

► Themabrief: **Mobiliteit**
DSO/Programmamanagement, Strategie en Onderzoek

PSO is het strategisch advies- en onderzoeksbureau van DSO; PSO onderzoekt, verzamelt en ontsluit informatie en adviseert over strategie, innovatie en de programmering van DSO-projecten.

Februari 2020

Onderzoek leef- en mobiliteitsstijlen: Speelruimte voor Den Haag

Inleiding

In opdracht van de gemeente heeft Motivaction¹ onderzoek gedaan naar de mobiliteitsstijlen in Den Haag. Het onderzoek “Speelruimte voor Den Haag” levert inzicht op in de houding en voorkeuren van de inwoners van Den Haag ten aanzien van het gebruik van bestaande en nieuwe (deel) vervoermiddelen. In hoeverre staan groepen bewoners wel of niet open om te kiezen voor meer duurzame vervoermiddelen?

Daarnaast levert het onderzoek ook inzichten op over de manier waarop mensen tegen de inrichting van de openbare ruimte aankijken en de bereidheid om die te veranderen. Daarmee helpt dit onderzoek om inzicht te krijgen in de groepen inwoners die open staan voor een transitie in hun mobiliteit en een andere inrichting van de buitenruimte.

Motivaction maakt gebruik van acht mobiliteitsstijlen, groepen inwoners die op verschillende wijzen aankijken tegen mobiliteit: welke vervoermiddelen ze gebruiken, maar ook hun voorkeuren op dat gebied en de rationele en emotionele argumenten daarvoor. De basis van deze stijlen zijn de acht Mentality milieus die Motivaction in veel van haar onderzoeken hanteert. Met dit model groepeerde Motivaction mensen naar hun levensinstelling. Zij definiëren deze sociale milieus op basis van persoonlijke opvattingen en waarden die aan de levensstijl van mensen ten grondslag liggen. Motivaction heeft in eerder onderzoek vast kunnen stellen dat de milieus zich sterk van elkaar onderscheiden op vervoersvoorkeuren en



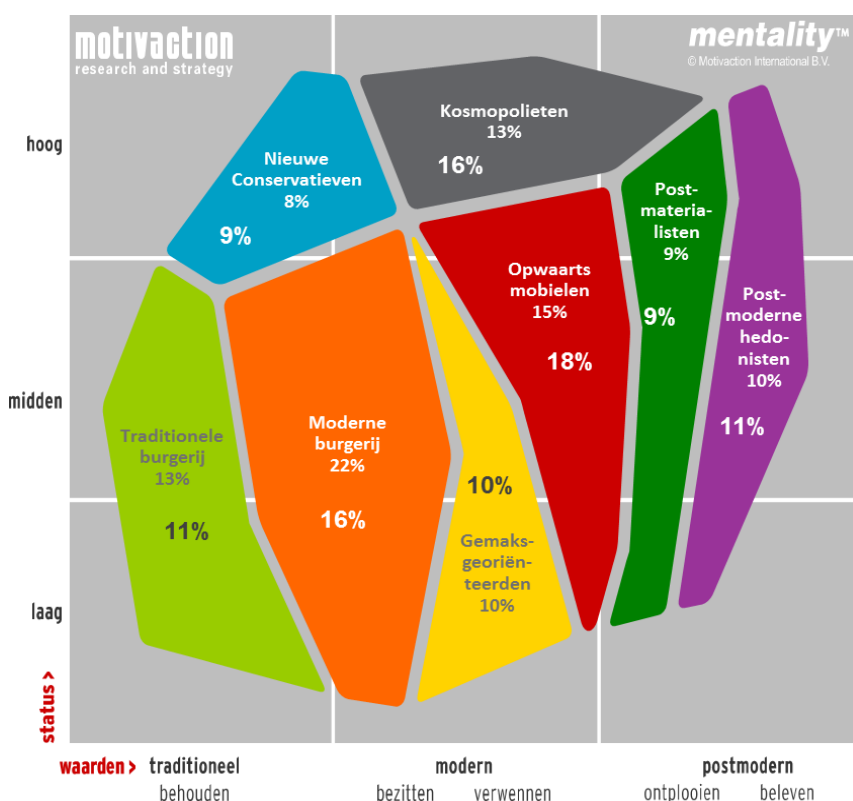
¹ Motivaction International B.V. heeft onderzoek gedaan onder inwoners van Den Haag tussen 30 april en 15 mei 2019. De respons was 1024, representatief naar leeftijd (18-70 jaar), geslacht en Mentality Milieu.

