



Onderzoek (potentiële) busreizigers Zuidoost-Brabant

Opdrachtgever: Provincie Noord-Brabant

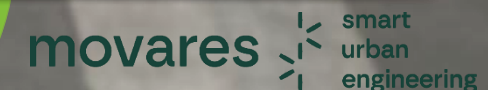
Versie: Definitief

Datum: 1 juli 2026

Opgesteld door: Maarten van Setten, Moventem
Carien Ensing, Moventem
Noémie Bernardin, Moventem

Onderzoek (potentiële) busreizigers Zuidoost-Brabant

Dit rapport is met de grootst mogelijke zorgvuldigheid opgesteld. Desondanks kunnen aan de inhoud geen rechten worden ontleend. Moventem aanvaardt geen aansprakelijkheid voor eventuele onjuistheden, onvolledigheden of gevolgen van het gebruik van de informatie in dit rapport. Overname van teksten, tabellen, figuren of andere onderdelen uit dit rapport is uitsluitend toegestaan met duidelijke bronvermelding.



Provincie Noord-Brabant

Management samenvatting

Provincie Noord-Brabant is verantwoordelijk voor het regionale busvervoer. Periodiek besteedt de Provincie het busvervoer aan in haar drie concessiegebieden. Eén daarvan is Zuidoost-Brabant, waar Hermes sinds eind 2016 het vervoer verzorgt. In 2024 is de concessie verlengd tot juli 2029. De voorbereidingen om de concessie opnieuw aan te besteden zijn gestart. Onderdeel daarvan is een onderzoek naar de (potentiële) busreizigers in de regio. Dit onderzoek brengt het huidige mobiliteitsgedrag en de achterliggende motieven en wensen van inwoners van het concessiegebied in kaart.

Onderzoeksopzet

We hebben een kwantitatief onderzoek uitgevoerd onder een representatieve steekproef van alle inwoners van Zuidoost-Brabant. De data is verzameld via een enquête onder een online consumenten-panel, aangevuld met werving op straat en een open link die verspreid is door de provincie en haar partners. Ook hebben de leden van het Reizigerspanel Brabant (van het Reizigersoverleg Brabant) een oproep gehad om de vragenlijst in te vullen. De doelgroep van dit onderzoek is alle inwoners van regio Zuidoost-Brabant (van 18 jaar of ouder), zowel busreizigers als niet-busreizigers. Met het onderzoek beantwoorden we de volgende hoofdvraag:

Welke factoren beïnvloeden het gebruik van en de houding ten opzichte van het openbaar busvervoer in Zuidoost-Brabant, en hoe kunnen deze inzichten bijdragen aan de ontwikkeling van een toekomstbestendig en vraaggericht ov-netwerk?

Respondenten

In totaal hebben 2.069 respondenten de vragenlijst volledig ingevuld. Het onderzoek geeft een statistisch verantwoord beeld van de doelgroep met goede spreiding over de gehele regio en relevante achtergrondkenmerken.

Wie reist er (niet) met de bus?

De auto is duidelijk het dominante vervoermiddel onder de respondenten. Ook lopen en fietsen worden relatief vaak genoemd. De bus wordt door 40% van de respondenten nooit gebruikt, 16% reist wekelijks met de bus (hoogfrequente busreizigers). De rest gebruikt de bus laagfrequent (29%) of incidenteel (15%, maximaal twee keer per jaar). Busreizigers zijn relatief jong (<30 jaar) en wonen vaak in niet-stedelijke gebieden. Veel niet-busreizigers hebben vroeger wel met de bus gereisd, maar maken deze reis nu niet meer of gaan nu met de auto. Inwoners die (wel eens) met de bus reizen, geven vooral aan de bus voor sociaal-recreatieve doelen en woon-werkverkeer te gebruiken. Hoogfrequente reizigers gebruiken de bus voor veel verschillende reisdoelen, laagfrequente reizigers gebruiken de bus duidelijk het meest voor vrije tijd. De meeste inwoners die (wel eens) met de bus reizen, doen dat vooral op zaterdag en op werkdagen tijdens de daluren (9 – 16 uur). Hoogfrequente busreizigers reizen relatief vaak in de spitsuren en in de avond. Laagfrequente reizigers reizen vooral in het weekend. Hoogfrequente busreizigers reizen gemiddeld 3 dagen per week en laagfrequente reizigers minder dan eenmaal per week. Daarom hebben ritten van hoogfrequente reizigers veruit de meeste invloed op de bezetting van een gemiddelde busrit.



Als we de reismomenten relateren aan de gemiddelde reisfrequentie zien we dat er in een gemiddelde week vooral op werkdagen in de spits wordt gereisd.

Wie wil er (vaker) met de bus, en waarvoor?

Aan inwoners die al gebruikmaken van de bus is gevraagd of zij de intentie hebben om vaker met de bus te reizen. Inwoners die geen gebruikmaken van de bus is gevraagd of zij ervoor open staan/ van plan zijn om dat te doen. Onder inwoners die hoogfrequent met de bus reizen, is het aandeel dat ervoor open staat om dat vaker te doen het grootst. 15% is van plan vaker met de bus te gaan en 53% staat ervoor open dat te doen. Van de laagfrequente reizigers is 5% van plan vaker met de bus te gaan. Daarnaast staat 55% daarvoor open. Incidentele reizigers hebben een lagere intentie: minder dan 1% is van plan vaker met de bus te gaan en 39% staat daarvoor open. Van de niet-busreizigers plant 3% om (wel eens) met de bus te gaan reizen. Nog eens 34% staat daarvoor open. De grootste potentie zit bij mensen die al van plan zijn (vaker) met de bus te gaan. Zij geven aan dit vooral te willen doen voor vrijetijdsdoeleinden. Onder de huidige busreizigers die vaker willen gaan reizen, geldt dat zij nu voornamelijk buiten de spits reizen. Dit geldt ook voor hoogfrequente reizigers binnen deze groep, wat afwijkt van het algemene profiel van de hoogfrequente busreiziger, die doorgaans juist in de spits reist. Samenvattend zien we drie potentiegroepen:

- Frequente spitsbusreizigers die ook in de daluren willen gaan reizen
- Laagfrequente busreizigers die vaker willen reizen
- Niet-busreizigers die (wel eens) met de bus willen gaan reizen

Potentiële toekomstige groei in busgebruik lijkt zich daarmee met name voor te doen bij vrijetijdsreizen buiten de spits. Dit biedt kansen voor het beter benutten van de capaciteit in de daluren, het optimaliseren van de dienstregeling.

Wat zijn de redenen (niet) met het ov te reizen?

Door middel van een regressieanalyse is geanalyseerd welke (hoofd)aspecten significante invloed hebben op de mate waarin de doelgroep de bus gebruikt of wil gebruiken. Deze aspecten zijn onderdeel van een regressiemodel. Gezamenlijk voorspellen de aspecten voor 30% de fase van gedrag(sverandering) waarin inwoners zich bevinden.

De belangrijkste voorspeller in het model is de mate waarin (niet)reizigers kennis hebben van het ov-netwerk. Hoe beter men weet hoe het werkt om met de bus te reizen, hoe groter de kans dat men dat daadwerkelijk doet of wil doen. De meeste mensen, ook niet-busreizigers, geven aan te weten hoe het werkt om met de bus te reizen. Van de inwoners die nooit met de bus gaan, weet 20% dat niet. Zij weten vooral niet waar ze met de bus rechtstreeks naartoe kunnen reizen en hoeveel reizen met de bus kost. Dit laatste aspect heeft veel invloed op de kennis van het ov. Een verbetering daarvan zal waarschijnlijk de meeste impact hebben op de bekendheid met het ov-systeem.

De tweede voorspeller is de gedragscontrole of eigen-activiteit: de mate waarin de doelgroep ervaart dat zij gemakkelijk met de bus kan reizen. Hoe sterker iemand het gevoel heeft met de bus te kunnen reizen, hoe groter de kans dat diegene dat ook daadwerkelijk doet. Van de inwoners die geen gebruikmaken van de bus, geeft 60% aan dat reizen met de bus niet makkelijk is voor ze. Onder de inwoners die wekelijks met de bus reizen is dat nog 15%. Onder mensen die al van plan zijn (vaker) met de



bus te gaan, heeft 21% de perceptie dat het niet makkelijk is. Op totaalniveau is dat 1,2% van de populatie. Het wegnemen van ervaren barrières, kan de kans op het vergroten van de gedragsintentie in positieve zin beïnvloeden. De subaspecten die de meeste invloed hebben op het ervaren gemak om met de bus te reizen zijn: voldoende buslijnen, bushaltes in de buurt en betaalbaarheid. Daarnaast heeft onder ander ook de algemene attitude grote invloed op het ervaren gemak.

De derde voorspeller is leeftijd. Dit betreft een negatieve relatie: hoe ouder, hoe kleiner de kans dat het een (potentiële) busreiziger betreft. Ook autogewoonten hebben een significante negatieve invloed. Deze autogewoonten hangen onder andere samen met leeftijd (jongeren hebben minder vaak autogewoonten ontwikkeld dan 30 tot 70-jarigen). 70-plussers gebruiken de auto ook minder vaak uit gewoonte, en de bus juist wel vaker uit gewoonte.

Een andere invloed betreft het imago van de bus, de algemene attitude van inwoners over het busvervoer in de regio. Dit bestaat uit het algemene beeld en het algemene oordeel over het ov. Deze worden bepaald door verschillende associaties die mensen hebben met het busvervoer in de regio. De algemene attitude is overwegend negatief voor niet-busreizigers. Hoogfrequente reizigers hebben juist overwegend een positieve algemene attitude. Ook is er een duidelijk positievere attitude op te merken bij inwoners die de intentie hebben (vaker) met de bus te gaan dan inwoners die daar niet voor open staan. De items die de meeste invloed hebben op het algemene (positieve danwel negatieve) imago zijn de scores op de woorden flexibel, betrouwbaar en snel, gevold door plezierig. Met andere woorden: hoe vaker mensen de bus associëren met deze woorden, hoe positiever het

algemene imago. De mate waarin het busvervoer met deze woorden geassocieerd wordt verschilt erg tussen niet-busreizigers en hoogfrequente busreizigers.

De laatste gemeten aspecten die significant invloed hebben betreffen omstandigheden, zoals het weer. Ook de sociale norm speelt een verklarende rol in busreisgedrag, maar voor alle groepen wel- of niet-busreizigers geldt dat er weinig druk wordt ervaren vanuit familie en vrienden om (vaker) met de bus te reizen.

Welke waarde hechten inwoners aan verschillende aspecten van het netwerk?

Respondenten hebben keuzes gemaakt in dilemma's op verschillende thema's. Inwoners hebben over het algemeen een voorkeur voor lokale verbindingen en (overstap)haltes boven regionale verbindingen. Haltedichtheid heeft de voorkeur boven strakke lijnen. Reserveren voor een rit wordt als optie gezien als daarmee de frequentie (ook in de avond en het weekend) gewaarborgd wordt. Een kortere reistijd met een overstap heeft gemiddeld de lichte voorkeur boven langere reistijd zonder overstap. Voor de mate van overstappen versus de busfrequentie hebben verschillende type reizigers verschillende voorkeuren. Verder is de doelgroep niet bereid meer te betalen voor comfort en is er een duidelijke voorkeur voor stiptheid boven frequentie. Verschillende type inwoners hebben echter verschillende voorkeuren. Door middel van een Latente Cluster Analyse zijn segmenten gedestilleerd die op verschillende thema's verschillende voorkeuren hebben. Deze segmentatie biedt gericht inzicht in wie bediend wordt door welke keuzes.



Afhankelijk van de frequentiegroepen (hoogfrequente busreizigers tot niet-busreizigers) verschilt het aandeel van de segmenten. De grootste segmenten zijn de Gemakszoekers (haltes dichtbij, weinig overstappen) en de Snelheidszoekers (snelheid en frequentie boven alles).

Hoe behouden we reizigers en benutten we de potentie?

Op basis van de onderzoeksinformatie worden in het rapport aanbevelingen gedaan om reizigers te behouden of aan te trekken. Het betreft maatregelen die de Provincie of de vervoerder kan nemen in communicatie en netwerkaspecten om (potentiële) busreizigers (beter) te bedienen en te informeren. We gaan daarbij onder andere in op de volgende punten:

- We benadrukken het belang om de groep hoogfrequente busreizigers te behouden en geven aan hoe deze groep het beste bediend kan worden.
- We benoemen maatregelen waarmee de potentie om frequente busreizigers ook in daluren te laten reizen kan worden benut.
- Aandacht voor de jongere reizigers is belangrijk. Hoe houden we de (huidige) jongere reiziger in het ov en met welke maatregelen benutten we de potentie van deze groep?
- We bieden handvatten voor het verbeteren van het imago van het ov en (de perceptie van) het gemak om met het ov te reizen.

INHOUD

1 INLEIDING 10

1.1	Aanleiding en doel.....	10
1.2	Onderzoeksopzet.....	11
1.2.1	Doelgroep en steekproef	11
1.2.2	Hoofdvraag	11
1.2.3	Onderzoeksvragen	11
1.2.4	Vragenlijst.....	12
1.3	Leeswijzer.....	13

2 KENMERKEN STEEKPROEF 14

2.1	Betrouwbare en representatieve steekproef	14
2.1.1	Spreiding over gebied	14
2.1.2	Leeftijd	15
2.2	Persoonskenmerken	16
2.3	Mobiliteitskenmerken.....	17

3 HUIDIG REISGEDRAG 19

3.1	Intro	19
3.2	Persoonskenmerken (niet-)busreizigers	19
3.2.1	Vervoersbeperking	21

3.2.2 Meerderheid van niet-busreizigers heeft wel met bus gereisd 22

3.3 Mobiliteitsprofiel (niet-)busreizigers.....22

3.3.1 Gebruik andere vervoermiddelen 23 |

3.4 Huidig busgebruik 23 |

3.4.1 Veel inwoners reizen voor sociaal-recreatieve doelen ... 23 |

3.4.2 Veel in daluren, hoogfrequente reizigers vooral in spits . 24 |

3.4.3 Vooral lopend naar en van halte 25 |

3.4.4 Busreiziger is loyaal (vooral laagfrequente en incidentele)
25

3.4.5 Busreizen vaak zelf betaald, bij hoogfrequente reizigers
vaak door werkgever of studentenreisproduct (SRP)..... 26 |

3.5 Profielschets per type busreizigers 27 |

3.5.1 Hoogfrequente busreizigers 27 |

3.5.2 Laagfrequente busreizigers..... 27 |

3.5.3 Incidentele busreizigers..... 27 |

3.5.4 Niet-busreizigers 27 |

4 VERANDERINGSBEREIDHEID28

4.1 Fasen van gedragsverandering 28 |

4.1.1 Grootste potentie onder hoogfrequente busreizigers 29 |

4.1.2 Potentie onder laagfrequente busreizigers wat kleiner .. 30 |

4.1.3 Niet-busreizigers die van plan zijn met de bus te reizen . 31 |



4.1.4	Mensen die open staan (vaker) de bus te nemen maar dat nog niet concreet van plan zijn	31
-------	--	----

5 MOTIEVEN EN BARRIÈRES 32

5.1	Methode	32
5.2	Kennis	34
5.2.1	Kennis over werking ov is hoog	34
5.2.2	Voorspellende waarde kennis en kennisaspecten	35
5.3	Gedragscontrole en omstandigheden	36
5.3.1	Ervaren gemak laag onder niet-busreizigers	37
5.3.2	Voorspellende waarde ervaren gemak en aspecten gedragscontrole	37
5.4	Leeftijd	38
5.5	(Auto)gewoonten	39
5.6	Attitude/ imago	40
5.6.1	Busvervoer heeft een overwegend neutraal imago	41
5.6.2	Voorspellende waarde imago en aspecten attitude	42
5.7	Sociale norm	43

6 NETWERKPRIORITEITEN 44

6.1	Dilemma's	44
6.1.1	Lokale bereikbaarheid	44
6.1.2	Reserveren en frequentie	46
6.1.3	Overstappen, frequentie en snelheid	46

6.1.4	Betaalbaarheid en comfort	47
-------	---------------------------------	----

6.1.5	Uniformiteit en betrouwbaarheid dienstregeling	47
-------	--	----

6.2	Verbeterpunten	48
-----	----------------------	----

6.3	Segmenten	49
-----	-----------------	----

6.3.1	Verdeling segmenten	50
-------	---------------------------	----

6.3.2	Kenmerken van segmenten	51
-------	-------------------------------	----

7 CONCLUSIES & AANBEVELINGEN 52

7.1	Conclusies	52
-----	------------------	----

7.1.1	In welke mate, waarvoor in welke gevallen maken welke doelgroep(en) gebruik van het ov?	52
-------	---	----

7.1.2	In hoeverre staat de doelgroep ervoor open om vaker met het ov te reizen (en waarvoor)?	53
-------	---	----

7.1.3	Wat zijn de belangrijkste redenen om (niet) met het ov te reizen?	53
-------	---	----

7.1.4	Hoe bekend zijn inwoners met het huidige ov-systeem?	54
-------	--	----

7.1.5	Welk imago heeft het huidige ov?	54
-------	--	----

7.1.6	Welke waarde hechten inwoners aan de verschillende aspecten van het netwerk?	54
-------	--	----

7.1.7	Wat zijn volgens de doelgroep de belangrijkste verbeterpunten van het ov?	55
-------	---	----

7.2	Aanbevelingen	56
-----	---------------------	----

7.2.1	Hoogfrequente busreizigers behouden	56
-------	---	----

7.2.2	Frequente busreizigers ook in daluren laten reizen	56
-------	--	----



7.2.3	Focus op de jongere reizigers.....	56
7.2.4	Verbeter het imago	56
7.2.5	Verbeter (perceptie) van gemak en zet in op sociale norm 57	
7.2.6	Overig.....	57

Bijlage 1: Vragenlijst	59
-------------------------------------	-----------

Bijlage 2: Onderzoeksverantwoording.....	71
---	-----------

Bijlage 3: Kenmerken per type reiziger	72
---	-----------

Bijlage 4: Werk-/ studielocaties.....	76
--	-----------

Bijlage 6: Verbeterpunten ov	79
---	-----------

Bijlage 7: Literatuur	80
------------------------------------	-----------



1 INLEIDING

Provincie Noord-Brabant is verantwoordelijk voor het regionale busvervoer. Periodiek besteedt de Provincie het busvervoer aan in haar drie concessiegebieden. Eén daarvan is Zuidoost-Brabant, waar Hermes sinds eind 2016 het vervoer verzorgt. In 2024 is de concessie verlengd tot juli 2029.

De voorbereidingen om de concessie opnieuw aan te besteden zijn gestart. Onderdeel daarvan is een onderzoek naar de (potentiële) busreizigers in de regio.

In dit rapport leest u hoe dit onderzoek is uitgevoerd, wat de belangrijkste uitkomsten zijn en wat dit betekent voor het toekomstige ov in de regio.

1.1 Aanleiding en doel

Provincie Noord-Brabant heeft Movares en Moventem gevraagd om te ondersteunen bij de voorbereiding van de Europese Aanbesteding van het openbaar busvervoer in Zuidoost-Brabant. Movares voert een netwerkanalyse uit om de feitelijke situatie in beeld te brengen. Moventem brengt met dit onderzoek de (potentiële) busreiziger in kaart. In een volgende fase worden deze objectieve en subjectieve data gecombineerd en gebruikt om scenario's voor het busnetwerk te ontwikkelen en te toetsen.

Dit onderzoek brengt het huidige mobiliteitsgedrag en de achterliggende motieven van inwoners van het concessiegebied in kaart. Op basis van een kwantitatieve enquête schetsen we hoe het huidig reisgedrag is, de achterliggende motieven daarbij, de tevredenheid over de (collectieve) reismogelijkheden, de wensen rondom en het imago van het openbaar busvervoer en de bereidheid en randvoorwaarden om in de toekomst (vaker) met de bus te (blijven) reizen.

Hiermee creëren we een cijfermatig beeld van de attitude ten opzichte van het (huidig) ov-systeem, hoe groot de potentie is en waar deze ligt (in welke doelgroepen en/of gebieden) en bieden we handvatten om deze te benutten.

In samenhang met de analyse van de feitelijke situatie (van Movares), biedt het onderzoek input om gerichte netwerkkeuzes te maken. Tevens kunnen de uitkomsten worden gebruikt als afwegingskader om netwerkscenario's te ontwikkelen en te toetsen.



1.2 Onderzoeksopzet

We hebben een kwantitatief onderzoek uitgevoerd onder een representatieve steekproef van alle inwoners van Zuidoost-Brabant. Het gaat dus nadrukkelijk niet alleen om mensen die al in de bus zitten. De data is verzameld via een enquête onder een online consumentenpanel, aangevuld met werving op straat en een open link die verspreid is door de provincie en haar partners, zoals de Brainport-regio, enkele gemeenten en Bravo. Ook hebben de leden van het Reizigerspanel Brabant (van het Reizigersoverleg Brabant) een oproep gehad om de vragenlijst in te vullen.

1.2.1 Doelgroep en steekproef

De doelgroep van dit onderzoek is alle inwoners van regio Zuidoost-Brabant (van 18 jaar of ouder), zowel busreizigers als niet-busreizigers. We hebben ons niet specifiek gericht op bezoekers van de regio. Mensen die niet in de regio wonen, maar er wel (regelmatig) reizen konden wel deelnemen aan het onderzoek.

We hebben de 21 gemeenten in de regio ingedeeld in vier clusters: 1) het Stedelijk Gebied Eindhoven (SGE), 2) De Kempen, 3) De Peel en 4) de A2-gemeenten. Op basis van de bevolkingsomvang en -samenstelling is de ideale steekproefverdeling bepaald. Binnen elk cluster is een representatieve steekproef getrokken zodat de spreiding over leeftijd hetzelfde is als in de regio. Door deze steekproeftrekking biedt het onderzoek zowel regionale als cluster-specifieke inzichten. Dit voorkomt over- of ondervertegenwoordiging van minder bevolkte clusters. We hebben op voorhand niet geselecteerd op mate van ov-gebruik.

1.2.2 Hoofdvraag

Met het onderzoek beantwoorden we de volgende hoofdvraag:

Welke factoren beïnvloeden het gebruik van en de houding ten opzichte van het openbaar busvervoer in Zuidoost-Brabant, en hoe kunnen deze inzichten bijdragen aan de ontwikkeling van een toekomstbestendig en vraaggericht ov-netwerk?

1.2.3 Onderzoeksvragen

De hoofdvraag valt uiteen in de volgende onderzoeksvragen:

1. In welke mate, waarvoor in welke gevallen maken welke doelgroep(en) gebruik van het ov?
2. Wat zijn de belangrijkste redenen om (niet) met het ov te reizen?
3. Hoe bekend zijn inwoners met het huidige ov-systeem (routes, opstapplaatsen, tijden, tarieven, betaalvormen)?
4. Welk imago heeft het huidige ov?
5. Staat de doelgroep ervoor open om vaker met het ov te reizen (waarvoor en onder welke voorwaarden)?
6. Wat zijn drivers en voorwaarden voor (bestaande) reizigers om (meer) gebruik te (blijven) maken van het ov?
7. Wat zijn volgens de doelgroep de belangrijkste verbeterpunten van het ov?
8. Welke waarde hechten inwoners aan de verschillende aspecten van het netwerk (reistijd, overstappen, aansluitingen, betrouwbaarheid, flexibiliteit, haltedichtheid, strakke lijnen)

1.2.4 Vragenlijst

Bij het ontwikkelen van de vragenlijst hebben we twee wetenschappelijke modellen toegepast.

Intentie is de grootste voorspeller van gedrag. De **Theory of Planned Behavior (TPB)** (Ajzen, 1991) biedt inzicht in de psychologische processen achter intentie om gedrag uit te voeren (lees: de bus te gebruiken). De drie hoofdfactoren die van invloed zijn op de gedragsintentie (planned behaviour) zijn allemaal opgenomen in de vragenlijst:

- **Attitude** | Houding t.o.v. busgebruik, bijvoorbeeld in hoeverre de bus als betrouwbaar wordt gezien.
- **Subjectieve norm** | In welke mate voelt men druk van de sociale omgeving om (niet) met de bus te reizen?
- **Gedragscontrole** | De mate waarin men (denkt dat ze) de bus daadwerkelijk kunnen gebruiken (inschatting eigen capaciteit en inschatting van belemmeringen). Gebaseerd op de mate waarin men denkt dat het beschikbaar, toegankelijkheid en betaalbaar is. Gedragscontrole kan, ondanks positieve intentie, ook direct effect hebben op het niet uitvoeren van gedrag.

Gewoonten, zoals routinematig gebruiken van de auto, kunnen de relatie tussen intentie en gedrag verzwakken. Onderzoek (Nordfjærn et al., 2014) toont aan dat sterke autogewoonten vaak negatieve voorspellers zijn van de intentie om ov te gebruiken. Anderzijds kunnen veranderingen in context (zoals verhuizing, veranderende

gezinssituatie, introductie van een nieuwe buslijn, een probeeractie) een "window of opportunity" creëren om gewoonten te doorbreken.

Daarom hebben we ook een vragenblok opgenomen die ingaat op de reisgewoonten en persoonlijke situatie.

Om meer zicht te krijgen op de gap tussen gedragsintentie en het daadwerkelijk uitvoeren ervan, hebben we het **Transtheoretical Model (TTM)** (Prochaska et al., 1997) toegepast. Het TTM stelt dat gedragsverandering in verschillende fasen tot stand komt:

- **Precontemplatie** | (nog) geen intentie om over te stappen van auto naar bus.
- **Contemplatie** | Overwegen om de bus te gaan gebruiken, zonder concrete plannen.
- **Voorbereiding** | Concrete plannen maken om de bus te gaan gebruiken.
- **Actie** | Het daadwerkelijk gebruiken van de bus.
- **Behoud** | Het structureel blijven gebruikmaken van de bus.

Deze TPB en TTM bieden gezamenlijk concreet inzicht in factoren die bepalend zijn voor de gedragsintentie én het daadwerkelijke reisgedrag van specifieke segmenten binnen de doelgroep.

Achtergrondkenmerken van reizigers, zoals sociaal-demografische en geografische kenmerken, reisdoel en toegang tot vervoermiddelen, spelen uiteraard ook een rol. Daarom zijn ook vragen naar de relevante persoons- en mobiliteitskenmerken opgenomen.

Op basis van de vragenlijst krijgen we inzicht in de omvang en samenstelling van de groepen ingedeeld naar gebruiksintentie.



Om gerichte input op te halen voor de netwerkkeuzes zijn tot slot enkele netwerkdilemma's opgenomen in de vragenlijst. Niet om een absolute voorkeur op te halen van de gehele doelgroep, maar om de voorkeuren van specifieke segmenten onderling te kunnen vergelijken.

De vragenlijst was beschikbaar in de Nederlandse en Engelse taal. De volledige vragenlijst is opgenomen in bijlage 1

1.3 Leeswijzer

Dit document geven we de belangrijkste opbrengst van het uitgevoerde onderzoek. Het is geen uitputtende opsomming van de uitkomsten van alle individuele vragen, maar we combineren resultaten zodat we onderzoeksvragen zo goed mogelijk kunnen beantwoorden. Voor meer detail is een separaat tabellenboek bijgevoegd.

Hoofdstukken 2 en 3 beschrijven de **bestaande situatie**. We schetsen in hoofdstuk 2 de belangrijkste kenmerken van de totale steekproef en gaan in op de persoons- en mobiliteitskenmerken van alle respondenten. In hoofdstuk 3 delen we de respondenten in naar de mate waarin zij gebruikmaken van het ov en geven we groepen profielschetsen.

Hoofdstukken 4 en 5 gaan in op de **potentie voor meer ov-gebruik** in Zuidoost-Brabant hoe die potentie verzilverd kan worden. Hoofdstuk 4 beschrijft de mate waarin en welk type reizigers ervoor open staan of van plan zijn om vaker met de bus te reizen. In hoofdstuk 5 beschrijven

we welke aspecten van het ov het meest invloed hebben op de gebruiksintentie.

In hoofdstuk 6 geven we de uitkomsten van de netwerkdilemma's die we hebben voorgelegd aan de respondenten. Op basis van de voorkeuren hebben we de populatie ingedeeld in verschillende profielen.

Hoofdstuk 7 geeft de conclusies en aanbevelingen. De conclusies worden beschreven aan de hand van de hoofd- en onderzoeksvragen.

De hoofdstukken zijn zo opgebouwd dat u per onderwerp gericht informatie kunt opzoeken, met extra aandacht voor vergelijkingen tussen specifieke segmenten binnen de doelgroep. Elk hoofdstuk start met een korte opsomming van de belangrijkste uitkomsten.



2

KENMERKEN STEEKPROEF

In dit hoofdstuk leest u hoe de totale steekproef is samengesteld en hoe deze is verdeeld over de persoons- en mobiliteitsprofielen. De belangrijkste punten van dit hoofdstuk zijn.

- *Het onderzoek geeft een statistisch verantwoord beeld van de doelgroep met goede spreiding over de gehele regio. Er zijn voldoende respondenten uit zowel stedelijk als landelijk gebied.*
- *De verdeling van de steekproef over de dagelijkse bezigheid komt goed overeen met de verdeling van alle inwoners (van 18 jaar of ouder). Het aandeel scholieren/studenten en gepensioneerden komt exact overeen. Voor scholieren jonger dan 18 jaar kunnen we geen uitspraken doen.*
- *De auto is het dominante vervoermiddel. Circa 80% bezit (of heeft de beschikking over) een (lease)auto en reist er minimaal één dag per week of vaker mee.*
- *15% reist wekelijks met de bus in Zuidoost-Brabant. Circa 40% van de respondenten reist nooit met de bus.*

2.1 Betrouwbare, representatieve steekproef

In totaal hebben 2.069 respondenten de vragenlijst volledig ingevuld. Daarmee kunnen de uitkomsten van dit onderzoek met een betrouwbaarheid van 95% en een foutmarge van 2,15% worden gegeneraliseerd naar de totale doelgroep (zie bijlage 2 voor volledige onderzoeksverantwoording). Zoals in het vorige hoofdstuk beschreven, zijn verschillende kanalen ingezet om respondenten te werven.

