

Enquête Bereikbaar Haaglanden

Hoe gaan mensen naar het werk? En waarom reizen ze zoals ze reizen? In de regio Haaglanden wordt door overheden en werkgevers samengewerkt om de regio zo optimaal mogelijk bereikbaar te houden. Daarvoor hebben we slimme mobiliteit nodig: naar het werk met de fiets, het openbaar vervoer, een dagje thuiswerken of met de auto maar dan buiten de spitsrijden. We noemen dat ook wel spitsmijden. Om te onderzoeken wat de effecten zijn van de inzet van de werkgeversaankpak van Bereikbaar Haaglanden en van de campagne Ga 3.0 is er tussen eind oktober tot eind november 2016 een enquête uitgezet onder mensen die in de regio Haaglanden wonen en/of werken. In totaal hebben 1700 mensen deelgenomen aan de enquête. Hieronder volgt een samenvatting van de uitkomsten.

Uitkomsten spitsmijdingen

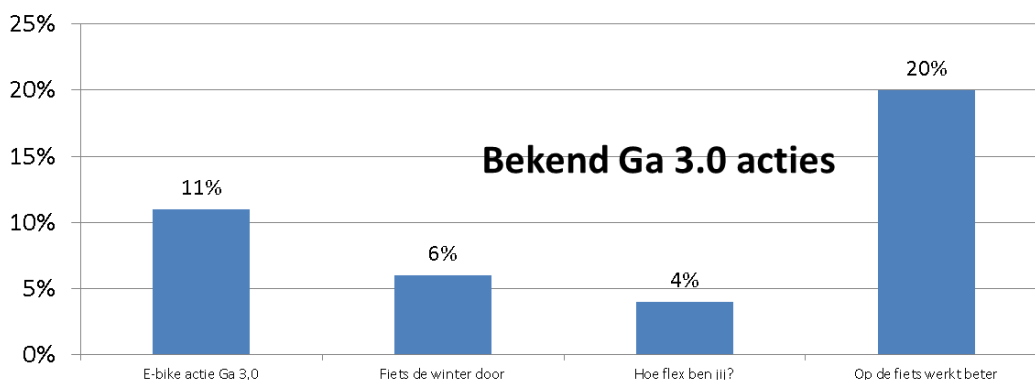
Als gevolg van Ga 3.0 acties en de werkgeversregelingen zijn er 2776 spitsmijdingen per dag gerealiseerd. In figuur 1 staat een verdeling per gebied. Het grootste aantal spitsmijdingen is behaald door werknemers die werken in de Haagse agglomeratie.



Figuur 1: onderverdeling spitsmijdingen per gebied

Bekendheid Ga 3.0 acties.

Aan de deelnemers aan de enquête is ook gevraagd wat de bekendheid is van enkele acties van Ga 3.0. Zie figuur 2. De acties 'op de fiets werkt beter' en de E-bike acties zijn het meest bekend.

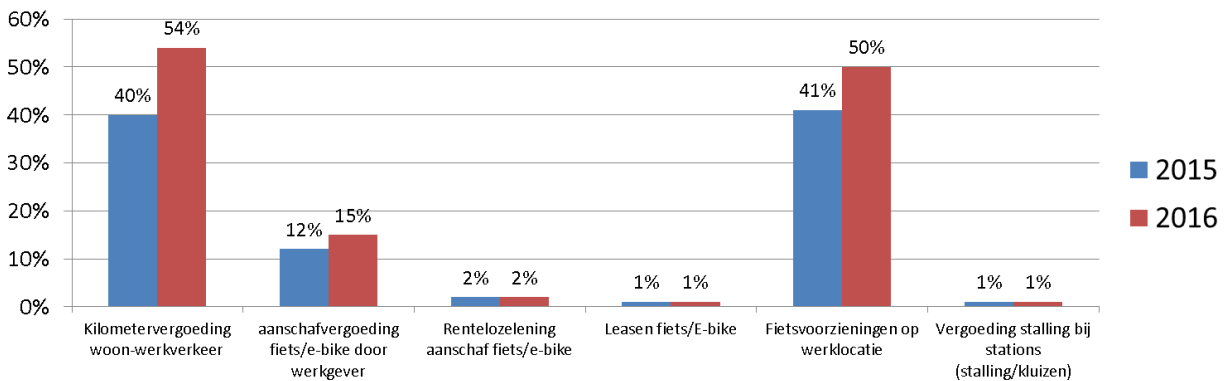


Figuur 2 bekendheid Ga 3.0 acties.