meningen daarover. Zo zijn traditionelere milieus bijvoorbeeld veel meer gesteld op hun auto dan de hippe, vooruitstrevende jongere garde.

Alle afbeeldingen in deze kenniswijzer komen uit het rapport 'Speelruimte voor Den Haag' tenzij anders aangegeven.

Nieuwe conservatieven De liberaal conservatieve maatschappelijke bovenlaag die alle ruimte wil geven aan technologische ontwikkeling, behoudend is t.a.v. sociale en culturele vernieuwing. <i>Familietradities, verantwoordelijk, sober, kwaliteit, betrouwbaar, zo heurt het</i>	Kosmopolieten De open en kritische wereldburgers die postmoderne waarden als ontplooiën en beleven integreren met moderne waarden als maatschappelijk succes, materialisme en genieten. <i>Nieuwsgierig, brede interesse, statusgericht, esthetisch, presteren, gejaagd, de wereld is mijn speelveld</i>	Postmaterialisten De maatschappijkritische idealisten die zichzelf willen ontplooiën, stelling nemen tegen sociaal onrechten opkomen voor het milieu. <i>Maatschappelijk betrokken, balans lichaam en geest, bewust leven, verbeter de wereld, begin bij jezelf</i>	Postmoderne hedonisten De pioniers van de beleviscultuur, waarin experiment en het breken met morele en sociale conventies doelen op zichzelf zijn geworden. <i>Individualist, vrijheid en onafhankelijkheid, tolerantie, ervaring belangrijker dan bezit, never a dull moment</i>
Traditionele burgerij De moralistische, plichtsgetrouwe en op status-quo gerichte burgerij die vasthoudt aan tradities en materiële bezittingen. <i>Omdat het zo hoort, fatsoen, veiligheid, rust, reinheid en regelmaat, wat de boer niet kent....</i>	Moderne burgerij De conformistische, statusgevoelige burgerij die het evenwicht zoekt tussen traditie en moderne waarden als consumeren en genieten. <i>Gezelligheid, zekerheid, erbij horen, genieten, comfort, doe maar gewoon...</i>	Gemaksgeoriënteerden De spontane consument die in de eerste plaats streeft naar een onbezorgd, plezierig en comfortabel leven. <i>Leef bij de dag, plezier maken, consumptiegericht, geen gedoe, wie nu leeft...</i>	Opwaarts mobilen De carrièregerichte individualisten met een uitgesproken fascinatie voor sociale status, nieuwe technologie, risico en spanning. <i>Work hard, play hard, iets bereiken, risico en spanningszoekers, if you got it, flaunt it</i>

Ten opzichte van de landelijke verdeling van de leefstijlen kent Den Haag vooral iets meer Opwaarts mobilen en Kosmopolieten, en juist wat minder Moderne en Traditionele burgerij. In de onderstaande afbeelding geven de kleine percentages de landelijke verdeling weer en de grote percentages de verdeling in Den Haag.



