benzineprijs	auto milieuvriendelijker produceren	Reclame dat groen mooier... (wagens door losers, fietsen is hip...)
					buurtsupermarkten blijven bestaan		onveilige kruispunten verbeteren,	afschaffing beloning in de vorm van bedrijven	druk op de wegen -> blokrijden	autoreclame verbieden zoals verbod op sigaretten reclame
	bus of tram liefst in eigen bedding met aansluiting op metro, station		verplaatsing met openbaar vervoer naar vrijetijdsactiviteiten stimuleren					tweede wagen per gezin slechts toegelaten mits degelijke motivering	alleen nog 'Flintstones' auto's toelaten	zogenoemde chauffeurs van autoriteiten (ministers, afgevaardigden, schepenen) minstens halveren
	OV voor woon-werkverkeer, inzetten voor recreatieve verplaatsing en (betere benutting van wagenpark)		meer 'product placement' van milieuvriendelijke vervoermiddelen (door BV's, in series,...).					benzine onbetaalbaar maken	interessante prijzen voor milieuvriendelijke wagens	
	openbaar vervoer 's nachts		parlementsleden zelf het OV laten ervaren							
	Taxistop									

	aantrekkelijk er maken																					
--	---------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Bijlage 7

Draaiboek energieparlement

Onderwerp: Draaiboek energieparlement 05/10/05

Opstellers:	Projectteam	Document referentie:	5151-50-035-01
Datum opmaak:	26/09/2005	Versienummer:	1

Inleiding

Voorliggende nota bevat informatie met betrekking tot de inhoudelijke en praktische uitwerking van het energieparlement in het project 'Onderzoek naar determinanten van mobiliteit en energiegebruik bij huishoudens'.

Doel energieparlement

Bedoeling van het energieparlement is diepgaander inzicht te krijgen in de argumentatie die burgers gebruiken om hun voorkeur m.b.t. de voorgestelde beleidsmaatregelen te verklaren indien ze moeten kiezen en andere mensen moeten overtuigen (in het parlement). In de realiteit moeten immers ook keuzes gemaakt worden op basis van het beschikbare budget, maatschappelijke haalbaarheid, ... Een rollenspel 'energieparlement' geeft inzicht in de keuzes die burgers zouden nemen en de beweegredenen die zij hiervoor aanvoeren.

Voordeel van het rollenspel concept is dat deelnemers sneller uit 'hun stellingen' komen onder invloed van het spelelement. Bovendien levert het een grote dynamiek van wederzijds leren op.

Doelen van het rollenspel voor het consortium zijn:

- Inzicht krijgen in de gekozen maatregelen indien rekening gehouden moet worden met een bepaalde beperking (= budget) en inzicht gegeven wordt in het energiebesparingsrendement;
- Bijkomend inzicht krijgen in de argumenten die gebruikt worden in discussies om mensen te overtuigen;
- Inzicht krijgen in de uiteindelijke uitkomst van maatschappelijk debat (= welke argumenten wegen het meest door).

Concept van het rollenspel

Voor de deelnemers is het doel van het rollenspel 'energieparlement' met het hun beschikbare budget en vanuit hun eigen kennis en inzichten over de energieproblematiek zoveel mogelijk van hun 'eigen voorstellen' (= beleidsvoorstellen waar hun voorkeur naar uitgaat) goed te laten keuren door het parlement en op die manier de door de opdrachtgever bepaalde energiedoelstelling te behalen (uitgedrukt in energiebesparingsrendement).

Input voor de discussies wordt enerzijds gegeven via een informatiesessie bij de start van de dag en overzichtelijke informatiesheets per maatregel (die gebruikt mogen worden tijdens het debat en op voorhand overhandigd worden). Per maatregel wordt op een fiche aangegeven wat het te verwachten rendement in energiereductie en de kosten

zijn. Experts van het consortium staan in de 'vragenhoek' klaar om mogelijke aanvullende vragen te beantwoorden die tijdens de discussie rijzen.

PROGRAMMA op hoofdlijnen

Het energieparlement vindt plaats op **woensdag 5 oktober**, van 17.00 uur tot 22.00 uur. Vanaf 16.00 uur is er voor de deelnemers een rondleiding voorzien in het parlement . Om 17.00 uur gaat het eigenlijke werkprogramma van start. We onderscheiden volgende fasen in focusgroep 2:

Programma	Tijdsverloop
1. Verwelkoming, agenda en afspraken	17.00 – 17.10
2. Informatieronde	17.10 – 17.40
3. Persoonlijk partijprogramma	17.40 – 18.00
4. Discussieronde 1	18.00 – 18.50
4. Stemming 1	18.50 – 19.00
5. Pauze – Diner	19.00 – 20.30
7. Discussieronde 2	20.30 – 21.20
8. Stemming 2	21.20 – 21.30
9. Evaluatie	21.30 – 21.45
10 Resultaten stemming + conclusie + afsluiting	21.45 – 22.00

Taakverdeling

	Taken	Persoon
Facilitator	In goede banen leiden van de discussie Stellen van hoofd- en bijvragen Timemanagement	Annick Gommers, (RA)
Observator	Observeren van discussie (aandacht voor veranderde meningen, enzovoort) Video en/of audio-opname van discussie Hulp aan facilitator bij opdrachten	Wouter Verheyen Els Vanthournout (RA)
Secretaris Logistiek	Verslaggeving discussie Regelen van geschikte zaal Voorzien van catering Zaalopstelling Voorzien van nodig werkmateriaal	(IMOB) RA

Locatie-info

Locatie: Vlaams Parlement

Aandachtspunten: IMOB neemt dictafoons mee

Afspraken met viWTA maken over de technische aspecten m.b.t. microfoons etc.

WAT ALS...

Hieronder worden een aantal situaties geschetst waar het 'fout' kan lopen. Tevens wordt aangeduid hoe we dit willen proberen op te vangen.

1. Er komt tijdens de discussierondes niet echt discussie op gang tussen de verschillende deelnemers
 Verschillende technieken zullen worden gebruikt om dit op te vangen:
 - a. A.h.v. vragen gesprek terug opentrekken: wie deelt deze mening niet – leg eens uit?
 - b. M.b.v. rondje naar andere meningen
 - c. Duidelijk stellen in begin van discussie dat men op elkaar mag reageren.

2. Bepaalde personen komen te weinig of te veel aan bod in de gesprekken. Ieder lid moet, alvorens te spreken, het woord vragen aan de voorzitter van de vergadering; alleen in wel bepaalde gevallen mag hij of zij de spreker of voorzitter onderbreken. De rol van de secretaris is hier belangrijk. Hij moet de voorzitter assisteren door een lijst op te maken van de leden die het woord wensen te nemen. Zoals in een echt parlement krijgt iedereen slechts een bepaald aantal spreekmomenten toebedeeld. Bij het begin van de vergadering worden afspraken gemaakt (meestal op voorstel van de voorzitter) over de lengte van iedere interventie en het aantal interventies die ieder lid maximaal kan doen (per motie of amendement).