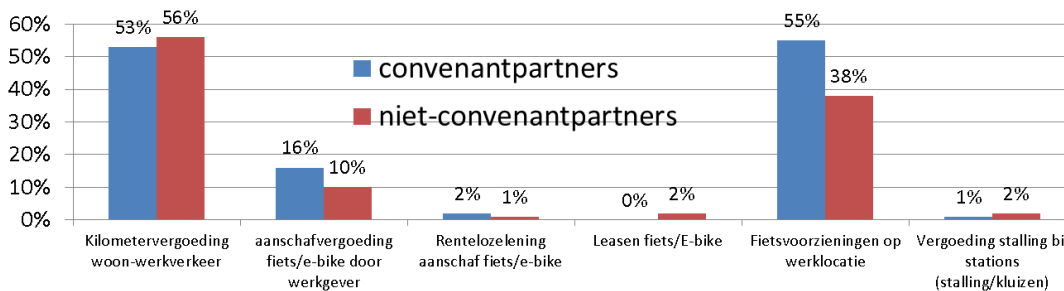
Gebruik werkgeversregelingen

Aan mensen die op de fiets, auto of met het openbaar vervoer naar hun werk gaan, is gevraagd van welke werkgeversregelingen ze gebruik maken en of dat in 2016 is toegenomen ten opzichte

van 2015. In figuur 3a en figuur 3b zijn de uitkomsten van de fietsregelingen weergegeven. Het gebruik van fietsregelingen (met name kilometervergoeding en fietsvoorzieningen) is in 2016 ten opzichte van 2015 toegenomen. Convenantpartners hebben vaker fietsvoorzieningen op locatie dan niet-convenantpartners. Convenantpartners zijn organisaties die het convenant Bereikbaar Haaglanden hebben ondertekend en daarmee hebben aangegeven dat zij actief willen meewerken om de regio bereikbaar te houden. Uit dit resultaat blijkt dat de convenantpartners zich ook meer verantwoordelijk voelen om beleid te maken tbv dit onderwerp.

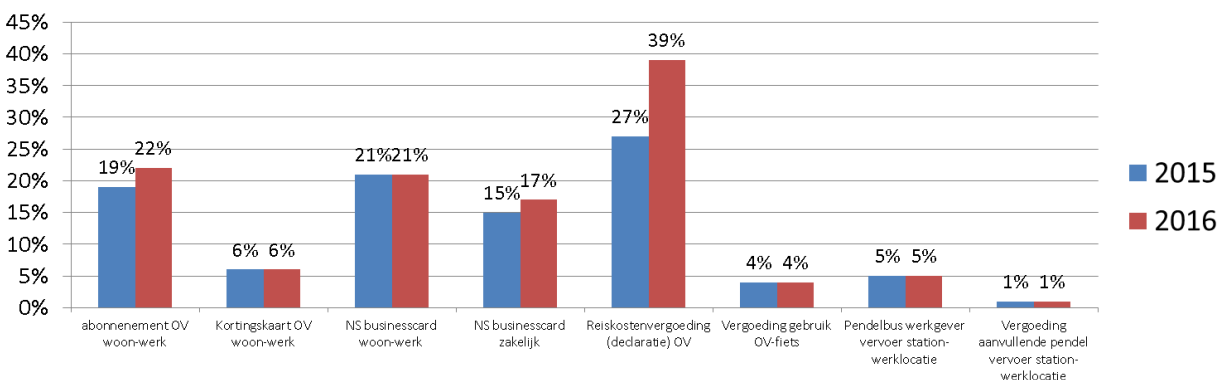


Figuur 3a: gebruik fietsregelingen in 2016 ten opzichte van 2015.