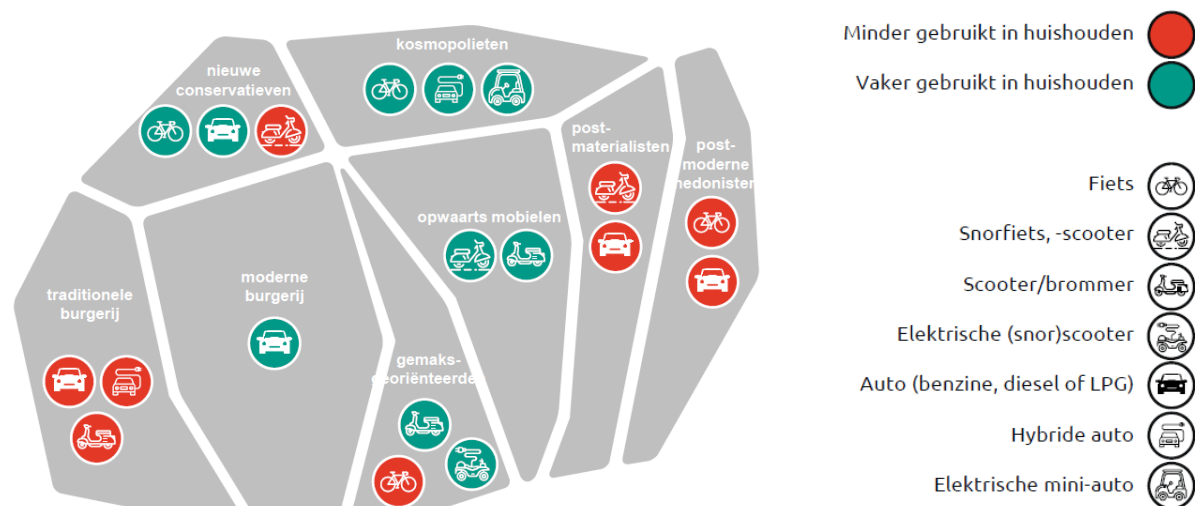
Uitkomsten uit het onderzoek

Van alle vervoermiddelen gebruiken inwoners van de gemeente Den Haag de auto en de fiets het meest: 79% maakt wel eens gebruik van een auto, 83% van een fiets. Hiervan zijn verreweg de meeste in eigen bezit; 12% least een auto, 7% een fiets.

Het gros van de inwoners loopt of gebruikt de fiets of de auto vrijwel dagelijks. De trein wordt het minst vaak gebruikt: 32% reist bijna nooit met de trein. Als we kijken naar de meest voorkomende reis die men maakt, dan zien we vooral een grote verscheidenheid in de gebruikte (combinatie van) vervoermiddelen voor deze reis. 16% pakt alléén de auto 13% alléén de fiets. De tram/metro en de auto worden vaak met lopen gecombineerd en 4% reist met fiets naar het station, om na de trein lopend verder te gaan.

Binnen Den Haag reist de Hagenaar bij voorkeur met de fiets (48%), de tram/metro (41%) of de (benzine-, diesel- of LPG-) auto (34%). *Buiten* Den Haag liggen de verhoudingen anders: voor deze reizen bestaat een duidelijke voorkeur voor reizen met de auto (65%).

Gebruik van vervoermiddelen per milieu (significante verschillen)



Als we inwoners van de gemeente vragen welke vervoermiddelen zij liever niet gebruiken, dan zien we dat vooral motoren en scootervarianten minder populair zijn. Specifieke groepen zijn hier echter wel op gesteld.

Interesse in elektrische vervoermiddelen

Vier op de tien inwoners hebben interesse in een elektrische auto of fiets (44%; 41%). De hybride auto is iets minder populair (28%). Bijna één derde vindt geen van de voorgestelde vervoermiddelen interessant (29%).

Degenen die interesse hebben in alternatieve vervoermiddelen zouden deze vooral zelf willen bezitten. Leasen of delen is voor de meesten (nog) geen voor de hand liggende optie. Zo'n 38% van de geïnteresseerden in een elektrische auto geeft aan deze niet bij voorkeur te willen bezitten. Bij de elektrische mini-auto is dat zelfs meer dan de helft (64%).

