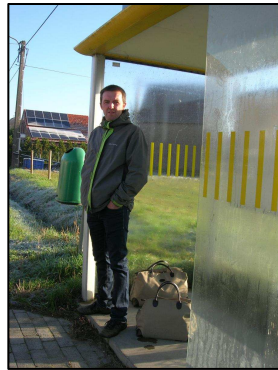


# Onderzoek project 'Expeditie Duurzame Mobiliteit'

## Bond Beter Leefmilieu

Januari 2012 - Juni 2013



*Auteurs:*

*Jan Vanhee / Benedicte Swennen / Valerie Vermeiren (projectmedewerkers mobiliteit BBL)*

*Dr. Els Clays (UGent)*

# Inhoudstafel

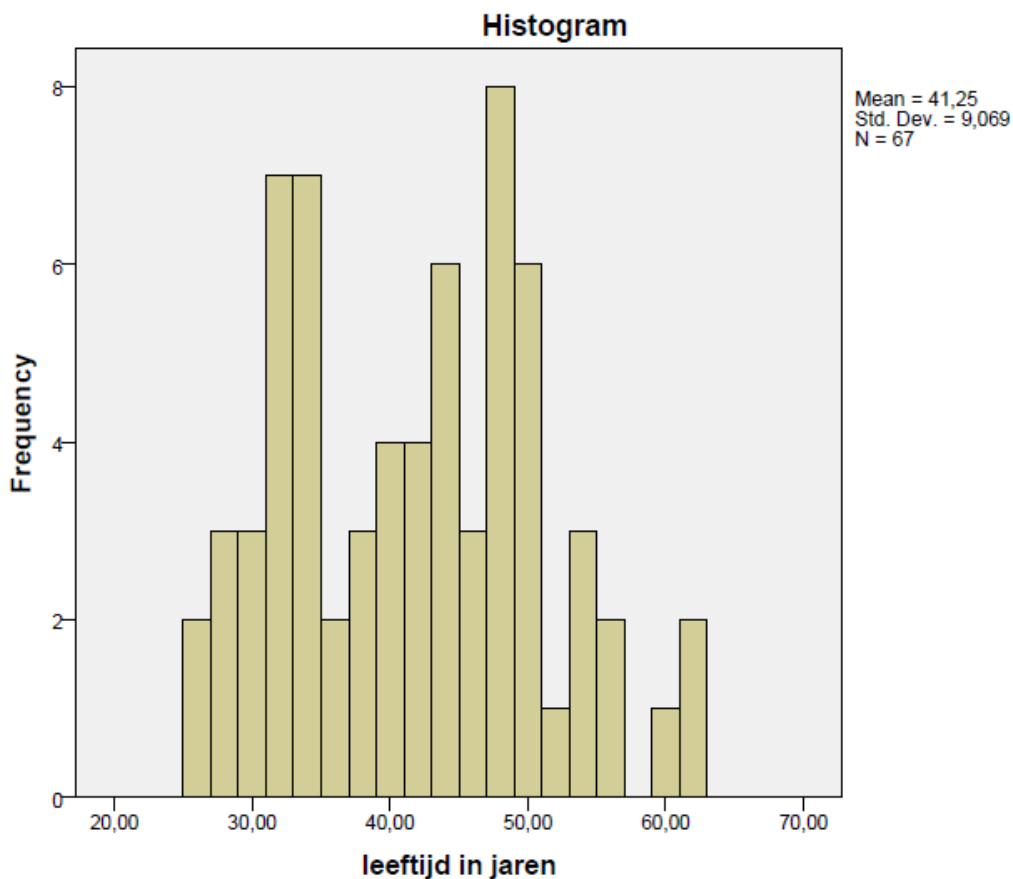
1.	<b>Deelnemersprofiel</b> .....	3
2.	<b>Resultaten</b> .....	5
2.1.	Survey 2: korte termijn resultaten .....	5
2.2.	Survey 3: Lange termijn resultaat .....	6
3.	<b>Evolutie Determinanten</b> .....	11
3.1.	Attitude .....	11
3.2.	Subjectieve normen .....	15
3.3.	Gedragcontrole .....	15
4.	<b>Conclusies</b> .....	17

# 1. Deelnemersprofiel

Wat is het profiel van onze deelnemers, is er enige diversiteit te bespeuren?

Is er enigszins een gelijke verdeling bijvoorbeeld bij geslacht.