Kanaal	%	#
Consumentenpanel	78%	1.622
Open link (via communicatie en werving straat)	18%	365
Reizigerspanel Brabant (Reizigersoverleg)	4%	82

Tabel 1: Respons naar kanaal

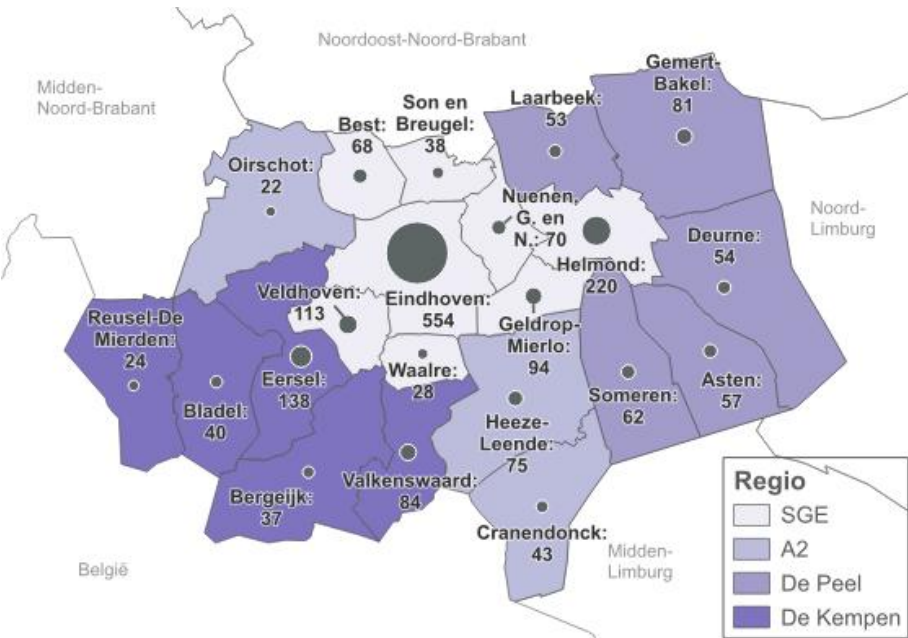
2.1.1 Spreiding over gebied

Onderstaande tabel laat zien hoe de respons verdeeld is over de verschillende deelgebieden. De tabel laat zien dat de verdeling van respons over de regio in lijn is met de verdeling van de inwoners. In de laatste kolom staat de gerealiseerde foutmarge (bij een betrouwbaarheidsniveau van 95%). Daaruit blijkt dat we ook over de individuele deelgebieden nauwkeurige uitspraken kunnen doen.

Deelgebied	Inwoners		Respons		Foutmarge
	#	%	#	%	
A2 gemeenten	47.255	7%	140	7%	8,3%
De Kempen	87.105	13%	323	17%	5,4%
De Peel	102.230	15%	307	16%	5,6%
SGE	428.072	64%	1.185	61%	2,8%
TOTAAL	664.662	100%	1.955	100%	2,15%



Tabel 2: Respons naar regio



Figuur 1: Verdeling van de respondenten per woongemeente in Zuidoost-Brabant. Achtergrondkaart: CBS, Bewerking: Team Moventem

De resultaten zijn gewogen naar deelgebied, zodat we een representatief beeld hebben over de gehele regio. Met deze correctie zijn de resultaten representatief voor de deelgebieden. Dit is vooral van belang omdat mobiliteitskeuzes voor een belangrijk deel worden bepaald door de mate van stedelijkheid van de woonomgeving. In meer stedelijk gebied is de nabijheid van voorzieningen en het aanbod van

collectief en deelvervoer groter dan in landelijk gebied. Tabel 3 laat zien hoe de steekproef is verdeeld over de mate van stedelijkheid.

Mate van stedelijkheid	Voor weging		Na weging	
	%	#	%	#
Zeer sterk stedelijk	15%	305	16%	336
Sterk stedelijk	25%	514	26%	528
Matig stedelijk	25%	513	25%	512
Weinig stedelijk	25%	524	24%	499
Niet stedelijk	10%	211	9%	192

Tabel 3: Respons naar stedelijkheidsgraad

2.1.2 Leeftijd

Ook leeftijd/ levensfase heeft grote invloed op mobiliteit. Onderstaande tabel laat zien hoe de steekproef is verdeeld over leeftijdscategorieën. Hierin zijn de ontbrekende antwoorden niet meegenomen.

Leeftijdscategorieën	Voor weging		Na weging	
	%	#	%	#
18 t/m 29 jaar	12%	242	19%	363
30 t/m 39 jaar	14%	276	16%	317
40 t/m 49 jaar	17%	325	15%	285
50 t/m 69 jaar	36%	703	32%	627
70+ jaar	21%	403	18%	357

Tabel 4: Respons naar leeftijdsgroep



De spreiding van de steekproef over leeftijd komt grotendeel overeen met de spreiding van de doelgroep. Hier zien we een ondervertegenwoordiging van categorie 18 t/m 29 jaar. Ook hier hebben

2.2 Persoonskenmerken

Vrouwen zijn oververtegenwoordigd in de steekproef. 57% is vrouw, tegenover 42% man. Aangezien we weten dat dit geen (grote) invloed heeft, hebben we hier niet op gecorrigeerd met weging.

Hieronder de spreiding over de dagelijkse bezigheid. Hier konden meer antwoorden worden gegeven, dus het telt het op tot meer dan 100%.

Dagelijkse bezigheid	Voor weging		Na weging	
	%	#	%	#
Werkzaam in loondienst	52%	1.066	53%	1099
Ondernemer	7%	152	7%	154
Scholer/student	6%	133	9%	192
Gepensioneerd	24%	505	22%	451
Vrijwilligerswerk	6%	121	6%	118
Huisvrouw/ -man	7%	142	6%	134
Werkzoekend	3%	54	3%	58
Arbeidsongeschikt	7%	145	7%	139
Anders	1%	27	1%	27

Tabel 5: Respons naar dagelijkse bezigheid

De meerderheid is werkzaam (in loondienst of als ondernemer). Binnen de steekproef is 9% scholer/student, dat komt goed overeen met het aandeel binnen de bevolking van 18 jaar en ouder. Over scholieren onder de 18 jaar kunnen we binnen dit onderzoek geen uitspraken doen.

we een weging toegepast, waardoor de steekproef een evenwichtig beeld geeft over alle leeftijdscategorieën.

Ook het aandeel gepensioneerden in de steekproef komt goed overeen met het aandeel in de gehele bevolking van Zuidoost-Brabant.

Sector	Voor weging		Na weging	
	%	#	%	#
Anders	21%	232	20%	242
Gezondheids-/ ouderenzorg	19%	225	19%	229
(Zakelijke) dienstverlening	15%	176	15%	180
Groot-/ detailhandel	10%	116	10%	118
Overheid	9%	118	9%	111
Onderwijs	7%	86	7%	84
Logistiek/ (openbaar) vervoer	6%	71	6%	72
Horeca	5%	53	5%	62
Bouw- en nijverheid	4%	50	4%	52
Facilitaire diensten	4%	42	4%	47
Agrarisch	1%	16	1%	16

Tabel 6: Respons naar werksector



Circa een op de vijf respondenten woont alleen, een kwart heeft een gezin met thuiswonend(e) kind(eren) en een derde woont samen zonder (thuiswonende) kinderen.

Driekwart van de respondenten kan financieel goed rondkomen en kan (soms) sparen. 10% kan rondkomen, maar kan niet sparen. 5% heeft moeite met rondkomen en 1% komt structureel geld te kort en heeft schulden.

De verdeling over opleidingsniveau is grotendeels vergelijkbaar met de doelgroep. 47% heeft een hoog opleidingsniveau, 36% middelbaar en 17% laag.

Met de term 'laag opleidingsniveau' is niet bedoeld om een waardeoordeel te geven, maar dient als categorisering bij gebrek aan een betere term.

80% van de respondenten heeft geen last van een beperking die van invloed is op de reismogelijkheden. De andere 20% hebben vooral te maken met een visuele beperking, een rollator of een scootmobiel/rolstoel.

2.3 Mobiliteitskenmerken

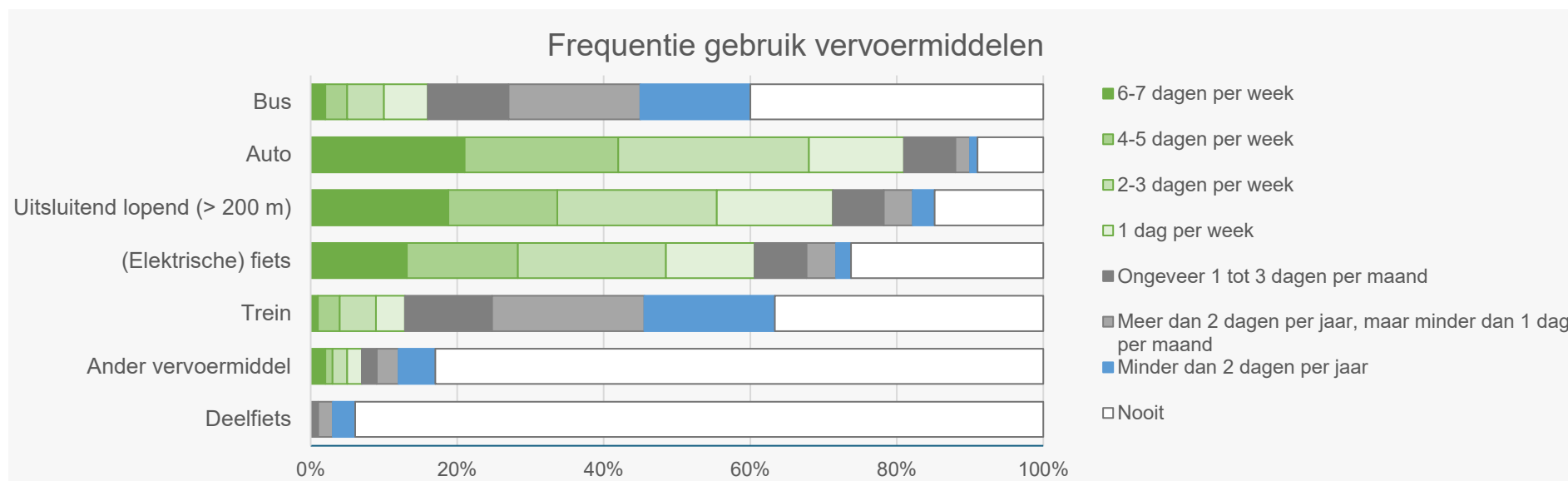
De grote meerderheid van de respondenten (circa 80%) heeft de beschikking over een auto (privé of van de zaak). Een kleine 60% heeft een gewone fiets en circa 40% een elektrische fiets. In totaal heeft 80% een fiets. Een derde heeft een OV-chipkaart en/of OVPay. Dit wijst in het algemeen op onbekendheid rondom de mogelijkheid om met een bankpas te betalen. Van alle respondenten heeft 8% uitsluitend een

OV-chipkaart en/of OVPay tot zijn/haar beschikking, zij hebben dus geen alternatieve vervoersmogelijkheden dan het ov. Circa 2% geeft aan geen enkel vervoermiddel tot zijn/haar beschikking te hebben. Bij deze vraag konden meer antwoorden worden gegeven.

Bezit/beschikking over vervoermiddelen	Voor weging		Na weging	
	%	#	%	#
Auto van de zaak	5%	108	5%	110
Auto privé	76%	1602	76%	1564
Gewone fiets (racefiets, driewieler, etc.)	57%	1169	57%	1188
Elektrische fiets	39%	843	39%	815
Speed pedelec	1%	12	1%	12
Brommer/ scooter	5%	101	5%	108
Motor	3%	65	3%	64
Deelauto (ik heb een abonnement)	1%	10	1%	11
Ik heb een ov-chipkaart of OVPay	36%	709	36%	750
Ik heb een Wmo-vervoerspas	2%	45	2%	42
Anders, namelijk:	2%	56	2%	52
Geen	2%	36	2%	37

Tabel 7: Respons naar vervoermiddelenbezit





Figuur 2: Frequentie gebruik vervoermiddelen

De bus wordt door 40% van de respondenten nooit gebruikt, 16% reist wekelijks met de bus.

Bovenstaande diagram toont de gebruiksfrequentie per vervoermiddel. Wit is nooit, blauw is incidenteel (1 of 2 dagen per jaar), grijs is laagfrequent (een paar dagen per jaar tot 3 dagen per maand) en groen is hoogfrequent (wekelijks). Hoogfrequente busreizigers reizen gemiddeld 3 dagen per week met de bus.

De auto is duidelijk het dominante vervoermiddel onder de respondenten. Ook lopen en fietsen worden relatief vaak genoemd.

3 HUIDIG REISGEDRAG

Dit hoofdstuk gaat in op de kenmerken van de mensen die (geen) gebruikmaken van de bus in Zuidoost-Brabant. De belangrijkste bevindingen:

- *Busreizigers zijn relatief jong (<30 jaar), wonen vaak in de stedelijke regio Eindhoven.*
- *Niet-busreizigers zijn relatief oud (>50 jaar), wonen vaak in niet-stedelijke gebieden.*
- *Onder de hoogfrequente busreizigers is het aandeel studenten relatief hoog.*
- *Onder de laagfrequente busreizigers zijn relatief veel ondernemers.*
- *Hoogfrequente busreizigers hebben vaker moeite met rondkomen.*
- *Mensen die (hoog- of laag)frequent met de bus reizen, maken ook significant vaker gebruik van de trein en (deel)fiets.*
- *Het autogebruik onder de busreizigers is significant lager dan onder de niet-busreizigers.*

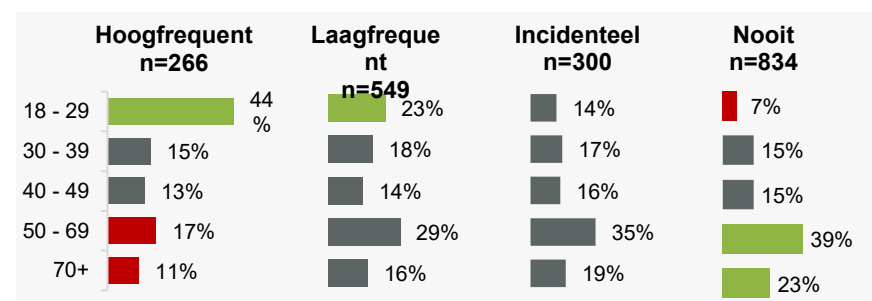
3.1 Intro

We hebben alle respondenten ingedeeld op basis van de mate waarin zij met de bus reizen (hoog- en laagfrequent, incidenteel en nooit). Telkens vergelijken we de kenmerken van de groepen met de totale steekproef. De kleuren van de balken of van de gegevens in de tabellen hebben de volgende betekenis.

- Significant hoger dan de totale populatie
- Geen significant verschil t.o.v. de totale populatie
- Significant lager dan de totale populatie

3.2 Persoonskenmerken (niet-)busreizigers

Busreizigers zijn relatief jong, bij zowel hoog- als laagfrequent is het aandeel 18-29-jarigen hoger dan in de totale steekproef. Het aandeel 50-plussers is significant hoger in de groep respondenten die nooit gebruikmaakt van de bus.

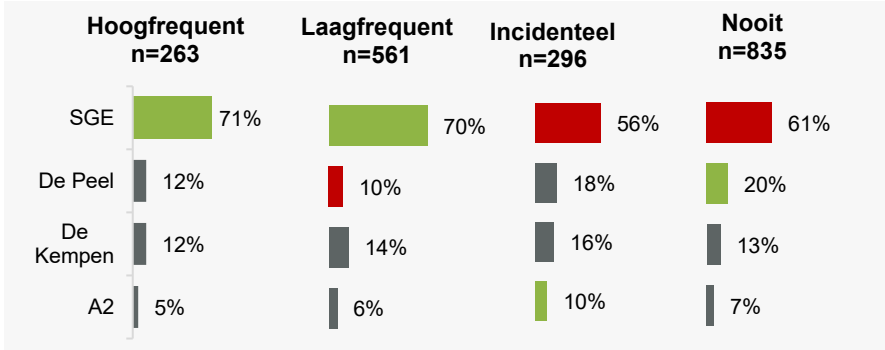


Figuur 3: Leeftijd naar mate van busgebruik

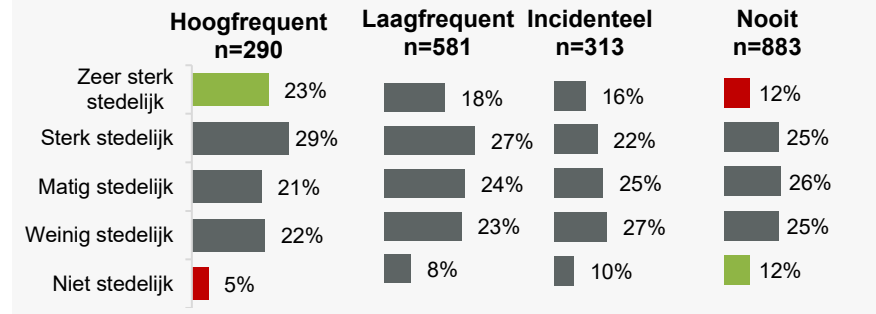
Het aandeel mannen en vrouwen is vergelijkbaar in alle groepen.



Hoog- en laagfrequente busreizigers wonen significant vaker in Stedelijk Gebied Eindhoven. De busreizigers zijn grotendeels evenwichtig verspreid over gebieden met verschillende verstedelijkingsniveaus. Wel valt op dat hoogfrequente busreizigers vaker dan gemiddeld in zeer sterk verstedelijkte gebieden wonen. Niet-busreizigers zijn vaak inwoners van niet-stedelijke gebieden.

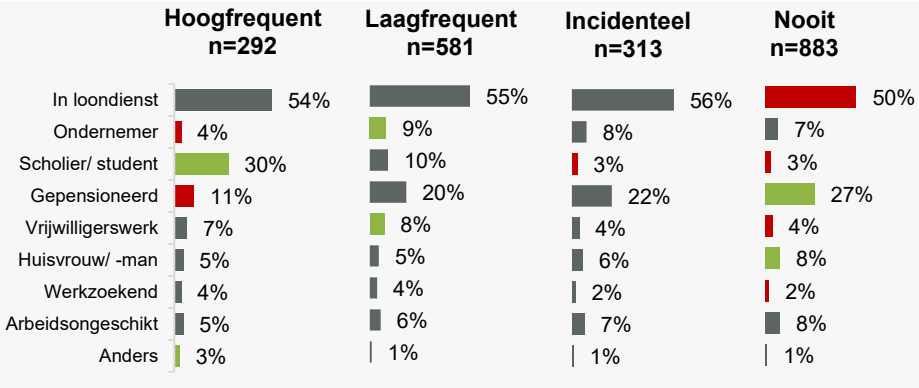


Figuur 4: Woonregio naar mate van busgebruik



Figuur 5: Stedelijkheidsgraad woonlocatie naar mate van busgebruik

Het aandeel scholieren en studenten is groot onder de hoogfrequente busreizigers, terwijl deze groep relatief weinig gepensioneerden kent. De niet-busreizigers zijn juist relatief vaak gepensioneerd. Ook is het aandeel huisman/-vrouw relatief groot in deze groep.

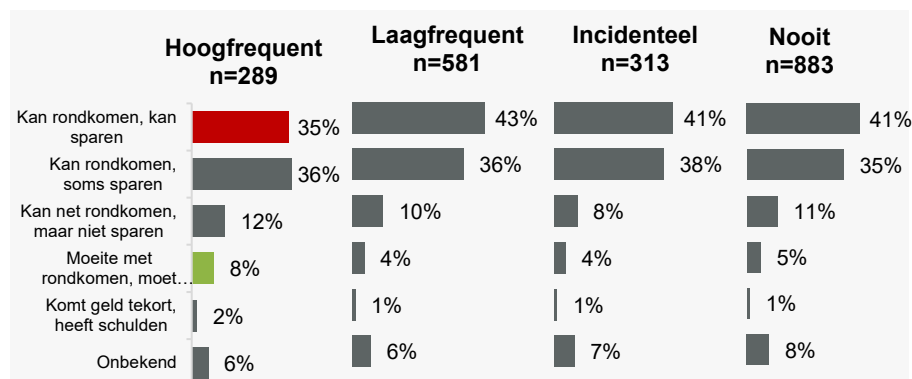


Figuur 6: Dagelijks leven naar mate van busgebruik

Per sector is ook een aantal verschillen zichtbaar. Waar op totaalniveau 15% van de werkende respondenten een hoogfrequente busreiziger is, ligt dat aandeel bij respondenten die in de zorg werken relatief laag. Daarentegen is het aandeel wekelijkse busreizigers onder respondenten die in de facilitaire dienstverlening werken juist aanzienlijk hoger dan gemiddeld.

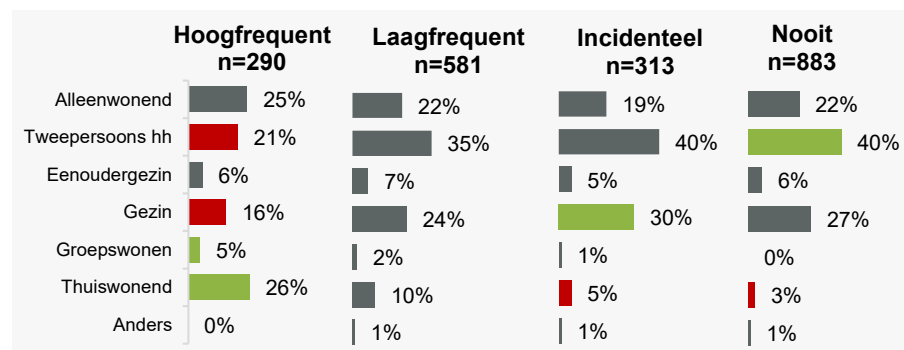
Het aandeel inwoners dat kan sparen is significant lager binnen de groep hoogfrequente busreizigers. Ook het aandeel inwoners dat moeite heeft om rond te komen en moet bezuinigen is in deze groep groter dan in de totale populatie. Deze groep bezit ook minder vaak een auto.





Figuur 7: Mate van rondkomen naar mate van busgebruik

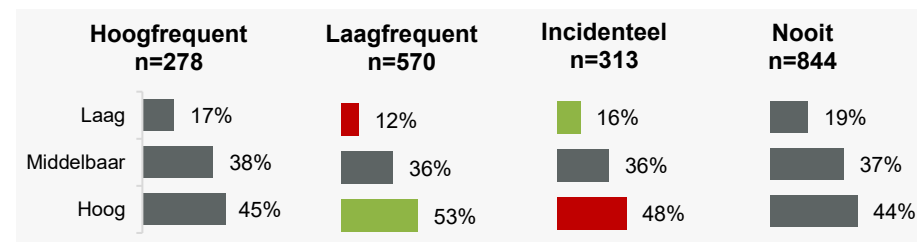
Hoogfrequente busreizigers wonen vaker in een groepswoning of bij hun ouders/verzorgers. Het aandeel gezinnen met kinderen en stellen zonder kinderen is bovengemiddeld groot onder incidentele busreizigers en niet-busreizigers.



Figuur 8: Huishoudensamenstelling naar mate van busgebruik

Het aandeel hoogopgeleiden onder de laagfrequente busreizigers is wat hoger dan gemiddeld, terwijl het onder de incidentele busreizigers

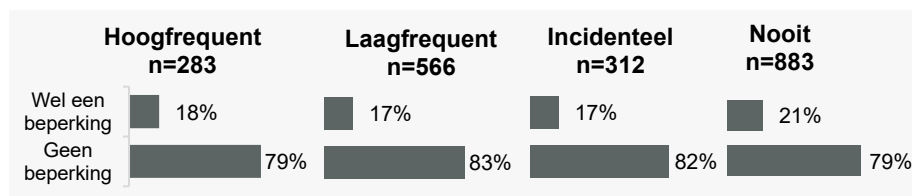
onder het gemiddelde ligt. Voor laag opgeleiden geldt precies het tegenovergestelde.



Figuur 9: Opleidingsniveau naar mate van busgebruik

3.2.1 Vervoersbeperking

Het aandeel inwoners met of zonder vervoersbeperking is vergelijkbaar in alle vier de groepen. Binnen de groep niet-busreizigers valt wel op dat het aandeel mensen dat gebruikmaakt van een rolstoel/scootmobiel of rollator significant hoger ligt dan in de populatie (respectievelijk 4% en 5% voor deze groep tegenover 3% en 3% in de populatie). Dit heeft deels te maken met het aandeel ouderen in deze groepen.



Figuur 10: Vervoersbeperking naar mate van busgebruik

3.2.2 Meerderheid van niet-busreizigers heeft wel met bus gereisd

Veel huidige niet-busreizigers hebben vroeger wel de bus genomen; 37% deed dat vaak of regelmatig, meestal meer dan tien jaar geleden. Circa een derde van de laagfrequente en incidentele reizigers gebruikte de bus eerder intensief.

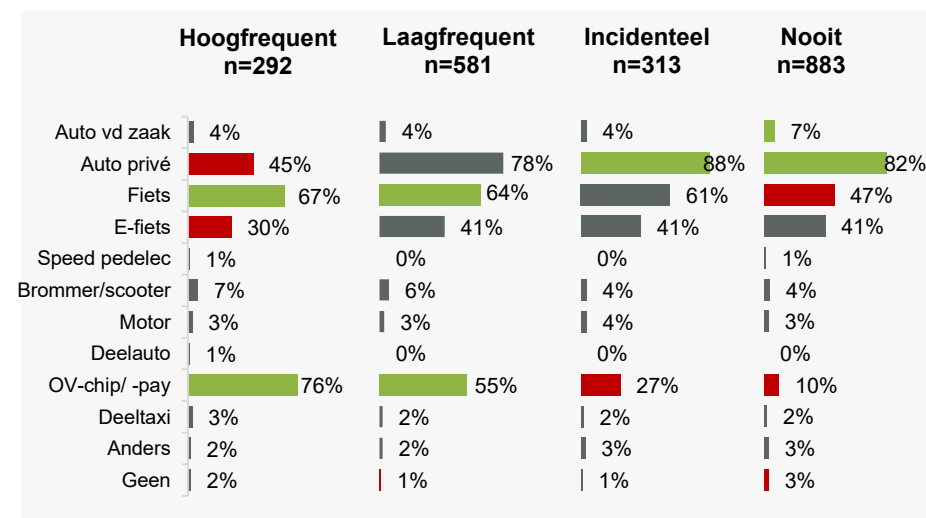
De belangrijkste reden om minder of niet meer met de bus te reizen is de overstap naar een ander vervoermiddel (45%), meestal de auto. Daarnaast maken velen de reis waarvoor ze de bus gebruikten niet meer (42%).

Respondenten die nu met een ander vervoermiddel reizen zijn relatief vaak tussen 30 en 50 jaar, vrouw, gezinnen met thuiswonende kind(eren), woonachtig in de A2 gemeenten en in niet-stedelijk gebied. Ze zijn meestal werkzaam in loondienst (vaker in de zorg), kunnen vaker sparen en zijn relatief vaak hoogopgeleid.

Veranderingen in levensfase (zoals studie, verhuizing, pensioen), gezondheid en praktische bezwaren (zoals slechte bereikbaarheid, ongunstige dienstregelingen en hogere kosten) spelen ook een rol. Ten slotte wordt de bus vaak als onpraktisch, oncomfortabel, duur, langzaam, onbetrouwbaar of te druk ervaren. Verder wil men vaak niet afhankelijk zijn van vertrektijden.

3.3 Mobiliteitsprofiel (niet-)busreizigers

Hoogfrequente busreizigers hebben minder vaak toegang tot een auto en een e-bike dan de rest van de populatie. Deze groep en de laagfrequente busgebruikers hebben juist vaker toegang tot niet-elektrische fietsen en OV-gerelateerde betaalopties (of zijn zich niet bewust van de opties zoals OVpay). Mensen die zelden of nooit de bus gebruiken, hebben vaker toegang tot een auto en minder vaak tot OV-gerelateerde betaalopties. Opvallend is dat de niet-busreizigers aanzienlijk minder toegang hebben tot niet-elektrische fietsen dan de totale populatie. Op totaalniveau heeft 80% minimaal één fiets, voor niet-busreizigers is dat 75%.



Figuur 11: Toegang tot vervoermiddelen naar mate van busgebruik

3.3.1 Gebruik andere vervoermiddelen

We hebben een vergelijking gemaakt tussen de mate waarin met de bus gereisd wordt en de mate waarin men gebruikmaakt van andere vervoermiddelen. Daarin valt een aantal zaken op:

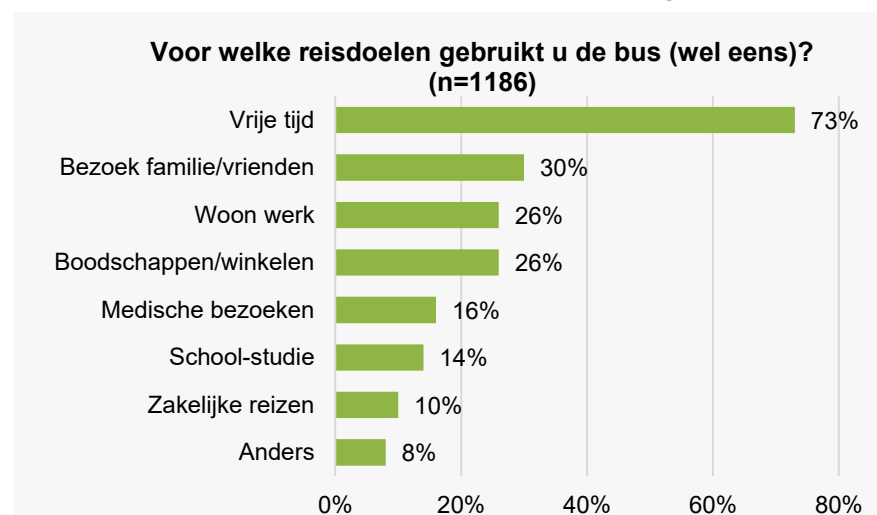
- Frequentie gebruik trein komt het meest overeen met bus gebruik. De helft van de wekelijkse busreizigers zijn ook wekelijkse treinreizigers. 73% van de respondenten die de bus nooit gebruiken, gebruikt ook nooit de trein.
- Van de hoogfrequente busreizigers is 57% een hoogfrequent autogebruiker, dat is significant lager is dan in de andere groepen. Een kwart van deze groep gebruikt nooit de auto, wat ook een significant hoger aandeel is.
- De frequentie waarin de (e-)fiets wordt gebruikt is vergelijkbaar onder alle type busreizigers. Wel valt het op dat de groep niet-busreizigers significant minder vaak een hoogfrequent fietser is.
- Frequentie van lopen is ook vergelijkbaar in alle drie groepen busreizigers. Mensen die (hoog- of laagfrequent) met de bus reizen, zijn ook vaker hoogfrequente lopers. Mensen die niet met de bus reizen, lopen ook minder vaak.
- Deelfietsen worden significant vaker door hoogfrequente busreizigers gebruikt. Van de niet-busreizigers gebruikt circa 98% ook geen deelfiets. Dat is onder de hoogfrequente busreizigers 85%.
- Hoogfrequente busreizigers gebruiken ook significant vaker andere vervoermiddelen. Niet-busreizigers gebruiken het minst vaak andere vervoermiddelen.