Elektrische personenauto's

(per 1.000 inwoners)

6,0

Den Haag

8,4

Nederland



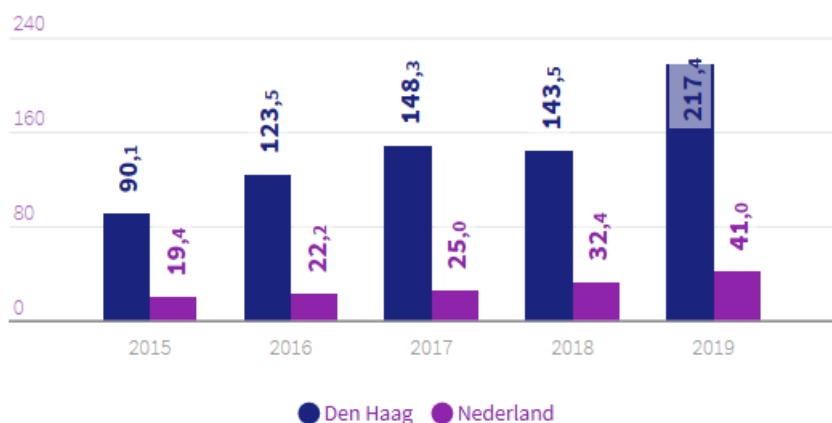
Klimaatmonitor-RWS | 2019

Interesse in deelvervoermiddelen

Van alle deelvervoermiddelen ligt de bereidheid voor gebruik van de OV fiets het hoogst: één op de tien (10%) geeft aan hier al gebruik van te maken, twee op de tien (21%) zijn hiertoe bereid maar doen dit nog niet, en een kwart (25%) geeft aan hiertoe misschien bereid te zijn. Bij elkaar opgeteld ligt de (potentiële) bereidheid dus op 56%, ten opzichte van 35% van de inwoners die aangeeft hiertoe niet bereid te zijn.

Deelauto's

per 100.000 inwoners



CROW | 2015 - 2019

Over het huren van een auto of fiets van een bedrijf, of een auto van particulieren in de buurt, zijn de meningen (nog) wat meer verdeeld: de groep die hiertoe niet bereid is, is met ongeveer vier op de tien (36, 44%) het grootst, gevolgd door drie op de tien (28, 33%) die aangeven hiertoe misschien bereid te zijn. Een kleine groep van 14 (19%) geeft aan hiertoe (zeker) bereid te zijn of dit al te doen; deze groep is niet veel groter dan de groep die aangeeft het niet te weten (12%).

De bereidheid van autobezitters om hun eigen auto te verhuren aan particulieren ligt laag: een meerderheid (59%) geeft aan hiertoe niet bereid te zijn.

MaaS

Maas of 'Mobility as a Service' is een abonnement waarbij je kunt reizen met alle soorten vervoermiddelen. Met dit abonnement kun je per reis kiezen welk vervoermiddel of welke combinatie van vervoermiddelen voor jou het meest handig is. De ene keer is dat een deelauto, de andere keer de trein in combinatie met een ov-fiets of een taxi.

Ervan uitgaande dat dit abonnement jou niet meer geld kost dan je nu aan reizen uitgeeft.
Hoe geïnteresseerd ben je in zo'n abonnement?
(Basis – Allen, n=1.024)



Zes op de tien (61%) inwoners van de gemeente Den Haag zijn in meer of mindere mate geïnteresseerd in MaaS: 40% geeft aan een beetje geïnteresseerd te zijn, 21% is heel geïnteresseerd.

Een kleine groep van 19% is helemaal niet geïnteresseerd in MaaS; eveneens 19% is nauwelijks geïnteresseerd.

Men is vooral geïnteresseerd in MaaS vanwege gemak, flexibiliteit en prijs.