- Totaal aantal deelnemers: 84, in het onderzoek meegenomen: 70 (andere 11 zijn alsnog niet begonnen met de campagne of zijn al gauw afgehaakt.)
- Geslacht: Bij geslacht wordt de normale verdeling benaderd. Er is sprake van een evenwichtige verdeling tussen mannen en vrouwen, er waren namelijk 30 mannelijke en 38 vrouwelijke deelnemers.
- Provincie: Op vlak van woonplaats, is Antwerpen de meest vertegenwoordigde provincie (15 personen: goed voor 21,4%), gevolgd door West-Vlaanderen (12 personen: 17,1%) en Oost-Vlaanderen (10 personen: 14,3%). Vlaams-Brabant en Limburg scoren eerder laag. Opmerking: heel wat mensen hebben deze vraag niet ingevuld: 23 personen, goed voor 32,9%)
- Leeftijd: De leeftijd van de deelnemers varieert tussen 26 en 61 jaar oud, de gemiddelde leeftijd is 41 jaar. De jongste en de oudste leeftijdsgroep is het slechts vertegenwoordigd, namelijk de groep 30jaar of jonger telt 8 deelnemers (+- 1/10<sup>de</sup> of 11,9%), de oudste groep 51-61 jaar telt 9 deelnemers (13,4%). De middelste groepen zijn het best vertegenwoordigd, de leeftijdsgroep 31-40 jaar, kent 23 deelnemers (34,4%, iets meer dan 1/3<sup>de</sup>), vervolgens zijn er 27 personen van middelbare leeftijd (41-50 jaar), goed voor 40,3%. → Er wordt toch een brede leeftijds categorie aangesproken met het project (31-51), al zou wat meer oog voor jongere personen het project extra kracht bijzetten.



- Gezinsituatie: De meerderheid (meer dan helft) van de deelnemers heeft een partner en kinderen. (46 deelnemers)
- Opleidingsniveau en beroep: 82% van de deelnemers zijn hooggeschoold (oververtegenwoordigd) en 92,6 % is werkend. Bedienden zijn goed vertegenwoordigd (62,5%), gevolgd door kaderleden (33,9%), slechts 2 arbeiders namen deel.
- Aantal auto's en verplaatsingen: Alle deelnemers hebben minstens 1 auto, 50% heeft 1 auto, quasi de andere helft heeft er 2 (48,5%) en 1 uitschieter heeft er meer dan 2.
- Verplaatsingsgedrag: De meeste deelnemers (29 ofwel 42,6%) doen 5 tot 10 verplaatsingen per week, 33,8% van de deelnemers doet 11 tot 15 verplaatsingen, 14 deelnemers of 20,6% doet 15 à 20 verplaatsingen en slechts een zeer beperkte groep (hier 2 personen) doen meer dan 20 verplaatsingen per week.
- Verplaatsingen: In totaal hebben de deelnemers ongeveer 4400 verplaatsingen geregistreerd op 1 maand tijd. Dat was overwegend woon-werk verkeer, maar ook woon-winkel, woon-schoolverkeer en familiebezoeken.

Een overzicht van de afgelegde afstanden:

- 500 verplaatsingen: 0,2 tot en met 2 km
- 1054 verplaatsingen: 2,5 tot en met 5 km
- 700 verplaatsingen: 5,5 tot en met 10 km
- 926 verplaatsingen: 10,5 tot en met 20 km
- 816 verplaatsingen: 20,5 tot en met 50 km
- 397 verplaatsingen: meer dan 50 km

- Gebruik vervoersmiddelen:

- Fiets: 87% (61 deelnemers) hebben fiets gebruikt tijdens het project (→fietsbezig=hoog, maar ook bakfiets, elektrische fiets, ploofiets ingezet)
- De Lijn: 1/3<sup>de</sup> van de deelnemers (31,4% of 22 deeln.) heeft gebruik gemaakt van de diensten van De Lijn.
- MIVB: slechts 4 personen of 6% van de deelnemers heeft gebruik gemaakt van de vervoersmaatschappij MIVB
- NMBS: 38,6% of 27 personen hebben de trein gebruikt.
- Carpool: 5 personen of 7,1% heeft een scooter gebruikt
- Scooter: 3 deelnemers kozen voor een scooter
- Te voet: 1 persoon gaf aan te voet te gaan.

➔ De fiets, de Lijn en de NMBS waren meest populaire vervoersmiddelen.

- Combinaties vervoersmiddelen:

Ruim 1/4<sup>de</sup> van de fietsers, maakt ook gebruik van De Lijn (26,2%) (merk op dat ongeveer 87% van deelnemers gebruik maakte van de fiets (61/70)

Ruim 1/3<sup>de</sup> van de fietsers maakt gebruik van de trein.(34,3%)

→44,3% /bijna de helft van de fietsers maakt ook gebruik van het OV

## 2. Resultaten

### 2.1. Survey 2: korte termijn resultaten

Na de testperiode werd er naar de intentie gepeild i.v.m. het verder zetten van het duurzame gedrag, in vergelijking met voor het project. De deelnemers schatten in, in welke mate zij, in vergelijking met de oude gewoonten, in de toekomst duurzame vervoersmiddelen zullen gebruiken.

- Auto: slechts 2 personen geven aan om meer de auto te gaan gebruiken dan voor de expeditie (3,2%)

11 deelnemers (17,7%) geven aan dat ze vermoedelijk zullen terugvallen naar hun gebruikelijk niveau van autogebruik, zij zullen hun gewoonten niet aanpassen.

