



Vergelijking verkeersinformatie onderzoek

Voorne-Putten Haaglanden



September 2017

Inhoudsopgave

Context	2
Deelnemer selectie	3
Bestemming en reisfrequentie	4
Gebruik verkeersinformatie voor vertrek	5
Gebruik verkeersinformatie onderweg	6
Gedrag onderweg	7
Beoordeling gebruikte informatiebronnen	9

Context

Bereikbaar Haaglanden en De Verkeersonderneming werken beide aan het verbeteren van de bereikbaarheid en het verminderen van files in de regio's Haaglanden en Rijnland en respectievelijk de Rotterdamse regio. In 2016 heeft De Verkeersonderneming een onderzoek laten uitvoeren voor het project 'Rijgedrag en doorstroming' naar het gedrag van automobilisten uit de regio Voorne Putten. Bereikbaar Haaglanden heeft ditzelfde onderzoek in 2017 uitgevoerd op de regio's Hoek van Holland, Westland en Midden Delfland. Deze regio's kenmerken zich door de grote hoeveelheid forensen die dagelijks richting de grote steden rijden (Rotterdam, Den Haag, Delft, Amsterdam). Dit veroorzaakt veel files in de regio, vandaar dat onderzoek gewenst was om het gedrag van de automobilisten in kaart te brengen. Dit rapport voorziet in een vergelijking van deze twee onderzoeken en brengt verschillen en overeenkomsten duidelijk in beeld.

Het doel van beide onderzoeken was het inzicht krijgen in het gebruik van de verkeersinformatie onder forensen en inzichtelijk maken welk gedrag daaruit voortvloeit.

In het onderzoek zijn de volgende onderwerpen aan bod gekomen:

- Bestemming en reisfrequentie
- Gebruik van verkeersinformatie voor vertrek en-/ of tijdens de reis
- Gebruikte informatiebronnen
- Gedrag voor vertrek en-/of onderweg
- Beoordeling gebruikte informatiebronnen

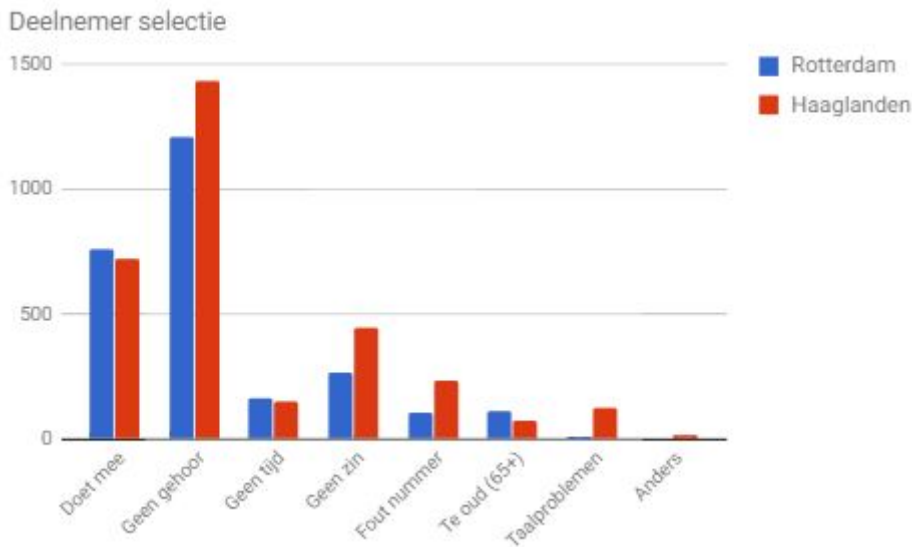
Voor het onderzoek was het van belang dat de auto gebruikt wordt voor werk en studie. Het eerste onderzoek voor De Verkeersonderneming is uitgevoerd onder weggebruikers woonachtig in Voorne-Putten en werkzaam/studerend in Rotterdam (inclusief de haven). Het onderzoek voor Bereikbaar Haaglanden is uitgevoerd onder inwoners van Hoek van Holland, Westland en Midden Delfland en werkzaam/studerend in Den Haag, Delft, Rotterdam of verder.