Detailuitwerking focusgroep 2

WANNEER	WAT	WIE
Donderdag 29 september	Opsturen informatiefiches	RA
Dag voordien	Herinnering discussieavond Alle deelnemers worden eraan herinnerd dat het energieparlement de volgende dag plaatsvindt. Dit gebeurt per mail of SMS.	RA/IMOB
14.00 – 17.00	Vorbereiding: Zaalopstelling en materiaalvoorbereiding Aandachtspunten: <ul style="list-style-type: none"> - Naamkaartjes worden geplaatst - Observator en secretaris zien alle deelnemers - Plaats voor videocamera - Plaats voor drank - Materiaal voor opdrachten gesorteerd - Opnamemateriaal en microfoons worden getest - Laptops en printers worden aangesloten - Wegwijzers toilet etc. worden gehangen Laatste afspraken m.b.t. taakverdeling, bijstellingen mb.t. verloop avond	Zaalopstelling: RA/IMOB Werkmateriaal: RA Opnameapparatuur: viWTA ALLEN aanwezig om 15.00 uur ten

		laatste!
16.00 – 17.00	Rondleiding Vlaams Parlement	viWTA
16.30 – 17.00	<p>Ontvangst:</p> <p>Deelnemers worden ontvangen en plaatsen aangewezen. Tevens worden de 'nieuwelingen' even kort ingeleid in de problematiek, gewezen op de doelstellingen van het project etc.</p>	Naamkaartjes: RA
17.00 – 17.10	<p>Welkom agenda en afspraken:</p> <p>Ik verklaar deze zitting van het energieparlement voor geopend! Verwelkoming van deelnemers, bedanken voor deelname, reden bijeenkomst duidelijk (kort!) vermelden.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➔ Voorstellen taken tijdens discussie (facilitator (commissie voorzitter) enerzijds en (commissie) secretarissen anderzijds). ➔ Agenda beknopt voorstellen, zodat deelnemers ijkpunten hebben (grote delen in de discussierondes, pauze, einde, ...) ➔ Spelregels even kort duiden (zonder ze op te schrijven) <ul style="list-style-type: none"> ○ We stellen voor om de voornamen te gebruiken om de discussie te vergemakkelijken. Hopelijk is dit o.k. voor iedereen? ○ Geef iedereen de tijd om zijn mening te zeggen ○ Bellen kan gerust na de sessie of tijdens het diner ○ We stoppen om 22 uur ○ Probeer bij de groep te blijven bij de verplaatsingen van en naar de restaurantruimte <p><i>Doel van de bijeenkomst is dat wij hier op het einde van het overleg een lijst van maatregelen m.b.t energie en mobiliteit (een beleidsplan) hebben. Net zoals in het echte parlement zullen wij je vragen om eerst een eigen prioriteitenlijst (partijprogramma) op te maken. Daarna is het tijd voor discussie en stemming. Dit doen we in twee rondes zodat jullie de tijd hebben om de posities van de anderen te leren kennen.</i></p> <p><i>We moeten bij het opstellen van de lijst met twee zaken rekening houden:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>1. We hebben maar een bepaald budget: 25 eenheden (gemiddeld benodigd budget voor een maatregel is 2,5 – maar varieert sterk).</i> <i>2. We hebben een bepaalde doelstelling (die internationaal is afgesproken) 50 eenheden energiebesparing. (gemiddelde energiebesparing per maatregel is 3,5 – maar varieert eveneens sterk).</i> <p><i>Bedoeling is om zoveel mogelijk van je prioritaire maatregelen te laten goedkeuren in het finale beleidsplan. Na de twee discussies en stemmingen bepalen we de minister van mobiliteit. Deze krijgt van ons een trofee.</i></p>	Facilitator
17.10 – 17.40	<p>Informatieronde</p> <p>Na een korte algemene schets van de maatregelen (type</p>	RA: Presentatie van doelstellingen + maatregelen

	<p>maatregelen) worden plenair vragen beantwoord die leven bij de deelnemers. Gevraagd wordt of alle maatregelen duidelijk zijn dan wel of er vragen zijn m.b.t. de energie efficiëntie etc.</p> <p><i>We starten met een kleine informatieronde. Wij stellen eerst even kort de actuele stand van zaken en de verschillende type maatregelen voor. Daarna krijgen jullie de tijd om de nodige vragen te stellen aan de verschillende experts. Bedoeling is dat jullie zo goed mogelijk geïnformeerd zijn om straks jullie eigen partijprogramma op te stellen en de anderen van jullie visie te overtuigen. Om aanvullende informatie op te schrijven, hebben jullie allemaal een lijst met de maatregelen gekregen. Hierop is plaats voorzien voor jullie opmerkingen en ideeën.</i></p> <p><i>Eventuele vragen kunnen worden gesteld aan de experts die hier aanwezig zijn. Denk ook al eens na over de maatregelen die mogelijk jullie voorkeur genieten. Mogelijk kan je ook nog extra vragen over deze maatregelen stellen om een beter beeld te krijgen van de voor- en nadelen van deze maatregelen, de technische efficiëntie etc.</i></p>	<p>(deskundige andere dan voorzitter)</p> <p>IMOB/RA: vragen beantwoorden</p>
<p>17.40 – 18.00</p>	<p>Opstellen eigen partijprogramma</p> <p><u>Doel is om inzicht te krijgen in de persoonlijke voorkeur van de deelnemers zonder in discussie te treden met de andere deelnemers. Het geeft bovendien een reflectiepunt voor tijdens de discussie.</u></p> <p>Iedere deelnemer krijgt een overzicht van de maatregelen in tabelvorm (zie bijlage). Via het aankruisen van de maatregelen geeft men aan welke maatregelen men verkiest. Daarnaast wordt ruimte gelaten om de motivatie te noteren.</p> <p><i>OK, ik hoop dat iedereen voldoende informatie over de verschillende maatregelen heeft verzameld. Voor we starten met de discussie, wil ik jullie vragen om een persoonlijk partijprogramma op te maken.</i></p> <p><i>Hoe ga je daarvoor te werk? Kruis in de eerste kolom van de tabel aan welke maatregelen voor jou haalbaar en realistisch zijn (of ook... welke maatregelen zou ik steunen als deze door het beleid genomen worden). Selecteer uit deze lijst vervolgens voor jou de belangrijkste haalbare en noodzakelijke maatregelen rekening houdend met het budget. Probeer de doelstelling ook zoveel mogelijk te benaderen (als je dat belangrijk vindt). Of concreet: welke maatregelen zou jij als minister nemen indien je rekening moest houden met het budget en de doelstelling.</i></p> <p><i>Je maakt je selectie door op het formulier dat je van ons hebt meegekregen, deze maatregelen in de tweede kolom aan te kruisen. Maak ook de totaalsom van budget en effect. Denk ook al eens na over je motivatie, redenen, ... om die maatregel te kiezen en schrijf die naast de maatregel. Dat is gemakkelijker om straks te discussiëren. Door enkel de efficiëntie en inschatting van de kosten te duiden, ga je niemand overtuigen. Zoek dus naar redenen, argumenten om de mensen te overtuigen. Het memakkelijk is om te kijken welke maatregelen voor jou belangrijk zouden zijn. Als je vragen hebt, kan je bij mij of de collega's terecht. Hou in je achterhoofd dat we op het einde gaan kijken wie het meeste van zijn prioritaire maatregelen heeft kunnen verwezenlijken. Wij verzamelen de verschillende programma's om finaal een uitslag te kunnen geven.</i></p>	<p>Invulbladen maatregelen</p> <p>Annick: voorzitter</p> <p>Els: observator + assistentie</p> <p>Wouter: secretaris</p> <p>IMOB: verslag</p>

