

Resultaten van de Nationale Raadpleging Bereikbaarheid

Een onderzoek in het kader van de Mobiliteitsvisie voor het
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

15 oktober 2024



POPULYTICS

What would you do?

Colofon

Deze raadpleging is uitgevoerd door Populytics, een spin-off van de TU Delft, in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Auteurs

Niek Mouter (niek@populytics.nl)
Jetske Mulder (jetske@populytics.nl)

Datum

15 oktober 2024

Versie

Definitief

Contact

Populytics b.v.
Frambozenweg 139
2321 KA Leiden
info@populytics.nl
www.populytics.nl



Overzicht

1. Samenvatting	p. 4
De belangrijkste uitkomsten, conclusies en aanbevelingen van deze raadpleging worden besproken.	
2. Over deze raadpleging	p. 11
De demografische opbouw van de deelnemersgroep wordt besproken en vergeleken met de landelijke gemiddelden voor leeftijd, gender en opleidingsniveau. Ook wordt hier toegelicht wat deelnemers van de raadpleging vonden. We lichten in dit hoofdstuk ook toe hoe de raadpleging er uitzag voor deelnemers.	
3. Resultaten algemene keuzetaak	p. 21
De uitkomsten voor de algemene keuzetaak over de bereikbaarheidsdoelen in het kader van de Mobiliteitsvisie van Nederland worden besproken.	
4. Resultaten keuzetaak goederenvervoer	p. 68
De uitkomsten voor de keuzetaak over het goederenvervoer in Nederland worden besproken.	
5. Methodologie en verantwoording	p. 84
In dit hoofdstuk wordt toegelicht welke methodologische keuzes er in deze raadpleging zijn gemaakt.	
6. Bijlagen	p. 89
Een aantal aanvullende analyses en cijfers is hier opgenomen. Het betreft hier voornamelijk de analyses die zijn gemaakt met de gegevens van de open raadpleging.	



1. Samenvatting

The background features a light blue gradient with a large, dark blue abstract shape that resembles a stylized mountain or a jagged arrow pointing downwards and to the right. The shape has a sharp peak on the right side and a jagged bottom edge.

Overzicht

Aanleiding

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is bezig met het invullen en vormgeven van bereikbaarheidsdoelen in het kader van de Mobiliteitsvisie. Om ervoor te zorgen dat de bereikbaarheidsdoelen goed aansluiten bij de behoeften en waarden van de samenleving, is het belangrijk om het perspectief van inwoners mee te nemen in de ontwikkeling van de Mobiliteitsvisie. Dit is ook in lijn met de ambitie uit het hoofdlijnenakkoord 2024 om het inwonersperspectief aantoonbaar mee te nemen in beleid. In de uitwerking van de bereikbaarheidsdoelen van de Mobiliteitsvisie worden drie inhoudelijke varianten van bereikbaarheidsdoelen onderscheiden:

1. **Basisniveau van bereikbaarheid:** Deze variant gaat ervan uit dat belangrijke bestemmingen bereikbaar zijn binnen een bepaalde tijd of een bepaald aantal kilometers en tegen een redelijke prijs en redelijke inspanningen.
2. **Maximaliseren van bereikbaarheid binnen brede welvaart:** Deze variant gaat uit van de opvatting dat de overheid zoveel mogelijk bereikbaarheidswinst moet boeken met inachtneming van andere brede welvaartsdoelen zoals veiligheid en gezondheid.
3. **Verkleinen van verschillen in bereikbaarheid:** Deze variant gaat uit van de opvatting dat er gestuurd moet worden op het verkleinen van ongewenste verschillen in bereikbaarheid tussen gebieden.

Methode

Om het inwonersperspectief in de Mobiliteitsvisie te integreren heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, in samenwerking met Populytics, de Nationale Raadpleging Bereikbaarheid uitgevoerd op basis van de Participatieve Waarde Evaluatie (PWE) methode. De essentie van een PWE-raadpleging is dat grote groepen inwoners advies kunnen geven over een keuzevraagstuk van de overheid. Dit wordt gedaan in een online omgeving waar het keuzevraagstuk van de overheid wordt nagebootst en inwoners op de stoel van de overheid worden gezet. Ze krijgen een overzicht van de voor- en nadelen van de opties waartussen de overheid kan kiezen en de beperkingen die er zijn. Zo ervaren inwoners het dilemma waar de overheid voor staat. Inwoners wordt gevraagd wat zij hun overheid adviseren. De uitkomsten van de PWE-raadpleging helpen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om de bereikbaarheidsdoelen in de Mobiliteitsvisie beter aan te laten sluiten bij de behoeften en waarden van inwoners.

Deze PWE-raadpleging bestond uit twee inhoudelijke delen:

- **Deel 1:** Deelnemers prioriteerden bereikbaarheidsdoelen van Nederland. De 3 inhoudelijke varianten zijn vertaald naar 14 doelen.
- **Deel 2:** Deelnemers prioriteerden bereikbaarheidsdoelen voor goederenvervoer.

Deelnemers

6.783 inwoners deden mee aan de Nationale Raadpleging Bereikbaarheid. Dit waren 3.020 mensen vanuit een panel dat representatieve uitkomsten oplevert voor de Nederlandse bevolking op de kenmerken leeftijd, gender en opleidingsniveau. En 3.763 mensen uit een open raadpleging waar iedereen aan mee kon doen. Deelnemers beoordeelden de raadpleging gemiddeld met een 7,5. Dit is één van de beste beoordelingen die ooit is gegeven door deelnemers aan een PWE-raadpleging.



Algemene keuzetaak: deelnemers prioriteren basisniveau bereikbaarheid

■ Panel ■ Open

Vraagstelling in de PWE

Deelnemers konden aangeven of ze vonden dat een doel 'minder aandacht' (schuifje naar links) of 'meer aandacht' (schuifje naar rechts) zou moeten krijgen. Als deelnemers een schuifje verplaatsten, dan zagen ze het effect op een metertje 'Inspanning Overheid'. Als ze acht doelen 'meer aandacht' hadden gegeven, of vier doelen 'veel meer aandacht', dan kwam het metertje in het rood en konden deelnemers niet verder. Ze moesten dan doelen 'minder aandacht' of 'veel minder aandacht' geven. De grafiek laat zien waar de gemiddelde deelnemer aan de panel en open raadpleging het schuifje heeft neergezet. 0,5 betekent 'meer aandacht' en 1,0 betekent 'veel meer aandacht'. De resultaten van de panel raadpleging verschillen van de resultaten van de open raadpleging, omdat ze verschillende deelnemersgroepen bevatten. De panel raadpleging is representatief voor de Nederlandse samenleving. De open raadpleging is dat niet en bevat relatief veel theoretisch opgeleide mensen.

Quote van een deelnemer

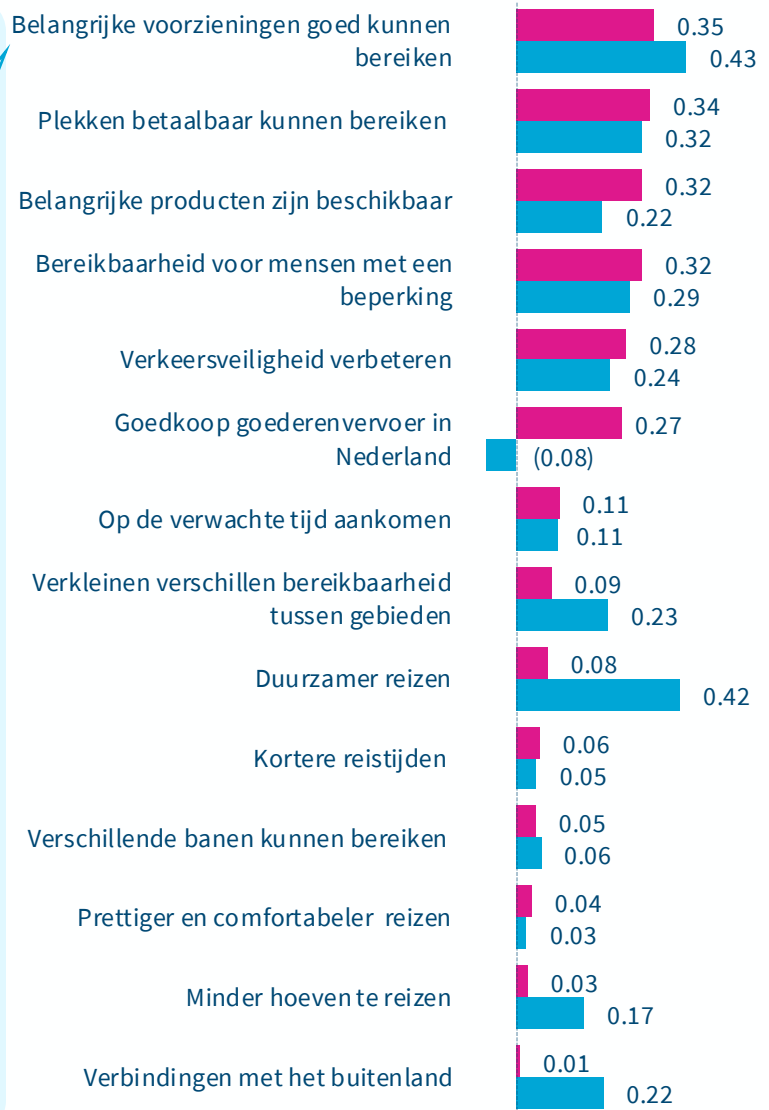
"De enige echte sociale vraag hier waar we echt als samenleving ons voor mogen inzetten."

(Iets) meer aandacht voor alle doelen

De gemiddelde deelnemer uit de panel raadpleging adviseert om 'meer aandacht' te geven aan alle 14 doelen. Tegelijkertijd zijn er geen doelen waar volgens de gemiddelde deelnemer 'veel meer aandacht' voor moet komen, want geen van de doelen scoort richting de 1,0. De gemiddelde deelnemer uit de open raadpleging adviseert om 'meer aandacht' te geven aan alle doelen behalve *goedkoop goederenvervoer in Nederland*.

Deelnemers geven prioriteit aan een basisniveau bereikbaarheid voor iedereen

De doelen die van de gemiddelde Nederlander het meeste aandacht krijgen, hebben te maken met een **basisniveau bereikbaarheid voor iedereen**. Het betreft de doelen *belangrijke voorzieningen goed kunnen bereiken*, *plekken betaalbaar kunnen bereiken*, *belangrijke producten zijn beschikbaar* en *bereikbaarheid voor mensen met een beperking*. Dit is een breed gedragen voorkeur gedeeld door jong en oud, stedelingen en mensen die in een landelijk gebied wonen, theoretisch- en praktisch opgeleiden. Deze doelen zijn gerelateerd aan **inhoudelijke variant 1 van de bereikbaarheidsdoelen: basisniveau van bereikbaarheid**. Uit de argumenten die deelnemers geven voor hun keuzes blijkt dat veel deelnemers een basisniveau van bereikbaarheid zien als een **basisbehoefte** en ze vinden het een **kerntaak** van de overheid om in deze behoefte te voorzien.



Algemene keuzetaak : bepaalde doelen ook verantwoordelijkheid van inwoners

Met name zorgvoorzieningen moeten goed bereikbaar zijn

De prioriteit die deelnemers geven aan het doel *belangrijke voorzieningen goed kunnen bereiken* komt overeen met de raadpleging die is uitgevoerd in het kader van de Nota Ruimte. Wanneer deelnemers wordt gevraagd welke locaties vooral bereikbaar moeten zijn, dan noemen zij zorgvoorzieningen veruit het meest, zoals ziekenhuizen en huisartsen. Een veelgenoemde onderbouwing hiervoor is de vergrijzing, waardoor toegang tot zorg in de toekomst steeds belangrijker zal worden. Dit argument wordt ook genoemd door deelnemers die vinden dat de overheid 'meer aandacht' moet geven aan *bereikbaarheid voor mensen met een beperking*.

Deelnemers geven doelen die gerelateerd zijn aan inhoudelijke varianten 2 en 3 relatief weinig prioriteit

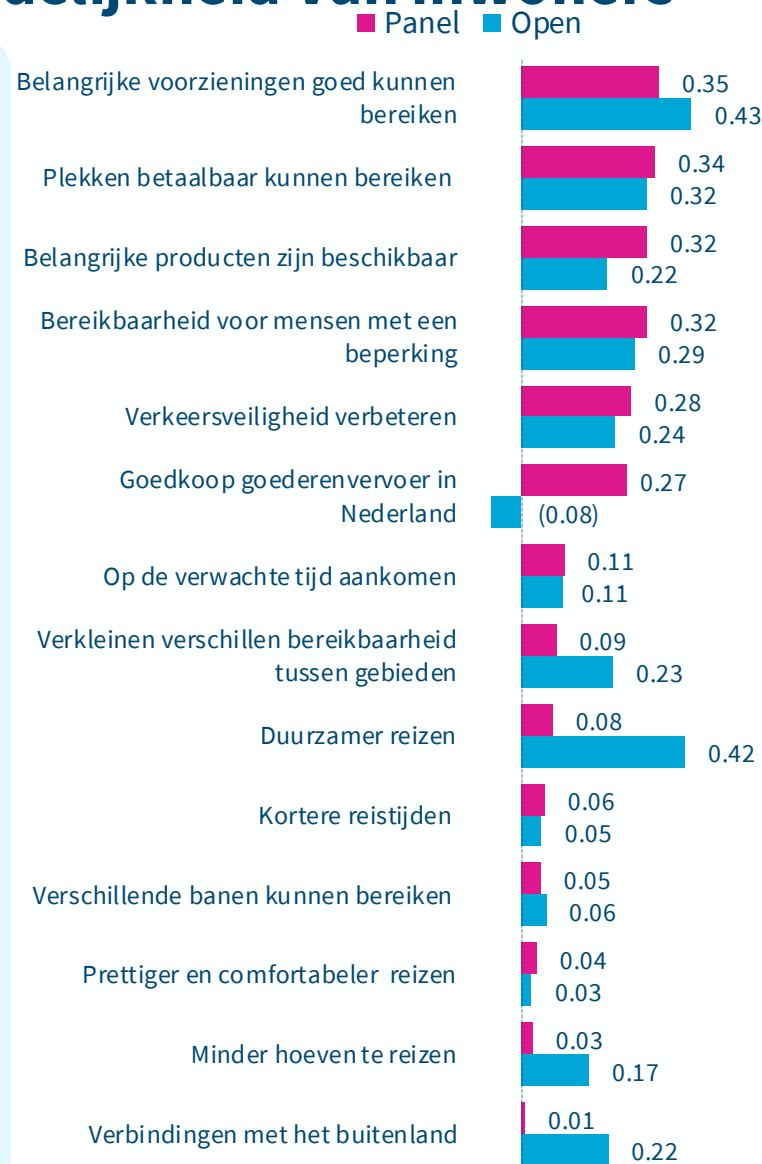
Doelen die gerelateerd zijn aan inhoudelijke variant 2 van de bereikbaarheidsdoelen (maximaliseren van bereikbaarheid binnen brede welvaart), zoals *kortere reistijden, op de verwachte tijd aankomen, prettiger en comfortabeler reizen* en *verbindingen met het buitenland*, krijgen van deelnemers relatief weinig aandacht. Dit geldt ook voor het doel *verkleinen verschillen bereikbaarheid tussen gebieden*, dat is gerelateerd aan inhoudelijke variant 3 (verkleinen van verschillen in bereikbaarheid). Deze prioritering wordt breed gedeeld onder deelnemers. Er zijn bijvoorbeeld geen verschillen tussen inwoners uit noord, oost, zuid en west-Nederland.

Bepaalde doelen (ook) verantwoordelijkheid van inwoners zelf

Een veelgenoemde onderbouwing voor waarom deelnemers relatief weinig aandacht geven aan de doelen *kortere reistijden, verschillende banen kunnen bereiken, prettiger en comfortabeler reizen, minder hoeven te reizen* en *verbindingen met het buitenland*, is dat zij het realiseren van deze doelen niet zien als een kerntaak van de overheid. Deze deelnemers zien dit ook als een verantwoordelijkheid van bedrijven, of mensen zelf. Voor deze doelen geldt niet per se dat Nederlanders ze onbelangrijk vinden, maar in de PWE-raadpleging moesten deelnemers prioriteiten stellen, en deze doelen hebben daarbij gemiddeld minder prioriteit gekregen.

Tevreden

Bij bijna alle doelen is er een groep deelnemers die het geven van 'minder aandacht' motiveert met het argument dat ze tevreden zijn met hoe het nu geregeld is, of dat we tevreden moeten zijn met minder. Deelnemers stellen dat er keuzes gemaakt moeten worden in waar we geld en ruimte aan besteden, daarbij zijn sommige zaken noodzakelijk en moeten we bij andere zaken onze verwachtingen bijstellen.



Meer overeenkomsten tussen panel en open raadpleging dan verschillen

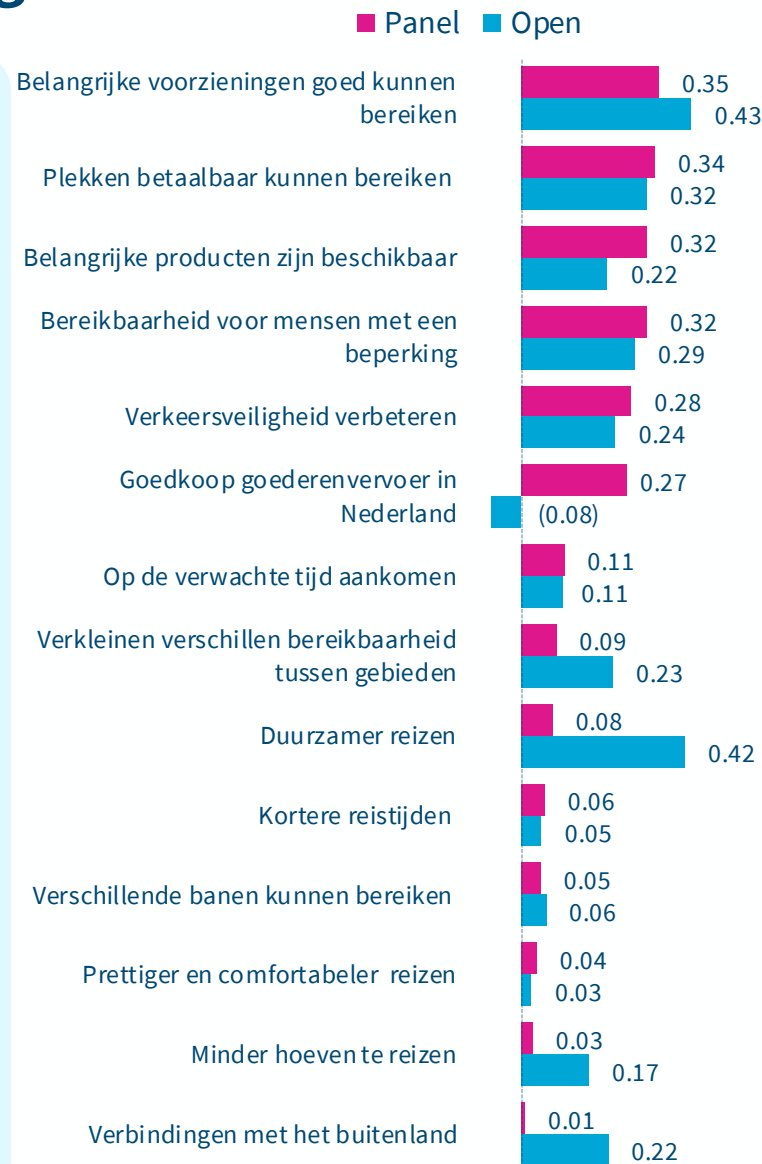
Open- en paneldeelnemers prioriteren meeste doelen hetzelfde. Verschillen bij vijf doelen

Deelnemers uit de panelraadpleging en de open raadpleging prioriteren de meeste doelen hetzelfde. Vier doelen krijgen meer prioriteit van deelnemers uit de open raadpleging. Namelijk, de doelen *verbeteren verbindingen met het buitenland*, *duurzamer reizen*, *minder hoeven te reizen* en *verkleinen verschillen bereikbaarheid tussen gebieden*. Het doel *goedkoop goederenvervoer in Nederland* krijgt van deelnemers uit de open raadpleging juist minder aandacht dan van deelnemers uit de panelraadpleging.

Deze verschillen tussen het representatieve panel en de open raadpleging kunnen we verklaren door verschillen tussen de groepen deelnemers. We zien dat theoretisch geschoolden relatief veel prioriteit geven aan de doelen *duurzamer reizen*, *verbeteren verbindingen met het buitenland* en *verkleinen verschillen bereikbaarheid tussen gebieden*. Aan de andere kant geven theoretisch geschoolden relatief weinig prioriteit aan *goedkoop goederenvervoer in Nederland* vergeleken met praktisch geschoolden. In de open raadpleging zijn theoretisch geschoolden sterk oververtegenwoordigd. Dit verklaart waarom de doelen *verbindingen met het buitenland*, *duurzamer reizen* en *verkleinen verschillen bereikbaarheid tussen gebieden* relatief veel prioriteit krijgen in de open raadpleging en waarom het doel *goedkoop goederenvervoer in Nederland* relatief weinig prioriteit krijgt in de open raadpleging.

Sterkere voorkeur voor duurzaamheidsbeleid dat ook basisniveau bereikbaarheid versterkt

Hoewel deelnemers wisselend denken over de prioriteit die moet worden gegeven aan duurzaamheid, zijn veel deelnemers positief over het goedkoper maken van het openbaar vervoer en het verhogen van de kwaliteit van het openbaar vervoer. Deelnemers noemen dat deze beleidsopties een positieve invloed kunnen hebben op het verhogen van een basisniveau van bereikbaarheid. Mensen met een beperking kunnen profiteren, mensen zonder auto worden beter in staat gesteld om belangrijke voorzieningen te bereiken en de betaalbaarheid van reizen verbetert – als je het openbaar vervoer goedkoper maakt.



Keuzetaak goederenvervoer: nadruk op beschikbaarheid en efficiëntie

In het tweede deel van de raadpleging prioriteerden deelnemers bereikbaarheidsdoelen voor goederenvervoer. De grafiek laat zien waar de gemiddelde deelnemer het schuifje heeft neergezet. Er zijn drie groepen deelnemers: deelnemers aan de panel raadpleging ('Panel'), deelnemers aan de open raadpleging ('Open'), en deelnemers die werkzaam zijn in de transport en logistiek ('Sector'). Deelnemers uit de transport en logistiek sector zijn deelnemers uit zowel de open- als panelraadpleging.

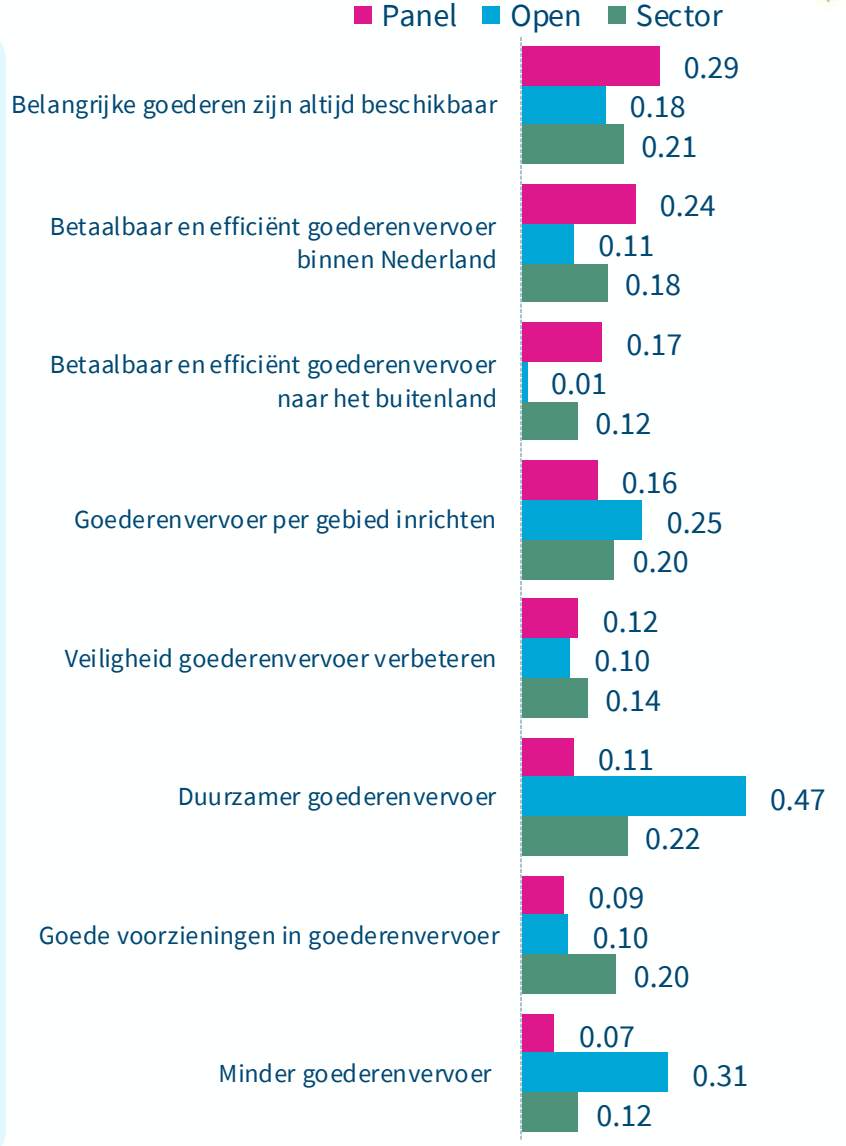
De gemiddelde deelnemer uit de drie groepen adviseert om 'meer aandacht' te geven aan alle acht doelen. Er zijn geen doelen waar volgens de gemiddelde deelnemer 'veel meer aandacht' voor moet komen, want geen van de doelen scoort richting de 1,0.

De overheid moet volgens de gemiddelde deelnemer aan de panel raadpleging vooral 'meer aandacht' geven aan het doel *belangrijke goederen zijn altijd beschikbaar*. Daarnaast is *betaalbaar en efficiënt goederenvervoer binnen Nederland* een belangrijk doel binnen de keuzetaak over goederenvervoer.

Na deze drie doelen vinden deelnemers dat er meer aandacht moet komen voor: *betaalbaar en efficiënt goederenvervoer naar het buitenland* en *goederenvervoer per gebied inrichten* en *duurzamer goederenvervoer*. Bij deze doelen noemen deelnemers als argument dat de overheid er meer voor moet zorgen dat er lokaal wordt geproduceerd en geconsumeerd, en dat goederenvervoer meer via het spoor en het water gedaan moet worden. Deelnemers uit de open raadpleging geven deze doelen meer prioriteit dan deelnemers uit het representatieve panel.

Doelen die relatief weinig aandacht krijgen van deelnemers uit de panel raadpleging zijn *duurzamer goederenvervoer*, *goede voorzieningen in goederenvervoer* en *minder goederenvervoer*. Een veelgenoemde onderbouwing hiervoor is dat deelnemers het realiseren van deze doelen **niet zien als taak voor de overheid**.

Deelnemers die werkzaam zijn in de sector transport en logistiek geven het doel *goede voorzieningen in goederenvervoer* relatief veel prioriteit.



Aanbevelingen

Meerdere doelen aandacht geven

Alle 14 doelen van de algemene keuzetaak krijgen van de gemiddelde Nederlander aandacht. Tegelijkertijd vindt maar een kleine groep dat de overheid 'veel meer aandacht' aan de doelen moet geven. We adviseren aan te sluiten bij deze voorkeur van Nederlanders, en een aantal verschillende doelen aandacht te geven, in plaats van te focussen op één doel.

Voorkeur voor inhoudelijke variant 1 van de bereikbaarheidsdoelen: basisniveau bereikbaarheid

Nederlanders willen dat er meer aandacht komt voor doelen die te maken hebben met een basisniveau van bereikbaarheid (inhoudelijke variant 1 van de bereikbaarheidsdoelen). Ze zien doelen als *belangrijke voorzieningen goed kunnen bereiken*, *plekken betaalbaar kunnen bereiken* en *bereikbaarheid voor mensen met een beperking* eerder als een kerntaak van de overheid dan andere doelen. Deelnemers vinden het met name belangrijk dat zorgvoorzieningen voor iedereen goed bereikbaar zijn. Doelen die gerelateerd zijn aan inhoudelijke variant 2 van de bereikbaarheidsdoelen (maximaliseren van bereikbaarheid binnen brede welvaart) en inhoudelijke variant 3 van de bereikbaarheidsdoelen (verkleinen van verschillen in bereikbaarheid) moeten volgens deelnemers relatief weinig aandacht krijgen. De voorkeur voor doelen die gerelateerd zijn aan inhoudelijke variant 1 is breed gedeeld onder verschillende groepen Nederlanders (bijvoorbeeld jong oud, woonachtig in verschillende plekken in Nederland en theoretisch of praktisch geschoold).

Als de overheid schaarse middelen moet verdelen, dan bevelen we aan om vooral 'meer aandacht' te geven aan het verbeteren van een basisniveau van bereikbaarheid (inhoudelijke variant 1) en om ervoor te zorgen dat de doelen die samenhangen met inhoudelijke variant 2 en 3 niet slechter worden of, als het kan, iets beter worden.

Koppel duurzaamheid aan basisniveau bereikbaarheid

Uit de analyse van de motivaties van deelnemers blijkt dat mensen het doel *duurzamer reizen* verschillend wegen. Wel zijn deelnemers positiever over duurzaamheidsmaatregelen wanneer deze ook een bijdrage leveren aan doelen die gaan over basisniveau bereikbaarheid, zoals het goedkoper en beter maken van het openbaar vervoer. Daarom bevelen we aan om te kijken of duurzaamheidsmaatregelen zo kunnen worden ingezet dat ze ook voor mensen het basisniveau van bereikbaarheid verbeteren.

Zet bij goederenvervoer in op beschikbaarheid, betaalbaarheid en efficiëntie

Alle acht doelen die onderdeel waren van de keuzetaak goederenvervoer krijgen aandacht van de gemiddelde Nederlander. Tegelijkertijd geeft de gemiddelde Nederlander aan geen van de doelen 'veel meer aandacht'. Daarom adviseren we ook wat betreft goederenvervoer geen hele grote beleidswijzigingen door te voeren. Mensen geven hier vooral 'meer aandacht' aan de doelen die te maken hebben met een basisniveau van goederenvervoer en betaalbaarheid en efficiëntie van het goederenvervoer: *belangrijke goederen altijd beschikbaar en betaalbaar* en *efficiënt goederenvervoer binnen Nederland* en *betaalbaar en efficiënt goederenvervoer naar het buitenland*. Ons advies is meer aandacht te geven aan deze doelen.



2. Over deze raadpleging

De samenstelling van de deelnemers wordt besproken en vergeleken met de landelijke gemiddelden voor leeftijd, gender en opleidingsniveau. Ook wordt hier toegelicht wat deelnemers van de raadpleging vonden.

We lichten in dit hoofdstuk ook toe hoe de raadpleging eruit zag voor deelnemers.

Wat is de PWE?

De Participatieve Waarde Evaluatie (PWE) is een participatiemethode die Populytics vaak inzet om mensen te betrekken bij beslissingen die hen gaan raken. De methode is ontwikkeld en gevalideerd door wetenschappers.

De essentie van een PWE-raadpleging is om deelnemers in een online omgeving op de stoel van de beleidsmaker te zetten, in dit geval het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Deelnemers krijgen een keuzetaak, waarin ze het beleidsdilemma ervaren van de beleidsmakers die bezig zijn met het uitwerken van bereikbaarheidsdoelen voor de Mobiliteitsvisie. Deelnemers zien realistische beleidsopties die de beleidsmakers overwegen en ze zien dat er beperkingen zijn. Wat adviseren ze als zij in de schoenen van een beleidsmaker staan? Vervolgens motiveren deelnemers hun advies.

Door mee te doen aan de raadpleging begrijpen deelnemers beter de complexiteit van de beleidskeuze. En de resultaten stellen beleidsmakers in staat om hun keuzes beter aan te laten sluiten op voorkeuren, waarden en zorgen van deelnemers.

Deze PWE-raadpleging bestond uit twee inhoudelijke delen:

- **Deel 1:** De algemene keuzetaak, over de bereikbaarheidsdoelen van Nederland.
- **Deel 2:** De keuzetaak over goederenvervoer. Deelnemers die in de transport- en logistiek werkzaam waren kregen deze keuzetaak automatisch. Alle andere deelnemers konden aangeven of ze geïnteresseerd waren in het maken van deze keuzetaak.

De PWE-raadpleging stond online tussen 16 mei en 31 juni 2024. Deelnemers konden meedoen in het Engels of in het Nederlands.

Doel van de PWE-raadpleging

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is bezig met het uitwerken van bereikbaarheidsdoelen voor de Mobiliteitsvisie. Dit doet het ministerie door de strategische doelen en keuzes binnen het veld van bereikbaarheid en mobiliteit te schetsen en daarbij aan te geven welke instrumenten worden ingezet om deze doelen te halen. Het uitgangspunt voor de Mobiliteitsvisie is dat mobiliteit geen doel op zich is, maar dient ter ondersteuning van belangrijke maatschappelijk-economische activiteiten. Een middel om hier op te sturen zijn de bereikbaarheidsdoelen. Deze bereikbaarheidsdoelen vormen dan ook de basis van de Mobiliteitsvisie.

Doelen en prioriteiten stellen is belangrijk. We lopen steeds vaker aan tegen de grenzen van ons systeem. De financiële ruimte is beperkt, net als de fysieke ruimte en de ruimte binnen de leefbaarheidskaders. In deze schaarste moet soms scherp gekozen worden welke mobiliteit op welke tijd en plaats wenselijk is.

Bij het ontwikkelen van deze doelen wil het ministerie het perspectief van de burgers centraal stellen. Om die input te krijgen is met beleidsmakers en belanghebbenden een PWE-raadpleging ontworpen. Met een PWE-raadpleging worden de belangrijke waarden, voorkeuren en zorgen van inwoners rond bereikbaarheid in beeld gebracht. Met de resultaten van de PWE-raadpleging kan worden nagegaan of het inwonersperspectief adequaat wordt meegenomen in de bereikbaarheidsdoelen. Dit leidt tot een meer "inwonergerichte" benadering in plaats van alleen een systeem perspectief.



Deel 1: algemene keuzetaak

Aan welke doelen moet de overheid volgens jou meer of minder aandacht besteden?

Beperkingen

Inspanning
Overheid



i Zorgen dat mensen minder hoeven te reizen.

Geen extra aandacht

i Zorgen dat het voor mensen betaalbaar is om de plekken te bereiken die ze willen bereiken.

Geen extra aandacht

i Verkleinen van verschillen in bereikbaarheid tussen gebieden.

Geen extra aandacht

i Zorgen dat mensen verschillende banen kunnen bereiken die bij hen passen, ongeacht de vervoersmiddelen die mensen bezitten.

Geen extra aandacht

i Zorgen dat mensen belangrijke voorzieningen (zoals scholen, een supermarkt, de huisarts en een ziekenhuis) goed kunnen bereiken, ongeacht de vervoersmiddelen die mensen bezitten.

Geen extra aandacht

i Zorgen dat goederenvervoer in Nederland goedkoop blijft. Hierdoor blijven de prijzen van producten laag.

Geen extra aandacht

i Zorgen dat mensen prettiger en comfortabeler kunnen reizen.

Geen extra aandacht

i Zorgen dat mensen met een beperking plekken kunnen bereiken die ze willen bereiken.

Geen extra aandacht

i Zorgen dat belangrijke producten beschikbaar zijn. Bijvoorbeeld eten in de supermarkt, benzine, en medicijnen uit het buitenland.

Geen extra aandacht

i Zorgen dat mensen op de verwachte tijd op hun bestemming aankomen.

Geen extra aandacht

i Verbindingen met het buitenland verbeteren.

Geen extra aandacht

i Zorgen dat het veiliger wordt in het verkeer.

Geen extra aandacht

i Zorgen dat reistijden korter worden.

Geen extra aandacht

i Zorgen dat mensen duurzamer reizen.

Geen extra aandacht

Toelichting

Doel: Inzicht krijgen in de waarde die mensen toekennen aan verschillende doelen.