Minder autorijden

Autorijden geeft mensen een gevoel van vrijheid. Toch vindt ook 58% dat het autogebruik van Hagenaars moet worden verminderd. Dit geldt dan wel vooral voor *andere* automobilisten.

Ook wandelen en fietsen geeft mensen een gevoel van vrijheid. Een ruime meerderheid vindt dat er in Den Haag meer ruimte moet komen voor fietsers (71%) en voetgangers (66%).

De bereidheid van automobilisten om binnen Den Haag vaker met het openbaar vervoer of de fiets te reizen in plaats van met de auto ligt behoorlijk hoog. Zo'n 13% van de automobilisten is wel bereid om met het OV te reizen en doet dit nu nog niet. Ongeveer de helft (48%) geeft aan dit al te doen. Overstappen op de fiets i.p.v. de auto binnen Den Haag doet nu al ongeveer één derde (32%). Nog eens 23% is hiertoe wel bereid maar doet het nu nog niet. Een kleine groep (14%) geeft in beide gevallen aan hier niet toe bereid te zijn.

De modal shift van auto naar OV wordt door meer mensen al gemaakt dan die van auto naar fiets. We zien bij de shift van auto naar fiets ook dat meer mensen aangeven dat dit niet op hen van toepassing is, dus in hun ogen geen optie vanwege bijvoorbeeld afstand of fysieke beperkingen.

Bijna tweederde van de Hagenaars geeft aan (misschien) bereid te zijn om de benzine-, diesel- of LPG auto te vervangen voor een elektrische auto.

Triggers en barrières

Met name de hoge parkeerkosten voor de auto in de stad zijn voor inwoners van de gemeente Den Haag reden om de auto (af en toe) te laten staan: 50% geeft dit als (een van de) reden(en).

Verkeersdrukke (37%), files (29%) en de onzekerheid over het vinden van een parkeerplek (28%) spelen voor ongeveer één derde (ook) een rol.

Bezorgdheid over het klimaat is voor 13% een reden om de auto (af en toe) te laten staan.

De belangrijkste reden om niet (vaker) met de fiets te reizen, onderschreven door drie op de tien (31%) inwoners van de gemeente Den Haag, is dat zij vinden dat ze met de fiets niet verzorgd aankomen op de plaats van bestemming.

Dat het werk of de opleiding te ver weg is om er met de fiets heen te gaan (19%) en dat fietsen te vermoeiend is (13%) wordt door meer dan 10% van de inwoners (ook) als reden genoemd.

Het is niet bekend in hoeverre de elektrische fiets hiervoor een oplossing kan zijn.

Drie op de tien (29%) geven aan dat geen van de voorgelegde redenen voor hen een reden vormen om niet (vaker) met de fiets te reizen. Daarbij werd het weer vaak genoemd en het niet goed durven fietsen met een klein kind.