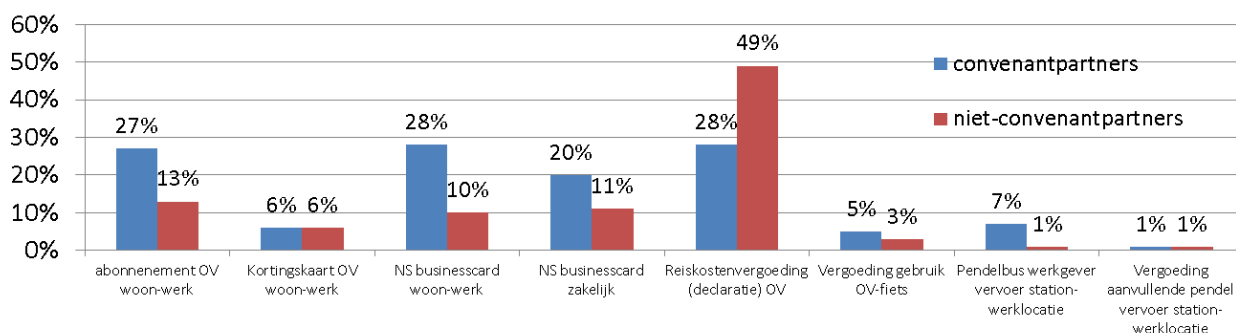


Figuur 3b: gebruik fietsregelingen (onderscheid convenantpartners versus niet-convenantpartners)

In figuur 4a en figuur 4b zijn de uitkomsten van de OV-regelingen weergegeven. Het gebruik van OV-regelingen (met name reiskostenvergoeding (declaraties)) is in 2016 ten opzichte van 2015 toegenomen. Daarbij valt op dat bij convenantpartners vaker abonnementen worden afgegeven. Bij niet-convenantpartners is er vaker reiskostenvergoeding op basis van declaratie.

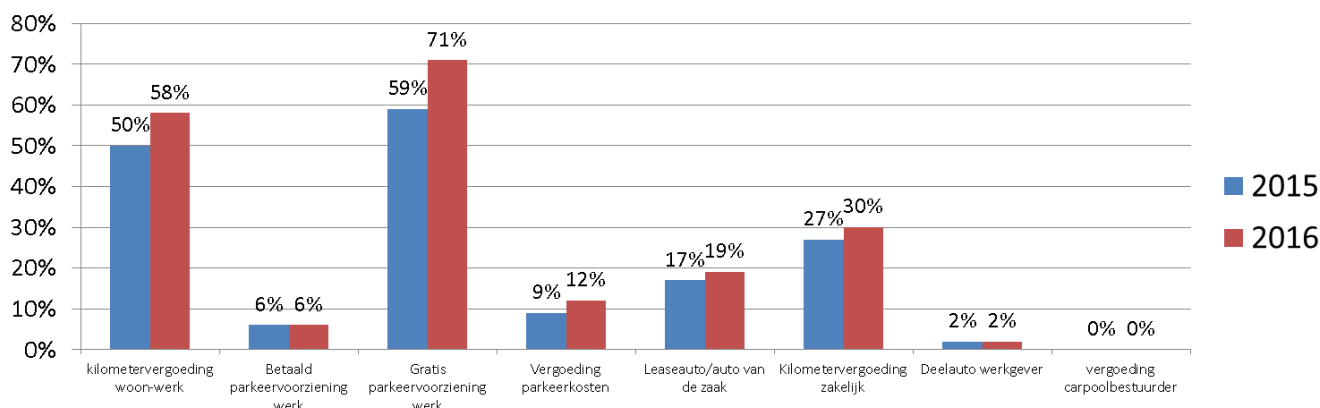


Figuur 4a: gebruik OV-regelingen in 2016 ten opzichte van 2015.

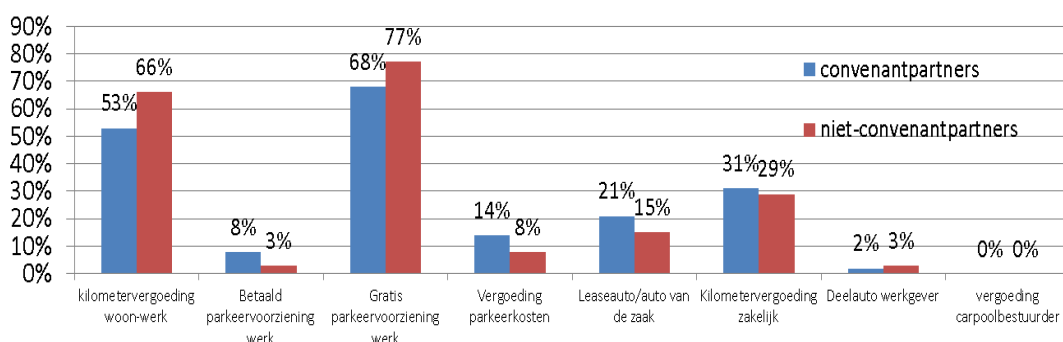


Figuur 4b: gebruik OV-regelingen (onderscheid convenantpartners versus niet-convenantpartners)

