

Rapportage  
*Potentie motor als (deel)  
oplossing files*

RAI Vereniging

Rapportage  
*Potentie motor als (deel)  
oplossing files*

RAI Vereniging

Concept 2  
19-06-2023  
Projectnummer: 21442

**Auteurs:**  
Carien Ensing  
Sander van Beek

**Movementem BV**  
**T** 0575 84 3738  
**E** [info@movementem.nl](mailto:info@movementem.nl)  
**W** [www.movementem.nl](http://www.movementem.nl)

Movementem werkt conform de Gedragscode voor Onderzoek & Statistiek van de Nederlandse Marktonderzoek Associatie (MOA) en mag het Fair Data Keurmerk voeren, waarmee wordt aangetoond dat op verantwoorde wijze met data en persoonsgegevens wordt omgaan. Tevens is Movementem aangesloten bij de Europese Vereniging voor Marktonderzoek (ESOMAR) en wordt voldaan aan de Internationale Code voor Markt- en sociaalwetenschappelijk onderzoek. Dit rapport is met grote zorg samengesteld. Desondanks kan het voorkomen dat informatie fout en/of onvolledig is. Movementem is niet aansprakelijk voor enige directe of indirecte schade die zou kunnen ontstaan door het gebruik van de aangeboden informatie.

<b>Management Samenvatting</b>	<b>Pagina 4</b>
<b>1 Inleiding</b>	<b>Pagina 8</b>
1.1 Onderzoeksopzet	Pagina 9
<b>2 Resultaten</b>	<b>Pagina 10</b>
2.1 Vervoermiddelenbezit	Pagina 11
2.2 Woon-werkverkeer	Pagina 12
2.3 Associaties motorrijden	Pagina 21
2.4 Openheid motorrijden	Pagina 22
2.5 Motivatoren en barrières	Pagina 25
2.6 Veiligheid	Pagina 36
2.7 Motor als oplossing fileprobleem	Pagina 43
<b>3 Bijlagen</b>	<b>Pagina 44</b>
Bijlage I Achtergrondvariabelen	Pagina 45
Bijlage II Onderzoeksverantwoording	Pagina 46

## Management Samenvatting

## Inleiding

De Koninklijke RAI Vereniging (RAI) behartigt de belangen van ruim 700 fabrikanten en importeurs van allerhande voertuigen en aanverwante producten en diensten. Belangrijk onderdeel hiervan is het geven van (on)gevraagde adviezen aan beleidsmakers op zowel ambtelijk als bestuurlijk niveau in alle overheidslagen. Een van de secties is motoren. RAI constateert dat de (mogelijke) rol van de motor in de maatschappelijke discussie over verschillende mobiliteitsopgaven onderbelicht is.

In opdracht van RAI Vereniging heeft Moventem daarom een onderzoek over de potentie van de motor als (deel)oplossing van het fileprobleem uitgevoerd. De doelgroep van het onderzoek is tweeledig en bestaat uit alle inwoners die minimaal één dag per week met de auto naar het werk reizen en uit motorbezitters. De dataverzameling heeft plaatsgevonden via een landelijk dekkend consumentenpanel. In totaal hebben 1544 mensen de vragenlijst volledig ingevuld. Daarvan bezitten 420 een motor. Met het aantal respondenten (1544) kunnen met een betrouwbaarheid van 95% en een foutmarge van 2,49% uitspraken worden gedaan over de totale populatie. Voor motorbezitters is de foutmarge 4,78%. Na weging zijn de resultaten representatief op leeftijdscategorie, provincie en motorbezit.

## Relatief veel 50-plussers in bezit van een motor

50-plussers bezitten vaker een motor dan gemiddeld. Inwoners tot 35 jaar hebben minder vaak motoren. Motorbezitters hebben ook vaker andere vervoermiddelen tot hun beschikking.

## Iets minder dan helft motorbezitters reist er wekelijks mee voor werk

43% van de motorbezitters reist er wekelijks mee naar het werk, meestal één dag per week. Het grootste deel gaat echter meerdere dagen per week met de auto naar het werk. Voor met name de korte afstanden gebruiken motorbezitters al vaker de fiets dan andere forenzen. Jongeren tot 35 jaar bezitten minder motoren dan 50-plussers, maar zij gebruiken de motor al wel vaker om ermee naar het werk te rijden (78% van de jongere motorbezitters).

## Motorrijder staat minder vaak in file, maar ervaart file als een groter probleem

15% van de automobilisten staat vaak in de file voor of naar het werk. 30% staat nooit in de file, in de Randstad is dat slechts 11%. Motorrijders staan minder vaak in de file (11% vaak). Motorbezitters ervaren file (als automobilist en als motorrijder) als een groter probleem dan automobilisten. Een verklaring hiervoor kan zijn dat zij een alternatief gehad zouden hebben wanneer zij met de auto in de file staan, namelijk de motor. Daarnaast kan men met de motor in de file vaak naar voren rijden, wanneer dit niet mogelijk is kan dit een onverwacht probleem opleveren.

## Imago van de motor: gevaarlijk en vrijheid

Motorbezitters denken bij "motorrijden" als eerste aan vrijheid (51%), snelheid (22%) en dat het leuk is (16%). Niet-motorbezitters denken echter eerst aan dat motorrijden gevaarlijk is (40%). Bij motorbezitters zelf komt dat aspect pas terug op plaats 8 (5%).

## Zowel motorbezitters als niet-motorbezitters staan ervoor open om (vaker) met de motor naar het werk te gaan

Op totaalniveau staat 23% van de respondenten ervoor open om wel eens of vaker met de motor naar het werk te gaan. 6% heeft daadwerkelijk de mogelijkheid om dat te doen. Veel forenzen willen dus wel met de motor, maar kunnen dat niet. Onder motorbezitters staat 66% ervoor open om (vaker) met de motor naar het werk te reizen en voor 42% is dat daadwerkelijk mogelijk.

Respondenten tot 35 jaar staan er vaker voor open (35%) om met de motor te gaan dan andere leeftijdsgroepen, met name 50-plussers. Ze hebben echter vaak niet de mogelijkheid en zij hebben zoals eerder benoemd ook minder vaak een motor in bezit. Qua reisafstand staan respondenten die maximaal 7,5 km hoeven te reizen minder vaak open voor de motor dan de rest.



Hoe vaker men in de file staat met de auto, des te vaker staat men ervoor open om (vaker) met de motor naar het werk te reizen. Respondenten die file ervaren buiten de spitsrijden, staan er relatief gezien vaker voor open om met de motor te gaan dan spitsrijders. Een mogelijke verklaring is dat file buiten de spitsrijden niet ingecalculleerd wordt. Het grootste deel van de forenzen reist echter in de spits en wanneer we naar aantallen kijken, bestaat het grootste deel van de groep die met de motor wil reizen daarom wel uit spitsrijders (70%).

### Forenzen zien meer barrières dan motivatoren om motor te gebruiken

De totale populatie ziet meer barrières dan motivatoren om (vaker) met de motor naar het werk te gaan. Naast praktische redenen zoals geen motor en rijbewijs zijn veiligheid, specifieke omstandigheden en geen plezier de grootste barrières.

Wanneer we focussen op alleen de groep die ervoor open staat om (vaker) met de motor naar het werk te gaan, zien we meer motivatoren dan barrières. De grootste motivator is plezier (motorrijden is leuk), gevolgd door de snelheid en flexibiliteit van motorrijden. Jongeren ervaren de kosten en faciliteiten op het werk vaker als barrière. Flexibiliteit en een werkgever die motorgebruik aanmoedigt worden door deze groep vaker als motivator gezien dan de andere leeftijdsgroepen.

Voor motorbezitters is de belangrijkste barrière om niet met de motor te gaan specifieke omstandigheden (zoals slecht weer). Voor de overige aspecten geldt dat zij overwegend vaker als motivator worden ervaren dan als barrière. Plezier is de grootste motivator.

Voor motorbezitters die wel willen maar niet de mogelijkheid hebben (vaker) met de motor naar het werk te gaan geldt dat zij relatief vaak als barrière noemen het mee moeten nemen van spullen. Ook de werkgever, veiligheid en ontbreken van faciliteiten worden door deze groep vaker genoemd dan door de andere motorbezitters.

Uit andere resultaten blijkt dat in de meeste gevallen de werkgever hun medewerkers helemaal niet motiveert om met de motor naar het werk te gaan.

### Weinig bekendheid met rijhulpsystemen, ook onder motorbezitters

Respondenten is gevraagd in hoeverre zij bekend zijn met verschillende rijhulpsystemen (ADAS) ter bevordering van de veiligheid. Het merendeel (totaalniveau) weet niet wat het inhoudt en heeft er ook nooit van gehoord. Ook onder motorbezitters kent meer dan de helft de ADAS systemen niet. Anti-lock, brake assist, adaptive cruise control, airbag jacket, tyre pressure monitoring en alcohol lock zijn onder de meeste motorbezitters wel bekend. Respondenten die veiligheid als barrière ervaren, zijn iets vaker bekend met de rijhulpsystemen. Voor respondenten die onveiligheid als barrière ervaren, zouden de rijhulpsystemen voor 21% helpen dit gevoel weg te nemen.

### Er zijn maatregelen die ervoor kunnen zorgen dat autoforenzen (vaker) met de motor naar het werk gaan

De belangrijkste maatregel voor niet-motorbezitters om wel met de motor te gaan is vergoeding van het rijbewijs. Voor motorbezitters tellen reiskostenvergoeding en bewaakte stalling meer mee. Jongeren tot 35 jaar noemen meer maatregelen die hen ertoe aan zou zetten (vaker) met de motor te gaan dan met name 50-plussers.

### Motorgebruik als (deel)oplossing voor files

39% denkt dat meer gebruik van motoren kan helpen bij het (deels) oplossen van files. Onder motorbezitters is dat 60%.

## Belangrijkste conclusies:

- 6% van de forenzen staat ervoor open (vaker) met de motor te gaan en zou dat ook kunnen doen. Veel forenzen willen wel met de motor, maar hebben niet de mogelijkheid (17%). Ook onder motorbezitters is deze groep groot (24%). Zij ervaren relatief vaak als barrière dat zij spullen mee moeten nemen, dat de werkgever het niet stimuleert, dat er niet genoeg faciliteiten op het werk zijn of dat ze het niet veilig vinden. Daarnaast blijkt uit andere resultaten dat de meeste werkgevers het gebruik van de motor nog niet stimuleren. De maatregelen die de doelgroep noemt die ervoor zouden kunnen zorgen dat zij wel of vaker met de motor naar het werk gaan, hebben juist vaak betrekking op de werkgever. Onder niet-motorbezitters is het vergoeden van het motorrijbewijs de belangrijkste maatregel. Voor motorbezitters spelen een reiskostenvergoeding en een bewaakte stalling meer mee. De werkgever speelt dus een belangrijke rol in een overstap van auto naar motor.
- Vooral jongere forenzen tot 35 jaar staan open om (vaker) met de motor te gaan, terwijl zij minder vaak al een motor hebben dan met name 50-plussers. Ook blijkt dat jongere motorbezitters de motor al vaker gebruiken om naar het werk te gaan dan oudere motorbezitters. Wanneer meer forenzen tot 35 jaar een motor zouden aanschaffen en een motorrijbewijs zouden behalen, zou dat veel potentie bieden van een overstap van auto naar motor voor het woon-werkverkeer.
- Vooral voor de middellange afstanden van 7,5 km tot 30 km lijkt de motor potentie te hebben. Binnen deze afstanden staat de doelgroep het meest open voor een overstap van auto naar de motor. Motorbezitters gebruiken daarnaast de (e-)fiets al vaker dan de rest van de doelgroep. Daarom lijkt het niet zinvol om de motor te promoten bij korte reisafstanden, omdat dat ten koste zou kunnen gaan van gebruik van de fiets.
- Om zoveel mogelijk niet-motorbezitters een overstap naar de motor te laten overwegen, is het belangrijk dat het imago van motorrijden verandert. Motorrijden wordt het meest geassocieerd met “gevaarlijk”, terwijl de motorbezitter deze associatie veel minder heeft. De motorbezitter denkt het eerst aan “vrijheid”.
- Forenzen die geen motor hebben, ervaren veel barrières om met de motor naar het werk te gaan. Ten eerste praktische redenen zoals geen motor(rijbewijs) in bezit, maar ook veiligheid en geen plezier worden vaak benoemd. Daarnaast blijkt dat de grote meerderheid van de forenzen niet bekend is met rijhulpsystemen (ADAS) die de veiligheid van motorrijden bevorderen. Ook onder motorbezitters weet meer dan de helft niet van het bestaan van ADAS. Op totaalniveau geeft 21% aan dat deze rijhulpsystemen hun gevoel van onveiligheid in grote mate weg zou kunnen nemen. Grotere bekendheid van ADAS rijhulpsystemen kan ervoor zorgen dat veiligheid minder vaak als barrière wordt gezien.
- Naast barrières ervaart men ook motivatoren om juist wel of vaker met de motor naar het werk te reizen. Plezier (motorrijden is leuk) is de belangrijkste motivator, gevolgd door snelheid in vergelijking met alternatieven en flexibiliteit. Deze aspecten kunnen, naast bekendheid van de rijhulpsystemen ter bevordering van de veiligheid, het best benadrukt worden in eventuele campagnes om forenzen een overstap naar de motor te laten overwegen.

## Inleiding



## Inleiding

De Koninklijke RAI Vereniging (RAI) behartigt de belangen van ruim 700 fabrikanten en importeurs van allerhande voertuigen en aanverwante producten en diensten. Belangrijk onderdeel hiervan is het geven van (on)gevraagde adviezen aan beleidsmakers op zowel ambtelijk als bestuurlijk niveau in alle overheidslagen. Een van de secties is motoren. RAI constateert dat de (mogelijke) rol van de motor in de maatschappelijke discussie over verschillende mobiliteitsopgaven onderbelicht is. In opdracht van RAI Vereniging heeft Moventem daarom een onderzoek over de potentie van de motor als (deel)oplossing van het fileprobleem uitgevoerd.

## Deelnemers

De doelgroep van het onderzoek is tweeledig en bestaat uit alle inwoners die minimaal één dag per week met de auto naar het werk reizen en uit motorbezitters. De dataverzameling heeft plaatsgevonden via een landelijk dekkend consumentenpanel. In totaal hebben 1544 mensen de vragenlijst volledig ingevuld. Daarvan bezitten 420 een motor.

Met het aantal respondenten (1544) kunnen met een betrouwbaarheid van 95% en een foutmarge van 2,49% uitspraken worden gedaan over de totale populatie. Voor motorbezitters is de foutmarge 4,78%.

## Resultaten weergave

De resultaten van dit onderzoek worden in het voorliggende document beschreven middels diagrammen en tabellen.

Door routes in de vragenlijst en vragen waarbij meerdere antwoorden mogelijk zijn, kan het voorkomen dat het aantal respondenten en/of het aantal antwoorden niet overal gelijk is in deze rapportage. Om deze redenen wordt ter volledigheid bij de resultaten aangegeven hoeveel respondenten ('n') de betreffende vraag hebben beantwoord. Door afrondingsverschillen telt niet alles op tot 100%. Bij sommige vragen konden respondenten

meerdere antwoorden geven. Het totale percentage komt dan hoger dan 100% te liggen.