Wel 79% of 49 deelnemers geven aan dat ze de intentie hebben om minder de auto te gebruiken in de toekomst.

- Te voet: 32,7% of 16 personen geven aan dat ze de intentie hebben om meer te voet te gaan tegenover voor het project.

- Fiets: 67,9% of 38 deelnemers geven aan dat zij van plan zijn om meer de fiets te gebruiken dan voorheen.

- De Lijn: 39,3% ofwel 11 deelnemers hebben de intentie om meer de aangeboden diensten van De Lijn te gebruiken.

- MIVB: te weinig data

- NMBS: 60% van de deelnemers (21 mensen) geeft aan om in vergelijking met de oude gewoonten, meer de trein te nemen in de toekomst.

- Plooi-fiets: weinig gebruikt vervoersmiddel, het is wel zo dat 6 van de 7 gebruikers aangaven om meer gebruik te maken in de toekomst van een plooi-fiets.

- Elektrische fiets: gebruikers hebben de intentie hadden om het gebruik hoog te houden, 9/11 geven aan om meer gebruik te maken van de elektrische fiets in de toekomst.

- Scooter: Te weinig gebruikers om grote uitspraken te doen, het is wel zo dat de 2 deelnemers die er gebruik van maakten, beiden aangaven er in de toekomst meer gebruik van te maken.

- Bakfiets: voor de bakfiets zijn dezelfde conclusies te trekken, de 6 gebruikers denken allen in de toekomst meer gebruik te maken van de bakfiets in vergelijking met de oude gewoonten.

- Elektrische bakfiets: ook hier zien we hetzelfde naar voor komen voor de 2 deelnemers die een elektrische bakfiets gebruikten.

- Tandem: 1 gebruiker die geen gebruik meer gaat maken van een tandem in de toekomst.

- Tandem+1kind: gaat ook geen gebruik meer van maken.

- Carpoolen: 62,5% van de gebruikers (ofwel 20 deelnemers/32) is van plan om meer te gaan carpoolen dan in het verleden.

- Cambio: Slechts 2 gebruikers waarvan 1 aangeeft er in de toekomst nog gebruik van te maken, de andere niet.

➔ Fiets vooral, NMBS ook sterk, De Lijn en Carpooling ook wel, in iets mindere mate.

Aantal autoverplaatsingen die men in de toekomst wenst te verduurzamen tov oude gewoonten, voor de expeditie.

- 3 personen wensen in de toekomst geen verduurzaming te bereiken, zij vervallen in oude gewoonten i.v.m. autogebruik.
- 3/4<sup>de</sup> van de deelnemers wenst een verduurzaming te bereiken in de toekomst tussen de 1 en de 40%. 15% maakt een kleine stap: 1-10% verduurzaming, een iets grotere groep 20,6% vindt een verduurzaming van 11-20% wenselijk en haalbaar, een even grote groep vindt dit voor 21-30% minder autogebruik. 17,5% wenst het autogebruik te verminderen met 31-40%, de verder gaande verduurzaming 41-90%, telt 13 personen, goed voor 20,6%, 1/5<sup>de</sup>)  
→95,2% wenst een verduurzaming door te voeren in de toekomst, en is dus van plan om zijn of haar gedrag in de toekomst te wijzigen.

Intentie aankoop van een vervoersmiddel of –bewijs/abonnement.

- 6 personen overwegen een fiets te kopen (9,5%), 10 misschien.
- 1/4<sup>de</sup> van de deelnemers (16) geven aan te overwegen om een elektrische fiets te kopen, nog eens 1/4<sup>de</sup> misschien.
- 6 personen hebben de intentie om een plooi-fiets aan te kopen (9,5%), 9 misschien.
- Elektrische plooi-fiets: 1 persoon heeft intentie tot aankoop, 2 andere misschien.
- scooter: 2 deelnemers geven aan te overwegen om een scooter te kopen, 3 misschien.
- Bluebike: 3 personen hebben de intentie om een Blue Bike abonnement aan te schaffen, nog eens 5 misschien.
- De Lijn: 15,9% overweegt om een vervoersbewijs aan te schaffen van de lijn, nog eens 5 personen of 7,9% misschien.
- MIVB: 3 mensen geven aan misschien een vervoersbewijs aan te kopen, 3 geven aan van plan te zijn er 1 aan te kopen.
- Trein: 28,6% (iets meer dan een 4<sup>de</sup>) van de deelnemers meent een vervoersbewijs voor de trein aan te kopen in de toekomst, 4 anderen (6,3%) wensen dit misschien te doen.

