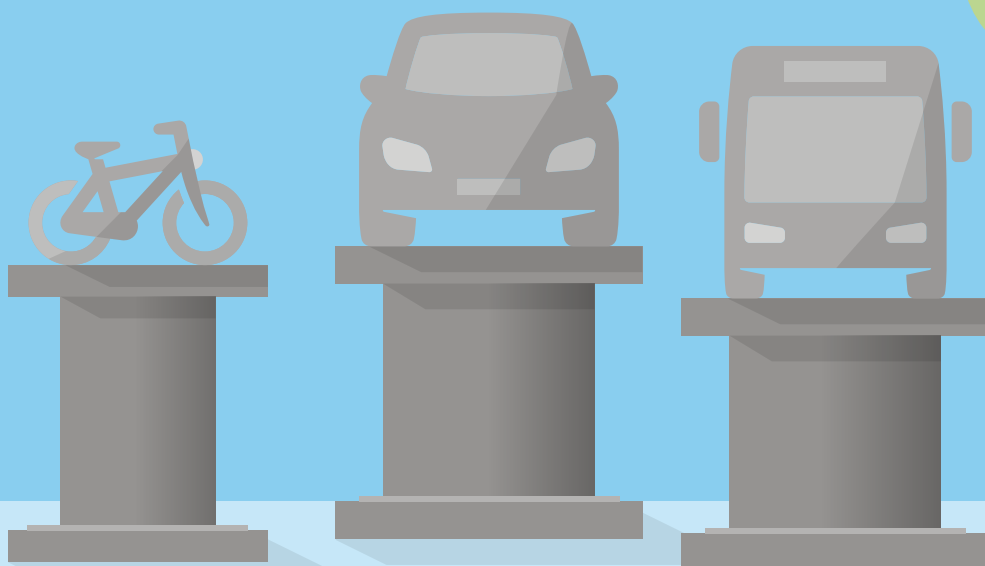




Ministerie van Infrastructuur en Milieu

# STABIELE BEELDEN



**TRENDS IN BELEVING EN BEELDVORMING VAN MOBILITEIT**

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

# INHOUD

1

OBJECTIEVE  
VERANDERINGEN  
EN SUBJECTIEVE  
BEELDEN

2

OORDELEN  
OVER AUTO, FIETS EN  
OPENBAAR VERVOER  
ONVERANDERD

3

VEELGEBRUIKERS  
ZIJN POSITIEVER  
GESTEMD DAN  
NIET-GEBRUIKERS

4

JONG EN OUD,  
STAD EN PLATTELAND

5

BEELD EN  
WERKELIJKHEID

Deze brochure is een voorpublicatie van een binnenkort te verschijnen rapport over trends in de beleving en beeldvorming van mobiliteit.

**Auteurs:** Lucas Harms, Jaco Berveling en Raymond Hoogendoorn

November 2016

# OBJECTIEVE VERANDERINGEN EN SUBJECTIEVE BEELDEN



**“Vroeger, toen kraaiden de hanen nog. Tegenwoordig gapen ze alleen nog maar, zei de dove.” Grote kans dat u het spreekwoord nog nooit hebt gehoord. Het komt erop neer dat een oordeel niet altijd op de feitelijke situatie is gebaseerd. Met andere woorden, de beelden die wij hebben zijn niet alleen gebaseerd op objectieve kennis en ervaringen, maar ook op subjectieve indrukken, verwachtingen en emoties. Dat geldt ook voor de beleving van en de beeldvorming over mobiliteit. Het KiM deed hier in 2005 voor het eerst onderzoek naar (Harms et al., 2007). Daaruit bleek onder andere dat Nederlanders de auto en fiets de meest aantrekkelijke en het openbaar vervoer (ov) de minst aantrekkelijke vervoerwijze vinden.**

### **Verbeteringen bij auto, fiets en openbaar vervoer**

Sinds 2005 is er echter veel veranderd in de wereld van verkeer en vervoer. De auto is bijvoorbeeld schoner en zuiniger geworden. Ook is het comfort verbeterd, onder meer door nieuwe vormen van reisinformatie en het gebruik van navigatiesystemen. De kosten voor bezit en gebruik van de auto zijn weliswaar gestegen, maar de brandstof aan de pomp is momenteel (gecorrigeerd voor inflatie) weer even duur als in 2005. De snelheid van autoverplaatsingen is toegenomen, doordat met name na 2008 de reistijdverliezen op het hoofdwegenet sterk zijn teruggelopen. En al is de fileproblematiek de laatste jaren weer toegenomen, per saldo is de congestieproblematiek ongeveer even groot als in 2005. Dit alles blijkt uit het Mobiliteitsbeeld 2016 van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM, 2016). Objectief gezien lijkt de auto sinds 2005 als vervoermiddel dus op zijn minst even aantrekkelijk te zijn gebleven en wellicht zelfs wat aantrekkelijker te zijn geworden.