Keuzesituatie: Deelnemers konden aangeven of ze een doel (veel) minder aandacht, of (veel) meer aandacht zouden geven door de schuifjes naar links en rechts te verplaatsen. Het schuifje laten staan betekende geen extra aandacht geven. Er waren 14 doelen. Het verplaatsen van de schuifjes had invloed op het metertje 'Inspanning Overheid'. Als er teveel schuifjes naar rechts waren gezet, kwam dit metertje in het rood te staan en konden deelnemers niet door naar de volgende vraag. Deelnemers konden ongeveer een derde van de doelen 'meer aandacht' geven. Onder de informatieknoppen konden deelnemers aanvullende informatie lezen over ieder doel.

Motivatie: Deelnemers konden hun keuzes toelichten.

Vervolgfragen: Als deelnemers het schuifje naar rechts (meer aandacht) zetten kregen ze hier in een aantal gevallen een vervolgvraag over.



Vervolg vragen algemene keuzetaak

Toelichting

Als deelnemers aangaven bepaalde doelen 'meer aandacht' te willen geven, kregen ze hier vervolgvragen over.

Doel: Verdiepend inzicht krijgen in de waarde die mensen toekennen aan verschillende doelen.

De volgende doelen kregen een vervolgvraag:

- Belangrijke voorzieningen goed kunnen bereiken
- Duurzamer reizen
- Kortere reistijden
- Bereikbaarheid voor mensen met een beperking
- Minder hoeven te reizen
- Op de verwachte tijd aankomen
- Prettiger en comfortabel reizen
- Verbindingen met het buitenland
- Verkleinen verschillen bereikbaarheid tussen gebieden

Stel dat de overheid moet kiezen. Hoe moet zij er vooral voor zorgen dat reistijden korter worden? Sleep de maatregel die je het meest belangrijk vindt naar boven en sleep de maatregel die je het minst belangrijk vindt naar onder. (8/10)

- Sneller kunnen doorrijden met de auto
- Snellere treinen
- Snellere routes voor fietsers.
- Snellere bus, tram en metroverbindingen

Stel dat de overheid moet kiezen. Hoe moet zij er vooral voor zorgen dat mensen duurzamer reizen? Sleep de maatregel die je het meest belangrijk vindt naar boven en sleep de maatregel die je het minst belangrijk vindt naar onder. (9/10)

- Aanmoedigen dat mensen deelauto's gebruiken.
- Aanmoedigen dat mensen een elektrische auto kopen.
- De kaartjes in het openbaar vervoer goedkoper maken.
- Zorgen dat het openbaar vervoer beter wordt.
- Aanmoedigen dat er wijken komen met weinig autoverkeer en weinig parkeerplaatsen.
- Benzine en diesel duurder maken.
- Investerings in snelfietsroutes
- Meer woningen bouwen in de buurt van het openbaar vervoer

Stel dat de overheid moet kiezen. Bij welke voorzieningen moet ze er dan vooral voor zorgen dat meer inwoners die goed kunnen bereiken? Sleep de voorziening die je het meest belangrijk vindt naar boven en sleep de voorziening die je het minst belangrijk vindt naar onder. (1/10)

- Basisschool
- Middelbare school
- MBO/HBO/Universiteit
- Supermarkt
- Huisarts
- Ziekenhuis/spoedeisende hulp
- Pinautomaat
- Plekken waar je kunt sporten

Stel dat de overheid moet kiezen. Hoe moet zij er vooral voor zorgen dat mensen met een beperking beter kunnen reizen? Sleep de maatregel die je het meest belangrijk vindt naar boven en sleep de maatregel die je het minst belangrijk vindt naar onder. (6/10)

- Subsidies geven aan taxi's die mensen met een beperking vervoeren
- Meer en betere belbussen die mensen thuis ophalen
- Meer bushaltes/stations toegankelijk maken voor mensen met een beperking, bijvoorbeeld door fysieke loketten naast digitale mogelijkheden.
- Informatie makkelijker maken, bijvoorbeeld door begrijpelijke taal te gebruiken. Of reisinformatie toegankelijker maken voor slechtzienden of slechthorenden.
- Fietsstallingen toegankelijker maken voor aangepaste fietsen.

Stel dat de overheid moet kiezen. Hoe moet ze vooral zorgen dat mensen minder hoeven reizen? Sleep de maatregel die je het meest belangrijk vindt naar boven en sleep de maatregel die je het minst belangrijk vindt naar onder. (4/10)

- Thuiswerken aanmoedigen
- Reizen duurder maken
- Aanmoedigen dat mensen fietsen en wandelen naar het werk.
- Zorgen voor minder parkeerplaatsen in drukke gebieden rond kantoren. En in deze gebieden het openbaar vervoer aanmoedigen
- Aanmoedigen dat mensen deelauto's gebruiken.
- Aanmoedigen dat mensen dichterbij huis gaan werken.

Stel dat de overheid moet kiezen. Welke plekken en gebieden moet de overheid dan vooral beter bereikbaar maken? Sleep de plek die je het meest belangrijk vindt naar boven en sleep de plek die je het minst belangrijk vindt naar onder. (5/10)

- Het platteland
- Het gebied buiten de randstad
- Wijken in steden die nu niet goed bereikbaar zijn

Stel dat de overheid moet kiezen. Wat voor verbindingen met het buitenland moeten dan beter worden? Sleep de verbinding die je het meest belangrijk vindt naar boven en sleep de verbinding die je het minst belangrijk vindt naar onder. (2/10)

- Met de trein naar het buitenland
- Met de auto naar het buitenland
- Met het vliegtuig naar het buitenland
- Met de boot naar het buitenland

Stel dat de overheid moet kiezen. Hoe moet zij er vooral voor zorgen dat reizigers prettiger en comfortabel kunnen reizen? Sleep de manier die je het meest belangrijk vindt naar boven en sleep de manier die je het minst belangrijk vindt naar onder. (3/10)

- Langere treinen zodat er meer kans is op een zitplaats
- Meer treinen, bussen, trams en metro's per uur. Zodat er meer kans is op een zitplaats, en de volgende trein sneller komt.
- Betere voorzieningen bij openbaar vervoer haltes/ knooppunten. Bijvoorbeeld meer toiletten
- Betere voorzieningen bij tankstations. Bijvoorbeeld meer toiletten
- Zorgen dat treinstations veiliger zijn.
- Comfortabele snelfietsroutes

Stel dat de overheid moet kiezen. Welke plekken moeten mensen dan vooral op tijd kunnen bereiken? Sleep de plek die je het meest belangrijk vindt naar boven en sleep de plek die je het minst belangrijk vindt naar onder. (7/10)

- Werk en school
- Belangrijke voorzieningen. Bijvoorbeeld het ziekenhuis, de huisarts, of de supermarkt
- Plekken waar je in je vrije tijd heen gaat. Bijvoorbeeld sport, vrienden of familie, een buurthuis of een theater



Deel 2: keuzetaak goederenvervoer

Aan welke doelen moet de overheid volgens jou aandacht besteden?

Toelichting

Deelnemers die in de transport en logistiek werkzaam waren kregen deze keuzetaak automatisch. Alle andere deelnemers konden aangeven of ze geïnteresseerd waren in het maken van deze keuzetaak.

Doel: Inzicht krijgen in de waarde die mensen toekennen aan verschillende doelen.

Keuzesituatie: Deelnemers konden aangeven of ze vonden dat een doel 'minder aandacht' (schuifje naar links) of 'meer aandacht' (schuifje naar rechts zou moeten krijgen). Er waren 8 doelen. Het verplaatsen van de schuifjes had invloed op het metertje 'Inspanning Overheid'. Als er teveel schuifjes naar rechts waren gezet, kwam dit metertje in het rood te staan en konden deelnemers niet door naar de volgende vraag. Deelnemers konden ongeveer een derde van de doelen meer aandacht geven. Onder de informatieknoppen konden deelnemers aanvullende informatie lezen over ieder doel.

Motivatie: Vervolgens konden deelnemers hun keuzes toelichten.

i Zorgen dat de veiligheid van goederenvervoer verbetert.

Zoals het nu is

i Zorgen dat er per gebied wordt bekeken hoe goederenvervoer het best kan worden georganiseerd.

Zoals het nu is

i Zorgen dat goederenvervoer duurzamer wordt.

Zoals het nu is

i Zorgen dat er minder goederenvervoer nodig is.

Zoals het nu is

i Zorgen voor goede voorzieningen om het werken in het goederenvervoer te verbeteren.

Zoals het nu is

i Zorgen dat goederen betaalbaar en efficiënt kunnen worden vervoerd binnen Nederland.

Zoals het nu is

i Zorgen dat goederen betaalbaar en efficiënt kunnen worden vervoerd tussen Nederland en het buitenland.

Zoals het nu is

i Zorgen dat een beperkt aantal belangrijke goederen (zoals voedsel en brandstof) altijd goed geleverd kan worden, binnen een redelijke tijd en tegen een redelijke prijs.

Zoals het nu is

Beperkingen

Inspanning
Overheid



Het kost de
overheid niet
teveel
inspanning



Afkortingen van de doelen uit de keuzetaken

De volgende afkortingen gebruiken we in het rapport om de verschillende doelen in de twee keuzetaken aan te geven.

	Titel in de online raadpleging	Afkorting
Algemene keuzetaak	Zorgen dat mensen op de verwachte tijd op hun bestemming aankomen.	Op de verwachte tijd aankomen
	Zorgen dat goederenvervoer in Nederland goedkoop blijft. Hierdoor blijven de prijzen van producten laag.	Goedkoop goederenvervoer in Nederland
	Zorgen dat mensen duurzamer reizen.	Duurzamer reizen
	Zorgen dat mensen minder hoeven te reizen.	Minder hoeven te reizen
	Zorgen dat reistijden korter worden.	Kortere reistijden
	Zorgen dat mensen prettiger en comfortabeler kunnen reizen.	Prettiger en comfortabeler reizen
	Verbindingen met het buitenland verbeteren.	Verbindingen met het buitenland
	Zorgen dat belangrijke producten beschikbaar zijn. Bijvoorbeeld eten in de supermarkt, benzine, en medicijnen uit het buitenland.	Belangrijke producten zijn beschikbaar
	Zorgen dat mensen verschillende banen kunnen bereiken die bij hen passen, ongeacht de vervoersmiddelen die mensen bezitten.	Verschillende banen kunnen bereiken
	Zorgen dat mensen belangrijke voorzieningen (zoals scholen, een supermarkt, de huisarts en een ziekenhuis) goed kunnen bereiken, ongeacht de vervoersmiddelen die mensen bezitten.	Belangrijke voorzieningen goed kunnen bereiken
	Verkleinen van verschillen in bereikbaarheid tussen gebieden.	Verkleinen verschillen bereikbaarheid tussen gebieden
	Zorgen dat het voor mensen betaalbaar is om de plekken te bereiken die ze willen bereiken.	Plekken betaalbaar kunnen bereiken
	Zorgen dat mensen met een beperking plekken kunnen bereiken die ze willen bereiken.	Bereikbaarheid voor mensen met een beperking
Zorgen dat het veiliger wordt in het verkeer.	Verkeersveiligheid verbeteren	
Keuzetaak goederenvervoer	Zorgen dat de veiligheid van goederenvervoer verbetert.	Veiligheid goederenvervoer verbeteren
	Zorgen dat er per gebied wordt bekeken hoe goederenvervoer het best kan worden georganiseerd.	Goederenvervoer per gebied inrichten
	Zorgen dat goederenvervoer duurzamer wordt.	Duurzamer goederenvervoer
	Zorgen dat er minder goederenvervoer nodig is.	Minder goederenvervoer
	Zorgen voor goede voorzieningen om het werken in het goederenvervoer te verbeteren.	Goede voorzieningen in goederenvervoer
	Zorgen dat goederen betaalbaar en efficiënt kunnen worden vervoerd binnen Nederland.	Betaalbaar en efficiënt goederenvervoer binnen Nederland
	Zorgen dat goederen betaalbaar en efficiënt kunnen worden vervoerd tussen Nederland.	Betaalbaar en efficiënt goederenvervoer naar het buitenland
	Zorgen dat de belangrijkste goederen (zoals voedsel en brandstof) er altijd op tijd beschikbaar zijn.	Belangrijke goederen zijn altijd beschikbaar



We laten de adviezen zien van twee groepen deelnemers

Twee kernwaarden van een goed participatietraject zijn dat 1) de groep die deelneemt een representatieve afspiegeling **is** van de gehele samenleving en 2) dat iedereen die dat wil mee kan doen. Om beide doelen te halen, hebben we de raadpleging zowel met een representatief panel als met een open raadpleging gedaan.



Panel raadpleging

- Er hebben **3.020** mensen meegedaan aan de panel raadpleging.
- Van deze deelnemers hebben **225 mensen** aangegeven te werken in de sector transport en logistiek. De input van deze deelnemers is belangrijk, met name voor de keuzetaak over goederenvervoer.
- Deze deelnemers zijn geworven via een panelbureau. Samen vormen deze deelnemers een groep die op leeftijd, gender en opleidingsniveau representatief is voor de Nederlandse bevolking. Daarmee kunnen we representatieve conclusies trekken voor de Nederlandse bevolking.
- In sommige analyses laten we alleen de resultaten van het panel zien. Reden hiervoor is dat deze resultaten representatief zijn op leeftijd, gender en opleidingsniveau. De conclusies die we op basis van deze resultaten trekken zijn dan representatief voor de Nederlandse bevolking.



Open raadpleging

- Er hebben **3.763 mensen** deelgenomen aan de open raadpleging.
- Van deze deelnemers hebben **151 mensen** aangegeven te werken in de sector transport en logistiek. De input van deze deelnemers is belangrijk, met name voor de keuzetaak over goederenvervoer.
- De open raadpleging is per definitie niet representatief. Daarvoor doen we een panel raadpleging. Een open raadpleging trekt typisch gezien meer deelnemers met een uitgesproken mening en/of een expliciet belang/interesse bij het onderwerp. De open raadpleging heeft twee doelen: 1) iedereen die advies wil geven over dit thema de kans geven om dit te doen; 2) deelnemers aan de open raadpleging geven veel uitgebreidere onderbouwingen bij hun keuzes dan betaalde deelnemers uit de panel raadpleging. Dit geeft meer inzicht in de waarden die achter voorkeuren liggen.
- Omdat de open raadpleging niet representatief is, laten we in deze rapportage voornamelijk de resultaten zien van de panel raadpleging. De bijlagen bevatten een aantal analyses voor de open raadpleging.



Samenstelling van de deelnemers

Naar gender, leeftijd en opleidingsniveau

	Panel (N=3.020)	Open (N=3.763)	Gemiddelde Nederland
Gender			
Vrouw	52%	31%	50%
Man	48%	66%	50%
Anders	1%	3%	
Leeftijd			
Tussen de 18 en 44 jaar	39%	33%	44%
Tussen de 45 en 64 jaar	37%	43%	33%
Ouder dan 65 jaar	24%	25%	23%
Opleiding			
Praktisch	20%	2%	29%
Middel	42%	12%	37%
Theoretisch	38%	86%	34%
Sector binnen goederenvervoer			
	n = 225	n = 151	
Wegtransport	36%	22%	
Spoortransport	7%	18%	
Luchttransport	10%	12%	
Maritiem transport of binnenvaart	6%	12%	
Logistieke dienstverlening	25%	11%	
Opslag van goederen	10%	4%	
Anders	5%	20%	



Open raadpleging



Panel

Toelichting

- De tabel hiernaast laat de verdeling van de deelnemers zien, naar een aantal demografische kenmerken.
- In totaal hebben **6.783** mensen hun advies gegeven.
- Hiervan hebben **3.151** mensen meegedaan aan de keuzetaak over goederenvervoer.
- Er hebben **376** mensen meegedaan die werkzaam zijn in de sector transport en logistiek.
- **Panel raadpleging:** In de panel raadpleging waren praktisch geschoolden en mensen van onder de 18 en boven de 65 licht ondervertegenwoordigd. Om met deze gegevens toch representatieve uitspraken te kunnen doen over de populatie van Nederland, zijn de resultaten herwogen. Zie de [methodologische verantwoording](#) voor een toelichting.
- **Open raadpleging:** De deelnemersgroep aan de open raadpleging omvat relatief meer mannen en theoretisch opgeleide mensen. We hebben hier niet voor gecorrigeerd in de analyse omdat de open raadpleging niet als doel heeft om representatieve uitkomsten te genereren.
- Cijfers over het gemiddelde van Nederland zijn gebaseerd op cijfers van het CBS (2021).



Hoe hebben deelnemers de raadpleging gewaardeerd?



Open raadpleging



Panel

Toelichting

De grafieken hiernaast laten zien hoeveel deelnemers het (helemaal) eens en (helemaal) oneens waren met verschillende stellingen over de raadpleging. Het betreft hier de antwoorden van paneeldeelnemers en open deelnemers samen.

De belangrijkste resultaten:

- Deelnemers zijn positief over de raadpleging: **97%** van de deelnemers geeft een voldoende. Paneeldeelnemers geven gemiddeld een **7,6** aan de raadpleging. En deelnemers aan de open raadpleging geven de raadpleging gemiddeld een **7,4**.
- De meeste deelnemers (**84%**) geven aan er vertrouwen in te hebben dat raadpleging eerlijk is. Slechts **2%** van de deelnemers vertrouwt hier niet op.
- Bijna alle deelnemers (**92%**) geven aan dit een belangrijk onderwerp te vinden om hun mening over te geven.
- Een klein deel van de deelnemers (**4%**) geeft aan de raadpleging moeilijk te begrijpen te vinden.

(Helemaal) mee
oneens

Neutraal

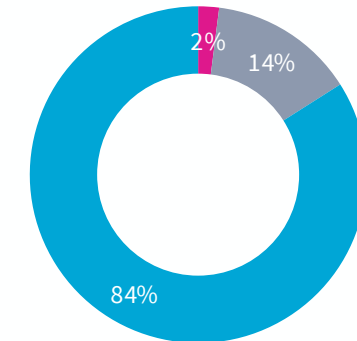
(Helemaal) mee
eens

"Fijn dat er naar inwoners wordt geluisterd, hopelijk wordt hier ook echt iets mee gedaan"

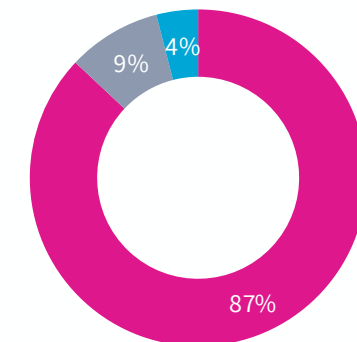
"Dat het inzichtelijk maakt dat belangen afgewogen moeten worden en niet alles tegelijk kan"

"Goed dat deze raadpleging er is. Minstens zo belangrijk, en misschien belangrijker, is de opvolging; terugkoppeling over de uitkomst en wie gaat er wat, wanneer en hoe mee doen?"

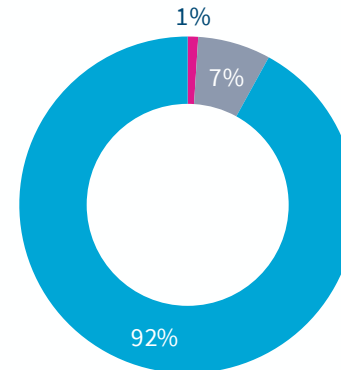
Ik vertrouw erop dat deze raadpleging eerlijk is



Ik vond de raadpleging moeilijk te begrijpen



Ik vond het een belangrijk onderwerp om mijn mening over te geven



Hoe hebben deelnemers de raadpleging gewaardeerd?



Open raadpleging






Panel

Toelichting

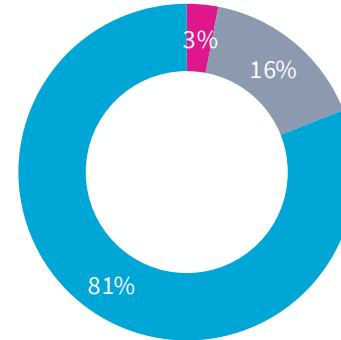
De grafieken hiernaast laten zien hoeveel deelnemers het (helemaal) eens en (helemaal) oneens waren met verschillende stellingen over de raadpleging. Het betreft hier de antwoorden van paneldeelnemers en open deelnemers samen.

De belangrijkste resultaten:

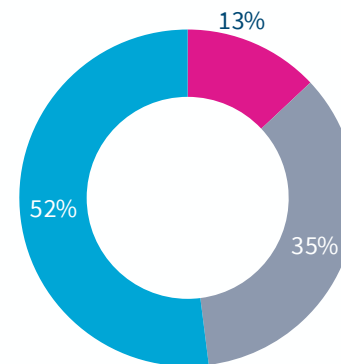
- Het merendeel van de deelnemers (**81%**) geeft aan te vinden dat deze methode vaker moet worden ingezet om inwoners te betrekken bij overheidsbeleid.
- Ongeveer de helft van de deelnemers (**46%**) geeft aan door deze raadpleging iets te hebben geleerd over de keuzes en dilemma's van de overheid op dit thema.
- Iets meer dan de helft van de deelnemers (**52%**) zegt beslissingen over dit onderwerp makkelijker te kunnen accepteren als er veel mensen meedoen aan deze raadpleging.
- **55%** van de deelnemers zegt meer vertrouwen te krijgen in besluiten van de overheid als de overheid inwoners vaker laat meedenken over dit soort keuzes.

(Helemaal) mee oneens 
Neutraal 
(Helemaal) mee eens 

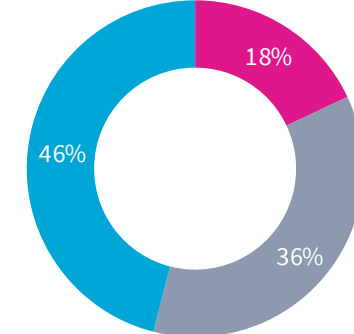
Deze methode moet vaker worden ingezet om inwoners te betrekken bij overheidsbeleid



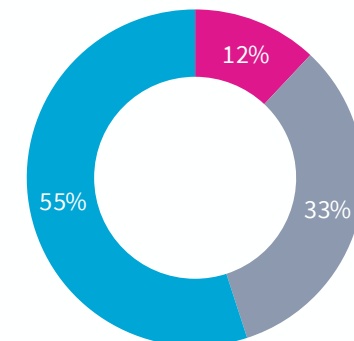
Als veel mensen meedoen aan deze raadpleging, dan zijn de uiteindelijke besluiten over dit onderwerp voor mij beter te accepteren



Doordat ik meedoe aan deze raadpleging heb ik geleerd over de keuzes die de overheid moet maken over dit thema



Als de overheid vaker op deze manier inwoners laat meedenken over dit soort keuzes, dan krijg ik meer vertrouwen in de besluiten van de overheid



3. Resultaten algemene keuzetaak

De algemene keuzetaak was een schuifjes-PWE met 14 doelen.

In dit hoofdstuk worden de resultaten van deze algemene keuzetaak besproken:

- 3.1. Resultaten algemene keuzetaak
- 3.2. Resultaten LKCA algemene keuzetaak
- 3.3. Resultaten motivaties algemene keuzetaak
- 3.4. Resultaten vervolgvragen algemene keuzetaak

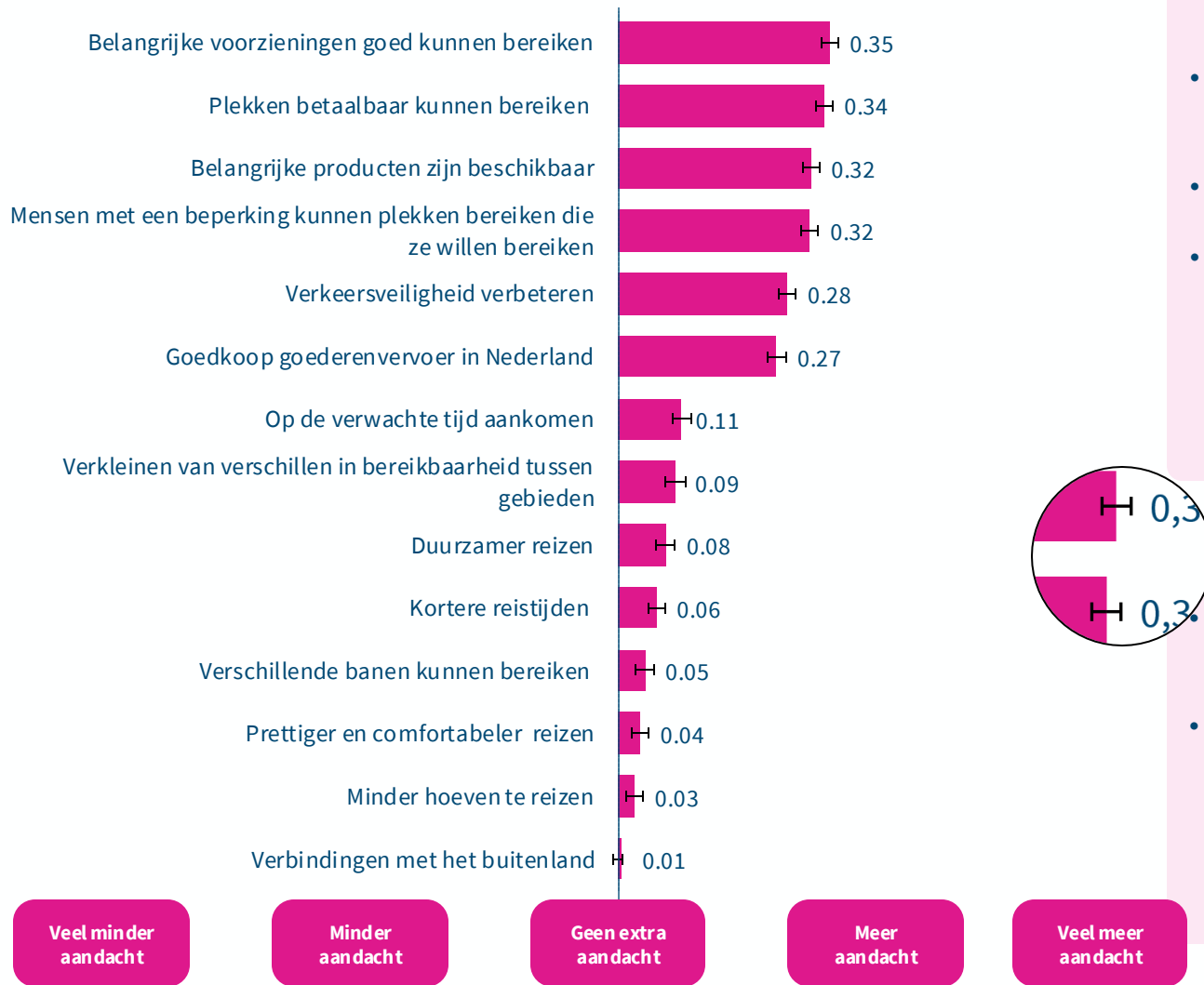
3.1. Resultaten algemene keuzetaak



Algemene keuzetaak: Aan welke doelen moet de overheid volgens jou meer of minder aandacht besteden?



Panel raadpleging



Toelichting

- De grafiek laat zien waar de gemiddelde deelnemer aan de panel raadpleging het schuifje heeft neergezet. De gemiddelde deelnemer adviseert om 'meer aandacht' te geven aan alle doelen.
- Tegelijkertijd zijn er geen doelen waar volgens de gemiddelde deelnemer 'veel meer aandacht' voor moet komen.
- Gemiddeld kennen deelnemers de meeste aandacht toe aan doelen die te maken hebben met het realiseren van een basisniveau van bereikbaarheid:
 - Belangrijke voorzieningen goed kunnen bereiken
 - Plekken betaalbaar kunnen bereiken
 - Belangrijke producten zijn beschikbaar
 - Bereikbaarheid voor mensen met een beperking

Betrouwbaarheidsinterval

Een steekproef heeft altijd een mate van onzekerheid. Als alle Nederlanders mee zouden doen, dan bevinden de uitkomsten zich met 95% zekerheid in het waardebereik van de betrouwbaarheidsinterval.

- Als er geen overlap zit in het waardebereik van doelen, dan is het verschil tussen deze doelen significant. Bijvoorbeeld: De betrouwbaarheidsintervallen van de bovenste twee doelen overlappen. Deze doelen verschillen dus niet significant van elkaar, en daarom weten we niet aan welke van de twee doelen Nederlanders meer waarde toekennen. Maar we weten wel dat Nederlanders meer waarde toekennen aan deze doelen dan aan de andere 12 doelen.



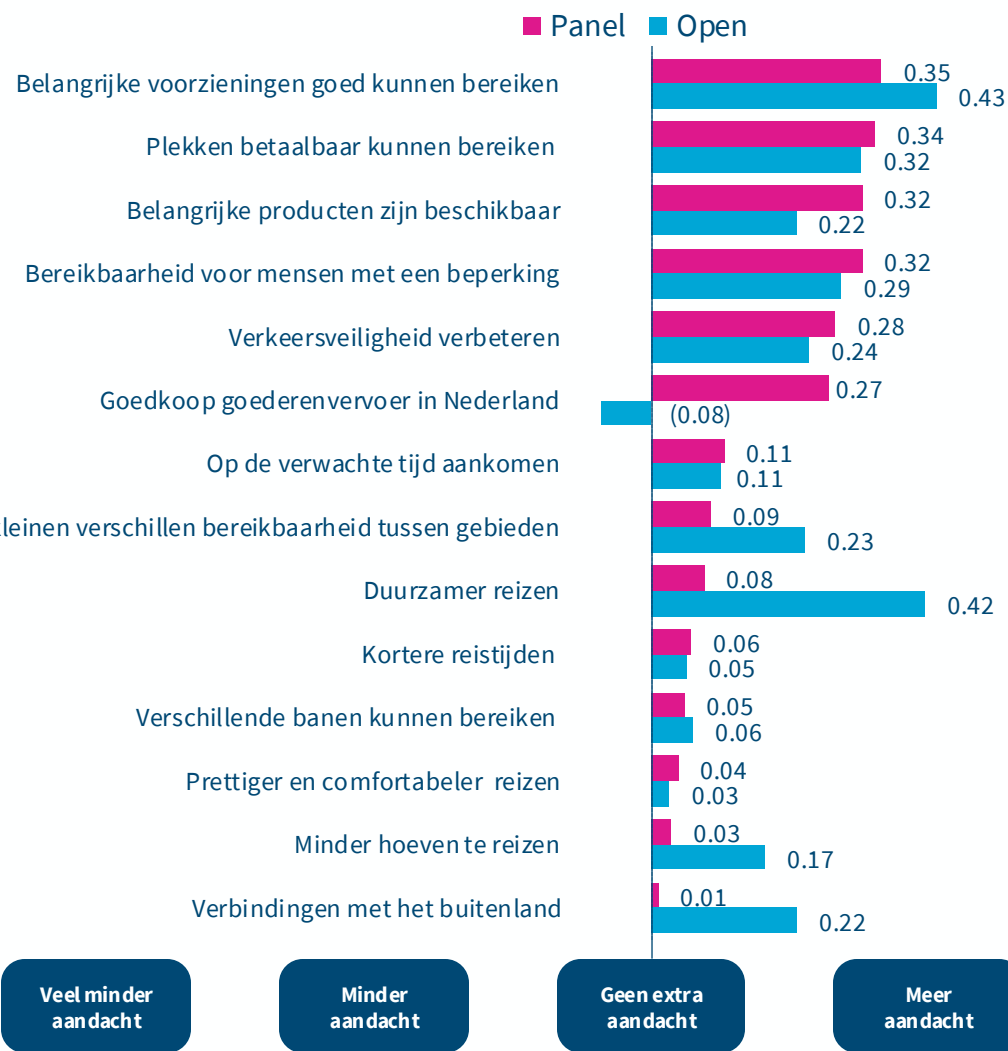
Algemene keuzetaak: Aan welke doelen moet de overheid volgens jou meer of minder aandacht besteden?



Open raadpleging



Panel raadpleging



Toelichting

De grafiek laat zien waar de gemiddelde deelnemer aan de panel- en open raadpleging het schuifje heeft neergezet.

De gemiddelde deelnemer uit de open raadpleging adviseert om 'meer aandacht' te geven aan alle doelen behalve één: goedkoop goederenvervoer in Nederland, wat minder aandacht krijgt.

Deelnemers aan de open raadpleging geven net als paneldeelnemers aan dat er 'meer aandacht' moet zijn voor doelen die te maken hebben met het borgen van een basisniveau bereikbaarheid.

- Belangrijke voorzieningen goed kunnen bereiken
- Plekken betaalbaar kunnen bereiken
- Bereikbaarheid voor mensen met een beperking

Vier doelen krijgen relatief veel aandacht van deelnemers uit de open raadpleging vergeleken met de paneldeelnemers:

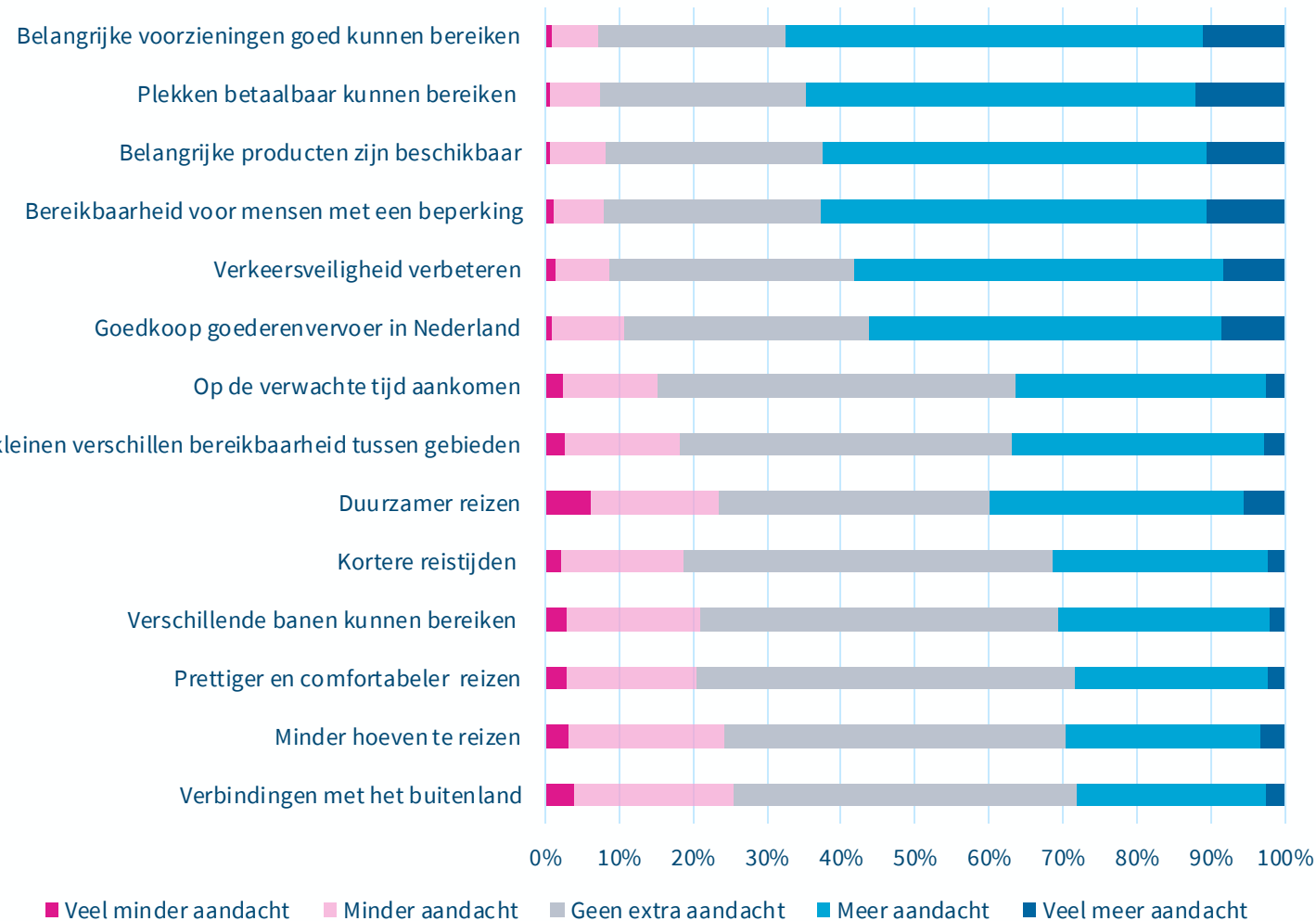
- Duurzamer reizen
- Verkleinen verschillen bereikbaarheid tussen gebieden
- Minder hoeven te reizen
- Verbindingen met het buitenland verbeteren.