<p>18.00 – 18.50</p>	<p>Discussie: welke maatregel wil je prioritair in het beleidsplan</p> <p><u>Doel is om inzicht te krijgen in de persoonlijke voorkeur van de deelnemer en de argumentatie die daarvoor gebruikt wordt om anderen te overtuigen.</u></p> <p>In een eerste stap mag iedereen 1 maatregel kiezen die hij prioritair in het finale beleidsplan wenst (rondje langs de deelnemers) Bedoeling is dat hij op 1 minuut zijn keuze en verantwoording voorlegt. Vervolgens wordt een vrije discussie gehouden. Om het gesprek niet te monopoliseren, krijgt iedereen een beperkt aantal spreekmomenten om vragen te stellen of argumenten te verduidelijken en om argumenten voor deze of andere maatregel te geven.</p> <p><i>Het wordt tijd om te starten met het opstellen van ons gemeenschappelijk beleidsplan. Ik hoop dat iedereen zijn eigen plan heeft kunnen uitwerken. Straks gaan we een eerste keer stemmen over de verschillende maatregelen. Om een beeld te krijgen van elkaars visie op de maatregelen, vraag ik jullie om eerst jullie meest prioritaire maatregel voor te stellen, met inbegrip van de argumenten waarom je vindt dat deze maatregel uitgevoerd moet worden. Probeer zoveel mogelijk argumenten aan te geven waarom jij vindt dat deze maatregel succes zal hebben, maatschappelijk haalbaar is, We laten iedereen 1 maatregel voorstellen. Je krijgt 1 minuut om je motivatie naar voor te brengen. Als iemand anders jouw prioritaire maatregel al gekozen heeft en voorgesteld heeft, mag je ofwel deze maatregel ook kiezen en argumenten geven. Mogelijk is het natuurlijk strategisch interessanter om reeds een andere maatregel voor te stellen. Dat laat ik aan jullie over. Als iedereen zijn rede gevoerd heeft, is het tijd voor een vragenuurtje en discussie. Daar kom ik straks op terug.</i></p> <p><i>O.k., iedereen heeft zijn zeg kunnen doen over de persoonlijke prioritaire maatregel. Nu is het tijd voor het vragenuurtje. Net zoals in het parlement heb je natuurlijk maar een beperkt aantal spreekmomenten. Jullie hebben allemaal 7 blauwe blokjes en 4 gele blokjes gekregen. De blauwe blokjes kan je gebruiken als je een vraag of verduidelijking van iemand wil. De gele blokje kan je gebruiken om een andere maatregel voor te stellen, aanvullende argumenten te geven voor deze of andere maatregel etc. Mijn assistent komt rond om de blokjes op te halen als je iets gezegd hebt. Om ook zwijgend je instemming of afkeuring over een bepaald argument te laten blijken, kan je de 'duimen' gebruiken. Als je hard achter iets staat dat wordt gezegd, mag je de duim omhoogsteken. Als je ergens hard tegen bent, mag je de duim naar beneden houden.</i></p> <p>Afspraak is dat je door je microfoon aan te zetten, aangeeft dat je iets wenst te zeggen. Onze secretaris noteert dit. Ik geef jullie het woord op aangeven van de secretaris.</p> <p><i>Is dat duidelijk? Wie wil er starten?</i></p> <p>Vraagjes voor het aanwakkeren van de discussie;</p> <ul style="list-style-type: none"> ➔ Zijn er nog mensen die hier een ander idee over hebben of bijkomende aspecten naar voor willen brengen? ➔ Dit is een nieuw aspect dat we nog niet hebben gehoord; zijn er nog andere zaken? ➔ Misschien vindt niet iedereen dit een nadeel. ➔ Wie heeft andere ervaringen? Het is belangrijk 	<p>Annick: voorzitter</p> <p>Els: observator + assistentie</p> <p>Wouter: secretaris</p> <p>IMOB: verslag</p>
----------------------	---	---

	<p>dat we ook deze ervaringen horen aangezien jij misschien wel een groot deel van de bevolking vertegenwoordigt dat hier nu toevallig niet aanwezig is...</p> <p>→ Dit gaf al een andere kijk op de zaak. Bedankt voor jouw mening. Wie wil hier nog iets over zeggen... Enzovoort.</p>	
18.50- 19.00	<p><u>Stemming 1: Eerste selectie van maatregelen</u></p> <p><u>Doel is een eerste selectie van maatregelen te maken waarover consensus bestaat.</u></p> <p>Iedere deelnemer krijgt een overzicht van de maatregelen in tabelvorm (zie bijlage). Via het aankruisen van de maatregelen geeft men aan welke maatregelen men verkiest. De secretarissen voeren het resultaat in een excelsheet in. Enkel de vijf maatregelen met de meeste stemmen (als ze meer dan de helft van de stemmen halen) worden opgenomen in het beleidsplan. De resultaten van de stemming worden tijdens het diner verspreid.</p> <p><i>Dit was een interessante discussie. Nu is het tijd om te stemmen. Je maakt je selectie door op het formulier dat je van ons hebt meegekregen, de 10 belangrijkste maatregelen aan te kruisen. Vervolgens overhandig je het formulier aan mijn secretaris. Die geeft de formulieren in. De resultaten van de stemming krijgen jullie tijdens het diner zodat jullie daar al wat kunnen lobbyen. Enkel die maatregelen die meer dan de helft van de stemmen krijgen, worden vastgesteld als beslist. Over de andere maatregelen die een stem hebben gehaald, discussiëren we straks verder. De maatregelen die geen stem krijgen, worden afgevoerd. Dan is het nu tijd voor het diner.</i></p>	<p>Invulbladen</p> <p>Laptop</p> <p>Printer</p> <p>Annick: voorzitter</p> <p>Els: observator + assistentie</p> <p>Wouter: secretaris</p>
20-30 – 21 .20	<p><u>Discussie: welke maatregel wil je prioritair NIET in het beleidsplan</u></p> <p><u>Doel is om inzicht te krijgen in de persoonlijke voorkeur van de deelnemer en de argumentatie die daarvoor gebruikt wordt om anderen te overtuigen.</u></p> <p>In een eerste stap mag iedereen 1 maatregel kiezen die reeds stemmen heeft gekregen, maar die hij prioritair NIET in het finale beleidsplan wenst. Bedoeling is dat hij plenair zijn keuze en verantwoording voorlegt in 1 minuut. Vervolgens wordt een vrije discussie gehouden. Om het gesprek niet te monopoliseren, krijgt iedereen een beperkt aantal spreekmomenten om vragen te stellen of argumenten te verduidelijken en argumenten voor deze of andere maatregel te geven.</p> <p><i>We gaan nu over tot het verder opstellen van het beleidsplan. Straks gaan we een tweede keer stemmen over de verschillende maatregelen. We zullen nu iets anders te werk gaan. Ik vraag jullie om eerst jullie meest prioritaire maatregel voor te stellen, met inbegrip van de argumenten waarom je vindt dat deze maatregel niet in het finale beleidsplan opgenomen moet worden. Je krijgt hiervoor 1 minuut. Probeer zoveel mogelijk argumenten aan te geven waarom jij vindt dat deze maatregel geen succes zal hebben, maatschappelijk niet haalbaar is, We laten iedereen 1 maatregel voorstellen. Als</i></p>	<p>Annick: voorzitter</p> <p>Els: observator + assistentie</p> <p>Wouter: secretaris</p> <p>IMOB: verslag</p>