Toch geldt die grotere aantrekkelijkheid niet voor iedereen en niet overal. Zo zijn na 2005 steeds meer mensen in stedelijk gebied gaan wonen, op plekken waar de fiets en het ov vaak een beter vervoersalternatief zijn dan de auto. De groei van de steden heeft zich vertaald in een forse groei van het fietsgebruik in de (groot)stedelijke gebieden en van het aantal fietsvarianten. Naast de kratfiets, de bakfiets, de fixie en natuurlijk de ov-fiets is ook de e-fiets op het toneel verschenen. Was deze aanvankelijk vooral populair onder ouderen, inmiddels gebruiken ook steeds meer jongeren hem. De e-fiets heeft het comfort en de snelheid van het fietsen verbeterd (KiM, 2016).

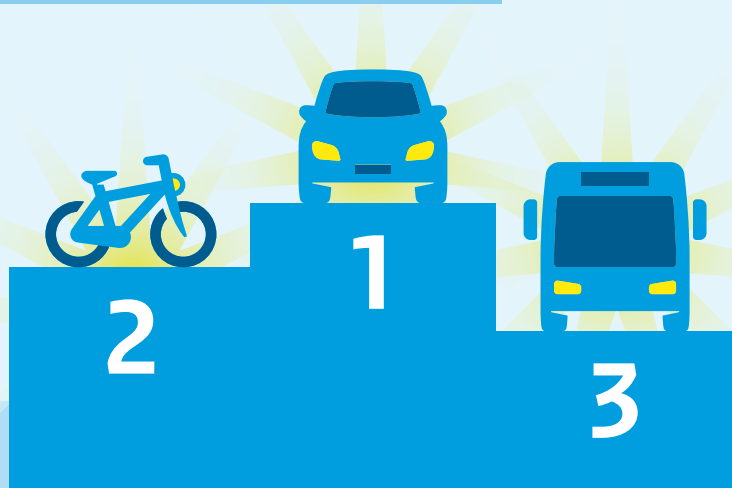
De groei van de stad heeft zich ook vertaald in meer ov-gebruik tussen en binnen steden (en een sterke groei van het gecombineerde fiets-treingebruik). Ook het aanbod is in ontwikkeling: op het spoor is nieuw materieel geïntroduceerd, zijn nieuwe verbindingen geopend (zoals de Hanzelijn) en zijn de frequentie en de punctualiteit verbeterd (KiM, 2016). Op het platteland is ondertussen een transformatie gaande waarbij het traditionele aanbodgerichte ov wordt vervangen door nieuwe, vraagafhankelijke vormen van vervoer.

Kortom, zowel bij de auto en de fiets als bij het ov hebben zich de afgelopen tien jaar uiteenlopende veranderingen voorgedaan. Maar sluiten deze objectieve veranderingen wel aan bij de subjectieve beelden die Nederlanders hebben over de verschillende vervoerwijzen? Daarover gaat deze brochure. Eerst bespreken we of Nederlanders mogelijk anders zijn gaan oordelen over auto, fiets en ov. Daarna gaan we na hoe deze oordelen samenhangen met de frequentie waarin zij in 2005 en 2016 deze vervoermiddelen gebruiken. Vervolgens onderzoeken we de verschillen en veranderingen in beeldvorming over auto, fiets en ov tussen jongeren en ouderen en tussen stads- en plattelandsbewoners.

# OORDELEN OVER AUTO, FIETS EN OPENBAAR VERVOER ONVERANDERD

## Belangrijkste bevindingen

- Het beeld is stabiel: Nederlanders waarderen de auto onveranderd als beste en ov als slechtste vervoerwijze.
- Wel is de waardering van het ov in 2016 iets verbeterd ten opzichte van 2005.
- Emoties over auto, ov en fiets zijn eveneens onveranderd: auto en fiets worden zowel in 2005 als in 2016 vooral geassocieerd met vreugde (vooral de fiets) en ov met afkeer.