In figuur 5a en figuur 5b zijn de uitkomsten van de autoregelingen weergegeven. Het gebruik van autoregelingen (met name kilometervergoeding en gratis parkeerverzoening op het werk) is in 2016 ten opzichte van 2015 toegenomen. Daarbij valt op dat bij convenantpartners vaker een vergoeding parkeerkosten en een leaseauto/auto van de zaak worden gegeven. Bij niet-convenantpartners is er vaker een kilometervergoeding en gratis parkeerverzoening op het werk.



Figuur 5a: gebruik autoregelingen in 2016 ten opzichte van 2015.

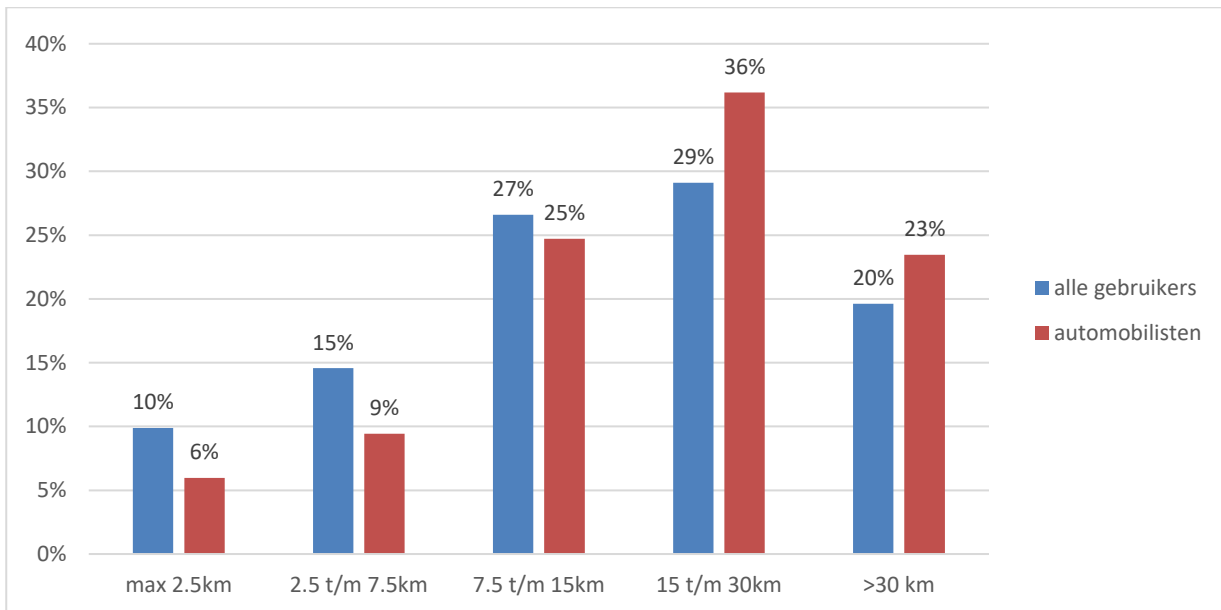


Figuur 5b: gebruik auto-regelingen (onderscheid convenantpartners versus niet-convenantpartners)