	<p><i>iemand anders jouw prioritaire maatregel al heeft gekozen en voorgesteld, mag je ofwel deze maatregel ook kiezen en argumenten geven. Mogelijk is het natuurlijk strategisch interessanter om reeds een andere maatregel voor te stellen. Dat laat ik aan jullie over. Als iedereen zijn rede gevoerd heeft, is het zoals in de eerste discussie tijd voor een vragenuurtje en discussie.</i></p> <p><i>O.k., iedereen heeft zijn zeg kunnen doen over de persoonlijke prioritaire maatregel. Nu is het tijd voor het vragenuurtje. Net zoals in het parlement heb je natuurlijk maar een beperkt aantal spreekmomenten. Jullie hebben allemaal 7 blauwe blokjes en 4 gele blokjes gekregen. De blauwe blokjes kan je gebruiken als je een vraag of verduidelijking van iemand wil. De gele blokje kan je gebruiken om een andere maatregel voor te stellen, aanvullende argumenten te geven voor deze of andere maatregel etc. Mijn assistent komt rond om de blokjes op te halen als je iets gezegd hebt. Om ook zwijgend je instemming of afkeuring over een bepaald argument te laten blijken, kan je de 'duimen' gebruiken. Als je hard achter iets staat dat wordt gezegd, mag je de duim omhoogsteken. Als je ergens hard tegen bent, mag je de duim naar beneden houden.</i></p> <p>Afspraak is dat je door je microfoon aan te zetten, aangeeft dat je iets wenst te zeggen. Onze secretaris noteert dit. Ik geef jullie het woord op aangeven van de secretaris.</p> <p><i>Is dat duidelijk? Wie wil er starten?</i></p> <p>Vraagjes voor het aanwakkeren van de discussie;</p> <ul style="list-style-type: none"> ➔ Zijn er nog mensen die hier een ander idee over hebben of bijkomende aspecten naar voor willen brengen? ➔ Dit is een nieuw aspect dat we nog niet hebben gehoord, zijn er nog andere zaken? ➔ Misschien vindt niet iedereen dit een nadeel. ➔ Wie heeft andere ervaringen? Het is belangrijk dat we ook deze ervaringen horen aangezien jij misschien wel een groot deel van de bevolking vertegenwoordigt dat hier nu toevallig niet aanwezig is... ➔ Dit gaf al een andere kijk op de zaak. Bedankt voor jouw mening. Wie wil hier nog iets over zeggen... Enzovoort. 	
21.20 – 21.30	<p><u>Stemming 2: Tweede selectie van maatregelen</u></p> <p><u>Doel is een selectie van maatregelen te maken waarover consensus bestaat.</u></p> <p>Iedere deelnemer krijgt een overzicht van de maatregelen in tabelvorm (zie bijlage). De maatregelen die reeds beslist zijn, staan apart aangeduid in de tabel. Door de maatregelen aan te kruisen, geeft men aan welke maatregelen men verkiest. De secretarissen voeren het resultaat in een excelsheet in. Enkel die maatregelen die passen in het budget en de meeste stemmen krijgen, worden opgenomen in het beleidsplan.</p> <p><i>Dit was een interessante discussie. Nu is het tijd om te stemmen. Je maakt je selectie door op het formulier dat je van ons hebt meegekregen, opnieuw de belangrijkste (of toch een beperkt aantal) maatregelen aan te kruisen. Je moet wel binnen het budget blijven, rekening houdend met de resultaten van de eerste stemming. Vervolgens overhandig je het aan mijn secretaris. Die geeft de formulieren in. De maatregelen die het meeste stemmen hebben,</i></p>	<p><u>Facilitator</u></p> <p><u>Secretaris</u></p> <p>Invulbladen</p> <p>Laptop</p> <p>Printer</p>

	<p><i>worden in het beleidsplan opgenomen indien ze in het budget passen. Daarna weten we wie zich mobiliteitsminister mag noemen.</i></p>	
21.30 – 21.45	<p><u>Evaluatie</u></p> <p><u>Doel is een beeld te krijgen van de ervaring van de deelnemers aan de verschillende sessies.</u></p> <p>Enquêteformulier + een aantal stellingen m.b.t. kennis, houding en gedrag</p> <p>Vb.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Heb je iets bijgeleerd over je eigen mobiliteitsgedrag? 2. Mijn houding is veranderd ten opzichte van het mobiliteitsgedrag van anderen. 3. Mijn eigen gedrag is veranderd door de discussies. 	
21.45 – 22.00	<p><u>Conclusies en afsluiting</u></p> <p><u>Uitslag stemming + vergelijking met oorspronkelijke ideeën</u></p> <p>→ <i>Is er een groot verschil? Waarom?</i></p> <p>→ <i>Waarom heb je gewonnen, denk je?</i></p> <p>→</p> <p><u>Conclusie en afsluiting</u></p> <p>ViWta?</p>	

Voorbeeld van een maatregelenfiche

Categorie 1: Beperken/vermijden van verplaatsingen

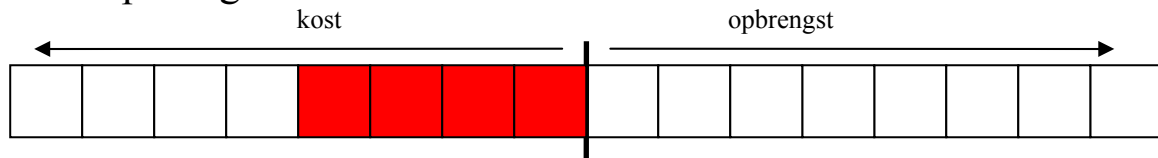
Maatregel 1.1:

Ruimtelijke maatregel: het voeren van een gericht locatiebeleid

Beschrijving:

De maatregel is erop gericht om de ruimtelijke locatie van bedrijven en woningen zo te ordenen dat het aantal verplaatsingen of afgelegde kilometers beperkt wordt. Voorbeeld: bedrijven met veel bedienden en weinig productie van goederen (verplicht) lokaliseren in de nabijheid van stations (vb.: banken).

Kost/opbrengst voor de overheid



Energiebesparing



Bijlage 8

Overzicht maatregelen Energieparlement

nr.	Maatregelnaam	Kost (rode blokkjes eerste lijn)	Opbrengst (groene blokkjes eerste lijn)	opbrengst (groene blokkjes tweede lijn)
1.1	Ruimtelijke maatregel: het voeren van een gericht locatiebeleid	4	0	5
1.2	Telewerken bevorderen door subsidiëring telewerkprojecten bedrijven	2	0	4
1.3	Verder uitbouwen van e-government	2	0	3
1.4	Verhuisvergoeding voor werknemers die verhuizen naar een woonplaats dicht bij hun werk	3	0	5
1.5	Aparte carpoolstroken op drukke snelwegen in de spits	3	0	3
1.6	Decentraliseren van functies	5	0	4
1.7	Verder uitbouwen van thuisbezorgingsdiensten voor huishoudelijke aankopen	1	0	3
2.1	Autoluwe inrichting van steden en dorpen	5	0	3
2.2	Koppelen van een 'mobiliteitstoets' aan de bouwvergunning van verkeersaantrekkende functies (vb.: bioscoop)	2	0	4
2.3	Aanleg van meer vrije bus- en trambanen	4	0	4
2.4	Hogere parkeertarieven en strikte controle van foutparkeerders	0	2	5
2.5	Openbaar vervoer op wandelafstand voor iedereen en een minimumaantal bussen per uur (= realisatie van basismobiliteit)	6	0	3
2.6	Verhoging van het OV-aanbod specifiek gericht op regionale en grote steden waar veel verplaatsingen plaatsvinden	5	0	3
2.7	Verhoging van het treinenaanbod (personenvervoer)	5	0	4
2.8	Wegwerken van aansluitingsproblemen tussen de verschillende openbaar-vervoerdiensten	3	0	3
2.9	Aanbieden van netoverschrijdende OV-kaartjes/abonnementen	2	0	3
2.10	Subsidiëren van de opmaak van bedrijfs- en schoolvervoerplannen op lokaal niveau	2	0	2
2.11	Goedkoper openbaar vervoer	7	0	3
2.12	Gebruik van bedrijfsauto's fiscaal onaantrekkelijk maken	0	3	6
2.13	Kilometerheffing voor autogebruik in plaats van vaste autotaks per jaar	0	1	6
2.14	Realiseren, vervolledigen van een functioneel fietsroutenetwerk op Vlaams niveau	6	0	3
2.15	Verbeteren van fietsaccomodatatie bij knooppunten van openbaar vervoer, park & ride, en carpooling	2	0	3
2.16	Afschaffing van fiscale aftrek voor woon-werkverplaatsingen met de auto	0	1	6
2.17	Verplichting (belastingvrije) fietsvergoeding voor woon-werkverplaatsingen	2	0	3
2.18	Opleggen van autobeperkingen in stedelijke gebieden via nummerplatenselectie (even/oneven)	1	0	3
2.19	Aanbieden van een 'mobiliteitspakket' i.p.v. een bedrijfswagen als verloningspolitiek	3	0	5