## 2.2. Survey 3: Lange termijn resultaat

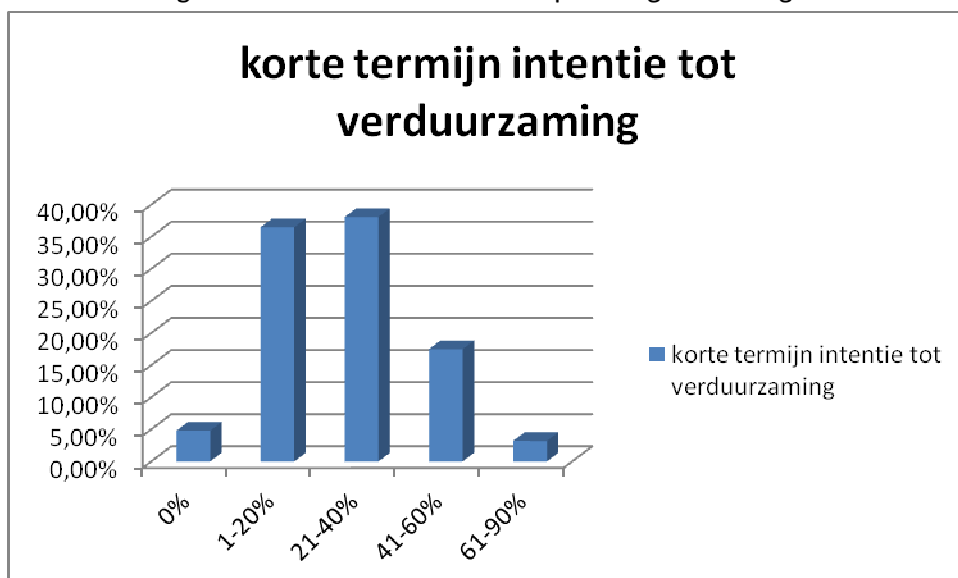
Drie maanden na het project werd er bekeken in welke mate de deelnemers het duurzame gedrag hebben verder gezet/ Er werd gepeild naar de mate waarin men het duurzame gedrag heeft verder gezet. Er werd per vervoersmiddel bevraagd of er een toename, een afname of er geen verandering was t.o.v. hun gedrag voor het project/ in vergelijking met de oude gewoonten (voor de testperiode).

- Auto: 6 deelnemers (10%) de auto meer gebruikt te hebben in de 3 maanden na de testmaand (winter) t.o.v. de oude gewoonten. 19 personen of 1/3<sup>de</sup> (32,8%) hebben op lange termijn niets veranderd aan hun gedrag, zij zijn terug op het niveau van voor de testperiode. 57% geeft aan de auto beduidend minder gebruikt te hebben t.o.v. voor het project. (33 personen)
- Te voet: 37,3% of 19 deelnemers geven aan meer te voet te gaan, (3 maanden) na deelname aan het project.
- Fiets: 43,4% of 23 personen verplaatsen zich meer met de fiets t.o.v. hun oude patroon.

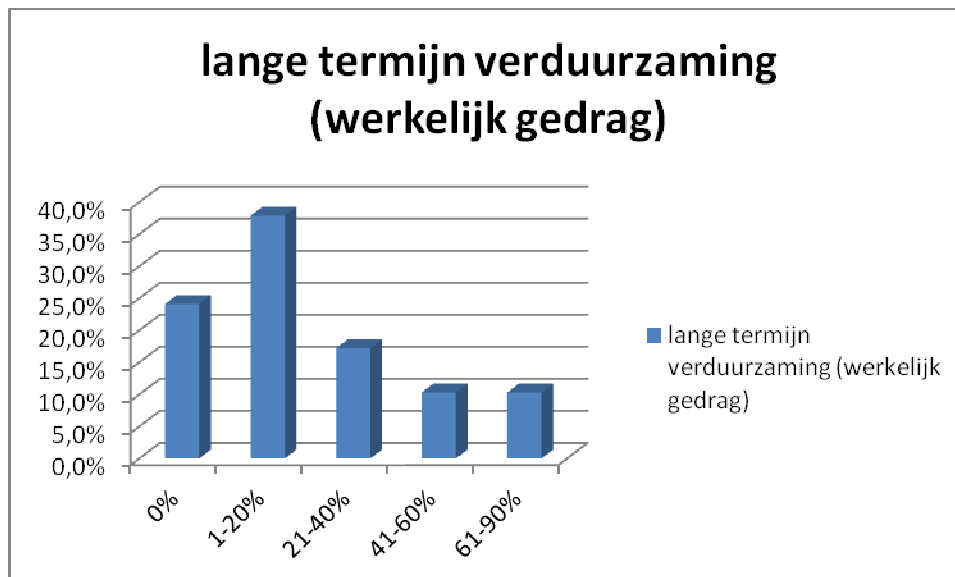
- De Lijn: 46,4% of 13 deelnemers van de 28 verplaatsen zich meer met het openbaar vervoer, aangeboden door De Lijn.
- Trein: 58,8% van de gebruikers van de NMBS, gebruiken ook op langere termijn meer de trein.
- Bluebike: de 3 gebruikers van bluebike, maken er op LT ook meer gebruik van
- Plooi fiets: van de 5 gebruikers zijn er 4 die er meer gebruik van maken op langere termijn. (5 gebruikers onder de personen die survey 3 invulde)
- Elektrische plooi fiets: 1 persoon van de 3 heeft er meer gebruik van gemaakt.
- Elektrische fiets: 3 van de 4 hebben er meer gebruik van gemaakt.
- Scooter: 1 persoon heeft er meer gebruik van gemaakt (van de 3)
- Bakfiets: 3 deelnemers maken er meer gebruik van.
- Elektrische bakfiets: 1 van de 2 maakt er meer gebruik van. (weinig gebruikers)
- Tandem+1kind: niemand maakte hiervan nog gebruik.
- Carpoolen: Van zij die carpoolden tijdens de testmaand, is de meerderheid (68,4%) ook op langere termijn blijven carpoolen. (13 personen van de 19)
- Cambio: 1 persoon is blijven cambio gebruiken (alle andere deelnemers: nvt)