Algemene keuzetaak: Aan welke doelen moet de overheid volgens jou meer of minder aandacht besteden?



Panel raadpleging



Toelichting

De grafiek laat het percentage paneldeelnemers zien dat het schuifje op de verschillende punten van de slider heeft gezet. Deze analyse is ook gemaakt voor de open raadpleging. Zie de [bijlagen](#).

Gemiddeld geeft **46%** van de deelnemers (veel) meer aandacht aan een doel. Bij een aantal doelen geeft een hoger aandeel deelnemers (veel) meer aandacht, waaronder:

- Belangrijke voorzieningen goed kunnen bereiken (**68%**)
- Plekken betaalbaar kunnen bereiken (**65%**)
- Belangrijke producten zijn beschikbaar (**63%**)
- Bereikbaarheid voor mensen met een beperking (**63%**)

Gemiddeld geeft **39%** van de deelnemers geen extra aandacht aan een doel, bij sommige doelen is dit percentage hoger. Bijvoorbeeld:

- Prettiger en comfortabeler reizen (**51%**)
- Kortere reistijden (**50%**)
- Verschillende banen kunnen bereiken (**48%**)
- Op de verwachte tijd aankomen (**48%**)

Gemiddeld geeft **15%** van de deelnemers (veel) minder aandacht aan een doel. Bij een aantal doelen geeft een hoger percentage (veel) minder aandacht, waaronder:

- Verbindingen met het buitenland (**26%**)
- Minder hoeven te reizen (**24%**)
- Duurzamer reizen (**23%**)



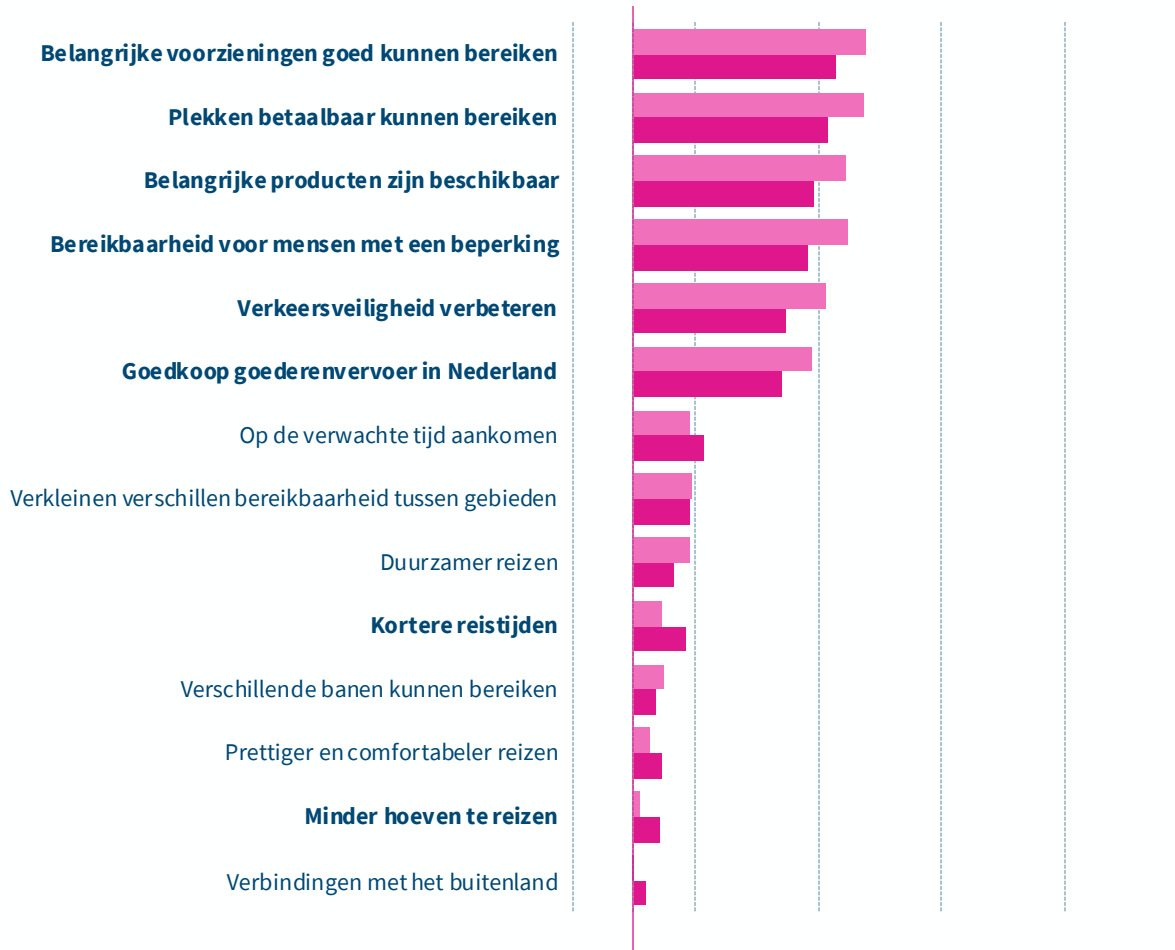
Algemene keuzetaak: naar gender



Panel raadpleging

Gender

■ Vrouw ■ Man



← Minder
aandacht

Geen extra
aandacht

→ Meer
aandacht

Toelichting

De grafiek laat zien waar de gemiddelde deelnemer aan de panel raadpleging het schuifje heeft neergezet, verdeeld naar mannen en vrouwen. Deze analyse is ook gemaakt voor de open raadpleging. Zie de [bijlagen](#).

Er is getoetst of mannen en vrouwen hun aandacht anders verdelen over de doelen. Hieruit blijkt een statistisch significant verschil ($p < 0,05$) voor acht doelen. Deze zijn dikgedrukt in de grafiek. Hoewel er verschillen zijn tussen mannen en vrouwen, zien we dat de prioritering van de 14 doelen nagenoeg hetzelfde is: doelen die te maken hebben met basisniveau bereikbaarheid krijgen het meeste prioriteit.

De aandacht die deelnemers geven, verschilt significant tussen mannen en vrouwen voor de volgende doelen:

- Vrouwen geven meer aandacht dan mannen aan de volgende doelen:
 - *Belangrijke voorzieningen goed kunnen bereiken*
 - *Plekken betaalbaar kunnen bereiken*
 - *Belangrijke producten zijn beschikbaar*
 - *Bereikbaarheid voor mensen met een beperking*
 - *Verkeersveiligheid verbeteren*
 - *Goedkoop goederenvervoer in Nederland*
- Mannen geven meer aandacht dan vrouwen aan het doel:
 - *Kortere reistijden*
 - *Minder hoeven te reizen*



Algemene keuzetaak: naar leeftijd



Panel raadpleging

Leeftijd

■ Jonger dan 35 ■ Tussen 35 en 65 ■ Ouder dan 65



Toelichting

De grafiek laat zien waar de gemiddelde deelnemer aan de panel raadpleging het schuifje heeft neergezet, per leeftijdsgroep. Deze analyse is ook gemaakt voor de open raadpleging. Zie de [bijlagen](#).

Er is getoetst of deelnemers met verschillende leeftijden hun aandacht anders verdelen over de doelen. Hieruit blijkt een statistisch significant verschil ($p < 0,05$) voor negen doelen. Deze zijn dikgedrukt in de grafiek. Hoewel er verschillen zijn tussen leeftijdsgroepen, zien we dat de prioritering van de 14 doelen nagenoeg hetzelfde is: doelen die te maken hebben met basisniveau bereikbaarheid krijgen het meeste prioriteit.

De aandacht die deelnemers geven, verschilt significant tussen leeftijdsgroepen voor de volgende doelen:

- Deelnemers van 65 en ouder geven meer aandacht aan de doelen:
 - *Belangrijke voorzieningen goed kunnen bereiken*
 - *Bereikbaarheid voor mensen met een beperking*
 - *Verkeersveiligheid verbeteren*
 - *Verkleinen verschillen bereikbaarheid tussen gebieden*
 - *Duurzamer reizen*
 - *Minder hoeven te reizen*
- Deelnemers onder de 35 jaar geven meer aandacht aan:
 - *Verschillende banen kunnen bereiken*
- Deelnemers onder de 35 jaar geven minder aandacht aan:
 - *Belangrijke producten zijn beschikbaar*
- Deelnemers van 35-65 geven minder aandacht dan andere deelnemers aan:
 - *Prettiger en comfortabeler reizen*



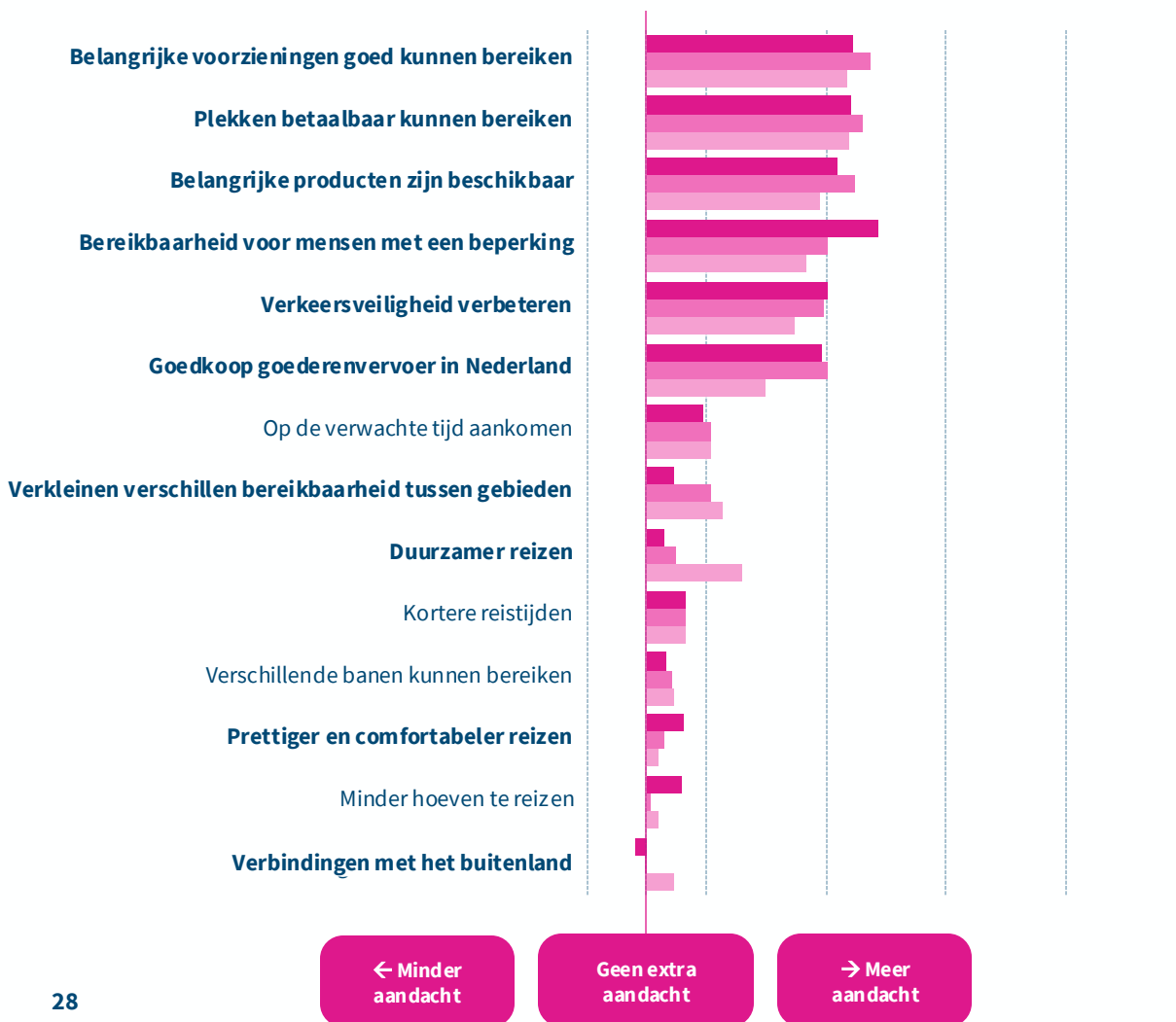
Algemene keuzetaak: naar opleidingsniveau



Panel raadpleging

Opleidingsniveau

■ Praktisch ■ Middel ■ Theoretisch



Toelichting

De grafiek laat zien waar de gemiddelde deelnemer aan de panel raadpleging het schuifje heeft neergezet, per opleidingsniveau. Deze analyse is ook gemaakt voor de open raadpleging. Zie de [bijlagen](#).

Er is getoetst of deelnemers met verschillende opleidingsniveaus hun aandacht anders verdelen over de doelen. Hieruit blijkt een statistisch significant verschil ($p < 0,05$) voor tien doelen. Deze zijn dikgedrukt in de grafiek. Hoewel er verschillen zijn tussen mensen met verschillende opleidingsniveaus, zien we dat de prioritering van de 14 doelen nagenoeg hetzelfde is: doelen die te maken hebben met basisniveau bereikbaarheid krijgen het meeste prioriteit. De aandacht die deelnemers geven, verschilt significant tussen opleidingsniveaus voor de volgende doelen:

- Praktisch opgeleide deelnemers geven meer aandacht aan:
 - *Bereikbaarheid voor mensen met een beperking*
 - *Prettiger en comfortabeler reizen*
- Middel opgeleide deelnemers geven meer aandacht aan:
 - *Belangrijke voorzieningen goed kunnen bereiken*
 - *Plekken betaalbaar kunnen bereiken*
 - *Belangrijke producten zijn beschikbaar*
- Middel- en praktisch opgeleide deelnemers geven meer aandacht aan:
 - *Verkeersveiligheid verbeteren*
 - *Goedkoop goederenvervoer in Nederland*
- Theoretisch opgeleide deelnemers geven meer aandacht aan:
 - *Verkleinen verschillen bereikbaarheid tussen gebieden*
 - *Duurzamer reizen*
 - *Verbindingen met het buitenland*



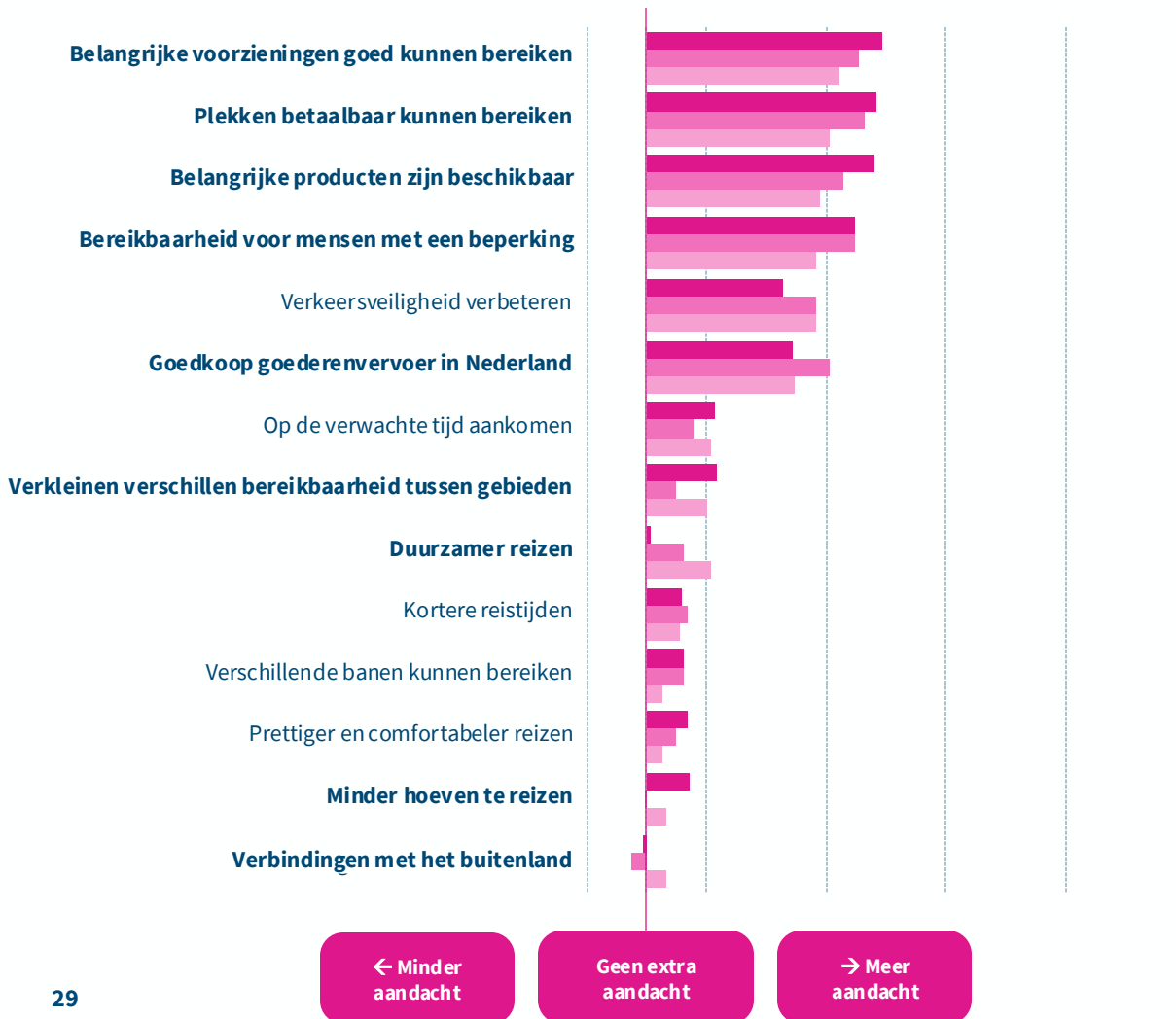
Algemene keuzetaak: naar financiële situatie



Panel raadpleging

Financiële situatie

■ Ik kom geld tekort ■ Ik kom precies rond ■ Ik houd geld over



Toelichting

De grafiek laat zien waar de gemiddelde deelnemer aan de panel raadpleging het schuifje heeft neergezet, per financiële situatie.

Er is getoetst of deelnemers met verschillende financiële situaties hun aandacht anders verdelen over de doelen. Hieruit blijkt een statistisch significant verschil ($p < 0,05$) voor negen doelen. Deze zijn dikgedrukt in de grafiek. Hoewel er verschillen zijn tussen financiële situaties, zien we dat de prioritering van de 14 doelen nagenoeg hetzelfde is: doelen die te maken hebben met basisniveau bereikbaarheid krijgen het meeste prioriteit. De aandacht die deelnemers geven, verschilt significant tussen financiële situaties voor de volgende doelen:

- Deelnemers die geld tekort komen geven meer aandacht aan de volgende doelen, dan deelnemers die geld overhouden:
 - *Belangrijke voorzieningen goed kunnen bereiken*
 - *Plekken betaalbaar kunnen bereiken*
 - *Belangrijke producten zijn beschikbaar*
 - *Bereikbaarheid voor mensen met een beperking*
 - *Minder hoeven te reizen*
- Deelnemers die precies rondkomen geven meer aandacht aan het doel:
 - *Goedkoop goederenvervoer in Nederland*
- Deelnemers die precies rondkomen geven minder aandacht dan andere deelnemers aan het doel:
 - *Verkleinen van verschillen tussen gebieden*
- Deelnemers die geld overhouden, geven meer aandacht aan:
 - *Duurzamer reizen*
 - *Verbindingen met het buitenland*



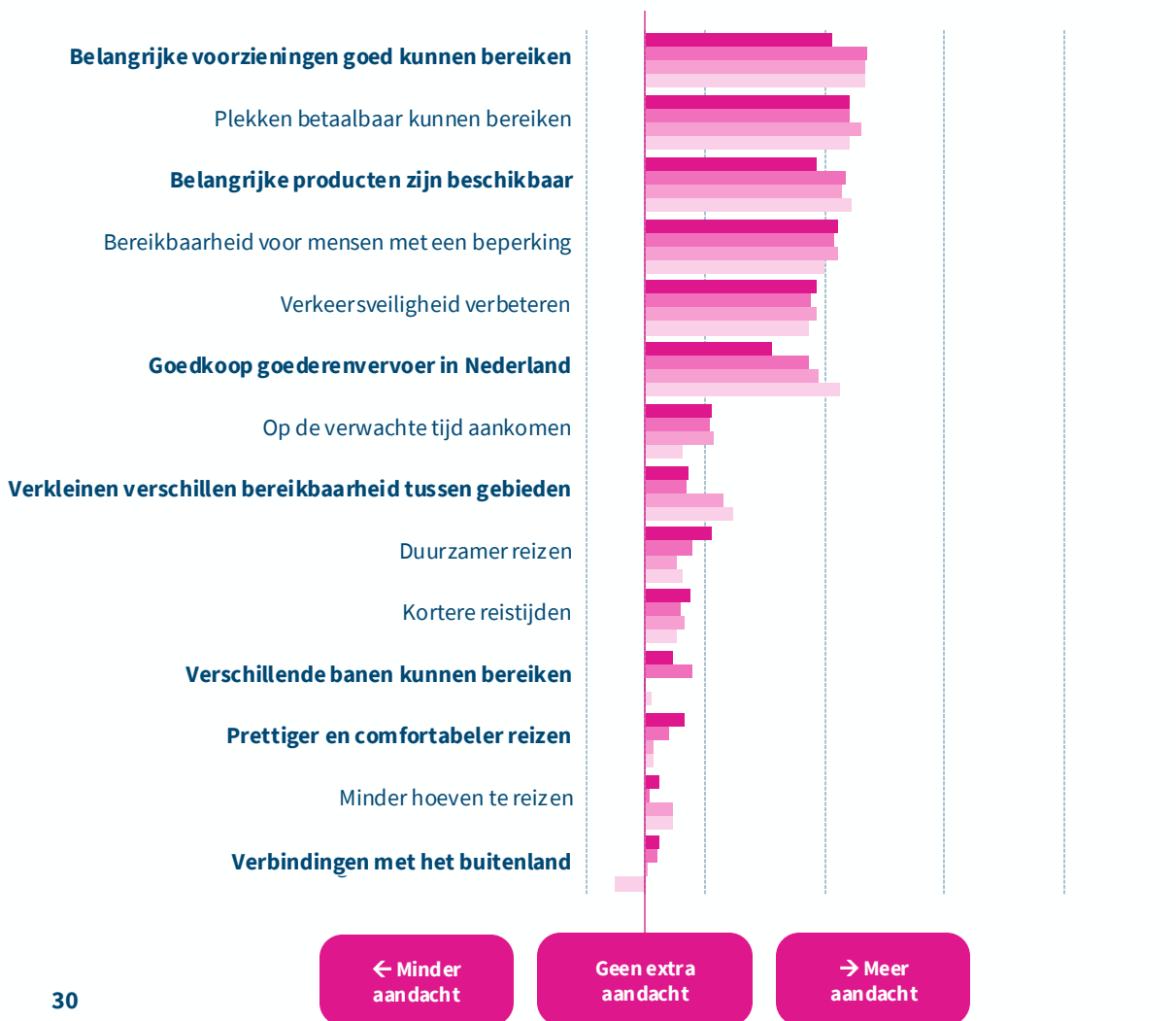
Algemene keuzetaak: naar omgeving



Panel raadpleging

Omgeving

■ Een grote stad ■ Een kleine stad ■ Een kleine gemeente ■ Een landelijk gebied



Toelichting

De grafiek laat zien waar de gemiddelde deelnemer aan de panel raadpleging het schuifje heeft neergezet, per gebied waar ze wonen. Deze analyse is ook gemaakt voor de open raadpleging. Zie de [bijlagen](#).

Er is getoetst of deelnemers uit verschillende omgevingen hun aandacht anders verdelen over de doelen. Hieruit blijkt een statistisch significant verschil ($p < 0,05$) voor zeven doelen. Deze zijn dikgedrukt in de grafiek. Hoewel er verschillen zijn tussen mensen met verschillende woonomgevingen, zien we dat de prioritering van de 14 doelen nagenoeg hetzelfde is: doelen die te maken hebben met basisniveau bereikbaarheid krijgen het meeste prioriteit.

De aandacht die deelnemers geven, verschilt significant tussen mensen uit verschillende omgevingen voor de volgende doelen:

- Deelnemers uit een grote stad geven minder aandacht aan:
 - *Belangrijke voorzieningen goed kunnen bereiken*
 - *Belangrijke producten zijn beschikbaar*
 - *Goedkoop goederenvervoer in Nederland*
- Deelnemers uit een grote stad geven meer aandacht:
 - *Prettiger en comfortabeler reizen*
 - *Verbindingen met het buitenland*
- Deelnemers uit een kleine- of grote stad geven meer aandacht aan:
 - *Verschillende banen kunnen bereiken*
- Deelnemers uit een kleine gemeente of landelijk gebied geven meer aandacht aan:
 - *Verkleinen van verschillen tussen gebieden*



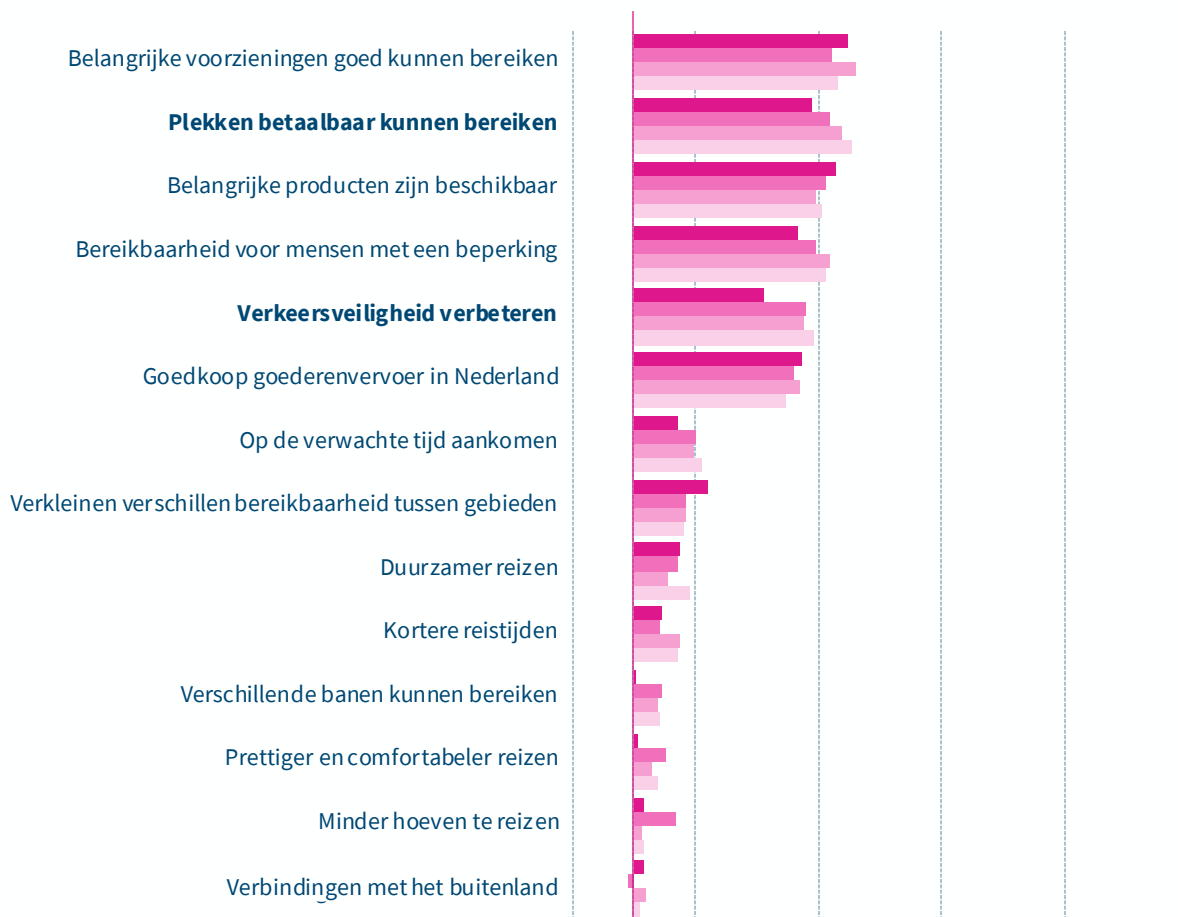
Algemene keuzetaak: naar deel Nederland



Panel raadpleging

Deel van Nederland

■ Noord-Nederland ■ Oost-Nederland ■ Zuid-Nederland ■ West-Nederland



← Minder
aandacht

Geen extra
aandacht

→ Meer
aandacht

Toelichting

De grafiek laat zien waar de gemiddelde deelnemer aan de panel raadpleging het schuifje heeft neergezet, per deel van het land waar ze wonen. Deze analyse is ook gemaakt voor de open raadpleging. Zie de [bijlagen](#).

Er is getoetst of deelnemers uit verschillende delen van Nederland hun aandacht anders verdelen over de doelen. Hieruit blijkt een statistisch significant verschil ($p < 0,05$) voor twee doelen. Deze zijn dikgedrukt in de grafiek. Hoewel er verschillen zijn tussen mensen uit verschillende delen van Nederland, zien we dat de prioritering van de 14 doelen nagenoeg hetzelfde is: doelen die te maken hebben met basisniveau bereikbaarheid krijgen het meeste prioriteit.

De aandacht die deelnemers geven, verschilt significant tussen mensen uit verschillende delen van Nederland voor de volgende doelen:

- Deelnemers uit Noord-, Oost- en Zuid-Nederland geven minder aandacht dan deelnemers uit West-Nederland, aan het doel:
 - *Plekken betaalbaar kunnen bereiken*
- Deelnemers uit Oost-, Zuid- en West-Nederland geven meer aandacht dan deelnemers uit Noord-Nederland, aan het doel:
 - *Verkeersveiligheid verbeteren*



Prioriteitsverdeling op de drie belangrijkste doelen, naar provincie



Panel raadpleging

Belangrijke voorzieningen goed kunnen bereiken

Plekken betaalbaar kunnen bereiken

Belangrijke producten zijn beschikbaar



Toelichting

De kaarten laten per provincie zien hoeveel aandacht paneldeelnemers hebben gegeven aan de drie doelen die gemiddeld de meeste aandacht krijgen. Deze analyse is ook gemaakt voor de open raadpleging. Zie de [bijlagen](#).

Een aantal zaken die opvallen:

- Paneldeelnemers geven deze drie doelen 'meer aandacht'. Dat is onafhankelijk van de provincie waar deelnemers wonen.
- Deelnemers uit Drenthe, Limburg, Noord-Brabant en Zuid-Holland geven iets meer aandacht aan *belangrijke voorzieningen goed kunnen bereiken*.
- Vooral deelnemers uit Zeeland, Zuid-Holland en Limburg geven iets meer aandacht aan *plekken betaalbaar kunnen bereiken*.
- *Belangrijke producten zijn beschikbaar* krijgt iets meer aandacht van deelnemers uit Drenthe, Overijssel, en Noord-Brabant.

Veel minder aandacht

Minder aandacht

Geen extra aandacht

Meer aandacht

Veel meer aandacht



3.2. Resultaten LKCA algemene keuzetaak

De latente klasse clusteranalyse (LKCA) is een analysemethode, waarbij het statistische model op zoek gaat naar groepen deelnemers (ook wel clusters) die grotendeels dezelfde antwoorden geven.

Met deze methode onderscheiden we verschillende perspectieven op wat deelnemers belangrijk vinden voor de Mobiliteitsvisie. De methode kijkt ook of er statistisch significante kenmerken in deze clusters te ontwaren zijn. Bij deze LKCA zijn alle kenmerken over de huidige situatie van deelnemers (demografische kenmerken) getest. De LKCA onderscheidt een aantal clusters die significant andere keuzes maken over de bereikbaarheidsdoelen. We werken deze uit op de volgende pagina's.

Er zijn twee LKCA's uitgevoerd: één met de paneldeelnemers, en één met de open raadpleging. De LKCA die is uitgevoerd met de gegevens van het panel is representatief voor Nederland, de open-LKCA is dat niet.



Panel raadpleging

Voor de panel-LKCA zijn een aantal demografische kenmerken significant gebleken. Die verklaren verschillen tussen de clusters: gender, leeftijd, opleidingsniveau, wat iemand doet in het dagelijks leven en financiële situatie. Ook het gebied waar iemand woont en werkt, het hebben van een auto, en hoe vaak iemand reist met verschillende vervoersmiddelen zijn significante kenmerken binnen de LKCA. Alleen deze kenmerken zijn meegenomen in de panel-LKCA en worden getoond op de volgende slides.



Open raadpleging

Voor de open-LKCA zijn een aantal demografische kenmerken significant gebleken: gender, leeftijd, opleidingsniveau, gebied waar deelnemers wonen, het wel of niet bezitten van een auto en het ervaren van bereikbaarheidsproblemen. Alleen deze kenmerken zijn meegenomen in de open-LKCA en worden getoond op de volgende slides.

Clusteranalyse panel raadpleging: Vijf verschillende clusters deelnemers, op basis van het waarderen van de bereikbaarheidsdoelen



Panel raadpleging

	1	2	3	4	5
Grootte van het cluster	52%	19%	19%	9%	2%
Belangrijke voorzieningen goed kunnen bereiken	0,39	0,39	0,15	0,62	-0,40
Plekken betaalbaar kunnen bereiken	0,35	0,46	0,15	0,57	-0,30
Belangrijke producten zijn beschikbaar	0,32	0,40	0,15	0,65	-0,30
Bereikbaarheid voor mensen met een beperking	0,37	0,28	0,15	0,57	-0,34
Verkeersveiligheid verbeteren	0,33	0,25	0,22	0,34	-0,25
Goedkoop goederenvervoer in Nederland	0,20	0,37	0,22	0,68	-0,29
Op de verwachte tijd aankomen	0,12	0,17	0,13	-0,10	-0,47
Verkleinen verschillen bereikbaarheid tussen gebieden	0,16	0,07	0,06	-0,08	-0,50
Duurzamer reizen	0,20	-0,15	0,14	-0,13	-0,27
Kortere reistijden	0,05	0,25	0,12	-0,23	-0,63
Verschillende banen kunnen bereiken	0,02	0,05	0,12	0,12	-0,45
Prettiger en comfortabeler reizen	0,04	0,06	0,14	-0,11	-0,47
Minder hoeven te reizen	0,06	0,03	0,08	-0,21	-0,18
Verbindingen met het buitenland	0,04	-0,04	0,09	-0,11	-0,44

Toelichting

De tabel hiernaast laat vijf clusters paneldeelnemers zien, als resultaat van de LKCA:

- **Cluster 1 (52% van de deelnemers):** Er wordt aan geen enkel doel 'minder aandacht' gegeven. De doelen die relatief meer aandacht krijgen, hebben te maken met een basisniveau bereikbaarheid.
- **Cluster 2 (19% van de deelnemers):** Duurzamer reizen krijgt als enige doel 'minder aandacht' van deelnemers uit dit cluster. De doelen die relatief veel aandacht krijgen, hebben te maken met een basisniveau bereikbaarheid.
- **Cluster 3 (19% van de deelnemers):** Deelnemers uit dit cluster geven minder sterk aandacht aan de doelen dan de andere clusters. Geen enkel doel krijgt minder aandacht.
- **Cluster 4 (9% van de deelnemers):** Een aantal doelen krijgt 'veel meer aandacht'. Deze hebben te maken met een basisniveau bereikbaarheid. Een aantal doelen krijgt minder aandacht.
- **Cluster 5 (2% van de deelnemers):** Alle doelen krijgen minder aandacht, waarvan één 'veel minder aandacht'.