2.20	Subsidiëren en ondersteunen van het gebruik van autodeelsystemen	2	0	3
2.21	Aanbieden van een routeplanner voor (functionele) fietsers	1	0	2
2.22	Beboeten van mensen die alleen in de wagen zitten	0	1	4
2.23	'Rantsoenbonnen' voor niet-milieuvriendelijke brandstoffen	1	0	7
2.24	Centrumparkings afschaffen en enkel randparkings inrichten rond steden	2	0	4
2.25	Gratis trein-tram-bus abonnement voor iedereen	8	0	4
2.26	Aanbieden van tal van combitickets voor (weekend)uitstappen met het openbaar vervoer	3	0	4
2.27	Tweede wagen per gezin slechts toelaten op voorwaarde van grondige motivering	2	0	8
2.28	Voorzien van openbaar vervoer bij aanleg nieuwe woonwijk: alvorens een nieuwe woonwijk te bouwen, worden tramlijnen aangelegd	4	0	2
2.29	Doorknippen van sluiptwegen: onmogelijk maken van gebruik van sluiptwegen bij vaak voorkomende files	2	0	1
2.30	Animatie voorzien op openbaar vervoer: aanbrengen van televisieschermen om animatie te kunnen voorzien op metro, tram, bus en trein	2	0	1
2.31	Uitrusten van bussen met fietsdragers: uitrusten van de lijnbussen met een systeem om de fiets gemakkelijk op de bus te kunnen transporteren	3	0	2
2.32	Product placement door BV's: promotiecampagne van openbaar vervoer en fietsvervoer om status van deze milieuvriendelijke vervoerswijzen te verbeteren	2	0	3
3.1	Meer flexibele werktijden	1	0	2
3.2	Accijnsverlaging voor milieuvriendelijker brandstoffen/biobrandstoffen	4	0	7
3.3	Milieuvriendelijk wagenpark voor de overheid	2	0	1
3.4	Automatische route-informatie langs wegen, aangepast aan verkeerssituatie	3	0	1
3.5	Veralgemening van het inhaalverbod voor vrachtwagens	1	0	1
3.6	Veralgemening ISA-systemen in voertuigen (Intelligente Snelheids Aanpassing)	3	0	2
3.7	Verlagen van maximumsnelheid tot 100 km/h op autosnelwegen	1	0	4
4.1	Invoeren van autovrije zondagen in de steden	1	0	1
4.2	Sensibilisatiecampagnes over het verantwoord gebruik van comfortaccessoires zoals bijv. airconditioning	1	0	3
4.3	Aanpassing van de rijopleiding met meer aandacht voor milieuvriendelijk rijden (Ecodriving)	1	0	3
4.4	Verkeersopvoeding voor kinderen	2	0	5
4.5	Informatiecampagnes over mogelijkheden tot aankoop van auto's op alternatieve brandstoffen	1	0	3
4.6	Voorbeeldfunctie van politici en vooraanstaande burgers om meer de fiets te nemen en de wagen met chauffeur thuis te laten	1	0	3
4.7	Intensieve 'reclame'campagnes voor het gebruik van duurzame vervoermiddelen	1	0	4

Bijlage 9

Aanpak ronde tafel - expertbijeenkomst

Project:	5151: viWTA Mobiliteit		
Onderwerp:	Draaiboek Ronde Tafel met experten		
Aan:	Donaat Cosaert, Stef Steyaert		
Van:	RA, IMOB	Document referentie:	5151-50-055-05
Datum:	26 01 2006	Versienummer:	2

Inleiding

In de offertefase werd voorgesteld om de resultaten van het onderzoek voor te leggen aan een expertenpanel. Om dit wat interactiever te laten verlopen, werd tijdens het laatste overleg met de opdrachtgever afgesproken dit vorm te laten krijgen in een "Ronde Tafel". De Ronde Tafel vindt plaats op 3 februari. De experts zijn uitgenodigd op een broodjesmaaltijd om 12 uur. De vergadering begint om 13 uur en mag maximaal tot 17 uur duren.

Op de Ronde Tafel zullen uitgenodigd zijn:

- Verkeersdeskundigen
- Sociale deskundigen
- Energiedeskundigen – met specialisatie mobiliteit
- Beleidsmedewerkers (lokaal niveau, kabinet, administratie)
- Mensen van de stuurgroep
- Gebruikers verenigd in de koepel voor milieu en mobiliteit (KOMIMO)
- De Lijn
- VVSG.

Toezeggingen op 19 januari:

1. Joeri Van Mierlo, VUB-ETEC
2. Griet De Ceuster, Transport & Mobility Leuven (alleen mondeling)
3. Ina De Vliegheer, VITO Verkeer & Milieu
4. Marleen Govaerts, Mobiliteitscel
5. Greet Van Laer, AMINAL - cel Lucht
6. Etienne Poelvoorde, SERV
7. Peter Hofman, Begeleider Convenantenbeleid
8. Kris Peeters, schepen Herentals
9. Peter Vansevenant, Stad Gent - Dienst Mobiliteit
10. Roger Kesteloot - De Lijn
11. Bart Baeten, KOMIMO
12. Tom Dhollander, Voetgangsbeweging
13. Suzana Koelet, VUBrussel - Vakgroep sociologie

Deze nota beschrijft een voorstel over de wijze waarop de sessie zal worden aangepakt. In eerste instantie worden de doelstellingen van de sessie opgesomd. Daarna wordt het stappenplan voorgesteld.

Doel van de Ronde Tafel

Doelstellingen van de namiddag zijn:

- Aanzet geven tot een 'beleidsplan voor het verminderen van het energieverbruik bij huishoudens door mobiliteit', rekening houdend met de uitgangspunten zoals geformuleerd in de onderzoeksresultaten, waarbij:
 - dit beleidsplan bestaat uit een evenwichtige set van acties die zo concreet mogelijk worden uitgewerkt;
 - de maatregelen zo vernieuwend mogelijk zijn;
 - aangegeven wordt welke actoren betrokken moeten worden om de maatregelen uit te voeren en op welke termijn (volgorde) ze moeten worden geplaatst.
- Inzicht krijgen in de slaagkans van de maatregelen (concreet, technisch implementeerbaar, vernieuwend, kosteneffectief, enzovoort).
- Inzicht verwerven in de argumenten van de respectieve experts om bepaalde maatregelen al dan niet op te nemen in het beleidsplan en bij de insteek voor concrete uitwerking van de maatregelen.

Kader van de aanpak

Hoe staat 'de bevolking' tegenover energiereductie in mobiliteit door huishoudens? Welke maatregelen zijn kansrijk? Bij welke argumenten moet c.q. kan worden aangehaakt om de implementatiekans van (de genoemde) maatregelen te vergroten?

Onderzoek is gebaseerd op literatuur: op welke fronten kan energiereductie in mobiliteit bij huishoudens worden gerealiseerd en welke maatregelen zijn effectief? Aan de hand van een klein aantal deelnemers aan focusgroepen is onderzocht hoe 'gewone mensen' denken over energiereductie bij hun eigen mobiliteit en welke maatregelen zij aanvaardbaar vinden.