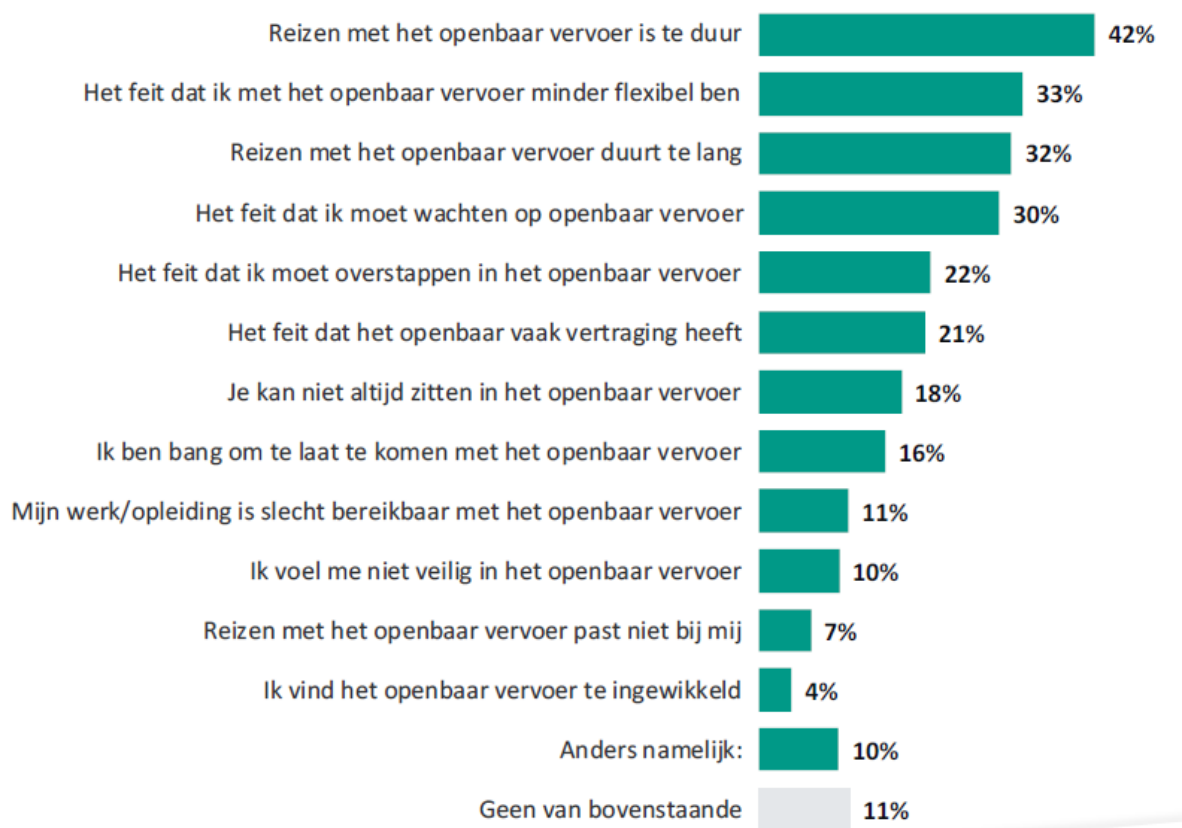
(Vaker) wandelen naar de bestemming doen ongeveer vier op de tien inwoners niet omdat het werk of de opleiding te ver weg is om te lopen (42%) of omdat lopen te veel tijd kost (37%).

Met name de kosten, reistijd en flexibiliteit staat frequenter gebruik van OV in de weg.



Bron: Fotograaf Hans de Haas,
collectie: foto's Haags
Gemeentearchief

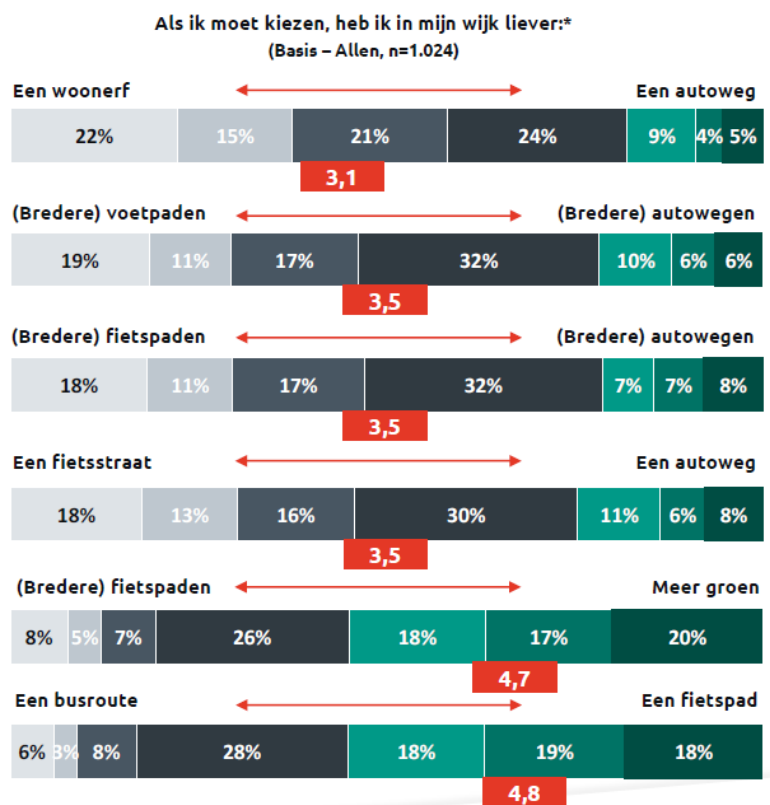
Wat zijn voor jou redenen om binnen Den Haag niet (vaker) met het openbaar vervoer te reizen?
Meerdere antwoorden mogelijk (Basis – Allen, n=1.024)