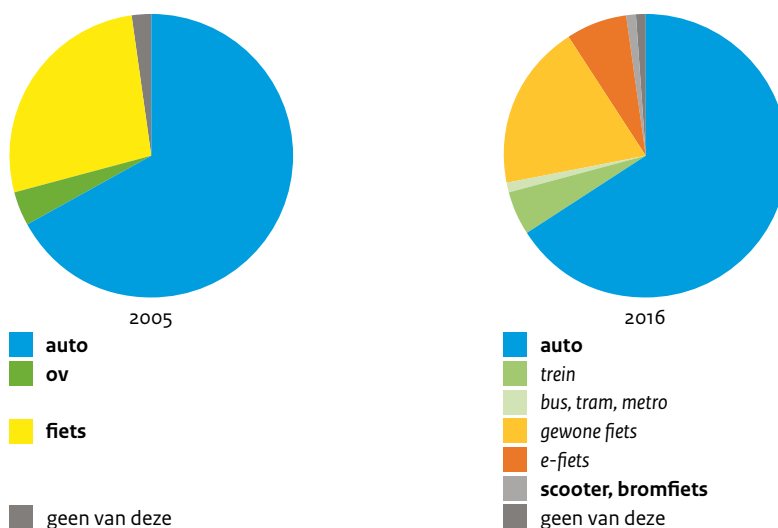


### Prettigste vervoermiddel

Zowel in 2005 als in 2016 vindt twee derde van alle Nederlanders van 18 jaar en ouder de auto het prettigste vervoermiddel (figuur 1). Ook bij de fiets en het openbaar vervoer (ov) zijn de verschillen met tien jaar geleden miniem. In 2005 vindt 4 procent van de bevolking het ov de prettigste vervoerwijze, in 2016 is dat 6 procent. En zowel tien jaar geleden als nu kwalificeert ruim een kwart van de bevolking de fiets als prettigste vervoerwijze.

Anders dan tien jaar geleden is in het huidige onderzoek het ov onderscheiden in trein, bus, tram en metro. Van de in totaal 6 procent van de respondenten die het ov de aantrekkelijkste wijze van verplaatsen vinden, vindt 5 procent dat van de trein en 1 procent van bus, tram en metro. Bij de fiets is in 2016 onderscheid gemaakt tussen de gewone fiets en de e-fiets: de gewone fiets wordt door 19 procent van de respondenten als de meest aantrekkelijke vervoerwijze gekwalificeerd, de e-fiets kan op de voorkeur van 7 procent van de respondenten rekenen.