De beide onderzoeken zijn uitgevoerd door onderzoeksbureau EVA en begeleid door Peter van der Veen.

In dit Rapport zal worden gerefereerd aan de voorgaande onderzoeken als 'Voorne-Putten' en 'Haaglanden'.

Deelnemer selectie

Voor de onderzoeken zijn alle deelnemers telefonisch benaderd. Hierbij is een belscript gebruikt, waarbij potentiële deelnemers afvielen als zij niet aan de voorwaarden voldeden. De voorwaarden waren, autobezit, gebruik van de auto voor werk en studie en werkzaam/studerend in de target gebieden.



Van de inwoners waren in beide onderzoeken ruim 700 inwoners bereid mee te doen met het onderzoek. Hiervoor was het noodzakelijk om 2616 en respectievelijk 3185 nummers te bellen. Van de ruim 700 inwoners die mee wilde doen had ruim tien procent geen auto. Van de autobezitters gebruikte 24 procent de auto niet voor het werk of de studie en viel daardoor ook af.

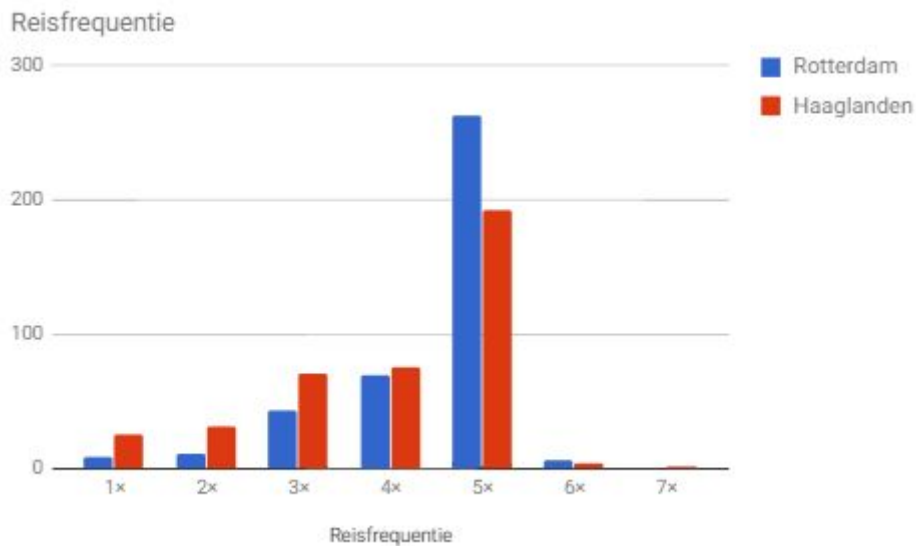


Uiteindelijk hebben er aan de onderzoeken na selectie 403 en 402 deelnemers meegewerkt.



Bestemming en reisfrequentie

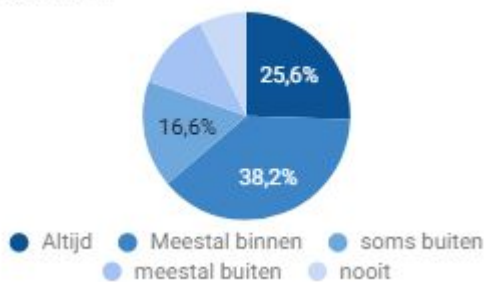
Als eerste is onderzoek gedaan naar de bestemming en de reisfrequentie. Vanaf Voorne-Putten is dat voornamelijk Rotterdam zelf (55 procent), maar in het onderzoek in Haaglanden komt een heel ander beeld naar voren. De bestemmingen in Haaglanden liggen veel meer verspreid.