3.4 Huidig busgebruik

In deze paragraaf beschrijven we waarvoor, wanneer en hoe de bus wordt gebruikt door de inwoners van Zuidoost-Brabant.

3.4.1 Veel inwoners reizen voor sociaal-recreatieve doelen

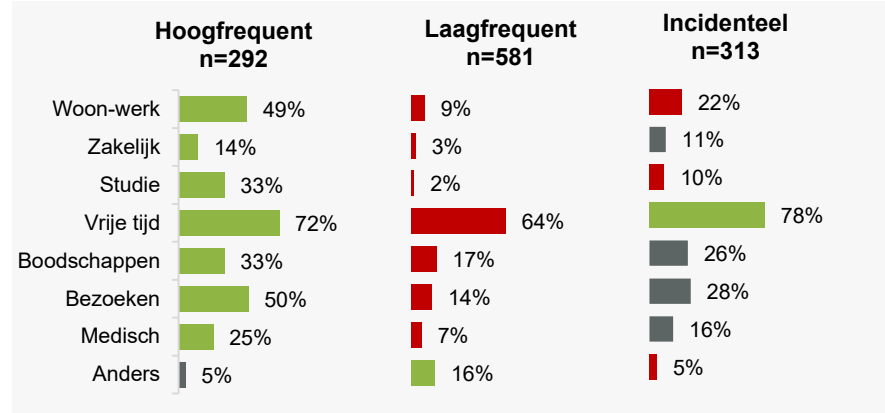
Inwoners die (wel eens) met de bus reizen, geven vooral aan de bus voor sociaal-recreatieve doelen en woon-werkverkeer te gebruiken.



Figuur 12: Reisdoelen busgebruik

De frequentie waarmee mensen met de bus reizen, hangt sterk samen met hoe vaak zij in het algemeen voor studie reizen (ongeacht het vervoermiddel). Zo reizen hoogfrequente busreizigers doorgaans ook wekelijks voor school. Mensen die geen gebruik maken van de bus, reizen meestal ook niet voor schooldoeleinden.

Hoogfrequente busreizigers gebruiken de bus voor veel verschillende reisdoelen, laagfrequente reizigers gebruiken de bus duidelijk het meest voor vrije tijd. Incidentele reizigers gebruiken de bus, naast vrije tijd, relatief vaak voor andere reisdoelen.

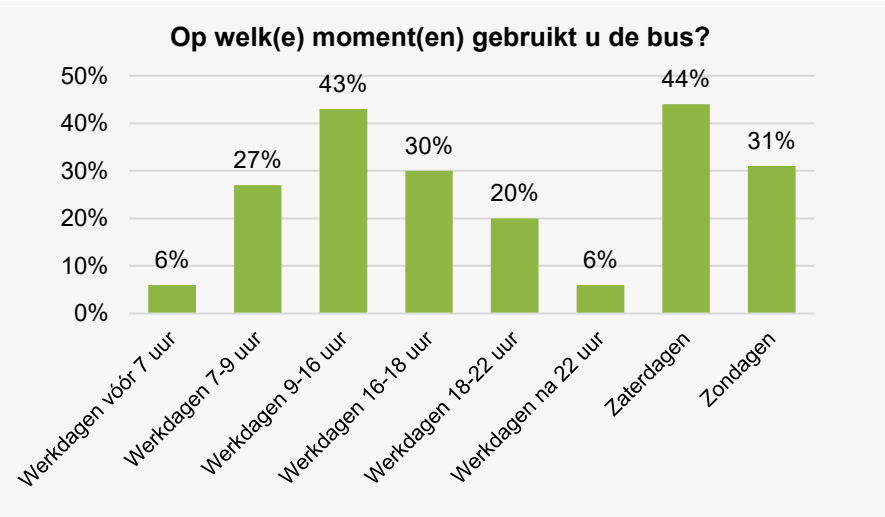


Figuur 13: Reisdoelen naar mate van busgebruik

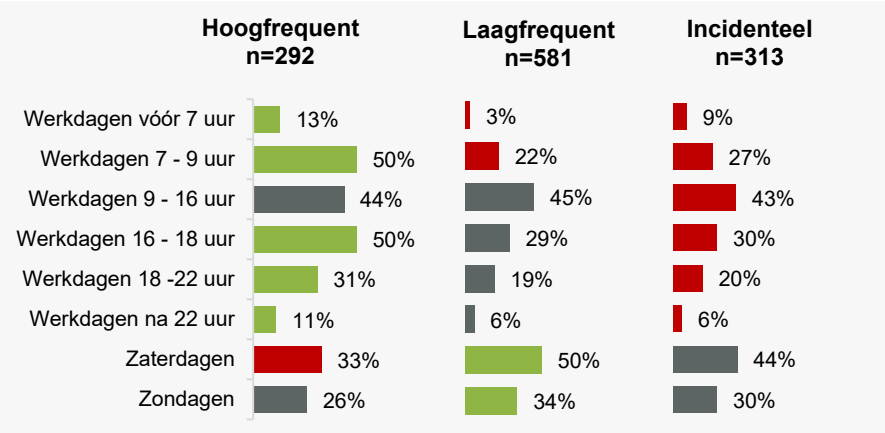
Het gaat hier om resultaten op persoonsniveau en de redenen waarvoor zij wel eens gebruikmaken van de bus. Het geeft geen beeld van een gemiddelde busrit. Hoogfrequente busreizigers reizen gemiddeld 3 dagen per week en laagfrequente reizigers minder dan eenmaal per week. Ritten van hoogfrequente reizigers hebben daarom veel meer impact op de gemiddelde bezetting in een week. Ook zitten er grote verschillen in hoe vaak men in het algemeen (ongeacht het gebruikte vervoermiddel) voor de verschillende reisdoelen reist. Zo reizen werkenden gemiddeld vaker voor woon-werk en studenten vaker voor studie dan voor sociaal-recreatieve doeleinden.

3.4.2 Veel in daluren, hoogfrequente reizigers vooral in spits

De meeste inwoners die (wel eens) met de bus reizen, doen dat vooral op zaterdagen en op werkdagen tijdens de daluren (9 – 16 uur).



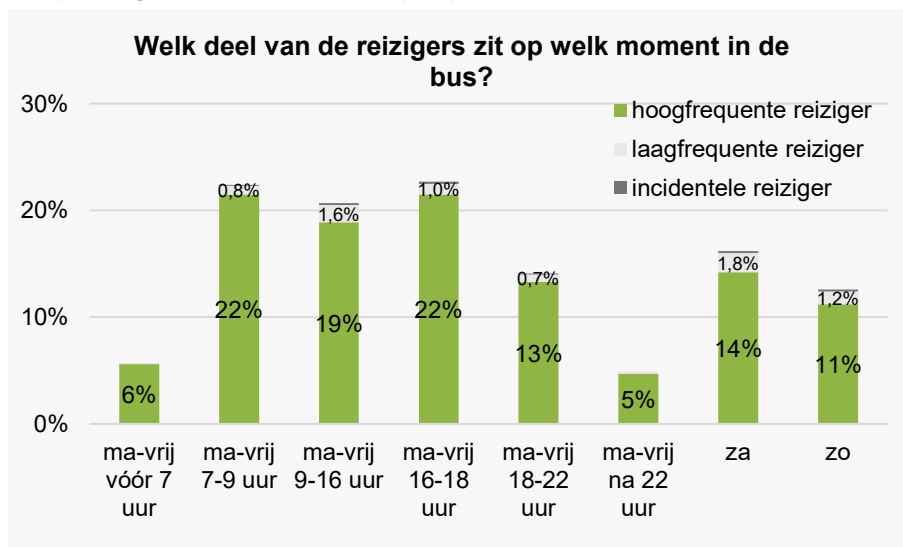
Figuur 14 14: Reismomenten per persoon



Figuur 15: Reismomenten per persoon naar mate van busgebruik



Hoogfrequente busreizigers reizen relatief vaak in de spitsuren en in de avond. Laagfrequente reizigers reizen vooral in het weekend, maar ook op weekdays overdag. Het gaat hier om alle reizigers, op persoonsniveau. Hoogfrequente busreizigers reizen gemiddeld 3 dagen per week en laagfrequente reizigers minder dan eenmaal per week. Daarom hebben ritten van hoogfrequente reizigers veel meer impact op de bezetting. Als we de reismomenten relateren aan de gemiddelde reisfrequentie zien we dat er in een gemiddelde week vooral op werkdagen in de spits wordt gereisd. Dit geldt nog sterker bij een uitsplitsing van het aantal uren per periode.



Figuur 16: Reismomenten per week

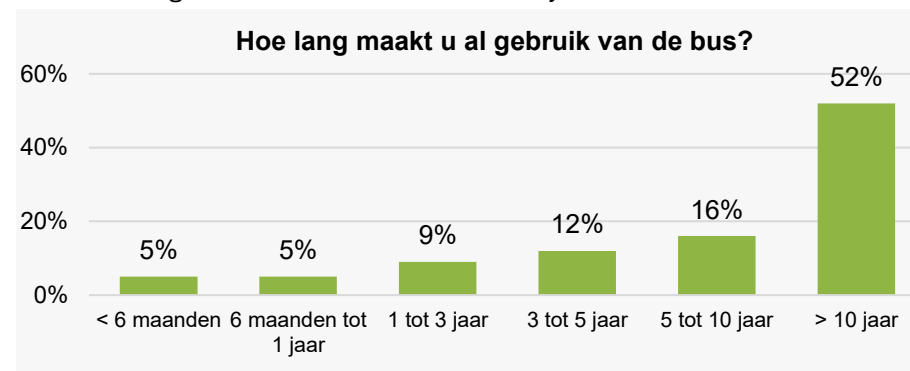
3.4.3 Vooral lopend naar en van halte

Busreizigers gaan vooral lopend naar de bushalte (80%) en van de bushalte naar de eindbestemming (86%). Hoogfrequente busreizigers gebruiken na hun busreis relatief vaak de trein (20%) en vóór hun reis de

fiets (30%). Een uitgebreid overzicht is weergegeven in het tabellenboek.

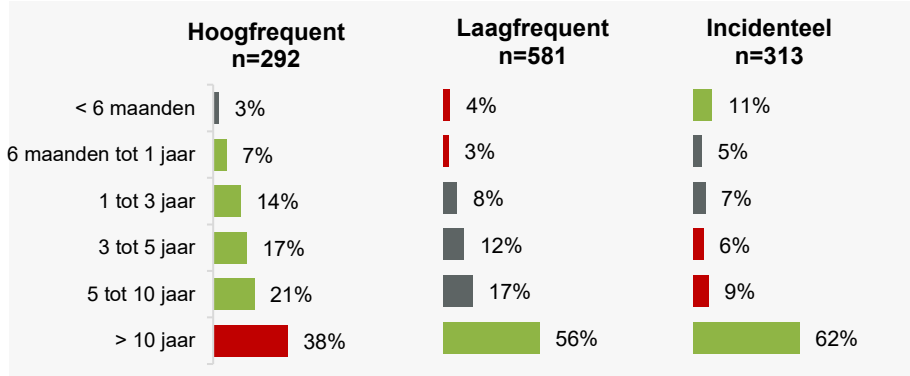
3.4.4 Busreiziger is loyaal (vooral laagfrequente en incidentele)

De helft van de busreizigers maakt al meer dan 10 jaar gebruik van de bus en 10% gebruikt het sinds maximaal 1 jaar.



Figuur 17: Duur van busgebruik

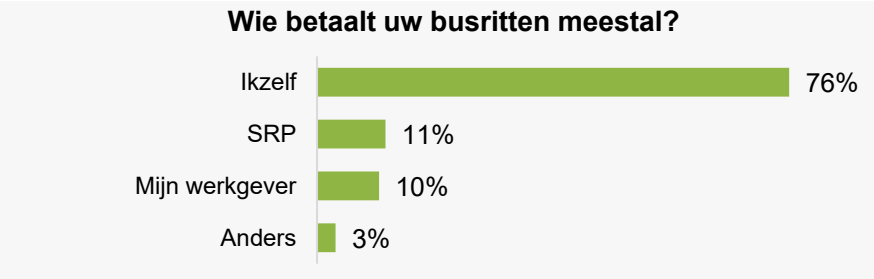
Het aandeel busreizigers dat meer dan tien jaar met de bus reist is significant lager onder de hoogfrequente busreizigers. De incidentele reizigers zijn relatief vaak nieuwe busreizigers. Onder deze groep is het aandeel dat meer dan 10 jaar geleden is begonnen ook veel hoger dan onder de hoogfrequente reizigers.



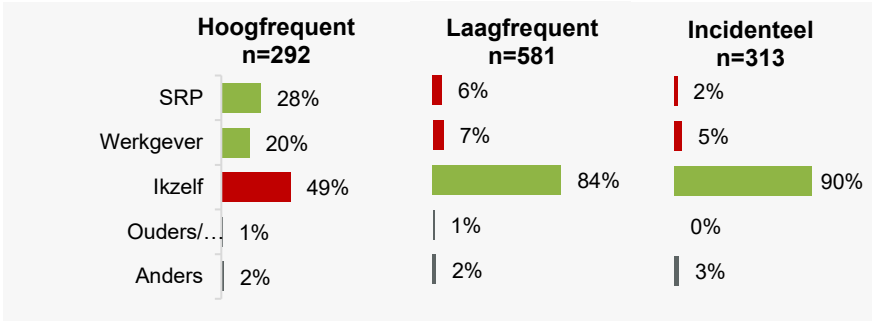
Figuur 18: Duur van het busgebruik naar mate van busgebruik

3.4.5 Busreizen vaak zelf betaald, bij hoogfrequente reizigers vaak door werkgever of studentenreisproduct (SRP)

Ruim driekwart van alle inwoners die (wel eens) gebruikmaken van de bus betaalt de busreizen zelf. Onder de hoogfrequente busreizigers is het aandeel dat de reizen zelf betaalt veel kleiner, namelijk 50%.



Figuur 19: Betaling busreizen



Figuur 20: Betaling naar mate van busgebruik



3.5 Profielschets per type busreizigers

We geven per groep een samenvatting van de belangrijkste kenmerken. Een uitgebreid overzicht is weergegeven in bijlage 3.

3.5.1 Hoogfrequente busreizigers

Hoogfrequente busreizigers zijn vaak jongeren en studenten die vaker financiële uitdagingen ervaren. Ze wonen meestal in stedelijke gebieden, gebruiken minder vaak een auto en kiezen (ook) vaker voor duurzame vervoersmiddelen zoals fietsen, lopen en trein. Ze lopen of fietsen naar de bushalte en combineren hun busreis regelmatig met de trein, die ze ook vaak wekelijks gebruiken. Hun reizen, vaak voor vrije tijd, sociale bezoeken, woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer, gebeuren voornamelijk op werkdagen, vooral tijdens de spits.

3.5.2 Laagfrequente busreizigers

Laagfrequente busreizigers zijn vaak hoger opgeleid en wonen in een tweepersoonshuishouden. Ze kunnen financieel goed rondkomen en sparen soms. Ze gebruiken de bus vooral voor vrije tijd, meestal op werkdagen tussen 9 en 15 uur en in het weekend, en betalen zelf hun busritten. Daarnaast fietsen en lopen ze vaak en zijn ze incidentele treingebruikers.

3.5.3 Incidentele busreizigers

Incidentele busreizigers zijn vaak 50 tot 70 jaar oud en bevinden zich in een overgangsfase tussen werk en pensioen. Ze wonen meestal in een tweepersoonshuishouden (met of zonder kinderen) en kunnen financieel goed rondkomen, met soms de mogelijkheid om te sparen.

Hoewel ze niet vaak gebruikmaken van de bus, nemen ze deze vooral op werkdagen tijdens de daluren of in het weekend, meestal voor vrijetijdsactiviteiten. Deze groep maakt incidenteel gebruik van de trein, heeft doorgaans geen OV-chipkaart en betaalt zelf voor hun busritten. Daarnaast maken ze wekelijks gebruik van de auto of fiets en wandelen ze regelmatig.

3.5.4 Niet-busreizigers

Niet-busreizigers zijn vaak ouderen in de pensioenfase, waarbij het busgebruik afneemt naarmate de leeftijd stijgt. Ze wonen doorgaans in niet-stedelijke gebieden. Deze groep heeft vaker een vervoersbeperking en maakt zelden gebruik van de trein. In vergelijking met andere groepen fietsen en lopen zij minder, en hebben zij minder vaak een gewone fiets. Niet-busreizigers wonen meestal in tweepersoonshuishoudens zonder thuiswonende kinderen en beschikken iets vaker over een eigen auto.



4

VERANDERINGSBEREIDHEID

Dit hoofdstuk beschrijft in hoeverre de doelgroep ervoor open staat om (vaker) met de bus te gaan, en in welke gevallen zij dat willen. We gaan in op de intentie om de bus te gebruiken onder de inwoners die dat nu nog niet doen. Van de incidentele, laagfrequente en hoogfrequente busreizigers brengen we in kaart hoe groot de intentie is om vaker met de bus te reizen. De belangrijkste bevindingen:

- De grootste potentie ligt bij hoog- en laagfrequente busreizigers die al van plan zijn vaker voor vrije tijd met de bus te reizen.*
- Een klein deel van de busreizigers is van plan vaker voor woon-werkverkeer met de bus te reizen.*
- Naast reizigers met al concrete plannen, staat een groot deel ervoor open om vaker met de bus te gaan.*
- Van de niet-busreizigers is een klein deel (3%) van plan gebruik te gaan maken van de bus. Ook zij willen dat vooral*

doen voor vrije tijd. Daarnaast staat 39% ervoor open om met de bus te reizen, maar plant dit nog niet concreet.

- Onder incidentele reizigers is de directe potentie zeer beperkt. Minder dan 1% van deze doelgroep is concreet van plan (meer) gebruik te gaan maken van de bus. Wel staat 39% ervoor open de bus te gaan gebruiken.*

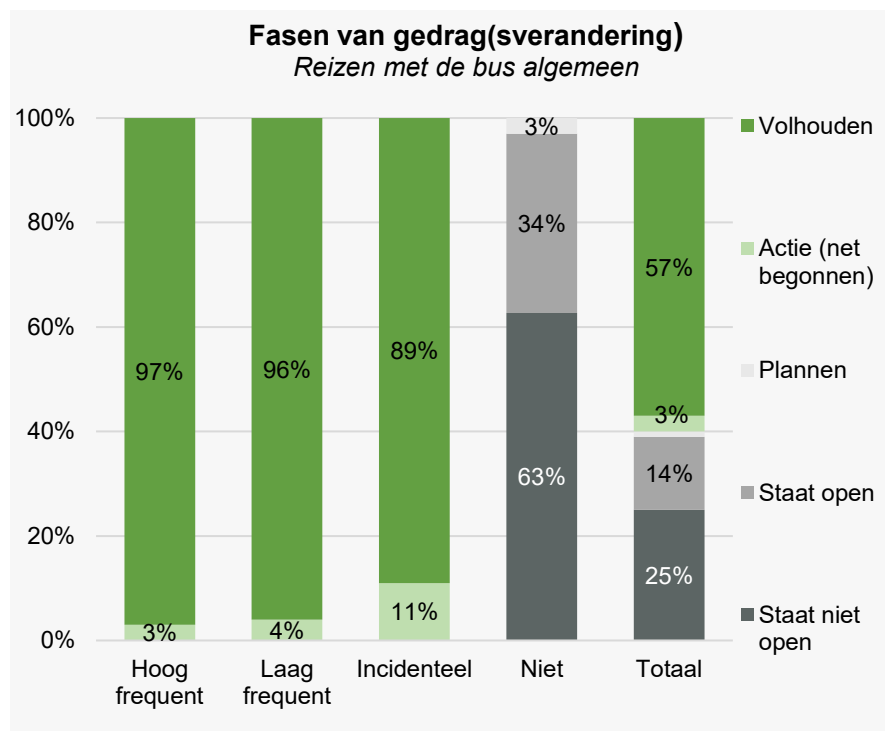
4.1 Fasen van gedragsverandering

In dit onderzoek onderscheiden we verschillende fasen van gedragsverandering (lees: gebruikmaken van de bus).

Inwoners in de **pre-contemplatiefase** staan niet open om de bus te gebruiken. In de **contemplatiefase** staan ze daar wel voor open, maar hebben geen concrete plannen. In de **voorbereidingsfase** worden concrete plannen gemaakt om de bus te gaan gebruiken. De **actiefase (net begonnen)** en **volhouden** gaan vervolgens over het daadwerkelijk (blijvend) reizen met de bus.

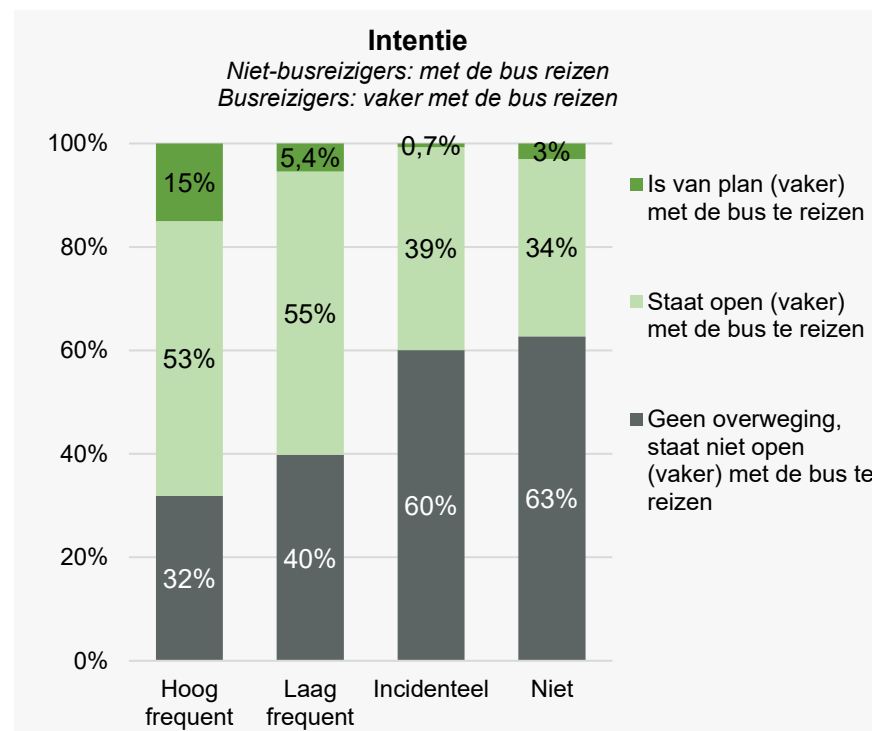
In figuur 21 is te zien dat 3% van de hoogfrequente busreizigers sinds kort in de actiefase zit. Inwoners die minimaal 6 maanden met de bus reizen, belanden in de 'Volhouden' fase.





Figuur 21: Gedrag en intentie busgebruik

Aan inwoners die al gebruikmaken van de bus is gevraagd of zij de intentie hebben om vaker met de bus te reizen. Inwoners die geen gebruikmaken van de bus is gevraagd of zij ervoor open staan/ van plan zijn om dat vaker te doen. Onder inwoners die hoogfrequent met de bus reizen, is het aandeel dat ervoor open staat om dat vaker te doen het grootst (zie figuur 22). Onder de incidentele busreizigers is dit aandeel kleiner dan 1%, deze groep laten we daarom verder buiten beschouwing in dit hoofdstuk. In bijlage 3 is schematisch weergegeven wie in welke groep zit en hoe groot deze groepen zijn.



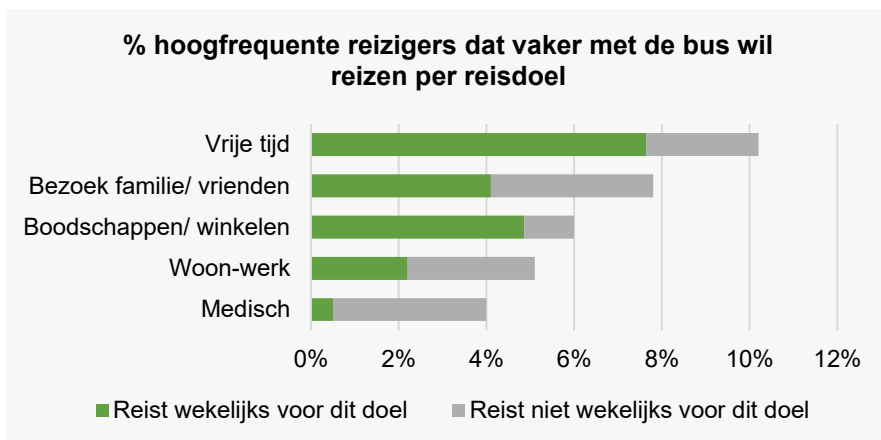
Figuur 22: Intentie (vaker) busgebruik naar mate van busgebruik

4.1.1 Grootste potentie onder hoogfrequente busreizigers

15% van de hoogfrequente busgebruikers is van plan om vaker met de bus te gaan. Het betreft relatief veel busgebruikers uit De Kempen, gepensioneerden/ 70-plussers en mensen die geen eigen vervoermiddelen hebben. Ze komen, in vergelijking met het totale aantal frequente busreizigers, minder vaak uit de SGE regio en hebben minder vaak een privé auto.

Voor welk reisdoel willen zij vaker met de bus?

10% van de hoogfrequente busreizigers is van plan vaker met de bus te reizen voor vrijetijdsdoeleinden. 8% reist wekelijks voor dit reisdoel.



Figuur 23: Reisdoelen potentiegroep hoogfrequente reizigers

Welke vervoermiddelen gebruiken zij naast de bus?

- Fiets: 49% wekelijks
- Auto: 44% wekelijks (6,6% van hoogfrequente reizigers, 1% van totale populatie)
- Trein: 43% wekelijks

Wanneer reizen zij vooral met de bus?

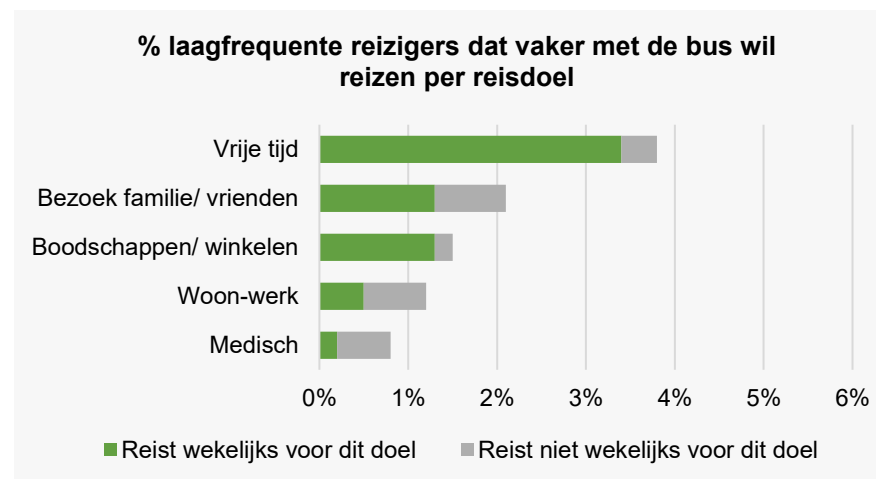
61% reist op werkdagen tussen 9:00 en 15:00, 52% op werkdagen tussen 15:00 en 18:00 en 41% op zaterdagen. Dit wijkt af van het totale profiel van hoogfrequente busreizigers, die vooral in de spits reizen.

4.1.2 Potentie onder laagfrequente busreizigers wat kleiner

5% van de laagfrequente busreizigers is van plan om vaker met de bus te gaan.

Voor welk reisdoel willen zij vaker met de bus?

Ongeveer 4% van de laagfrequente busreizigers is van plan vaker met de bus te reizen voor vrije tijd, zij reizen bijna allemaal wekelijks voor dit doel.



Figuur 24: Reisdoelen potentiegroep laagfrequente reizigers

Welke vervoermiddelen gebruiken zij vooral?

- Fiets: 77% wekelijks
- Auto: 72% wekelijks (3,9% van laagfrequente reizigers, 1,3% van totale populatie)
- Trein: 7% wekelijks

Wanneer reizen zij vooral met de bus?

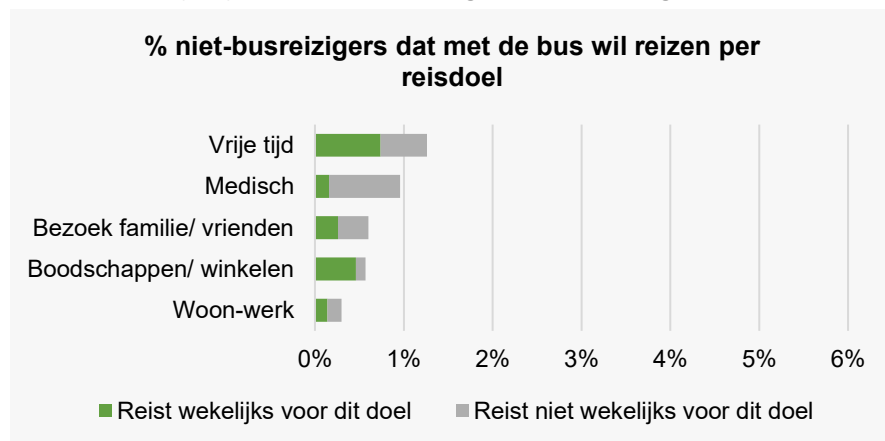
54% van deze groep reist op zaterdagen, 49% op werkdagen tussen 9:00 en 15:00 en 40% op zondagen.