Veel minder aandacht
Minder aandacht
Geen extra aandacht
Meer aandacht
Veel meer aandacht



Cluster 1 52% van de deelnemers



Panel raadpleging

Belangrijke voorzieningen goed kunnen bereiken	0,39
Plekken betaalbaar kunnen bereiken	0,35
Belangrijke producten zijn beschikbaar	0,32
Bereikbaarheid voor mensen met een beperking	0,37
Verkeersveiligheid verbeteren	0,33
Goedkoop goederenvervoer in Nederland	0,20
Op de verwachte tijd aankomen	0,12
Verkleinen verschillen bereikbaarheid tussen gebieden	0,16
Duurzamer reizen	0,20
Kortere reistijden	0,05
Verschillende banen kunnen bereiken	0,02
Prettiger en comfortabeler reizen	0,04
Minder hoeven te reizen	0,06
Verbindingen met het buitenland	0,04

Toelichting

Keuzes

De voorkeuren van dit cluster zijn sterk vergelijkbaar met de voorkeuren van de gemiddelde deelnemer. Ze vinden het belangrijk dat een aantal aspecten die in hun ogen basiszaken zijn voor iedereen goed geregeld zijn. Belangrijke voorzieningen moeten goed bereikbaar zijn, en belangrijke producten moeten beschikbaar zijn. Iedereen moet de plekken kunnen bereiken die ze willen bereiken: ook mensen met een beperking, en dit moet betaalbaar zijn. En het verkeer moet veiliger worden.

Het valt op dat dit grote, gematigde, cluster meer dan de gemiddelde deelnemer vindt dat er 'meer aandacht' moet komen voor duurzaamheid.

Kenmerken

Cluster 1 is ongeveer gelijk aan het Nederlands gemiddelde voor opleidingsniveau en provincie waar ze wonen. Wel bevat dit cluster relatief veel vrouwen en 65-plussers. Hun financiële positie is goed: twee derde zegt iedere maand geld over te houden. Mensen uit dit cluster reizen vaak met de fiets en iets minder vaak met de auto. De meeste deelnemers uit dit cluster hebben één auto.

Veel minder aandacht

Minder aandacht

Geen extra aandacht

Meer aandacht

Veel meer aandacht



Cluster 2 19% van de deelnemers



Panel raadpleging

Belangrijke voorzieningen goed kunnen bereiken	0,39
Plekken betaalbaar kunnen bereiken	0,46
Belangrijke producten zijn beschikbaar	0,40
Bereikbaarheid voor mensen met een beperking	0,28
Verkeersveiligheid verbeteren	0,25
Goedkoop goederenvervoer in Nederland	0,37
Op de verwachte tijd aankomen	0,17
Verkleinen verschillen bereikbaarheid tussen gebieden	0,07
Duurzamer reizen	-0,15
Kortere reistijden	0,25
Verschillende banen kunnen bereiken	0,05
Prettiger en comfortabeler reizen	0,06
Minder hoeven te reizen	0,03
Verbindingen met het buitenland	-0,04

Toelichting

Keuzes

Dit cluster geeft 'meer aandacht' aan de doelen die te maken hebben met betaalbaarheid van vervoer, betaalbaarheid en beschikbaarheid van goederen en bereikbaarheid van voorzieningen. Ook vinden deelnemers uit dit cluster het belangrijk dat reistijden korter worden. Ze vinden dat er minder aandacht mag zijn voor duurzaamheid.

Kenmerken

Cluster 2 bevat relatief veel praktisch opgeleide mensen, en relatief weinig 65-plussers. Ook zitten er iets meer mannen dan vrouwen in dit cluster. De financiële positie van mensen in dit cluster is relatief goed: meer dan de helft van de deelnemers zegt iedere maand geld over te houden. Wel zegt ook meer dan 10% iedere maand geld tekort te komen. Mensen uit dit cluster reizen vaak met de auto, en iets minder vaak met de fiets. De meeste deelnemers uit dit cluster hebben dan ook één of meerdere auto's. Dit cluster bevat relatief veel mensen uit Drenthe, Limburg en Zuid-Holland, en relatief weinig mensen uit Gelderland, Noord-Brabant en Noord-Holland.

Veel minder aandacht

Minder aandacht

Geen extra aandacht

Meer aandacht

Veel meer aandacht



Cluster 3 19% van de deelnemers



Panel raadpleging

Belangrijke voorzieningen goed kunnen bereiken	0,15
Plekken betaalbaar kunnen bereiken	0,15
Belangrijke producten zijn beschikbaar	0,15
Bereikbaarheid voor mensen met een beperking	0,15
Verkeersveiligheid verbeteren	0,22
Goedkoop goederenvervoer in Nederland	0,22
Op de verwachte tijd aankomen	0,13
Verkleinen verschillen bereikbaarheid tussen gebieden	0,06
Duurzamer reizen	0,14
Kortere reistijden	0,12
Verschillende banen kunnen bereiken	0,12
Prettiger en comfortabeler reizen	0,14
Minder hoeven te reizen	0,08
Verbindingen met het buitenland	0,09

Toelichting

Keuzes

Cluster 3 heeft minder sterk uitgesproken voorkeuren over bereikbaarheidsbeleid. De meeste doelen krijgen 'meer aandacht', en er is geen enkel doel dat 'minder aandacht' krijgt. De doelen die de meeste aandacht krijgen van deelnemers uit dit cluster hebben te maken met het verbeteren van verkeersveiligheid en goedkoop goederenvervoer.

Kenmerken

Relatief veel deelnemers uit cluster 3 zijn man en onder de 65 jaar. Wat betreft opleidingsniveau is dit cluster vergelijkbaar met het Nederlands gemiddelde. De financiële positie van deze deelnemers is relatief goed: meer dan de helft van de deelnemers zegt iedere maand geld over te houden. Mensen uit dit cluster reizen vaak met de auto, en iets minder vaak met de fiets. De meeste deelnemers uit dit cluster hebben één auto. Dit cluster bevat relatief veel mensen uit Flevoland, Groningen en Friesland, en relatief weinig mensen uit Zuid-Holland.

Veel minder
aandacht

Minder
aandacht

Geen extra
aandacht

Meer
aandacht

Veel meer
aandacht



Cluster 4 9% van de deelnemers



Panel raadpleging

Belangrijke voorzieningen goed kunnen bereiken	0,62
Plekken betaalbaar kunnen bereiken	0,57
Belangrijke producten zijn beschikbaar	0,65
Bereikbaarheid voor mensen met een beperking	0,57
Verkeersveiligheid verbeteren	0,34
Goedkoop goederenvervoer in Nederland	0,68
Op de verwachte tijd aankomen	-0,10
Verkleinen verschillen bereikbaarheid tussen gebieden	-0,08
Duurzamer reizen	-0,13
Kortere reistijden	-0,23
Verschillende banen kunnen bereiken	0,12
Prettiger en comfortabeler reizen	-0,11
Minder hoeven te reizen	-0,21
Verbindingen met het buitenland	-0,11

Toelichting

Keuzes

Cluster 4 heeft uitgesproken voorkeuren: deelnemers geven 'veel meer aandacht' aan betaalbaarheid van vervoer en goederenvervoer, bereikbaarheid van voorzieningen en producten, bereikbaarheid voor mensen met een beperking en verkeersveiligheid.

Wat deze voorkeuren betreft lijkt dit cluster op clusters 1 en 2. Clusters 1 en 4 verschillen van elkaar in dat cluster 4 sterkere voorkeuren heeft. Bijvoorbeeld, deelnemers uit cluster 4 geven 'veel meer aandacht' aan het doel *goedkoop goederenvervoer in Nederland*. En aan een aantal doelen geeft cluster 4, sterker dan cluster 1, minder aandacht. Het belangrijkste verschil met cluster 2 is dat deelnemers uit cluster 4 'minder aandacht' geven aan een aantal doelen waar cluster 2 'meer aandacht' aan geeft. De grootste verschillen zijn hier *kortere reistijden* en *minder hoeven te reizen*.

Kenmerken

Cluster 4 bevat relatief meer vrouwen dan mannen, meer mensen van 45-64 jaar en meer praktisch- en middel opgeleide mensen. De financiële positie van deze deelnemers is iets slechter dan bij de andere clusters: bijna de helft zegt iedere maand precies rond te komen en meer dan 15% zegt geld tekort te komen. Mensen uit dit cluster reizen vaak met de auto, en iets minder vaak met de fiets. De meeste deelnemers uit dit cluster hebben één auto. Dit cluster bevat relatief weinig mensen uit Noord-Holland en Gelderland, en relatief veel mensen uit Flevoland en Friesland. Maar verder zijn de deelnemers uit dit cluster ongeveer gelijk aan het Nederlands gemiddelde wat betreft verdeling over Nederland.

Veel
minder
aandacht

Minder
aandacht

Geen extra
aandacht

Meer
aandacht

Veel meer
aandacht



Cluster 5 2% van de deelnemers



Panel raadpleging

Belangrijke voorzieningen goed kunnen bereiken	-0,40
Plekken betaalbaar kunnen bereiken	-0,30
Belangrijke producten zijn beschikbaar	-0,30
Bereikbaarheid voor mensen met een beperking	-0,34
Verkeersveiligheid verbeteren	-0,25
Goedkoop goederenvervoer in Nederland	-0,29
Op de verwachte tijd aankomen	-0,47
Verkleinen verschillen bereikbaarheid tussen gebieden	-0,50
Duurzamer reizen	-0,27
Kortere reistijden	-0,63
Verschillende banen kunnen bereiken	-0,45
Prettiger en comfortabeler reizen	-0,47
Minder hoeven te reizen	-0,18
Verbindingen met het buitenland	-0,44

Toelichting

Keuzes

De deelnemers uit dit cluster vinden dat er minder aandacht moet komen voor alle 14 bereikbaarheidsdoelen die onderdeel waren van deze raadpleging. Hiervan krijgen de meeste doelen 'minder aandacht'. *Kortere reistijden* krijgt 'veel minder aandacht'.

Kenmerken

Dit cluster bevat relatief veel mannen, mensen van 45-64 jaar oud en mensen met een theoretische opleiding. Veel mensen uit dit cluster hebben financieel een relatief goede positie: meer dan twee derde houdt iedere maand geld over. Mensen uit dit cluster reizen vaak met de auto en de fiets. De meeste deelnemers uit dit cluster hebben één auto. Dit cluster bevat relatief weinig mensen uit Zuid-Holland, Gelderland en Limburg. Er zitten relatief veel mensen uit Groningen en Overijssel in dit cluster.

Veel minder
aandacht

Minder
aandacht

Geen extra
aandacht

Meer
aandacht

Veel meer
aandacht



Clusteranalyse open raadpleging: Vijf verschillende clusters deelnemers, op basis van het waarderen van de bereikbaarheidsdoelen



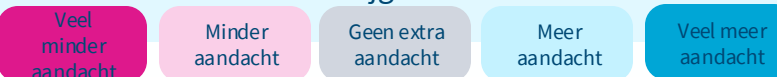
Open raadpleging

	1	2	3	4	5
Grootte van het cluster	40%	31%	12%	10%	8%
Belangrijke voorzieningen goed kunnen bereiken	0,44	0,34	0,38	0,60	0,69
Plekken betaalbaar kunnen bereiken	0,33	0,27	0,37	0,14	0,60
Belangrijke producten zijn beschikbaar	0,30	0,08	0,45	0,11	0,16
Bereikbaarheid voor mensen met een beperking	0,34	0,23	0,03	0,46	0,47
Verkeersveiligheid verbeteren	0,26	0,26	-0,02	0,50	0,14
Goedkoop goederenvervoer in Nederland	0,08	-0,20	0,33	-0,56	-0,44
Op de verwachte tijd aankomen	0,11	0,11	0,43	-0,20	-0,02
Verkleinen verschillen bereikbaarheid tussen gebieden	0,25	0,19	0,21	0,19	0,45
Duurzamer reizen	0,24	0,72	-0,40	0,88	0,77
Kortere reistijden	0,04	0,12	0,40	-0,39	-0,10
Verschillende banen kunnen bereiken	0,06	0,02	0,04	0,04	0,31
Prettiger en comfortabeler reizen	0,01	0,07	0,09	-0,02	-0,14
Minder hoeven te reizen	0,11	0,30	-0,12	0,67	-0,14
Verbindingen met het buitenland	0,09	0,39	0,24	0,10	0,36

Toelichting

De tabel laat vijf clusters open deelnemers zien, als resultaat van de LKCA:

- **Cluster 1:** Er wordt aan geen enkel doel 'minder aandacht' gegeven. De doelen die relatief veel aandacht krijgen, hebben te maken met een basisniveau bereikbaarheid.
- **Cluster 2:** Er wordt aan één doel 'minder aandacht' gegeven: goedkoop goederenvervoer in Nederland. *Duurzamer reizen* krijgt 'veel meer aandacht'. De overige doelen krijgen meer, of geen extra, aandacht.
- **Cluster 3:** De twee doelen die te maken hebben met duurzaamheid krijgen minder aandacht. De overige doelen krijgen meer, of geen extra, aandacht.
- **Cluster 4:** Drie doelen krijgen minder aandacht, waarvan *goedkoop goederenvervoer* 'veel minder aandacht'. *Duurzamer reizen* en *minder hoeven te reizen* krijgen 'veel meer aandacht'.
- **Cluster 5:** Drie doelen krijgen 'veel meer aandacht': *belangrijke voorzieningen goed kunnen bereiken*, *plekken betaalbaar kunnen bereiken* en *duurzamer reizen*. Vier doelen krijgen 'minder aandacht'.





Cluster 1 (40%)

Keuzes

De voorkeuren van deelnemers uit dit cluster zijn vergelijkbaar met die van de gemiddelde paneldeelnemer. Ze vinden het belangrijk dat de doelen die in hun ogen basiszaken zijn, voor iedereen goed geregeld zijn. Belangrijke voorzieningen moeten goed en betaalbaar bereikbaar zijn, en belangrijke producten moeten beschikbaar zijn. Mensen met een beperking moeten plekken kunnen bereiken die ze willen bereiken.

Kenmerken

Cluster 1 bevat veel 65-plussers en veel mensen met een theoretische opleiding. Een relatief groot deel van de deelnemers gebruikt de auto 4 keer per week of vaker. Dit cluster ervaart niet vaak bereikbaarheidsproblemen.

Cluster 2 (31%)

Keuzes

Deelnemers uit dit cluster vinden het belangrijk dat mensen duurzamer reizen. Een offer dat ze willen maken is dat de prijzen van goederenvervoer en dus prijzen van producten (iets) hoger worden. Ze vinden het belangrijk dat de overheid veel meer aandacht geeft aan het verbeteren van verbindingen naar het buitenland. Vooral met de trein. Daarbij vinden ze dat de overheid meer aandacht moet geven aan de bereikbaarheid van belangrijke voorzieningen.

Kenmerken

Relatief veel deelnemers uit cluster 2 zijn theoretisch opgeleid. Ze ervaren niet vaak bereikbaarheidsproblemen.

Cluster 3 (12%)

Keuzes

De deelnemers uit dit cluster vinden dat de overheid minder aandacht moet geven aan het verduurzamen van reizen. Er moet volgens hen juist meer aandacht komen voor het op de verwachte tijd aankomen, het realiseren van kortere reistijden, het laag houden van prijzen van producten en het bereikbaar houden van belangrijke voorzieningen.

Kenmerken

Dit cluster bevat relatief veel deelnemers van 45-64 jaar, mannen en mensen die in een landelijk gebied wonen. Relatief weinig deelnemers zijn theoretisch opgeleid. Bijna alle deelnemers uit dit cluster hebben een of meerdere auto's. Deze deelnemers ervaren vaak bereikbaarheidsproblemen.

Cluster 4 (10%)

Keuzes

Deelnemers uit cluster 4 vinden dat de overheid meer aandacht moet hebben voor het verduurzamen van reizen en het minder hoeven te reizen. Dit cluster vindt verder dat er veel aandacht moet zijn voor bereikbaarheid van voorzieningen en van mensen met een beperking. Dit cluster geeft minder aandacht aan op de verwachte tijd aankomen, het realiseren van kortere reistijden, en zorgen dat prijzen van producten laag blijven.

Kenmerken

Relatief veel deelnemers uit cluster 4 zijn theoretisch opgeleid en tussen de 45 jaar en 64 jaar. Ze ervaren niet vaak bereikbaarheidsproblemen. Meer dan een kwart heeft geen auto.

Cluster 5 (8%)

Keuzes

Deze deelnemers vinden het belangrijk dat mensen duurzamer reizen. Ook geven ze aandacht aan bereikbaarheid van mensen met een beperking en betaalbaarheid van vervoer. Deelnemers uit dit cluster geven minder aandacht aan goedkoop goederenvervoer, kortere reistijden, prettiger reizen en minder hoeven te reizen.

Kenmerken

Deelnemers uit cluster 5 zijn relatief vaak jong, relatief vaak vrouw en vergeleken met de andere clusters relatief vaak theoretisch opgeleiden. Bijna 40% van de deelnemers van cluster 5 heeft geen auto en veel van hen wonen in steden.



3.3. Resultaten motivaties algemene keuzetaak

Nadat deelnemers hun keuzes hadden gemaakt in de raadpleging werd hen gevraagd om de gemaakte keuzes toe te lichten. Bij ieder doel heeft iets meer dan de helft van de deelnemers hun keuzes gemotiveerd. Er zijn 4.200 argumenten geanalyseerd.

De volgende slides geven een overzicht van veelgenoemde argumenten om meer of minder aandacht te geven aan een doel.

Bij ieder argument staan sterretjes die weergeven hoe vaak een argument is genoemd. Hiervoor geldt:

- ★ <10% van de deelnemers noemt dit argument
- ★★ 10-20% van de deelnemers noemt dit argument
- ★★★ >20% van de deelnemers noemt dit argument



Panel raadpleging



Open raadpleging

De volgende analyses zijn gedaan op basis van de motivaties gegeven door deelnemers uit het panel en de open raadpleging.

Terugkerende thema's en argumenten in de motivaties



Open raadpleging



Panel

Uit de motivaties van deelnemers kunnen we opmaken dat er een aantal factoren zijn die vaak een rol spelen bij de keuze om meer of minder aandacht aan een doel te besteden. Onderstaand een overzicht.

In hoeverre is er een probleem?

- Bij alle doelen is er een groep deelnemers die het geven van 'meer aandacht' onderbouwt door te stellen dat ze dat ervaren als een probleem. Soms geven deelnemers aan dat ze dit probleem zelf ervaren, en soms geven ze aan dat ze zien dat het voor anderen een probleem is. Bijvoorbeeld voor mensen met een kleine portemonnee. Ook halen deelnemers hier soms aan dat een doel belangrijk is voor de economie, of voor veiligheid.
- Tegelijkertijd is er bij bijna alle doelen ook een groep deelnemers die hun keuze om ergens 'minder aandacht' aan te geven onderbouwt door te stellen dat ze dit niet ervaren als een probleem, of omdat ze tevreden zijn met de huidige situatie.
- Een variatie op dit argument, is het argument dat we tevreden moeten zijn met minder. Deelnemers stellen: er moeten keuzes gemaakt worden waar we geld en ruimte aan besteden, daarbij zijn sommige zaken noodzakelijk en moeten we bij andere zaken onze verwachtingen bijstellen.

In hoeverre is iets de verantwoordelijkheid van de overheid?

- Bij verschillende doelen is er een groep deelnemers die het geven van 'minder aandacht' onderbouwt door te stellen dat een doel niet onder de verantwoordelijkheid van de overheid valt. Bijvoorbeeld het verkorten van reistijden en het vergroten van de betrouwbaarheid van reistijd.
- Tegelijkertijd, dat een doel wel onder de verantwoordelijkheid van de overheid valt wordt bij sommige doelen genoemd als reden om er 'meer aandacht' aan te geven.

In hoeverre is iets een basisbehoefte waar mensen recht op hebben?

- Bij verschillende doelen is er een groep deelnemers die het geven van 'meer aandacht' onderbouwt door te stellen dat het een basisbehoefte is, waar iedereen recht op heeft. Bijvoorbeeld omdat deelnemers dat doel zien als iets wat essentieel is voor de economie, of voor veiligheid. Of voor specifieke groepen zoals ouderen.
- Dit argument wordt met name genoemd bij de doelen die betrekking hebben op het basisniveau bereikbaarheid, zoals *belangrijke voorzieningen goed kunnen bereiken*, *plekken betaalbaar kunnen bereiken* en *bereikbaarheid voor mensen met een beperking*.

Wat zijn mogelijke oplossingen en voorwaarden?

- Mensen geven vaak suggesties en randvoorwaarden mee. Soms zijn dit zaken die de overheid kan doen. Soms wordt er ingegaan op of mensen al dan niet zelf iets kunnen oplossen. Deze oplossingen variëren sterk.
- Een terugkerend aangehaalde oplossing bij verschillende doelen is het uitbreiden, verbeteren en goedkoper maken van het openbaar vervoer. Dit komt met name opvallend vaak terug bij de doelen die te maken hebben met het basisniveau bereikbaarheid. Bijvoorbeeld bij het doel *belangrijke voorzieningen goed kunnen bereiken* wordt het openbaar vervoer genoemd als alternatief voor de auto om voorzieningen te bereiken. En bij het doel *plekken betaalbaar kunnen bereiken* wordt het goedkoper maken van het openbaar vervoer genoemd als oplossing.



Belangrijke voorzieningen goed kunnen bereiken

Waarom kiezen deelnemers wel of niet voor doelen? Onderstaand de meest genoemde argumenten. De sterretjes geven aan hoe vaak een argument genoemd is.

Argumenten bij 'Minder aandacht' en 'Veel minder aandacht'

Mensen hebben genoeg opties om deze voorzieningen te bereiken ★

Voor mij is alles goed bereikbaar ★

"De genoemde voorzieningen zijn stuk voor stuk van primair belang, dus de bereikbaarheid moet ongeacht het vervoersmiddel goed zijn."

"De enige echte sociale vraag hier waar we echt als samenleving ons voor mogen inzetten. Ik zou willen toevoegen:.....en ongeacht de financiële positie die mensen hebben."

"Openbaar vervoer verbeteren, goedkoop maken"

"Mensen zullen moeten accepteren dat niet alles wat ze willen kan. Wie ver weg wil, zal meer moeten betalen."

"Nederland vergrijst, betekent dat er een grotere groep mensen komen die minder mobiel zijn, daarom is het belangrijk dat de zorg en eerste levensbehoeftes dichtbij en goed te bereiken te zijn door bv openbaar vervoer."

"In de stad is dit denk ik best goed geregeld, buiten de stad lastiger. Het is belangrijk dat voor elke stad of dorp de voorzieningen goed bereikbaar zijn en liefst op loop- of fietsafstand (15 min city)"

Argumenten bij 'Meer aandacht' en 'Veel meer aandacht'

Dit is een basisbehoefte, van levensbelang. ★★★

Basisvoorzieningen moeten voor iedereen even bereikbaar zijn ★★

We moeten de bereikbaarheid van belangrijke voorzieningen anders oplossen ★

Dit is nu niet goed genoeg geregeld ★

Dit is belangrijk specifiek voor ouderen en mensen met een beperking ★

Dit maakt het leven beter, dit is fijn ★

Dit is nu niet goed geregeld in buitengebieden ★

Ook mensen zonder auto moeten deze voorzieningen kunnen bereiken ★

Dit is extra belangrijk omdat voorzieningen gecentraliseerd worden of verdwijnen ★



Plekken betaalbaar kunnen bereiken

Waarom kiezen deelnemers wel of niet voor doelen? Onderstaand de meest genoemde argumenten. De sterretjes geven aan hoe vaak een argument genoemd is.

Argumenten bij 'Minder aandacht' en 'Veel minder aandacht'

Mensen moeten niet overal heen willen ★

Dit is geen taak voor de overheid ★

Frequentie

"Het is zo belangrijk dat iedereen mee kan doen in de maatschappij"

"De brandstof prijzen zijn veel te hoog, belasting op brandstof moet omlaag. Gun het mensen met een laag inkomen om met een benzineauto te komen waar ze willen en zo maatschappelijk te blijven meedoen."

"OV is momenteel erg duur, als de overheid dit goedkoper maakt, wordt het voor meer mensen toegankelijk om het OV te gebruiken."

"Mensen zullen moeten accepteren dat niet alles wat ze willen kan. Wie ver weg wil, zal meer moeten betalen."

"Ov is veel te duur zeker voor de gepensioneerden"

"Het openbaar vervoer goedkoper maken voor iedereen, zodat er minder gebruik gemaakt hoeft te worden van autoverkeer."

"Dit vind ik je eigen keuze."

Argumenten bij 'Meer aandacht' en 'Veel meer aandacht'

Frequentie

Het is belangrijk dat iedereen kan reizen ★★★

Reizen is nu te duur en niet betaalbaar voor iedereen ★★★

Het openbaar vervoer is nu te duur en niet betaalbaar voor iedereen ★★

Betaalbaarheid van mobiliteit is een basisbehoefte, dit maakt het leven beter ★★

Openbaar vervoer zou goedkoper moeten zijn ★★

Goedkoper openbaar vervoer zorgt ervoor dat meer mensen met het openbaar vervoer gaan en minder met de auto reizen ★

Dit is een taak van de overheid ★

Het openbaar vervoer is te duur in verhouding met de auto ★

Dit is nu al een probleem/ik voel mij nu al beperkt hierin ★



Belangrijke producten zijn beschikbaar

Waarom kiezen deelnemers wel of niet voor doelen? Onderstaand de meest genoemde argumenten. De sterretjes geven aan hoe vaak een argument genoemd is.

Argumenten bij 'Minder aandacht' en 'Veel minder aandacht'

Frequentie

"Dit laat de samenleving soepel verlopen, we willen niet hoeven hamsteren, niet in lange rijen bij de supermarkt staan. We hebben gezien hoe het met het wc-papier ging in de Coronatijd."

"Vooral de medicijnen. Medicijnen zijn vaak niet op voorraad en/of langere tijd niet leverbaar"

"Zoveel mogelijk zelf in de EU en ook in Nederland gaan maken = minder afhankelijk en minder vervoer vanuit buitenland."

Dit is al goed geregeld



"Is al goed geregeld in Nederland."

"Het is m.i. een taak van de overheid om te zorgen dat eerste levensbehoeften beschikbaar blijven. En betaalbaar."

"Je merkt toch steeds meer schaarste door alle oorlogen e.d. Daarom is het belangrijk om hier aandacht voor te houden."

Argumenten bij 'Meer aandacht' en 'Veel meer aandacht'

Frequentie

Deze producten zijn onmisbaar



Beschikbaarheid van specifiek medicijnen is nu een probleem



We moeten zoveel mogelijk zelf maken om niet afhankelijk te zijn van het buitenland



Dit is belangrijk en nu nog niet goed genoeg geregeld



Dit is een taak van de overheid



Belangrijk dat dit niet alleen beschikbaar, maar ook betaalbaar is



We moeten schaarste voorkomen



Bereikbaarheid voor mensen met een beperking

Waarom kiezen deelnemers wel of niet voor doelen? Onderstaand de meest genoemde argumenten. De sterretjes geven aan hoe vaak een argument genoemd is.

Argumenten bij 'Minder aandacht' en 'Veel minder aandacht'

Frequentie

Dit is al goed geregeld

★

Kosten staan niet in verhouding tot aantal mensen dat hier gebruik van maakt

★

"Iedereen moet op een goede manier mee kunnen doen in de maatschappij"

"Volgens mij is dat in Nederland al goed geregeld. De bestaande voorzieningen in stand houden en gebruik van benzine auto's en busjes blijven bestaan is voldoende"

Hoewel het de laatste jaren op dit gebied al een stuk verbeterd is kunnen er nog slagen worden gemaakt. Hulpdiensten kunnen hier veel ondersteunend werk in verrichten."

"Heel belangrijk om ook mensen met een beperking mee te laten doen en ervoor zorgen dat ze kunnen bereiken wat ze willen."

"Iedereen verdient het om menswaardig behandeld te worden en zijn/haar zelfstandigheid te behouden zolang het mogelijk is."

"Mensen met een beperking hebben het al moeilijk genoeg, die moeten zo veel mogelijk middelen krijgen om ergens te kunnen komen."

Argumenten bij 'Meer aandacht' en 'Veel meer aandacht'

Frequentie

Iedereen heeft het recht om goed te reizen naar de gewenste bestemming

★★★

Dit is belangrijk en nu nog niet goed genoeg geregeld

★★★

Dit is belangrijk voor inclusiviteit. Iedereen moet mee kunnen doen aan de samenleving

★★

Mensen met een beperking moeten zoveel mogelijk zelfstandig kunnen leven

★

Het is al niet prettig om beperkt te zijn, dus juist voor hen moeten zaken goed geregeld zijn

★



Verkeersveiligheid verbeteren

Gemiddelde stand van de schuifjes in de keuzetaak
(panel, open raadpleging)

Waarom kiezen deelnemers wel of niet voor doelen? Onderstaand de meest genoemde argumenten. De sterretjes geven aan hoe vaak een argument genoemd is.

Argumenten bij 'Minder aandacht' en 'Veel minder aandacht'

Argumenten bij 'Minder aandacht' en 'Veel minder aandacht'	Frequentie
Het verkeer is al voldoende veilig	★
Dit is niet de verantwoordelijkheid van de overheid, maar van verkeersdeelnemers zelf	★
Veiligheid krijgt al voldoende aandacht, andere zaken zijn belangrijker	★

"Het is al veilig"

"Zes- tot zeventhonderd verkeersdoden per jaar is onacceptabel. Dit vraagt om rigoureuze maatregelen: veiliger wegen, lagere maximumsnelheden, meer handhaving, meer staandehoudingen, hogere verkeersboetes."

"Een fietshelm verplichten voor 4 doden minder? Onzin! Het verkeer is al heel veilig in Nederland, oorzaak is de verkeersdeelnemer die fouten maakt, geld kan beter ergens anders voor gebruikt worden"

"Wie wil dat nou niet: een veiliger verkeer? Iedereen op de weg wil veilig op de plaats van bestemming komen."

"handhaven op slecht/onveilig gedrag gebeurt veel te weinig"

"Met opgevoerde vervoermiddelen zoals elektrische fietsen harder aanpakken, de straffeloosheid waarmee fietsers weggelaten worden ook als ze zich misdragen in het verkeer aanpakken"

Argumenten bij 'Meer aandacht' en 'Veel meer aandacht'

Argumenten bij 'Meer aandacht' en 'Veel meer aandacht'	Frequentie
Er zijn nu te veel ongelukken en slachtoffers	★★★
Dit is nodig: Er zijn nu onveilige wegen/verkeerssituaties	★★★
Dit is een no brainer: veiligheid is altijd belangrijk	★★
Er mag strenger worden gehandhaafd. Straffen zijn nu te laag	★
Specifiek de elektrische fiets moet veiliger gemaakt worden	★
Specifiek de auto moet veiliger gemaakt worden	★
Houd de snelheid op 100 km/u	★
Dit is een taak voor de overheid	★



Goedkoop goederenvervoer in Nederland



Waarom kiezen deelnemers wel of niet voor doelen? Onderstaand de meest genoemde argumenten. De sterretjes geven aan hoe vaak een argument genoemd is.

Argumenten bij 'Minder aandacht' en 'Veel minder aandacht'

Frequentie

Goederenvervoer goedkoop houden heeft teveel gevolgen voor het milieu. We moeten minder producten (van ver) consumeren, of betalen voor producten die van ver komen

★★★

"Er komen steeds meer mensen bij die niet rond kunnen komen, natuurlijk moet je er dan voor zorgen dat de prijzen niet nog verder stijgen en mensen nog moeilijker rond kunnen komen."

"Goedkoper goederenvervoer gaat ten koste van klimaat en milieu. Als je die belangrijk vindt, moet je de consequentie nemen dat goederen, met name goederen die van grote afstand aangevoerd moeten worden, duurder worden."

"Dit is belangrijk omdat alles al te duur is"

"Marktwerking zorgt voor de prijs van producten. Daar moet de overheid geen rol in spelen."

"Meer Nederlandse goederen in het land houden, scheelt ook en duurzamere opties aanbieden"

Dit is niet de taak van de overheid: dit moet de sector zelf oplossen

★

Er is al te veel goederenvervoer

★

"Vrachtwagens, vliegtuigen en vervuilende binnenvaart in het land zijn er al voldoende in ons consumptielandje. Goedkoop is vooral duurkoop door hun zwaar vervuilende aanwezigheid."

Argumenten bij 'Meer aandacht' en 'Veel meer aandacht'

Frequentie

Producten moeten betaalbaar blijven voor iedereen, ook voor mensen die minder te besteden hebben

★★★

Consumentenprijzen zijn nu te hoog, alles wordt duurder

★★★

Dit is goed voor de economie

★★

De huidige manier van goederenvervoer mag anders. Focus bijvoorbeeld op elektrische vrachtwagens of lokaal produceren en consumeren.

★

Inflatie moet laag worden gehouden

★



Op de verwachte tijd aankomen

Waarom kiezen deelnemers wel of niet voor doelen? Onderstaand de meest genoemde argumenten. De sterretjes geven aan hoe vaak een argument genoemd is.

Argumenten bij 'Minder aandacht' en 'Veel minder aandacht'

Op tijd komen is geen overheidstaak, maar eigen verantwoordelijkheid van mensen zelf

★★★

We moeten accepteren dat we niet altijd overal op tijd kunnen zijn

★

"In dit drukke bestaan kunnen we geen extra tijd veroorloven. We moeten wel op tijd op werk zijn."

"Dit vind ik de verantwoordelijkheid van mensen zelf (in combinatie met diensten vanuit marktpartijen, vervoerders etc.). Hier hoeft de overheid zich niet mee te bemoeien"

"Treinen en andere openbaar vervoer moeten zoveel mogelijk op tijd rijden. Anders gaan mensen kiezen voor andere alternatieven en dat is niet wenselijk voor o.a. het milieu en de betaalbaarheid van het openbaar vervoer."

"Betrouwbaarheid van het OV- en wegennet kan vergroot worden. Er is te vaak vertraging met de bus of trein of file."

"We moeten eraan wennen dat niet alles te voorspellen is."

"Het is economisch van belang dat mensen op tijd op afspraken komen. Vertraging door files en treinvertraging levert economische schade op."

Argumenten bij 'Meer aandacht' en 'Veel meer aandacht'

Het is belangrijk om op tijd te komen voor werk, afspraken en school

★★★★

Specifiek het OV moet meer betrouwbaar worden

★★

Ergernis over vertragingen op de weg en in het openbaar vervoer

★★

Te laat komen is vervelend

★

Specifiek files moeten worden voorkomen

★

Dit is belangrijk voor de economie. Vertragingen kosten de maatschappij geld

★

Voor specifieke groepen is dit onvoldoende geregeld (ouderen, werkende mensen, etc.)

★



Verkleinen verschillen bereikbaarheid tussen gebieden

Waarom kiezen deelnemers wel of niet voor doelen? Onderstaand de meest genoemde argumenten. De sterretjes geven aan hoe vaak een argument genoemd is.

Argumenten bij 'Minder aandacht' en 'Veel minder aandacht'

Alle gebieden in Nederland zijn al voldoende bereikbaar ★

Andere zaken zijn belangrijker ★

"Openbaar vervoer in de buitengebieden is totaal uitgekleed. Zelfs lokale initiatieven overleven niet door dat er meer naar de financiële kant gekeken wordt dan naar de noodzaak."

"Alle gebieden zijn al behoorlijk bereikbaar in dit land"

"We zijn een klein land met veel inwoners. De bereikbaarheid moet voor iedereen hetzelfde zijn, dat moet niet op sommige plekken beter zijn waardoor die gebieden aantrekkelijker zijn om te wonen"

"Bereikbaarheid verschilt van regio tot regio. Beschikbaarheid van OV is gebrekkig in de provincies, bereikbaarheid wordt negatief beïnvloed in de Randstad. Met name de bereikbaarheid van plaatsen in de provincies blijft achter bij de Randstad. Ondanks de filedruk in de Randstad."

"Vind ik niet nodig"

"Zodat mensen zich meer verspreiden over diverse provincies."

Argumenten bij 'Meer aandacht' en 'Veel meer aandacht'

Het openbaar vervoer in provincies en buiten de steden is nu niet op orde en moet worden verbeterd ★★★

Alle plekken in Nederland moeten goed bereikbaar zijn, want iedereen heeft recht op goede bereikbaarheid ★★★

De buitengebieden lopen achter op de Randstad ★★

Het openbaar vervoer in het algemeen moet verbeterd worden ★

Door de bereikbaarheid te vergroten zorg je ook dat mensen meer verspreid over het land kunnen gaan wonen ★



Duurzamer reizen

Waarom kiezen deelnemers wel of niet voor doelen? Onderstaand de meest genoemde argumenten. De sterretjes geven aan hoe vaak een argument genoemd is.