Als we dan dieper in gaan op de mate van verduurzaming op lange termijn (t.o.v. voor Expeditie): (aantal autoverplaatsingen minder gedaan/verduurzaamd, uitgedrukt in percentages)

- 1/4<sup>de</sup> heeft op lange termijn niets verduurzaamd, zij zijn terug in oude gewoonten vervallen. (24,1%, 14 op 58 personen)
  - 30% (29,3%) ofwel 17 personen hebben 1 tot 10% van hun gedrag gewijzigd, zij maakten een kleine stap, een kleine aanpassing van gewoonten vormt vaak een opstapje tot verdere gedragsverandering, gewoonten zijn namelijk erg moeilijk te wijzigen, zij veranderen langzaam.
  - Een grotere verandering: 1/4<sup>de</sup> van de deelnemers verduurzaamt 11 tot 40% van de autoverplaatsingen.
  - Een doorgedreven verandering: 1/5<sup>de</sup> van de deelnemers verduurzaamt op lange termijn 41-90% van de autoverplaatsingen.
- Totaal: 75% of 3/4<sup>de</sup> van de deelnemers verplaatsen zich duurzamer dan voorheen, zij hebben een kleiner of een groter aandeel van hun autoverplaatsingen vervangen door een duurzaam alternatief.



4,80%  
36,50%  
38,10%  
17,50%  
3,20%



24,1%  
37,9%  
17,2%  
10,3%  
10,3%

#### Werkelijke aankoop vervoersmiddelen of –bewijzen/abonnementen.

- 5 deelnemers kochten een gewone fiets aan (8,6%)
- 3 deelnemers kochten een elektrische fiets
- 4 mensen kochten een plooi-fiets en 1 een elektrische
- 3 mensen kochten een bakfiets
- 1 persoon kocht een scooter
- 16 mensen kochten een vervoersmiddel
- 1 persoon kocht een bluebike abonnement (huurde blue bike fiets)
- 4 personen kochten een Lijnabonnement en 9 kochten een ander vervoersbewijs van De Lijn
- 6 personen kochten een treinabonnement, 15 kochten een ander vervoersbewijs voor de trein



In Survey 3 werd er tevens gepeild naar de frequentie van het gebruik van openbaar vervoer op lange termijn t.o.v. voor het project.

Voor zij die gebruik maakten van bus of tramvervoer van de Lijn was het zo dat bijna de helft (48,5%) meer gebruik maakte van De Lijn (bus of tram) op lange termijn tov voor het project. 16/33 deelnemers, de andere helft maakte evenveel gebruik van bus of tram dan voorheen. 2 personen maakte minder gebruik van de diensten van de vervoersmaatschappij.

Bij de MIVB zagen we iets minder gebruikers (16), waarvan er 3 meer gebruik maakte, 12 evenveel en 1 minder gebruik maakte van de diensten van de MIVB.

Bij de trein zagen we dat iets meer dan de helft (53,7%) van de mensen die de trein uitprobeerden, op lange termijn meer gebruik maakte van de trein dan voor het project. 15 personen maakten evenveel gebruik van de trein als voorheen, en 4 minder.

**Bekijken: het gedrag, de verduurzaming tijdens het proefproject, en het lange termijn gedrag de verduurzaming na drie maanden, tov elkaar plaatsen. (bedenk: streefdoel was 1/3<sup>de</sup> van verplaatsingen verduurzamen.**

Tijdens de Expeditie: 85,7% van de deelnemers (60/ 70 deelnemers) heeft de vooropgestelde doelstelling van 1/3<sup>de</sup> van de verplaatsingen verduurzamen gehaald

Na Expeditie, valt dit terug op, 25% (24.1%) 1/4<sup>de</sup> die het streefdoel van 1/3<sup>de</sup> van de autoverplaatsingen verduurzamen nog haalt.

(zie boven, staat reeds beschreven)

=Significante daling. Tijdens testperiode: gemiddeld wordt er 55% van de autoverplaatsingen verduurzaamd, op langere termijn wordt er 25% van de autoverplaatsingen verduurzaamd.

## DE LIJN

- TESTPERIODE De Lijn: 39,3% ofwel 11 deelnemers hebben de intentie om meer de aangeboden diensten van De Lijn te gebruiken.