4.1.3 Niet-busreizigers die van plan zijn met de bus te reizen

3% van de inwoners die nooit met de bus reizen, is van plan dat wel (eens) te gaan doen. Deze niet-reizigers zijn vooral inwoners uit de SGE regio, uit zeer sterk stedelijk gebied. Het zijn met name studenten en werknemers binnen de facilitaire diensten. Ze werken relatief vaak op de High Tech Campus en hebben relatief vaak geen eigen vervoermiddelen in bezit.

Voor welk reisdoel willen zij de bus gebruiken?

Ongeveer 1% van de niet-busreizigers is van plan vaker met de bus te reizen voor vrije tijd, dat is de meest genoemde categorie.



Figuur 25: Reisdoelen potentiegroep niet-reizigers

Welke vervoermiddelen gebruiken zij vooral?

- Auto: 63% wekelijks (1,9% van niet-reizigers, 0,8% van totale populatie)
- Fiets: 55% wekelijks
- Trein: 4% wekelijks

4.1.4 Mensen die open staan (vaker) de bus te nemen maar dat nog niet concreet van plan zijn

Hoog- en laagfrequente reizigers staan meer open vaker de bus te gebruiken dan incidentele en niet-reizigers. Net als voor inwoners die al plannen om de bus (vaker) te gebruiken, overwegen deze mensen vooral de bus te gebruiken voor vrije tijd. Daarna volgen sociale bezoeken en woon-werk. Met name hoog- en laagfrequente busreizigers overwegen de bus vaker te gebruiken voor woon-werk.

Het deel dat openstaat bestaat uit relatief veel jongeren die nu nog niet met de bus reizen, hoogopgeleiden die nu nog niet reizen en gezinnen die nooit met de bus reizen. Verder zijn het vooral hoogfrequente busreizigers uit de SGE regio en mensen die in het bezit zijn van een OV-chipkaart.

5

MOTIEVEN EN BARRIÈRES

In dit hoofdstuk beschrijven we de ervaren motivatoren en barrières om (vaker) met de bus te reizen. Hiermee geven we inzicht in de welke aspecten het meest bepalend zijn voor de mate waarin inwoners hun gedrag willen veranderen en de fase waarin zij zitten. Ook gaan we in op de perceptie van de doelgroep op deze aspecten. De belangrijkste lessen uit dit hoofdstuk zijn

- *De belangrijkste voorspellers voor gedragsverandering richting busgebruik zijn kennis van het ov-netwerk en de mate waarin men denkt gebruik te kunnen maken van de bus.*
- *Leeftijd, autogewoonten, algemene attitude, omstandigheden en sociale norm zijn ook belangrijke voorspellers.*
- *Het gehanteerde model verklaart 30% van de fase van gedragsverandering bij de doelgroep.*
- *Van de belangrijkste voorspellende aspecten scoort kennis het hoogst: de meeste mensen weten hoe het werkt om met het ov te reizen. Het ervaren gemak en met name attitude ten opzichte van de bus scoren minder positief.*

5.1 Methode

Met een regressiemodel hebben we de belangrijkste voorspellers in kaart gebracht voor het gebruiken van de bus en de intentie om dat te gaan doen. De fase van gedragsverandering (zie hoofdstuk 4) is gebruikt als afhankelijke variabele, de persoonskenmerken en de aspecten uit de Theory of Planned Behaviour en het Transtheoretical Model (zie paragraaf 1.2.4) zijn als voorspellende waarden gebruikt. Na controle op betrouwbaarheid en validiteit, zijn deze aspecten samengesteld uit verschillende onderliggende stellingen die in de vragenlijst zijn opgenomen.

Het model verklaart voor 30% de fase van gedragsverandering waarin de doelgroep zich bevindt. In menselijk gedrag zit veel onvoorspelbaarheid, en er zijn veel externe factoren die niet volledig te modelleren zijn. Daarom worden in sociaalwetenschappelijk onderzoek waarden tussen 30% en 50% als (zeer) goed gekwalificeerd.

De volgende aspecten zijn de meest significante voorspellers voor gedragsverandering (in volgorde van hoge naar lage invloed):

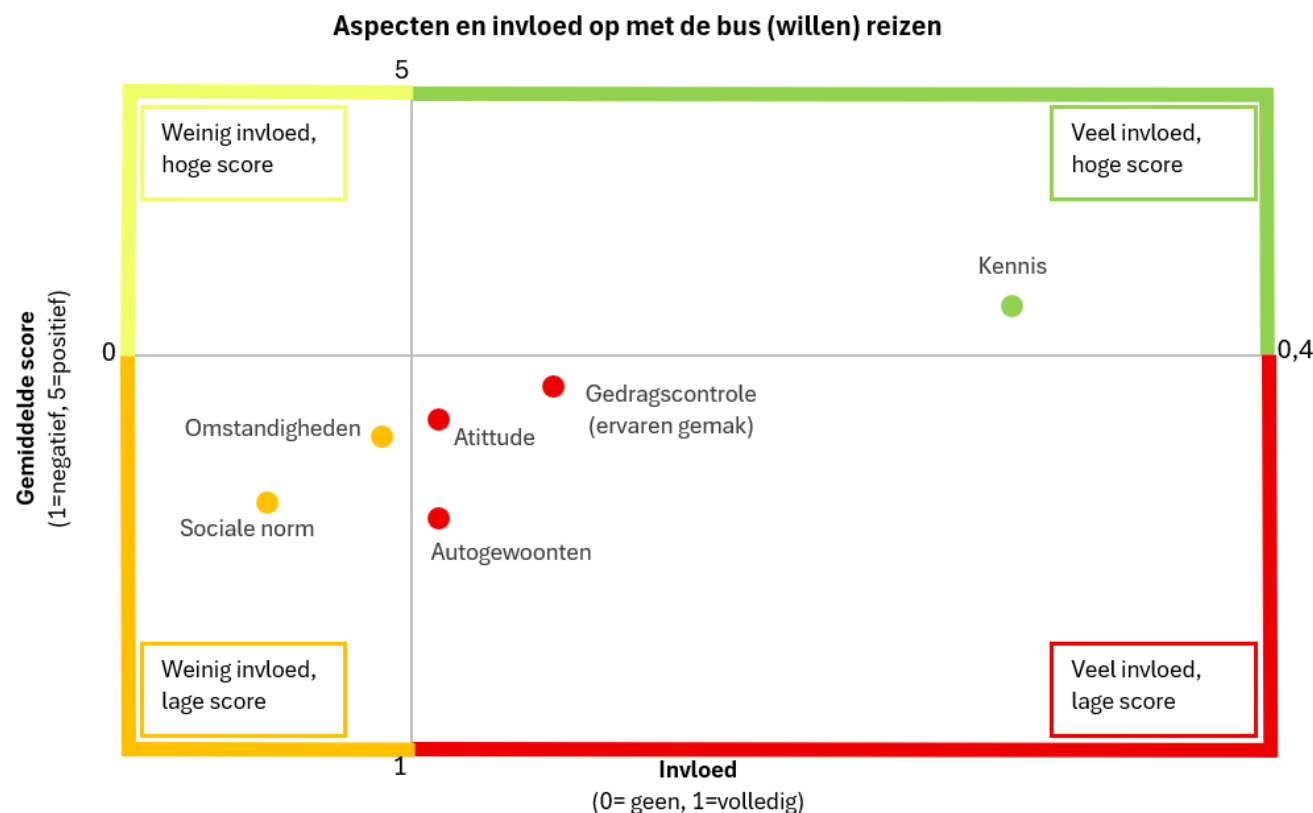
- Kennis ov-netwerk (zie 5.2);
- Ervaren gedragscontrole: de bus kunnen gebruiken en het ervaren gemak om met de bus te reizen (zie 5.3);
- Leeftijd (negatieve relatie: hoe ouder hoe lager de fase van gedrag(sverandering)) (zie 5.4);
- Autogewoonten (negatieve relatie: hoe meer autogewoonten hoe lager de fase van gedrag(sverandering)) (zie 5.5);
- Algemene attitude/ imago van de bus (zie 5.6);
- Omstandigheden (zoals het weer) (zie 5.3);
- Sociale norm (zie 5.7).



Deze aspecten (behalve leeftijd) kennen, door middel van de stellingen, ook allemaal een gemiddelde score tussen 1 en 5. Daarbij is 1 het meest negatief en 5 het meest positief. Voor autogewoonten geldt dat een score van 5 betekent dat er géén autogewoonten aanwezig zijn (positief voor het busgebruik). In figuur 26 zijn deze scores afgezet tegen de mate van invloed dat een aspect heeft op het reisgedrag. Zo is te zien dat de score op kennis over het ov relatief hoog is (veel mensen weten hoe het werkt om met de bus te reizen), tegelijkertijd heeft dit aspect de

grootste invloed op in hoeverre de doelgroep met de bus reist of wil reizen. De tweede voorspeller is de gedragscontrole, deze scoort echter relatief lager (veel mensen vinden het niet makkelijk om met de bus te reizen).

In paragraaf 5.2 t/m 5.7 geven we weer hoe de scores van de aspecten tot stand zijn gekomen en in hoeverre deze verschillen tussen verschillende type (niet-) busreizigers.



Figuur 26: Scores van gedragsaspecten en invloed op reisgedrag

5.2 Kennis

Om zicht te krijgen op hoe bekend respondenten zijn met reizen met de bus in de regio, zijn de volgende stellingen voorgelegd:

Algemene kennis:

- Ik weet hoe het werkt om met de bus te reizen;

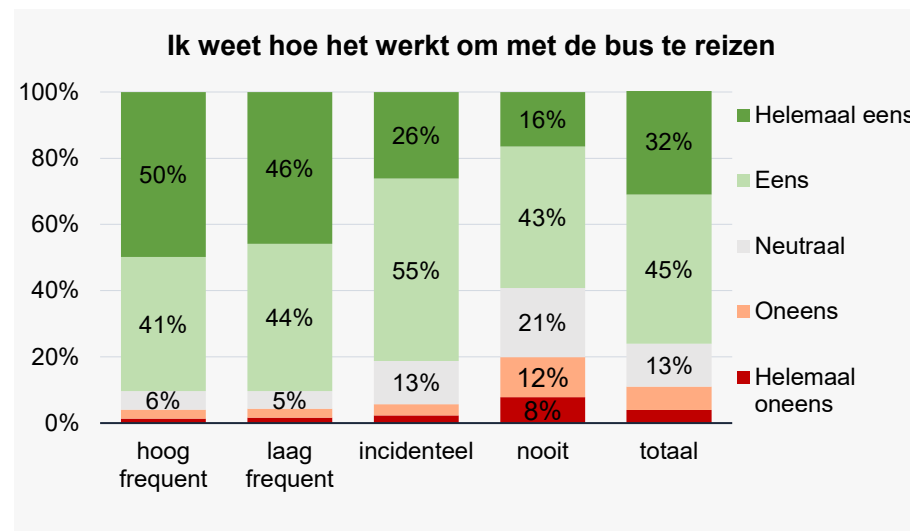
Sub-aspecten kennis:

- Ik weet wat het kost om met de bus te reizen;
- Ik weet waar de bushaltes zijn waar ik in kan stappen;
- Ik weet waar ik rechtstreeks (zonder overstap) met de bus naartoe kan reizen;
- Ik weet waar ik informatie over het plannen van een busreis kan vinden;
- Ik weet hoe ik reizen met de bus kan betalen;
- Ik ken de naam Bravo.

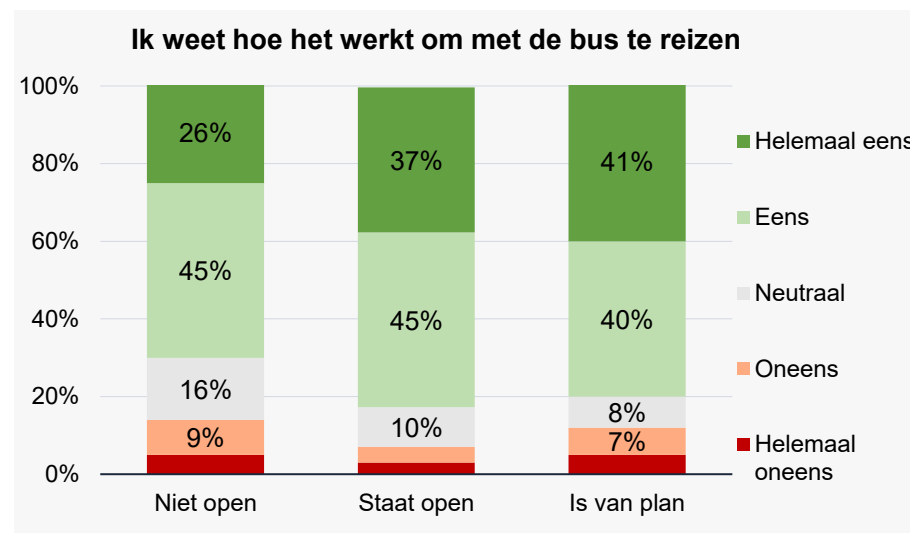
In deze paragraaf beschrijven we de uitkomsten van dit aspect.

5.2.1 Kennis over werking ov is hoog

Driekwart van de doelgroep geeft aan te weten hoe het werkt om met de bus te reizen in de regio. Van de inwoners die nooit met de bus gaan, weet 20% dat (helemaal) niet, tegenover 9% van alle respondenten.



Figuur 27: Kennis naar mate van busgebruik



Figuur 28: Kennis naar intentie (vaker) met de bus te gaan

5.2.2 Voorspellende waarde kennis en kennisaspecten

Kennis van het ov-netwerk is de grootste voorspeller van de fase van gedrag(sverandering) waarin de doelgroep zich bevindt. Dat betekent dat als de kennis over het reizen met de bus groter wordt, de doelgroep eerder geneigd is om met de bus te reizen.

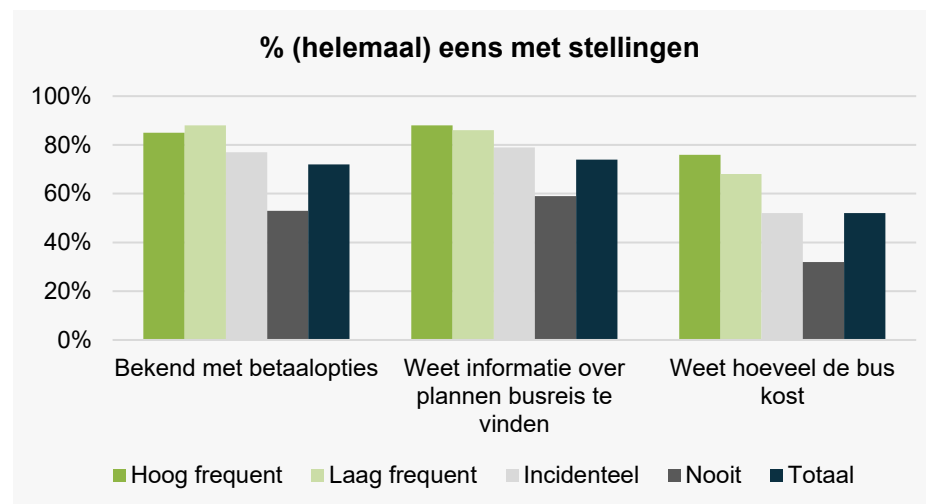
Ook is geanalyseerd welke stellingen in welke mate de algemene kennis (Ik weet hoe het werkt om met de bus te reizen) verklaren. Deze wordt voor 61% verklaard door de beoordeelde stellingen. **Bekend zijn met de betaalmogelijkheden** heeft de meeste invloed, gevolgd door **weten waar informatie over plannen van een busreis te vinden is** en **weten hoeveel het kost om met de bus te reizen**.

Ongeveer driekwart van de respondenten is bekend met betaalopties en informatie over het plannen van een reis. Ook van de niet-reizigers geeft de meerderheid aan hier kennis van te hebben. De bekendheid met kosten van een busreis ligt lager, met name onder niet-busreizigers.

! *De kennis over de ov-tarieven is relatief laag en heeft veel invloed op de kennis van het ov. De kennis van het ov is op haar beurt de grootste voorspeller voor de intentie om gebruik te maken van de bus.*

Naast deze drie items hebben ook de volgende items significant invloed op de algemene kennis over het ov (op volgorde van invloed):

- Ik weet waar de bushaltes zijn waar ik in kan stappen;
- Ik ken de naam Bravo;
- Ik weet waar ik rechtstreeks (zonder overstap) met de bus naartoe kan reizen.



Figuur 29: Stellingen kennis naar mate van busgebruik

5.3 Gedragscontrole en omstandigheden

Een andere determinant van reisgedrag is de ervaren gedragscontrole: de mate waarin men denkt de bus te kunnen gebruiken en dit als gemakkelijk ervaart. Om de gedragscontrole van de doelgroep in kaart te brengen zijn de volgende stellingen voorgelegd:

Algemene (ervaren) gemak:

- Met de bus reizen is makkelijk voor mij;

Sub-aspecten gedragscontrole:

- Er zijn bushalte(s) in de buurt van mijn huis;
- Er rijden voldoende buslijnen op de route waar ik meestal reis;
- Mijn gezondheid staat mij toe om met de bus te reizen;
- Het is betaalbaar voor mij om met de bus te reizen;
- Op de tijdstippen dat ik (meestal) reis, is de bus beschikbaar;
- Weersomstandigheden hebben invloed op mijn keuze om met de bus te gaan;
- De mensen waarmee ik samen reis hebben invloed op mijn keuze om met de bus te gaan;
- De reden van mijn reis heeft invloed op mijn keuze om met de bus te gaan;
- De (hoeveelheid) spullen die ik mee moet nemen heeft invloed op mijn keuze om met de bus te gaan.

Het ervaren gemak hangt met verschillende factoren samen. Aan de hand van een factoranalyse zijn twee vormen van gedragscontrole geïdentificeerd: de waargenomen gedragscontrole (subjectieve beleving van structurele barrières of juist faciliterende factoren) en werkelijke gedragscontrole (omstandigheden, zoals het weer, die per keer kunnen verschillen en die je niet kunt veranderen). Deze omstandigheden kunnen zowel positief als negatief uitwerken. Zo zal een fietser bij slecht weer eerder geneigd zijn om de bus te nemen, terwijl iemand met toegang tot een auto in dat geval de bus zal vermijden om niet bij een bushalte in de regen te hoeven wachten.

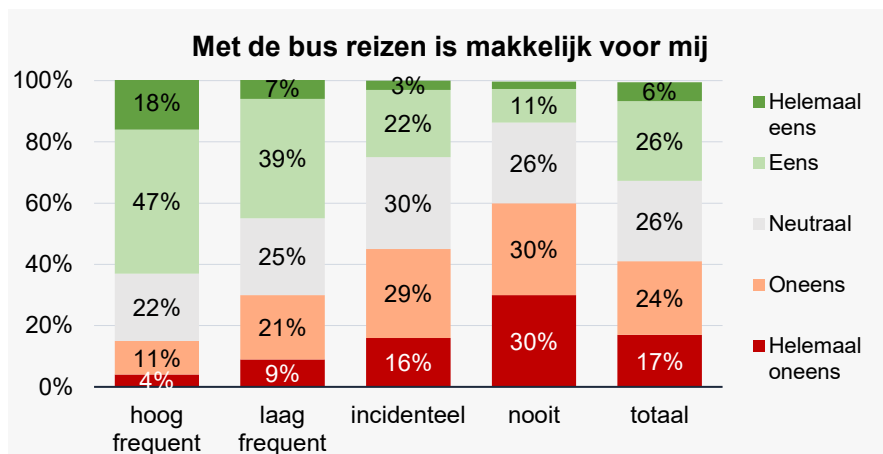
Waargenomen gedragscontrole	Werkelijke gedragscontrole
Faciliterende en belemmerende aspecten (structureel)	Omstandigheden (afhankelijk van bijv. het moment)
Er zijn bushaltes in de buurt van mijn huis	Weeromstandigheden hebben invloed op mijn keuze om met de bus te gaan
Er rijden voldoende buslijnen op de route waar ik meestal reis	De mensen met wie ik reis hebben invloed om mijn keuze om met de bus te gaan
Mijn gezondheid staat me toe om met de bus te reizen	De reden van mijn reis heeft invloed op mijn keuzen om met de bus te gaan
Het is betaalbaar voor mij om met de bus te reizen	De (hoeveelheid) spullen die ik mee moet nemen heeft invloed om mijn keuze om met de bus te gaan
Op de tijdstippen dat ik (meestal) reis, is de bus beschikbaar	

Tabel 8: Aspecten gedragscontrole

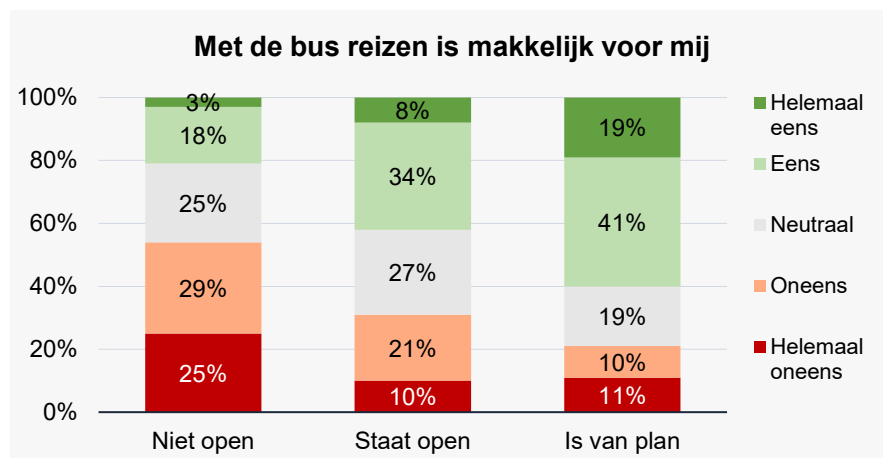


5.3.1 Ervaren gemak laag onder niet-busreizigers

Van de inwoners die geen gebruikmaken van de bus, geeft 60% aan dat reizen met de bus niet makkelijk is voor ze. Onder de inwoners die wekelijks met de bus reizen is dat 15%.



Figuur 30: Ervaren gemak naar mate van busgebruik



Figuur 31: Ervaren gemak naar intentie (vaker) met de bus te gaan

Voor mensen die al van plan zijn (vaker) met de bus te gaan, geldt dat 21% de perceptie heeft dat dat niet makkelijk is. Op totaalniveau is dat 1,2% van de populatie. Voor deze groep vallen de volgende zaken op:

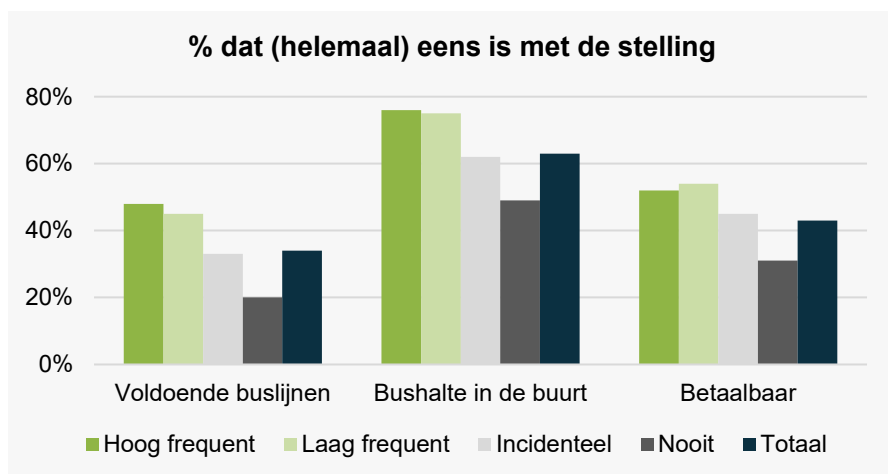
- Ze geven vaker aan dat er geen busverbindingen en haltes in de buurt zijn.
- Tegelijkertijd ligt de (zelfgerapporteerde) kennis van het ov-netwerk voor deze groep lager dan gemiddeld. Men weet minder vaak waar bushaltes zijn en hoe het werkt om met het ov te reizen.
- Verder spelen omstandigheden vaker mee in de keuze om wel of niet met de bus te gaan.
- Het betreft relatief veel jongeren en studenten en mensen die net kunnen rondkomen.
- Deze groep heeft minder vaak een eigen auto, vaker helemaal geen vervoermiddelen en reist in het algemeen minder vaak voor vrije tijd.

5.3.2 Voorspellende waarde ervaren gemak en aspecten gedragscontrole

Uit het regressiemodel (zie 5.1) blijkt dat de waargenomen gedragscontrole de tweede voorspeller is van (intentie tot) busreisgedrag. Hoe sterker iemand het gevoel heeft dat hij of zij met de bus kan reizen, hoe groter de kans dat diegene dat ook daadwerkelijk doet.

! Het wegnemen van ervaren barrières onder de inwoners die (vrijwel) geen gebruikmaken van de bus, kan de kans op het vergroten van de gedragsintentie in positieve zin beïnvloeden.

Door middel van een nieuwe regressieanalyse met daarin de aspecten van gedragscontrole is onderzocht welk effect deze hebben op het ervaren gemak van reizen met de bus. Ook andere aspecten, zoals attitude en kennis, zijn toegevoegd aan het regressiemodel. Het ervaren gemak blijkt in het uiteindelijke model voor 44% verklaard te worden door de opgenomen items. De items van de waargenomen gedragscontrole die de meeste invloed hebben op het gemak om met de bus te reizen zijn: **voldoende buslijnen**, **bushaltes in de buurt**, **betaalbaar**. In andere woorden, hoe vaker mensen het eens zijn met deze stellingen, hoe makkelijker ze met de bus reizen ervaren.



Figuur 32: Stellingen gedragscontrole naar mate van busgebruik

Naast deze drie items hebben de volgende items ook significant invloed op het gemak om met de bus te reizen (op volgorde van invloed):

- Algemene attitude;
- Sociale norm;

- Autogewoonten (negatieve relatie: hoe meer autogewoonten, hoe minder makkelijker men het ervaart met de bus te gaan);
- Kennis van ov-netwerk;
- Het hebben van een mobiliteitsbeperking;
- Mijn gezondheid staat me toe om met de bus te reizen;
- Weeromstandigheden hebben invloed op mijn keuze om met de bus te gaan (omstandigheden);
- Op de tijdstippen dat ik (meestal) reis is de bus beschikbaar;
- De mensen met wie ik samen reis hebben invloed op mijn keuze om met de bus te gaan (omstandigheden);
- De reden van mijn reis heeft invloed op mijn keuze om met de bus te gaan (omstandigheden).

Het volgende item heeft geen significante invloed op het gemak om met de bus te reizen:

- De (hoeveelheid) spullen die ik moet meenemen hebben invloed op mijn keuze om met de bus te gaan (omstandigheden).

5.4 Leeftijd

Uit het regressiemodel blijkt dat leeftijd ook een belangrijke voorspeller is van gedrag. Over het algemeen geldt dat hoe ouder de respondenten zijn, hoe minder vaak zij met de bus (willen) reizen.

- ! *Leeftijd kan uiteraard niet beïnvloed worden. Wel kan leeftijd meegenomen worden als bepalende factor, bijvoorbeeld door maatregelen te nemen om jongeren in de bus te houden bij verandering in levensfase.*

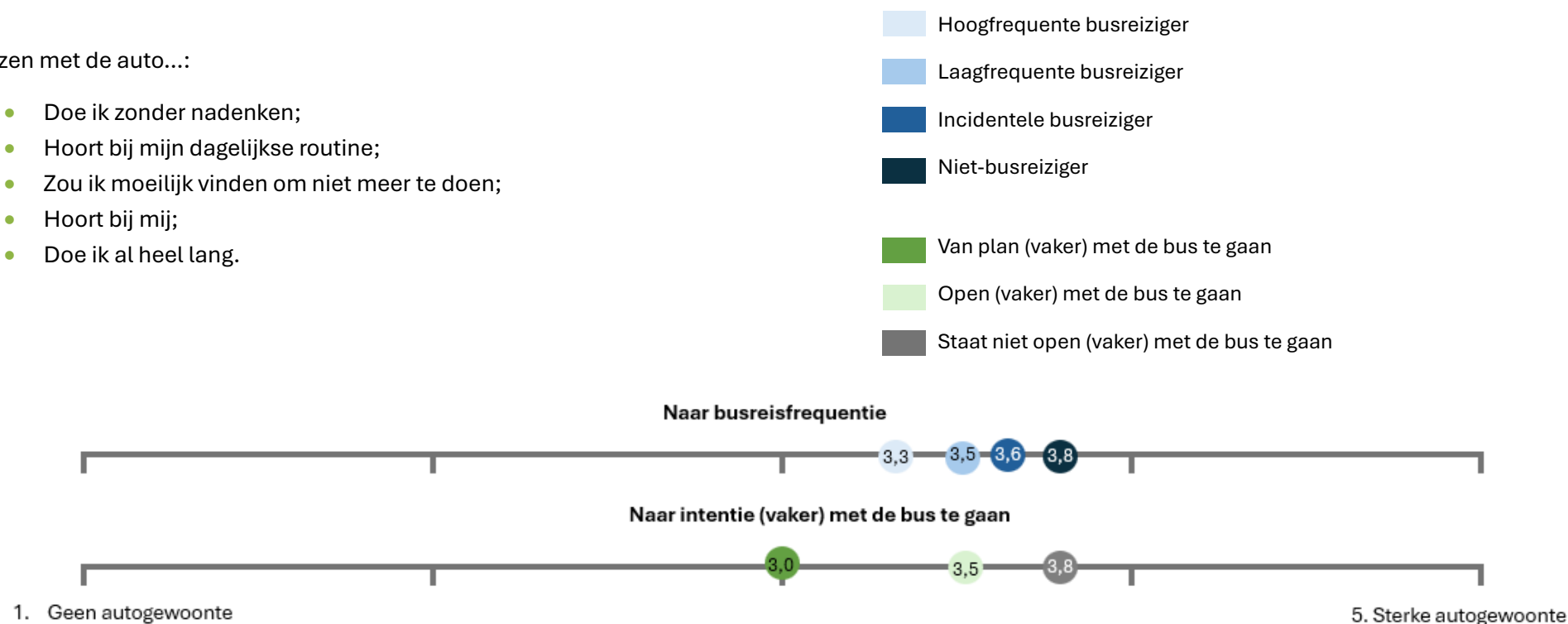
5.5 (Auto)gewoonten

Autogewoonten blijken ook een rol te spelen in de keuze om wel of niet met de bus te gaan of dit te overwegen. Hoe sterker de autogewoonten, hoe lager de doelgroep zit in fase van gedragsverandering. Om te achterhalen in hoeverre de doelgroep de auto uit gewoonte gebruikt zijn de volgende vijf stellingen voorgelegd (vijfpuntschaal). De scores op deze stellingen vormen samen een gemiddelde gewoontescore.