Opdrachtschrijving voor de experts:

De opdrachtschrijving voor de Ronde Tafel met de experts kan als volgt worden geformuleerd:

Het parlement heeft een aantal maatregelen geselecteerd die zeker tot een beleidsplan rond 'vermindering van energieverbruik door mobiliteit door huishoudens' moeten behoren. Hier werd enkel rekening gehouden met politieke/maatschappelijke overwegingen, maar nog niet met de uitvoering van de maatregelen. Nu moeten de technische experts en ambtenaren ervoor zorgen dat een evenwichtig beleidsplan wordt opgemaakt en dat de maatregelen in een logische volgorde worden uitgevoerd. Daarvoor moeten we de gekozen maatregelen toetsen aan een aantal uitgangspunten voor het beleidsplan. Het kan ev. noodzakelijk zijn dat maatregelen worden toegevoegd. De maatregelen moeten vooral concreet worden uitgewerkt tot uitvoerbare maatregelen die effect zullen hebben.

Aanpak op hoofdlijnen

Om de bovenstaande doelstellingen voor de expertenworkshop te bereiken, stellen we volgende aanpak voor:

1. Korte voorstelling van aanpak project
2. Voorstelling van de uitgangspunten voor het beleidsplan – resultaten uit de focusgroepen en literatuurstudie

3. Werksessie 1: Voorstelling van maatregelen gekozen in het energieparlement, en aanvullingen op basis van literatuurstudie en focusgroepen
Discussie over het maatregelenpakket.
4. Werksessie 2: Concreet uitwerken van de maatregelen
Aandragen van argumenten voor de praktische uitwerking van de maatregelen, opgesplitst in kleinere groepen en aanduiden van het niveau waarop de maatregelen zouden moeten worden genomen: Vlaams, federaal of Europees.

UITGEWERKTE AANPAK PER ONDERDEEL

Uitgangspunten voor beleidsplan

Doel: Voorstelling van de uitgangspunten voor het op te maken beleidsplan.

Aanpak:

Uit de studie resulteren een aantal uitgangspunten voor het beleidsplan. Deze worden aan de deelnemers voorgesteld (ppt-presentatie door projectteam). De deelnemers kunnen vragen stellen (hoe zijn we tot deze uitgangspunten gekomen?), maar er wordt niet over gediscussieerd. De uitgangspunten worden als een gegeven beschouwd.

De uitgangspunten worden ook in het groot afgeprint – doel is dat aangeduid kan worden in hoeverre het opgestelde beleidsplan voldoet aan de uitgangspunten voor een goed beleidsplan (soort van graadmeter).

Volgende uitgangspunten voor het beleidsplan zullen worden voorgesteld en besproken:

Hiërarchie en combinatie van maatregelen

- Eerst aanbod, dan motivatie. Dit heeft een groter effect dan alleen richten op motivatiefactoren of persoonlijke mogelijkheden.
- Belangrijkste aanbodfactoren zijn 'gemak', 'comfort' en 'tijd nodig voor een verplaatsing'.
- Inspelen op structurele strategieën om het gedrag te veranderen.
- Combinaties van maatregelen versterken elkaar.
- Kies de juiste volgorde: eerst positieve maatregelen, dan pas negatieve maatregelen.

Gewoontegedrag doorbreken

- Woon-werkverkeer heeft grote invloed op vervoerswijzen.
- Het zijn terugkerende en gekende verplaatsingen.
- Inspelen op maatregelen die het ongewenste gewoontegedrag (auto) doorbreken en vervangen door gewenst gewoontegedrag voor woon-werkverkeer.

Draagvlak

- Autorijden is een feit: maatregelen moeten ook inspelen op het milieuvriendelijker maken van autorijden.
- Er is een gebrek aan informatie over redenen en effecten van maatregelen.
- De (kosten)effectiviteit van een maatregel moet duidelijk en voldoende zijn. De inspanning moet lonen.
- Er is een gebrek aan informatie over de werkelijke kostprijs en de effecten van automobilititeit t.o.v. alternatieven.
- Informatie en educatie kunnen helpen bij het mobiliteitsgedrag door bewustwording. Jong geleerd is oud gedaan.

Werksessie 1: Keuze van maatregelen om beleidsplan in te vullen

Doel: Samenstelling van een set van maatregelen (beleidsplan) die samen voldoen aan de uitgangspunten.

Aanpak:

Als voorbereiding wordt aan alle deelnemers de hele lijst van maatregelen uit de beleidsaanbevelingen toegestuurd (ten laatste op maandag 30 januari 2006) en een voorstel voor beleidsplan voor 'energie-reductie door mobiliteit bij huishoudens'.

In de nota wordt het doel van de Ronde Tafel in het kort geschetst. Aan de experts wordt gevraagd de beleidsaanbevelingen te gelezen en – indien mogelijk – de set maatregelen in het beleidsplan ook al een kritisch te bekijken.

Uitgangspunt zijn de maatregelen die door de burgers in het energieparlement werden gekozen – met minimum van 7 stemmen op 15 stemgerechtigden. Dit zijn volgende maatregelen:

1. Verkeersopvoeding voor kinderen
2. Afschaffing van fiscale aftrek voor woon-werkverplaatsingen met de auto
3. Koppelen van een 'mobiliteitstoets' aan de bouwvergunning van verkeersaantrekkende functies (vb.: bioscoop)
4. Gebruik van bedrijfsauto's fiscaal onaantrekkelijk maken
5. Kilometerheffing voor autogebruik in plaats van vaste autotaks per jaar
6. Accijnsverlaging voor milieuvriendelijkere brandstoffen/biobrandstoffen
7. Aanbieden van een 'mobiliteitspakket' i.p.v. een bedrijfswagen als verloningspolitiek
8. Intensieve 'reclame'campagnes voor het gebruik van duurzame vervoermiddelen

Deze maatregelen worden door het projectteam aangevuld met een aantal maatregelen inzake het aanbod zodat (minimaal) aan de uitgangspunten wordt voldaan. De maatregelen die reeds in het pakket zitten, worden op kaartjes afgedrukt en op een poster aan de muur opgehangen.

Bovenstaande maatregelen kunnen al in pakketjes worden onderverdeeld, nl.

- maatregelen rond milieuvriendelijker autorijden: maatregelen 6 en 8
- maatregelen rond verschuiving in woon-werkverkeer van auto naar milieuvriendelijker alternatieven: maatregelen 2, 4 en 7
- maatregelen rond vermindering van autokilometers (andere dan woon-werkverkeer): maatregelen 1, 3 en 5.

Discussie over de maatregelen

De discussie over de set van maatregelen wordt als volgt georganiseerd:

1. Per 2 krijgt men de opdracht om de set van maatregelen te bekijken in het licht van één van de (groepen van) uitgangspunten. Voorstellen voor aanvullingen en veranderingen van maatregelen kunnen worden gedaan. Hiervoor beschikt men over de lijst van maatregelen uit de beleidsaanbevelingen (maar ook nieuwe mogen worden genoteerd) en zijn er lege kaartjes om die op te schrijven.
2. Plenaire terugkoppeling van de bedenkingen die men heeft gemaakt. Aanbrengen van extra kaartjes op de poster van het beleidsplan. Dit gebeurt in eerste instantie nog zonder discussie zodat ieder groepje van twee aan bod komt.
3. Plenaire discussie: is nu beter voldaan aan de uitgangspunten? Welke bedenkingen maak je bij eerdere opmerkingen over het beleidsplan? Eens / oneens? Nog veranderingen nodig – vb. wegens een grotere vermindering van energie in mobiliteit?

Elk van de deelnemers krijgt voor deze oefening een lijst met maatregelen (cf. maatregelen die in het beleidsaanbevelingen staan opgesomd). De maatregelen zijn onderverdeeld per thema (zie paragraaf 4.2: kansrijke thema's). De thema's zijn:

- ruimtelijke ordening
- milieuvriendelijker verplaatsen
- woon-werkverkeer
- beprijzen
- educatie en informatie

Concreet uitwerken van de maatregelen

Doel: Concreet uitwerken van de geselecteerde maatregelen – identificeren van faalfactoren, barrières voor het invoeren van de maatregelen, en vooral het formuleren van oplossingen hiervoor.