-De Lijn: 15,9% overweegt om een vervoersbewijs aan te schaffen van de lijn, nog eens 5 personen of 7,9% misschien.

- LT: 4 personen kochten een Lijnabonnement en 9 kochten een ander vervoersbewijs van De Lijn=13/58=22,4%

- De Lijn: 46,4% of 13 deelnemers van de 28 verplaatsen zich meer met het openbaar vervoer, aangeboden door De Lijn.

@3\_reslijn

LIJN Tijdens test DE LIJN gebruikt			Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
,00	Valid	1 meer gebruik	8	16,7	50,0	50,0
		2 evenveel gebruik	8	16,7	50,0	100,0
		Total	16	33,3	100,0	
	Missing	99	22	45,8		
		System	10	20,8		
		Total	32	66,7		
	Total		48	100,0		
1,00	Valid	1 meer gebruik	8	36,4	47,1	47,1
		2 evenveel gebruik	7	31,8	41,2	88,2
		3 minder gebruik	2	9,1	11,8	100,0
		Total	17	77,3	100,0	
	Missing	99	3	13,6		
		System	2	9,1		
		Total	5	22,7		
Total		22	100,0			

Het al dan niet gebruik tijdens de testfase van de bus of tram van De Lijn heeft geen effect op de frequentie van het gebruik op lange termijn. Van de groep niet-gebruikers zijn er 8 die op Lt meer gebruik maken van De Lijn, voor de gebruikers ligt dit aantal even hoog.

@3\_restrein

NMBS Tijdens test NMBS gebruikt			Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
,00	Valid	1 meer gebruik	7	16,3	41,2	41,2
		2 evenveel gebruik	8	18,6	47,1	88,2
		3 minder gebruik	2	4,7	11,8	100,0
		Total	17	39,5	100,0	
	Missing	99	17	39,5		
		System	9	20,9		
		Total	26	60,5		
Total		43	100,0			
1,00	Valid	1 meer gebruik	15	55,6	62,5	62,5
		2 evenveel gebruik	7	25,9	29,2	91,7
		3 minder gebruik	2	7,4	8,3	100,0
		Total	24	88,9	100,0	
	Missing	System	3	11,1		
Total		27	100,0			

Het al dan niet gebruik tijdens de testfase van de trein heeft een positief effect op de frequentie van het gebruik op lange termijn. Bij de groep treingebruikers (24) tijdens het project/testfase zijn er 15 (62,5%) die op LT meer gebruik maken van de trein. Voor de niet-gebruikers ligt de mate van gebruik beduidend lager, van de 17 niet-gebruikers, zijn er 7 (41,2%) die na het project meer de trein nemen. Anderzijds, kan men hierbij ook bedenken dat men na de deelname aan het project in het algemeen meer openstaat voor het nemen van het openbaar vervoer/of men meer gaat nadenken/afwegen/reflecteren over het meest geschikte vervoersmiddel voor een bepaalde af te leggen route/verplaatsing, ook al heeft men tijdens het project niet specifiek de trein (of bus of tram of metro for that matter) niet gebruikt/ uitprobeerde.

### 3. Evolutie Determinanten: attitude, gedragscontrole, intenties, overtuiging, subjectieve normen

#### 3.1. Attitude

Evolutie in positieve attitude: opgesplitst naar gebruikers en niet-gebruikers, we gaan bekijken of er een verschil is tussen de groep die bepaald vervoersmiddel uitgeprobeerd heeft tijdens het project en de groep die dat niet gedaan heeft. (enkel de dimensies waarbij er een significant verschil is tussen de 3 surveys worden beschreven)

##### FIETS

###### - Comfort

- Niet-gebruikers: geen significante verschillen aanwezig over de 3 metingen. +- 75 neg en 25 pos meer neutralen en negatieven.
- Gebruikers: positieve evolutie
  - 1) 63,3% neg, 36,1% pos (ruim 1/3<sup>de</sup>)
  - 2) 50% neg, 50% pos (gelijke verdeling)
  - 3) kleine terugval maar blijft hoog: 56% neutraal tot neg, 44% positief tov

###### - Kostprijs

- Niet-gebruikers: geen significante verschillen tussen de 3 surveys (geen evolutie) eerder positief, iedereen positief
- Gebruikers: positief tov kostprijs van fiets, kleine afname, om dan weer te stijgen
  - 1) 90% pos -10% neutr-neg
  - 2) 39,3% negatief en 60,7% pos
  - 3) 18% neg- 82% pos

###### -Snelheid

- Niet-gebruikers: geen sign evolutie over survey: overgrote deel tot quasi iedereen van nietgebruikers staat negatief tot neutraal tov de snelheid van de fiets.
- Gebruikers:
  - 1) 91,3% neg- 6,7% pos
  - 2) 80,4% neutr tot neg- 19,6% pos
  - 3) 74% neutr tot neg- 26% pos