In het onderzoek is naar verschillende onderwerpen gevraagd, waaronder in hoeverre men ervoor open staat met de motor naar het werk te reizen, wat motivatoren en barrières zijn en welke maatregelen er aan bij kunnen dragen wel of vaker met de motor naar het werk te reizen. Voor verschillende aspecten is zowel gevraagd in hoeverre de aspecten een barrière zijn en in hoeverre ze een motivator zijn. Bijvoorbeeld het aspect snelheid (barrière: minder snel dan alternatieven, motivator: sneller dan alternatieven). De barrière- en de motivatorscores bestaan uit een vierpuntschaal. Door middel van gemiddelde scores worden aspecten met elkaar vergeleken. De motivatorschaal loopt van 0 (speelt niet mee in keuze) t/m 3 (is doorslaggevend in keuze met de motor te gaan). De barrièreschaal loopt van -3 (is doorslaggevend om niet met de motor te gaan) tot 0 (speelt niet mee in keuze).

In bijlage 1 van deze rapportage staan de achtergrondgegevens van de respondenten weergegeven. Deze bijlage is aan het einde van deze rapportage te vinden.

In bijlage 2 van deze rapportage wordt nader ingegaan op de betrouwbaarheid, nauwkeurigheid en representativiteit van de resultaten. Deze bijlage is aan het einde van deze rapportage te vinden.

Er is een aantal open vragen gesteld aan de respondenten. Alle open antwoorden worden getoond in 'Bijlagenboek bij Potentie motor'.

## Resultaten

## Welke vervoermiddelen heeft u?

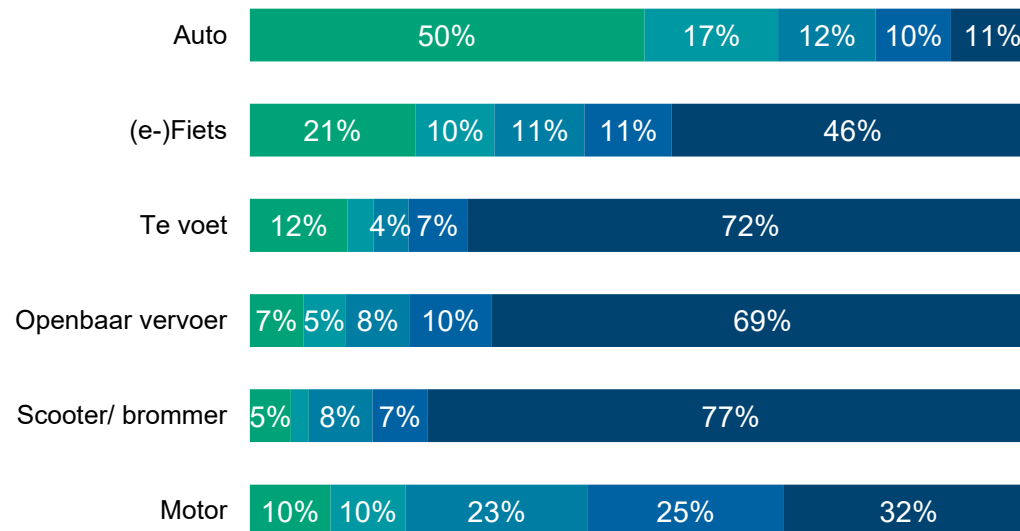
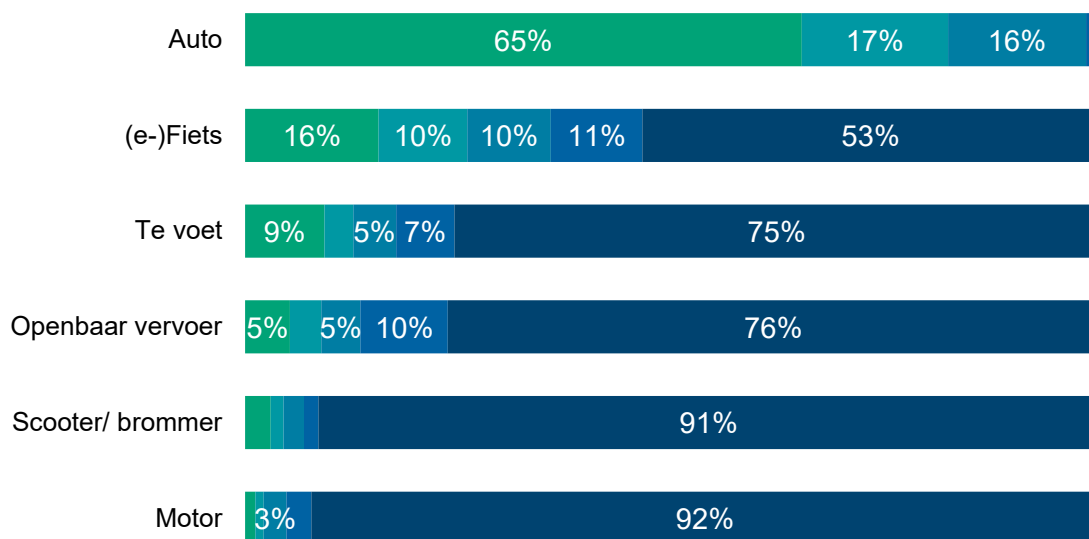
	Totaal (n=1544)	Motorbezitters (n=420)
Auto (eigen, lease, brandstof, elektrisch, etc.)	93%	91%
Fiets (gewone fiets, bakfiets, driewiel fiets, ligfiets, vouwfiets, mountainbike, gravelbike, racefiets, etc.)	74%	80%
Elektrische fiets (tot 25 km/u)	38%	51%
Brommer/scooter	9%	25%
Motor	7%	100%
Speed-pedelec (snelle elektrische fiets tot 45 km/u)	4%	12%
Anders, namelijk:	1%	2%
Geen	0%	0%

50-plussers bezitten vaker een motor dan gemiddeld. Inwoners tot 35 jaar hebben minder vaak motoren. Motorbezitters hebben ook vaker andere vervoermiddelen tot hun beschikking.

## Hoe vaak gaat u gemiddeld met onderstaande vervoermiddelen naar uw werk?

Totaal (n=1544)

Motorbezitters (n=420)

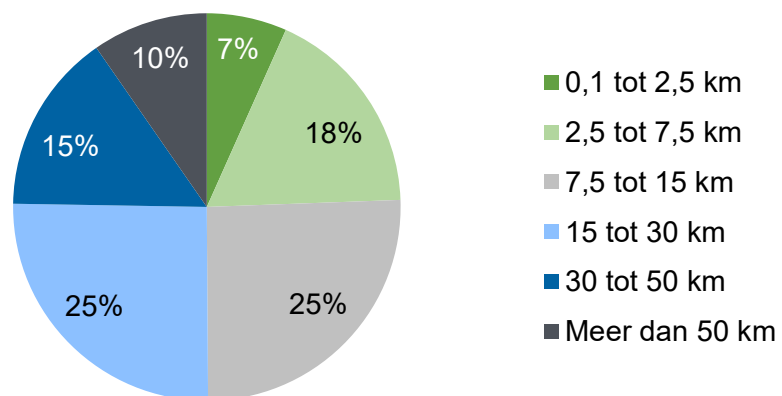


- Meer dan 2 dagen per week
- 2 dagen per week
- 1 dag per week
- Minder dan 1 dag per week
- Nooit

Ongeveer twee derde van de motorbezitters reist wel eens met de motor naar het werk. 43% doet dat wekelijks. Het grootste deel gaat echter meerdere dagen per week met de auto naar het werk.

Jongeren tot 35 jaar bezitten minder motoren dan 50-plussers, maar zij gebruiken de motor al wel vaker om ermee naar het werk te rijden (78% van de jongere motorbezitters).

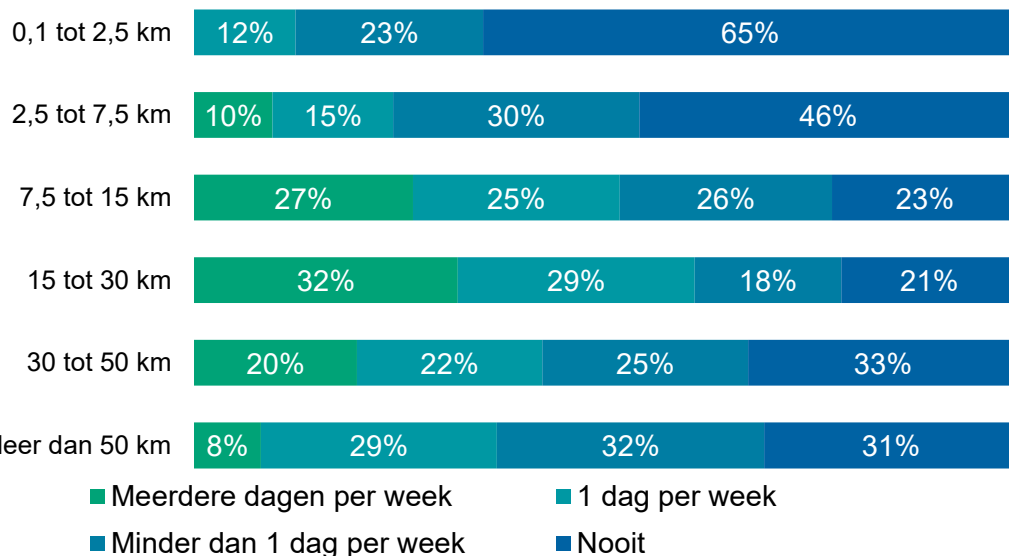
Afstand woon-werkverkeer (n=1544)



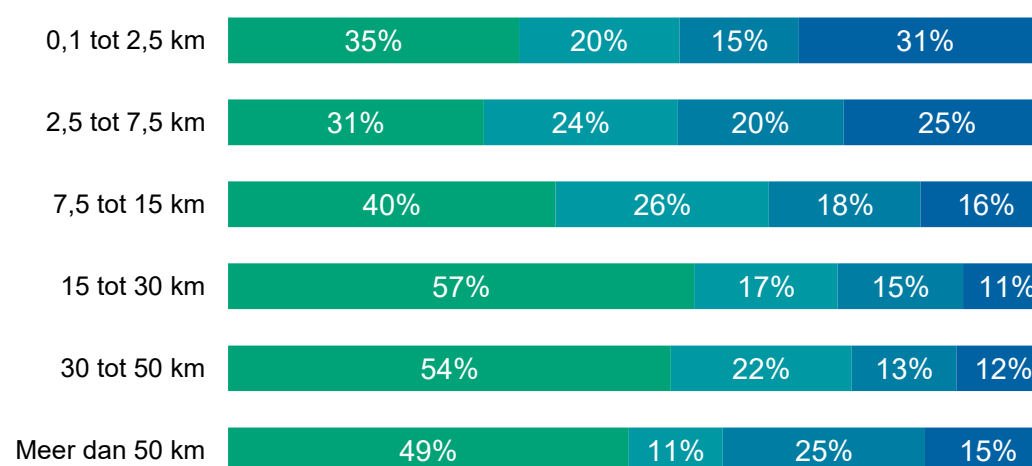


## Motor wordt vooral gebruikt voor afstanden tussen 7,5 en 50 km.

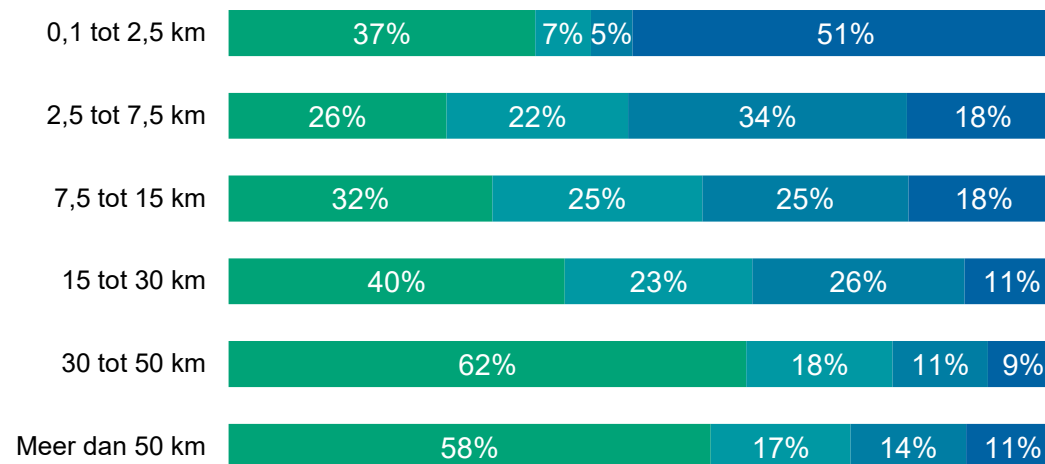
*Motorgebruik woon-werkverkeer van motorbezitters naar afstand (n=420)*



*Autogebruik woon-werkverkeer naar afstand (n=1544)*

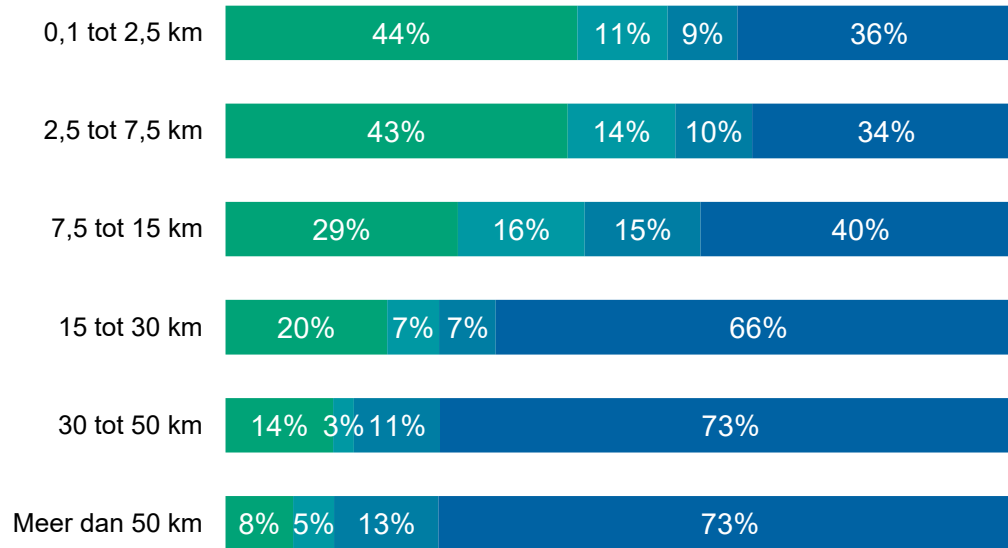


*Autogebruik woon-werkverkeer van motorbezitters naar afstand (n=334)*

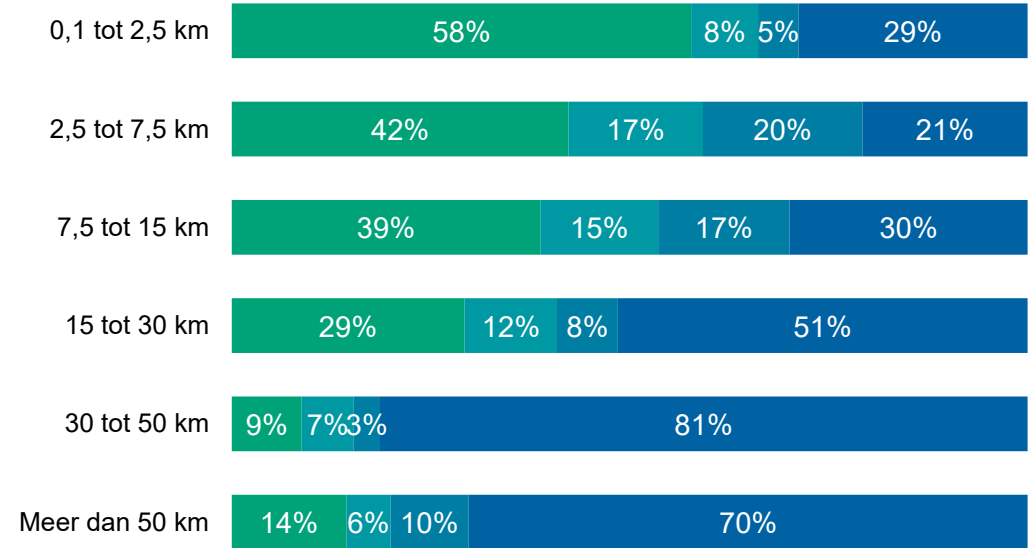


Vooraf motorbezitters die 7,5 tot 50 km moeten reizen, doen dat regelmatig met de motor. De korte en langste afstanden worden weinig met de motor afgelegd. De auto wordt vooral voor de lange afstanden gebruikt.