Aanpak: Actieplanning

De maatregelen worden onderverdeeld in 3 subgroepen van maatregelen die samen horen. In bovenstaande paragraaf wordt reeds een aanzet gegeven van mogelijke maatregelenpakketjes. Doel is om elk van de maatregelenpakketjes concreet uit te werken. Hiervoor wordt in 3 groepen onderverdeeld. De deelnemers mogen de keuze van het maatregelenpakket zelf aangeven. We proberen evenwichtige groepjes te verkrijgen (zowel naar aantal deelnemers als naar expertise). Elk groepje wordt – in beperkte mate – gemodereerd.

Elk groepje krijgt enerzijds fiches mee waarop vragen per maatregel moeten worden beantwoord. Anderzijds zijn er een aantal 'trigger'-vragen die de discussie op gang moeten brengen en ervoor moeten zorgen dat de discussie verder gaat dan het invullen van enkele 'gemakkelijke' vragen.

Volgende vragen worden voor alle deelnemers op een blad gezet:

- *Waarop kan de maatregel mogelijk falen? Wat zijn de redenen waarom de maatregel momenteel nog niet werd genomen, wat zijn de hinderpalen, wat zijn de barrières voor implementatie?*
- *Welke oplossingen zijn er zodat de maatregel toch niet zal falen?*
- ...

Deze vragen moeten er vooral voor zorgen om creatieve oplossingen te vinden, om de maatregelen creatief in te vullen. We moeten immers pogen om verder te gaan dan hetgeen voor de hand ligt.

Informatie die uiteindelijk verkregen moet worden op de fiches:

- deelacties
- doelgroep voor de maatregel
- actoren voor het uitvoeren van de maatregelen
- financier voor de maatregel
- op welk niveau moet de maatregel worden genomen (Vlaams, federaal, Europees, andere)
- tijdslijn voor de deelacties en maatregelen (korte, middellange, lange termijn)
- samenhang met andere maatregelen
- ...

Als afsluiting van de middag wordt een plenaire terugkoppeling van de resultaten van de groepjes voorzien (bij 3 groepjes: 15' per groepje). Dit gebeurt door een deelnemer uit de subgroepjes zelf. Deze stelt de verschillende maatregelen voor (focussen op de faalfactoren en de oplossingen daarvoor). Deelnemers uit de andere groepjes kunnen hierover nog opmerkingen maken (vb. bijkomende risico's waarmee nog geen rekening werd gehouden, enzovoort).

Na het voorstel en de plenaire bespreking van de uitgewerkte maatregelen wordt algemeen nog de vraag gesteld om de verschillende maatregelenpakketten samen op een tijdslijn te plaatsen. Verschuivingen zijn misschien mogelijk omdat er interactie is tussen maatregelen uit verschillende maatregelenpakketten. Verschillende fasen in de tijdslijn: 0 – 6 maanden, 6 maanden – 2 jaar, > 2 jaar.

Evaluatie

Aan het einde van de namiddag wordt een korte evaluatie gehouden.

Tijdsindeling namiddag en te nemen acties

Het is belangrijk stipt om 13 uur van start te gaan. Een voorgestelde tijdsindeling is weergegeven in onderstaande tabel.

Stap in de aanpak		Tijdsindeling
1.	Voorstelling aanpak, overlopen uitgangspunten voor het beleidsplan, voorstelling beleidsplan incl. gelegenheid tot vraagstelling	13.00 – 13.35 uur
2.	Uitleg opdracht	13.35 – 13.40 uur
3.	Werkessie 1 rond samenstelling beleidsplan en voldoen aan de uitgangspunten:	
	Discussie per 2	13.40 – 13.55 uur
	Terugkoppeling van resultaten	13.55 – 14.10 uur
	Plenaire discussie	14.10 – 14.30 uur
4.	Werkessie 2 rond concreet uitwerken van maatregelenpakketjes	
	Keuze voor groepje voor uit te werken maatregelen en uitleg aanpak	14.30 – 14.40 uur
	Werkopdracht in groepjes	14.40 – 16.00 uur
5.	Plenaire terugkoppeling – resultaten per pakketje maatregelen	16.00 – 16.45 uur
6.	Evaluatie van de namiddag en afsluiting	16.45 – 17.00 uur

Acties	Verantwoordelijke	Wanneer
Aanvullen lijst van maatregelen tot (minimaal) evenwichtig beleidsplan	IMOB	donderdag 26 januari 2006
Versturen herinnering naar genodigden, incl. maatregelenlijst en voorstel voor beleidsplan	Donaat Cosaert	Maandag 30 januari
Aanmaak visueel materiaal voor Ronde Tafel:	RA – input van IMOB	Donderdag 2 februari
Uitgangspunten, incl. graadmeter		
Kaartjes met maatregelen uit voorstel voor beleidsplan		
Lege kaartjes		
Fiches voor concrete uitwerking van de maatregelen		
Panelen voor zaal	Donaat Cosaert	Vrijdag 3 februari
Klaarzetten van de zaal	Allen	Vrijdag 3 februari: ten laatste om 11.30 uur ter plaatse.

Overzichtstabel met maatregelen uit beleidsaanbevelingen

Ruimtelijke ordening	hiërarchie en combinatie	draagvlak	kosten-effectiviteit	vernieuwend c.q. huidig beleid	verantwoordelijke partijen
Verplicht stellen van MOBER (mobiliteitseffectenrapportage),					
Mobiliteit vanaf start meenemen, VerkeersPrestatie op Locatie (VPL)					
Mobiliteitsgenererende functies verantwoordelijk stellen voor mobiliteitseffecten					
Maximum parkeernormen afhankelijk maken van de locatie (ABC-beleid)					
Belastingen koppelen aan mobiliteitsaanbod					
Verplaatsinggenererende activiteiten bij hoogwaardig openbaar vervoer situeren					
Grondbeleid koppelen aan aanbod van openbaarvervoer (Transit Oriented Development, Transit Development Areas)					
Wonen in de stad stimuleren (bijv. gunstige registratierechten)					
Meer aandacht voor mobiliteit bij woonlocatiekeuze door middel van sensibilisering en financiële voordelen (bij makelaar, via informatiekkanalen voor kopers)					
Milieuvriendelijker verplaatsingen					
OV-doorstroming (vrije bus-trambanen, voorrang) krijgt prioriteit					
Aansluiting bus-trein en trein-trein beter op elkaar afstemmen (knooppunten, frequentie)					
Betere uurregeling (frequentie), ook 's avonds					
Real time informatie openbaar vervoer en routekeuze voor de verschillende modaliteiten, bijvoorbeeld via GPRS of SMS					
Eén (landelijk) telefoonnummer voor reisinformatie voor de hele reisketen (OV, fiets, voet, auto) dat geopend is tijdens rijtijden openbaar vervoer					
Waarborgsysteem bij aankoop ticket openbaar vervoer (vangnet, pechdienst, thuiskomgarantie)					
Mobiliteitsabonnement (combinatie met bijvoorbeeld huurauto, fiets, deelauto, ...)					
Eenvoudige prijs- en kaartjesstructuur: ticket- en tariefintegratie					
Realisatie functionele en recreatieve fietsroutenetwerken met bijbehorende bewegwijzering en fietskaarten					
Tweerichtingsverkeer voor fietsers in eenrichtingsstraten					