Reizen met de auto...:

- Doe ik zonder nadenken;
- Hoort bij mijn dagelijkse routine;
- Zou ik moeilijk vinden om niet meer te doen;
- Hoort bij mij;
- Doe ik al heel lang.

Hoogfrequente busreizigers hebben dezelfde stellingen beantwoord over busgewoonten. Daaruit blijkt dat deze groep meer uit gewoonte met de bus reist dan met de auto. Uit de resultaten blijkt verder dat jongeren tot 30 jaar relatief minder vaak autogewoonten hebben ontwikkeld dan mensen tussen 30 en 70 jaar. 70-plussers gebruiken de auto ook minder vaak uit gewoonte, en de bus juist wel vaker uit gewoonte. Ook mensen die van plan zijn (vaker) met de bus te gaan, hebben minder autogewoonten.



Figuur 33: Autogewoonten naar busreisfrequentie en intentie (vaker) met de bus te gaan

5.6 Attitude/ imago

De attitude of imago van de bus bestaat uit het algemene beeld van het busvervoer in de regio (zeer negatief tot zeer positief) en het algemene oordeel (heel slecht tot heel goed).

Algemene imago:

- Wat is uw algemene beeld bij het reizen met de bus in Zuidoost-Brabant? (zeer negatief tot zeer positief);
- Wat vindt u van het openbaar busvervoer in regio Zuidoost-Brabant? (heel goed tot heel slecht).

De sub-aspecten van de attitude zijn gemeten door de mate waarin men verschillende woorden vindt passen bij het busvervoer in Zuidoost-Brabant (past heel goed tot past helemaal niet):

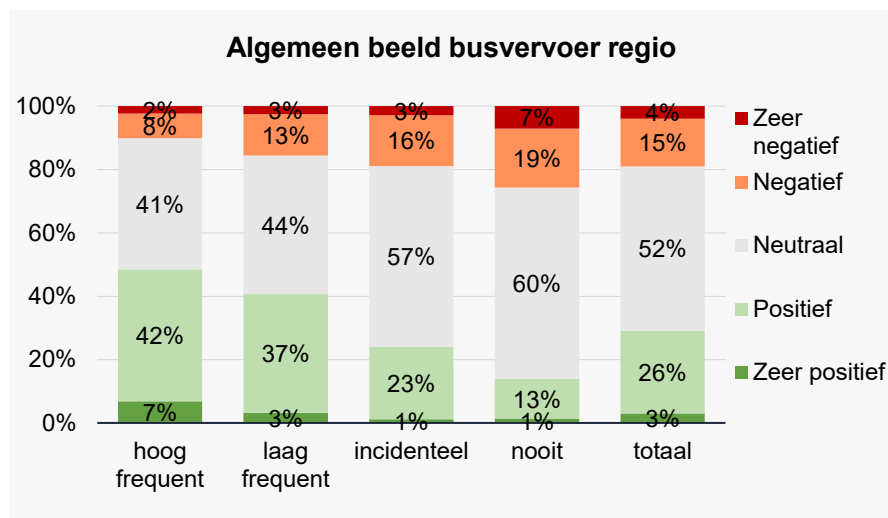
- Comfortabel;
- Ontspannend;
- Plezierig;
- Flexibel;
- Snel;
- Veilig;
- Betaalbaar;
- Betrouwbaar;
- Gezellig;
- Duurzaam;
- Goed voor mijn imago.



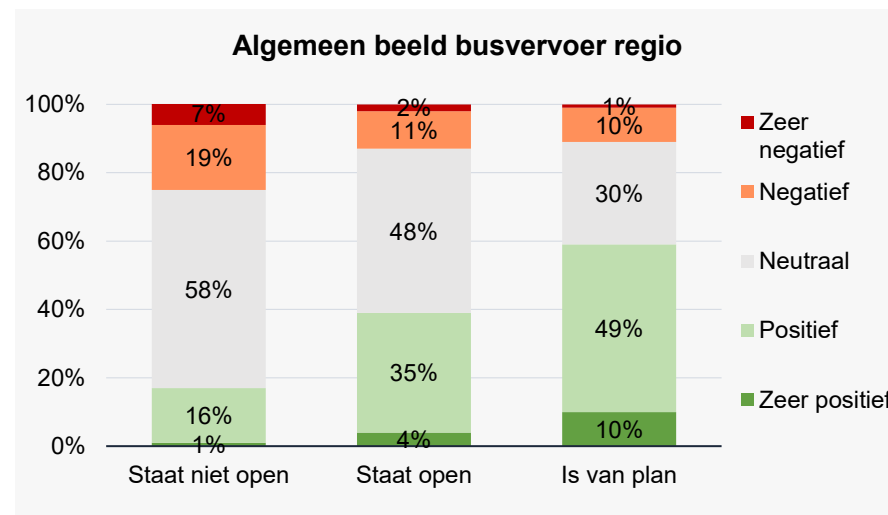
5.6.1 Busvervoer heeft een overwegend neutraal imago

Het grootste deel van de doelgroep heeft een neutraal beeld bij het busvervoer in de regio Zuidoost-Brabant. Hoe vaker men met de bus reist, hoe positiever dit beeld. Hetzelfde geldt voor het algemene oordeel over de bus. Ongeveer een kwart van de inwoners die nooit met de bus reizen, heeft een negatieve algemene attitude. Hoogfrequente reizigers hebben juist overwegend een positieve algemene attitude. Ook is er een duidelijk positievere attitude op te merken bij inwoners die de intentie hebben (vaker) met de bus te gaan dan inwoners die daar niet voor open staan.

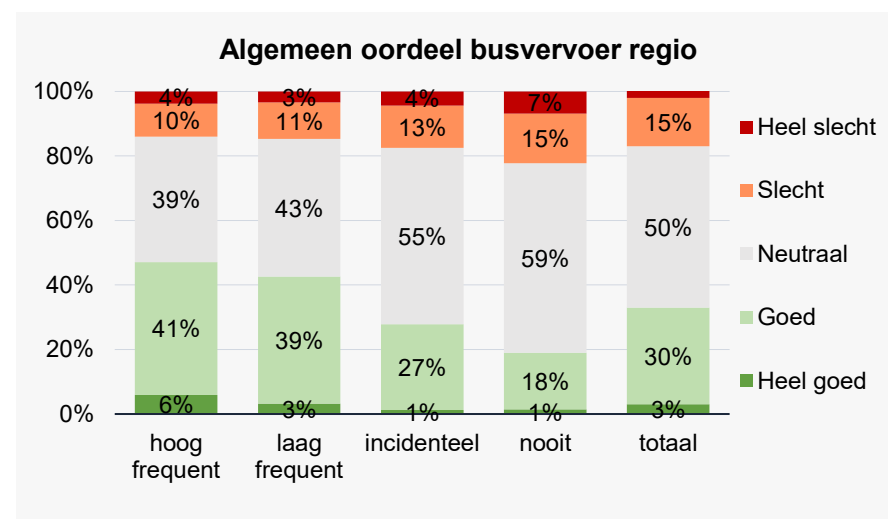
Verder hebben oud-busreizigers die nu een ander vervoermiddel gebruiken een negatiever algemeen beeld, vooral mensen die er langer dan tien jaar geleden mee zijn gestopt (30% heeft een negatief algemeen beeld). Respondenten die drie tot vijf jaar geleden zijn gestopt zijn, hebben juist een positiever algemeen beeld (39% positief).



Figuur 34: Imago naar mate van busgebruik



Figuur 35: Imago naar intentie (vaker) met de bus te gaan

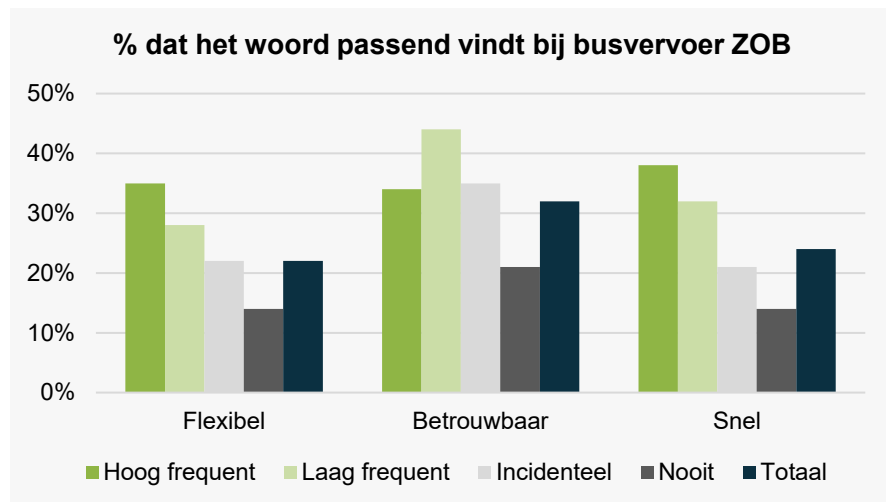


Figuur 36: Oordeel busvervoer naar mate van busgebruik

5.6.2 Voorspellende waarde imago en aspecten attitude

De algemene attitude van inwoners heeft, naast de andere reeds genoemde aspecten, een significante invloed op de mate waarin zij de bus (willen) gebruiken (zie 5.1).

Respondenten hebben aangegeven in hoeverre zij een set van woorden passend vinden bij busvervoer in de regio. Uit een regressie-analyse blijkt dat deze aspecten voor 47% de algemene attitude van de doelgroep verklaren. De items die de meeste invloed hebben op het algemene (positieve danwel negatieve) imago zijn de scores op de woorden **flexibel**, **betrouwbaar** en **snel**. Met andere woorden: hoe vaker mensen de bus associëren met deze woorden, hoe positiever het algemene imago.



Figuur 37: Associaties bij busvervoer

Naast deze top 3 hebben de volgende woorden een significante invloed op het imago (op volgorde van invloed):

- Plezierig (scoort met 23% laag op “passend”);
- Comfortabel;
- Ontspannend;
- Betaalbaar;
- Gezellig (let op: de relatie is negatief. Hoe gezelliger, hoe negatiever het imago).

De volgende bevraagde woorden hebben geen significante invloed op het imago:

- Duurzaam;
- Veilig;
- Goed voor mijn imago.

Het imago van het regionale busvervoer verschilt per type reiziger. Niet-busreizigers hebben vaker een negatief beeld. Het algemene beeld speelt significant mee in de overweging in de overweging met de bus te gaan. Associaties met flexibiliteit, betrouwbaarheid en snelheid hebben de meeste invloed op het algemene imago. Flexibel en snel scoren het laagst. Ook plezierig scoort relatief laag en heeft een significante invloed op het algemene imago.

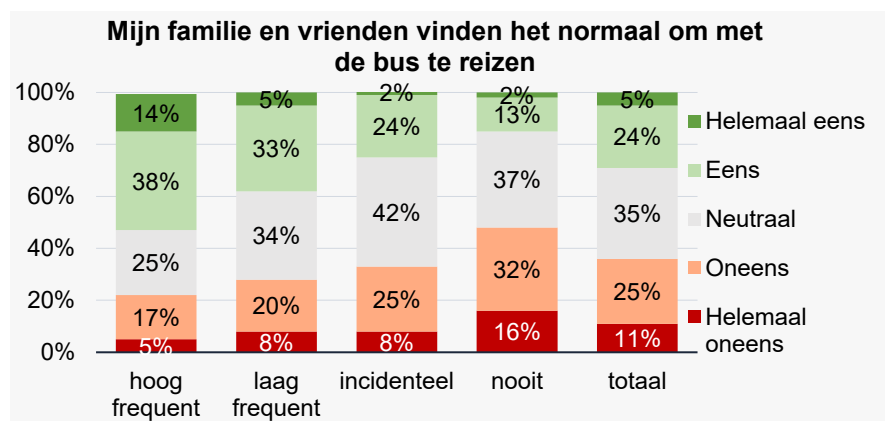
Oud-busgebruikers associëren het busvervoer minder vaak met de begrippen betaalbaar, flexibel, snel, gezellig en plezierig.

5.7 Sociale norm

Ook de sociale norm speelt een verklarende rol in busreisgedrag (zie 5.1). De sociale norm bestaat uit de mate waarin de sociale omgeving met de bus reist en vindt dat anderen dat ook moeten doen. Om de sociale norm in kaart te brengen, zijn vier stellingen voorgelegd:

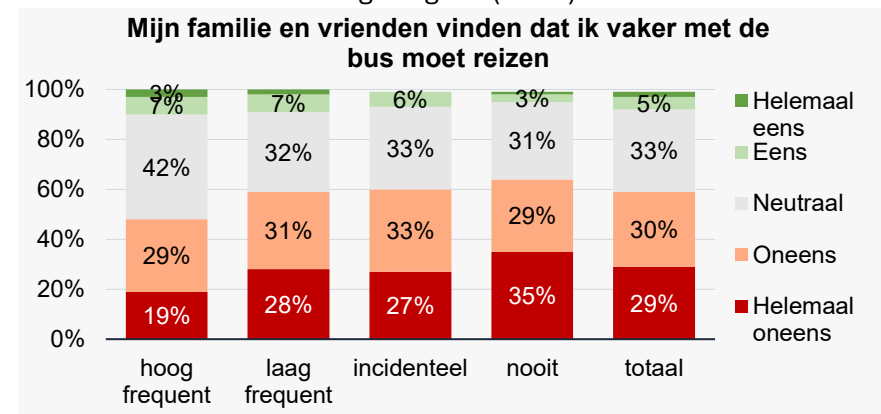
- Familie/vrienden vinden het normaal om met de bus te reizen;
- Familie/vrienden reizen graag met de bus;
- Familie/vrienden hebben een hekel aan de bus;
- Familie/vrienden vinden dat ik vaker met de bus moet reizen.

Uit betrouwbaarheidsanalyse blijkt dat “hebben een hekel aan de bus” afwijkt van de andere stellingen en niet bruikbaar is om de sociale norm te meten. Deze laten we daarom buiten beschouwing.

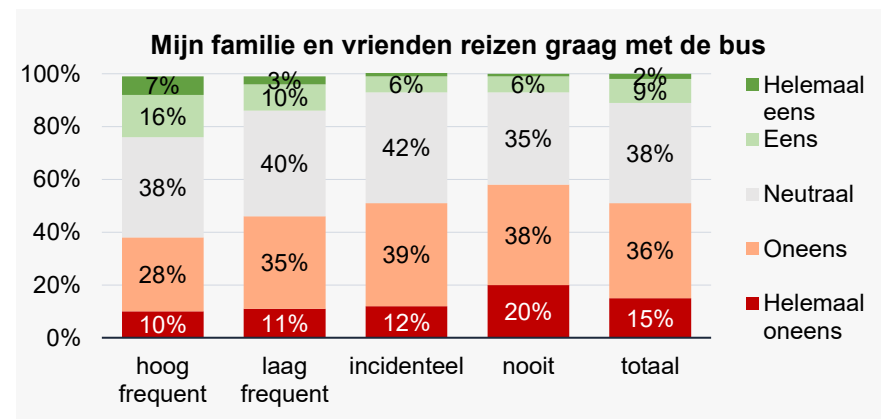


Figuur 38: Stellingen sociale norm

Bijna de helft van de niet-busreizigers geeft aan dat familie en vrienden het **niet** normaal vinden om met de bus te reizen. Voor de hoogfrequente busreizigers beschouwt de sociale omgeving dit juist meestal **wel** als normaal. Voor alle groepen geldt dat er weinig druk wordt ervaren vanuit de omgeving om (vaker) met de bus te reizen.



Figuur 39: Stellingen sociale norm



Figuur 40: Stellingen sociale norm

6

NETWERKPRIORITEITEN

In dit hoofdstuk geven we de resultaten weer van de aan de respondenten voorgelegde dilemma's over het busnetwerk in Zuidoost-Brabant. Ook heeft de doelgroep aangegeven welke aspecten men het belangrijkste vindt voor openbaar vervoer in de regio. Deze dilemma's en aspecten zijn alleen voorgelegd aan inwoners die de bus al gebruiken of daar (in enige mate) voor open staan.

6.1 Dilemma's

Respondenten hebben keuzes gemaakt in dilemma's op verschillende thema's. Over het algemeen vallen de volgende punten op:

- Voorkeur voor lokale verbindingen en (overstap)haltes.
- Reserveren wordt als optie gezien als daarmee de frequentie (ook in de avond en het weekend) gewaarborgd wordt.
- Een kortere reistijd met een overstap heeft gemiddeld de lichte voorkeur boven langere reistijd zonder overstap. Voor de mate van overstappen versus de busfrequentie hebben verschillende type reizigers verschillende voorkeuren.

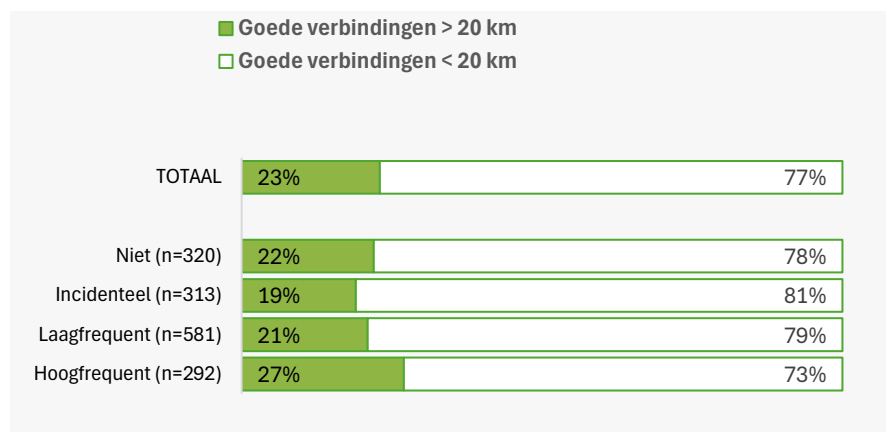
- De doelgroep is niet bereid meer te betalen voor comfort.
- Er is een duidelijke voorkeur voor stiptheid boven frequentie.

Aanvullend zijn door middel van een Latente Cluster Analyse segmenten gedestilleerd die op verschillende thema's verschillende voorkeuren hebben. De clusteranalyse is uitgevoerd voor de vier groepen busreizigers naar frequentie (nooit tot hoogfrequent). Deze segmentatie biedt inzicht in welke keuzes welke (niet-)reizigers bedienen, en welke keuzes juist nadelig zijn voor specifieke groepen. Door koppeling van achtergrondkenmerken aan deze groepen, weten we welke persoons- en mobiliteitsaspecten kenmerkend zijn voor deze segmenten (wie zijn ze en waar wonen ze?).

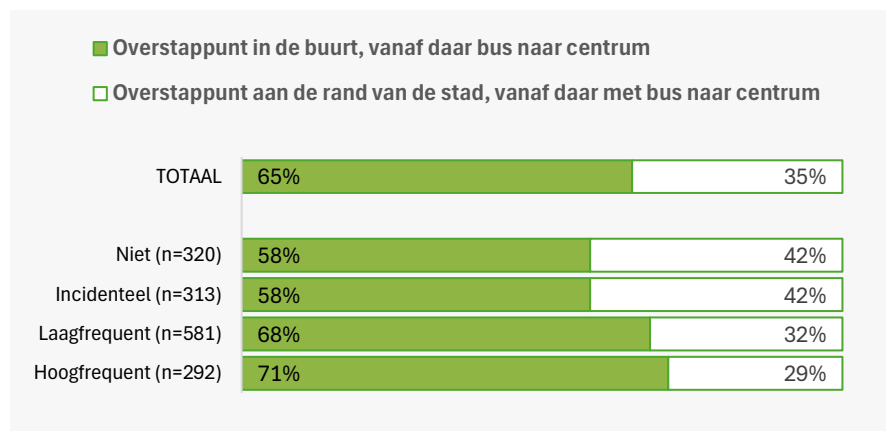
6.1.1 Lokale bereikbaarheid

Inwoners hechten meer waarde aan lokale verbindingen (binnen 20 km) dan regionale verbindingen. Meer dan drie kwart prioriteert deze boven verbindingen met bestemmingen verder weg. Dit geldt voor alle reisfrequentiegroepen. Ook bestaat voor alle groepen de voorkeur voor overstappunten in de buurt, tegenover met eigen vervoer reizen naar een overstappunt aan de rand van een stad. Vooral hoog- en laagfrequente reizigers hebben deze voorkeur.



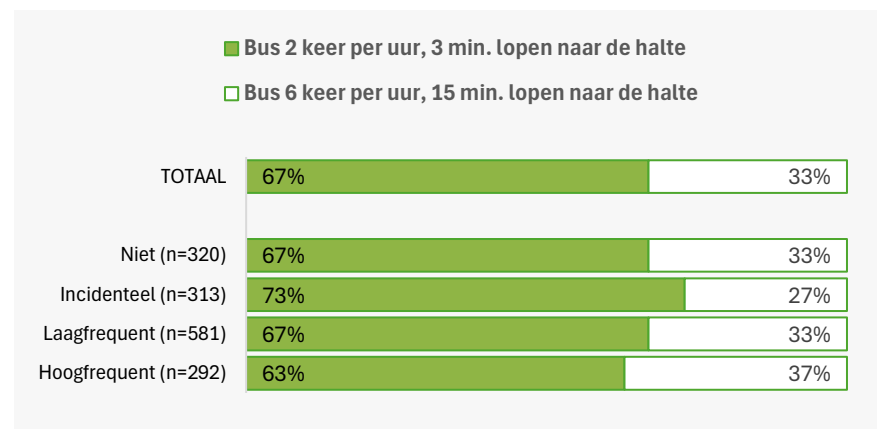


Figuur 41: Lokale of regionale verbindingen



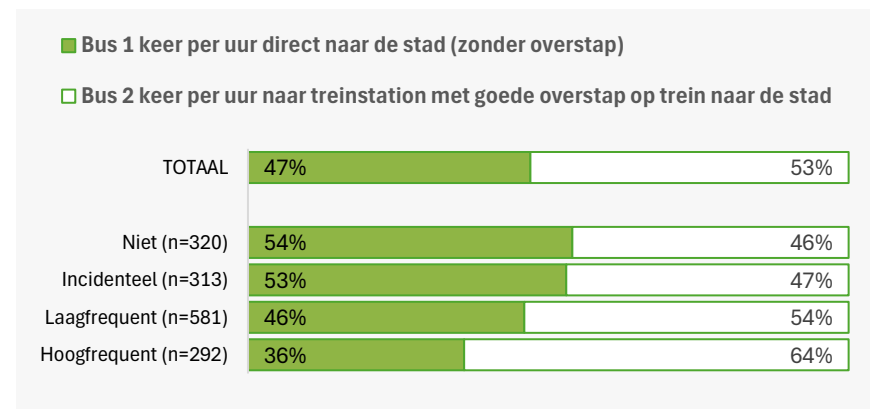
Figuur 42: Overstappunt in de buurt of rand van de stad

Daarnaast kiezen inwoners liever een bus 2 keer per uur met een korte loopafstand dan een bus die 6 keer per uur rijdt met een langere loopafstand van 15 minuten naar de halte. Het cluster Snelheidszoekers (zie 6.3) prioriteert wel vaker frequentie boven een korte loopafstand.



Figuur 43: Frequentie en haltedichtheid

Voor langere afstanden is er een lichte voorkeur voor elke 30 minuten een bus naar een treinstation in de buurt waar overgestapt kan worden op de trein naar de stad. Vooral hoogfrequente reizigers hebben deze voorkeur (64%), incidentele- en niet-reizigers hebben juist licht voorkeur voor een directe bus eenmaal per uur.



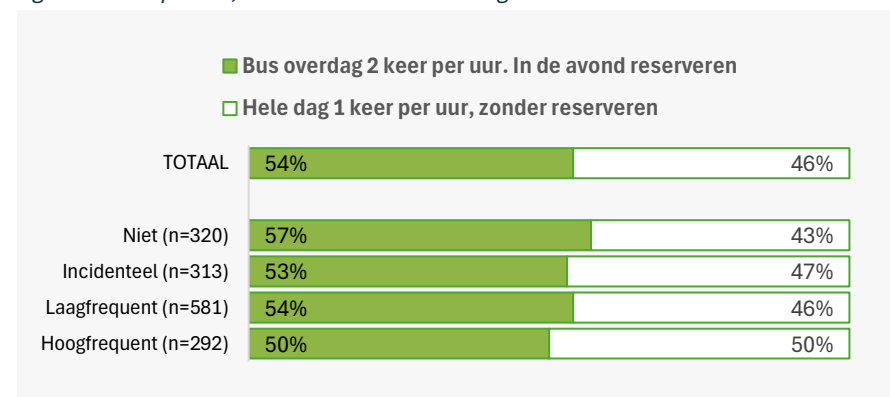
Figuur 44: Frequentie en overstap trein

6.1.2 Reserveren en frequentie

Alle type reizigers geven gemiddeld gezien de voorkeur aan altijd reserveren met daardoor meer reismogelijkheden ten opzichte van een vaste lagere frequentie met daarbij geen avond- en weekendbediening. De optie voor frequentie van 2 keer per uur overdag en 's avonds reserveren wordt net iets vaker gekozen door alle groepen dan de hele dag een uur frequentie zonder reserveren. Eén specifiek cluster, de Vrije Instappers, wil onder geen voorwaarde reserveren, zie 6.3.



Figuur 45: Frequentie, avond/weekendbediening en reserveren

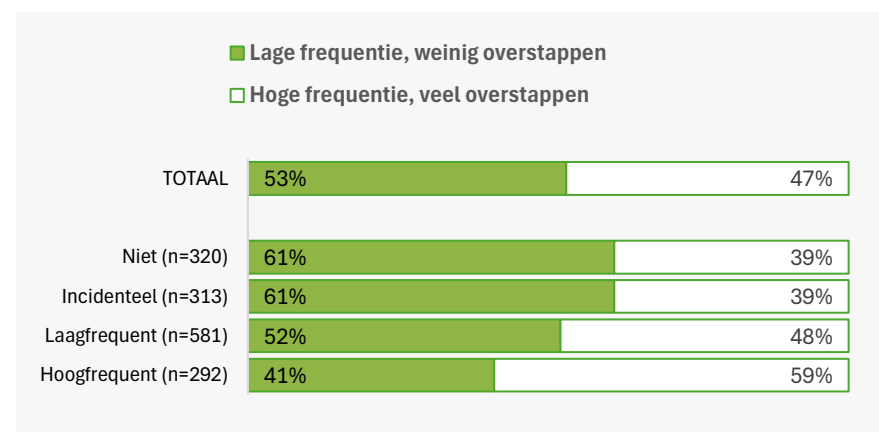


Figuur 46: Frequentie en reserveren

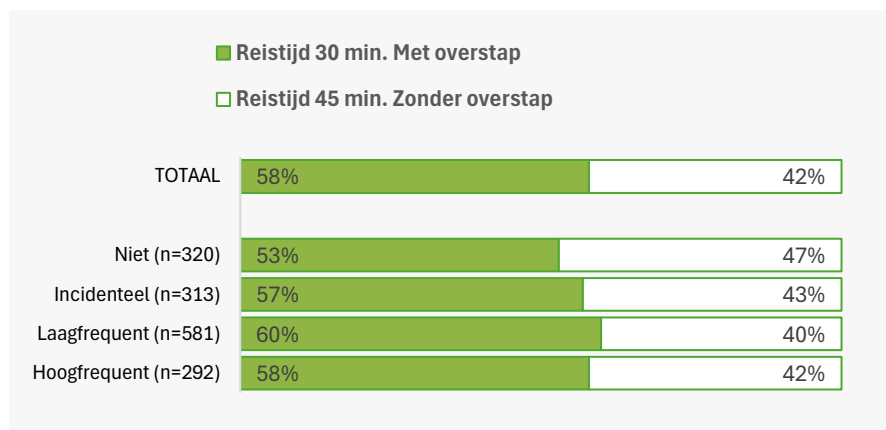
6.1.3 Overstappen, frequentie en snelheid

Hoogfrequente reizigers geven voorkeur aan veel bussen per uur en vaker overstappen. Laagfrequente reizigers hebben geen duidelijke voorkeur. Incidentele- en niet-reizigers hebben een duidelijkere voorkeur voor weinig bussen per uur zonder een overstap.

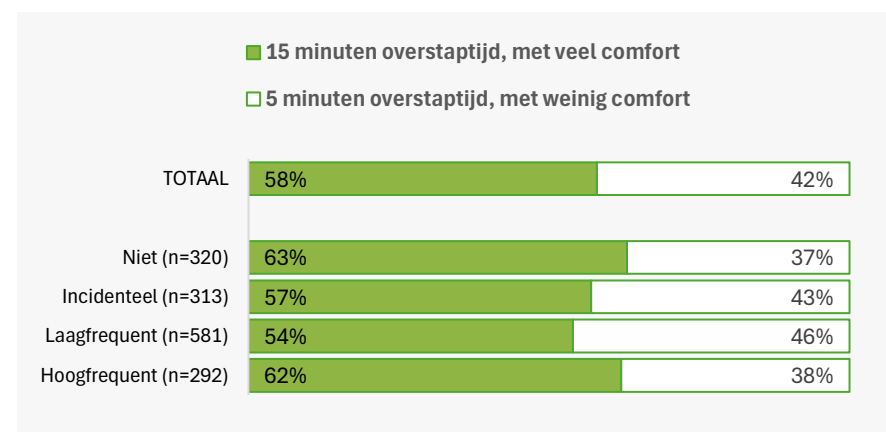
Alle groepen hebben iets liever een reistijd van 30 minuten met overstap dan 45 minuten zonder overstap. De meerderheid wacht tijdens een overstap liever langer met comfort dan kort zonder comfort (bijvoorbeeld niet overdekt). Specifieke clusters zien liever frequentie en snelheid boven comfort en het niet hoeven overstappen, zie 6.3.