*(E-)Fietsgebruik woon-werkverkeer naar afstand (n=1544)*



*(E-)Fietsgebruik woon-werkverkeer van motorbezitters naar afstand (n=334)*



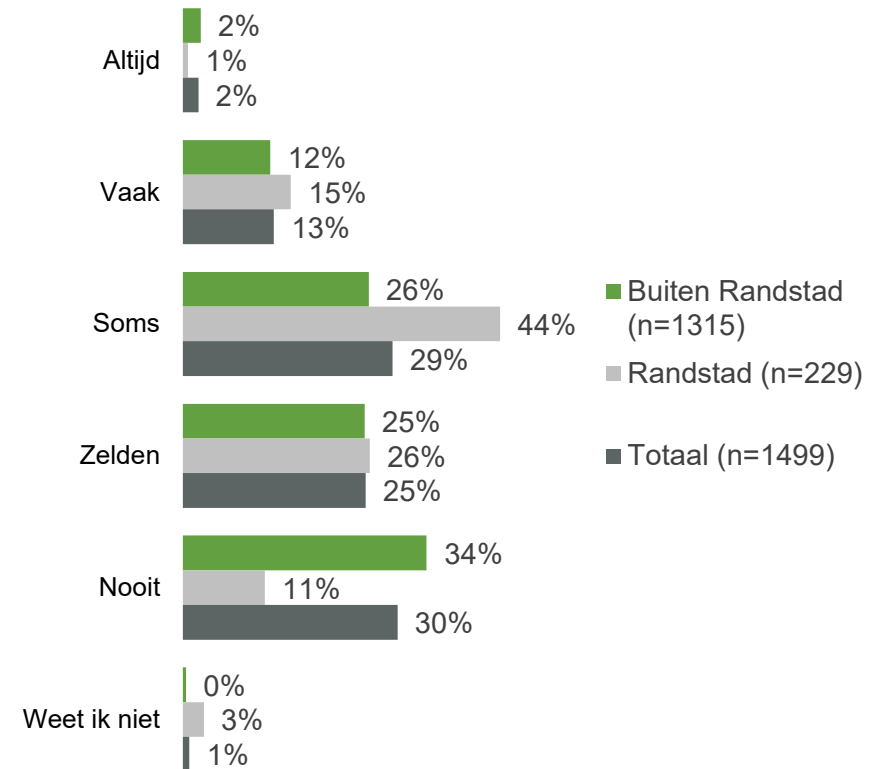
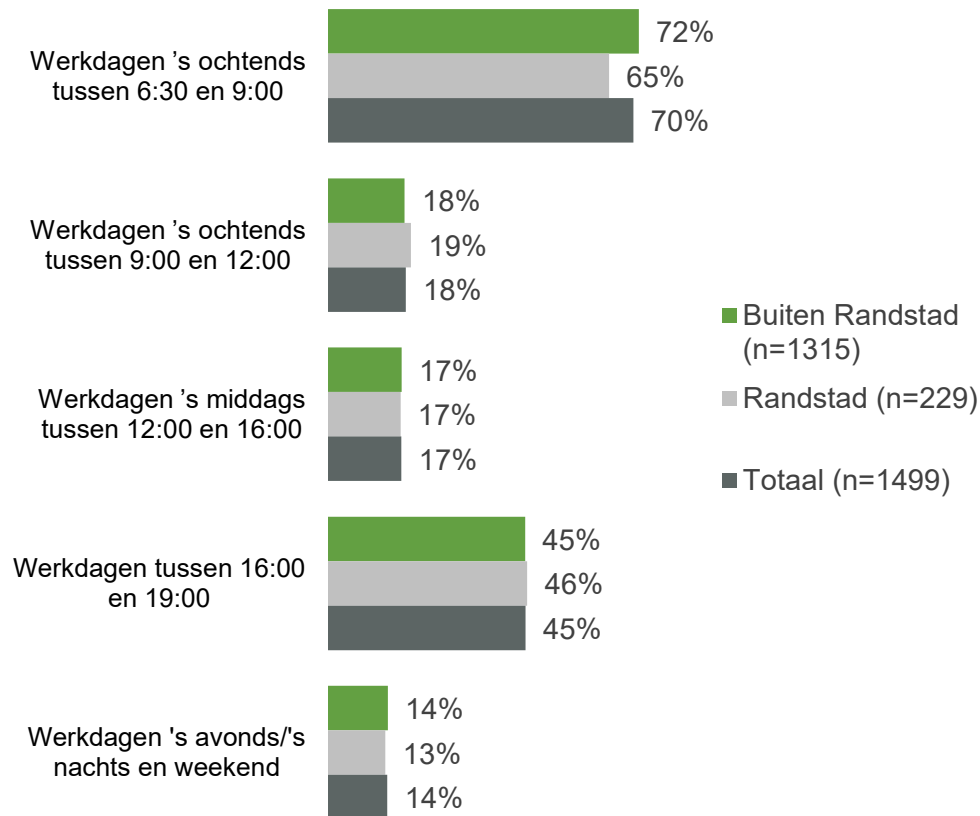
- Meerdere dagen per week
- 1 dag per week
- Minder dan 1 dag per week
- Nooit

De respondenten die een motor hebben, gebruiken al vaker de fiets voor of naar het werk.

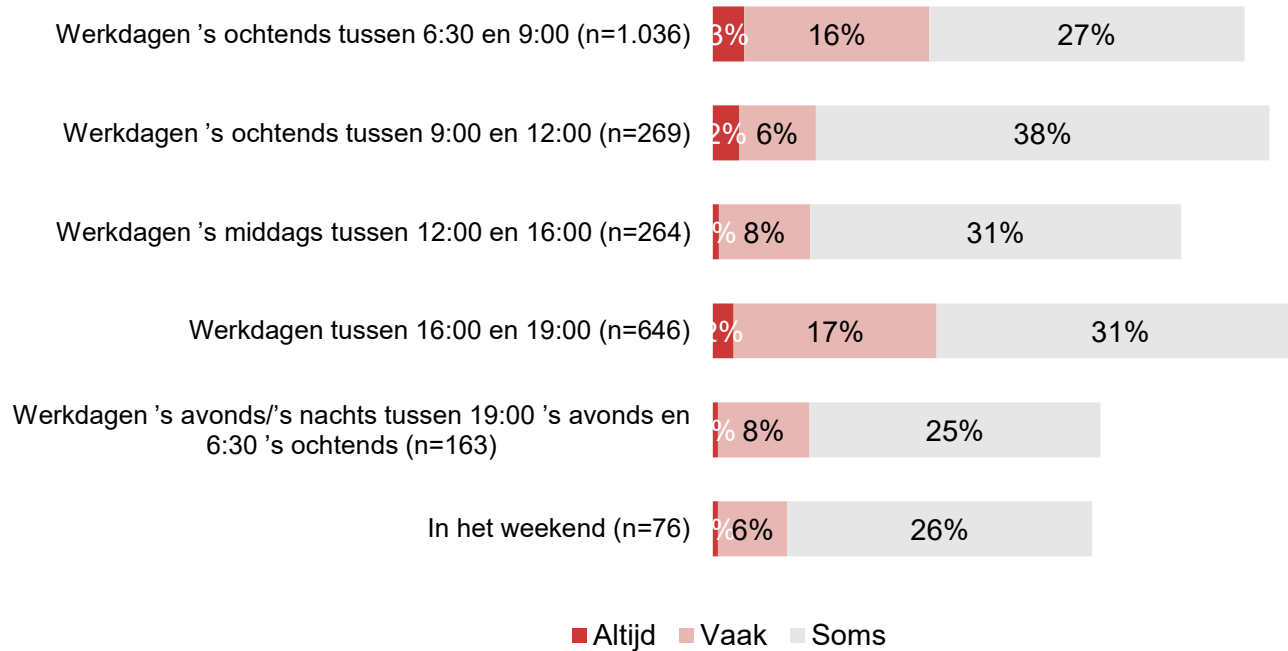
15% van de automobilisten staat vaak in de file voor of naar het werk.  
30% staat nooit in de file, in de Randstad is dat slechts 11%.

U heeft aangegeven wel eens met de auto voor of naar uw werk te reizen.  
Op welke tijdstippen legt u deze reis meestal af?

Hoe vaak staat u tijdens deze reis in de file?



## Hoe vaak staat u tijdens deze reis in de file?



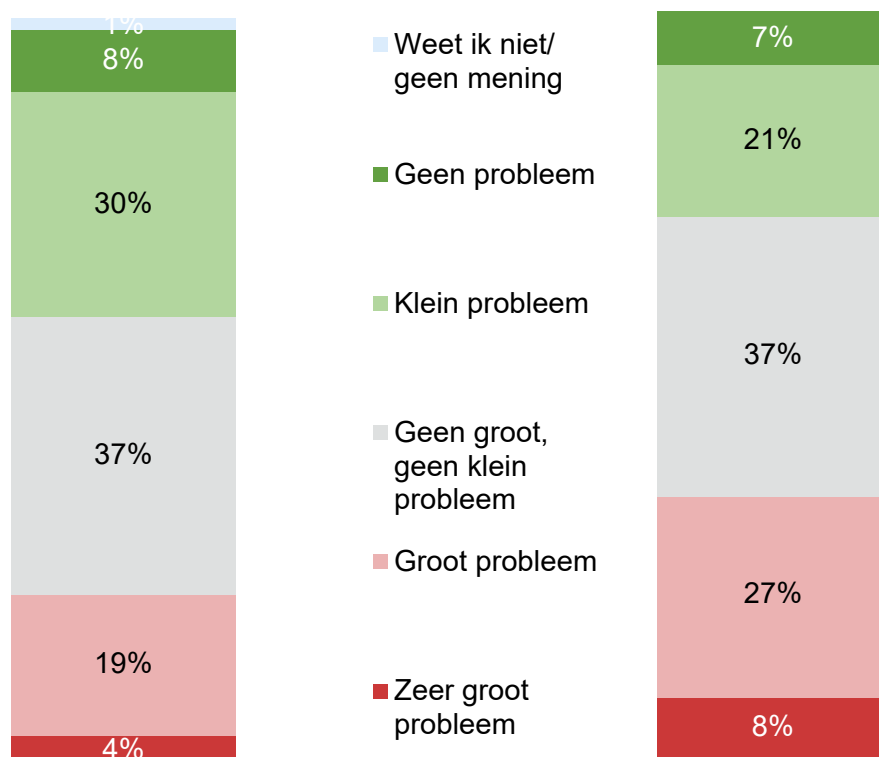
## 23% vindt de files tijdens de reis met de auto een probleem. Voor motorbezitters is dat 35%.

### Zijn de files tijdens deze reis voor u een probleem?

Respondenten die wel eens met de auto in de file staan

Totaal (n=594)

Motorbezitters (n=160)

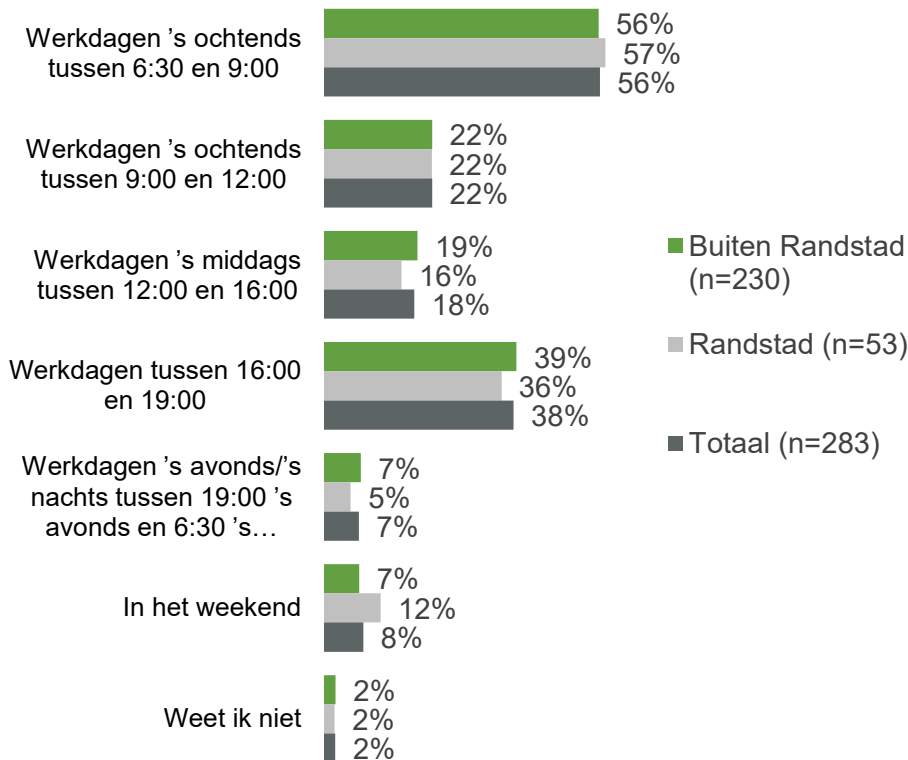


Motorbezitters vinden het een groter probleem om met de auto in de file te staan dan het totaal aantal automobilisten dat wel eens in de file staat. 's Avonds/'s nachts of in het weekend ervaart men deze files als minder problematisch dan op andere tijdstippen. Er zijn geen andere significante verschillen tussen verschillende tijdstippen dat men in de file staat en de mate waarin men het als probleem ervaart.