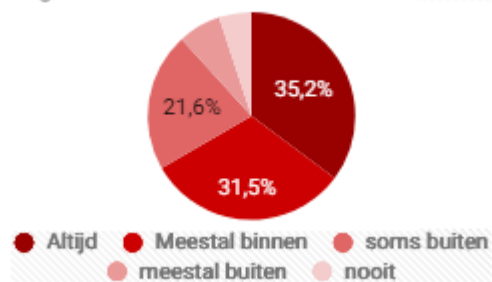
Ook de reisfrequentie verschilt. Waar op Voorne-Putten de meeste mensen (twee derde) vijf keer per week naar hun werk gaan is dat in Haaglanden veel minder het geval. Daar is het minder dan de helft.

Twee derde van de deelnemers aan beide onderzoeken rijdt altijd of meestal in de spits. Toch verschilt de uitslag enigszins. Op Voorne-Putten rijdt slechts een kwart altijd in de spits, in Haaglanden is dat een derde van de automobilisten.

Rotterdam



Haaglanden

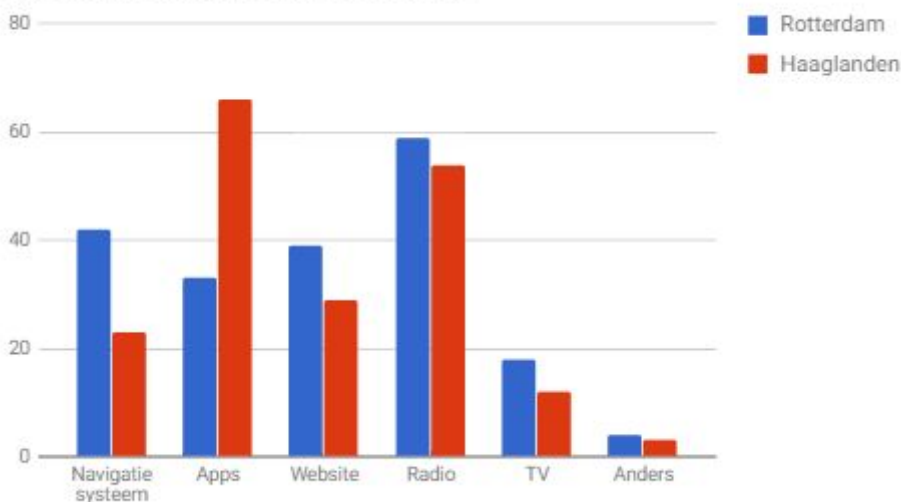


Gebruik verkeersinformatie voor vertrek

Van beide onderzoeken laat een derde van de inwoners zich voor vertrek informeren. Dit is dus voor de persoon het huis verlaat en weggereden is. Wel is opvallend dat er in Haaglanden veel meer apps gebruikt worden onderweg, waar er op Voorne-Putten veel meer een navigatiesysteem gebruikt wordt.

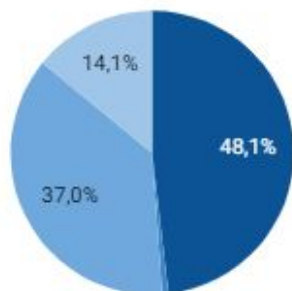
Qua apps wordt op Voorne-Putten vooral Flitsmeister veel gebruikt, in Haaglanden zijn dat Google Maps, ANWB en ook Flitsmeister.

Gebruikte informatiebronnen voor vertrek



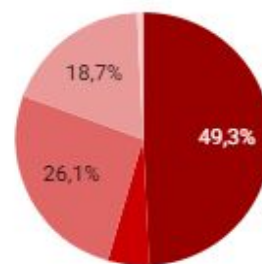
De informatie waar naar gezocht wordt is wel redelijk hetzelfde. Zowel op Voorne-Putten als in Haaglanden zijn de inwoners geïnteresseerd op de files op de (alternatieve-) route, de reistijd en flitslocaties.