Verbeteren mogelijkheden fiets in voor- en natransport: uitbouw fietsstations en fietskluisen bij bus en trein					
Verkeerseducatie (fietspool etc.)					
Meer informatie over gezondheid en fietsen verspreiden via verschillende kanalen (huisartsen, verzekeringen, ouderenverenigingen, etc.)					
Gebruik van verschillende soorten fietsen en fiets accessoires (vouwfiets, ligfiets, mamafiets, laptoptasdrager) laagdrempeliger maken door betere informatievoorziening en uitprobeermogelijkheden (huur, lease)					
Routeplanner (internet en fiets TOMTOM)					
Meer aandacht voor voetgangersvoorzieningen (voetpaden, oversteekvoorzieningen)					
Extra aandacht aan inrichting openbare ruimte rondom clusters van voorzieningen (winkels, scholen) en de routes naar deze voorzieningen					
Meer autoluwe centra en woongebieden					
Tijdens de spits één rijbaan reserveren voor voertuigen met minimaal twee inzittenden (2+ strook), bijvoorbeeld een HOV-strook (Madrid)					
Uitbreiden aanbod autodeeldiensten en standplaatsen					
Drempel voor deelname aan autodelen verlagen, bijvoorbeeld door proefperiode of als onderdeel van een mobiliteitsabonnement (zie openbaar vervoeraanbod)					
Gelijkmatig rijden: groene golf, minder verkeerslichten					
Aanbieden cursus energiezuinig rijden (aan bedrijven, verenigingen, kortingbon bij jaarlijkse keuring auto)					
Aandacht vestigen op kostenbesparing (minder brandstof en minder slijtage van de wagen)					
Verlaagde belasting, fiscaal voordeel voor milieuvriendelijke wagens (ECOSCORE)					
Belastingvermindering aankoop wagen met lage CO ₂ -uitstoot					
Informatie over alternatieve brandstoffen en fiscale voordelen					
Uitbreiden van hoeveelheid tankstations die alternatieve brandstoffen leveren (doorbreken kip-ei dilemma)					
Verlagen van de maximumsnelheid op drukke trajecten, waardoor de maatregel ook ingezet kan worden voor het verminderen van congestie en geluidsoverlast					

Handhaving maximumsnelheid, bijvoorbeeld door middel van ISA (individuele snelheidsadaptie). Het effect van ISA is merkbaar als 10% van de auto's met ISA rijdt.					
Trajectcontrole					
Woon-werkverkeer					
'Mobiliteitspakket' in plaats van bedrijfswagen als verloningspolitiek (met zelfde voordelen voor bedrijf en werknemer)					
(Gemeenschappelijke) bedrijfswagen tegen betaling te gebruiken voor privé-doeleinden (bijvoorbeeld in het weekend, 's avonds)					
Telewerken bevorderen (fiscale aftrek werkruimte thuis, fiscaal voordeel aanschaf PC, subsidiëring)					
Afbouwen van fiscale aftrek voor woon-werkverplaatsingen met de auto					
Privé-gebruik van bedrijfsauto's fiscaal onaantrekkelijk maken					
Fietsvergoeding woon-werkverkeer					
Fiscaal voordeel aanschaf fiets voor woon-werkverkeer					
Beprijzen					
Variabilisering verkeersbelasting op basis van ECOSCORE voertuig					
Geen accijnsheffing bij milieuvriendelijke brandstoffen (LPG, biobrandstoffen, ...), verhogen accijnzen diesel en benzine					
Financieel voordeel gebruik OV (abbonementen woon-werkverkeer, nummerplaatactie)					
Fiscaal voordeel voor carpoolen					
Hogere parkeertarieven (bijvoorbeeld in centra) en handhaving					
Ontheffing van parkeertarieven voor schone voertuigen					
Tolheffing of vignet					
Kilometerheffing (belasting n.a.v. jaarlijks gereden km)					
Educatie en informatie					
Verkeersopvoeding op scholen					
Verkeersexamen					
Openbaar-vervoerspel: kinderen leren openbaar vervoer gebruiken					

Om in de tabel te kunnen schrijven is A3 formaat met meer ruimte noodzakelijk.

Onderzoeksconsortium

FOCUS OP MOBILITEIT EN ENERGIEGEBRUIK BIJ HUISHOUDENS

IMOB - Universiteit Hasselt (projectcoördinator)

De onderzoeksopdracht werd uitgevoerd door het Instituut voor Mobiliteit (IMOB) van de Universiteit Hasselt. Het IMOB was verantwoordelijk voor de wetenschappelijke invulling van de opdracht en de expertise inzake determinanten mobiliteit. IMOB coördineerde ook de verwerking en analyse van de focusgroepdiscussies.

IMOB – Universiteit Hasselt

Tim Asperges (projectleider)
Marjolein de Jong
Ann Petermans



Resource Analysis

Voor de praktische organisatie en facilitering van de focusgroepen deed IMOB beroep op het onderzoeks- en adviesbureau Resource Analysis (RA). RA heeft ruime ervaring met participatieve technieken en was verantwoordelijk voor de concrete samenstelling en uitvoering van de focusgroepen. Dankzij haar bijkomende inhoudelijke eigen expertise inzake mobiliteit en milieu kon RA ook mee ingeschakeld worden voor de inhoudelijke verwerking van de focusgroeps gesprekken.

Resource Analysis

Annick Gommers
Jan Vincke
Els Vantournhout
Wouter Verheyen



VITO

IMOB kreeg wetenschappelijke ondersteuning van het VITO met betrekking tot het inschatten van energie-effecten van beleidsmaatregelen.

VITO

Ina De Vlieger

Vlaams Instituut voor Wetenschappelijk en Technologisch Aspectenonderzoek

Het Vlaams Instituut voor Wetenschappelijk en Technologisch Aspectenonderzoek is een onafhankelijke en autonome instelling verbonden aan het Vlaams Parlement, die de maatschappelijke aspecten van wetenschappelijke en technologische ontwikkelingen onderzoekt. Dit gebeurt op basis van studie, analyse en het structureren en stimuleren van het maatschappelijk debat. Het viWTA observeert wetenschappelijke en technologische ontwikkelingen in binnen- en buitenland en verricht prospectief onderzoek over deze ontwikkelingen. Op basis van deze activiteiten informeert het viWTA doelgroepen en verleent het advies aan het Vlaams Parlement. Op die manier wil het viWTA bijdragen tot het verhogen van de kwaliteit van het maatschappelijk debat en tot een beter onderbouwd besluitvormingsproces.

De heer Robert Voorhamme is voorzitter van de Raad van Bestuur van het viWTA. Mevrouw Trees Merckx-Van Goey en de heer Jean-Jacques Cassiman zijn de ondervoorzitters. De Raad van Bestuur van het viWTA bestaat uit:

Mevrouw Patricia Ceysens;
De heer Eloi Glorieux;
Mevrouw Kathleen Helsen;
Mevrouw Trees Merckx-Van Goey;
De heer Jan Peumans;
De heer Erik Tack;
Mevrouw Marleen Van den Eynde;
De heer Robert Voorhamme

als Vlaams Volksvertegenwoordigers;

De heer Paul Berckmans;
De heer Jean-Jacques Cassiman;
De heer Stefan Gijssels;
Mevrouw Ilse Loots;
De heer Harry Martens;
De heer Freddy Mortier;
De heer Nicolas van Larebeke-Arschodt;
Mevrouw Irèna Veretennicoff

als vertegenwoordigers van de Vlaamse wetenschappelijke en technologische wereld.

Vlaams Instituut voor Wetenschappelijk en Technologisch Aspectenonderzoek – viWTA

Directeur: Robby Berloznik.

Vlaams Parlement

1011 Brussel

Belgium

Tel: 32 2 552 40 50

Fax: 32 2 552 44 50

viwta@vlaamsparlement.be

website: www.viwta.be