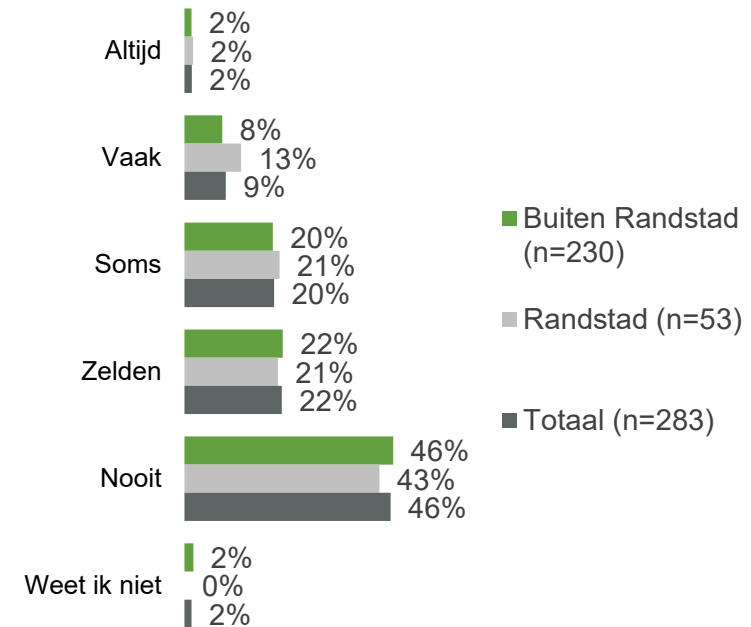


**11% van de motorrijders staat vaak in de file voor of naar het werk.  
In de Randstad is dat 15%.**

**U heeft aangegeven wel eens met de motor voor of naar uw werk te reizen. Op welke tijdstippen legt u deze reis meestal af?**



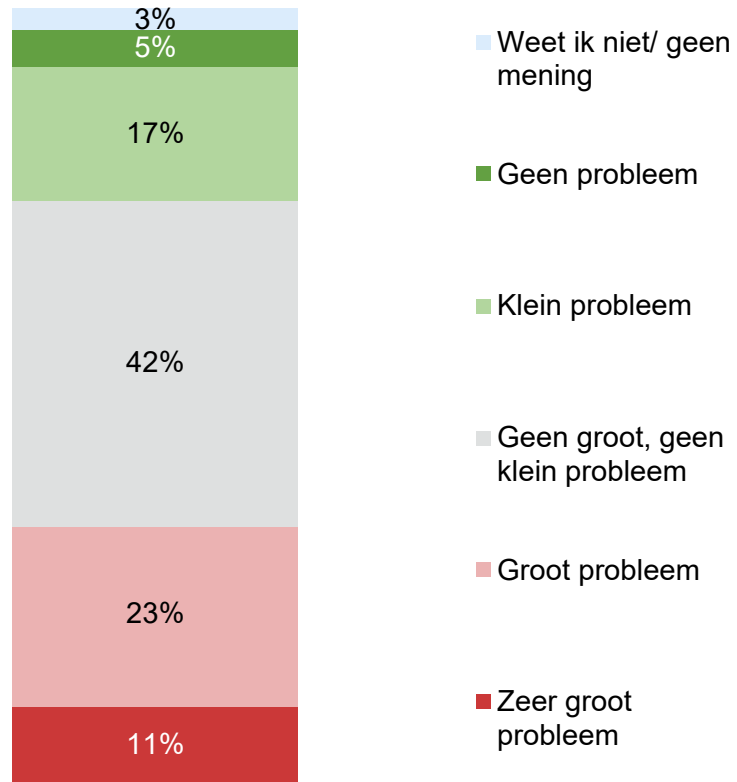
**Hoe vaak staat u tijdens deze reis in de file?**



Motorrijders staan minder vaak in de file naar het werk dan autorijders. Waar 15% van de automobilisten vaak of altijd in de file staan, is dat voor motorrijders 11%.

**Zijn de files tijdens deze reis voor u een probleem? (n=82)**

*Motorrijders die regelmatig in de file staan tijdens woon-werkverkeer*



Welke woorden komen als eerst in u op als u denkt aan motorrijden?

**Totaal (n=1544):**

1. **Gevaarlijk (33%)**
2. Vrijheid (29%)
3. Snel (22%)
4. Leuk/plezier (10%)
5. Kwetsbaar (8%)
6. Stoer (5%)
7. Koud (4%)
8. Helm (4%)
9. Eng (3%)
10. Lawaai (3%)

**Motorbezitters (n=420):**

1. **Vrijheid (51%)**
2. Snel (22%)
3. Leuk/plezier (16%)
4. Ontspannen (16%)
5. Mooi weer (7%)
6. Gemak (6%)
7. Kwetsbaar (5%)
8. Gevaarlijk (5%)
9. Geen file (5%)
10. Stoer (3%)

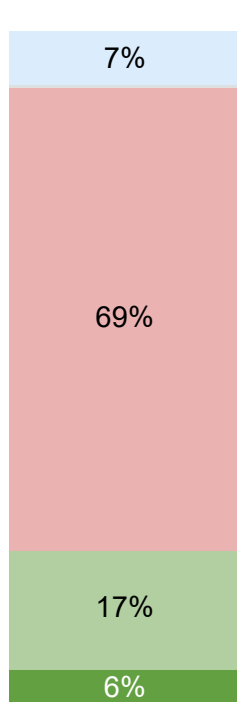
**Niet-motorbezitters (n=1124):**

1. **Gevaarlijk (40%)**
2. Snel (21%)
3. Vrijheid (21%)
4. Kwetsbaar (8%)
5. Koud (6%)
6. Stoer (6%)
7. Leuk/plezier (6%)
8. Lawaai (5%)
9. Helm (4%)
10. Eng (4%)

Motorbezitters denken bij “motorrijden” als eerste aan vrijheid, snelheid en dat het leuk is. Op totaalniveau denkt de bevolking echter eerst aan dat motorrijden gevaarlijk is. Bij motorbezitters zelf komt dat aspect pas terug op plaats 8.

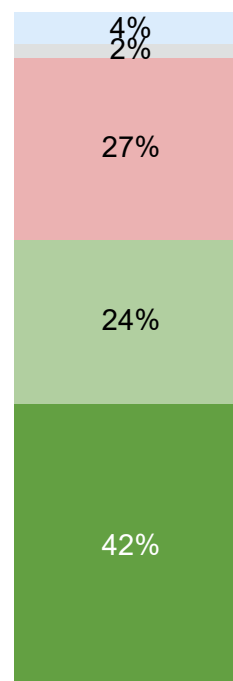
Staat u ervoor open om (vaker) met de motor voor/naar uw werk te reizen?

Totaal (n=1544)

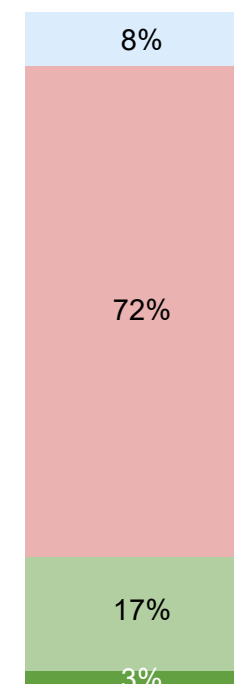


- Weet ik niet/ geen mening
- Ik maak al mijn woon-werkreizen al met de motor
- Nee, daar sta ik niet voor open
- Ja, ik sta daarvoor open maar ik heb niet de mogelijkheid om dat te doen
- Ja, ik sta daarvoor open en ik heb ook de mogelijkheid om dat te doen

Motorbezitters (n=420)



Niet-motorbezitters (n=1124)

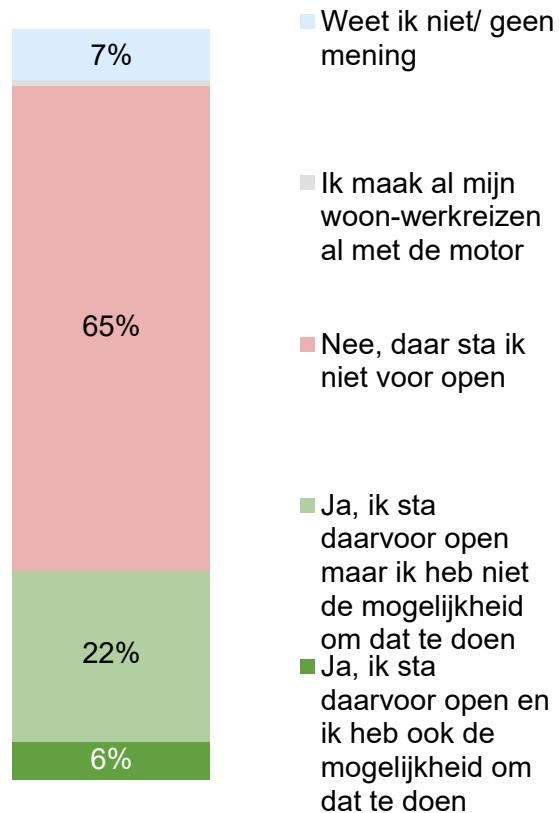


Op totaalniveau staat 23% van de respondenten ervoor open om wel eens of vaker met de motor naar het werk te gaan. 6% heeft daadwerkelijk de mogelijkheid om dat te doen. Onder motorbezitters staat maar liefst 66% ervoor open om (vaker) met de motor naar het werk te reizen en voor 42% is dat daadwerkelijk mogelijk.

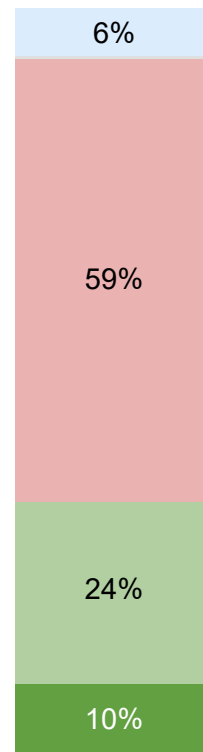
Respondenten tot 35 jaar staan er vaker voor open (35%) om met de motor te gaan dan andere leeftijdsgroepen, met name 50-plussers. Ze hebben echter vaak niet de mogelijkheid en zij hebben zoals eerder benoemd ook minder vaak een motor in bezit. Verder staan respondenten uit matig stedelijk gebied minder open voor de motor dan sterk stedelijk of weinig tot niet stedelijk gebied. Er zijn geen verschillen gevonden tussen opleidingsniveau en samenstelling van het huishouden. Qua reisafstand staan respondenten die maximaal 7,5 km hoeven te reizen minder vaak open voor de motor dan de rest.

Staat u ervoor open om (vaker) met de motor voor/naar uw werk te reizen?

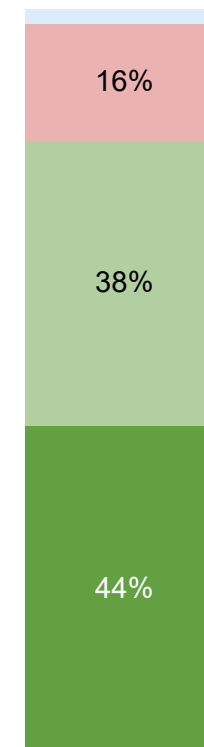
Ervaart minimaal soms file tijdens reis met auto (n=594)



Ervaart vaak of altijd file tijdens reis met auto (n=205)



Motorbezitter en ervaart minimaal soms file tijdens reis met auto (n=160)





## 27% van de autospitsrijders die file ervaren staat ervoor open om (vaker) met de motor naar het werk te reizen.

Staat u ervoor open om (vaker) met de motor voor/naar uw werk te reizen?

Reis met auto, ervaart soms, vaak of altijd file en reist op:						
	Werkdag 6:30-9:00	Werkdag 9:00-12:00	Werkdag 12:00-16:00	Werkdag 16:00-19:00	Werkdag avond/ nacht of weekend	Totaal
Staat open om (vaker) met de motor naar het werk te reizen	27%	33%	35%	26%	28%	28%
N=	431	108	90	308	64	594

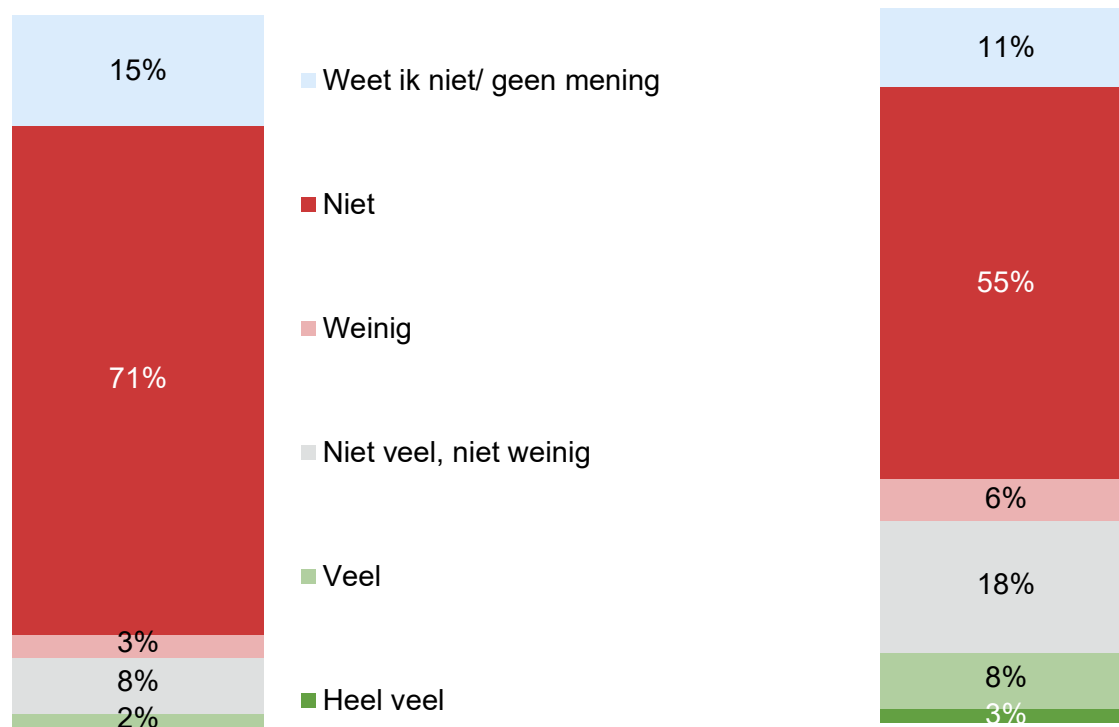
	Werkdag 6:30-9:00	Werkdag 9:00-12:00	Werkdag 12:00-16:00	Werkdag 16:00-19:00	Avond/nacht en weekend	Totaal
Verdeling groep die file ervaart en ervoor open staat (vaker) met de motor naar het werk te reizen (n=594)	41%	13%	11%	28%	6%	100%

Respondenten die file ervaren buiten de spitsrijden, staan er relatief gezien vaker voor open om met de motor te gaan dan spitsrijders. Wanneer we echter naar aantallen kijken, bestaat het grootste deel van de groep die met de motor wil wel uit spitsrijders (70%).

In hoeverre motiveert uw werkgever u om met de motor voor/naar het werk te reizen?