Reisgedrag

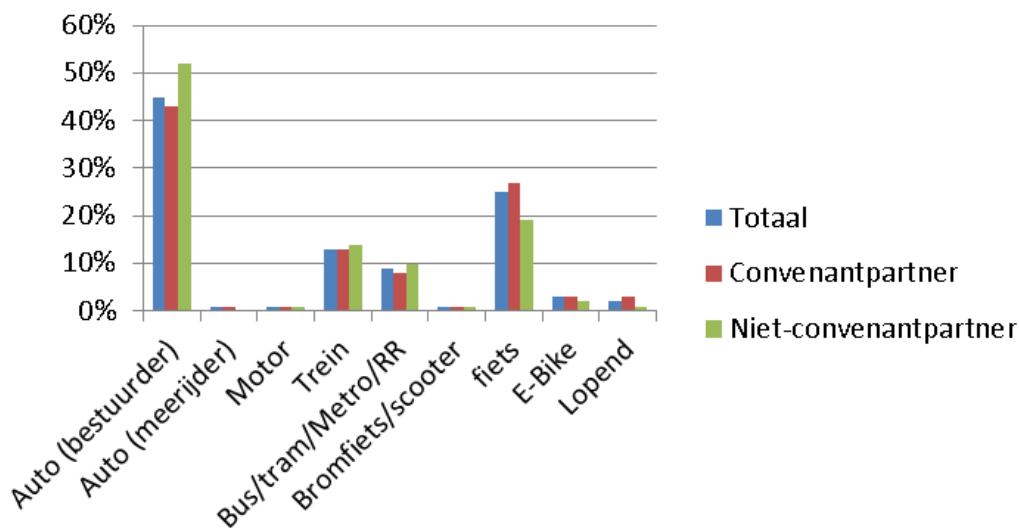
Aan deelnemers van de enquête is gevraagd op welke wijze ze naar hun werk reizen. Uit deze enquête komt naar voren dat de gemiddelde woon-werkafstand 21,7 kilometer is. 15% van de automobilisten heeft een reisafstand van minder dan 7,5 kilometer naar hun werk. Dit wordt in het algemeen beschouwd als een afstand die goed te fietsen is. 25% van de automobilisten heeft een

reisafstand tussen de 7,5 en 15 kilometer. Dit is een afstand die prima met de E-bike kan worden afgelegd.



Figuur 6: onderverdeling reisafstand per afstandsklasse

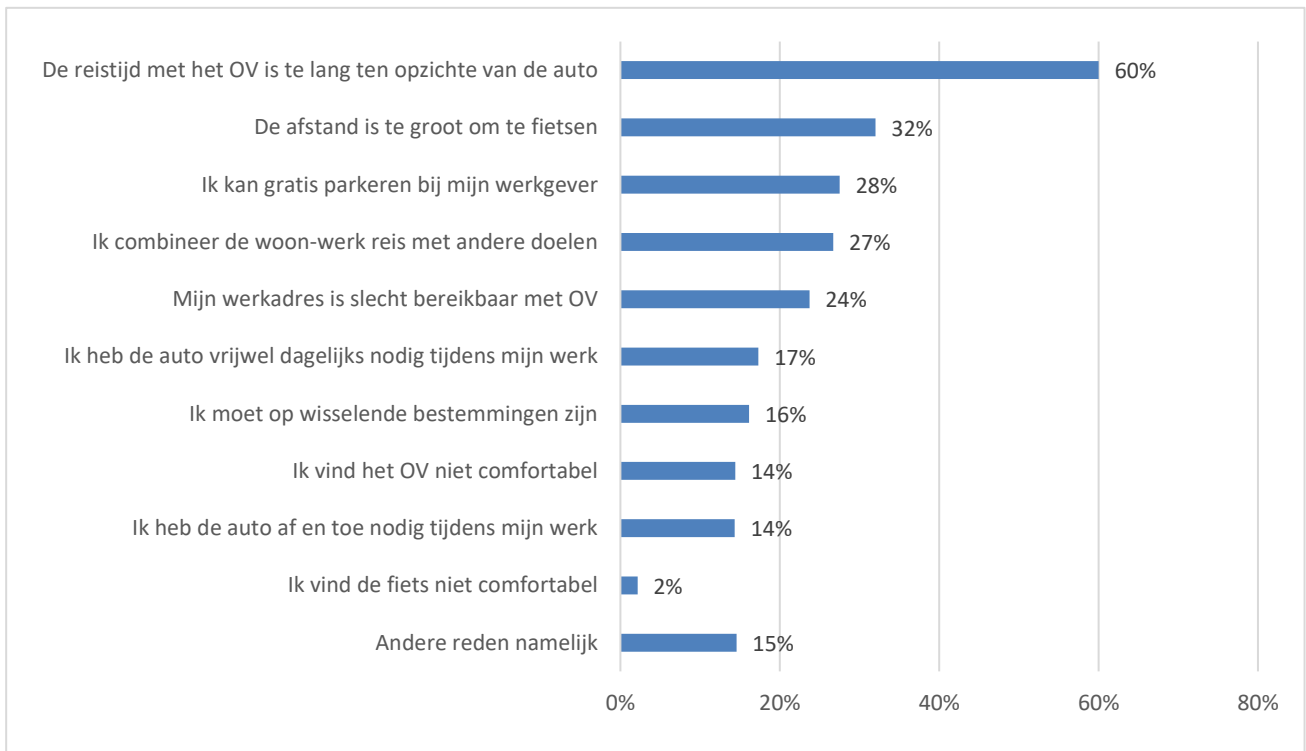
Uit het onderzoek (zie figuur 7) blijkt ook dat werknemers van convenantpartners minder vaak (43%) met de auto reizen dan werknemers van overig bedrijven (52%). Daarbij fietsen of lopen werknemers van convenantpartners vaker naar het werk. Werknemers van convenantpartners gebruiken het openbaar vervoer echter niet vaker.