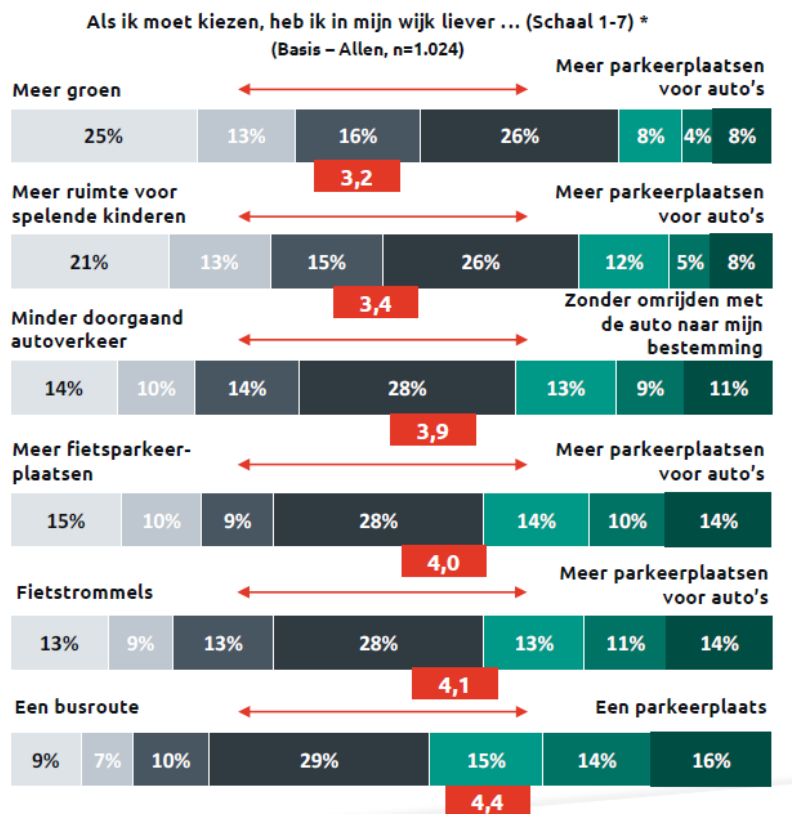
Drie kwart (75%) van de inwoners van de gemeente Den Haag met een auto vindt het (heel) belangrijk dat zij hun auto voor hun voordeur kunnen parkeren.

Het centrum van Den Haag zou volgens ongeveer de helft (52%) op nog meer plaatsen autoluw of zelfs autovrij moeten worden; voor 44% van de inwoners geldt dit ook voor plekken buiten het centrum. Er is echter ook een aanzienlijke groep van ongeveer vier op de tien die het met beide stellingen (helemaal) niet eens is, respectievelijk: 36% en 42%.

Als inwoners moeten kiezen tussen een woonerf of een autoweg, kiest een kleine meerderheid van 58% voor dat eerste (18% neigt meer naar de autoweg). In de volgende figuur is te zien hoe er op de verschillende keuzes is gescoord.