Totaal (n=1544)

Motorbezitters (n=420)



Respondenten hebben beoordeeld in hoeverre de volgende aspecten meetellen als barrière of motivator in hun overweging met de motor naar het werk te gaan:

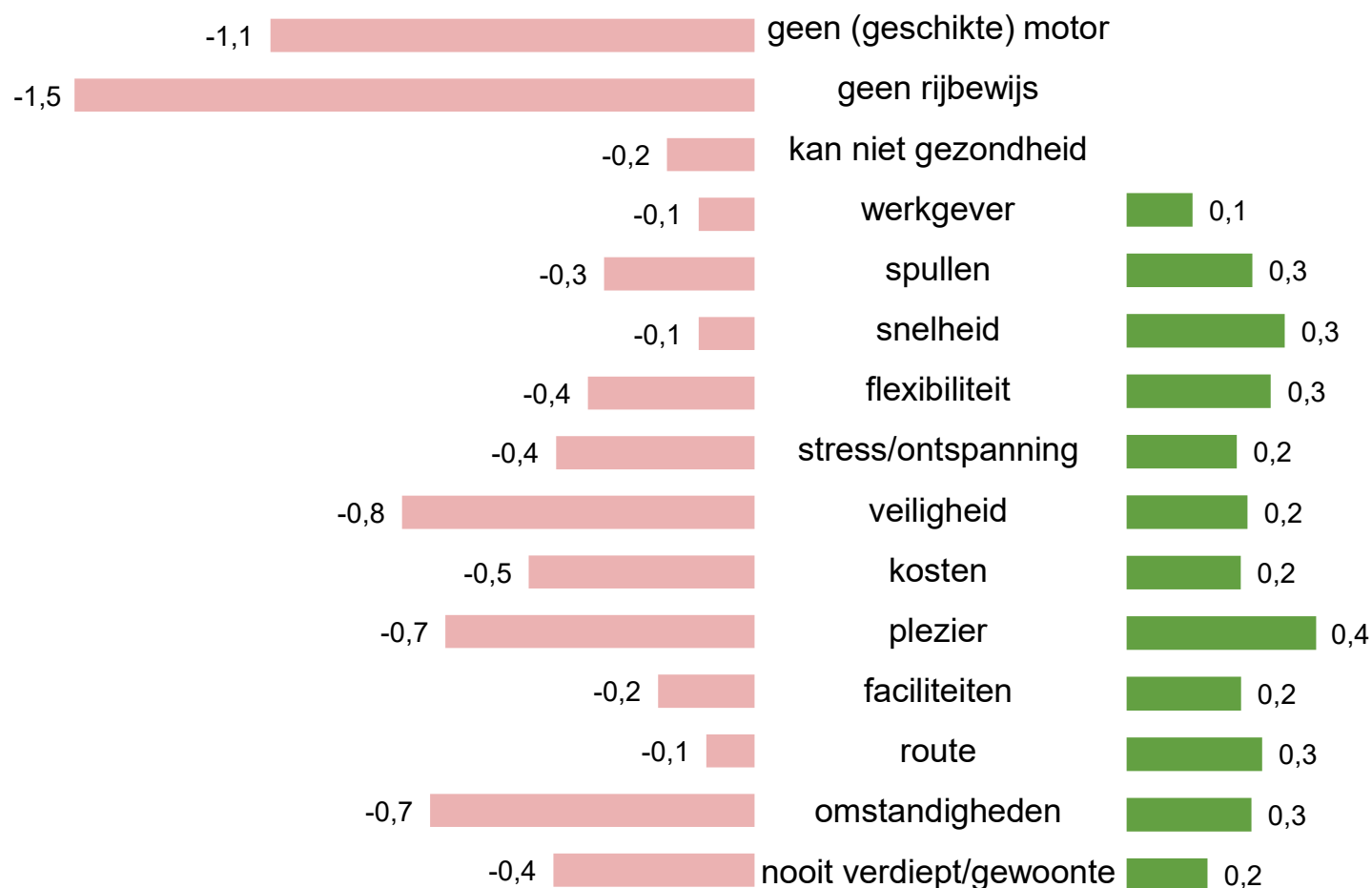
Aspect	Barrière In hoeverre spelen onderstaande redenen mee om niet (vaker) met de motor (als hoofdvervoermiddel) naar uw werk te gaan? -3 (is doorslaggevend) – 0 (speelt niet mee)	Motivator In hoeverre spelen de volgende redenen mee in uw overweging om met de motor (als hoofdvervoermiddel) naar het werk te gaan? 0 (speelt niet mee) – 3 (is doorslaggevend)
Geen (geschikte) motor	Ik heb geen (geschikte) motor	X
Geen rijbewijs	Ik heb geen motorrijbewijs	X
Kan niet gezondheid	Kan ik niet vanwege mijn gezondheid	X
Werkgever	Werkgever ontmoedigt motorgebruik of staat het niet toe	Werkgever moedigt motorgebruik aan
Spullen	Ik moet veel/grote/zware spullen vervoeren	Ik hoef niet veel/grote/zware spullen te vervoeren
Snelheid	Ik ben met de motor lang onderweg in vergelijking met alternatieven	De motor is snel in vergelijking met alternatieven
Flexibiliteit	Het is niet flexibel (zoals combinatie met andere activiteiten/ pak en helm) *	Het is flexibel (zoals vertrektijden en combineren met andere activiteiten) *
Stress/ontspanning	Ik voel me niet goed/het geeft me stress als ik op de motor ga *	Minder stress/ meer ontspannen dan andere vervoermiddelen
Veiligheid	Ik vind het niet veilig om met de motor naar mijn werk te gaan	Motorrijden is een veilige manier van reizen
Kosten	Kost veel geld *	Kost weinig geld *
Plezier	Ik vind motorrijden niet leuk	Ik vind motorrijden leuk
Faciliteiten	Geen goede faciliteiten op mijn werk (zoals parkeren, opbergen pak)	Goede faciliteiten op werk (zoals parkeren, opbergen pak)
Route	Geen goede route aanwezig	Er is een goede route naar mijn werk
Omstandigheden	Specifieke omstandigheden (zoals slecht weer)	Specifieke omstandigheden (zoals goed weer of OV storting)
Nooit verdiept/gewoonte	Ik heb me er nooit in verdiept	Het is voor mij vanzelfsprekend/een gewoonte

\* Verder toegelicht in vervolgvragen

## Totale populatie ziet meer barrières dan motivatoren om (vaker) met de motor naar het werk te gaan.

### Motivatoren en barrières om (vaker) met de motor naar het werk te gaan

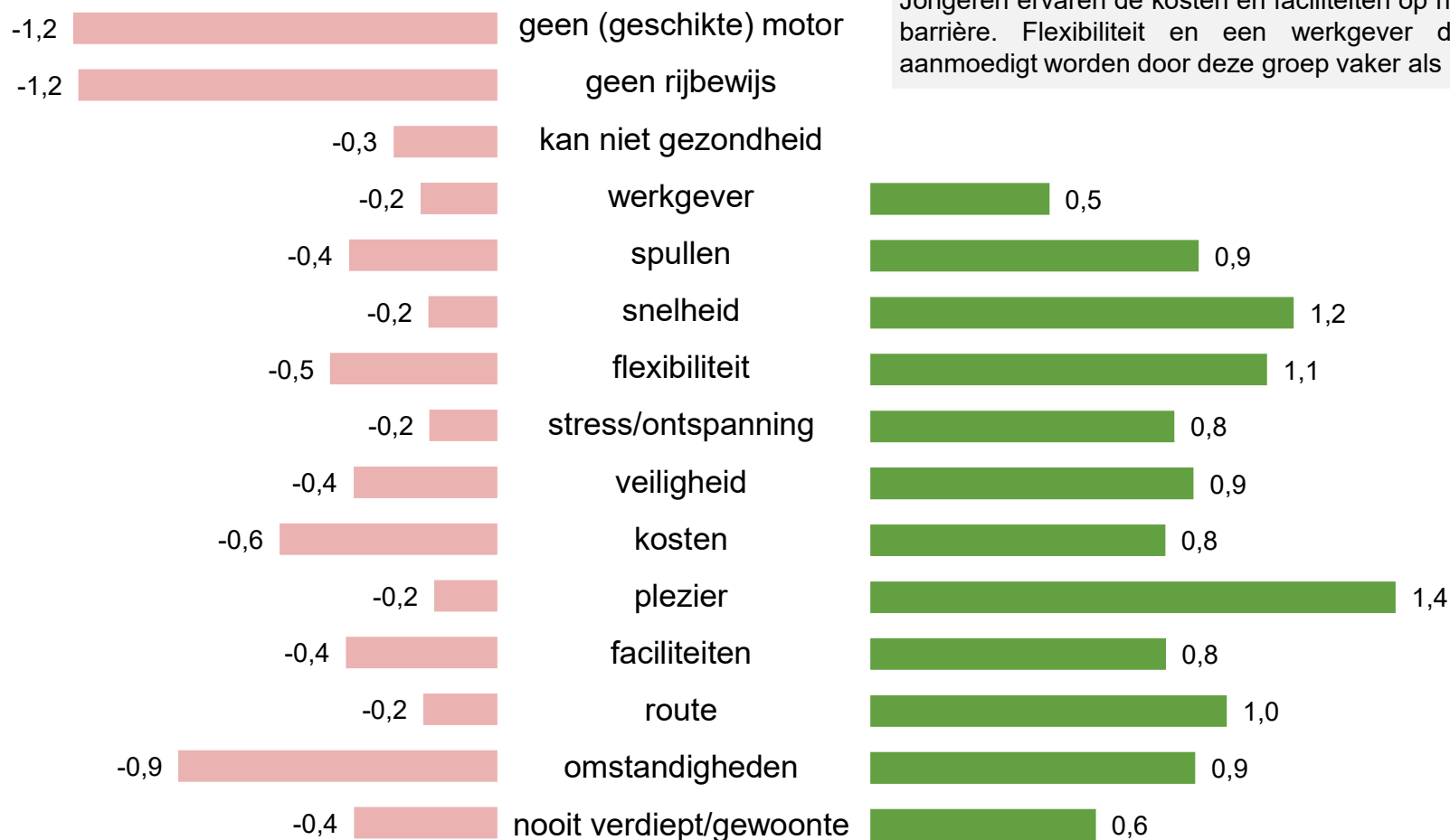
alle respondenten (n=1544)



Op totaalniveau ervaren respondenten meer barrières dan motivatoren om met de motor te reizen. Naast praktische redenen zoals geen motor en rijbewijs, zijn veiligheid, omstandigheden en geen plezier de grootste barrières.

Respondenten tot 35 jaar hebben meer motivatoren dan oudere respondenten. 50-plussers zien de kosten minder vaak als barrière dan de andere leeftijdsgroepen. De kosten worden vaker als barrière gezien door mensen die maximaal 7,5 km hoeven te reizen.

**Motivatoren en barrières om (vaker) met de motor naar het werk te gaan**  
*alle respondenten die open staan om (vaker) met de motor te gaan (n=457)*



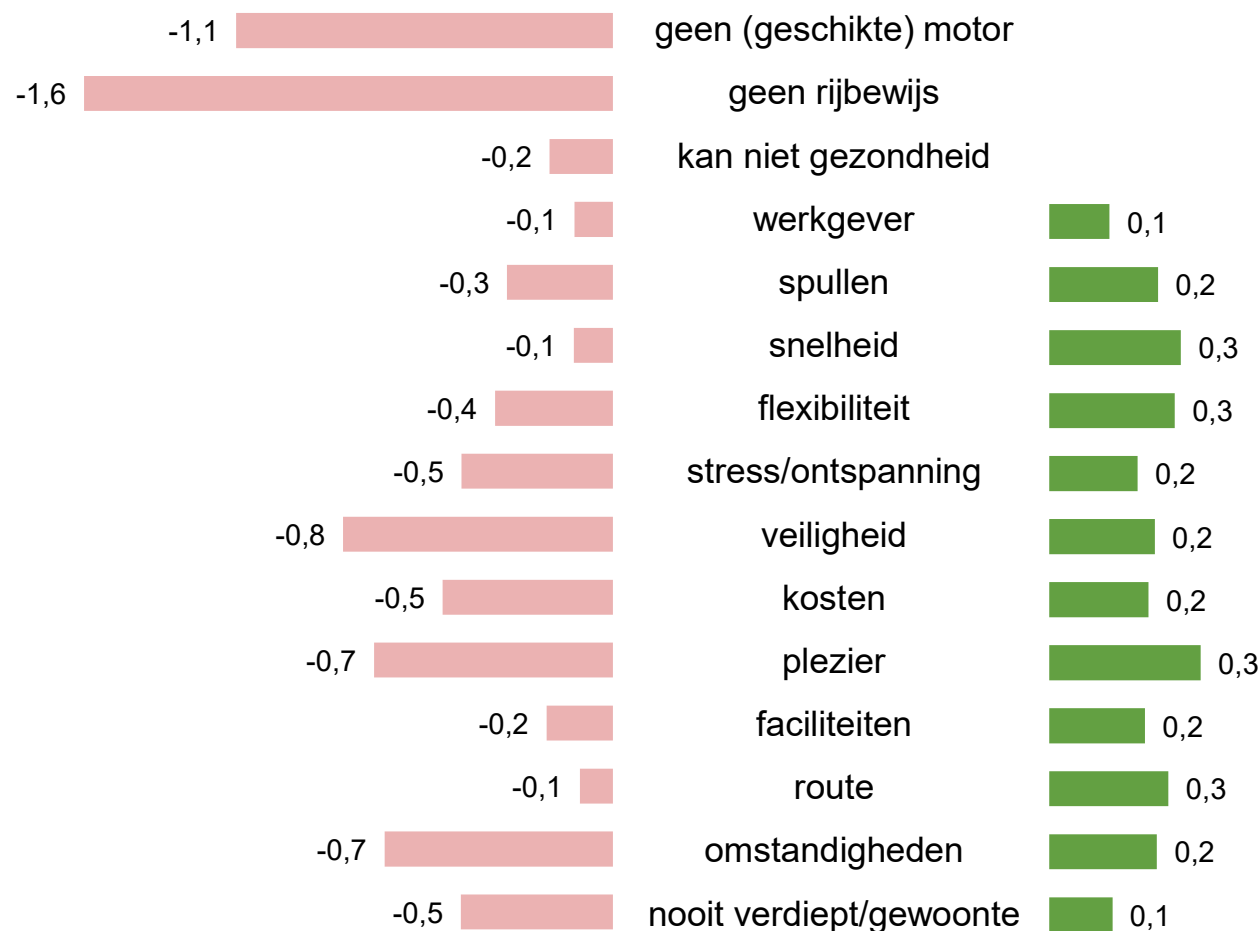
Wanneer we focussen op alleen respondenten die ervoor open staan om (vaker) met de motor naar het werk te gaan, zien we meer motivatoren dan barrières. De grootste motivator is plezier (motorrijden is leuk), gevolgd door de snelheid en flexibiliteit van motorrijden.

Jongeren ervaren de kosten en faciliteiten op het werk vaker als barrière. Flexibiliteit en een werkgever die motorgebruik aanmoedigt worden door deze groep vaker als motivator gezien.

**Motivatoren en barrières om (vaker) met de motor naar het werk te gaan**

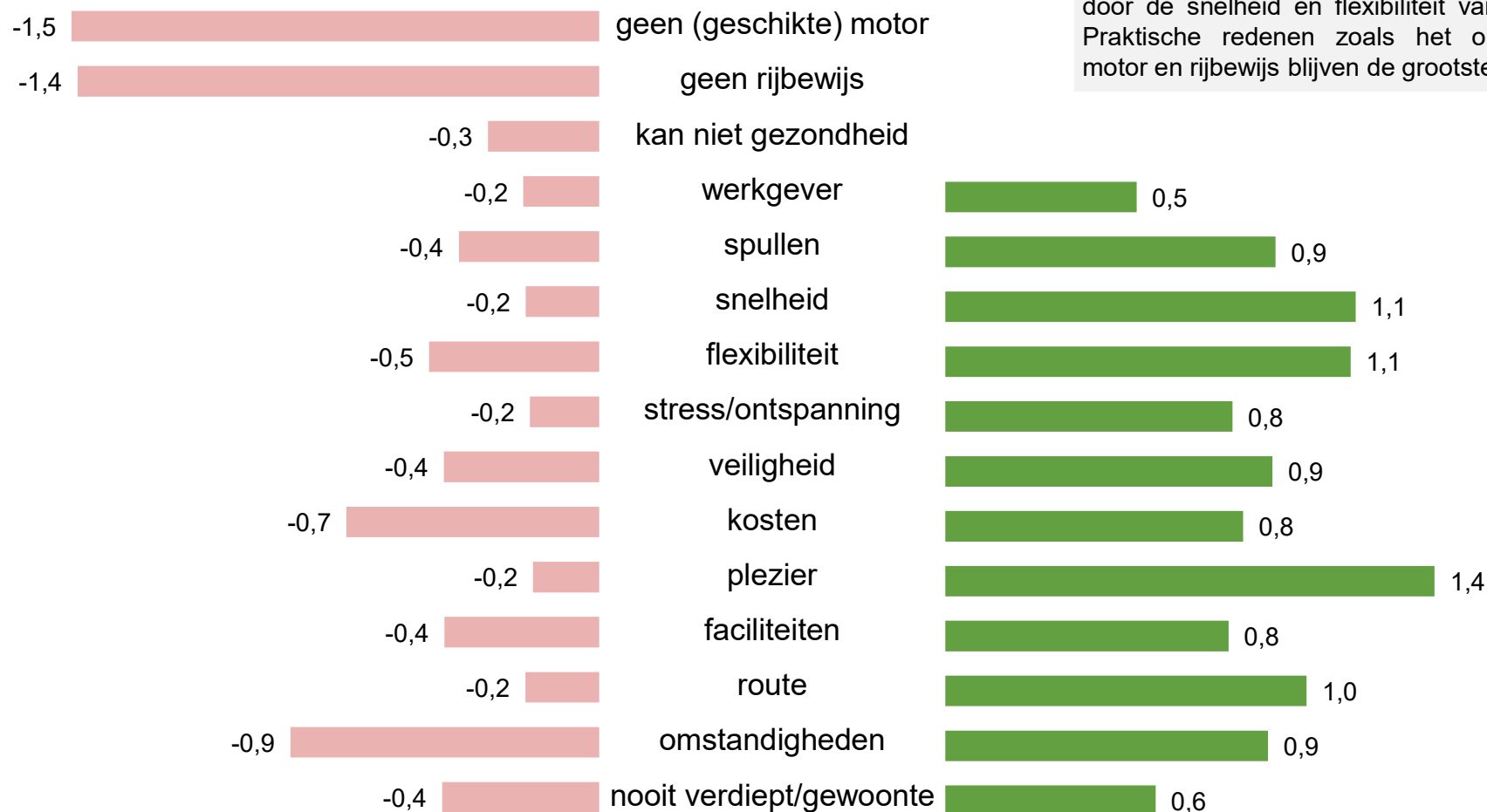
*Niet-motorbezitters (n=1124)*

Respondenten zonder motor ervaren vooral barrières om met de motor naar het werk te gaan. Naast praktische redenen zoals geen motor en rijbewijs, zijn veiligheid, omstandigheden en geen plezier de grootste barrières.