Figuur 47: Frequentie en overstappen



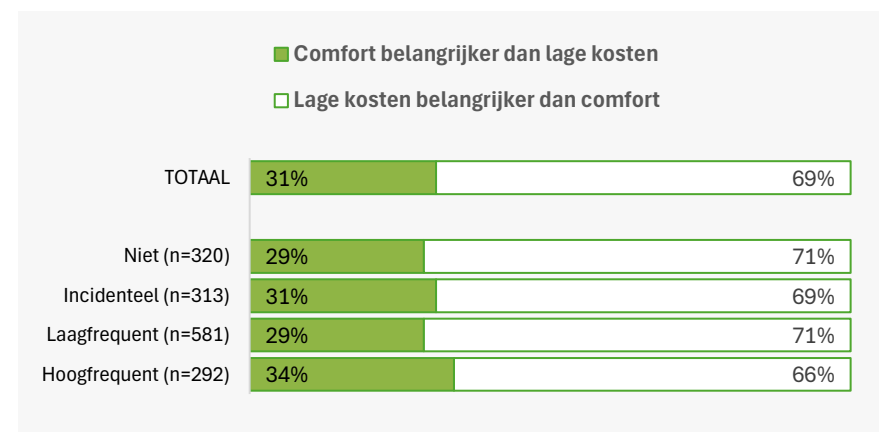
Figuur 48: Reistijd en overstappen



Figuur 49: Overstaptijd en comfort

6.1.4 Betaalbaarheid en comfort

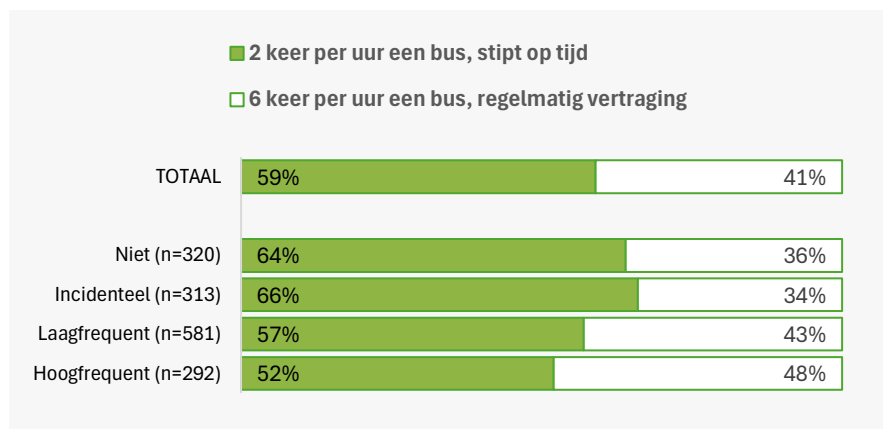
Alle groepen prioriteren lage kosten boven comfort.



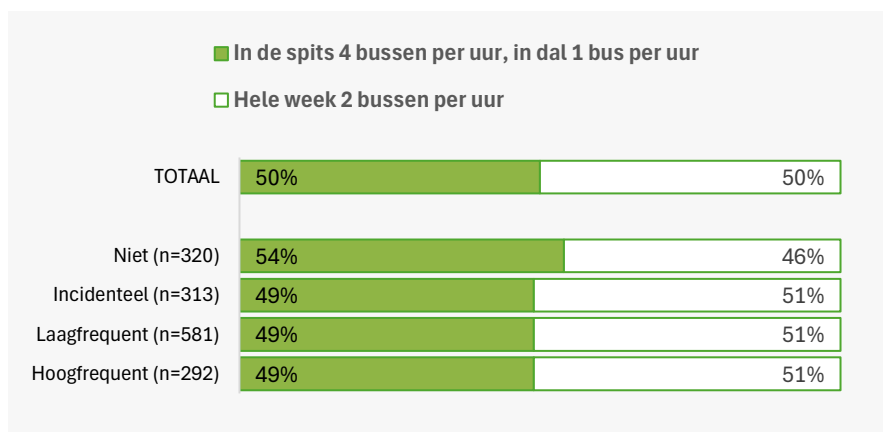
Figuur 50: Comfort en kosten

6.1.5 Uniformiteit en betrouwbaarheid dienstregeling

Inwoners hebben gemiddeld liever een bus die ieder half uur stipt op tijd rijdt dan eentje die vaker gaat maar regelmatig vertraagd is. De incidentele reiziger en de niet- reiziger hechten hier de meeste waarde aan. Er is geen voorkeur voor een frequentere spitsdienstregeling of de hele week een uniforme dienstregeling. De Snelheidszoekers (6.3) vinden meer reisopties belangrijker dan stiptheid.



Figuur 51: Frequentie en stiptheid



Figuur 52: Spitsdienstregeling of uniforme dienstregeling

6.2 Verbeterpunten

Aan de respondenten is de vraag voorgelegd wanneer zij vaker voor de bus zouden kiezen. De vraag is gesteld aan de hand van de thema's betere route/ overstappen, meer comfort/ zitplek, betere bereikbaarheid haltes, meer prijsvoordelen en overig (anders, namelijk:, weet ik niet/ geen mening, ik wil nooit met de bus reizen).

	%
Meer bussen per uur vertrekken	36%
Als ik zeker weet dat ik kan zitten	27%
Hoeft niet over te stappen	25%
Meer haltes zodat ik minder ver hoeft te fietsen/ lopen	24%
Met het parkeerkaartje van de auto gratis verder reizen naar de eindbestemming	24%

Tabel 9: Top 5 genoemde verbeterpunten

De meeste respondenten hebben aangegeven vaker met de bus te gaan reizen wanneer de frequentie omhoog gaat. Dit is vooral genoemd door hoogfrequente reizigers. Zitplaatsgarantie, directe verbindingen, haltedichtheid, en combitickets hebben daarna de voorkeur van de respondent. Hoogfrequente reizigers noemen daarnaast vaak "als de overstappen verbeteren". In bijlage 6 staan de overige gegeven voorkeuren. Inwoners die van plan zijn de bus (vaker) te gebruiken en wekelijks de auto gebruiken (3% van de totale populatie), noemen naast een hogere frequentie (46%) het verbeteren van overstappen (35%) en sparen voor korting (34%) opvallend vaak (en significant vaker dan anderen) als reden om voor de bus te kiezen.



6.3 Segmenten

Op basis van patronen in gegeven antwoorden op de dilemma's zijn respondenten door middel van een Latente Cluster Analyse ingedeeld in segmenten. Deze segmenten zijn zo ingedeeld dat ze qua voorkeuren op thema's zoveel mogelijk afwijken van elkaar, maar dat de resultaten van respondenten binnen een segment zoveel mogelijk gelijk zijn. Uit de analyse komen de volgende segmenten naar voren:

- **Gemaksreizigers:**
Deze reizigers prioriteren weinig overstappen, een halte dichtbij, stiptheid en een uniforme dienstregeling. Er is geen duidelijke voorkeur voor het wel of niet reserveren van ritten. Naast de algemene Gemaksreizigers zien we **Planmatige Gemaks-reizigers** (dezelfde kenmerken als Gemaksreizigers, maar willen wel reserveren voor hogere frequentie) en **Vrije Gemaksreizigers** (dezelfde kenmerken als Gemaksreizigers, maar willen niet reserveren) terug in de voorkeuren.
- **Snelheidszoekers:**
Deze groep prioriteert frequentie en snelheid boven alles.
- **Vrije instappers:**
Deze reizigers willen niet reserveren en niet overstappen. Daarnaast is comfort belangrijk.

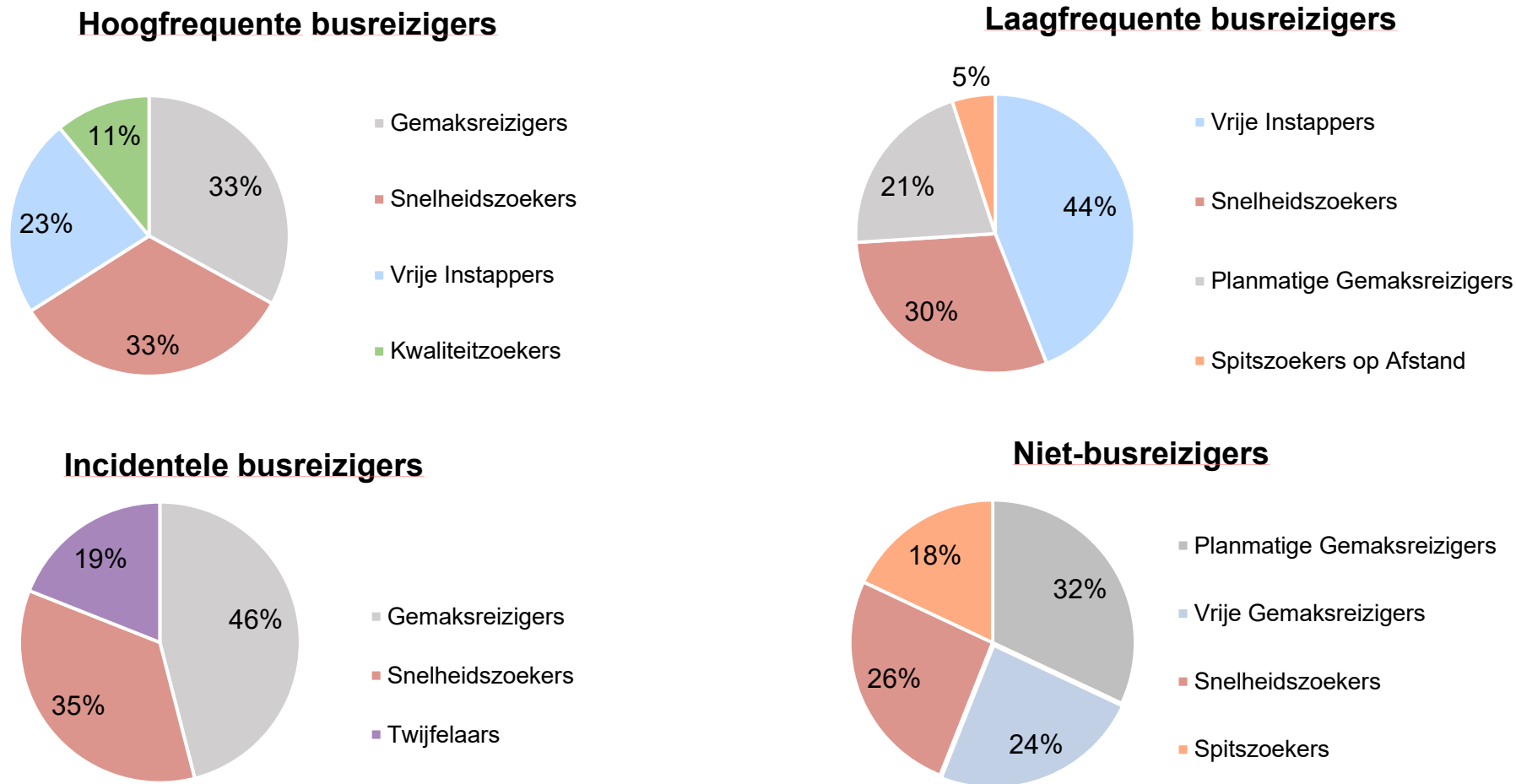
- **Kwaliteitszoekers:**
Zoeken een goede balans tussen reistijd en overstappen. Prioriteren een hoge frequentie en vinden het niet erg daarvoor verder naar een halte te lopen. Comfortabel wachten is belangrijk.
- **Spitszoekers:**
Deze reizigers hebben een voorkeur voor frequente en snelle opties tijdens de spits. Daarbij vinden ze stiptheid belangrijk. Naast de algemene spitszoekers zien we **Spitszoekers op Afstand** terug. Deze mensen vinden, naast de frequente, snelle en betrouwbare opties tijdens de spits, regionale verbindingen belangrijker dan lokale verbindingen en comfort bijna even belangrijk als kosten.
- **Twijfelaars:**
Deze groep kent geen duidelijke voorkeuren op thema-niveau.

Afhankelijk van de frequentiegroepen (hoogfrequente busreizigers tot niet-busreizigers) verschilt het aandeel van deze segmenten. In de volgende paragraaf geven we weer hoe de segmenten verdeeld zijn per frequentiegroep. Binnen de frequentiegroepen verschillen de achtergrondkenmerken van de segmenten. In paragraaf 6.3.2 tonen we welke persoons- en mobiliteitsaspecten kenmerkend zijn voor de segmenten per frequentiegroep (wie zijn ze en waar wonen ze?).



6.3.1 Verdeling segmenten

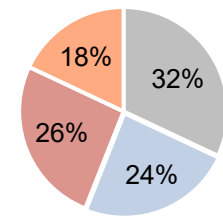
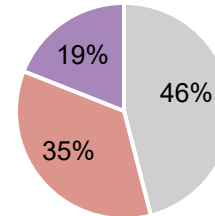
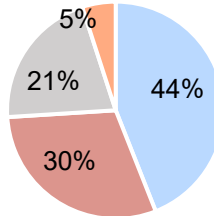
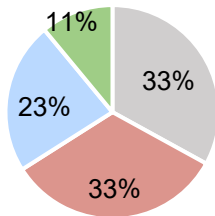
De groep hoogfrequente busreizigers bestaat voor een even groot deel uit gemaksreizigers en snelheidszoekers. Niet-busreizigers prioriteren gemak.



Figuur 53

Groen = significant vaker aanwezig binnen het segment dan in de totale frequentiegroep
Rood = significant minder vaak aanwezig binnen het segment dan in de totale frequentiegroep

6.3.2 Kenmerken van segmenten



Hoogfrequente busreizigers	Laagfrequente busreizigers	Incidentele busreizigers	Niet-busreizigers
Gemaksreizigers: 50 – 70 jaar Sterk stedelijk gebied Bezit privé auto of juist geen eigen vervoer Gebruiken minder vaak (elektrische) fiets Reizen gemiddeld vaker voor vrije tijd Meer gebruik bus voor vrije tijd en boodschappen/winkelen Kunnen makkelijk rondkomen Vaker met vervoersbeperking	Vrije instappers: Meer 70+ ; Vaker gepensioneerd Vaker man Lopen vaker Minder niet-stedelijk gebied	Gemaksreizigers: Vaker middelbaar opgeleid Vaker sterk stedelijk gebied Bezitten vaker een privé auto Vaker tweepersoons huishoudens Minder vaak werkzaam in loondienst Vaker huisvrouw/man Gaan minder vaak met de trein	Planmatige Gemaksreizigers: Vaker 40-50 jaar Minder vaak 50-70 jaar Vaker vrouw Vaker geen eigen vervoermiddelen in bezit Gebruiken vaker de auto Lopen vaker Vaker moeite met rondkomen Hebben vaker een vervoerbeperking Minder vaak scholier/student
Snelheidszoekers: Hoger opgeleiden Beschikking tot ov Gebruiken bus voor school/studie Minder vaak vervoersbeperking	Snelheidszoekers: Vaker 30-40 jaar; Minder vaak 70+ Vaker vrouw Vaker hoogopgeleid Zijn vaker ondernemer Komen vaker geld tekort Hebben vaker een fiets en speed pedelecs Gebruiken vaker een deelauto; Lopen minder vaak Gebruiken bus vaker woon-werk, zakelijk, medisch Reizen in het algemeen ook vaker voor woon-werk	Snelheidszoekers: Vaker 40-50 jaar Minder vaak 70+ / minder vaak gepensioneerd Vaker hoger opgeleid Hebben minder vaak een vervoerbeperking Vaker gezinnen Vaker werkzaam in loondienst Vaker zeer sterk stedelijk gebied Reizen vaker met de trein en de (elektrische) fiets	Vrije Gemaksreizigers: Vaker 70+ Vaker lager opgeleid Vaker weinig stedelijk gebied
Vrije instappers: Meer woon-werkreizen Bezitten vaker een speed pedelec en minder vaak een gewone fiets	Planmatige Gemaksreizigers: Reizen minder vaak met trein Gebruiken de bus minder vaak voor woon-werk	Twijfelaars: Vaker 70+ Gebruiken de bus minder vaak voor vrije tijd Kunnen minder sparen	Snelheidszoekers: Minder vaak 70+ Gebruiken vaker deelauto's Gebruiken vaker (elektrische) fiets
Kwaliteitszoekers: Middelbaar opgeleiden Zeer sterk stedelijk gebied Gebruiken vaker (elektrische) fiets Minder vaak tweepersoonshuishoudens	Spitszoekers op Afstand: Vaker jongeren tot 30 jaar; vaker inwonend Vaker lager opgeleid Vaker in loondienst; vaker scholier/student Reizen vaker voor school/studie Bezitten vaker brommer of geen eigen vervoermiddel Reizen minder voor vrije tijd,boodschappen/winkelen Staan minder vaak open voor de bus		Spitszoekers: Reizen vaker voor woon-werk



7

CONCLUSIES & AANBEVELINGEN

In dit hoofdstuk geven we de belangrijkste conclusies. We beantwoorden de onderzoeksvragen en geven aanbevelingen om reizigers te behouden en/of potentiële busreizigers (vaker) met de bus te laten reizen.

7.1 Conclusies

7.1.1 In welke mate, waarvoor in welke gevallen maken welke doelgroep(en) gebruik van het ov?

De bus wordt door 40% van de respondenten nooit gebruikt, 16% reist wekelijks met de bus (hoogfrequente busreizigers). De rest gebruikt de bus laagfrequent (29%) of incidenteel (15%, maximaal twee keer per jaar).

Busreizigers zijn relatief jong (<30 jaar) en wonen vaak in de stedelijke regio Eindhoven. Onder de hoogfrequente busreizigers is het aandeel studenten relatief hoog. Hoogfrequente busreizigers hebben vaker moeite met rondkomen. Mensen die (hoog- of laag)frequent met de bus reizen, maken ook significant vaker gebruik van de trein en (deel)fiets. Het autogebruik onder de busreizigers is significant lager dan onder de niet-busreizigers.

Niet-busreizigers zijn relatief oud (>50 jaar) en wonen vaak in niet-stedelijke gebieden. Veel niet-busreizigers hebben vroeger wel met de bus gereisd, maar maken deze reis nu niet meer of gaan nu met de auto.

Inwoners die (wel eens) met de bus reizen, geven vooral aan de bus voor sociaal-recreatieve doelen en woon-werkverkeer te gebruiken. Hoogfrequente reizigers gebruiken de bus voor veel verschillende reisdoelen, laagfrequente reizigers gebruiken de bus duidelijk het meest voor vrije tijd.

De meeste inwoners die (wel eens) met de bus reizen, doen dat vooral op zaterdagen en op werkdagen tijdens de daluren (9 – 16 uur). Hoogfrequente busreizigers reizen relatief vaak in de spitsuren en in de avond. Laagfrequente reizigers reizen vooral in het weekend.



Hoogfrequente busreizigers reizen gemiddeld 3 dagen per week en laagfrequente reizigers minder dan eenmaal per week. Daarom hebben ritten van hoogfrequente reizigers veruit de meeste invloed op de bezetting van een gemiddelde busrit. Als we de reismomenten relateren aan de gemiddelde reisfrequentie zien we dat er in een gemiddelde week vooral op werkdagen in de spits wordt gereisd.

7.1.2 In hoeverre staat de doelgroep ervoor open om vaker met het ov te reizen (en waarvoor)?

Aan inwoners die al gebruikmaken van de bus is gevraagd of zij de intentie hebben om vaker met de bus te reizen. Inwoners die geen gebruikmaken van de bus is gevraagd of zij ervoor open staan/ van plan zijn om dat te doen.

Onder inwoners die hoogfrequent met de bus reizen, is het aandeel dat ervoor open staat om dat vaker te doen het grootst. 15% is van plan vaker met de bus te gaan en 53% staat ervoor open dat te doen. Van de laagfrequente reizigers is 5% van plan vaker met de bus te gaan. Daarnaast staat 55% daarvoor open. Incidentele reizigers hebben een lagere intentie: minder dan 1% is van plan vaker met de bus te gaan en 39% staat daarvoor open. Van de niet-busreizigers plant 3% om (wel eens) met de bus te gaan reizen. Nog eens 34% staat daarvoor open.

De grootste potentie zit bij mensen die al van plan zijn (vaker) met de bus te gaan. Zij geven aan dit vooral te willen doen voor vrijetijdsdoeleinden. Onder de huidige busreizigers die vaker willen gaan reizen, geldt dat zij nu voornamelijk buiten de spits reizen. Dit geldt ook voor hoogfrequente reizigers binnen deze groep, wat afwijkt van het algemene profiel van de hoogfrequente busreiziger, die doorgaans juist in de spits reist.

Samenvattend zien we drie potentiegroepen:

- Frequente spitsbusreizigers die ook in de daluren willen gaan reizen
- Laagfrequente busreizigers die vaker willen reizen
- Niet-busreizigers die (wel eens) met de bus willen gaan reizen

Potentiële toekomstige groei in busgebruik lijkt zich daarmee met name voor te doen bij vrijetijdsreizen buiten de spits. Dit biedt kansen voor het beter benutten van de capaciteit in de daluren, het optimaliseren van de dienstregeling.

7.1.3 Wat zijn de belangrijkste redenen om (niet) met het ov te reizen?

Door middel van een regressieanalyse is geanalyseerd welke (hoofd)aspecten significante invloed hebben op de mate waarin de doelgroep de bus gebruikt of wil gebruiken. Deze aspecten zijn onderdeel van een regressiemodel. Gezamenlijk voorspellen de aspecten voor 30% de fase van gedrag(sverandering) waarin inwoners zich bevinden.

De belangrijkste voorspeller in het model is de mate waarin (niet)reizigers kennis hebben van het ov-netwerk. Hoe beter men weet hoe het werkt om met de bus te reizen, hoe groter de kans dat men dat daadwerkelijk doet of wil doen.

De tweede voorspeller is de gedragscontrole of eigen-activiteit: de mate waarin de doelgroep ervaart dat zij gemakkelijk met de bus kan reizen. Hoe sterker iemand het gevoel heeft met de bus te kunnen reizen, hoe groter de kans dat diegene dat ook daadwerkelijk doet. Van de inwoners die geen gebruikmaken van de bus, geeft 60% aan dat reizen met de bus niet makkelijk is voor ze.



Onder de inwoners die wekelijks met de bus reizen is dat nog 15%. Onder mensen die al van plan zijn (vaker) met de bus te gaan, heeft 21% de perceptie dat het niet makkelijk is. Op totaalniveau is dat 1,2% van de populatie. Het wegnemen van ervaren barrières, kan de kans op het vergroten van de gedragsintentie in positieve zin beïnvloeden. De sub-aspecten die de meeste invloed hebben op het ervaren gemak om met de bus te reizen zijn: voldoende buslijnen, bushaltes in de buurt en betaalbaarheid. Daarnaast heeft onder ander ook de algemene attitude grote invloed op het ervaren gemak.

De derde voorspeller is leeftijd. Dit betreft een negatieve relatie: hoe ouder, hoe kleiner de kans dat het een (potentiële) busreiziger betreft.

Ook autogewoonten hebben een significante negatieve invloed. Deze autogewoonten hangen onder andere samen met leeftijd (jongeren hebben minder vaak autogewoonten ontwikkeld dan 30 tot 70-jarigen). 70-plussers gebruiken de auto ook minder vaak uit gewoonte, en de bus juist wel vaker uit gewoonte.

Een andere invloed betreft het imago van de bus, de algemene attitude van inwoners over het busvervoer in de regio. Dit bestaat uit het algemene beeld en het algemene oordeel over het ov. Deze worden bepaald door verschillende associaties die mensen hebben met het busvervoer in de regio.

De laatste gemeten aspecten die significant invloed hebben betreffen omstandigheden, zoals het weer. Ook de sociale norm speelt een verklarende rol in busreisgedrag, maar voor alle groepen wel- of niet-busreizigers geldt dat er weinig druk wordt ervaren vanuit familie en vrienden om (vaker) met de bus te reizen.

7.1.4 Hoe bekend zijn inwoners met het huidige ov-systeem?

De meeste mensen, ook niet-busreizigers, geven aan te weten hoe het werkt om met de bus te reizen. Van de inwoners die nooit met de bus gaan, weet 20% dat niet. Zij weten vooral niet waar ze met de bus rechtstreeks naartoe kunnen reizen en hoeveel reizen met de bus kost. Dit laatste aspect heeft veel invloed op de kennis van het ov. Een verbetering daarvan zal waarschijnlijk de meeste impact hebben op de bekendheid met het ov-systeem.

7.1.5 Welk imago heeft het huidige ov?

De algemene attitude is overwegend negatief voor niet-busreizigers. Hoogfrequente reizigers hebben juist overwegend een positieve algemene attitude. Ook is er een duidelijk positievere attitude op te merken bij inwoners die de intentie hebben (vaker) met de bus te gaan dan inwoners die daar niet voor open staan.

De items die de meeste invloed hebben op het algemene (positieve danwel negatieve) imago zijn de scores op de woorden *flexibel*, *betrouwbaar* en *snel*, gevolgd door *plezierig*. Met andere woorden: hoe vaker mensen de bus associëren met deze woorden, hoe positiever het algemene imago. De mate waarin het busvervoer met deze woorden geassocieerd wordt verschilt erg tussen niet-busreizigers en hoogfrequente busreizigers.

7.1.6 Welke waarde hechten inwoners aan de verschillende aspecten van het netwerk?

Inwoners hebben over het algemeen een voorkeur voor lokale verbindingen en (overstap)haltes boven regionale verbindingen. Haltedichtheid heeft de voorkeur boven strakke lijnen. Reserveren voor een rit wordt als optie gezien als daarmee de frequentie (ook in de



avond en het weekend) gewaarborgd wordt. Een kortere reistijd met een overstap heeft gemiddeld de lichte voorkeur boven langere reistijd zonder overstap. Voor de mate van overstappen versus de busfrequentie hebben verschillende type reizigers verschillende voorkeuren. Verder is de doelgroep niet bereid meer te betalen voor comfort en is er een duidelijke voorkeur voor stiptheid boven frequentie.

Verschillende type inwoners hebben echter verschillende voorkeuren. Door middel van een Latente Cluster Analyse zijn segmenten gedestilleerd die op verschillende thema's verschillende voorkeuren hebben. Deze segmentatie biedt gericht inzicht in wie bediend wordt door welke keuzes. Afhankelijk van de frequentiegroepen (hoogfrequente busreizigers tot niet-busreizigers) verschilt het aandeel van de segmenten. De grootste segmenten zijn de Gemakszoekers (haltes dichtbij, weinig overstappen) en de Snelheidszoekers (snelheid en frequentie boven alles).

7.1.7 Wat zijn volgens de doelgroep de belangrijkste verbeterpunten van het ov?

De meeste respondenten geven aan vaker met de bus te gaan reizen wanneer de frequentie omhoog gaat. Dit is vooral genoemd door hoogfrequente reizigers. Zitplaatsgarantie, directe verbindingen, haltedichtheid, en combitickets hebben daarna de voorkeur van de respondent. Hoogfrequente reizigers noemen daarnaast vaak “als de overstappen verbeteren”.

Een specifieke potentiegroep van inwoners die van plan zijn de bus (vaker) te gebruiken en momenteel wekelijks de auto gebruiken (3% van de totale populatie) benoemt, naast een hogere frequentie, het verbeteren van overstappen en sparen voor korting opvallend vaak (en significant vaker dan anderen) als reden om voor de bus te kiezen.



7.2 Aanbevelingen

De Provincie en de vervoerder kunnen in communicatie en netwerkaspecten verschillende maatregelen nemen om (potentiële) busreizigers (beter) te bedienen en te informeren.

7.2.1 Hoogfrequente busreizigers behouden

Frequente busreizigers zijn sterk verdeeld in welke netwerkaspecten zij het belangrijkst vinden. Echter wordt snelheid vooral gewenst door reizigers die voor studie reizen, gemak wordt vooral gewenst door reizigers met vrije tijd als reisdoel. Om frequente busreizigers te behouden is het belangrijk om economische toplocaties en onderwijsinstellingen frequent en snel te bedienen. Andere locaties moeten voor deze groep vooral makkelijk bereikbaar zijn. Deze doelgroep reist voornamelijk tijdens de spitsen met de bus. De inzet op HOV met hoge frequentie, grote betrouwbaarheid (dankzij vrij liggende infrastructuur) en korte reistijden komt grotendeels tegemoet aan de wensen van deze doelgroep. Zet gebiedsgerichte campagnes op om het bestaande netwerk te promoten.

7.2.2 Frequentie busreizigers ook in daluren laten reizen

Frequente busreizigers reizen al vaak. Dat doen zij meestal doordeweeks in de spits. Een relatief grote groep staat ervoor open vaker te reizen, vooral in de weekenden voor vrije tijd. Deze groep heeft al een positief imago van het busvervoer.

Benadruk via communicatie het gemak van het reizen met de bus voor vrijetijdsdoeleinden. Zorg in het netwerk voor makkelijke en rechtstreekse opties voor deze reizen. Behoud verder snelle en frequente verbindingen voor werk- en studielocaties.

7.2.3 Focus op de jongere reizigers

Op basis van het beschreven onderzoek komt naar voren dat frequente busreizigers, en meer specifiek jonge busreizigers en studenten, de meest kansrijke doelgroep zijn om vaker het openbaar vervoer te laten gebruiken. Deze groep reist nu al regelmatig met de bus, vooral tijdens de spitsuren en hoofdzakelijk voor studie- en werkdoeleinden. Wat hen bijzonder kansrijk maakt, is dat een relatief groot deel van deze groep aangeeft open te staan om vaker te reizen, vooral in het weekend voor vrijetijdsactiviteiten.

Ze zijn gevoelig voor het gemak en de snelheid van het OV en hebben reeds een positief imago van het busvervoer. Zij maken vaak gebruik van de bus tijdens spitsuren, maar zijn bereid vaker te reizen als het aanbod aantrekkelijk wordt gemaakt voor andere tijdstippen en reisdoelen. Ze hebben al vertrouwdheid met het openbaar vervoer en een positief beeld van busreizen. Met gerichte communicatie over het gemak en de mogelijkheden van busreizen kunnen zij gestimuleerd worden om de bus ook buiten de studie of het werk om te gebruiken. Hiermee wordt voorkomen dat deze doelgroep autogewoonten ontwikkelt en draagt het bij aan het behouden van deze doelgroep voor het OV op de lange termijn.