#### - Plezier

- Niet gebruikers: start erg positief, stijgt tijdens test, daalt sterk op lange termijn, tov de gebruikers, is hoog en blijft hoog.
  - 1) 25% neutraal tot neg- 75% pos
  - 2) iedereen van nietgebruikers positief tov
  - 3) 62,5% neg en 37,5% pos
- Gebruikers: geen significante verschillen tussen verschillende surveys, eerder positief ertegenover, meerderheid (88,3%)

#### - Sociale aspect

- Niet gebruikers: Evolutie: negatieve ontwikkeling, men staat relatief negatief tov het sociale aspect van de fiets.
  - 1) 62,5% neutr tot neg-37,5% pos
  - 2) iedereen staat er negatief tot neutraal tegenover.
  - 3) 87,5% neg tot neutr- 12,5% pos
- Gebruikers: iets positiever tegenover, evolueert ook in die richting, men staat er tijdens het project positiever tegenover, met een kleine terugval op lange termijn.
  - 1) 3/4<sup>de</sup> neg tot neutr en 1/4<sup>de</sup> pos
  - 2) 58,2% neutraal-neg, 41,8% pos
  - 3) 70% neutraal tot neg en 30% pos

#### BUS/METRO

##### - Snelheid bus

- Niet-gebruikers: geen significante evolutie is er waar te nemen voor zij die de bus niet gebruikt hebben tijdens het project. Eerder negatief tov, 90-10%
- Gebruikers:
  - 1) 85% staat negatief tot neutraal tov de snelheid van bus, 15% staat er positief tegenover
  - 2) 61% negatief tot neutraal- 38,9% positief (door middel van het gebruik van de bus , schaaft men zijn attitude tov de snelheid van de bus bij)
  - 3) 90% neg - 10% pos (op lange termijn is er een terugval van de attitude)

Elementen zoals sociale, comfort en stress geen significante resultaten.

#### - Privacy Bus

- Niet gebruikers:
  - 1) 93% neg-neutr en 6,3% pos
  - 2) 91,1% neg- 8,9% pos
  - 3) 97,4% neg- 2,6% pos
- Gebruikers: geen significante evoluties in attitude omtrent de privacy in de bus zijn te herkennen bij de nietgebruikers. Staan er overwegend negatief tot neutraal tegenover.  
  
alle deelnemers staan er negatief tot neutraal tegenover 88,9% neg- neutraal- 11,1% positief  
  
95% neg tot neutraal-5% positief

#### - Privacy metro

- Niet-gebruikers
  - 1) 95,8% neg-4,2% pos
  - 2) 91,1% neg- 8,9% pos
  - 3) 97,4% neg-2,6% pos
- Gebruikers: geen sign verschillen over surveys heen. (quasi allemaal neg tot neutr tegenover)

### TREIN

#### - Gebruiksgemak

- Niet-gebruikers: geen significante evolutie waar te nemen. (eerder negatieve attitude =72% neg tot neutraal)
- Gebruikers:
  - 1) 72% neutraal tot neg, 28% pos (hetzelfde niv als niet-gebruikers, op dat moment ng beiden niet-gebruikers)
  - 2) 54% negatief tov en 45% positief, tijdens de testmaand staan de gebruikers positiever tov het gebruiksgemak van de trein.
  - 3) 29,2% neg tot neutraal en 70,8% positief ( de positieve evolutie zet zich voort op lange termijn en wordt zelfs positiever.) Interessant!

#### - Comfort

- Niet-gebruikers: geen significante verschillen over de surveys heen.

- Gebruikers: positieve evolutie, attitude omtrent comfort stijgt door deelname aan het project en neemt in kleine mate weer af op langere termijn, maar niveau blijft stuk hoger dan voorheen. (20%, 1/5<sup>de</sup> hoger)

1) 44% neg- 56% pos

2) 22% neg-77% positief

3) 25% neutraal-neg en 75% pos

#### - Sociaal aspect

- Niet-gebruikers: geen sign verschillen: +-80% neg-neutr
- Gebruikers: (op lange termijn zien we een positieve evolutie)

1) 64% neg-neutr.-36% pos

2) 68,2% neg-neutr en 31,8% pos

3) 37,5% neg en 62,5% pos

#### - Snelheid

- Niet-gebruikers: geen sign verschillen (+-56% neg en 44 % pos)
- Gebruikers: pos evolutie.

1) 64% neg en 36% pos

2) 40,9% neg-neutr en 59,1% pos

3) 37,5% neg-neutr en 62,5% pos

#### - Veiligheid

- Niet-gebruikers: niet-sign evolutie (42% neg en 58% pos)
- Gebruikers: duidelijk een positieve evolutie waar te nemen, die zich verder doorzet op lange termijn.

1) 52% neg tot neutr en 48% pos

2) 31,8% neg tot neutr en 68,2% pos

3) 16,7% neg tot neutr en 83,3% pos

## 3.2. Subjectieve normen

Nulmeting/survey 1: Een ruime meerderheid van de deelnemers (85,3%) geeft aan dat belangrijke personen uit hun omgeving niet vinden dat zij (of neutraal zijn over) meer duurzame vervoersmiddelen moeten gebruiken.