Argumenten bij 'Minder aandacht' en 'Veel minder aandacht'

Frequentie

Ik geloof niet in de oplossingen die als duurzaam worden aangeboden ★

★

Hier is al voldoende, of te veel, aandacht voor ★

★

Andere dingen zijn belangrijker ★

★

Ik geloof niet in klimaatverandering ★

★

Dit gebeurt al voldoende ★

★

Dit is geen taak van de overheid ★

★

"Superbelangrijk om klimaatverandering tegen te gaan."

"Iedereen een elektrische auto kan nooit het idee zijn want zo duurzaam is dat niet"

"Bevorder elektrisch rijden op fietsen, auto's, bussen, treinen. Vliegverkeer alléén voor langere afstanden > 1000Km"

"Geen extra aandacht. Zorg eerst maar eens dat er iets staat wat werkt en betaalbaar is, voordat we gaan verduurzamen"

"Dit is, naast inclusiviteit, prioriteit nummer 1 in de huidige tijd. Stel alles in het werk om klimaatneutraal te worden en onze natuur overeind te houden!"

"Daar zal de overheid een groot stuk verantwoordelijkheid moeten nemen, want dan zal je ook treinen, vliegtuigen enz. hieraan mee laten doen."

"Is niet aan de overheid. Duurzaam is slechts een kreet. Mensen zijn al blij dat ze dat oude autootje kunnen betalen. Niet wegpesten!"

Argumenten bij 'Meer aandacht' en 'Veel meer aandacht'

Frequentie

Duurzaam vervoer is belangrijk voor het milieu en om klimaatverandering tegen te gaan ★★★

★★★

Duurzaam reizen moet worden gestimuleerd, zoals ov, fiets en elektrische auto's en bussen ★★

★★

Duurzaamheid en duurzaam reizen moet grote prioriteit hebben. Dit is erg belangrijk ★★

★★

Dit is belangrijk voor de toekomst ★

★

Dit is een belangrijke taak van de overheid ★

★



Kortere reistijden

Waarom kiezen deelnemers wel of niet voor doelen? Onderstaand de meest genoemde argumenten. De sterretjes geven aan hoe vaak een argument genoemd is.

Argumenten bij 'Minder aandacht' en 'Veel minder aandacht'

Frequentie

Reistijden zijn al voldoende kort, of dit is anderszins geen groot probleem: we moeten accepteren dat reizen tijd kost

★★

Dit is de verantwoordelijkheid van mensen zelf

★★

Dit is niet een taak voor de overheid

★

Dit oplossen zou andere problemen veroorzaken

★

Dit is de verantwoordelijkheid van vervoersbedrijven

★

In verband met de natuur en het milieu is het gewenst om geen extra wegen aan te leggen

★

Andere zaken zijn belangrijker

★

"De focus ligt teveel op het verkorten van de reistijd. We kunnen ook accepteren dat je in de file staat op bepaalde tijden. Dat heeft ook tot gevolg dat mensen beter gaan nadenken of ze wel echt weg moeten op dat moment."

"Hoe sneller je van A bij B bent, hoe minder lang de omgeving wordt belast en hoe meer tijd mensen hebben."

"Dat kun je plannen en anders ga je dichterbij je werk wonen of meer thuis werken. Reizen voor de fun kies je zelf voor, dan duurt dat maar wat langer"

"Reistijden zijn nu veel te lang door de files."

"Dat gejaag om 5 minuten tijdwinst, we moeten er eens mee ophouden. Nu weer 130 km/uur. Kost een hoop geld, meer ongevallen/slachtoffers/schade en slecht voor het milieu. Voor een paar minuten tijdwinst. Ik vind het een doel voor Jan met de dikke onderbuik."

"Bied een goed, betaalbaar en snel openbaar vervoer aan dan kiezen meer mensen hiervoor, dat helpt om de wegen te ontlasten en is beter voor het milieu."

"het kost de economie enorm veel al die vervoerskosten."

Argumenten bij 'Meer aandacht' en 'Veel meer aandacht'

Frequentie

Reistijd verkorten is belangrijk omdat het tijdwinst oplevert. Het is efficiënt.

★★★

Er zijn teveel files. Dit moet minder.

★★

Het OV moet worden verbeterd

★★

Het verkorten van reistijd is ook gunstig voor het milieu

★

Dit is belangrijk voor de economie

★



Verschillende banen kunnen bereiken

Waarom kiezen deelnemers wel of niet voor doelen? Onderstaand de meest genoemde argumenten. De sterretjes geven aan hoe vaak een argument genoemd is.

Argumenten bij 'Minder aandacht' en 'Veel minder aandacht'

Frequentie

Dit is een verantwoordelijkheid voor mensen zelf, niet voor de overheid

★★★

Er zijn ook andere oplossingen zoals thuiswerken: reizen is een keuze.

★

"Ja, is toch te gek voor woorden dat een verpleegster uit de nachtdienst niet naar huis kan omdat er geen bus meer rijdt..."

"Mensen kunnen ook een andere baan nemen, dat is niet de verantwoordelijkheid van de overheid"

"Nee, mensen moeten banen accepteren die in hun woonomgeving liggen en niet uren hiervoor reizen. Dit kost maatschappij teveel. Leren om meer tevreden te zijn met minder."

"Een hele effectieve manier om CO2 emissies te verminderen, spitsdrukke te verminderen, kosten te verlagen voor mensen. Door bijv. voorzieningen weer te verspreiden."

"Aangepast openbaar vervoer in landelijke/buiten gebieden. Meer buurtbussen aangepast aan de plaatselijke behoefte."

"Wanneer 'moet' men daadwerkelijk reizen? Volgens mij is dat iets dat we onszelf wijsmaken. Hier hoeft wat mij betreft geen (extra) aandacht naar uit te gaan. Eerder naar bewustwording van de alternatieven."

Argumenten bij 'Meer aandacht' en 'Veel meer aandacht'

Frequentie

Iedereen heeft recht op goed vervoer naar werk

★★

Dat is goed voor andere zaken zoals het klimaat, drukte op de weg en de economie

★★

Het zou handig zijn als mensen kunnen werken dicht bij waar ze wonen. Dit kan nu niet altijd

★

Met name in specifieke gebieden is de bereikbaarheid nu soms niet goed

★

Werk is belangrijk

★

Het openbaar vervoer moet worden verbeterd

★



Prettiger en comfortabeler reizen

Waarom kiezen deelnemers wel of niet voor doelen? Onderstaand de meest genoemde argumenten. De sterretjes geven aan hoe vaak een argument genoemd is.

Argumenten bij 'Minder aandacht' en 'Veel minder aandacht'

Frequentie

Andere dingen zijn belangrijker

★★★

Reizen is al voldoende comfortabel

★★

Dit is de verantwoordelijkheid/keuze van mensen zelf

★

Dit is voor mij geen probleem

★

Dit is een taak voor vervoerders, niet voor de overheid

★

"laten we er éérst voor zorgen DAT we kunnen reizen, dat comfort komt dan later wel."

"Lijkt mij vanzelfsprekend."

"Reizen met het OV ervaar ik vaak niet als comfortabel, daarom maak ik vaker de keuze voor de auto."

"Is comfortabel genoeg, wil iemand meer comfort moet hij het maar zelf betalen/regelen"

"Als mensen prettiger en comfortabeler kunnen reizen, dan nemen ze vaker het openbaar vervoer en worden de wegen ontlast en dus minder files."

"Hier is voldoende aandacht voor, en mensen hebben hierin ook een eigen verantwoordelijkheid"

"een uur staan op een overvol Balcon in een trein is geen pretje"

"Ik vind het een verantwoordelijk van het vervoersbedrijf en niet van de overheid."

Argumenten bij 'Meer aandacht' en 'Veel meer aandacht'

Frequentie

Dit is vanzelfsprekend belangrijk.

★★

Dit is belangrijk, ik ervaar vaak problemen

★★

Dit is belangrijk zodat mensen meer met het OV reizen

★

Dit is belangrijk voor veiligheid. Het is nu soms onveilig

★

Specifiek in het openbaar vervoer is comfort een probleem

★

Dit is belangrijk, voor specifieke groepen. Sommige mensen zijn afhankelijk van openbaar vervoer

★

Dit is belangrijk voor de economie en de vooruitgang van Nederland

★

Comfort en luxe zijn fijn

★



Minder hoeven te reizen

Waarom kiezen deelnemers wel of niet voor doelen? Onderstaand de meest genoemde argumenten. De sterretjes geven aan hoe vaak een argument genoemd is.

Argumenten bij 'Minder aandacht' en 'Veel minder aandacht'

Dit is de verantwoordelijkheid of keuze van mensen zelf ★★

Mensen moeten andere oplossingen bedenken ★★

Dit is niet noodzakelijk/niet erg belangrijk ★

Dit is geen realistische oplossing ★

Het is belangrijk om minder te reizen vanwege het milieu ★

"Veel meer aandacht voor thuiswerken, flexibel werken, dit komt iedereen ten goede en de overheid moet hier het goede voorbeeld in geven door het niet alleen op te schrijven maar ook in de cultuur te laten doorwerken."

"Vrije keuze van de mens om te kiezen voor reizen, hetzij voor werk of plezier. Ze kiezen zelf waar ze willen wonen, daar hoort een afstand tot voorzieningen bij, dat is een vrije keuze"

"als je bv dicht bij je werk kan wonen hoef je minder te reizen, dus minder files en minder treinen/bussen, maar er zijn op dit moment te weinig woningen"

"Zou geen beleidsthema moeten zijn, juist spreiding van mensen, welvaart en werk over het land is belangrijk, bij extra belasting van reizen in de randstad."

"Vanwege de drukte op de fietspaden, wegen, in het OV, denk ik dat het slim is om ervoor te zorgen dat minder mensen hoeven te reizen. De drukte zal dan afnemen en het reizen wordt daarmee sneller, comfortabeler, etc."

Argumenten bij 'Meer aandacht' en 'Veel meer aandacht'

Thuiswerken moet worden gestimuleerd ★★

Als mensen minder reizen, is dit beter voor het milieu ★★

Het is wenselijk dat wonen, werk en andere zaken dicht bij elkaar in de buurt liggen, dan hoeven mensen minder te reizen ★★

Dit bespaart geld ★

Reizen kost tijd/geld/energie en zou dus zo min mogelijk moeten gebeuren ★

Dit bespaart tijd ★



Verbindingen met het buitenland

Waarom kiezen deelnemers wel of niet voor doelen? Onderstaand de meest genoemde argumenten. De sterretjes geven aan hoe vaak een argument genoemd is.

Argumenten bij 'Minder aandacht' en 'Veel minder aandacht'	Frequentie	Argumenten bij 'Meer aandacht' en 'Veel meer aandacht'	Frequentie
		<i>"Door in te zetten op internationale spoorverbindingen, maar niet op meer vlucht- of wegverkeer."</i>	
Dit is niet nodig/is minder belangrijk	★★	<i>"Daarin is al veel bereikt. Knelpunten moeten wel opgelost worden."</i>	Vooral treinverbindingen naar het buitenland moeten beter ★★★
We moeten eerst problemen binnen Nederland oplossen	★★	<i>"Nederland is nu eenmaal een land wat veel exporteert en moet dit dus goed zijn."</i>	Dit is belangrijk voor de economie, export en handel ★★
		<i>"Het is van belang om goede verbindingen te hebben voor de economie, die juist duurzaam zijn, dus geen vliegverbindingen."</i>	
De verbindingen zijn al goed	★★	<i>"Het belangrijkste is dat het in Nederland bereikbaar en betaalbaar is, en dat het in het binnenland goed geregeld is, daarna komt het buitenland"</i>	Ik heb hier veel last van, of zie veel problemen ★
Dit is de keuze/verantwoordelijkheid van mensen zelf	★	<i>"De verbindingen zijn al prima"</i>	Dit is altijd vanzelfsprekend belangrijk ★
Er moeten minder verbindingen zijn met het buitenland. We moeten niet te afhankelijk worden	★	<i>"Internationale coordinatie van bijvoorbeeld spoorbreedtes vindt ik een taak van de overheid."</i>	Dit moet afgestemd worden met Europa en grenslanden ★



3.4. Resultaten vervolgvragen algemene keuzetaak

Op een aantal doelen bij de algemene keuzetaak zijn vervolgvragen gesteld. Als deelnemers bij de algemene keuzetaak het schuifje van een doel naar rechts (meer aandacht) zetten, kregen ze hierbij zo'n vervolgvraag. Bij deze vervolgvragen werd deelnemers gevraagd een rangschikking te maken van zaken die bijdragen aan het doel. De volgende slides geven een overzicht van deze rangschikkingen.



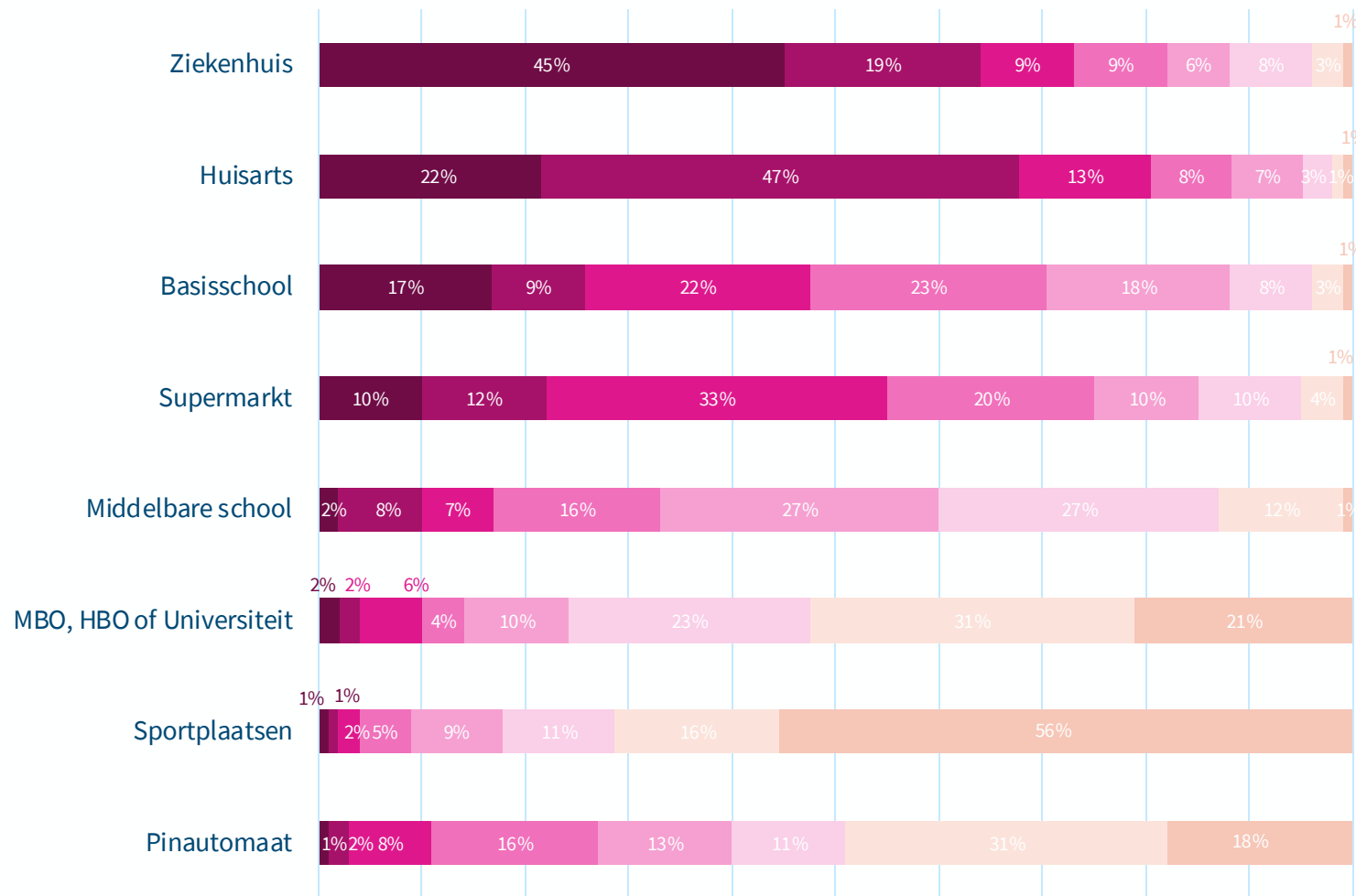
Panel
raadpleging

De volgende analyses zijn gedaan op basis van de gegevens van het panel. Reden hiervoor is dat het panel een representatieve afspiegeling is van de Nederlandse bevolking. Op basis van hun antwoorden kunnen we dus conclusies trekken die representatief zijn voor de Nederlandse bevolking.

Stel dat de overheid moet kiezen. Bij welke voorzieningen moet ze er dan vooral voor zorgen dat meer inwoners die goed kunnen bereiken?



Panel raadpleging



Toelichting

Dit was een vervolgvraag voor deelnemers die het doel *belangrijke voorzieningen goed kunnen bereiken* 'meer aandacht' gaven (n = 1872). De grafiek laat het percentage deelnemers zien dat een voorziening op de 1^e t/m 8^e plek heeft gezet.

- Zorgvoorzieningen zoals ziekenhuizen en huisartsen worden door de deelnemers het meest op plek 1 of 2 gezet:
- **64%** van de deelnemers zet het ziekenhuis of spoedeisende hulp op plek 1 of 2.
 - **69%** van de deelnemers zet de huisarts op plek 1 of 2.

Daarna volgen belangrijke voorzieningen, zoals de basisschool (**26%** zet dit op plek 1 of 2) en de supermarkt (**22%** zet dit op plek 1 of 2). Middelbare scholen, vervolgopleidingen, sportlocaties en pinautomaten worden door **2-10%** van de deelnemers op plek 1 of 2 gezet.

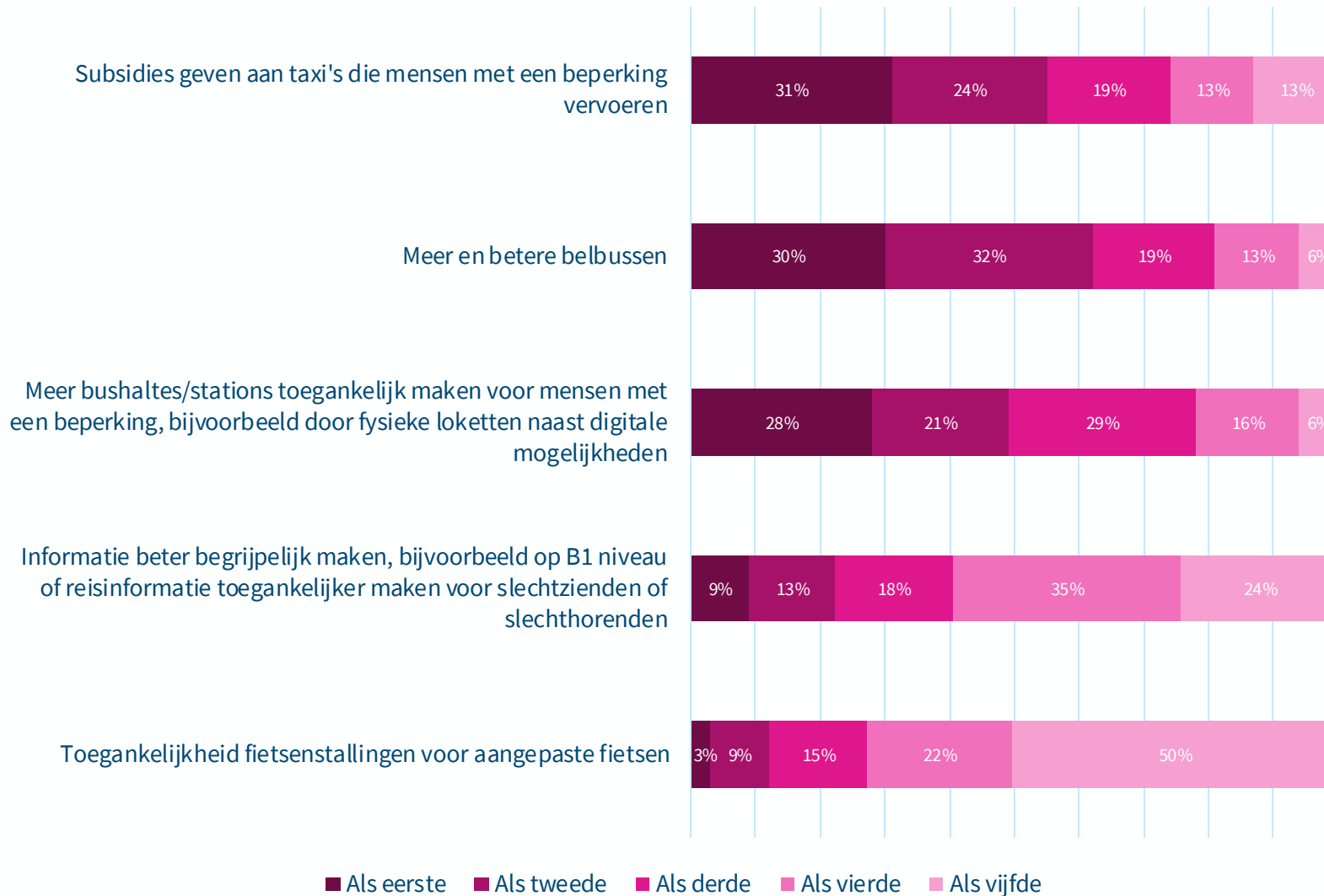
Er is een verdiepende analyse gedaan, om te onderzoeken of de rangschikking verschilt tussen groepen deelnemers die in bepaalde gebieden wonen. Uit deze analyse blijkt dat het landelijk of stedelijk wonen geen invloed heeft op de rangschikking.



Stel dat de overheid moet kiezen. Hoe moet zij er vooral voor zorgen dat mensen met een beperking beter kunnen reizen?



Panel raadpleging



Toelichting

Dit was een vervolgvraag voor deelnemers die het doel *bereikbaarheid voor mensen met een beperking* 'meer aandacht' gaven (n = 1683). De grafiek laat het percentage deelnemers zien dat een beleidsoptie op de 1^e t/m 5^e plek heeft gezet.

Deelnemers zetten modaliteiten die mensen met een beperking mobieler maken het meest op plek 1 of 2:

- **55%** van de deelnemers zet subsidies geven aan taxi's voor mensen met een beperking op plek 1 of 2.
- **62%** van de deelnemers zet meer en betere belbussen op plek 1 of 2.

Het meer toegankelijk maken van modaliteiten voor mensen met een beperking wordt minder vaak geprioriteerd:

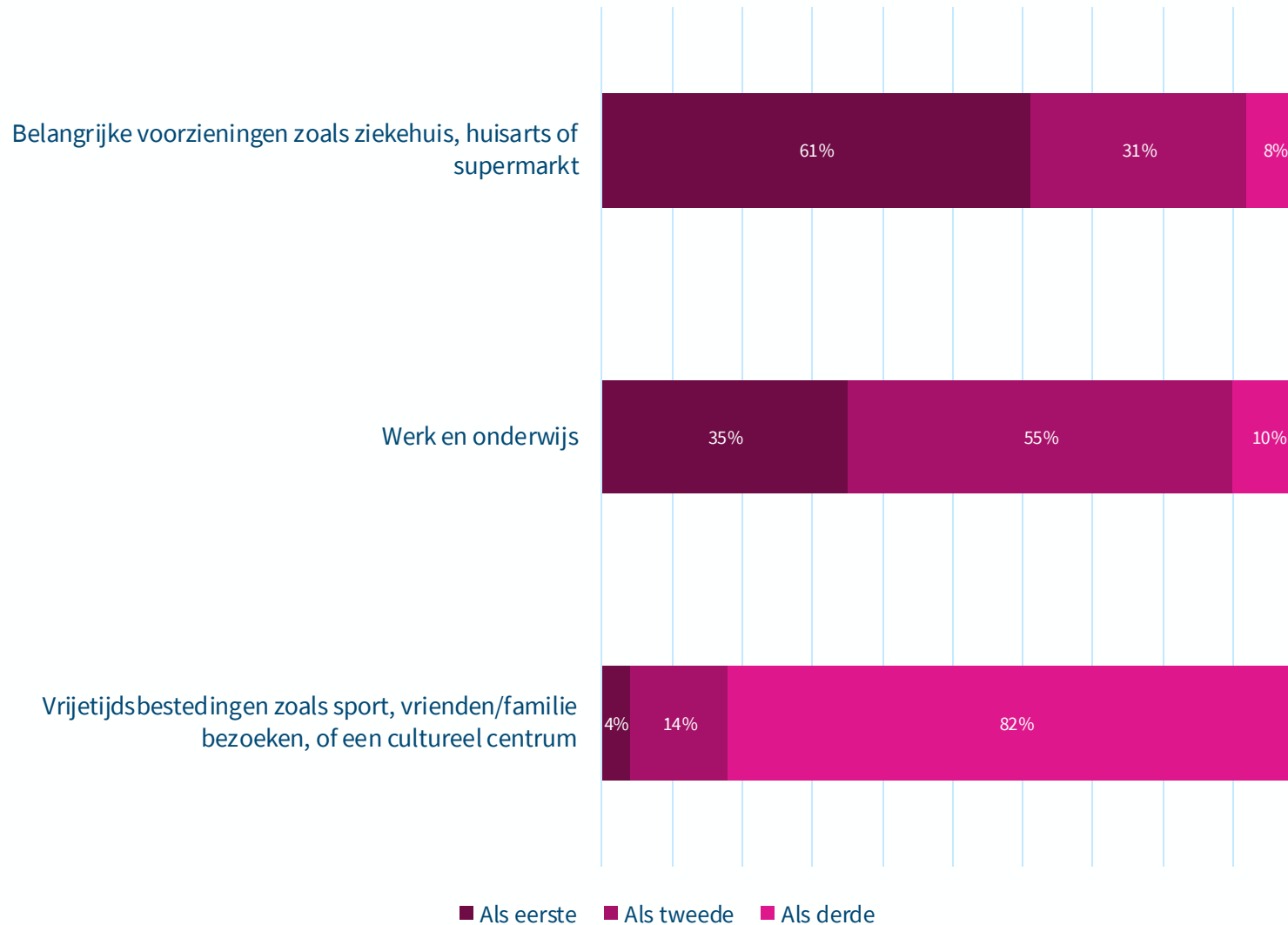
- **50%** van de deelnemers zet het meer toegankelijk maken van bushaltes en stations op plek 1 of 2.
- **23%** van de deelnemers zet informatie beter begrijpelijk maken op plek 1 of 2.
- **12%** van de deelnemers zet fietsenstallingen meer toegankelijk maken op plek 1 of 2.



Stel dat de overheid moet kiezen. Welke plekken moeten mensen dan vooral op tijd kunnen bereiken?



Panel raadpleging



Toelichting

Dit was een vervolgvraag voor deelnemers die het doel *op de verwachte tijd aankomen* 'meer aandacht' gaven (n = 1012). De grafiek laat het percentage deelnemers zien dat een voorziening op de 1^e t/m 3^e plek heeft gezet.

Belangrijke voorzieningen wordt door de meeste deelnemers op plek 1 gezet: **61%**. Ook werk en onderwijs wordt door veel deelnemers (**35%**) op plek 1 of 2 gezet. Vrijtijdsbestedingen wordt door **4%** van de deelnemers op plek 1 gezet.

Er zijn twee verdiepende analyses gedaan, om te onderzoeken of de rangschikking verschilt tussen groepen deelnemers.

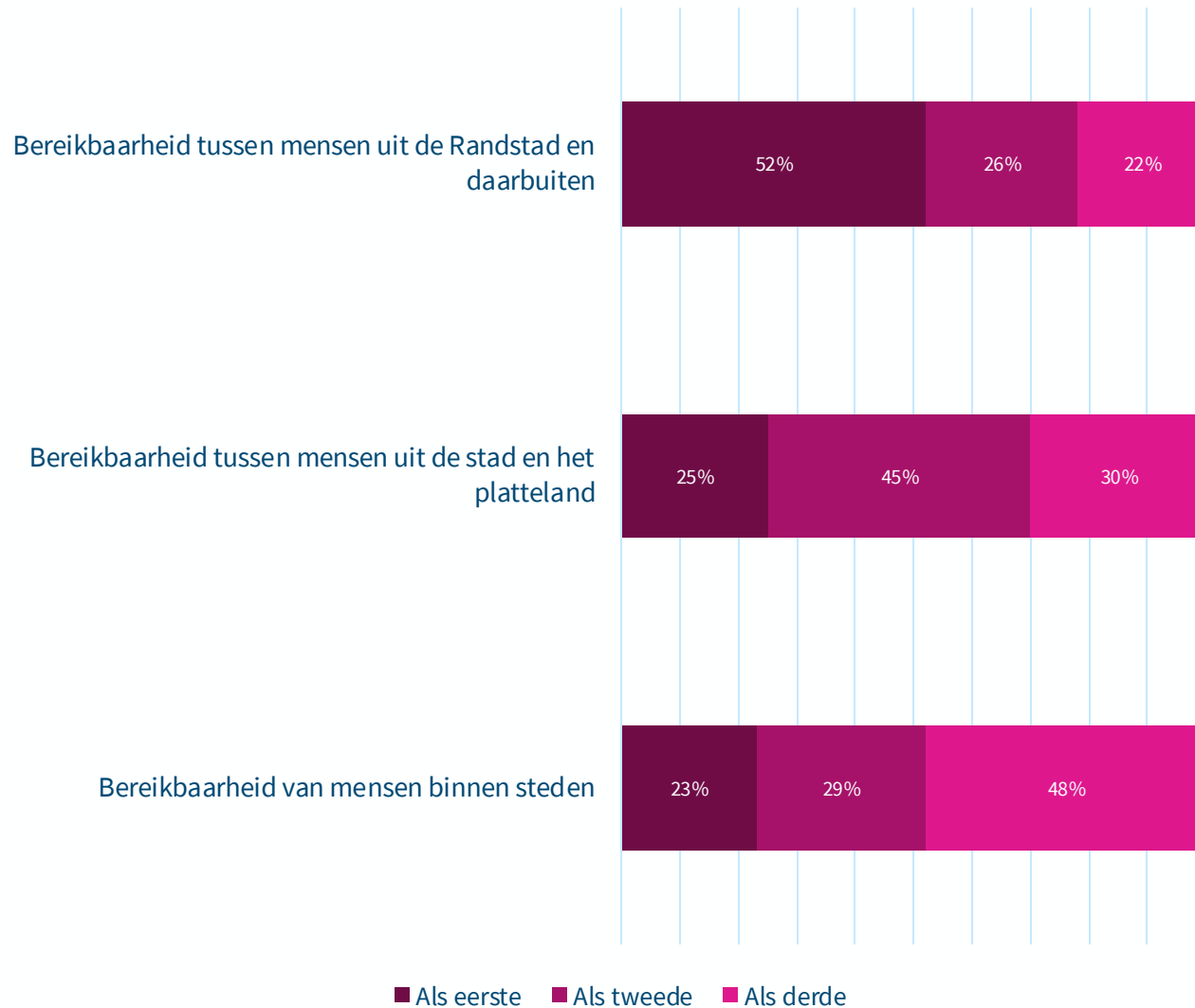
- **Landelijk of stedelijk wonen:** Het landelijk of stedelijk wonen van deelnemers heeft geen grote invloed op de rangschikking die ze maken. **64%** van de deelnemers die in landelijke gebieden wonen zet belangrijke voorzieningen op plek 1, tegenover **59%** van de deelnemers uit grote steden.
- **Autobezit:** Het wel of niet hebben van een auto heeft geen grote invloed op de rangschikking die deelnemers maken. Deelnemers zonder auto zetten werk en onderwijs iets vaker (**43%**) op plek 1 dan deelnemers met één of meerdere auto's (**34%**).



Stel dat de overheid moet kiezen. Welke verschillen in bereikbaarheid moet de overheid dan vooral kleiner maken?



Panel raadpleging



Toelichting

Dit was een vervolgvraag voor deelnemers die *verkleinen van verschillen tussen gebieden* 'meer aandacht' gaven (n = 1039). De grafiek laat het percentage deelnemers zien dat een verschil in bereikbaarheid op de 1^e t/m 3^e plek heeft gezet.

Van de verschillen die deelnemers vinden dat de overheid moet verkleinen, wordt de bereikbaarheid tussen mensen uit de Randstad en daarbuiten het meest op plek 1 of 2 gezet (**78%**). Bereikbaarheid tussen mensen uit de stad en het platteland wordt door **70%** van de deelnemers op plek 1 of 2 gezet, en bereikbaarheid binnen steden door **52%**. Dit komt overeen met de argumenten van deelnemers, waarbij het verschil in bereikbaarheid tussen de Randstad en de rest van Nederland veel genoemd wordt als argument om 'meer aandacht' te geven aan dit doel.

Er is een verdiepende analyse gedaan, om te onderzoeken of de rangschikking verschilt per woongebied van deelnemers:

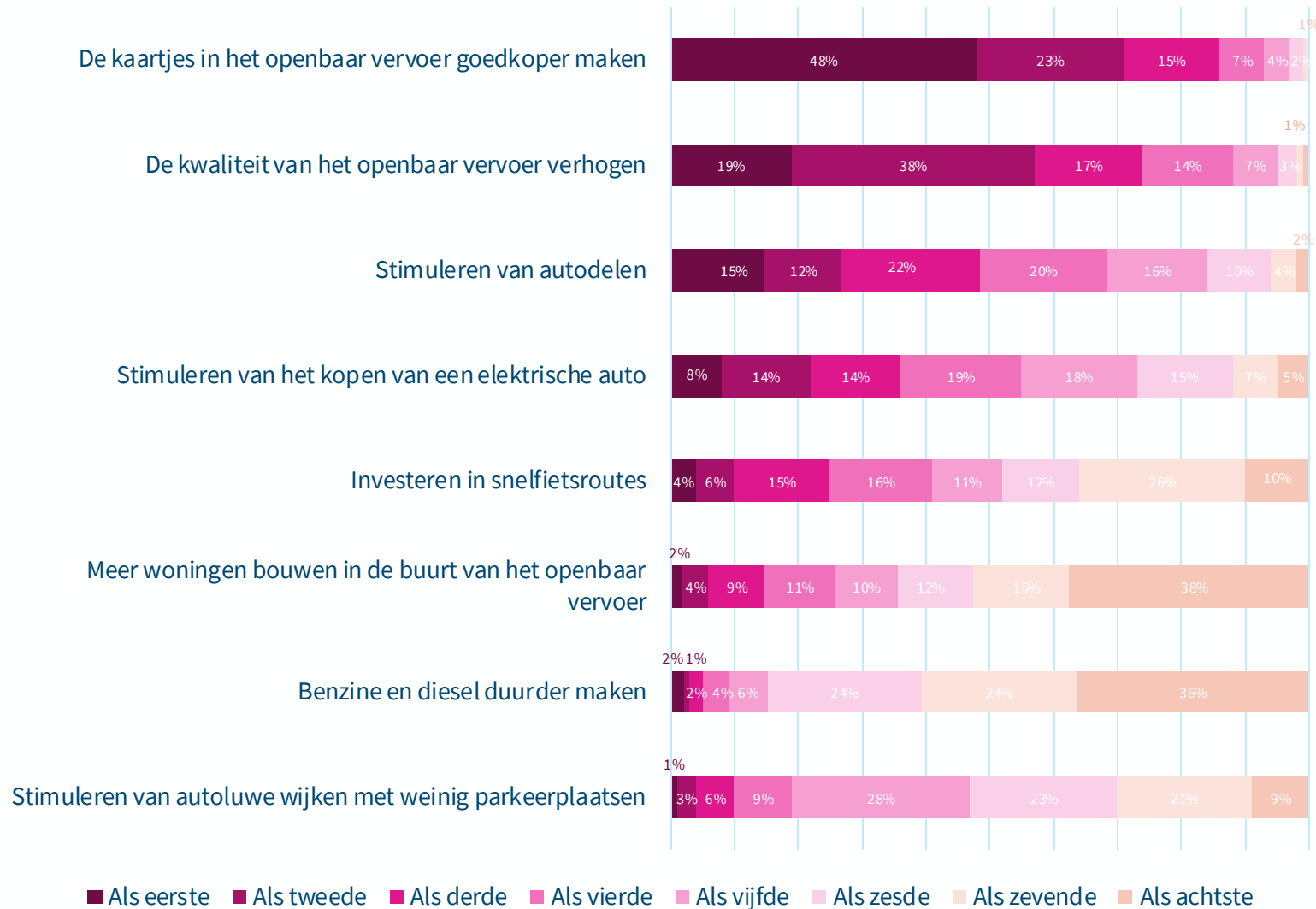
- Deelnemers uit een landelijk gebied en deelnemers uit een kleine gemeente zetten *bereikbaarheid tussen mensen uit de Randstad en daarbuiten* het meest bovenaan. **91%** van de deelnemers uit een landelijk gebied zet dit op plek 1 of 2 en **84%** van de deelnemers uit een kleine gemeente. Hier tegenover staat **73%** van de deelnemers uit de grote stad die dit doel op plek 1 of 2 zetten.
- Deelnemers uit een kleine stad zetten *bereikbaarheid tussen mensen uit de stad en het platteland* en *bereikbaarheid tussen mensen uit de Randstad en daarbuiten* ongeveer even vaak op plek 1 of 2 (beide **71%**).