7.2.4 Verbeter het imago

Het reizen met de bus heeft geen goed imago, vooral niet onder de mensen die er (bijna) geen gebruik van maken. De overweging om met de bus te reizen wordt groter bij een beter imago. Focus daarom op verbetering van het imago. Uit het onderzoek blijkt dat het verstandig is om hierbij de nadruk te leggen op flexibiliteit, snelheid,



betrouwbaarheid en plezierig (gemakkelijk) reizen. We adviseren om niet de nadruk te leggen op de term gezellig. Dit onderzoek leert namelijk dat de doelgroep dit in het algemeen juist niet wil van het ov.

7.2.5 Verbeter (perceptie) van gemak en zet in op sociale norm

Een belangrijke sleutel voor meer gebruik is het gevoel dat het mogelijk (en makkelijk) is om met de bus te reizen. Het is dus belangrijk niet alleen daadwerkelijk meer reismogelijkheden aan te bieden, maar dit ook duidelijk te communiceren aan potentiële reizigers. Maak daarom inzichtelijk welke verbindingen er zijn en benadruk hoe eenvoudig het is om met de bus te reizen (bijvoorbeeld door OV-Pay te benoemen). Daarnaast draagt het verbeteren van het algemene imago van het busvervoer bij aan een positievere houding. De sociale norm speelt hierbij ook een rol: laat zien dat steeds meer mensen kiezen voor de bus en dat zij dit als prettig en gemakkelijk ervaren.

7.2.6 Overig

Investeer in gerichte strategieën om jongeren en studenten langdurig aan het openbaar vervoer te binden. Denk hierbij aan flexibele abonnementen, aantrekkelijke loyaliteitsprogramma's en campagnes op onderwijsinstellingen die het gemak en de voordelen van de bus benadrukken.

Ontwikkel specifieke initiatieven gericht op ouderen, zoals duidelijke informatievoorziening, makkelijker toegankelijke haltes en sociale activiteiten rondom busreizen. Door barrières te verlagen en het comfort te verhogen, kunnen meer ouderen worden gestimuleerd om (vaker) met de bus te reizen.

Neem expats en andere onderbelichte groepen expliciet mee in vervolgonderzoek en beleid. Door hun behoeften en reispatronen beter te begrijpen en relevante communicatie in verschillende talen aan te bieden, kan deze potentiële doelgroep actiever worden bereikt.

Breng met een combinatie van objectieve en subjectieve data in kaart waar de grootste kansen liggen voor groei in vrijetijdsreizen per bus. Geef prioriteit aan gebieden waar de vraag groot is, maar het aanbod of de bekendheid met de dienst nog beperkt is. Zet daarbij in op gerichte promotie en verbeteringen in het aanbod.

Verken de mogelijkheden om het netwerk te flexibiliseren, zodat beter tegemoet gekomen kan worden aan de verschillende wensen van de vrije-tijdsreizigers en utilitaire reizigers. De hoogfrequente reizigers die vooral tijdens de spits reizen, hebben behoefte aan snelle, directe verbindingen met hoge frequentie. De laagfrequente reizigers die voornamelijk voor sociaal-recreatieve doeleinden gebruik (willen) maken van het ov willen vooral weinig overstappen, haltes dichtbij en veel comfort.





BIJLAGEN

Bijlage 1: Vragenlijst

Toelichting:

- ☐ Één antwoordoptie mogelijk
- ☐ Meerdere antwoorden mogelijk

[...] Enkel voor de respondenten van de open link, straatinterviews en reizigerspanel Brabant

Vragenlijst:

Welkom bij dit onderzoek. Deze vragenlijst gaat over hoe u reist in het dagelijks leven. We zijn benieuwd naar uw mening over het openbaar vervoer (ov) in de regio Zuidoost-Brabant en of u daar wel eens mee reist. Waarom kiest u wel of juist niet voor het ov? Ook als u nooit in het ov zit, zijn we dus erg benieuwd naar uw antwoorden.

De provincie Noord-Brabant is verantwoordelijk voor het ov. Met uw antwoorden kan het ov verder worden verbeterd. Dat is niet alleen fijn voor de mensen die ermee reizen, het zorgt ervoor dat de regio voor iedereen bereikbaar en leefbaar blijft.

Het onderzoek wordt uitgevoerd door onafhankelijk onderzoeksbureau Moventem. Uw antwoorden worden volledig anoniem verwerkt. [Het invullen van de vragenlijst duurt ongeveer 10 minuten. Onder de respondenten worden 5 Bol.com bonnen t.w.v. €50 verloot.]

Klik hieronder op 'Volgende' en help uw regio bereikbaar te houden!

Bedankt voor uw betrokkenheid!

Achtergrondkenmerken

We stellen eerst een paar achtergrondvragen om te bepalen welke vragen relevant zijn voor u.

1. Wat is uw postcode?

U hoeft alleen de vier cijfers in te vullen: <open invulveld>

2. Wat doet u in het dagelijks leven?

Meerdere antwoorden mogelijk

- ☐ Werkzaam in loondienst
- ☐ Ondernemer
- ☐ Scholier/student
- ☐ Gepensioneerd
- ☐ Vrijwilligerswerk
- ☐ Huisvrouw/ -man
- ☐ Werkzoekend
- ☐ Arbeidsongeschikt
- ☐ Anders

3. In welke sector werkt u (voornamelijk)? <indien werkzaam of ondernemer>

- ☐ Agrarisch
- ☐ Bouw- en nijverheid
- ☐ Groot-/ detailhandel
- ☐ Horeca
- ☐ Logistiek/ (openbaar) vervoer
- ☐ (zakelijke) dienstverlening
- ☐ Facilitaire diensten
- ☐ Gezondheids-/ ouderenzorg
- ☐ Onderwijs
- ☐ Overheid

3a. Als achtergrondvraag willen we graag weten of u bij een van onderstaande locaties werkt/ studeert.

Als u op meerdere locaties werkt, kies dan de locatie waar u het vaakst naartoe gaat. <indien werkzaam of student bij vraag 2>



Gemeente Best:

- Philips Healthcare

Gemeente Bladel:

- Kempisch bedrijvenpark

Gemeente Eindhoven:

- Brainport Industries Campus (BIC)/ ASML Academy
- Catharinaziekenhuis
- Centrum Eindhoven
- Eindhoven Airport/ FlightForum/ ASML (building 18/24)
- Esp
- GDC Acht
- High Tech Campus
- De Hurk
- MMC Eindhoven
- Strijp-S
- WoensXL
- Design Academy
- Fontys Rachelsmolen Eindhoven
- TU/e De Wielen Eindhoven
- Summa College Sterrenlaan Eindhoven

Gemeente Helmond:

- Automotive Campus
- BZOB
- Centrum Helmond
- Hoogeind

Gemeente Son en Breugel:

- Ekkersrijt Oost
- Ekkersrijt West

Gemeente Veldhoven:

- ASML/ De Run

Anders:

- Ik werk of studeer ergens anders, namelijk de volgende gemeente en locatie: <open invulveld>

4. Welke vervoermiddelen heeft u in bezit of tot uw beschikking?

Meerdere antwoorden mogelijk

- ☐ Auto van de zaak
- ☐ Auto privé
- ☐ Fiets (gewone, racefiets, driewieler, deelfiets, etc.)
- ☐ Elektrische fiets
- ☐ Speed pedelec
- ☐ Brommer/ scooter
- ☐ Motor
- ☐ Deelauto (ik heb een abonnement)
- ☐ Openbaar vervoer (ik heb een ov-chipkaart of OVpay)
- ☐ Deeltaxi/ Taxibus (ik heb een Wmo-vervoerspaspas)
- ☐ Anders, namelijk: <open invulveld>
- Geen



Huidig reisgedrag

De volgende vragen gaan over uw reisgedrag en gebruik van vervoermiddelen.

5. Hoe vaak gebruikte u het afgelopen jaar de volgende vervoermiddelen om naar uw bestemmingen te reizen?

Maak een schatting van uw gemiddelde gebruik. Tel alle verplaatsingen mee waarbij u ergens naartoe reist, zoals werk, school, winkel of sportclub. Als u voor verplaatsingen meerdere vervoermiddelen gebruikt, zoals fietsen naar het station en daarna de trein, tel dan alle vervoermiddelen mee. Wandelingen of fietsrondjes zonder bestemming tellen niet mee.

	6-7 dagen per week	4-5 dagen per week	2-3 dagen per week	1 dag per week	Ongeveer 1 tot 3 dagen per maand	Meer dan 2 dagen per jaar maar minder dan 1 jaar per maand	Minder dan 2 dagen per jaar	Nooit
Auto								
(Elektrische) fiets								
Uitsluitend lopend (> 200 meter)								
Bus								
Trein								
Deelfiets								
Ander vervoermiddel								

6. Hoe vaak reist u gemiddeld voor de volgende reisdoelen?

	6-7 dagen per week	4-5 dagen per week	2-3 dagen per week	1 dag per week	Ongeveer 1 tot 3 dagen per maand	Meer dan 2 dagen per jaar maar minder dan 1 jaar per maand	Minder dan 2 dagen per jaar	Nooit
Vrije tijd								
Boodschappen/ winkelen								
Bezoek familie/ vrienden								
Medisch (arts, apotheek...)								
Woon-werk								
Zakelijke reizen								
School/ studie								

7. In hoeverre bent u het eens met de onderstaande stellingen?

<Alleen voor automobilisten en busreizigers vanaf minimaal 1 dag per week bij vraag 5>

7.A Reizen met de auto....

	Helemaal oneens	Oneens	Niet eens, niet oneens	Eens	Helemaal eens
...doe ik zonder nadenken					
... hoort bij mijn dagelijkse routine					
... zou ik moeilijk vinden om niet meer te doen					
...hoort bij mij					
...doe ik al heel lang					

7.B Reizen met de bus....

	Helemaal oneens	Oneens	Niet eens, niet oneens	Eens	Helemaal eens
...doe ik zonder nadenken					
... hoort bij mijn dagelijkse routine					
... zou ik moeilijk vinden om niet meer te doen					
...hoort bij mij					
...doe ik al heel lang					

Huidig busgebruik

De volgende vragen gaan over het gebruik van de bus in Zuidoost-Brabant.
Hieronder een kaart met alle gemeenten die bij deze regio horen.



<vraag 8 t/m 13 overslaan bij geen busgebruik bij vraag 5>

8. Voor welk van de onderstaande reisdoelen gebruikt u (wel eens) de bus (als deel van de reis)?

Meerdere antwoorden mogelijk

- ☐ Woon-werk
- ☐ Zakelijk
- ☐ School/ studie
- ☐ Vrije tijd
- ☐ Boodschappen/winkelen
- ☐ Bezoek familie/vrienden
- ☐ Medisch (bezoek arts, apotheek)
- ☐ Anders

9. Hoe gaat u op de heenreis (meestal) van uw huis (of andere vertreklocatie) naar de bushalte?

Meerdere antwoorden mogelijk

- ☐ Uitsluitend lopend
- ☐ Eigen (elektrische) fiets
- ☐ (Elektrische) deelfiets
- ☐ Eigen Brommer/scooter
- ☐ Deelbrommer/ -scooter
- ☐ Eigen auto
- ☐ Deelauto
- ☐ Trein
- ☐ Deeltaxi
- ☐ Anders

10. Hoe gaat u op de heenreis (meestal) van de bushalte waar u uitstapt naar de eindbestemming?

Meerdere antwoorden mogelijk

- ☐ Uitsluitend lopend
- ☐ Eigen (elektrische) fiets
- ☐ (Elektrische) deelfiets
- ☐ Eigen Brommer/scooter
- ☐ Deelbrommer/ -scooter
- ☐ Eigen auto
- ☐ Deelauto
- ☐ Trein
- ☐ Deeltaxi
- ☐ Anders

11. Op welk(e) momenten gebruikt u de bus in Zuidoost-Brabant vooral?

Meerdere antwoorden mogelijk

- ☐ Werkdagen vóór 07:00 uur
- ☐ Werkdagen tussen 07:00 en 09:00 uur
- ☐ Werkdagen tussen 09:00 en 15:00 uur
- ☐ Werkdagen tussen 15:00 en 18:00 uur
- ☐ Werkdagen tussen 18:00 en 22:00 uur
- ☐ Werkdagen na 22:00 uur
- ☐ Zaterdagen
- ☐ Zondagen

12. Wie betaalt uw busreizen meestal?

- ☐ Ik heb Studentenreisproduct
- ☐ Mijn werkgever
- ☐ Ikzelf
- ☐ Mijn ouder(s)/ verzorger(s)
- ☐ Anders, namelijk: <open invulveld>

13. Hoe lang maakt u al gebruik van de bus in Zuidoost-Brabant?

- ☐ Minder dan 6 maanden
- ☐ 6 maanden tot 1 jaar
- ☐ 1 tot 3 jaar
- ☐ 3 tot 5 jaar
- ☐ 5 tot 10 jaar
- ☐ Meer dan 10 jaar



<Vraag 14 t/m 16 alleen bij busgebruik minder dan 1 dag per maand vraag 5>

14. Heeft u vroeger wel (vaker) met de bus gereisd?

- ☐ Vaak
- ☐ Regelmatig
- ☐ Soms
- ☐ Zelden > naar vraag 17
- ☐ Nooit > naar vraag 17

15. Wanneer bent u gestopt/ minder gaan reizen met de bus?

- ☐ 1 tot 3 jaar geleden
- ☐ 3 tot 5 jaar geleden
- ☐ 5 tot 10 jaar
- ☐ Langer dan 10 jaar geleden

16. Waarom bent u gestopt/ doet u dat niet meer (zo vaak)?

- ☐ Ik maak die reis nu niet meer (zo vaak)
- ☐ Ik reis nu met een ander vervoermiddel, omdat: <open invulveld>
- ☐ Anders, namelijk: <open invulveld>

Intentie busgebruik

De volgende vragen gaan over de mate waarin u ervoor open staat om (vaker) met de bus te reizen.

<indien men de bus al gebruikt, gaan de antwoordopties in op “vaker” reizen met de bus>

17. Welke uitspraak past het best bij u als het gaat over reizen met de bus?

- ☐ Ik overweeg niet om (vaker) met de bus te reizen, ik sta daar niet voor open > naar vraag 19
- ☐ Ik sta ervoor open om (vaker) met de bus te reizen, maar doe dat nog niet
- ☐ Ik ben van plan om binnenkort (vaker) met de bus te gaan reizen

18. Voor welk(e) reisdoel(en) overweegt u (vaker) met de bus te reizen?

Meerdere antwoorden mogelijk

- ☐ Woon-werk
- ☐ Zakelijk
- ☐ School/ studie
- ☐ Vrije tijd
- ☐ Boodschappen/winkelen
- ☐ Bezoek familie/vrienden
- ☐ Medisch (bezoek arts, apotheek)
- ☐ Anders, namelijk: <open invulveld>



19. Wanneer zou u vaker voor de bus kiezen?

U kunt maximaal 5 opties aanvinken

Betere route/ overstappen

- ☐ Als de overstappen verbeteren
- ☐ Als ik niet hoeft over te stappen
- ☐ Als de busroutes minder door de dorpen en wijken kronkelen
- ☐ Als er meer bussen per uur vertrekken

Meer comfort/ zitplek

- ☐ Als het comfort van de bushaltes verbetert
- ☐ Als de stoelen in de bussen comfortabeler worden
- ☐ Als er oplaadmogelijkheden zijn voor mobiel/ laptop
- ☐ Als ik zeker weet dat ik kan zitten

Betere bereikbaarheid haltes

- ☐ Als er meer haltes zijn, zodat ik minder ver hoeft te fietsen/lopen
- ☐ Als ik mijn fiets/ auto veilig kan stallen op de halte
- ☐ Als ik mijn auto gratis kan parkeren bij de bushalte
- ☐ Als er meer deelfietsen/ deelauto's beschikbaar zijn op bushaltes

Meer prijsvoordelen

- ☐ Als ik met mijn reizen kan sparen voor korting (zoals Airmiles)
- ☐ Als ik met het parkeerkaartje van mijn auto gratis verder kan reizen naar de eindbestemming

Overig

- ☐ Anders, namelijk <open invulveld>
 - ☐ Weet ik niet/geen mening
 - ☐ Ik wil nooit met de bus reizen

Motieven en barrières

We stellen u nu een aantal vragen over wat u vindt van reizen met de bus in de regio.

20. Wat is uw algemene beeld bij het reizen met de bus in Zuidoost-Brabant?

Zeer negatief – negatief – neutraal – positief – zeer positief

21. Wat vindt u van het openbaar bus vervoer in regio Zuidoost-Brabant?

- ☐ Heel goed
- ☐ Goed
- ☐ Neutraal
- ☐ Slecht
- ☐ Heel slecht
- ☐ Weet ik niet

22. In hoeverre vindt u onderstaande woorden passen bij reizen met de bus in Zuidoost-Brabant?

	Past heel goed	Past goed	Neutraal	Past niet	Past helemaal niet
Comfortabel					
Ontspannend					
Plezierig					
Flexibel					
Snel					
Veilig					
Betaalbaar					
Betrouwbaar					
Gezellig					
Duurzaam					
Goed voor mijn imago					



23. In hoeverre bent u het eens met onderstaande stellingen?

Als u het niet weet, ga dan uit van het gevoel dat u erbij heeft.

	Helemaal oneens	Oneens	Niet eens, niet oneens	Eens	Helemaal eens
Met de bus reizen is makkelijk voor mij					
Er zijn bushalte(s) in de buurt van mijn huis					
Er rijden voldoende buslijnen op de route waar ik meestal reis					
Mijn gezondheid staat mij toe om met de bus te reizen					
Het is betaalbaar voor mij om met de bus te reizen					
Op de tijdstippen dat ik (meestal) reis, is de bus beschikbaar					
Weersomstandigheden hebben invloed op mijn keuze om met de bus te gaan < bij eens: 23.a toelichting >					
De mensen waarmee ik samen reis hebben invloed op mijn keuze om met de bus te gaan < bij eens: 23.a toelichting >					
De reden van mijn reis heeft invloed op mijn keuze om met de bus te gaan < bij eens: 23.a toelichting >					
De (hoeveelheid) spullen die ik mee moet nemen heeft invloed op mijn keuze om met de bus te gaan					

23.a Kunt u uw antwoord toelichten? <optioneel>

<open invulveld>

24. In hoeverre bent u bekend met de onderstaande punten van het reizen met de bus?

	Helemaal oneens	Oneens	Niet eens, niet oneens	Eens	Helemaal eens
Ik weet hoe het werkt om met de bus te reizen					
Ik weet wat het kost om met de bus te reizen					
Ik weet waar de bushaltes zijn waar ik in kan stappen					
Ik weet waar ik rechtstreeks (zonder overstap) met de bus naartoe kan reizen					
Ik weet waar ik informatie over het plannen van een busreis kan vinden					
Ik weet hoe ik reizen met de bus kan betalen					
Ik ken de naam Bravo					



25. In hoeverre bent u het eens met onderstaande stellingen?

	Helemaal oneens	Oneens	Niet eens, niet oneens	Eens	Helemaal eens
Mijn familie/vrienden vinden het normaal om met de bus te reizen					
Mijn familie/vrienden reizen graag met de bus					
Mijn familie/vrienden hebben een hekel aan de bus					
Mijn familie/vrienden vinden dat ik vaker met de bus moet reizen					

Prioritering en netwerkkeuzes

De volgende vraag gaat over kenmerken van het busvervoer in de regio, zoals de dienstregeling. De provincie kan een aantal voorwaarden stellen aan een vervoerder, maar niet alles is mogelijk. Daarom moeten we keuzes maken. Wij zijn benieuwd naar uw voorkeuren.

<vraag 26 overslaan bij geen busgebruik bij vraag 5 en geen intentie om met de bus te gaan bij vraag 17>

26. Wat heeft u liever?

Keus 1	Keus 2
De bus rijdt 6 keer per uur, het is 15 minuten lopen naar de halte	De bus rijdt 2 keer per uur, het is 3 minuten lopen naar de halte
De hele week is de dienstregeling hetzelfde, er rijden de hele dag 2 bussen per uur	Tijdens de spits op werkdagen rijdt de bus 4 keer per uur. Daarbuiten rijdt 1 bus per uur (ook in het weekend)
De bus rijdt elk kwartier (ook 's avonds en in het weekend), maar u moet een uur van tevoren reserveren	De bus rijdt 1 keer per uur, maar niet in het weekend of 's avonds. U hoeft niet te reserveren
Veel bussen per uur, maar vaker overstappen	Weinig bussen per uur, maar niet overstappen
Met de auto naar de rand van een stad rijden (of worden weggebracht) en vanaf daar met de bus naar het stadscentrum reizen	Met de fiets of auto naar een overstappunt bij mij in de buurt rijden en vanaf daar met de bus naar het stadscentrum reizen
De bus rijdt de hele dag 1 keer per uur, ook na 19:00 uur. U hoeft niet te reserveren.	De bus rijdt overdag 2 keer per uur. Na 19:00 uur moet u reserveren.



Vooral goede busverbindingen naar bestemmingen binnen 20 kilometer	Vooral goede busverbindingen naar bestemmingen vanaf 20 kilometer
Reizen naar uw bestemming zonder overstap, de reistijd is 45 minuten	Reizen naar uw bestemming met één overstap, de reistijd is 30 minuten
Een overstap met 5 minuten wachttijd op een halte zonder beschutting of voorzieningen	Een overstap met 15 minuten wachttijd op overdekt station met zitgelegenheid en voorzieningen
Elk uur een rechtstreekse busverbinding naar het centrum van de stad (zonder overstappen)	Elk half uur een bus naar een treinstation in de buurt met een goede aansluiting op de trein naar de stad
De bus vertrekt elke 10 minuten, maar heeft regelmatig wat vertraging	De bus vertrekt elk half uur, maar is stipt op tijd
Reizen met de bus moet vooral goedkoop zijn, comfort (zoals airco, wifi, oplaadpunten) is minder belangrijk	Reizen met de bus moet vooral comfortabel zijn, lage reiskosten is minder belangrijk

Achtergrondkenmerken

U bent bijna aan het einde van de vragenlijst. Nog 6 makkelijke vragen over uzelf en dan bent u klaar/ [kunt u aangeven of u kans wil maken op de prijs].

27. Wat is de samenstelling van uw huishouden?

- ☐ Alleenwonend
- ☐ Tweepersoonshuishouden zonder (thuiswonende) kinderen
- ☐ Éénoudergezin met thuiswonend(e) kind(eren)
- ☐ Gezin met thuiswonend(e) kind(eren)
- ☐ Groepswonen (bijv. studentenwoning)
- ☐ Thuiswonend bij ouder(s)/ verzorger(s)
- ☐ Anders

28. Wat is uw geboortjaar?

- ☐ <4 cijfers>
- ☐ Zeg ik liever niet

29. Wat is uw geslacht?

- ☐ Man
- ☐ Vrouw
- ☐ Anders
- ☐ Zeg ik liever niet

30. Wat is uw hoogst voltooide opleidingsniveau?

- ☐ Geen opleiding / Basisonderwijs
- ☐ Vmbo / Mavo / Lbo/ Mbo 1
- ☐ Havo / Vwo
- ☐ Mbo 2-3-4
- ☐ Hbo / Wo / PhD
- ☐ Anders, namelijk: <open invulveld>
- ☐ Zeg ik liever niet



31. Hoe zou u uw financiële situatie omschrijven?

- ☐ Ik heb genoeg geld en kan sparen
- ☐ Ik kan rondkomen en soms sparen
- ☐ Ik kan net rondkomen, maar sparen lukt niet
- ☐ Ik heb moeite met rondkomen en moet soms bezuinigen
- ☐ Ik kom structureel geld tekort en heb schulden
- ☐ Zeg ik liever niet

32. Heeft u te maken met een van de volgende vervoerbeperkingen?

Meerdere antwoorden mogelijk

- ☐ Ja, ik gebruik een rollator
- ☐ Ja, ik heb een visuele beperking
- ☐ Ja, ik gebruik een rolstoel of scootmobiel
- ☐ Ja, ik heb een gehoorbeperking
- ☐ Nee, maar ik reis vaak met veel/ grote spullen (bijvoorbeeld een grote kinderkwagen)
- ☐ Ja, anders namelijk: <open invulveld>
- ☐ Nee
- ☐ Zeg ik liever niet

Afsluiting

33. U bent aan het einde van de vragenlijst! Heeft u nog opmerkingen over het openbaar vervoer in Zuidoost-Brabant die nog niet aan bod zijn gekomen? Dan kunt u die hier invullen.

<open invulveld>

- ☐ ik wil vaker meedoen met onderzoeken van provincie Noord-Brabant over het openbaar vervoer in Zuidoost-Brabant
- ☐ ik wil kans maken op de prijzen
- ☐ ik wil een samenvatting van de onderzoeksresultaten ontvangen

[De komende jaren gaat de provincie Noord-Brabant het busvervoer in Zuidoost-Brabant opnieuw aanbesteden. Dit betekent dat er belangrijke keuzes gemaakt moeten worden over de toekomst van het ov en de bereikbaarheid.

En daarbij is uw mening onmisbaar!

Wilt u vaker meedoen aan onderzoek over vervoer in de regio? Laat dan hieronder uw e-mailadres achter en ontvang vaker een uitnodiging om mee te denken.

✓ Blijf als eerste betrokken bij ontwikkelingen van het openbaar vervoer in uw regio

✓ Deel uw mening en ideeën op een makkelijke en leuke manier en maak impact

✓ Geen spam, alleen uitnodigingen voor onderzoeken over dit onderwerp

✓ Maak kans op leuke prijzen. Onder de deelnemers van dit onderzoek verloten we 5 Bol.com bonnen van €50.

Wanneer u één of meerdere van onderstaande opties aanvinkt en uw e-mailadres doorgeeft, gaat u akkoord met de verwerking van uw e-mailadres. Uw e-mailadres wordt verwerkt door onafhankelijk onderzoeksbureau Moventem en uitsluitend gebruikt voor de door u aangevinkte antwoordopties. Het wordt niet aan andere vragen uit de vragenlijst gekoppeld.

Dit is mijn e-mailadres:

Dit is het einde van de vragenlijst. Hartelijk dank voor het invullen!



Bijlage 2: Onderzoeksverantwoording

Betrouwbaarheid en nauwkeurigheid

Elke steekproef geeft afwijkingen ten opzichte van de werkelijkheid, maar de uitkomsten moeten een zo goed mogelijk beeld geven van de populatie. In kwantitatief onderzoek is het gebruikelijk om te spreken van een statistisch betrouwbaar verschil, als de afwijking zo groot is dat deze niet door toeval wordt veroorzaakt. Het betrouwbaarheidsniveau is gedefinieerd als 1 (100%) minus het significantieniveau. Het is gangbaar uit te gaan van een significantieniveau van 5%. Dan is er sprake van een betrouwbaarheidsniveau van 95%. Dat wil zeggen dat, als het onderzoek op dezelfde wijze en op hetzelfde moment zou worden herhaald, de uitkomsten in 95% van de gevallen hetzelfde beeld zouden geven.

De nauwkeurigheid (uitgedrukt in foutmarge) geeft het gebied van waarden aan, waarbinnen de werkelijke waarde in de populatie ligt. Een foutmarge van bijvoorbeeld 5%, betekent dat de werkelijke waarde van de totale populatie 5% hoger of lager kan liggen dan de waarde van de steekproef. Concreet: indien een onderzoeksuitkomst van de steekproef aangeeft dat 50% van de respondenten een rapportcijfer 8 geeft voor een bepaald aspect, dan ligt dit percentage in werkelijkheid maximaal 5% boven of 5% onder deze 50%, ofwel tussen de 45% en 55%. Een foutmarge van 5% is gangbaar en algemeen geaccepteerd bij (statistisch) kwantitatief onderzoek.

Met het omvangrijke aantal respondenten dat heeft deelgenomen (2.069) kunnen met 95% betrouwbaarheid en 2,15% nauwkeurigheid uitspraken worden gedaan op een algemeen niveau. De hoge betrouwbaarheid en nauwkeurigheid maken de data geschikt voor verdere analyses.

Weging

Binnen dit onderzoek zijn de resultaten gewogen naar leeftijd en regio. Hiermee zijn de resultaten gecorrigeerd om de mogelijke invloed van de niet geheel representatieve steekproef weg te nemen. Dit is een gangbare werkwijze in statistisch kwantitatief onderzoek. Personen in ondervertegenwoordigde groepen krijgen een gewicht groter dan 1 en tellen relatief zwaarder mee in het totaalresultaat, personen in groepen met een oververtegenwoordiging krijgen een gewicht kleiner dan 1.

Vanwege de ondervertegenwoordiging van respondenten uit de A2 gemeenten tussen de 18 en 30 jaar, krijgt een respondent uit deze groep bijvoorbeeld weegfactor 1,98 en een respondent tussen de 40 en 50 jaar uit De Kempen (die oververtegenwoordigd is) weegfactor 0,50. Weegfactoren mogen niet te groot zijn (een groep in een steekproef met een aandeel van bijvoorbeeld 5%, kan niet worden 'opgeblazen' tot 50%). Doorgaans wordt een maximale weegfactor van 3 geaccepteerd. Binnen dit onderzoek liggen alle weegfactoren tussen 0,50 en 0,98.

Door de weging zijn de resultaten representatief over leeftijd en regio.