Rotterdam



● Vertrektijd aanpassen ● Ander vervoersmiddel
● Alternatieve route ● Niks. Ik neem mijn normale route

Haaglanden

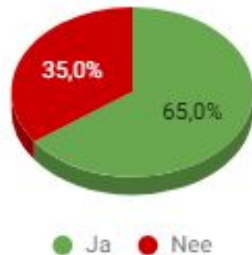


● Vertrektijd aanpassen ● Ander vervoersmiddel
● Alternatieve route ● Niks. Ik neem mijn normale route
● Wisselend

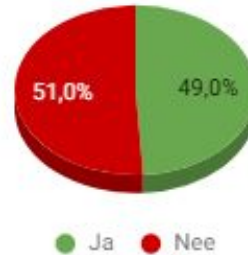
Als men bij het raadplegen van de informatie merkt dat het veel drukker is dan normaal zal bijna de helft van de weggebruikers zijn vertrektijd aanpassen. Slechts ongeveer één op de zes zal geen actie ondernemen. Opvallend is dat in Haaglanden ook vijf procent een optie ziet in een ander vervoermiddel.

Gebruik verkeersinformatie onderweg

Rotterdam



Haaglanden



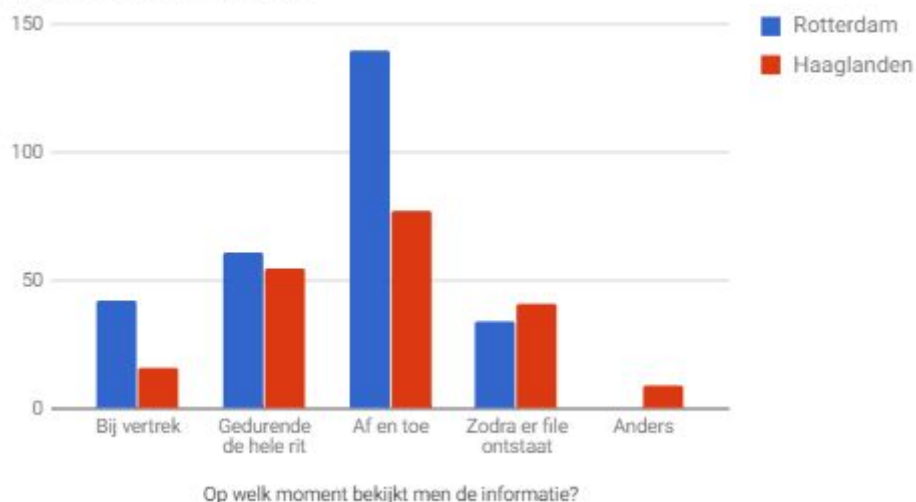
Waarschijnlijk het grootste en opvallendste verschil tussen beide onderzoeken is de uitkomst van deze vraag, gebruiken de weggebruikers onderweg verkeers- of file informatie. In Haaglanden is dat nog niet de helft, op Voorne-Putten bijna twee derde.

De reden om geen file informatie te gebruiken is in beide onderzoeken wel gelijk, namelijk **'Ik rijd de route (bijna) dagelijks, dus ik weet wel wat me te wachten staat'**.

De informatie waar naar gezocht wordt is weer redelijk gelijk. Voornaamste is de file op de route (ruim 80 procent), gevolgd door files op alternatieve routes. Al ligt deze in Haaglanden net iets lager. Daar is de route zelf en de reistijd weer wat belangrijker.

De gebruikte informatiebronnen zijn voor onderweg ook volledig hetzelfde in beide onderzoeken. DRIPS (60-70 procent), gevolgd door de radio (55 procent) en vervolgens apps (25 procent).