Stel dat de overheid moet kiezen. Hoe moet zij er vooral voor zorgen dat mensen duurzamer reizen?



Panel raadpleging



Toelichting

Dit was een vervolgvraag voor deelnemers die *duurzamer reizen* 'meer aandacht' gaven (n = 1139). De grafiek laat het percentage deelnemers zien dat een beleids optie op de 1^e t/m 9^e plek heeft gezet.

Deelnemers vinden het voornamelijk belangrijk dat er maatregelen genomen worden die het OV aantrekkelijk maken. Bijvoorbeeld:

- Het goedkoper maken van het OV wordt door **71%** van de deelnemers op plek 1 of 2 gezet
- Het verhogen van de kwaliteit van het OV wordt door **57%** van de deelnemers op plek 1 of 2 gezet.

Dit komt ook terug bij de motivaties die deelnemers geven: bij verschillende doelen geven deelnemers aan te vinden dat het openbaar vervoernetwerk in Nederland verbeterd moet worden. Het gaat daarbij over de prijs van het OV, maar ook om het comfort en hoe vaak het OV rijdt.

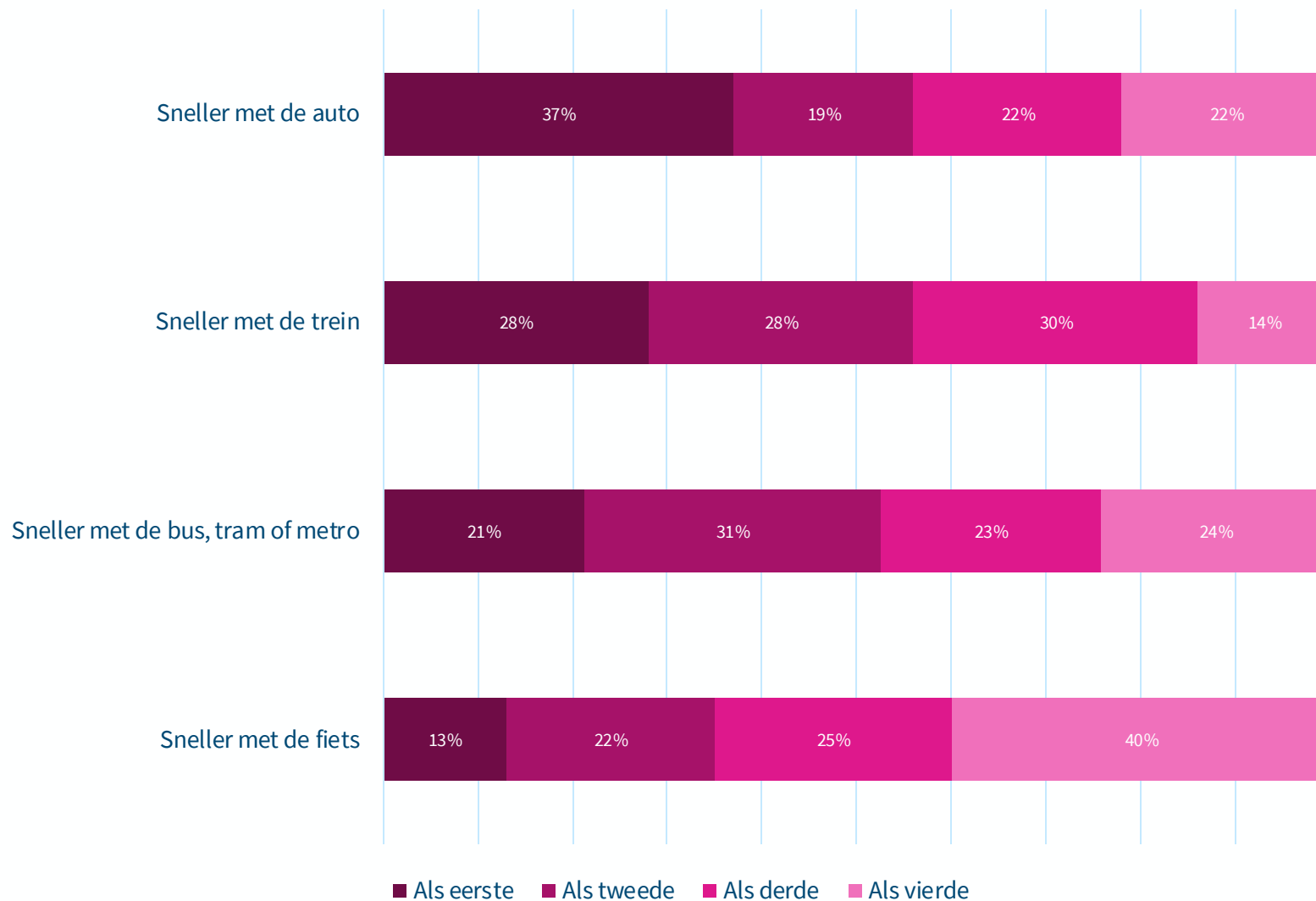
Er is een verdiepende analyse gedaan, om te onderzoeken of de rangschikking verschilt tussen groepen deelnemers die wel of geen auto hebben. Dit heeft geen invloed op de rangschikking.



Stel dat de overheid moet kiezen. Hoe moet zij er vooral voor zorgen dat reistijden korter worden?



Panel raadpleging



Toelichting

Dit was een vervolgvraag voor deelnemers die *kortere reistijden* 'meer aandacht' gaven (n = 814). De grafiek laat het percentage deelnemers zien dat een beleids optie op de 1^e t/m 4^e plek heeft gezet.

Van de verschillende manieren om te zorgen dat reistijden korter worden, worden de trein en de auto door de meeste deelnemers op plek 1 of 2 gezet: beide **56%**. **52%** van de deelnemers zet de bus, tram of metro op plek 1 of 2, en **35%** zet de fiets op plek 1 of 2.

Er is een verdiepende analyse gedaan, om te onderzoeken of de rangschikking verschilt tussen groepen deelnemers met of zonder auto.

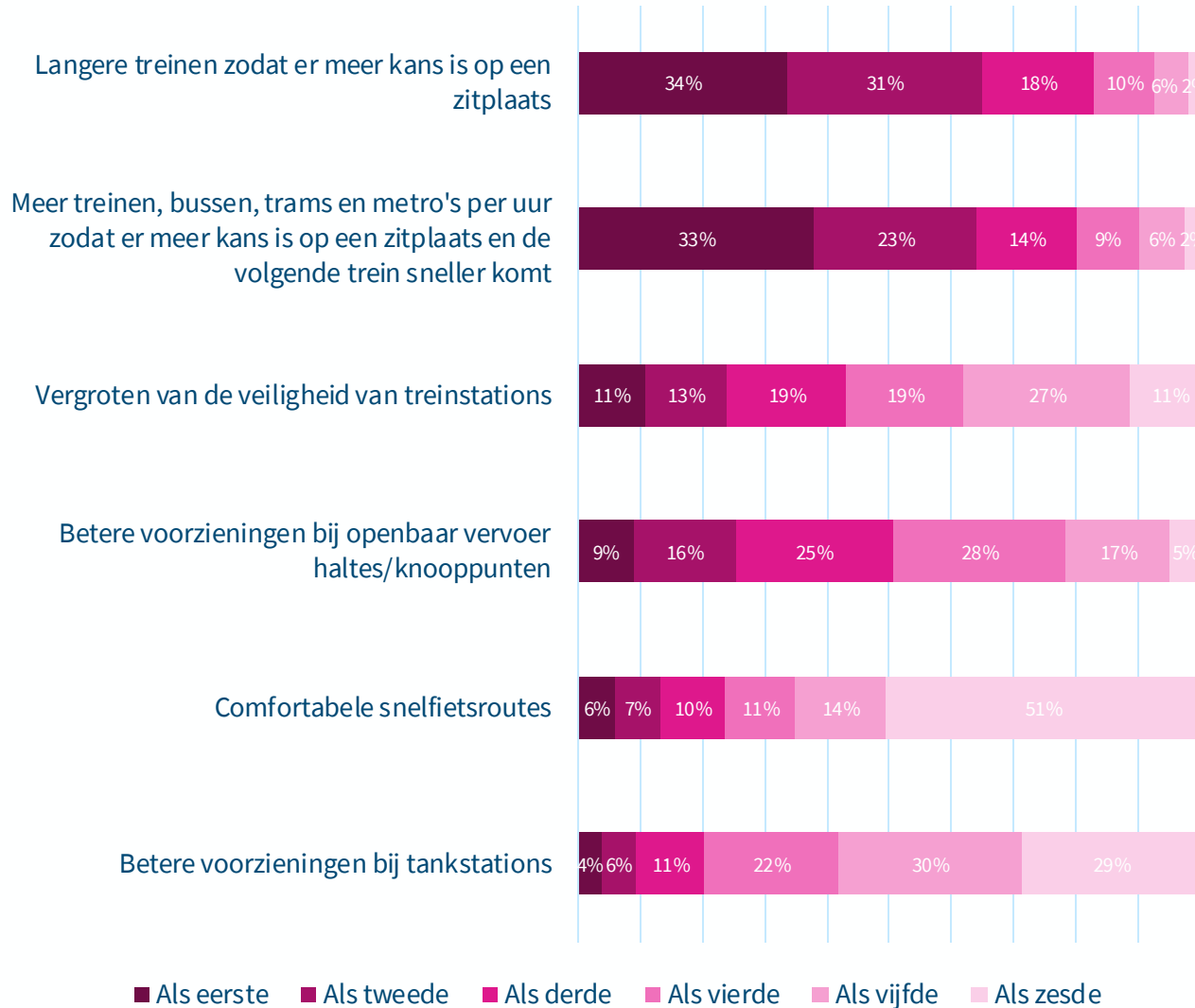
- Sneller met de auto reizen wordt op plek 1 of 2 gezet door **69%** van de deelnemers met meerdere auto's, **56%** van de deelnemers met één auto en **36%** van de deelnemers zonder auto.
- Reizen met de trein wordt op plek 1 of 2 gezet door **65%** van de deelnemers zonder auto, en **56%** van de deelnemers met één of meerdere auto's.
- Reizen met de fiets wordt op plek 1 of 2 gezet door **38%** van de deelnemers met één of geen auto, en **28%** van de deelnemers met meerdere auto's.



Stel dat de overheid moet kiezen. Hoe moet zij er vooral voor zorgen dat reizigers prettiger en comfortabeler kunnen reizen?



Panel raadpleging



Toelichting

Dit was een vervolgvraag voor deelnemers die *prettiger en comfortabeler kunnen reizen* 'meer aandacht' gaven (n = 791). De grafiek laat het percentage deelnemers zien dat een beleids optie op de 1^e t/m 6^e plek heeft gezet.

Van de verschillende vervoersmiddelen die prettiger of comfortabeler gemaakt kunnen worden, zetten deelnemers het OV het meest op plek 1 of 2:

- **65%** van de deelnemers zet langere treinen op plek 1 of 2. En **56%** zet meer treinen, bussen trams of metro's op plek 1 of 2.
- Betere voorzieningen rondom OV-haltes wordt door **25%** van de deelnemers op plek 1 of 2 gezet.
- **24%** van de deelnemers zet het vergroten van veiligheid rondom treinstations op plek 1 of 2.

Er is een verdiepende analyse gedaan, om te onderzoeken of de rangschikking verschilt tussen groepen deelnemers die een vervoersmiddel vaak gebruiken.

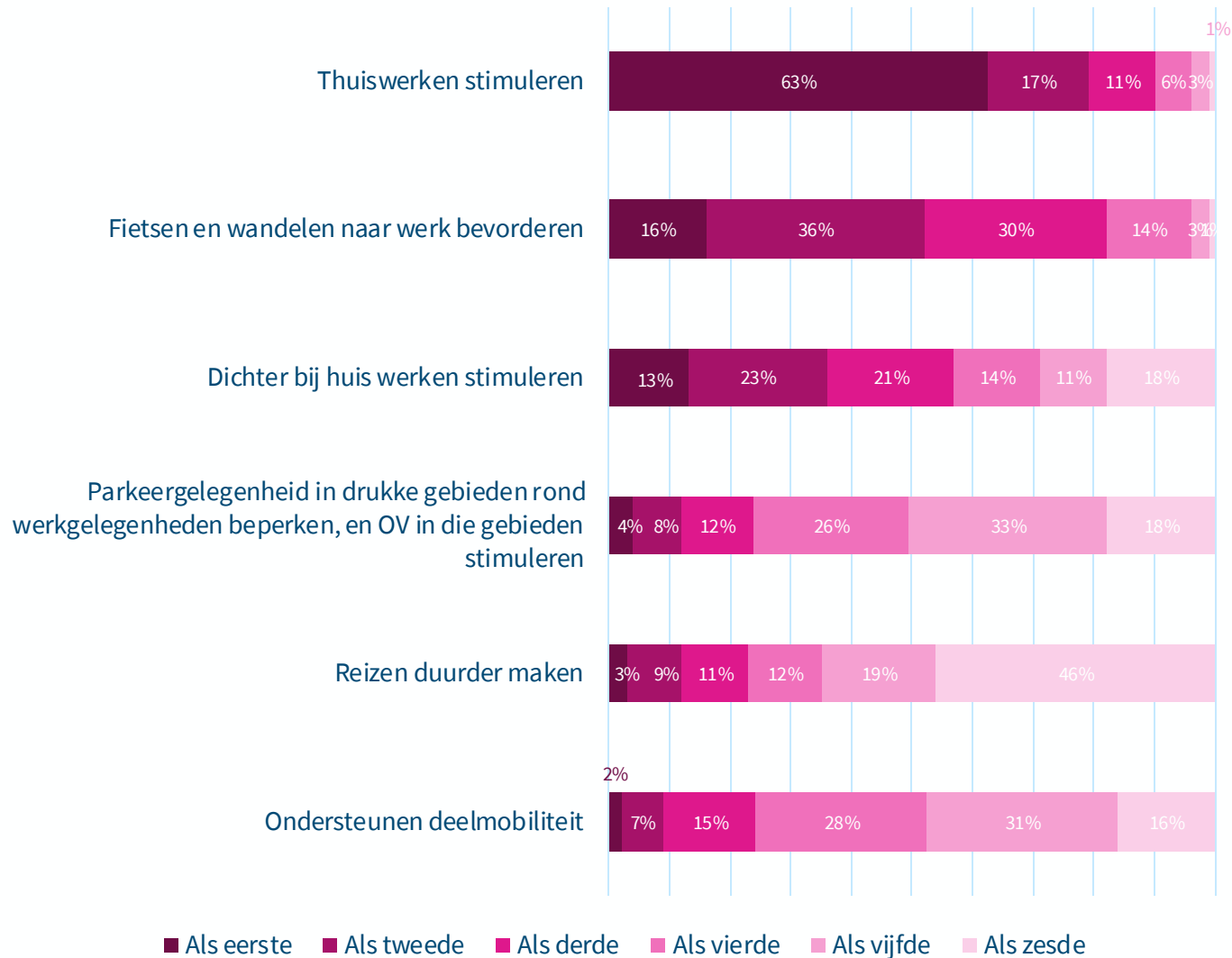
- Betere voorzieningen bij tankstations staat op plek 1 of 2 bij **13%** van de deelnemers die vaak met de auto reizen en **10%** van de deelnemers die vaak met de trein reizen.
- Veiligheid in het OV wordt op plek 1 of 2 gezet door **28%** van de deelnemers die vaak met de auto reizen en **23%** van de deelnemers die vaak met de trein reizen.
- Deelnemers die vaak met de fiets reizen zetten comfortabele snelfietsroutes vaker op plek 1 of 2 (**20%**), vergeleken met **2%** van de deelnemers die vaak met de trein reizen.



Stel dat de overheid moet kiezen. Hoe moet ze vooral zorgen dat mensen minder hoeven te reizen?



Panel raadpleging



Toelichting

Dit was een vervolgvraag voor deelnemers die het doel *minder hoeven te reizen* 'meer aandacht' gaven (n = 811). De grafiek laat het percentage deelnemers zien dat een beleidsoptie op de 1^e t/m 6^e plek heeft gezet.

Van de manieren om te zorgen dat mensen minder hoeven te reizen, wordt thuiswerken het meest op plek 1 of 2 gezet: door **80%** van de deelnemers. Ook fietsen en wandelen naar werk (**51%**) en dichterbij huis werken (**34%**) worden veel op plek 1 of 2 gezet. Parkeergelegenheid beperken (**12%**), reizen duurder maken (**12%**) en deelmobiliteit ondersteunen (**9%**) worden minder vaak op plek 1 of 2 gezet. Dit komt overeen met de argumenten die deelnemers geven, waarbij thuiswerken en meer wandelen en fietsen naar werk veel genoemd worden als argument om 'meer aandacht' te geven aan dit doel.

Er is een verdiepende analyse gedaan, om te onderzoeken of de rangschikking verschilt tussen werkende en niet werkende deelnemers.

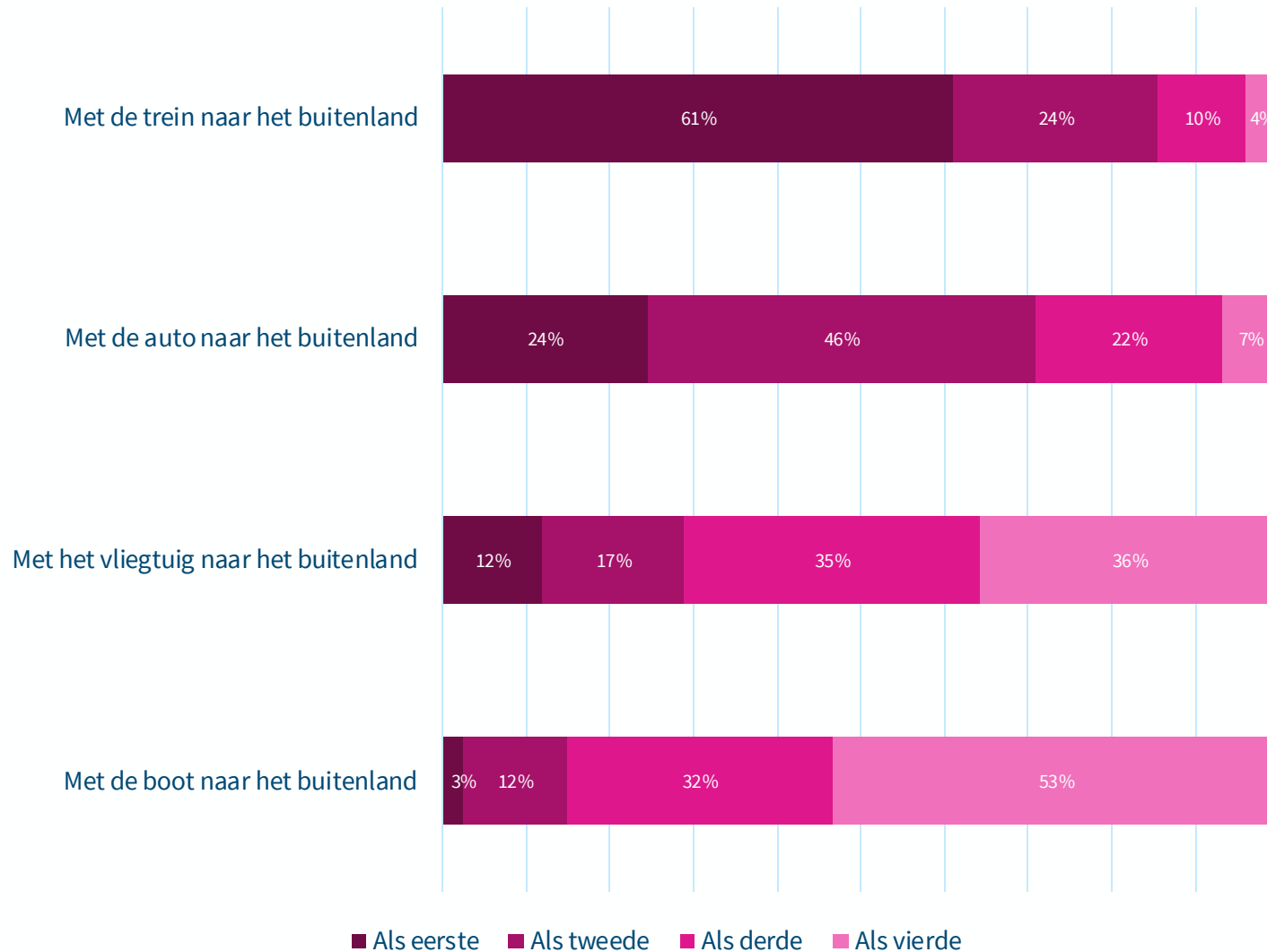
- **12%** van de deelnemers die betaald werk doen, zet het beperken van parkeergelegenheden op plek 1 of 2. **10%** van de gepensioneerde deelnemers zet dit op plek 1 of 2. Studerende deelnemers zetten meer in op het beperken van parkeergelegenheden: **17%** zet dit op plek 1 of 2.
- Dichterbij huis werken wordt door **32%** van de werkende deelnemers op plek 1 of 2 gezet. Hier tegenover staat **17%** van de studerende deelnemers die dit op plek 1 of 2 zet.



Stel dat de overheid moet kiezen. Wat voor verbindingen met het buitenland moeten dan beter worden?



Panel raadpleging



Toelichting

Dit was een vervolgvraag voor deelnemers die het doel *verbindingen met het buitenland* 'meer aandacht' gaven (n = 817). De grafiek laat het percentage deelnemers zien dat een verbinding met het buitenland op de 1^e t/m 4^e plek heeft gezet.

Met de trein wordt door de meeste deelnemers (**85%**) op de eerste of tweede plek van de ranglijst gezet. Dit komt overeen met de argumenten van deelnemers, waarin betere treinverbindingen naar het buitenland veel worden genoemd als reden om 'meer aandacht' te geven aan dit doel. **70%** van de deelnemers zet de auto op de eerste of tweede plek. Het vliegtuig en de boot worden door respectievelijk **30%** en **15%** van de deelnemers op de eerste of tweede plek van de ranglijst gezet.

Er is een verdiepende analyse gedaan, om te onderzoeken of de rangschikking verschilt tussen groepen deelnemers met of zonder auto.

- **75%** van de deelnemers met één of meerdere auto's zet verbindingen met de auto op plek 1 of 2. Ter vergelijking: **55%** van de deelnemers zonder auto zet de auto op plek 1 of 2.
- Deelnemers zonder auto zetten sterker in op verbindingen met de trein: **90%** van hen zet treinverbindingen op plek 1 of 2. Ongeveer **83%** van de deelnemers met één of meerdere auto's zet treinverbindingen op plek 1 of 2.



4. Resultaten keuzetaak goederenvervoer

De keuzetaak was een schuifjes-PWE met 8 doelen.

In dit hoofdstuk worden de resultaten van deze keuzetaak goederenvervoer besproken:

4.1. Resultaten keuzetaak goederenvervoer

4.2. Resultaten motivaties keuzetaak goederenvervoer.

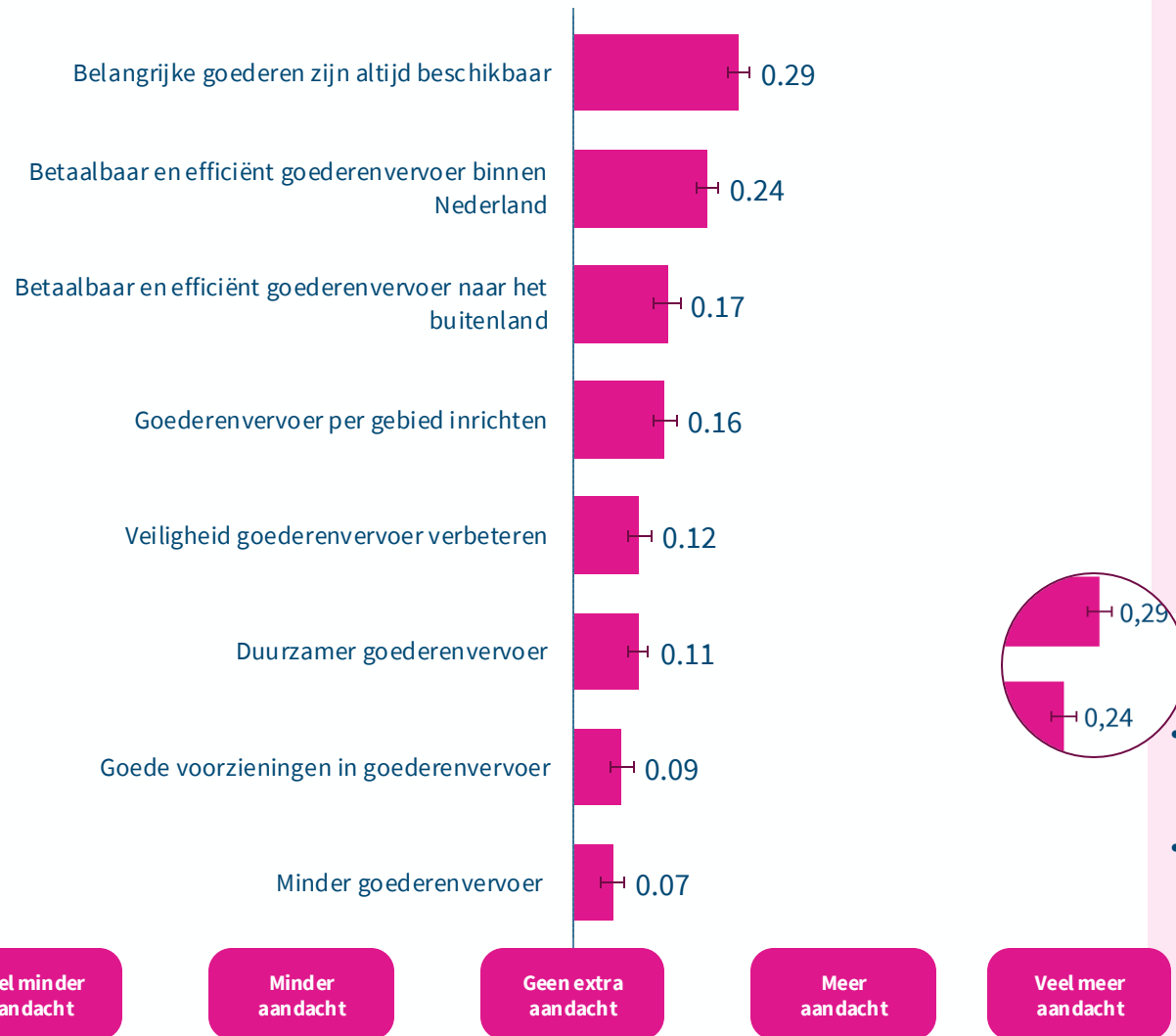
4.1. Resultaten keuzetaak goederenvervoer

The background features a large, abstract graphic composed of several overlapping geometric shapes. A prominent dark blue shape starts from the top left and extends towards the bottom right, creating a sense of movement. Other shapes in various shades of blue fill the remaining space, creating a modern, layered effect.

Keuzetaak goederenvervoer: Aan welke doelen moet de overheid volgens jou meer of minder aandacht besteden?



Panel raadpleging



Toelichting

De grafiek laat zien waar de gemiddelde deelnemer aan de panel raadpleging het schuifje heeft neergezet bij de keuzetaak over goederenvervoer.

- De gemiddelde deelnemer uit de panel raadpleging adviseert om 'meer aandacht' te geven aan alle 8 de doelen voor goederenvervoer. Tegelijkertijd zijn er geen doelen waar volgens de gemiddelde deelnemer 'veel meer aandacht' voor moet komen, want er zijn geen doelen die richting de 1,0 scores.
- Er is één doel dat meer aandacht krijgt van het representatieve panel dan de andere doelen: *belangrijke goederen zijn altijd beschikbaar*. Ook het doel *betaalbaar en efficiënt goederenvervoer binnen Nederland* krijgt veel aandacht.
- Daarna volgen vier doelen die ongeveer evenveel aandacht krijgen: *betaalbaar en efficiënt goederenvervoer naar het buitenland*, *goederenvervoer per gebied inrichten* en *veiligheid goederenvervoer verbeteren*.
- Drie doelen krijgen van het panel het minste aandacht: *veiligheid goederenvervoer verbeteren*, *goede voorzieningen in goederenvervoer* en *minder goederenvervoer*.

Betrouwbaarheidsinterval

- Een steekproef heeft altijd een mate van onzekerheid. Als alle Nederlanders mee zouden doen, dan bevinden de uitkomsten zich met 95% zekerheid in het waardebereik van de betrouwbaarheidsinterval.
- Als er geen overlap zit in het waardebereik van doelen, dan is het verschil tussen deze doelen significant. Bijvoorbeeld: De betrouwbaarheidsinterval van *belangrijke goederen zijn altijd beschikbaar* overlapt niet met die van de andere doelen. Dit doel verschilt dus significant van de rest. Daarom weten we dat Nederlanders meer waarde toekennen aan dit doel dan aan de andere doelen.



Keuzetaak goederenvervoer: Aan welke doelen moet de overheid volgens jou meer of minder aandacht besteden?



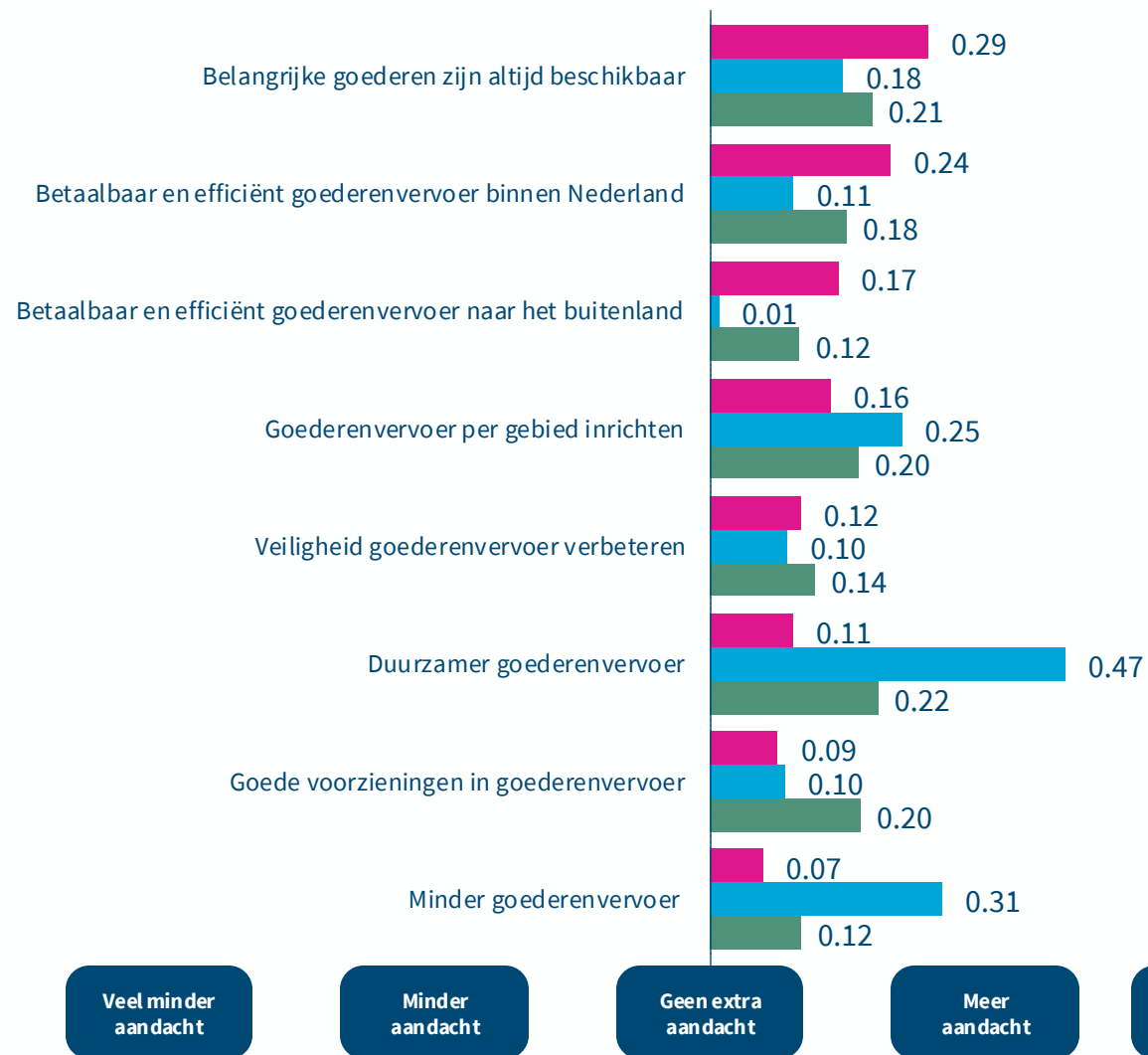
Sector



Open raadpleging



Panel raadpleging



Toelichting

De grafiek laat zien waar de gemiddelde deelnemer het schuifje heeft neergezet. Er zijn drie groepen: deelnemers aan de panel raadpleging, deelnemers aan de open raadpleging en deelnemers die hebben aangegeven werkzaam te zijn in de transport en logistiek.

Ook door deelnemers aan de open raadpleging en deelnemers uit de sector transport & logistiek wordt aan geen enkel doel 'minder aandacht' gegeven. Er zijn geen doelen waar 'veel meer aandacht' voor moet komen, want er zijn geen doelen die richting de 1,0 scoren.