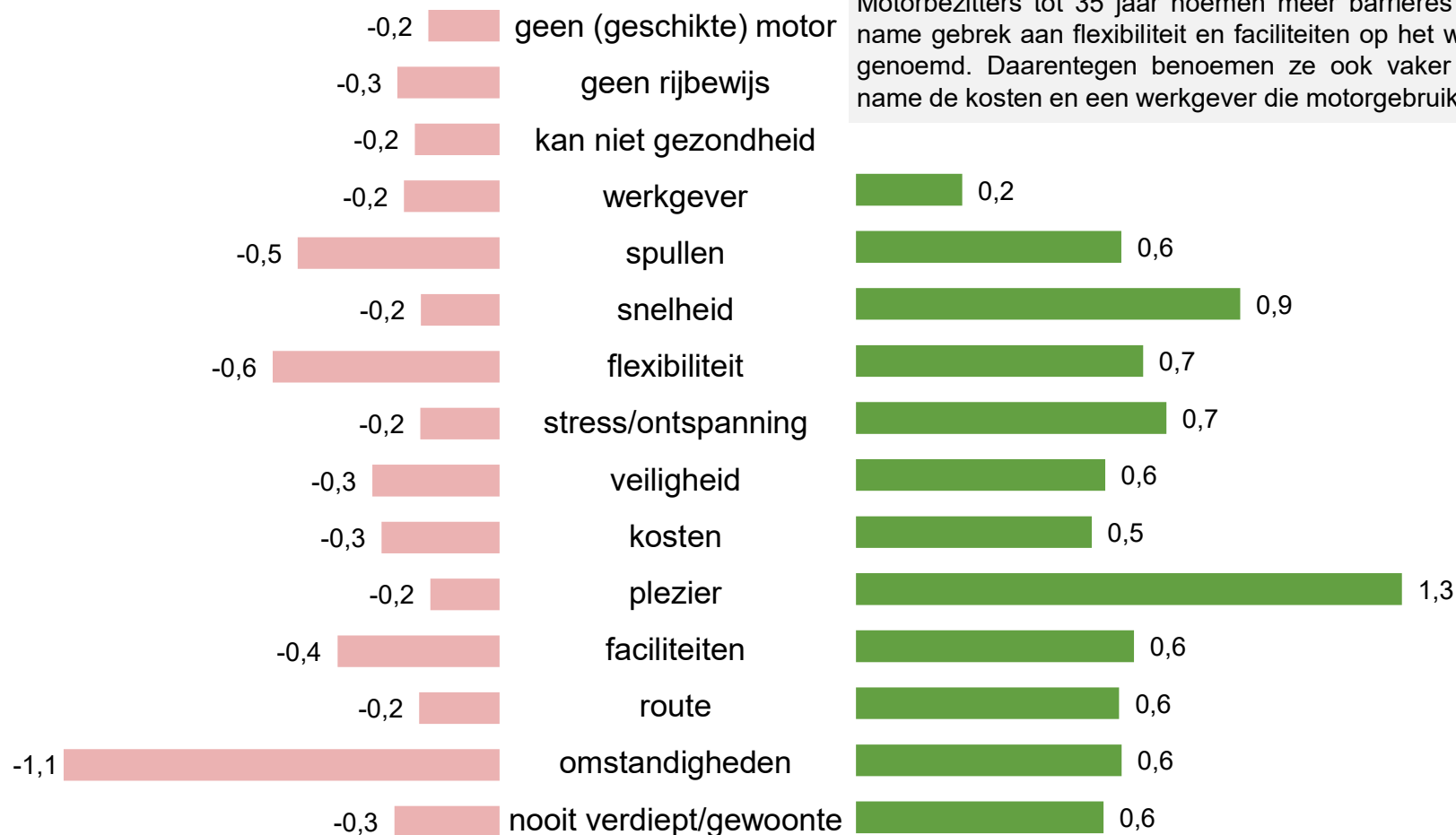


**Motivatoren en barrières om (vaker) met de motor naar het werk te gaan**  
respondenten zonder motor die wel open staan om met de motor te gaan (n=179)

Wanneer we focussen op alleen respondenten zonder motor die ervoor open staan om (vaker) met de motor naar het werk te gaan, zien we meer motivatoren dan barrières. De grootste motivator is plezier (motorrijden is leuk), gevolgd door de snelheid en flexibiliteit van motorrijden. Praktische redenen zoals het ontbreken van motor en rijbewijs blijven de grootste barrières.



**Motivatoren en barrières om (vaker) met de motor naar het werk te gaan**  
*motorbezitters (n=420)*



Tot slot kijken we naar de barrières en motivatoren van motorbezitters. Als barrière om niet met de motor te gaan worden specifieke omstandigheden het vaakst genoemd (zoals slecht weer). Voor de overige aspecten geldt dat zij overwegend vaker als motivator worden ervaren dan als barrière. Plezier is de grootste motivator.

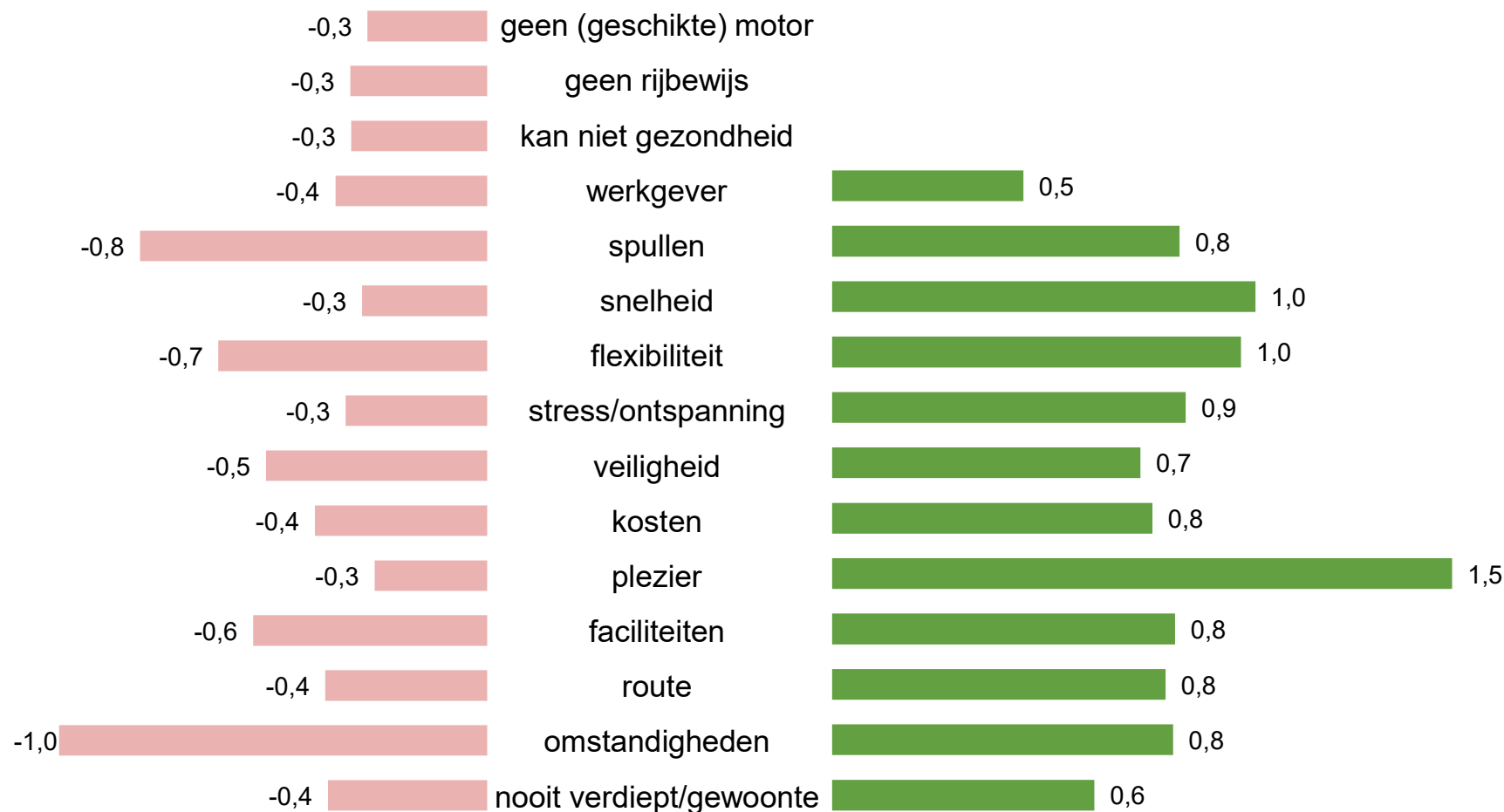
Motorbezitters tot 35 jaar noemen meer barrières dan de rest. Met name gebrek aan flexibiliteit en faciliteiten op het werk worden vaker genoemd. Daarentegen benoemen ze ook vaker motivatoren, met name de kosten en een werkgever die motorgebruik aanmoedigt.



### Motivatoren en barrières om (vaker) met de motor naar het werk te gaan

Motorbezitters die vaker met de motor naar het werk willen maar niet de mogelijkheid hebben (n=100)

Voor motorbezitters die niet de mogelijkheid hebben (vaker) met de motor naar het werk te gaan geldt dat zij relatief vaak als barrière noemen het mee moeten nemen van spullen. Ook de werkgever, veiligheid en ontbreken van faciliteiten worden door deze groep vaker genoemd dan door de andere motorbezitters.



**U geeft aan dat kosten meespelen. Welke redenen spelen mee in uw overweging ... met de motor naar uw werk te gaan?**

<b>Kosten spelen mee om niet met de motor te gaan (n=313)</b>	<b>%</b>
Motor hebben/onderhouden is duur	60%
Aanschaffen van motorbenodigdheden zoals een pak is duur	53%
Hoge brandstofkosten	25%
Werkgever vergoedt geen motor	18%
Ik krijg mijn reiskosten niet vergoed	9%
Geen mogelijkheid gratis te parkeren	6%
Geen van bovenstaande	14%

<b>Kosten spelen mee wel met de motor te gaan (n=249)</b>	<b>%</b>
Laag brandstofverbruik	48%
Ik krijg mijn reiskosten vergoed	35%
Gratis parkeren	34%
Goedkoop in vergelijking met alternatieven	33%
Mijn werkgever betaalt (deels) motorbenodigdheden zoals een helm	13%
Mijn werkgever betaalt (deels) de aanschaf van een motor	12%
Ik heb een tankpas van mijn werkgever	8%
Geen van bovenstaande	14%

U geeft aan dat flexibiliteit meespeelt. Welke redenen spelen mee in uw overweging ... met de motor naar uw werk te gaan?

Gebrek aan flexibiliteit speelt mee om niet met de motor te gaan (n=356)	%
De kleding en de helm zijn onhandig	72%
Niet makkelijk te combineren met andere activiteiten, zoals kinderen ophalen	34%
Niet makkelijk naar veel verschillende locaties kunnen rijden op een dag	23%
Tijdens het rijden kan ik geen andere dingen doen	22%
Geen van bovenstaande	10%

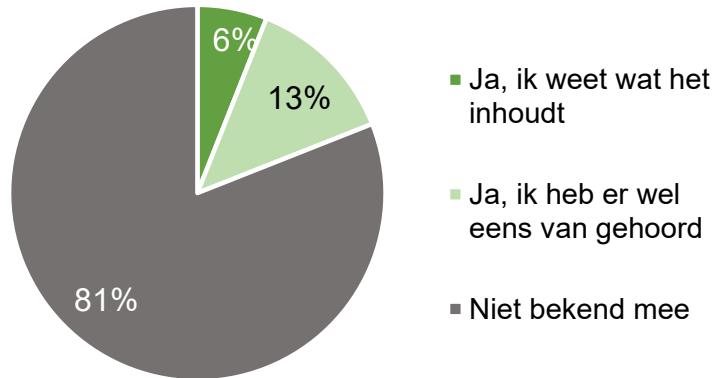
Flexibiliteit speelt mee om wel met de motor te gaan (n=298)	%
Makkelijk naar veel verschillende locaties kunnen rijden op een dag	45%
Zelf vertrektijd bepalen	42%
Makkelijk combineren met andere activiteiten	27%
Geen van bovenstaande	23%

**U geeft aan dat u niet goed voelen of gestrest zijn meespeelt om niet met de motor te gaan. Kunt u aangeven wat voor u meespeelt om niet/minder met de motor te gaan? (n=286)**

	%
Ik voel me onveilig	72%
Drukke op de weg	31%
Het is teveel gedoe	30%
Ik vind motorrijden vermoeiend	19%
Ik wil niet in de file staan	5%
Geen van bovenstaande	5%

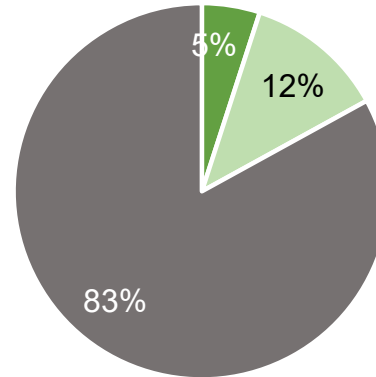
**Bekendheid rijhulpsystemen (ADAS)**

Alle respondenten (n=1544)



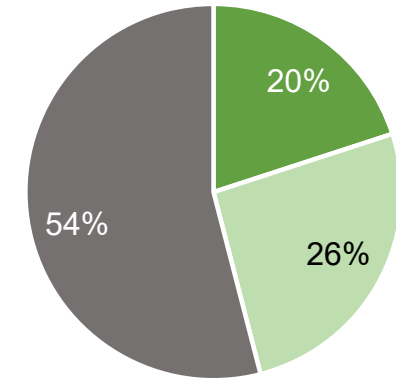
**Bekendheid rijhulpsystemen (ADAS)**

Alle niet-motorbezitters (n=1124)