35% van de deelnemers geeft aan dat de meeste mensen uit hun omgeving weinig of geen duurzame vervoersmiddelen gebruiken. 48,5% : neutraal. Slechts 16,1% van de deelnemers zijn omgeven door mensen die vaak duurzame vervoersmiddelen gebruiken.

Desondanks, menen 3/4<sup>de</sup> van de deelnemers dat zijn of haar omgeving de keuze om meer duurzame vervoersmiddelen te gebruiken zouden steunen. De overige stellen zich neutraal op.

→ Gem van de 3 items: neutraal

→ Geen significante evolutie is er waar te nemen voor subjectieve normen over de drie surveys.

## 3.3. Gedragscontrole

Nulmeting/survey1: 36,8% van de deelnemers vindt het niet moeilijk om meer duurzame vervoersmiddelen te gebruiken ipv de auto, 45,6% soms, en 17,6% vindt dit wel moeilijk.

Als we dan specifiek de fiets bekijken, komt er naar voor dat 53% van de deelnemers er vrij tot zeer zeker van is dat hij of zij de fiets kan gebruiken in het dagelijks leven, zelfs bij regenweer. 26,5% weet het niet goed, en 20,6% denkt dat hij of zij het niet kan.

De helft van de deelnemers geeft aan dat hij of zij dit ook kan in een drukke periode. 32,4% weet het niet goed, en 17,7% denkt dat hij of zij het niet kan.

Bij het openbaar vervoer ligt de verdeling wat anders. Deze laatste is minder gevoelig aan weersomstandigheden, namelijk 63,3% is vrij tot zeer zeker dat hij of zij het openbaar vervoer in het dagelijks leven kan gebruiken, bij regenweer. De deelnemers, met name 39,7%, menen wel dat het gebruik van het openbaar vervoer, moeilijker is in een drukke periode. 19,1% weet het niet zo goed en 41,2% denkt wel het gebruik van het openbaar vervoer te kunnen combineren met een drukke periode.

### Evolutie:

Gedragscontrole algemeen: in welke mate het moeilijk geacht wordt om meer duurzame vervoersmiddelen te gebruiken in het dagelijkse leven. (inschatting)

1) 82,4% vindt het moeilijk tot neutraal, 17,6% vindt het niet moeilijk.

2) na het project vindt nog 65,1% het moeilijk tot neutraal en vinden 34,9% van de deelnemers het niet moeilijk.

3) op lange termijn acht 69% het moeilijk tot neutraal en 31% (1/3<sup>de</sup>) vindt het niet moeilijk.

→ doorheen het project en op lange termijn vinden mensen minder moeilijk om te kiezen voor duurzame vervoersmiddelen in het dagelijkse leven.

Gedragcontrole m.b.t. weer bij Openbaar vervoer: randsignificant

1) 36,8% (zwak tot neutraal)-63,2% (sterk)

2) 41,3% denkt dat hij of zij het niet kan, 58,7% denkt van wel.

3) 48,3% denkt dat hij/zij het openbaar vervoer tijdens slecht weer niet neemt of is er neutraal over.

51,7% denkt dat hij of zij het wel kan.

➔ Neemt licht af tijdens en na het project.



## 4. Conclusies

- Doelstelling 1/3 autovermindering behaald:  
Tijdens test gemiddeld 55% minder autoverplaatsingen  
86% deelnemers behalen doelstelling
- Van 200 geïnteresseerden naar 70 deelnemers: veel afhakers doordat er inspanningen verwacht werden van deelnemers (verplaatsingen plannen, registreren, ...)
- Vooral hooggeschoolden en werkenden namen deel
- Breed aanbod vervoersmiddelen: factor tot succes
- Op maat begeleiding en logistiek: succesvol, maar arbeidsintensief
- Media-aandacht: BV's zorgen voor extra media-aandacht
- Testen leidt tot:
  - positievere attitude voor alle vervoersmiddelen, hoogste score voor de fiets, bij de trein merken we dat de gebruikers zelfs 3 maanden na de test een nog positievere attitude vertonen dan op het einde van de test
  - intentie verduurzamen: blijft hoog over 3 bevestigingen
  - gedragscontrole: na de test hoger dan vóór de test
  - gedrag:
    - Na test: 75% deelnemers verdere verduurzaming (minder autoverplaatsingen)
  - aankoop: 17 fietsen, 34 OV-vervoersbewijzen

Het project wordt globaal positief geëvalueerd. Intussen is ook beslist om een vervolgproject te koppelen, waarbij gefocust wordt op woon-werkverkeer en werknemers van bedrijven in 2014.

## Contactpersoon

Benedicte Swennen

Bond Beter Leefmilieu vzw

02/282 19 48 [Benedicte.swennen@bblv.be](mailto:Benedicte.swennen@bblv.be)