De keuze tussen parkeerplaatsen en alternatieven is lastiger.

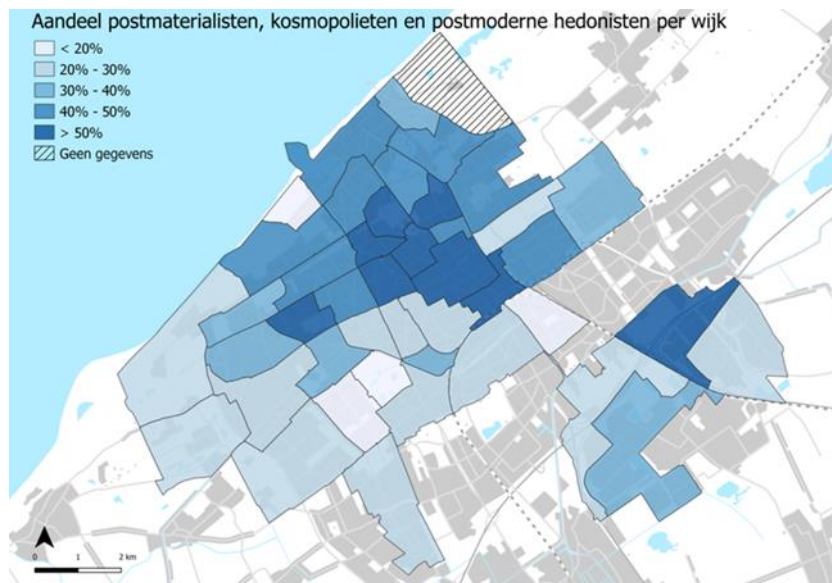


Kansrijke en minder kansrijke mobiliteitsstijlen

De uitkomsten op al dit soort vragen en keuzes zijn te relateren aan de verschillende Mentality milieus. Uit het onderzoek blijkt dat er bij alle 8 de inwonersgroepen kansen en aangrijpingspunten zijn voor veranderingen in mobiliteitsgedrag. Als het gaat om een mobiliteitstransitie naar meer lopen, fietsen en OV en minder autogebruik springen er echter drie groepen uit. De groepen Postmaterialisten, Kosmopolieten en Postmoderne Hedonisten (PKP-groepen) staan in zijn algemeenheid veel positiever ten aanzien van ander (duurzamer) mobiliteitsgedrag, een andere positie van de auto en een andere inrichting van de openbare ruimte dan de andere groepen. Deze groepen staan open voor MaaS, deelconcepten, elektrisch rijden en gebruik van fiets en OV als alternatief voor de auto. Ze zijn voor meer ruimte voor lopen, fietsen en spelen en voor het beperken van de ruimte voor de auto.

Ruimtelijk zijn deze groepen geconcentreerd in een aantal wijken.

Bij inzet op het stimuleren van (nieuwe) schone en ruimte-efficiënte vervoermiddelen zijn dit de wijken waar de “innovators” en de “early adapters” wonen. Ook kan hier meer draagvlak worden verwacht voor een ander beleid t.a.v. de inrichting van de openbare ruimte, met een betere balans tussen de parkeer, groen- en speelfuncties.



COLOFON

Uitgave

Gemeente Den Haag
DSO / Programmamanagement, Strategie en Onderzoek
Februari 2020

Inlichtingen

DSO / Programmamanagement, Strategie en Onderzoek
Carla Rothuizen (070 – 35 34874 / carla.rothuizen@denhaag.nl)

De dienst Stedelijke Ontwikkeling aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid inzake het gebruik en toepassing van de gepresenteerde gegevens. Afwijkingen in absolute aantallen en % kunnen veroorzaakt worden door afrondingen. Bij gebruik van cijfers is bronvermelding verplicht.