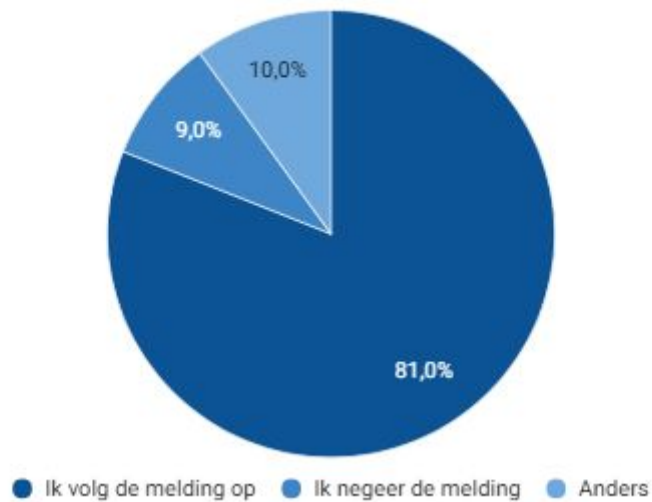
Rotterdam en Haaglanden



Bovenstaande grafiek geeft weer wanneer weggebruikers de informatie raadplegen. Aangezien er in Haaglanden in het algemeen minder weggebruikers de verkeersinformatie raadplegen zijn deze kolommen lager. Procentueel gezien wordt er in Haaglanden wel vaker verkeersinformatie geraadpleegd op het moment dat een file ontstaat.

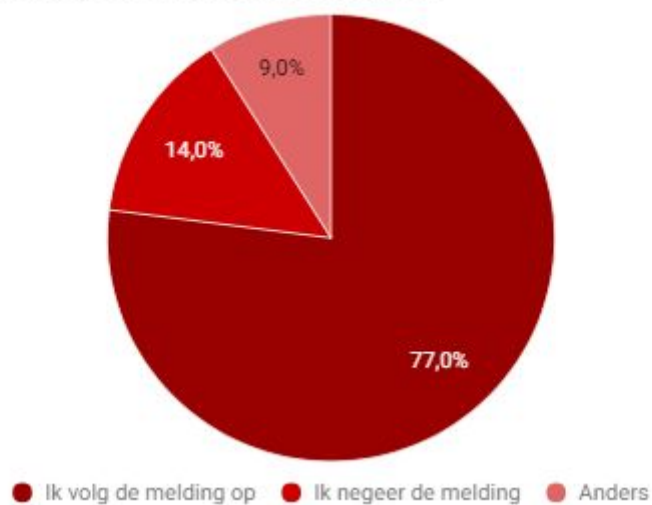
Gedrag onderweg

Melding onderweg om om te rijden - Rotterdam



Als men onderweg een melding krijg via één van de informatiebronnen, dan volgt ongeveer 80 procent deze melding op. De categorie anders houdt in dat de eventuele actie afhankelijk is van de reistijd, lengte van de file, enzovoorts.

Melding onderweg om om te rijden - Haaglanden



Info op DRIP's wijkt af, wat doet u? - Rotterdam



Wat doen weggebruikers als de informatie die zij krijgen tegenstrijdig is. Dat is waar deze vraag over gaat. De informatie op de DRIP's wijkt af van de informatie van uw navigatiesysteem, wat doet u? Hierbij valt op dat in beide onderzoeken meer dan driekwart de informatie op de DRIP's als betrouwbaarder ziet en deze informatie zal opvolgen.

Info op DRIP's wijkt af, wat doet u? - Haaglanden



Komt men op de vaste route een file tegen, zonder daarbij een omleiding aangeboden te krijgen van één van de informatiebronnen, dan wacht twee derde van de automobilisten af, tot de file weer oplost. Ongeveer een derde zal op eigen initiatief een alternatieve route proberen. Uit de resultaten valt op dat er in Haaglanden een groter aandeel automobilisten is die zal blijven wachten tot de file opgelost is. Tot Slot is nog gevraagd, als u onderweg een file of ongeval ziet, deelt u dit dan met anderen, zoals bijvoorbeeld collega's? Een kleine minderheid geeft aan dit te doen, ongeveer 15 procent. Dit gebeurt via de telefoon, of via Whatsapp.

Beoordeling gebruikte informatiebronnen

Tot slot van het onderzoek is aan de deelnemers gevraagd om iedere informatiebron die gebruikt werd een individueel rapportcijfer te geven. De resultaten zitten allemaal erg dicht bij elkaar, namelijk tussen de 7 en 8. Ook zijn er niet echt grote verschillen tussen de beide onderzoeken. Wel is goed te zien dat de categorie 'apps' het best beoordeeld wordt.