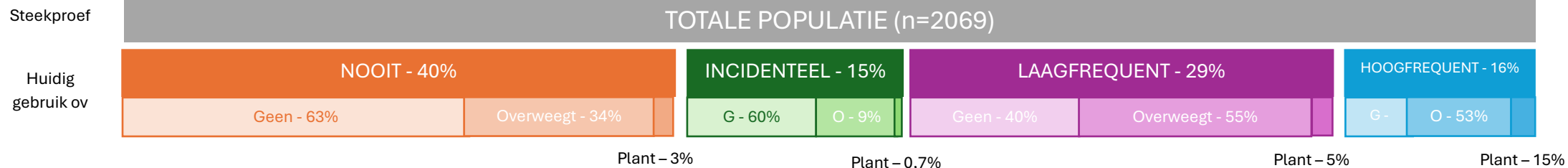


Bijlage 3: Kenmerken per type reiziger

Steekproef	TOTALE POPULATIE (n=2069)			
Huidig gebruik ov	NOOIT - 40%	INCIDENTEEL - 15%	LAAGFREQUENT - 29%	HOOGFREQUENT - 16%
	Niet-reizigers (n=883)	Incidentele reizigers (n=313)	Laagfrequent reizigers (n=581)	Hoogfrequent reizigers (n=292)
Persoonsprofiel (relatief)	50-plussers. Uit De Peel. Vaker met pensioen en zonder kinderen thuis. Vaker met een vervoersbeperking.	Vaker uit A2-gemeenten. Gezinnen met thuiswonende kinderen.	Jongeren. Uit SGE. Vaker ondernemer en vrijwilliger. Vaker hoogopgeleid.	Jongeren en studenten. In zeer sterk stedelijke gebieden en SGE. Vaker moeite met rondkomen en wonen vaker bij ouders/verzorgers.
Mobiliteitsprofiel (relatief)	Hebben en gebruiken vaak een auto (privé of van de zaak). Lopen en fietsen minder vaak wekelijks. Hebben minder vaak een gewone fiets. Gebruiken nooit de trein.	Zijn ook incidentele treinreizigers. Met de bus voor vrijetijdseindoelen, maar ook vaak voor andere reisdoelen. Met de bus minder vaak op werkdagen.	Zijn ook laagfrequent treinreiziger en lopen wekelijks. Met de bus in de vrije tijd. Vooral in het weekend.	Gebruiken minder vaak een auto. Lopen en fietsen naar de bushalte, Gebruiken wekelijks de trein. Met de bus op werkdagen
Imago/att. OV	14% heeft een (zeer) positief beeld van de bus 13% vindt het flexibel , 21% betrouwbaar , en 14% snel	24% heeft een (zeer) positief beeld van de bus 22% vindt het flexibel , 35% betrouwbaar , en 21% snel	40% heeft een (zeer) positief beeld van de bus 28% vindt het flexibel , 44% betrouwbaar , en 32% snel	49% heeft een (zeer) positief beeld van de bus 34% vindt het flexibel , 34% betrouwbaar , en 38% snel
Dilemnacuster	Planmatige gemaksreizigers (32%) Snelheidszoekers (26%) Vrije gemaksreizigers (24%) Spitszoekers (18%)	Gemaksreizigers (46%) Snelheidszoekers (35%) Twijfelaars (19%)	Vrije instapers (44%) Snelheidszoekers (30%) Planmatige gemaksreizigers (21%) Spitsreizigers op afstand (5%)	Gemaksreizigers (33%) Snelheidszoekers (33%) Vrije instapers (23%) Kwaliteitszoekers (11%)

De rijen “relatief” worden gelezen als: “T.o.v. de totale populatie bestaat de groep [...] relatief veel uit...”



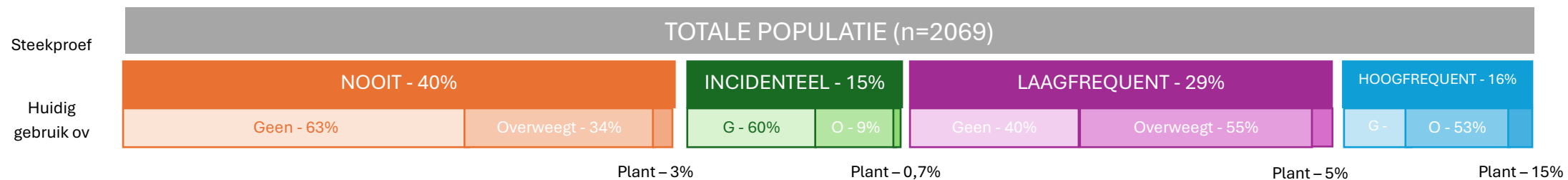


Kenmerken planners (vaker) ov-gebruik

	Niet-reiziger, wel van plan (n=23)	Incidenteel, wel van plan (n=3)	Laagfrequent, wel van plan (n=32)	Hoogfrequent, wel van plan (n=49)
Persoonsprofiel (relatief)	Studenten (18%). Uit SGE (83%) en zeer sterk stedelijke gebieden (28%). Wonen in groepswoningen (7%). Vaker mensen met een visuele beperking (11%)	Groep te klein	Vrouwen (82%). Uit sterk stedelijk gebied (50%). Kunnen rondkomen, soms sparen (54%). Minder vaak in loondienst (36%)	70-plussers (24%). Uit de Kempen (27%). Maken vaker gebruik van een rolstoel/scootmobiel (7%)
Mobiliteitsprofiel (relatief)	Hebben geen toegang tot een vervoermiddel (12%). Gebruiken deelfietsen (4%) en minder vaak een auto (61%). Wekelijks reizen voor boodschappen (8%) en woon-werk (79%) en minder vaak wekelijks voor vrijetijdsdoeleinden (59%).	Groep te klein	Hebben vaker een wmo-pas (12%) en reizen wekelijks voor medische doeleinden (23%). Vaak minder dan 1 jaar geleden begonnen met de bus (24%). Mensen die vroeger (soms) vaker met de bus reisden (96%)	Gebruiken minder vaak wekelijks de fiets (49%). Hebben minder vaak een eigen auto (27%) en vaker een wmo-pas (10%)
Reisdoelen bus	Zijn van plan om met de bus te gaan voor vrijetijdsdoeleinde (42%) en medische doeleinden (32%)	Groep te klein	Reizen met de bus voor vrije tijd (87%) en zijn ervoor van plan vaker met de bus te reizen (71%). Gebruiken relatief vaak de bus voor overige doeleinden (14%).	Reizen met de bus voor vrijetijd (85%) en bezoeken (63%) en zijn ervoor van plan vaker met de bus te reizen (68% en 52%)
Reismomenten	Reisden vroeger (soms) met de bus (77%) en zijn meestal 1 tot 3 jaar geleden gestopt (49%)	Groep te klein	Zaterdagen (54%), zondagen (40%) en werkdagen tussen 9 – 15 uur (49%)	Werkdagen tussen 9 – 15 uur (61%), 15 – 18 uur (52%) en zaterdagen (41%)
Dilemnacuster	Snelheidszoeker (41%) Vrije gemaksreizigers (22%) Planmatige Gemakszoeker (20%)	Groep te klein	Vrije instapper (46%) Snelheidszoeker (32%) Planmatige gemaksreiziger (23%)	Gemaksreiziger (34%) Vrije instapper (29%) Snelheidszoeker (26%)

De rijen **“relatief”** worden gelezen als: T.o.v. de hele groep “niet-reizigers” bestaat de groep “niet-reiziger, wel van plan” vaker uit studenten (18%)



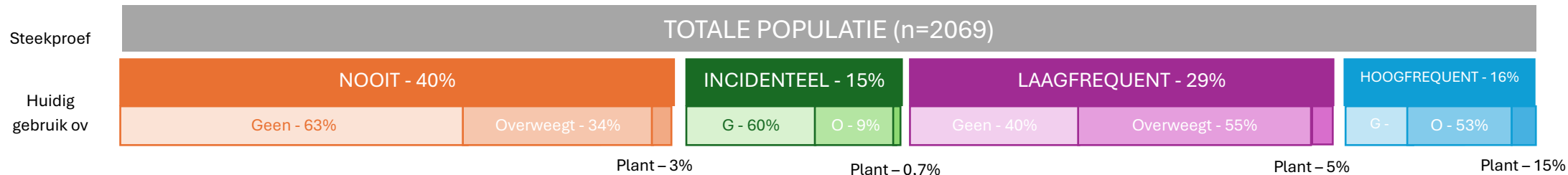


Kenmerken overwegers (vaker) ov-gebruik

	Niet-reiziger, overweegt (n=297)	Incidenteel, overweegt (n=121)	Laagfrequent, overweegt (n=324)	Hoogfrequent, overweegt (n=156)
Persoonsprofiel (relatief)	Onder 30 (12%). Gezinnen met thuiswonende kinderen (32%). Hoog opgeleid (55%). Reizen met grote/veel spullen (7%)	Wonen minder vaak alleen (13%). Reizen met grote/veel spullen (9%)	Minder vaak onder 30 (19%). Minder vaak in loondienst (51%). Hebben minder vaak een rollator (1%) of een gehoorbeperking (2%)	40-49 jarigen (18%). Uit SGE (78%). Huisvrouwen/-mannen (7%) en minder vaak studenten (23%)
Mobiliteitsprofiel (relatief)	Gebruiken minder vaak de fiets (47%) of de trein (2%) wekelijks	Reizen minder vaak wekelijks voor vrijetijdsdoeleinden (73%). Busritten worden vaker door werkgever betaald (10%)	Gebruikt wekelijks de auto (80%), de fiets (67%), maar niet de trein (11%). Heeft vaker een ov-chipkaart of OV-pay (60%)	Hebben vaker eigen auto (53%). Gebruikt vaker de auto wekelijks (66%), en minder vaak de trein wekelijks (44%)
Reisdoelen bus	Overwegen met de bus te reizen voor vrije tijd (67%)	Reizen met de bus meestal voor vrijetijdsdoeleinden (69%). Reizen vaker met de bus dan andere incidentele gebruikers voor woon-werk, school-studie, boodschappen en bezoeken	Reizen met de bus meestal voor vrije tijd (85%) en bezoeken (31%) en overwegen vaker met de bus ook voor vrije tijd (74%) en bezoeken (39%)	Reizen met de bus voor vrije tijd (76%), bezoeken (52%), woon-werk (55%). Overwegen vaker met de bus voor vrije tijd (60%) en woon-werk (44%)
Reismomenten	Reisden vroeger (soms) met de bus (70%) en zijn meestal langer dan 10 jaar geleden gestopt (49%)	Werkdagen tussen 9 – 15 uur (43%) en zaterdagen (36%)	Werkdagen tussen 9 – 15 uur (50%) en zaterdagen (49%)	Werkdagen tussen 7 – 9 uur (51%), 9 – 15 uur (45%) en 15 – 18 uur (52%)
Dilemnacuster	Planmatige gemakstreiziger (34%) Snelheidszoeker (24%) Vrije gemakstreizigers (22%)	Gemakstreizigers (48%) Snelheidszoekers (38%) Twijfelaar (14%)	Vrije instapper (47%) Snelheidszoeker (32%) Planmatige gemakstreiziger (19%)	Gemakstreiziger (39%) Snelheidzoeker (30%) Vrije instapper (16%)

De rijen “relatief” worden gelezen als: T.o.v. de hele groep “niet-reizigers” bestaat de groep “niet-reiziger, overweegt” vaker uit mensen onder 30 (12%)





Kenmerken geen intentie (vaker) ov-gebruik

	Niet-reizigers, geen intentie (n=562)	Incidenteel, geen intentie (n=189)	Laagfrequent, geen intentie (n=225)	Hoogfrequent, geen intentie (n=87)
Persoonsprofiel (relatief)	Minder vaak onder 30 (4%). Vaker uit de Peel (22%). Arbeidsongeschikt (10%). Opleiding is laag (21%) of middelbaar (32%)	Wonen vaker alleen (24%). Kunnen vaker rondkomen en soms sparen (44%)	In loondienst (63%). Uit zeer sterk stedelijke gebieden (24%). Minder vaak boven 70 (12%). Hebben vaker een gehoorbeperking (5%)	Vaker 18-29-jarigen (58%). Uit de Peel (18%). Studenten (41%) en ondernemer (7%)
Mobiliteitsprofiel (relatief)	Gebruiken minder vaak wekelijks de fiets (47%) of de trein (2%). Reizen vooral wekelijks voor woon-werk (94%), boodschappen (91%) en vrije tijd (82%)	Gebruiken wekelijks minder vaak de fiets (58%). Reizen vaker wekelijks voor vrijetijdsoeinden (87%)	Hebben minder vaak een OV-chipkaart of OVpay (49%), maar vaker een motor (4%). Gebruikt wekelijks de auto (86%), de fiets (54%), maar niet de trein (8%)	Hebben minder vaak een OV-chipkaart of OVpay (68%). Gebruiken vaker de trein wekelijks (68%)
Reisdoelen bus	X	Gebruiken de bus voor vrijetijdsoeinden (63%), en andere reisdoelen (20%)	Gebruiken de bus voor vrijetijdsoeinden (66%) en bezoeken (22%). Beide doeleinden werden echter significant minder genoemd dan voor de hele groep “laagfrequent reiziger”	Gebruiken de bus voor vrijetijdsoeinden (59%), woon-werk (42%) en school/ studie (41%)
Reismomenten	Maakten vroeger zelden of nooit gebruik van de bus (49%). Indien ze met de bus vroeger reisden, was dat langer dan 10 jaar geleden (67%)	Zaterdagen (50%), zondagen (32%) en werkdagen 9 – 15 uur (31%)	Zaterdagen (51%), werkdagen 9 – 15 uur (38%) en zondagen (32%)	Werkdagen 7 – 9 uur (54%), 9 – 15 uur (35%) en 15 – 18 uur (45%)
Dilemnacluster	X	Gemaksreiziger (54%) Snelheidszoekers (30%) Twijfelaar (15%)	Vrije instapper (43%) Snelheidszoeker (27%) Planmatige gemaksreiziger (20%)	Snelheidzoeker (35%) Gemaksreiziger (33%) Vrije instapper (26%)

De rijen “relatief” worden gelezen als: T.o.v. de hele groep “niet-reizigers” bestaat de groep “niet-reiziger, geen intentie” vaker uit mensen uit de Peel (22%)



Bijlage 4: Werk-/ studielocaties

Locaties	%
Ik werk of studeer ergens anders	54%
Centrum Eindhoven	11%
Centrum Helmond	3%
ASML/ De Run	3%
Strip-S	3%
Eindhoven Airport/ Flight Forum/ ASML (building 18/24)	3%
Fontys Rachelsmolen Eindhoven	3%
TU/e De Wielen Eindhoven	3%
De Hurk	2%
High Tech Campus	2%
Catharinaziekenhuis	2%
Summa College Sterrenlaan Eindhoven	2%
GDC Acht	1%
Brainport Industries Campuc 9BIC)/ ASML Academy	1%
WoensXL	1%
Ekkersrijt West	1%
Kempisch bedrijvenpark	1%
MMC Eindhoven	1%

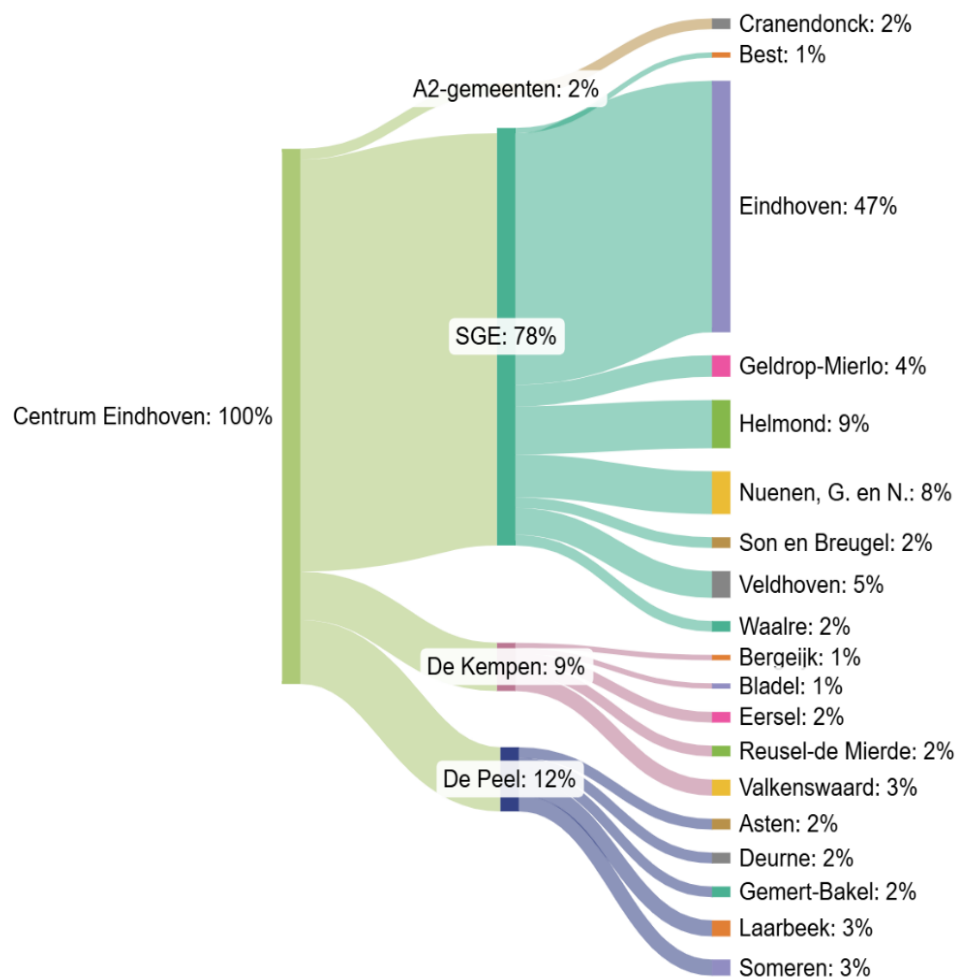
Ekkersrijt Oost	1%
Automotive Campus	0%
BZOB	0%
Esp	0%
Philips Healthcare	0%
Design Academy	0%
Hoogeind	0%

Van de respondenten die een andere werk-/studielocatie opgaven (54%), werkt/studeert 17% in Eindhoven, 7% in Helmond en 6% in Veldhoven. Daarnaast noemt 4% Valkenswaard, Geldrop, Tilburg, Utrecht of Eersel, en 3% Den Bosch, Weert, Oirschot, Nuenen of Best.

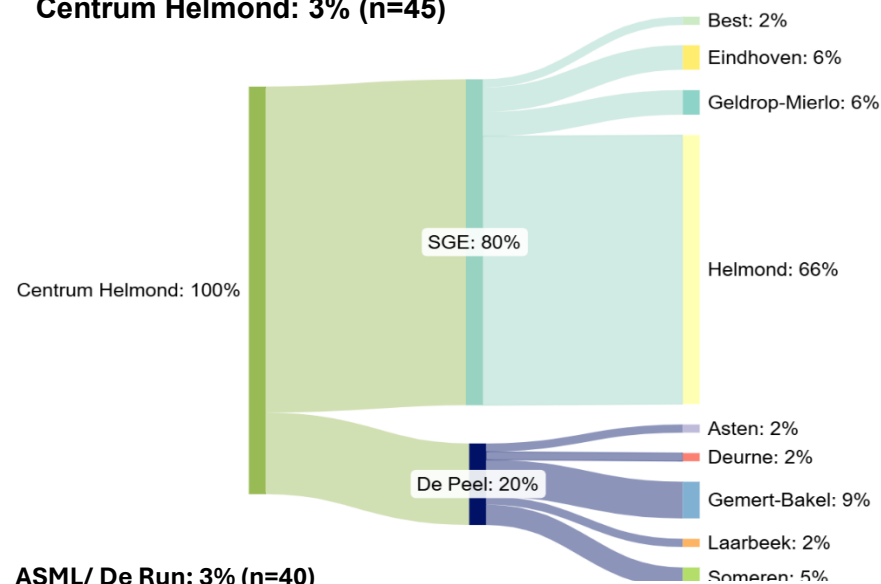


Bijlage 5: Reisbewegingen top werk-/studielocaties

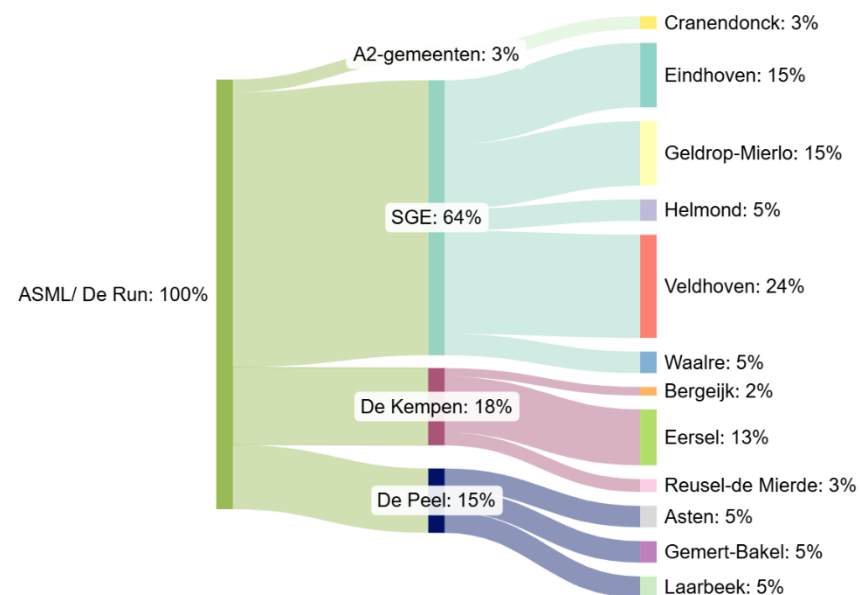
Centrum Eindhoven: 11% (n=133)



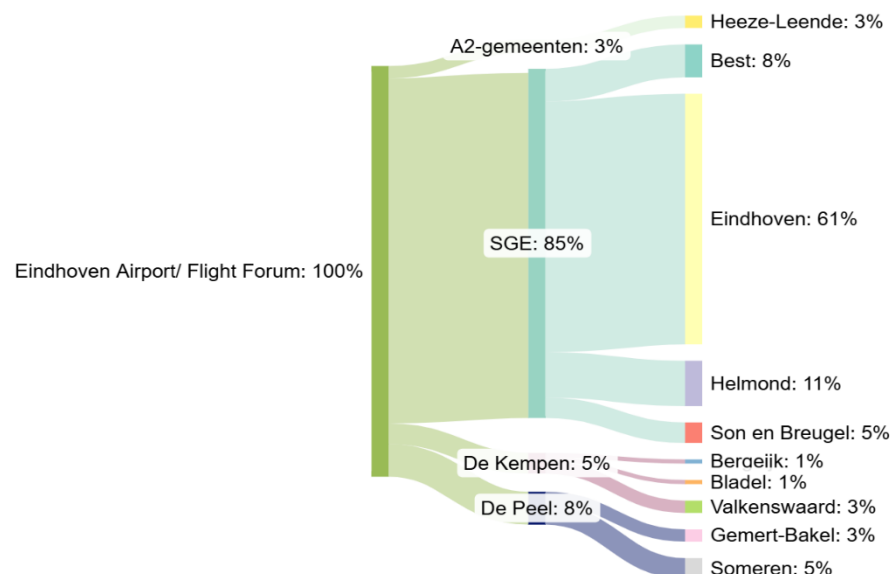
Centrum Helmond: 3% (n=45)



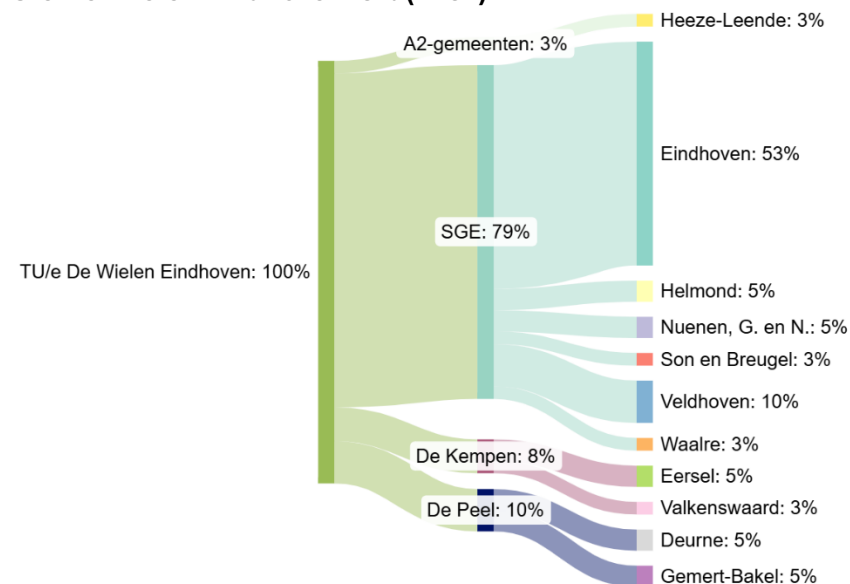
ASML/ De Run: 3% (n=40)



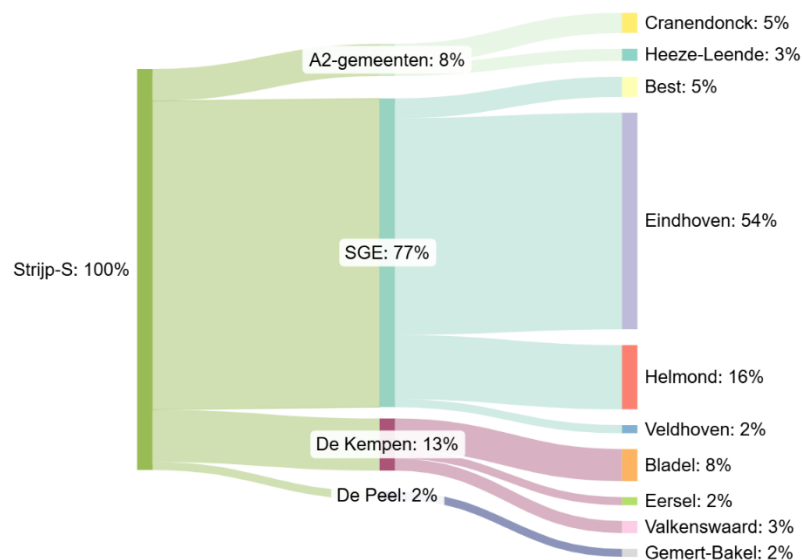
Eindhoven Airport/ Flight Forum/ ASML (building 18 – 24): 3% (n=38)



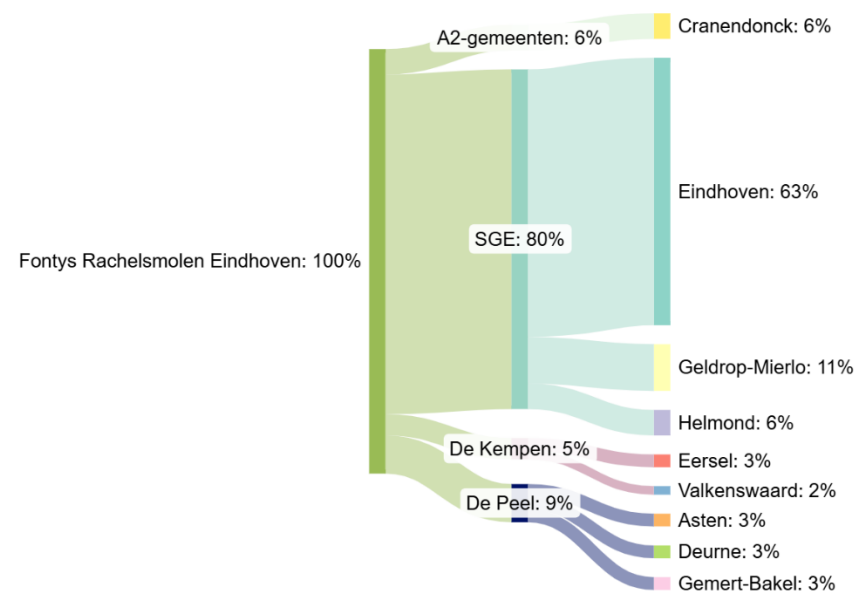
TU/e De Wielen Eindhoven: 3% (n=37)



Strijp-S: 3% (n=37)



Fontys Rachelsmolen Eindhoven: (3%) (n=35)



Bijlage 6: Verbeterpunten ov

Verbeterpunten	%
Als er meer bussen per uur vertrekken	37%
Als ik zeker weet dat ik kan zitten	28%
Als ik niet hoeft over te stappen	25%
Als er meer haltes zijn zodat ik minder ver hoeft te fietsen/ lopen	24%
Als ik met het parkeerkaartje van de auto gratis verder kan reizen naar de eindbestemming	24%
Als de overstappen verbeteren	15%
Als ik mijn fiets/auto bij de halte veilig kan laten staan	15%
Anders, namelijk:	15%
Als ik met mijn reizen kan sparen voor korting (zoals AirMiles)	15%
Als de routes minder door dorpen en wijken kronkelen	12%
Als ik mijn auto gratis kan parkeren bij de bushalte	11%
Als het comfort van de bushaltes verbetert	9%
Als de stoelen in de bussen verbeteren	7%
Als er oplaadmogelijkheden zijn	5%
Als er meer deelfietsen/deelauto's beschikbaar zijn op de haltes	2%

Van de respondenten die andere verbeterpunten opgaven om vaker de bus te gebruiken (15%), gaf de helft aan dat een lagere prijs of gratis

openbaar vervoer voor hen belangrijk zou zijn. Daarnaast speelt reistijd een grote rol: 15% zou vaker de bus nemen als deze sneller is dan de auto. Ook worden praktische verbeteringen regelmatig genoemd, zoals een betere dienstregeling in de avond, nacht en het weekend (11%), evenals betere aansluitingen op bijvoorbeeld de trein of werktijden (11%). Voor sommigen is het cruciaal dat er überhaupt een buslijn in hun dorp is, of een halte op loopafstand (11%). Verder noemen respondenten de betrouwbaarheid van de dienstregeling (8%) en de toegankelijkheid van de bus, bijvoorbeeld voor rolstoelgebruikers of mensen met een scooter (6%) als belangrijke voorwaarden.



Bijlage 7: Literatuur

Aizen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*. 50(2), 179-211.
[https://doi.org/10.1016/0749-5978\(91\)90020-T](https://doi.org/10.1016/0749-5978(91)90020-T)

Nordfjærn, T., Şimşekoğlu, Ö., & Rundmo, T. (2014). The role of deliberate planning, car habit and resistance to change in public transportation mode use. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 27(A), 90-98. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2014.09.010>

Prochaska, J., Velicer, W. (1997). The transtheoretical model of health behavior change. *American Journal of Health Promotion*., 12(1), 38-48.
<https://doi.org/10.4278/0890-1171-12.1.38>



Movement

Onderzoek | Advisering | Procesbegeleiding