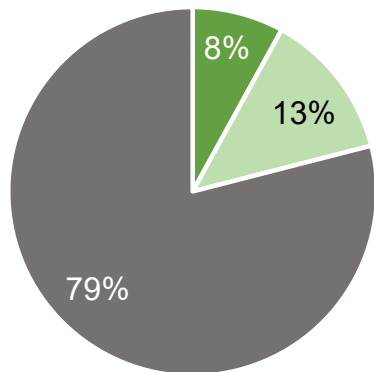


**Bekendheid rijhulpsystemen (ADAS)**

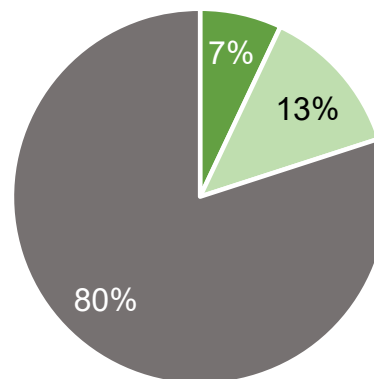
Alle motorbezitters (n=420)



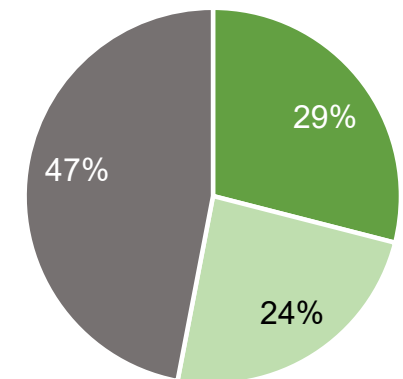
**U geeft aan dat veiligheid een rol speelt om niet met de motor te gaan. Bent u bekend met rijhulpsystemen (ADAS) om de veiligheid van motorrijden te verbeteren?**  
(n=484)



**U geeft aan dat veiligheid een rol speelt om niet met de motor te gaan. Bent u bekend met rijhulpsystemen (ADAS) om de veiligheid van motorrijden te verbeteren?**  
Niet-motorbezitters (n=409)



**U geeft aan dat veiligheid een rol speelt om niet met de motor te gaan. Bent u bekend met rijhulpsystemen (ADAS) om de veiligheid van motorrijden te verbeteren?**  
Motorbezitters (n=75)



## De meeste niet-motorbezitters zijn niet bekend met de verschillende ADAS systemen.

**Advanced Driver Assistance Systems (ADAS) zijn technische systemen die zijn ontworpen om de veiligheid en het gemak van het rijden te verbeteren door bestuurders te ondersteunen bij het besturen van een voertuig. Ze maken gebruik van sensoren, camera's, radars, en andere technologieën om informatie over de omgeving van het voertuig te verzamelen en om bestuurders te ondersteunen bij het uitvoeren van manoeuvres.**

**Kent u de volgende ADAS systemen? Niet-motorbezitters (n=1124)**

	Ken ik	Ken ik niet
Anti-lock (Braking System (ABS) Systeem voorkomt automatisch dat remmen blokkeren (bij excessief remmen)	41%	59%
Adaptive cruise control (Het systeem houdt automatisch (vooraf ingestelde) afstand tot de voorligger en ingestelde snelheid (indien er geen voorligger is die dit verhindert)	38%	62%
Alcohol lock (O.b.v.blaastest blokkeert systeem de motor bij verhoogd alcoholpercentage)	35%	65%
Brake assist (Systeem past een automatisch maximale remkracht toe bij een noodstop)	32%	68%
eCall (Het systeem belt automatisch hulpdiensten na een ongeval)	28%	72%
Tyre pressure monitoring (Systeem monitort warmte en druk banden en geeft waarschuwing bij afwijking)	24%	76%
Airbag jacket (Het vest blaast op bij een aanrijding en beschermt vitale lichaamsdelen)	23%	77%
Blind spot monitoring (Het systeem waarschuwt als van rijstrook wisselen niet mogelijk is door de aanwezigheid van andere voertuigen)	21%	79%
Autonomous emergency braking (Het systeem monitort het verkeer en remt automatisch als de motorrijder niet tijdig reageert in een noodsituatie)	19%	81%
Collision warning system (Het systeem waarschuwt motorrijder dat hij een langzamer voertuig nadert)	18%	82%
Intelligent speed assistance (Waarschuwt motorrijder wanneer maximum snelheid overschreden wordt met haptische feedback (kort inhouden). Gebaseerd op GPS, wegkant informatie)	17%	83%
Night vision/vision enhancement during low luminance (Het systeem zorgt voor een verbeterd beeld in donkerte)	14%	86%
Impact sensing cut-off system (Systeem blokkeert automatisch elektronica en brandstoftoevoer na ongeval)	13%	87%
Emergency lighting system (Het systeem verlicht het voertuig na een ongeval)	11%	89%
Curve speed warning (Het systeem waarschuwt de motorrijder dat hij te hard een bocht inrijdt. Het systeem is gebaseerd op GPS of wegkant informatie)	10%	90%
Helmet-mounted display (Het systeem presenteert voertuiginformatie op het vizier (in de periferie), zodat de motorrijder zijn ogen op de weg kan houden)	10%	90%
Visibility improving helmet (Het systeem voorkomt mistvorming in de helm)	9%	91%

## Meeste motorbezitters zijn bekend met 6 van de 17 genoemde ADAS systemen. Overige systemen zijn minder bekend.

**Advanced Driver Assistance Systems (ADAS) zijn technische systemen die zijn ontworpen om de veiligheid en het gemak van het rijden te verbeteren door bestuurders te ondersteunen bij het besturen van een voertuig. Ze maken gebruik van sensoren, camera's, radars, en andere technologieën om informatie over de omgeving van het voertuig te verzamelen en om bestuurders te ondersteunen bij het uitvoeren van manoeuvres.**

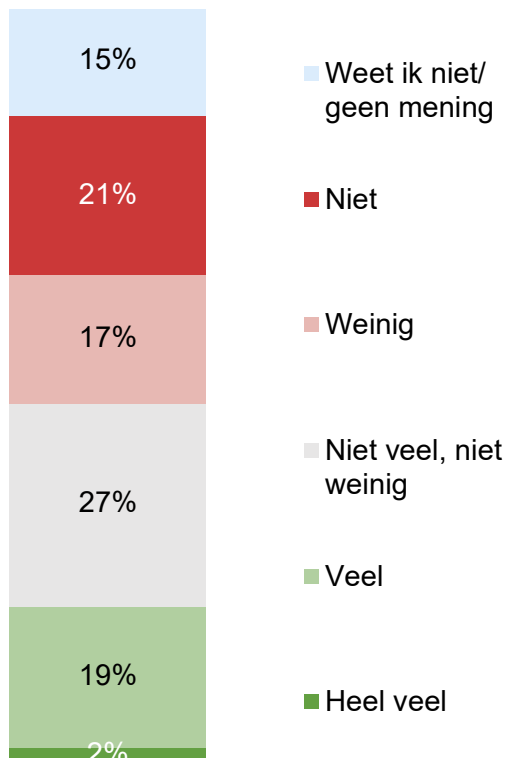
**In hoeverre beschikt uw motor over de volgende ADAS systemen of bent u ermee bekend? (n=420)**

	Op motor aanwezig	Ken ik	Ken ik niet
Anti-lock (Braking System (ABS) Systeem voorkomt automatisch dat remmen blokkeren (bij excessief remmen)	41%	38%	21%
Brake assist (Systeem past een automatisch maximale remkracht toe bij een noodstop)	23%	47%	30%
Adaptive cruise control (Het systeem houdt automatisch (vooraf ingestelde) afstand tot de voorligger en ingestelde snelheid (indien er geen voorligger is die dit verhindert)	11%	52%	37%
Airbag jacket (Het vest blaast op bij een aanrijding en beschermt vitale lichaamsdelen)	8%	54%	38%
Tyre pressure monitoring (Systeem monitort warmte en druk banden en geeft waarschuwing bij afwijking)	15%	44%	41%
Alcohol lock (O.b.v. blaastest blokkeert systeem de motor bij verhoogd alcoholpercentage)	5%	49%	46%
eCall (Het systeem belt automatisch hulpdiensten na een ongeval)	7%	41%	52%
Impact sensing cut-off system (Systeem blokkeert automatisch elektronica en brandstoftoevoer na ongeval)	14%	35%	52%
Intelligent speed assistance (Waarschuwt motorrijder wanneer maximum snelheid overschreden wordt met haptische feedback (kort inhouden). Gebaseerd op GPS, wegkantinformatie)	9%	38%	52%
Blind spot monitoring (Het systeem waarschuwt als van rijstrook wisselen niet mogelijk is door de aanwezigheid van andere voertuigen)	8%	39%	53%
Autonomous emergency braking (Het systeem monitort het verkeer en remt automatisch als de motorrijder niet tijdig reageert in een noodsituatie)	8%	37%	55%
Visibility improving helmet (Het systeem voorkomt mistvorming in de helm)	13%	31%	56%
Collision warning system (Het systeem waarschuwt motorrijder dat hij een langzamer voertuig nadert)	5%	38%	56%
Emergency lighting system (Het systeem verlicht het voertuig na een ongeval)	9%	29%	62%
Curve speed warning (Het systeem waarschuwt de motorrijder dat hij te hard een bocht inrijdt. Het systeem is gebaseerd op GPS of wegkantinformatie)	9%	29%	62%
Night vision/vision enhancement during low luminance (Het systeem zorgt voor een verbeterd beeld in donkerte)	7%	30%	63%
Helmet-mounted display (Het systeem presenteert voertuiginformatie op het vizier (in de periferie), zodat de motorrijder zijn ogen op de weg kan houden)	4%	32%	64%

Voor respondenten die onveiligheid als barrière ervaren, zouden de maatregelen voor 21% helpen dit gevoel weg te nemen. Voor motorbezitters is dat 37%.

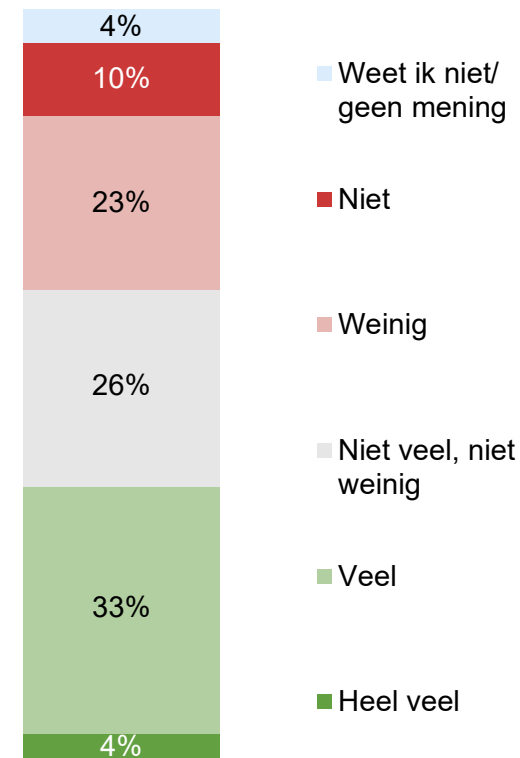
**In hoeverre zouden deze veiligheidsmaatregelen uw gevoel van onveiligheid kunnen wegnemen?**

*Respondenten die veiligheid als barrière ervaren (n=484)*



**In hoeverre zouden deze veiligheidsmaatregelen uw gevoel van onveiligheid kunnen wegnemen?**

*Motorbezitters die veiligheid als barrière ervaren (n=75)*

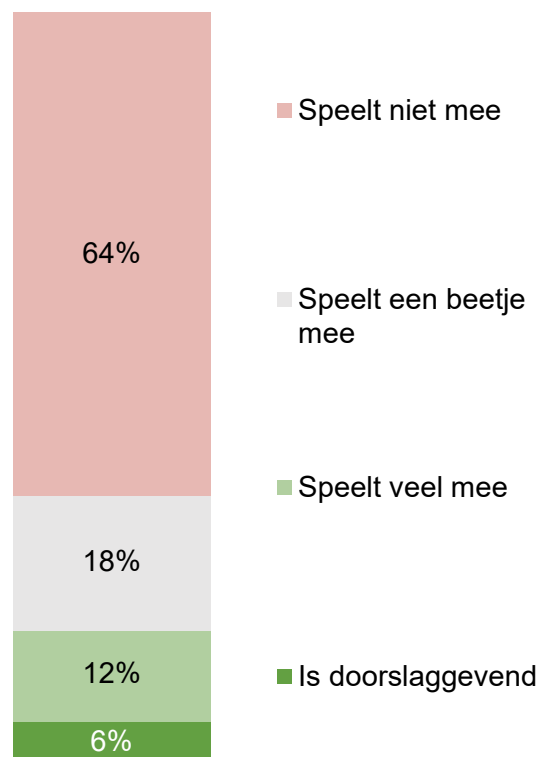




Voor 36% spelen de ADAS maatregelen mee in de overweging met de motor naar het werk te gaan. Voor motorbezitters is dat 43%.

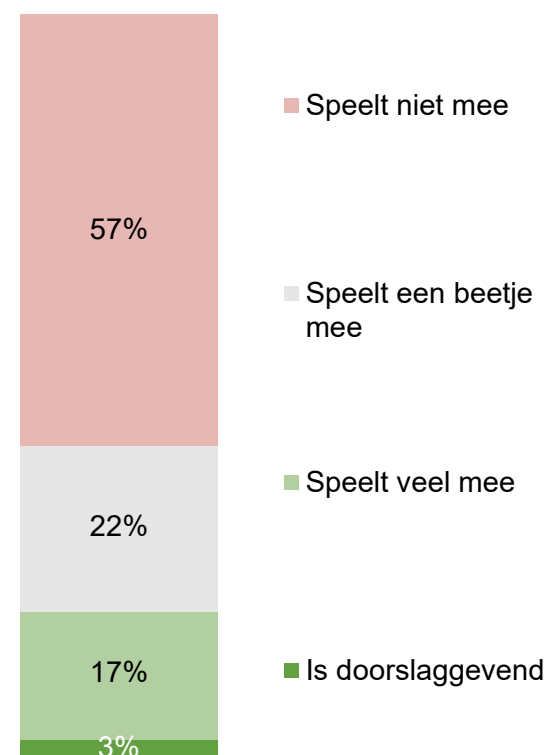
In hoeverre spelen deze ADAS veiligheidsmaatregelen mee in uw overweging om met de motor naar uw werk te gaan?