Opvallende verschillen tussen de drie groepen:

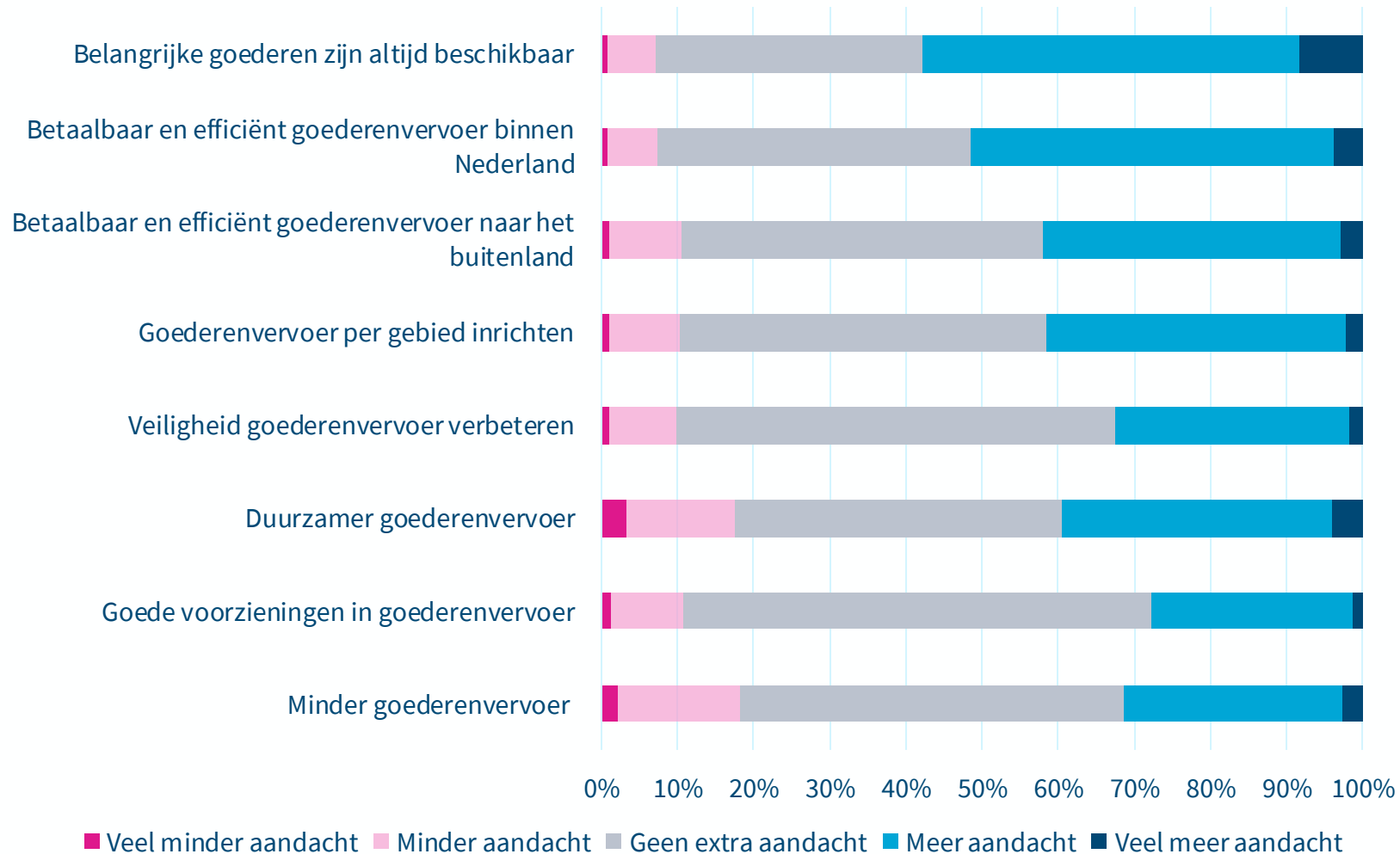
- Deelnemers aan de open raadpleging geven relatief veel aandacht aan *duurzamer goederenvervoer*, *minder goederenvervoer*, en *goederenvervoer per gebied inrichten* dan de andere twee groepen.
- Deelnemers uit de sector transport & logistiek geven 'meer aandacht' aan *goede voorzieningen in goederenvervoer* dan de andere twee groepen.



Keuzetaak goederenvervoer: Aan welke doelen moet de overheid volgens jou meer of minder aandacht besteden?



Panel raadpleging



Toelichting

De grafiek laat zien hoeveel procent van de paneldeelnemers het schuifje op de verschillende punten van de slider heeft gezet. Deze analyse is ook gemaakt voor de open raadpleging en voor de sectorgroep. Zie de [bijlagen](#).

Gemiddeld geeft **41%** van de paneldeelnemers (veel) meer aandacht aan een doel. Bij een aantal doelen geeft een hoger percentage (veel) meer aandacht. Het betreft:

- Belangrijke goederen zijn altijd beschikbaar (**58%**)
- Betaalbaar en efficiënt goederenvervoer binnen Nederland (**51%**)

Gemiddeld geeft **48%** van de deelnemers geen extra aandacht aan een doel, bij sommige doelen is dit percentage hoger:

- Goede voorzieningen in goederenvervoer (**61%**)
- Veilig goederenvervoer (**58%**)
- Minder goederenvervoer (**50%**)



Prioriteitsverdeling op de drie belangrijkste doelen, naar provincie

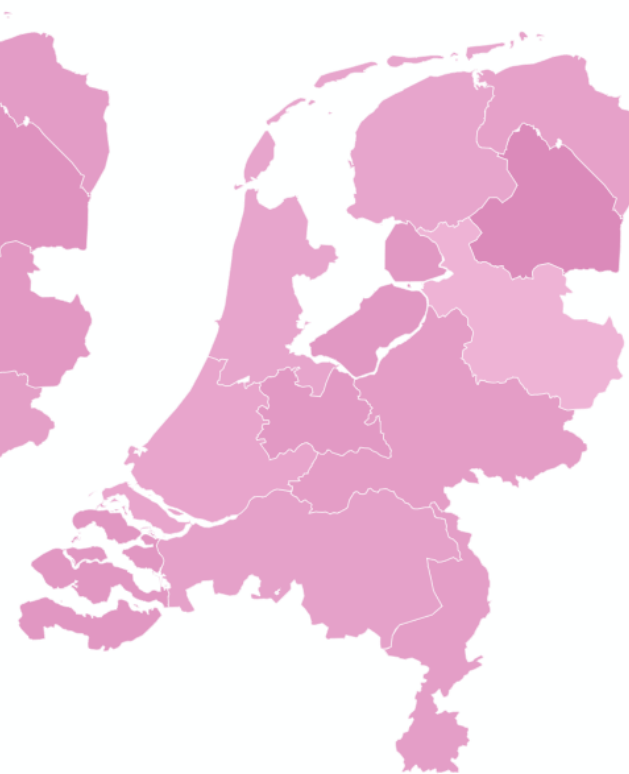
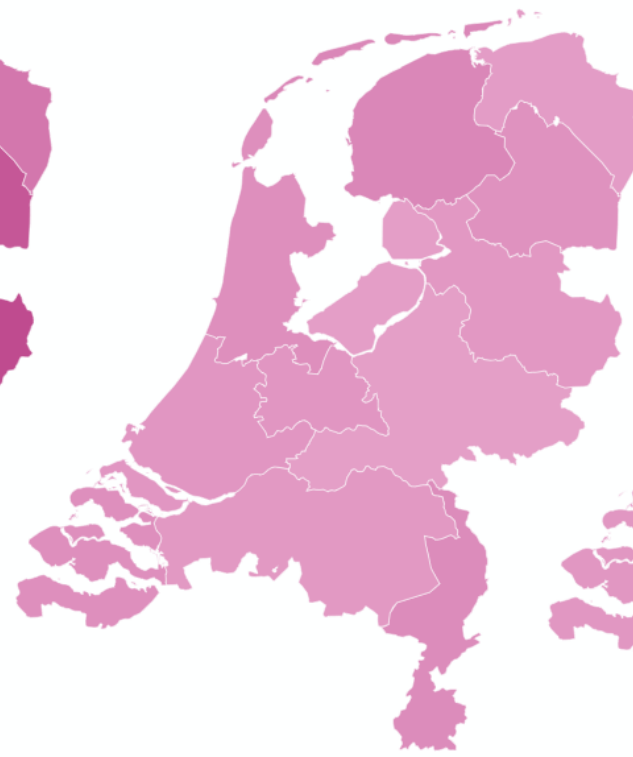


Panel raadpleging

Belangrijke goederen zijn altijd beschikbaar

Betaalbaar en efficiënt goederenvervoer binnen Nederland

Betaalbaar en efficiënt goederenvervoer naar het buitenland



Toelichting

De kaarten laten per provincie zien hoeveel aandacht paneldeelnemers hebben gegeven aan de drie doelen die gemiddeld de meeste aandacht krijgen. Deze analyse is ook gemaakt voor de open raadpleging. Zie de [bijlagen](#).

Een aantal zaken die opvallen:

- Paneldeelnemers uit de verschillende provincies geven deze drie doelen allemaal ongeveer evenveel aandacht. De verschillen tussen provincies zijn klein.
- Een aantal kleine verschillen zijn dat paneldeelnemers uit Friesland en Zeeland iets meer aandacht geven aan *belangrijke goederen zijn altijd beschikbaar*. En *betaalbaar en efficiënt goederenvervoer binnen Nederland* krijgt iets meer aandacht van deelnemers uit Friesland en Limburg. Terwijl *betaalbaar en efficiënt goederenvervoer naar het buitenland* iets meer aandacht krijgt van deelnemers uit Drenthe.

Veel minder aandacht

Minder aandacht

Geen extra aandacht

Meer aandacht

Veel meer aandacht



4.2. Resultaten motivaties keuzetaak goederenvervoer

In totaal zijn er 800 argumenten geanalyseerd.

De volgende slides geven een overzicht van veelgenoemde argumenten om meer of minder aandacht te geven aan een doel.

Bij ieder argument staan sterretjes die weergeven hoe vaak een argument is genoemd. Hiervoor geldt:

- ★ <10% van de deelnemers noemt dit argument
- ★★ 10-20% van de deelnemers noemt dit argument
- ★★★ >20% van de deelnemers noemt dit argument



Panel
raadpleging



Open
raadpleging



Sector

De volgende analyses zijn gedaan op basis van zowel de gegevens van het panel als de gegevens van de open raadpleging. Hierin komen ook meningen voor van de deelnemers uit de sector transport & logistiek.

Terugkerende thema's en argumenten in de motivaties



Sector



Open raadpleging



Panel

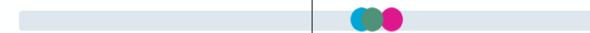
Uit de motivaties van deelnemers kunnen we opmaken dat er een aantal factoren zijn die vaak een rol spelen bij de keuze om meer of minder aandacht aan een doel te besteden. Onderstaand een overzicht

- Of een doel onder de **verantwoordelijkheid** van de overheid valt, wordt bij verschillende doelen genoemd als reden om er meer of 'minder aandacht' aan te geven. Dit argument kent een aantal varianten: iets is niet de taak van de overheid, iets is de taak van bedrijven in de goederensector, of iets is een taak voor consumenten zelf. Dit wordt genoemd bij de volgende doelen:
 - Duurzamer goederenvervoer
 - Minder goederenvervoer
 - Goede voorzieningen in goederenvervoer
 - Betaalbaar en efficiënt goederenvervoer naar het buitenland
 - Belangrijke goederen zijn altijd beschikbaar
 - Veiligheid goederenvervoer verbeteren
- De overheid moet ervoor zorgen dat goederenvervoer **meer via het spoor en het water** wordt gedaan. Dit argument wordt genoemd bij de volgende doelen als reden om er (veel) meer aandacht aan te geven:
 - Goederenvervoer per gebied inrichten
 - Duurzamer goederenvervoer
 - Betaalbaar en efficiënt goederenvervoer binnen Nederland
 - Betaalbaar en efficiënt goederenvervoer naar het buitenland

- De overheid moet ervoor zorgen dat goederenvervoer **slimmer** wordt ingericht. Specifieke suggesties hiervoor variëren van het maken van hubs tot het meer 's nachts vervoeren van goederen. Dit argument wordt genoemd bij de volgende doelen als reden om er (veel) meer aandacht aan te geven:
 - Duurzamer goederenvervoer
 - Minder goederenvervoer
 - Betaalbaar en efficiënt goederenvervoer binnen Nederland
 - Betaalbaar en efficiënt goederenvervoer naar het buitenland
- De overheid moet ervoor zorgen dat er **minder** goederenvervoer nodig is, wordt bij verschillende doelen genoemd. Zowel als reden om er 'meer aandacht' aan te geven, als reden om er 'minder aandacht' aan te geven. Specifieke suggesties variëren van het meer lokaal produceren en consumeren van goederen, het maken van hubs, en het meer 's nachts vervoeren van goederen. Dit argument wordt genoemd bij de volgende doelen als reden om er (veel) meer of juist veel minder aandacht aan te geven:
 - Minder goederenvervoer
 - Betaalbaar en efficiënt goederenvervoer binnen Nederland
 - Goederenvervoer per gebied inrichten
 - Duurzamer goederenvervoer



Belangrijke goederen zijn altijd beschikbaar



Waarom kiezen deelnemers wel of niet voor doelen? Onderstaand de meest genoemde argumenten. De sterretjes geven aan hoe vaak een argument genoemd is.

Argumenten bij 'Minder aandacht' en 'Veel minder aandacht'

Frequentie

Niet alle goederen hoeven altijd snel geleverd te worden



"De basis zaken voor inwoners /mensen moeten altijd zo optimaal mogelijk zijn. De rest is secundair"

"Hoeft niet altijd alles en overal beschikbaar te zijn"

"Tijdig voorzien in levensbehoeften is belangrijk en noodzakelijk."

"Vorbereid zijn op plotselinge scenario's."

"Staat nu onder druk en door hoge belastingen draagt overheid daaraan bij"

Dat is geen taak voor de overheid



"Geen taak voor de overheid."

"het leven is al duur genoeg de kosten van producten moeten niet onnodig hoog worden en sommige goederen zijn van levensbelang en moeten tijdig beschikbaar blijven."

Dat soort goederen moeten lokaal voorradig zijn, zodat ze zo min mogelijk vervoerd moeten worden



"Blijf gewoon benzine en diesel toestaan als brandstof en zorg dat deze ruim voorradig en betaalbaar blijven."

"We moeten juist meer voorraden aan gaan houden en niet just in time werken."

Argumenten bij 'Meer aandacht' en 'Veel meer aandacht'

Frequentie

Iedereen heeft recht op deze basisvoorzieningen



Het beschikbaar hebben van goederen is een essentieel voor de samenleving en economie



Essentiële goederen zijn op dit moment onvoldoende beschikbaar/betaalbaar



Essentiële goederen zijn nu betaalbaar, en moeten dat in de toekomst blijven



Specifieke essentiële goederen moeten meer beschikbaar worden



Ideeën om essentiële goederen beschikbaarer/betaalbaarder te maken



Dit is een taak voor de overheid



Betaalbaar en efficiënt goederenvervoer binnen Nederland

Waarom kiezen deelnemers wel of niet voor doelen? Onderstaand de meest genoemde argumenten. De sterretjes geven aan hoe vaak een argument genoemd is.

Argumenten bij 'Minder aandacht' en 'Veel minder aandacht'

Frequentie

Goederenvervoer zou juist duurder moeten worden

★★

Er zou minder goederenvervoer moeten zijn, het goedkoper maken werkt dat tegen

★

Goederenvervoer is al goedkoop

★

"Spreekt voor zich. Veel te winnen door nachtelijk goederenvervoer = minder piekbelasting wegennet overdag. Inrichten van depots in de regio's en verdere distributie met materieel dat geschikt is voor stadslevering, milieu zones e.d."

"Er wordt steeds meer vervoerd, daarom is het nodig dat dit efficiënt en betaalbaar blijft"

"Vervoer is al veel te goedkoop. Ik kan heel veel bestelling met gratis levering, dat is niet oké en mag zeker duurder worden."

"Het betaalbaar houden hangt in de meeste gevallen juist samen met het ontbreken van overheidsbemoeienis (accijnzen, heffingen, milieuregels etc.). En efficiency verhoog je niet door regelgeving, maar door nieuwe processen en technologie."

"Omgekeerd evenredig met minder vervoer willen. Dus minder aandacht betekent duurder transport en dus meer bewust."

"Goederen zijn al vaak te goedkoop. Mensen moeten minder spullen kopen waardoor minder vervoer nodig is."

Argumenten bij 'Meer aandacht' en 'Veel meer aandacht'

Frequentie

Goederenvervoer moet slimmer worden ingericht

★★★

Het is belangrijk dat binnenlands goederenvervoer betaalbaar en efficiënt is

★★

Er moeten minder regels zijn die goederenvervoer aan banden leggen

★★

Betaalbaar binnenlands goederenvervoer is essentieel voor de samenleving en de economie

★★

Als het binnenlandse goederenvervoer goedkoper wordt, worden spullen goedkoper voor Nederlanders. Dat is goed

★★

Goederenvervoer moet meer met de trein en/of boot gedaan worden

★

Er moeten meer regels zijn om goederenvervoer aan banden te leggen

★

Goederenvervoer moet regionaal/lokaal worden

★



Betaalbaar en efficiënt goederenvervoer naar het buitenland

Gemiddelde stand van de schuifjes in de keuzetaak
(panel, open raadpleging, sector)



Waarom kiezen deelnemers wel of niet voor doelen? Onderstaand de meest genoemde argumenten. De sterretjes geven aan hoe vaak een argument genoemd is.

Argumenten bij 'Minder aandacht' en 'Veel minder aandacht'

Frequentie

Goederenvervoer tussen Nederland en het buitenland is al goedkoop

★★

"Betaalbaar via met name scheepsvervoer en treinvervoer, minder weg gebruiken voor transport naar het buitenland, heeft minder files tot gevolg en trein en scheepvaart kan ideaal in de nacht."

"Het vervoer is al te goedkoop. Het is idioot dat als ik iets goedkops bestel bij Amazon dat het pakketje uit Frankrijk of Duitsland komt en ze nog steeds geld kunnen verdienen, dan is het vervoer te goedkoop."

Er moet minder vervoerd worden vanuit/naar het buitenland

★

"Betaalbaar en efficiënt is goed"

Goederenvervoer door Nederland naar het buitenland moet juist worden beperkt. Nederland is één grote stad geworden, waar goederenvervoer vooral omheen zou moeten lopen."

In Nederland moeten er vooral Nederlandse producten worden geconsumeerd

★

"Stoppen met gezeur over vliegbewegingen. Meer internationale samenwerking m.b.t. spoor Denk aan afgestemde beveiligingssystemen"

"Meer nadruk op lokaal."

Dat is geen taak voor de overheid

★

"In Nederland is 10% van de beroepsbevolking werkzaam in transport en logistiek. Het levert een belangrijke bijdrage aan ons bbp"

Argumenten bij 'Meer aandacht' en 'Veel meer aandacht'

Frequentie

Goederenvervoer moet duurzamer, en meer met de trein en/of boot gedaan worden

★★★

Het is belangrijk dat binnenlands goederenvervoer betaalbaar en efficiënt is

★★

Goederenvervoer moet slimmer worden geregeld

★

Het is belangrijk voor de Nederlandse economie dat internationaal goederenvervoer betaalbaar en efficiënt is

★

Als het internationaal goederenvervoer goedkoper wordt, worden spullen goedkoper voor Nederlanders

★



Goederenvervoer per gebied inrichten

Waarom kiezen deelnemers wel of niet voor doelen? Onderstaand de meest genoemde argumenten. De sterretjes geven aan hoe vaak een argument genoemd is.

Argumenten bij 'Minder aandacht' en 'Veel minder aandacht'

Frequentie

Dat is geen taak voor de overheid



"We beschikken als maatschappij over de ICT-middelen om flexibeler en efficiënter te plannen en organiseren. Dit kan met behoud van kwaliteit de duurzaamheid verbeteren."

We hebben veel water/rivieren in Nederland en een uitgebreid spoornet... gebruik dat meer! Zodat je de wegen meer kan gebruiken voor woon werkverkeer, zeker voor transport naar het buitenland"

"Denk dat de ondernemers dat al in kaart hebben gebracht en daarin meer kunnen betekenen dan de overheid"

"De behoeften en mogelijkheden kunnen per gebied verschillen."

"Zorgen dat goederen beter op plaats van bestemming komen, de vrachtwagens niet meer door de enge straten van de stad laten rijden, buiten de stad een opvang plek."

Dit is al goed geregeld, kan wel wat minder aandacht naartoe



"Betere spreiding van distributiecentra. Minder groot. Geen 3 vervoersbewegingen als je 3 dingen bestelt."

"Ook hiervoor geldt dat je onderzoeken of de hele spoorinfrastructuur niet anders kan."

Argumenten bij 'Meer aandacht' en 'Veel meer aandacht'

Frequentie

Het is efficiënter/duurzamer om het goederenvervoer per gebied te organiseren



De organisatie van goederenvervoer moet anders, niet per se meer per gebied



Elk gebied is anders, daarom moet goederenvervoer per gebied worden georganiseerd



Vrachtvervoer moet regionaal beter worden georganiseerd



Het is belangrijk dat er meer regionaal wordt gekeken naar goederenvervoer



Distributiecentra moeten regionaal beter worden georganiseerd



Treinvervoer moet regionaal beter worden georganiseerd



Veiligheid goederenvervoer verbeteren

Waarom kiezen deelnemers wel of niet voor doelen? Onderstaand de meest genoemde argumenten. De sterretjes geven aan hoe vaak een argument genoemd is.

Argumenten bij 'Minder aandacht' en 'Veel minder aandacht'

Frequentie

Dit is al goed geregeld



"Verkeersveiligheid. Vrachtwagens brengen medeweggebruikers in gevaar"

"Die staat al aan de top van de wereld. Naast het woord milieu is veiligheid het 2e door iedereen gekaapte woord. We zijn veilig. het weggooien geld en mankracht aan die paar % verbetering kunnen we ons NIET permitteren."

"Veiligheid zowel op de weg als op het spoor vraagt om veel extra aandacht!"

"Dit doen we goed maar kan altijd beter!"

"Chemische transporten per spoor door stadscentra en het effect op veiligheid moet meer aandacht krijgen. Liefst voordat het ergens mis gaat."

Dat is geen taak voor de overheid



"Ik woon in een dorp en de bevoorrading van twee supermarkten wordt door steeds langere en zwaardere vrachtwagens verricht, daar is bij het ontstaan van de locaties nooit op gerekend. het is een en al overlast ook voor de chauffeurs."

Argumenten bij 'Meer aandacht' en 'Veel meer aandacht'

Frequentie

Er moet meer aandacht komen voor veiligheid van goederenvervoer via vrachtwagens



Het is belangrijk dat het goederenvervoer veilig(er) is



Er moet meer aandacht komen voor vervoer van gevaarlijke stoffen (per trein)



Het huidige goederenvervoer is onveilig/niet veilig genoeg



Als er meer goederenvervoer komt moet er ook meer aandacht zijn voor veiligheid



Veiligheid moet een vereiste zijn bij goederenvervoer



Belangrijke goederen zijn altijd beschikbaar

Waarom kiezen deelnemers wel of niet voor doelen? Onderstaand de meest genoemde argumenten. De sterretjes geven aan hoe vaak een argument genoemd is.

Argumenten bij 'Minder aandacht' en 'Veel minder aandacht'

Frequentie

Dat is geen taak voor de overheid

★

Verduurzaming van goederenvervoer kost te veel geld

★

Er wordt voldoende verduurzaamd

★

Er moet minder goederenvervoer komen, niet duurzamer goederenvervoer (lokaal produceren)

★

Dit is al goed geregeld, kan wel wat minder aandacht naartoe

★

"Bedrijven en vervoerders kennen hun verantwoordelijkheid. Zorgen zelf voor juiste keuzes is betutteling door overheid niet voor nodig."

"Belangrijk voor het klimaat en de klimaatdoelen."

"Als logistiek land met heel veel goederenvervoer is de uitstoot van schadelijke stoffen door vrachtwagens een groot probleem voor gezondheid. Inzetten op elektrificeren is nodig voor de leefbaarheid."

"Duurzamer betekent duurder. Dat botst met andere doelen."

"Investeer in groen goederenvervoer, meer vervoer over het spoor (incl. optimale overslagmogelijkheden) en wat er over de weg gaat meer elektrisch of anderszins groener."

"Je kunt ook doorslaan met verduurzamen. Gewoon gelijke trend houden met je buurlanden. En niet ten kosten van alles verduurzamen."

"Er zijn zoveel diesel vrachtwagens en ook busjes die rondrijden. Dat kan een stuk minder en ook slimmer. Waarom moeten er bijvoorbeeld iets van 6 verschillende bezorgdiensten voor pakketjes zijn, kan dat niet gewoon één partij zijn?"

Argumenten bij 'Meer aandacht' en 'Veel meer aandacht'

Frequentie

Duurzamer goederenvervoer is belangrijk voor het klimaat en onze toekomst

★★★

Goederenvervoer moet meer met schone energie/elektrisch gedaan worden

★★

Goederenvervoer moet meer met de trein en/of boot gedaan worden

★★

Goederenvervoer moet slimmer worden ingericht

★★

Goederenvervoer moet vooral minder worden

★

Goederenvervoer moet meer met de fiets gedaan worden

★



Goede voorzieningen in goederenvervoer

Waarom kiezen deelnemers wel of niet voor doelen? Onderstaand de meest genoemde argumenten. De sterretjes geven aan hoe vaak een argument genoemd is.

Argumenten bij 'Minder aandacht' en 'Veel minder aandacht'

Frequentie

Dat is geen taak voor de overheid

★★

"Helaas moeten we langer werken. Hoe meer mensen langer door kunnen werken, hoe goedkoper het wordt. Maar dan moet dat zowel fysiek als geestelijk wel kunnen door goede wettelijke kaders. In plaats van vroegpensioen kunnen veranderen van functie of minder werken op een dag zonder dat het gelijk veel geld kost."

"Er is nu een gebrek aan bijv. parkeerplaatsen voor de chauffeurs. Dit moet verbeterd worden of zorg dat er meer vervoert kan worden op een andere manier bijv. trein of schip."

"Is nodig om bijvoorbeeld genoeg chauffeurs te (be)houden."

"Goederenvervoer is geen overheidstaak. De bedrijven moeten hiervoor zorgen"

"Mensen moeten veilig hun werk kunnen doen."

"En controleer de arbeidsvoorwaarden van de chauffeurs"

Argumenten bij 'Meer aandacht' en 'Veel meer aandacht'

Frequentie

Huidige voorzieningen voor werknemers in het goederenvervoer zijn niet goed (genoeg)

★★★

Er moeten vooral betere rustplaatsen komen

★★★

Om een goede goederenvervoersector te hebben zijn goede voorzieningen cruciaal

★★

Goede voorzieningen voor werknemers in het goederenvervoer zijn belangrijk

★★

Werknemers in het goederenvervoer moeten vooral juridisch beter beschermd worden

★

Er moeten specifieke maatregelen worden genomen om voorzieningen voor werknemers in het goederenvervoer te verbeteren

★



Minder goederenvervoer



Waarom kiezen deelnemers wel of niet voor doelen? Onderstaand de meest genoemde argumenten. De sterretjes geven aan hoe vaak een argument genoemd is.

Argumenten bij 'Minder aandacht' en 'Veel minder aandacht'

Frequentie

Er moet duurzamer goederenvervoer komen ★

De Nederlandse bevolking/economie groeit, minder goederenvervoer is daardoor niet realistisch/wenselijk ★

Dat zou niet goed zijn voor de Nederlandse economie ★

Dat is geen taak voor de overheid ★

"Producten die we verbouwen ook zelf eten. Wat over is gaat naar buitenland. Import van producten die we zelf ook verbouwen duurder maken. Meer eten volgens de seizoenen. Meer over water en spoor."

"Meer lokaal produceren, minder globalistisch produceren en vervoeren. Efficiëntere verpakkingen die niet onnodig ruimte innemen."

Meer efficiency lijkt mogelijk. Dit vraagt om actie van het bedrijfsleven, waarbij de overheid een coördinerende rol kan spelen."

"Is een loffelijk streven. Maar lijkt mij gezien bevolkingstoename en overslag op depots i.v.m. milieu- en zero emissie zones een utopie"

"Win-win milieu/files/kwaliteit wegen etc. Beter meer lokaal produceren en consumptie ontmoedigen."

"Zie hierboven. Pas het internet aan aan de fysieke winkels. Waarom moeten we 24 u per dag allerlei shit uit Azië kunnen kopen. Zie mijn antwoord over EU/NL"

"Geen taak en invloed van de overheid."

"Minder vervoer scheelt veel in bijvoorbeeld CO2 uitstoot en verkeersveiligheid."

Argumenten bij 'Meer aandacht' en 'Veel meer aandacht'

Frequentie

Goederenvervoer moet vooral regionaal en lokaal worden ★★★

Goederenvervoer moet efficiënter en slimmer worden ingericht ★★★

Minder goederenvervoer is beter voor de samenleving ★

Mensen moeten minder producten kopen ★

Minder goederenvervoer is beter voor het klimaat ★



5. Methodologie en verantwoording

The background features a large, dark blue, angular shape that resembles a stylized mountain or a jagged arrow pointing downwards and to the right. This shape is set against a lighter blue background. The overall aesthetic is modern and minimalist.

Het ontwerp en de uitvoering van deze raadpleging vond plaats in drie fases die we in detail uitwerken

Overzicht van het proces: Welke stappen zijn doorlopen?

1

**Ontwerp van de PWE-
raadpleging**

Februari 2024 – Mei 2024

Stap 1

Werksessies met
stakeholders en
beleidsmakers

Stap 2

Ontwerpen van de
PWE

2

**Openstelling en
dataverzameling**

Mei 2024 – Juni 2024

Stap 3

Panel- en open
raadpleging

Stap 4

Post-stratificatie

3

Analyse en rapportage

Juli 2024 – September 2024

Stap 5

Schrijven van het
rapport



Stap 1 en 2. Werksessies, en het maken van de PWE

Algemene keuzetaak

- **Eerste Sessie:** In de eerste werksessie hebben we twee concepten voor de PWE-raadpleging ontwikkeld op basis van de huidige Mobiliteitsvisie en input van een grootschalige bijeenkomst met medewerkers van IenW. Concept 1 richtte zich op het prioriteren van bereikbaarheidsdoelen, waarbij deelnemers met een beperkt budget moesten kiezen welke doelen belangrijker zijn. In concept 2 lag de focus op het afwegen van uitkomsten in plaats van doelen. Tijdens de sessie bleek dat de voorkeur uitging naar concept 1.
- **Tweede Sessie:** De tweede werksessie leidde tot verfijning van de doelen. Twee doelen rond goederenvervoer werden samengevoegd, het economische doel werd geschrapt, en nieuwe doelen zoals het verkorten van reistijden werden toegevoegd. Er werd besloten om de focus te behouden op de bereikbaarheid en niet te veel af te wijken van het hoofddoel.
- **Derde Sessie:** In de derde werksessie met stakeholders werd besloten om duurzaamheid mee te nemen in de PWE, en om de formulering van doelen te verfijnen om consistentie te waarborgen. Ook werd de meter 'inspanning' geïntroduceerd als vervanging voor 'kosten'. **Vierde Sessie:** Tijdens deze werksessie werden de doelen verder aangescherpt, inclusief de teksten onder de informatieknoppen. Er werd aandacht besteed aan het gelijk trekken van de scope van de doelen. Nieuwe doelen werden toegevoegd, en er werd verdere verfijning aangebracht in de vervolgvragen van de keuzetaak.

Keuzetaak goederenvervoer

- **Eerste Sessie:** Tijdens deze werksessie met beleidsmakers van het ministerie hebben we bestaande beleidsmaatregelen besproken en nieuwe maatregelen toegevoegd. Voorbeelden van nieuwe maatregelen zijn: doelgroep stroken voor goederenvervoer, veiligheid vergroten door snelheidsbeleid en rijopleidingen, en het heffen op lege vrachtwagens. We hebben ook overwogen om in de PWE-raadpleging de effecten van maatregelen op verduurzaming van de sector op te nemen, maar besloten dit niet te doen vanwege onzekerheden in de effectiviteit van maatregelen en het risico van te veel invloed op deelnemers.
- **Tweede Sessie:** In deze werksessie met stakeholders uit de logistieke sector hebben we de beleidsmaatregelen uit de eerste sessie verder verfijnd. Het doel was om ontbrekende keuze-opties te identificeren en deze te prioriteren tot maximaal 14 opties. Uiteindelijk werd besloten om de focus te verleggen van maatregelen naar doelen, zodat de keuzetaak goederenvervoer in lijn is met de algemene keuzetaak. Op basis van feedback uit deze sessie werden de maatregelen uit de eerste sessie omgezet in doelen.
- **Derde Sessie:** In deze derde werksessie met deelnemers uit de sector transport & logistiek en beleidsmakers hebben we de doelen voor goederenvervoer verfijnd en feedback verzameld. Hierbij werden specifieke doelen kritisch geëvalueerd, en waar nodig aangepast. Dit leidde tot een definitieve lijst van doelen.



Stap 3. Panel- en open raadpleging

Tussen 16 mei en 31 juni 2024 konden deelnemers meedoen aan een van de twee versies van de raadpleging. Deelnemers konden meedoen aan de raadpleging in het Nederlands, of in het Engels. Er hebben in totaal 6.783 mensen meegedaan.

- **Panel raadpleging:** De raadpleging is uitgevoerd onder een panel. In deze gesloten groep controleren we de weerspiegeling van de Nederlandse bevolking op de kenmerken leeftijd, geslacht en opleidingsniveau. Daardoor zijn de resultaten van de gesloten raadpleging representatief voor de Nederlandse bevolking. Er waren 3.020 paneldeelnemers.
- **Open raadpleging:** De raadpleging is verspreid onder de Nederlandse bevolking. Zij zijn niet representatief voor de Nederlandse bevolking op de kenmerken leeftijd, geslacht en opleidingsniveau. Daardoor zijn de resultaten van de open raadpleging niet representatief voor de Nederlandse bevolking. Er waren 3.762 deelnemers aan de open raadpleging. De raadpleging is verspreid op verschillende manieren, inclusief maar niet gelimiteerd tot: sociale media, een artikel in de Telegraaf, kanalen van stakeholders.

Stap 4. Post-stratificatie

- Het panel van de PWE-raadpleging van 3.020 deelnemers is een steekproef van alle Nederlanders. In deze rapportage tonen we de resultaten van de PWE-raadpleging op basis van deze herwogen steekproef. Deze gewogen conclusies mogen gelezen worden als representatieve uitkomsten voor heel Nederland. Hoe werkt dat?
- De samenstelling van deelnemers aan de PWE-raadpleging komt grotendeels, maar niet geheel, overeen met de bevolkingssamenstelling van Nederland. Dat kunnen we afleiden met de standaardmethode voor het bepalen van statistische representativiteit. We hebben de verdeling van de kenmerken van de steekproef met die van de gehele bevolking van Nederland vergeleken met een zogenoemde Chi²-toets. We hebben daarbij de kenmerken geslacht, leeftijd en opleidingsniveau gehanteerd. We hebben de kenmerken van de deelnemers aan de raadpleging afgezet tegen de meest actuele gegevens van het CBS. We zien dat de steekproef significant verschilt van de populatie op het demografische kenmerk opleidingsniveau.
- Omdat er een significant verschil is kunnen we de gegevens vervolgens herwegen met de post-stratificatie methode. Het doel is om alle groepen in Nederland een stem naar rato te geven. Herwegen betekent dat we in de analyse meer gewicht hebben toegekend aan de antwoorden van deelnemers die ondervertegenwoordigd zijn in de steekproef en juist minder gewicht hebben toegekend aan de deelnemers die oververtegenwoordigd zijn. Kort gezegd hebben we het volgende gedaan:
 1. We delen de deelnemers op in drie groepen voor opleidingsniveau (praktisch/middel/theoretisch);
 2. We hebben de verdeling van de deelnemers over deze groepen vergeleken met de verdeling in de populatie van Nederland;
 3. We hebben een wegingsfactor gekoppeld aan elke groep. Deze wegingsfactor zorgt dat de antwoorden van een specifieke groep zwaarder tellen als er relatief weinig deelnemers in de groep zitten. En dat de antwoorden minder zwaar meetellen als er relatief veel deelnemers in deze groep zitten. Dat betekent concreet dat we de stem van praktisch opgeleide mensen iets zwaarder hebben laten wegen. Er zijn geen gegevens of antwoorden weggegooid.



Stap 5. Schrijven van de rapportage

De voorliggende rapportage is opgesteld door Populytics. Er hebben een aantal feedback rondes plaatsgevonden, waarbij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat feedback heeft geleverd op de rapportage.

Omgang met persoonsgegevens

De vragen in deze raadpleging waren allen in overeenstemming met de privacywetgeving (Algemene verordening gegevensbescherming, AVG). Omdat de raadpleging anoniem is zijn de gegevens die we verzamelen geen persoonsgegevens. Dat betekent dat de AVG als uitgangspunt niet van toepassing is. Een anonieme raadpleging mag vragen stellen over leeftijd, geslacht en opleidingsniveau, zonder dat de AVG van toepassing is.

Ook in een anonieme raadpleging kan de AVG in sommige gevallen toch van toepassing zijn. Bijvoorbeeld als het antwoord op een vraag (of de antwoorden op een combinatie van vragen) herleidbaar is (zijn) tot een groep van drie huishoudens of minder. Dan is er sprake van een persoonsgegeven. In dat geval is de AVG van toepassing. Een voorbeeld is vragen naar postcode-4. Er zijn enkele (vaak landelijke) postcode-4-gebieden waarin zich minder dan drie huishoudens bevinden.

In deze raadpleging is geen gegeven, of combinatie van gegevens, verzameld die herleidbaar is (zijn) tot een groep van drie huishoudens of minder in Nederland.