Figuur 7: gebruik modaliteiten (onderverdeling convenant/niet-convenantpartner)

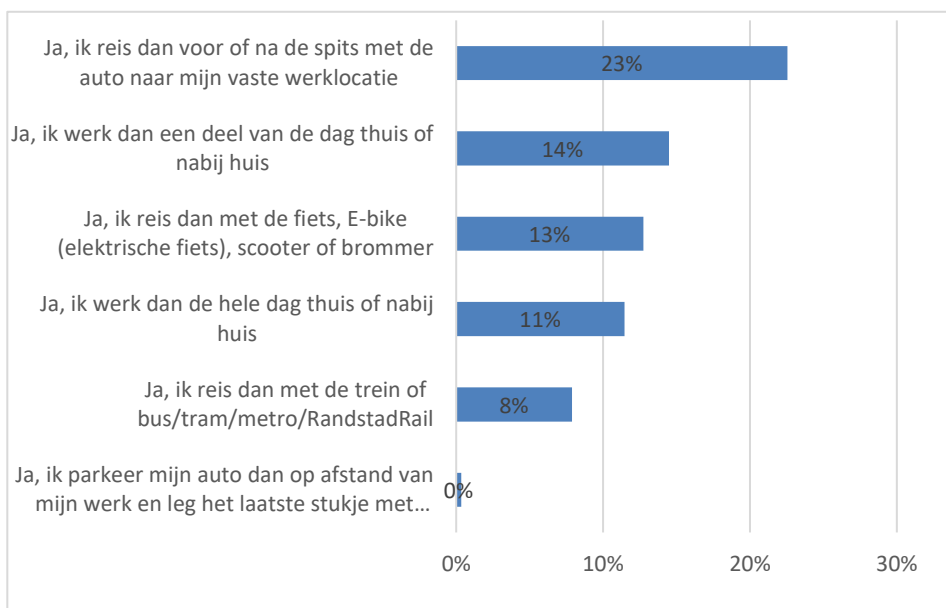
De belangrijkste reden om met de auto naar het werk te reizen in plaats van een andere modaliteit staan hieronder. Een groot deel van de automobilisten (60%) geeft als reden voor het autogebruik dat de reistijd met het OV te lang is ten opzichte van de reistijd met de auto en dat het te ver is om

de fiets te pakken (32%). Opvallend is dat ruim een kwart van de deelnemers aangeeft met de auto te reizen omdat er gratis geparkeerd kan worden bij het werk.



Figuur 8: belangrijkste redenen om gebruik te maken van de auto in plaats van andere modaliteiten (meerdere antwoorden waren mogelijk)

Zo'n 44% van de automobilisten mijdt wel eens bewust de spits en kiest er dan voor om eerder of later naar het werk gaan (23%) of (deels) thuis te werken (deels 11%; geheel 14%) (Zie figuur 9)



Figuur 9: Gekozen alternatief als automobilisten de spits bewust mijden (meerdere antwoorden waren mogelijk)

Vervolg

Ook in 2017 wordt weer een enquête onder reizigers gehouden om te onderzoeken hoe zij reizen, met welk vervoermiddel en waarom. Daarbij wordt tevens bekeken welke veranderingen zijn opgetreden ten opzichte van de resultaten van de enquête in 2016.