Respondenten waarbij veiligheid geen barrière is (n=1060)

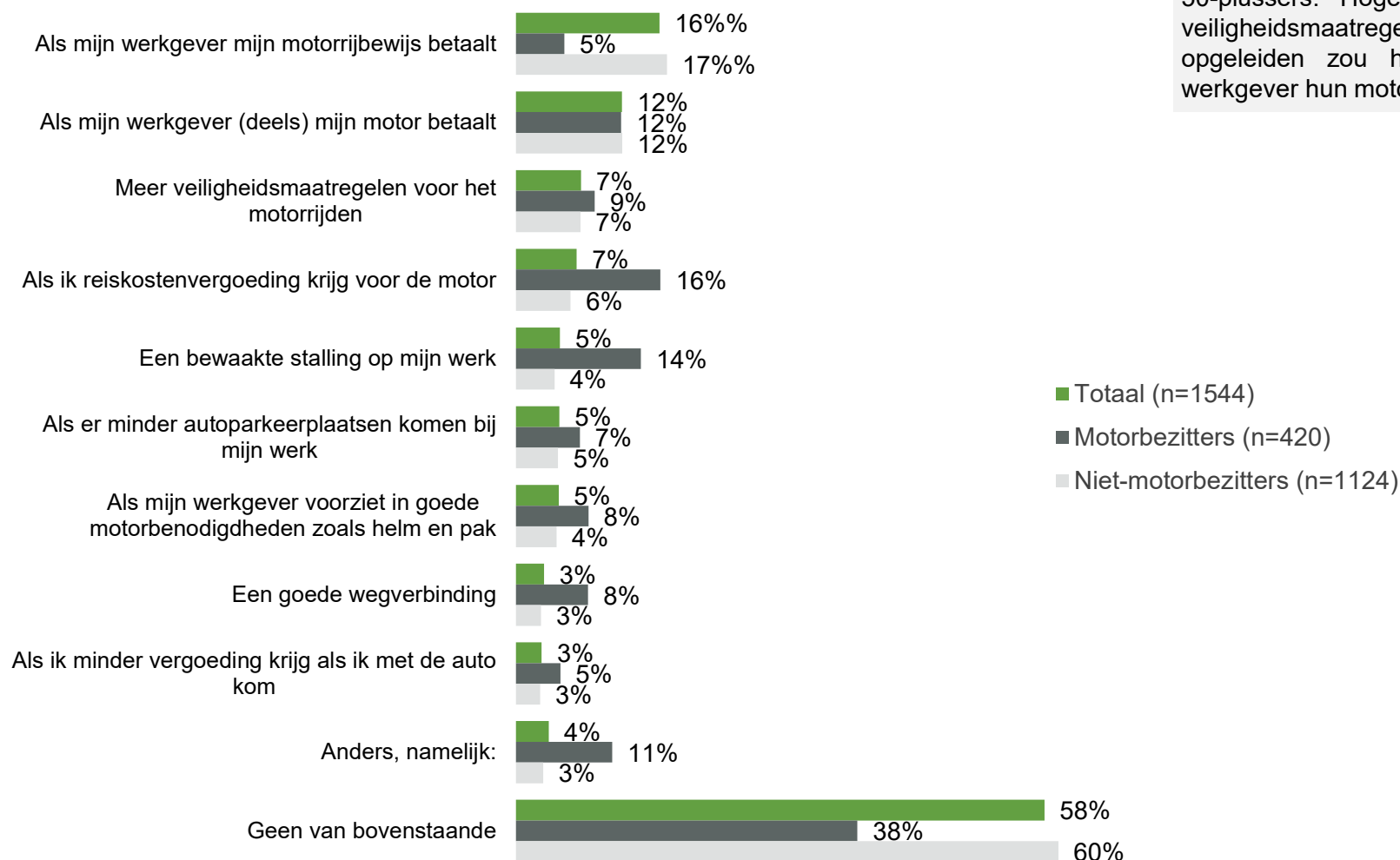


In hoeverre spelen deze ADAS veiligheidsmaatregelen mee in uw overweging om met de motor naar uw werk te gaan?

Motorbezitters waarbij veiligheid geen barrière is (n=345)



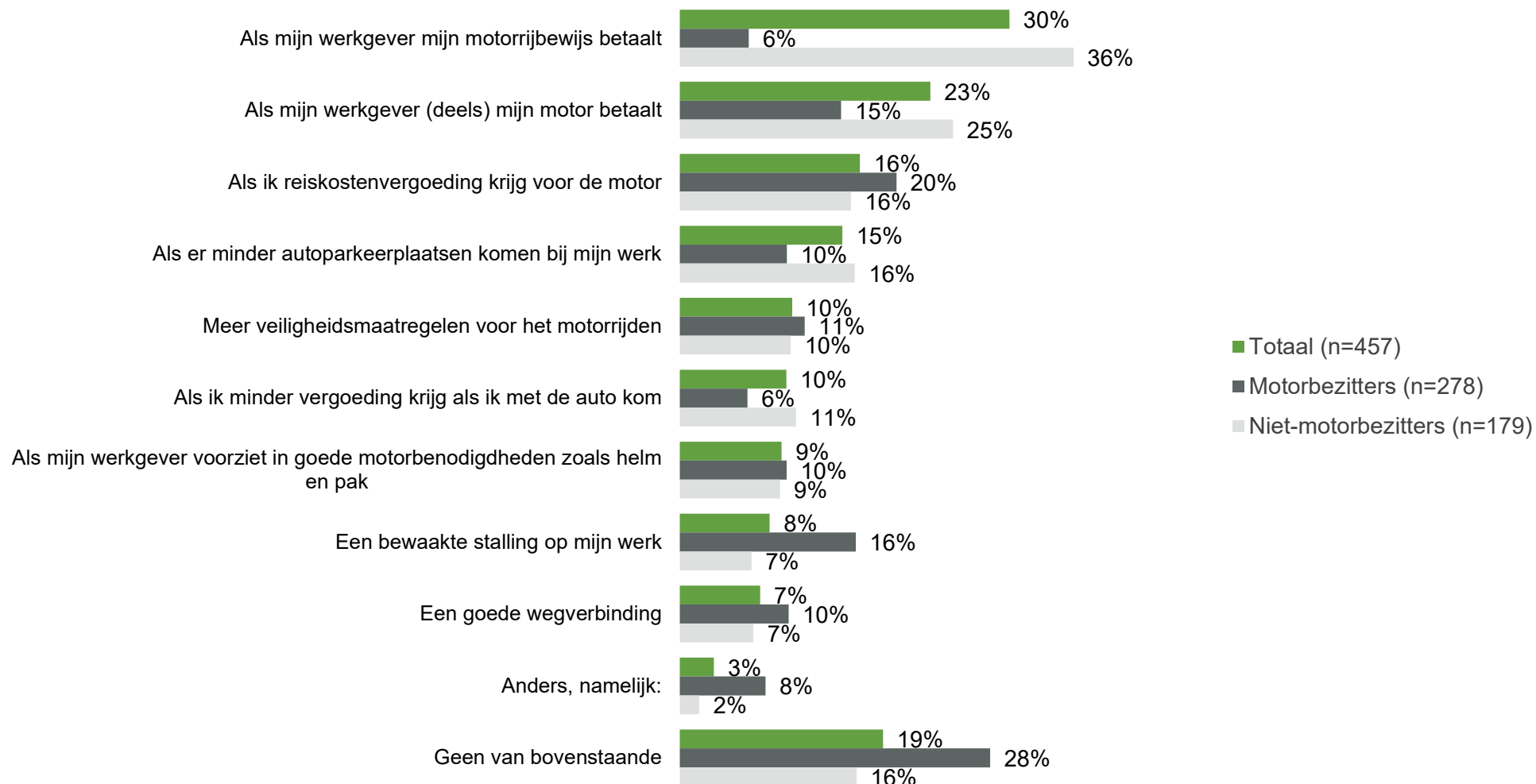
**Wat zou u aanzetten om (vaker) met de motor naar uw werk te gaan?**



Respondenten tot 35 jaar noemen meer maatregelen dan andere deelnemers, met name 50-plussers. Hoger opgeleiden benoemen de veiligheidsmaatregelen vaker en middelbaar opgeleiden zou het meer aanzetten als de werkgever hun motorrijbewijs betaalt.

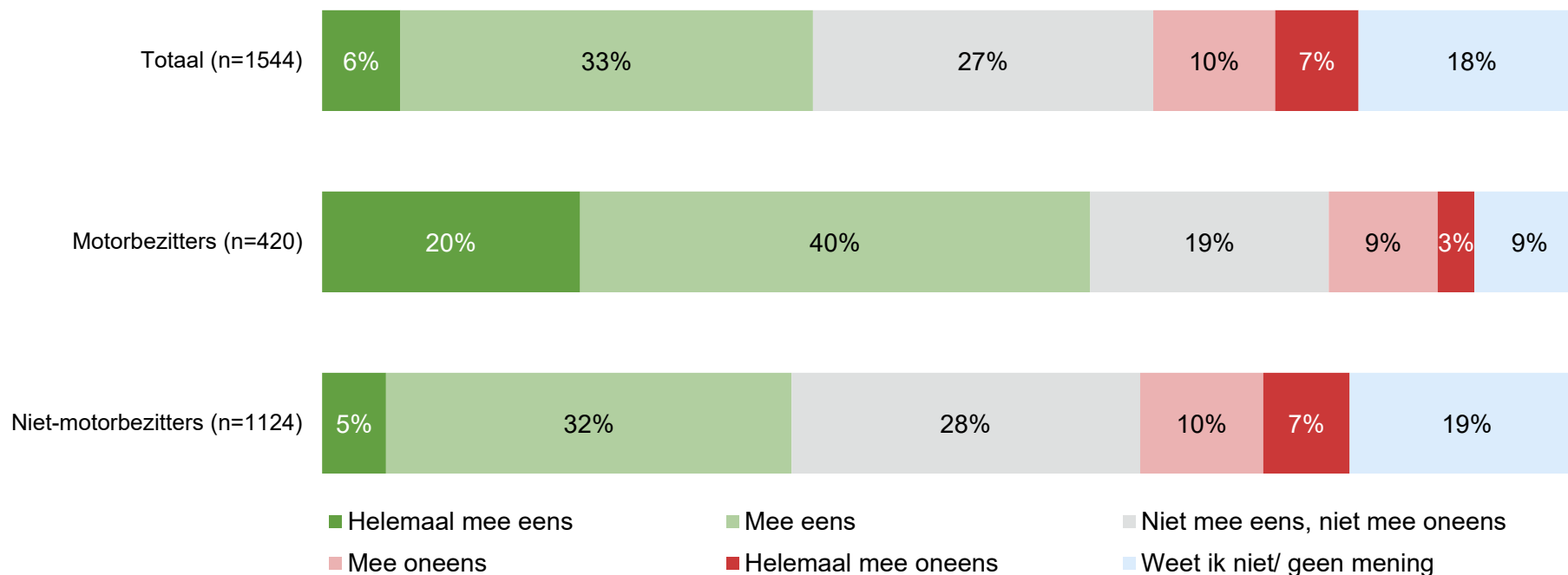
### Wat zou u aanzetten om (vaker) met de motor naar uw werk te gaan?

Respondenten die ervoor open staan (vaker) met de motor naar het werk te gaan

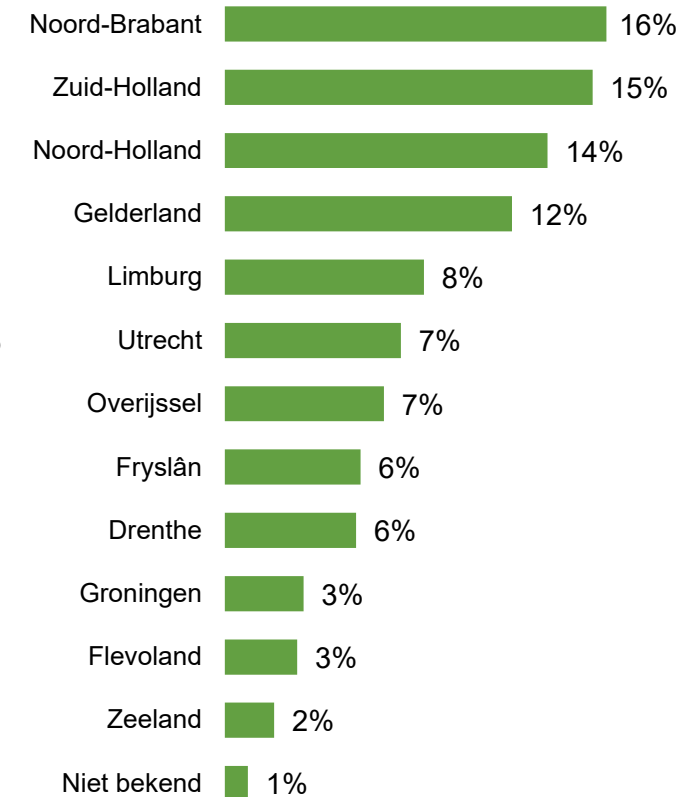
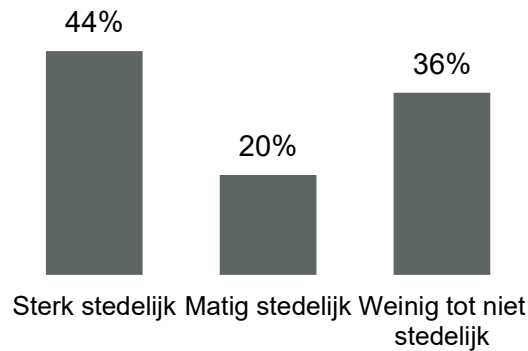
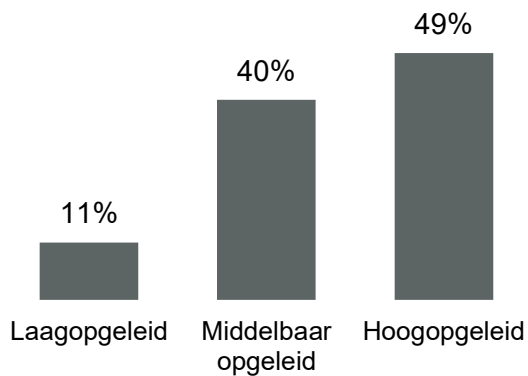
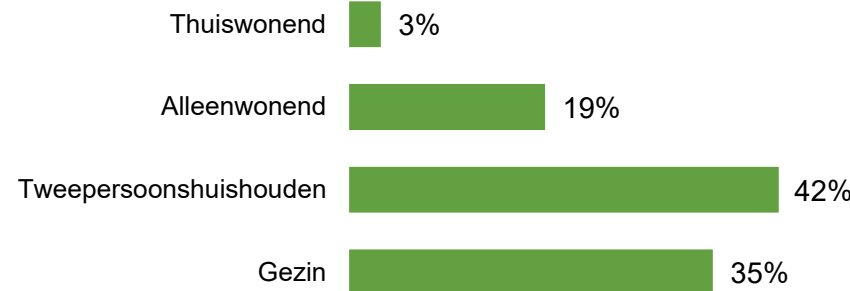
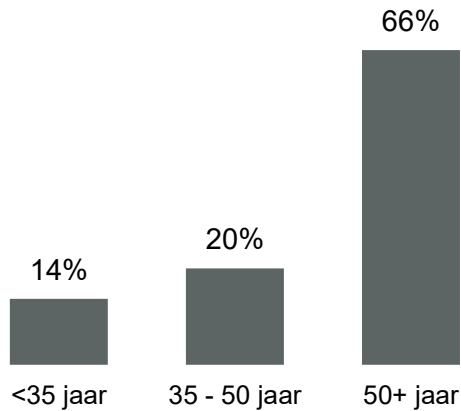


Hoe beoordeelt u onderstaande stelling?

Meer gebruik van motoren kan helpen bij het (deels) oplossen van files in Nederland



## Bijlagen



Binnen dit onderzoek zijn de resultaten gewogen naar leeftijd, woongebied en motorbezit. Hiermee zijn de resultaten gecorrigeerd om de mogelijke invloed van de niet geheel representatieve steekproef weg te nemen. Op deze pagina staan ongewogen resultaten. De rest van de rapportage bevat gewogen resultaten. Meer informatie over de weging staat in bijlage 2 weergegeven.

### 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 (1544) kunnen met 95% betrouwbaarheid en 2,49% nauwkeurigheid uitspraken worden gedaan op een algemeen niveau. Voor motorbezitters (n=420) geldt met 95% betrouwbaarheid een foutmarge van 4,78%. De hoge betrouwbaarheid en nauwkeurigheid maken de data geschikt voor verdere analyses.

### Weging

Binnen dit onderzoek zijn de resultaten gewogen naar leeftijd, provincie en motorbezit. 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 oververtegenwoordiging van motorbezitters op de totale respons, krijgt een motorbezitter in de analyses op totaalniveau een weegfactor kleiner dan 1. Daarnaast krijgt een respondent jonger dan 35 jaar uit provincie Gelderland zonder motor, die ondervertegenwoordigd is, een weegfactor groter dan 1, in dit geval 2,72. 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 gehanteerd.

Door de weging zijn de resultaten representatief over leeftijd, provincie en motorbezit.