Elke deelnemer aan de raadpleging kon verder zelf bepalen welke informatie hij/zij wilde delen. Alle vragen over persoonlijke kenmerken in de raadpleging waren vrijwillig te beantwoorden (of over te slaan). Elke vraag bevatte daarbovenop ook de antwoordoptie 'zeg ik liever niet'.

De gegevens voor dit onderzoek blijven bewaard. Gegevens van deelnemers die hun persoonsgegevens hebben achtergelaten, bijvoorbeeld om kans te maken op een bol.com bon, of om het rapport te ontvangen, bewaren we uiterlijk 6 maanden.



6. Bijlagen

The background features a large, dark blue, angular shape that resembles a stylized mountain or a jagged arrow pointing downwards and to the right. This shape is set against a lighter blue background. The overall composition is minimalist and modern.

Samenstelling van de deelnemers

Naar provincie



Panel raadpleging



Open raadpleging

	Open (N=3.783)	Panel (N=3.020)	Gemiddelde Nederland
In welke provincie woon je?			
Andere gebieden van het Koninkrijk van Nederland	0%	0%	
Drenthe	2%	3%	3%
Flevoland	5%	4%	3%
Friesland	3%	5%	4%
Gelderland	11%	11%	12%
Groningen	3%	5%	3%
Limburg	4%	7%	6%
Noord-Brabant	8%	13%	15%
Noord-Holland	19%	14%	17%
Overijssel	5%	7%	7%
Utrecht	11%	8%	8%
Zeeland	2%	3%	2%
Zuid-Holland	27%	21%	21%
In welke provincie werk je?			
Andere gebieden van het Koninkrijk van Nederland	0%	0%	
Drenthe	2%	3%	2%
Flevoland	2%	3%	2%
Friesland	2%	5%	3%
Gelderland	8%	11%	11%
Groningen	3%	4%	3%
Limburg	3%	7%	6%
Noord-Brabant	7%	11%	15%
Noord-Holland	17%	17%	18%
Overijssel	5%	6%	7%
Utrecht	14%	9%	9%
Zeeland	1%	2%	2%
Zuid-Holland	35%	21%	20%

Toelichting

- De deelnemersgroep aan de panel raadpleging is ongeveer gelijk aan het Nederlands gemiddelde voor provincie waar deelnemers wonen en werken. Er zijn relatief iets minder mensen die werken in Noord-Brabant dan landelijk gemiddeld is.
- De deelnemersgroep aan de open raadpleging is ook ongeveer gelijk aan het Nederlands gemiddelde voor provincie waar deelnemers wonen en werken. Wel zijn er iets minder deelnemers die wonen in Noord-Brabant dan landelijk gemiddeld is. Er zijn juist iets meer mensen die wonen en werken in Utrecht en Zuid-Holland dan het landelijk gemiddelde.



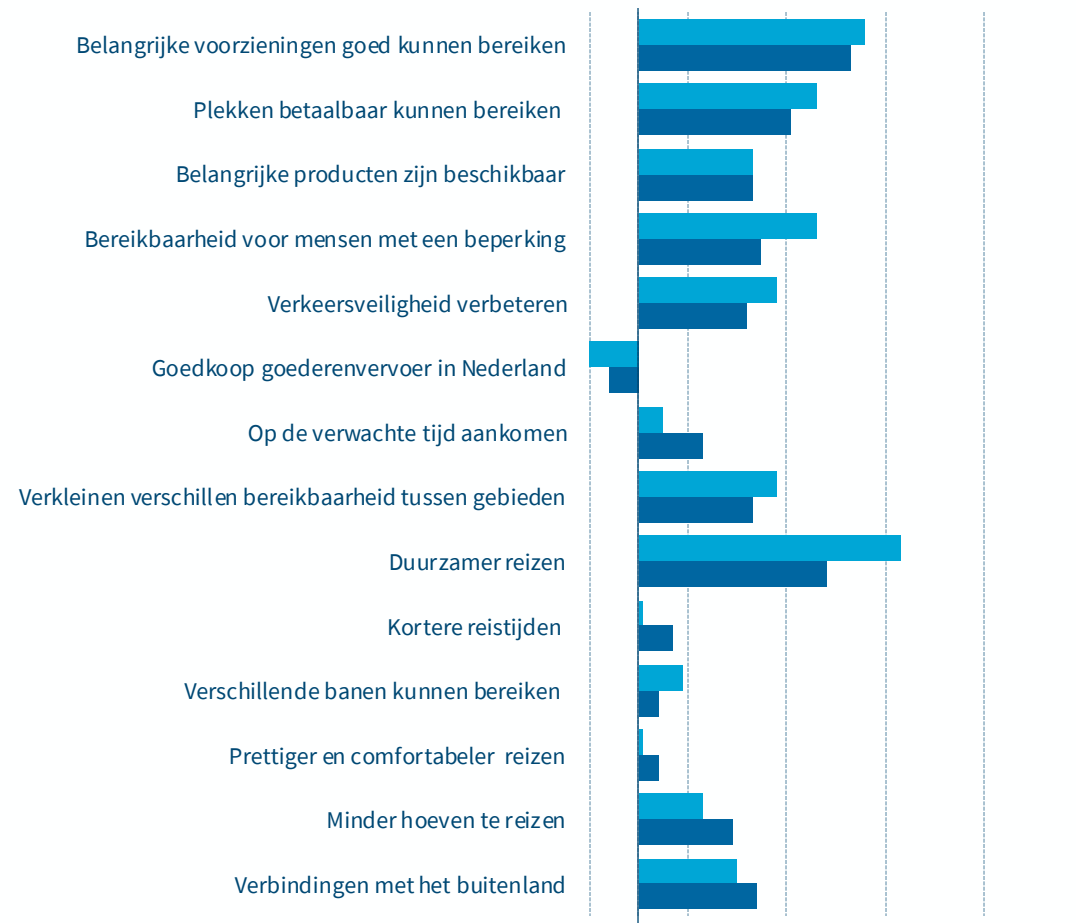
Algemene keuzetaak: naar gender en leeftijd



Open raadpleging

Gender

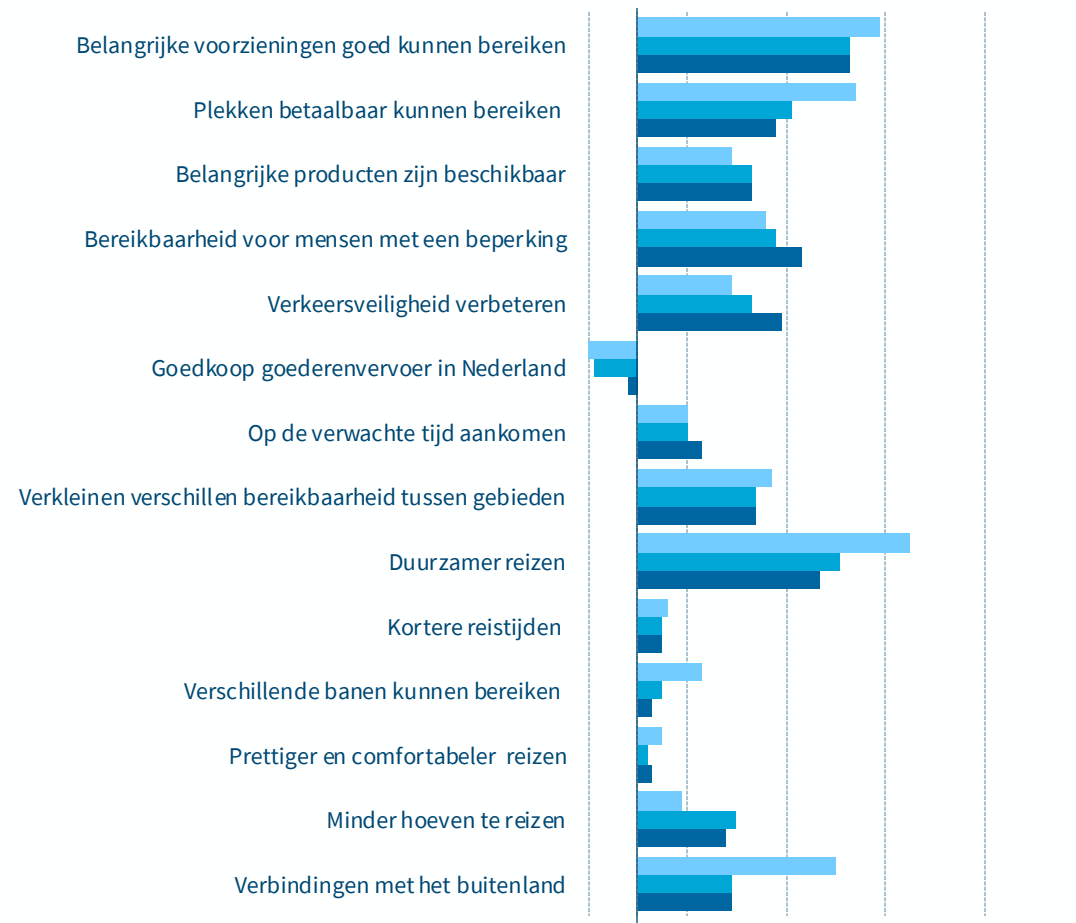
■ Vrouw ■ Man



← Minder aandacht
Geen extra aandacht
→ Meer aandacht

Leeftijd

■ Jonger dan 34 ■ Tussen 35 en 64 ■ Ouder dan 65



← Minder aandacht
Geen extra aandacht
→ Meer aandacht



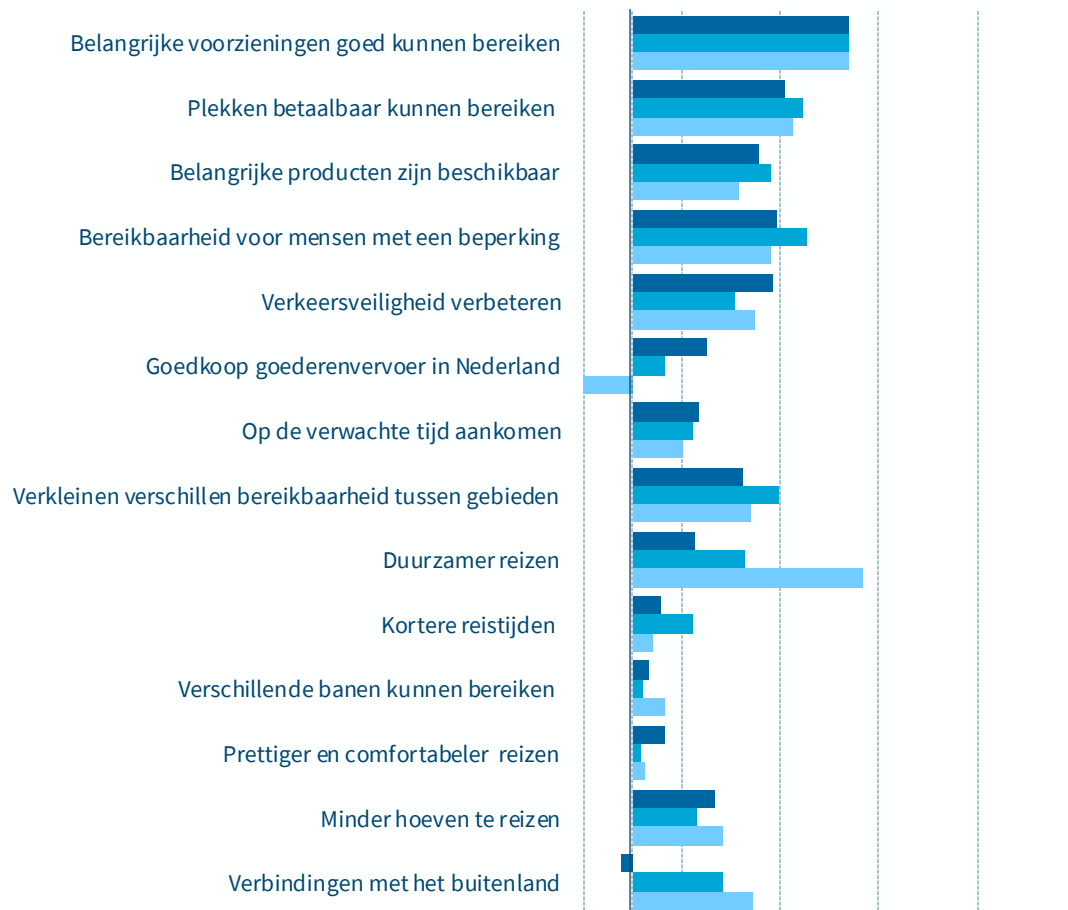
Algemene keuzetaak: naar opleidingsniveau en omgeving



Open raadpleging

Opleidingsniveau

■ Praktisch ■ Middel ■ Theoretisch



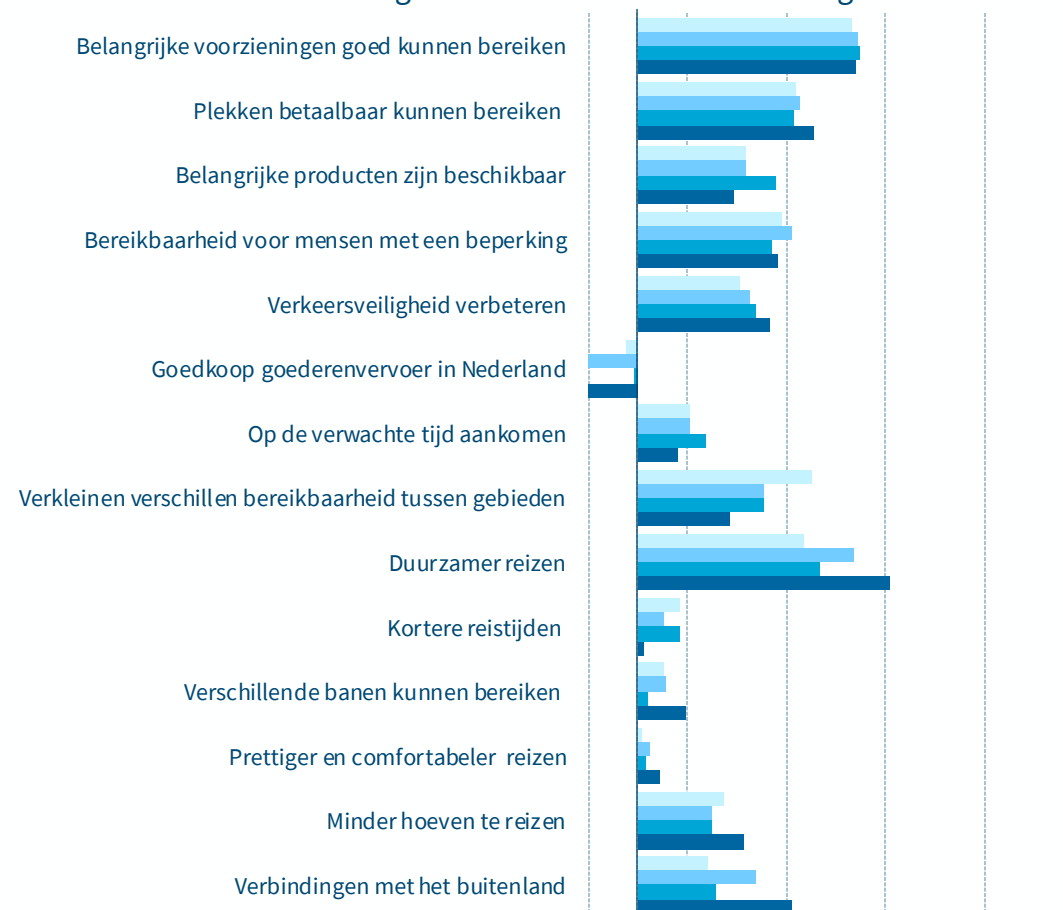
← Minder aandacht

Geen extra aandacht

→ Meer aandacht

Omgeving

■ Een landelijk gebied ■ Een kleine stad ■ Een kleine gemeente ■ Een grote stad



← Minder aandacht

Geen extra aandacht

→ Meer aandacht



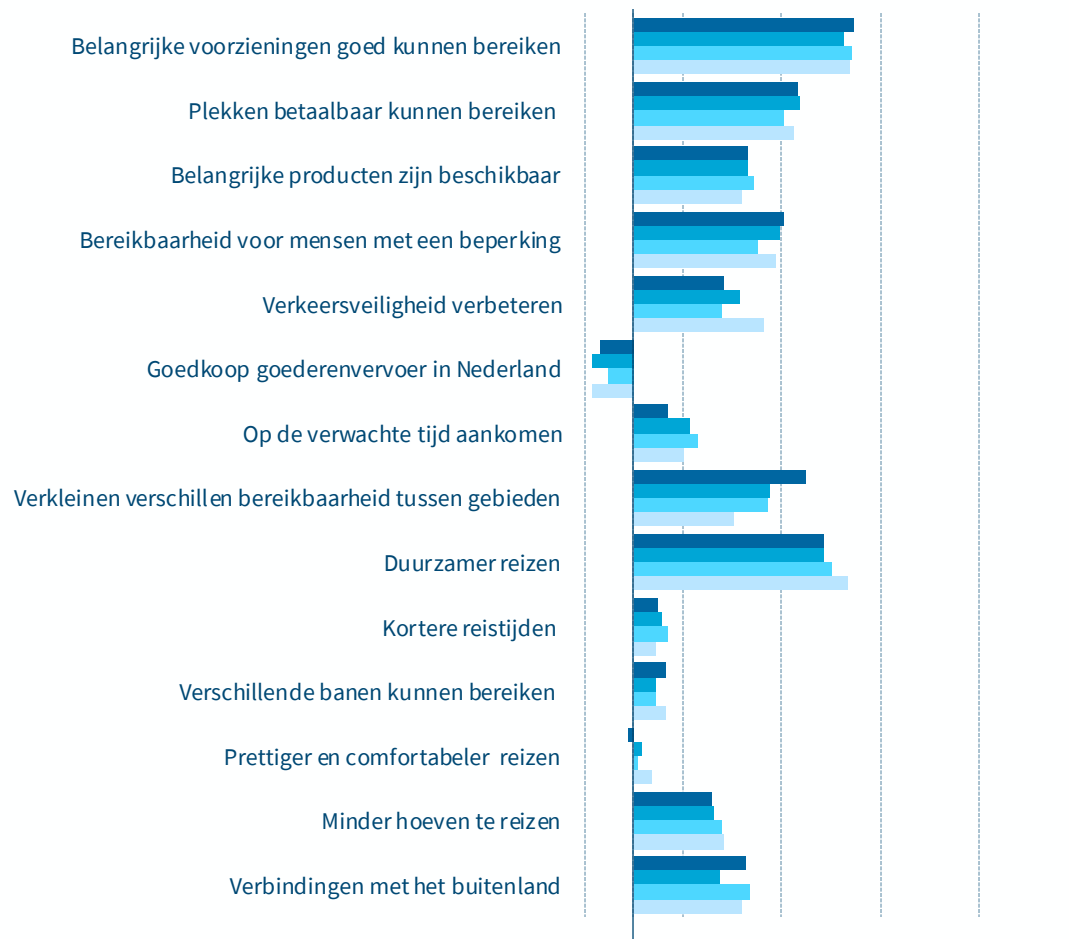
Algemene keuzetaak: naar deel van Nederland



Open raadpleging

Deel van Nederland

■ Noord-Nederland ■ Oost-Nederland ■ Zuid-Nederland ■ West-Nederland



← Minder aandacht

Geen extra aandacht

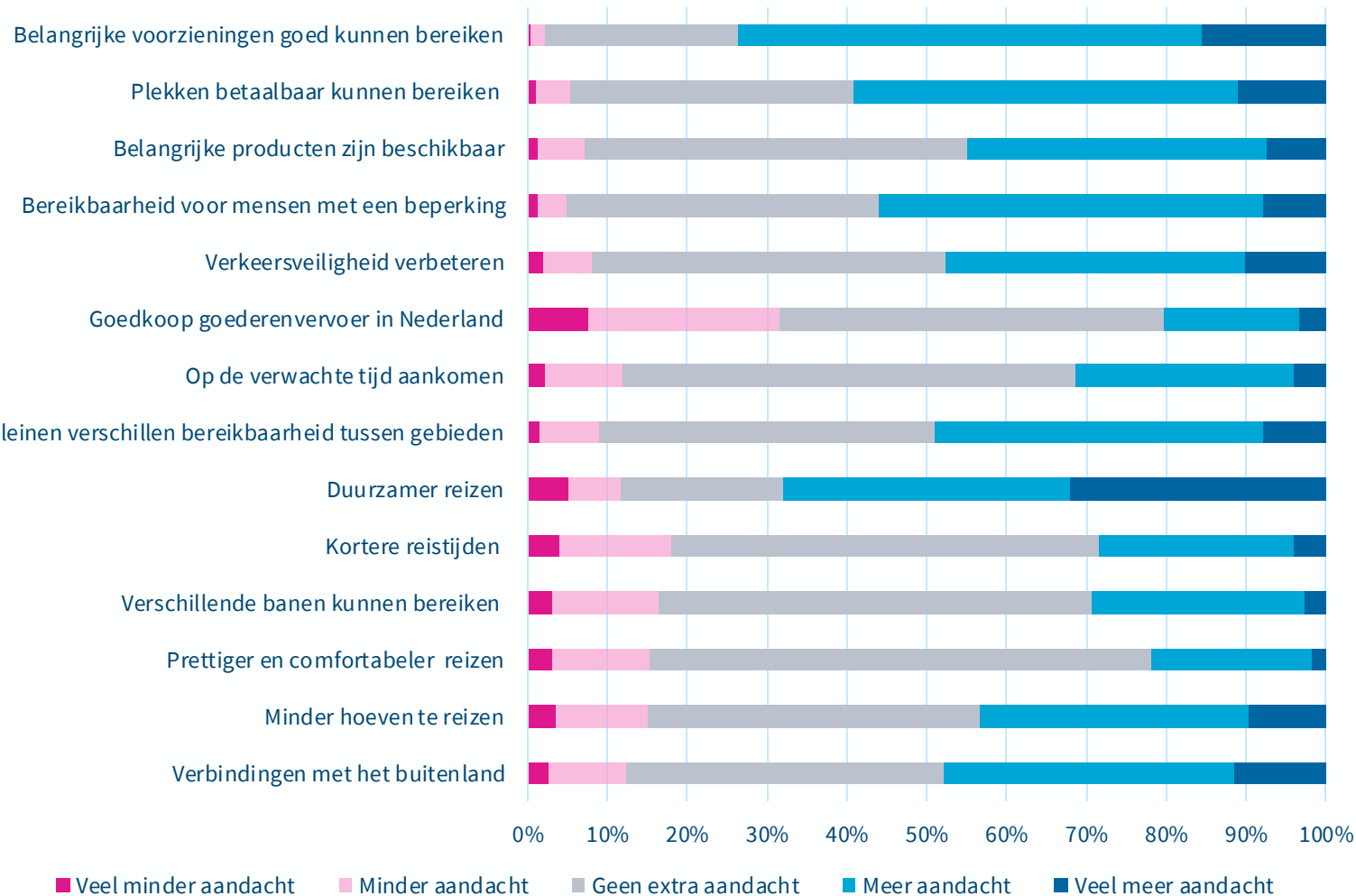
→ Meer aandacht



Algemene keuzetaak open raadpleging: Aan welke doelen moet de overheid volgens jou meer of minder aandacht besteden?



Open raadpleging



Toelichting

Deze grafiek laat het percentage deelnemers zien dat het schuifje op de verschillende punten van de slider heeft gezet. Het betreft hier alleen deelnemers aan de open raadpleging.

Gemiddeld geeft **44%** van de deelnemers (veel) meer aandacht aan een doel. Bij een aantal doelen is dit meer, met name:

- Belangrijke voorzieningen goed kunnen bereiken (**74%**)
- Duurzamer reizen (**68%**)
- Plekken betaalbaar kunnen bereiken (**59%**)

Gemiddeld geeft **44%** van de deelnemers geen extra aandacht aan een doel. Bij een aantal doelen geeft een beduidend groter aandeel deelnemers geen extra aandacht, met name:

- Prettiger en comfortabeler reizen (**63%**)
- Op de verwachte tijd aankomen (**57%**)
- Verschillende banen kunnen bereiken (**54%**)

Gemiddeld geeft **12%** van de deelnemers (veel) minder aandacht aan een doel, bij sommige doelen is dit percentage beduidend hoger, met name:

- Goedkoop goederenvervoer (**32%**)
- Kortere reistijden (**18%**)
- Verschillende banen bereiken (**16%**)



Prioriteitsverdeling op de drie belangrijkste doelen, naar provincie



Open raadpleging

Belangrijke voorzieningen goed kunnen bereiken
Plekken betaalbaar kunnen bereiken

Belangrijke producten zijn beschikbaar

Toelichting

De kaarten laten per provincie zien hoeveel aandacht deelnemers aan de open raadpleging hebben gegeven aan de drie doelen die de meeste aandacht krijgen in de panel raadpleging.

Een aantal zaken die opvallen:

- Deelnemers geven de doelen allemaal ongeveer evenveel aandacht, ongeacht de provincie waar ze wonen.
- Een aantal kleine verschillen:
- Deelnemers uit Drenthe en Utrecht geven iets meer aandacht aan *belangrijke voorzieningen goed kunnen bereiken*.
- Aan *plekken betaalbaar kunnen bereiken* wordt iets meer aandacht gegeven door deelnemers uit Zeeland.
- *Belangrijke producten zijn beschikbaar* krijgt iets meer aandacht van mensen uit Flevoland.

Veel minder aandacht

Minder aandacht

Geen extra aandacht

Meer aandacht

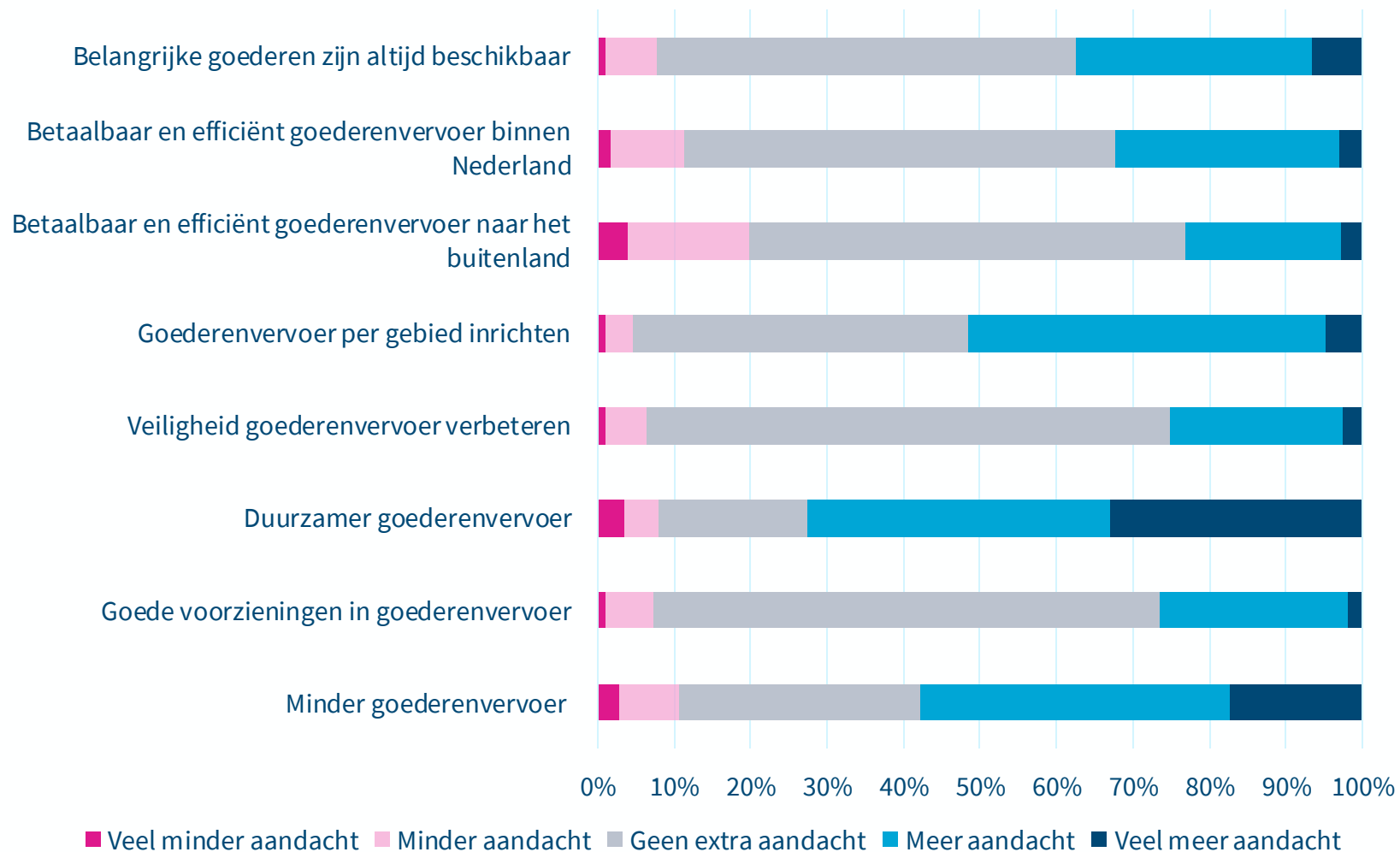
Veel meer aandacht



Keuzetaak goederenvervoer: Aan welke doelen moet de overheid volgens jou meer of minder aandacht besteden?



Open raadpleging



Toelichting

Deze grafiek laat het percentage deelnemers zien dat het schuifje op de verschillende punten van de slider heeft gezet. Het betreft hier alleen deelnemers aan de open raadpleging.

Gemiddeld geeft **41%** van de deelnemers (veel) meer aandacht aan een doel, bij drie doelen is dit percentage hoger:

- Duurzamer goederenvervoer (**73%**)
- Minder goederenvervoer (**58%**)
- Goederenvervoer per gebied inrichten (**52%**)

Gemiddeld geeft **48%** van de deelnemers geen extra aandacht aan een doel. Bij een aantal doelen ligt dit percentage lager:

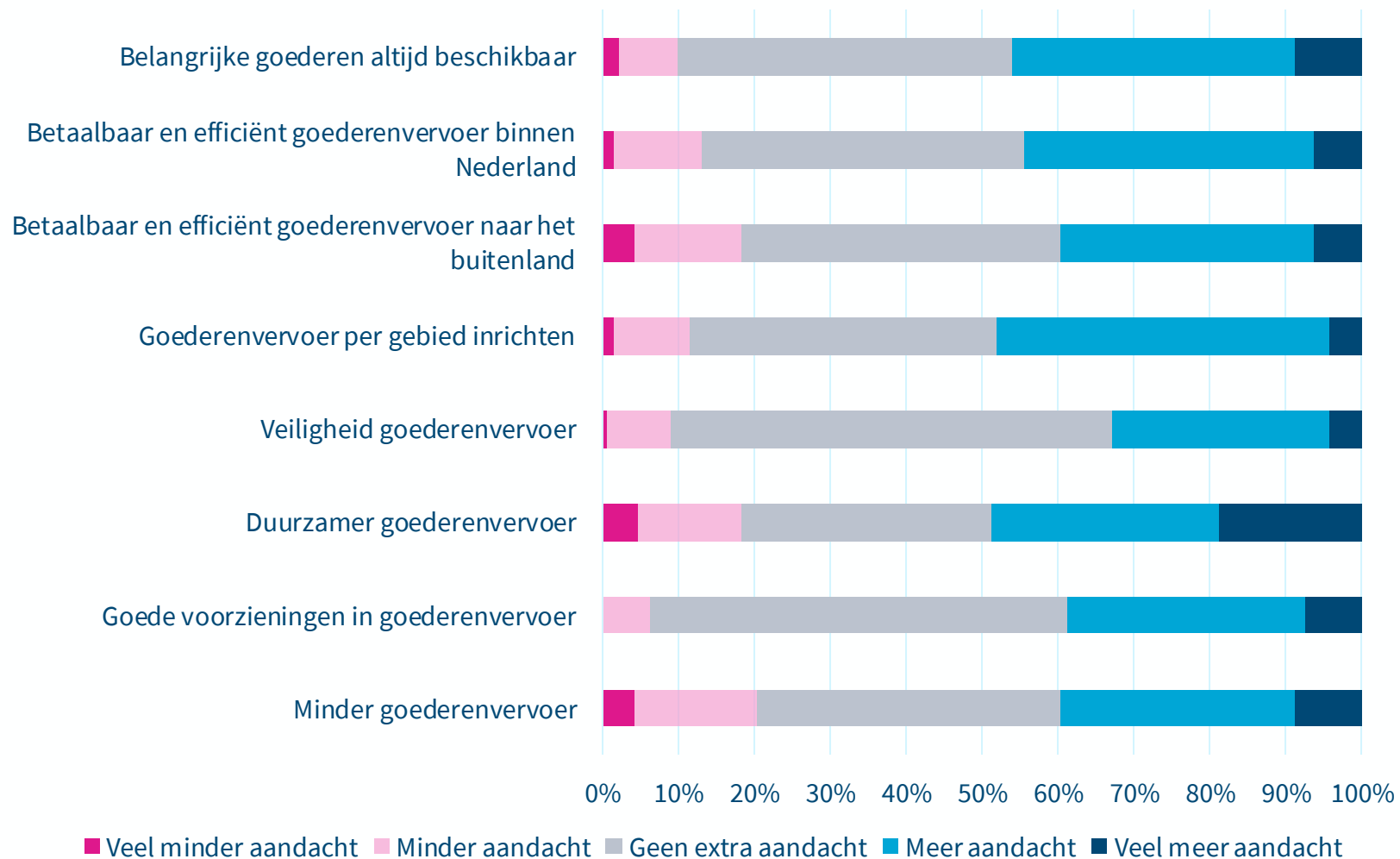
- Duurzamer goederenvervoer (**19%**)
- Minder goederenvervoer (**32%**)
- Goederenvervoer per gebied inrichten (**44%**)



Keuzetaak goederenvervoer: Aan welke doelen moet de overheid volgens jou meer of minder aandacht besteden?



Sector



Toelichting

De grafiek laat zien hoeveel procent van de deelnemers uit de sector transport & logistiek het schuifje op de verschillende punten van de slider heeft gezet.

Gemiddeld geeft **45%** van de deelnemers uit de sector transport & logistiek (veel) meer aandacht aan een doel. Bij een aantal doelen geeft een hoger percentage (veel) meer aandacht. Het betreft:

- Duurzamer goederenvervoer (**49%**)
- Goederenvervoer per gebied inrichten (**48%**)
- Belangrijke goederen zijn altijd beschikbaar (**46%**)

Gemiddeld geeft **45%** van de deelnemers geen extra aandacht aan een doel, bij sommige doelen is dit percentage lager:

- Duurzamer goederenvervoer (**33%**)
- Minder goederenvervoer (**40%**)
- Goederenvervoer per gebied inrichten (**41%**)



Prioriteitsverdeling op de drie belangrijkste doelen, naar provincie

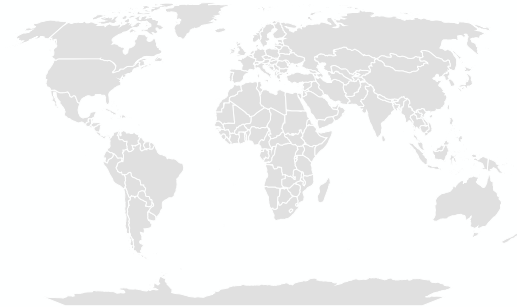


Open raadpleging

Belangrijke goederen zijn altijd beschikbaar

Betaalbaar en efficiënt goederenvervoer binnen Nederland

Betaalbaar en efficiënt goederenvervoer naar het buitenland



Toelichting

De kaarten laten per provincie zien hoeveel aandacht deelnemers aan de open raadpleging hebben gegeven aan de drie doelen die de meeste aandacht krijgen in de panel raadpleging.

Een aantal zaken die opvallen:

- Deelnemers uit Drenthe, Flevoland en Limburg geven iets meer aandacht aan het doel *belangrijke goederen zijn altijd beschikbaar*.
- *Betaalbaar en efficiënt goederenvervoer binnen Nederland* en *betaalbaar en efficiënt goederenvervoer naar het buitenland* krijgen van deelnemers uit alle provincies ongeveer evenveel aandacht.

Veel minder aandacht

Minder aandacht

Geen extra aandacht

Meer aandacht

Veel meer aandacht





populytics.nl