**figuur 1** Prettigste vervoermiddel vervoermiddel (in procenten)  
**bron** RWS-AVV/SCP (MB 2005); KiM (MPN-BB 2016)



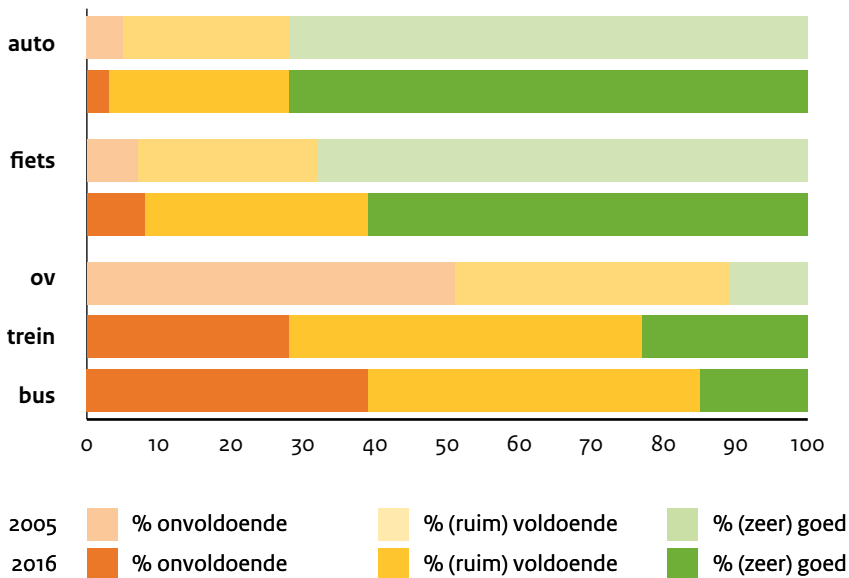
### Rapportcijfers

Bij de oordelen die Nederlanders vellen over auto, fiets en ov, blijkt dat zij auto en fiets zeer positief waarderen terwijl het ov hierbij achterblijft (figuur 2). Dit is geheel in lijn met de uitkomsten uit 2005. Van alle Nederlanders van 18 jaar en ouder geeft ruim 70 procent de auto een rapportcijfer van 8 of hoger, ruim 60 procent geeft ditzelfde rapportcijfer aan de fiets, bijna een kwart aan de trein en grofweg 15 procent aan de bus. Ruim een kwart van de Nederlanders geeft de trein een onvoldoende en bijna 40 procent doet dat voor de bus. De resultaten voor het ov zijn niet één op één vergelijkbaar met die uit 2005. Dat komt door het

onderscheid in 2016 in trein, bus, tram en metro. Toch lijkt het oordeel over het ov als geheel te zijn verbeterd. Beoordeelde in 2005 een meerderheid van de Nederlanders het ov als onvoldoende, in 2016 geeft de meerderheid het een voldoende of ruim voldoende. Dit is in lijn met de bevindingen van klanttevredenheidsonderzoeken door de NS (2016) en het CROW (2016), die ook een stijging in de waardering voor het ov laten zien.

**figuur 2** Oordelen over auto, fiets, trein en bus (uitgedrukt in aandelen dat een onvoldoende rapportcijfer, een (ruim) voldoende rapportcijfer of (zeer) goed rapportcijfer geeft), in 2005 en 2016.

**bron** KiM (MPN-BB 2016).



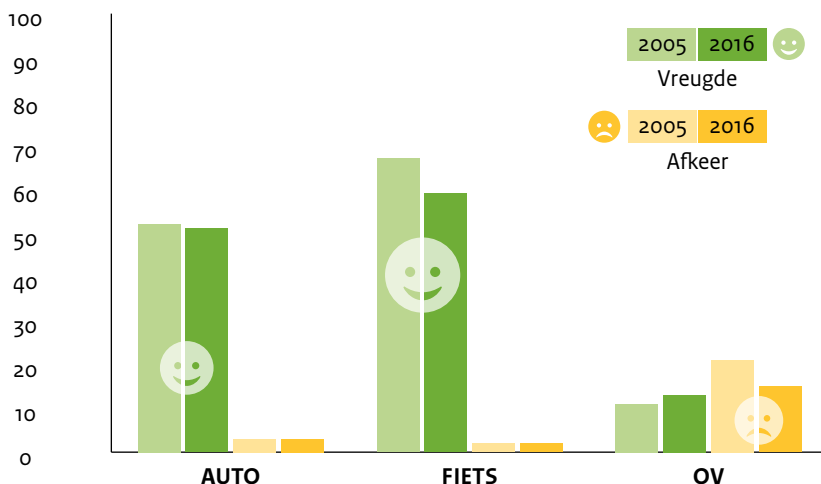
**Gevoelens over auto, fiets en openbaar vervoer**

Niet alleen de oordelen die Nederlanders vellen over de verschillende vervoerwijzen maar ook de emoties die zij ermee associëren, zijn nauwelijks veranderd (figuur 3). Zowel auto als fiets worden in 2005 en 2016 vooral geassocieerd met positieve emoties: meer dan de helft van alle Nederlanders brengt de auto in verband met vreugde, voor de fiets doet zelfs bijna 60 procent van de Nederlanders dat (tien jaar geleden waren Nederlanders overigens zelfs nog iets positiever over de fiets). Negatieve emoties komen bij zowel de auto als de fiets veel minder vaak voor: minder dan 4 procent van de Nederlanders associeert de auto met negatieve gevoelens, bij de fiets is dat zelfs minder dan 2 procent. Hoe anders beleven zij het ov. Hier ervaart slechts 13 procent van de Nederlanders gevoelens van vreugde, terwijl 15 procent het ov associeert met gevoelens van afkeer. Toch lijken de negatieve gevoelens bij het ov over de hele linie te zijn getemperd: in 2005 had nog 22 procent van de Nederlanders gevoelens van afkeer bij deze vervoerwijze.



**figuur 3** Aandeel van de Nederlanders dat vreugde en afkeer (erg + heel erg) vindt passen bij respectievelijk de auto, de fiets en het ov, in 2005 en 2016

**bron** RWS-AVV/SCP (MB 2005); KiM (MPN-BB 2016)



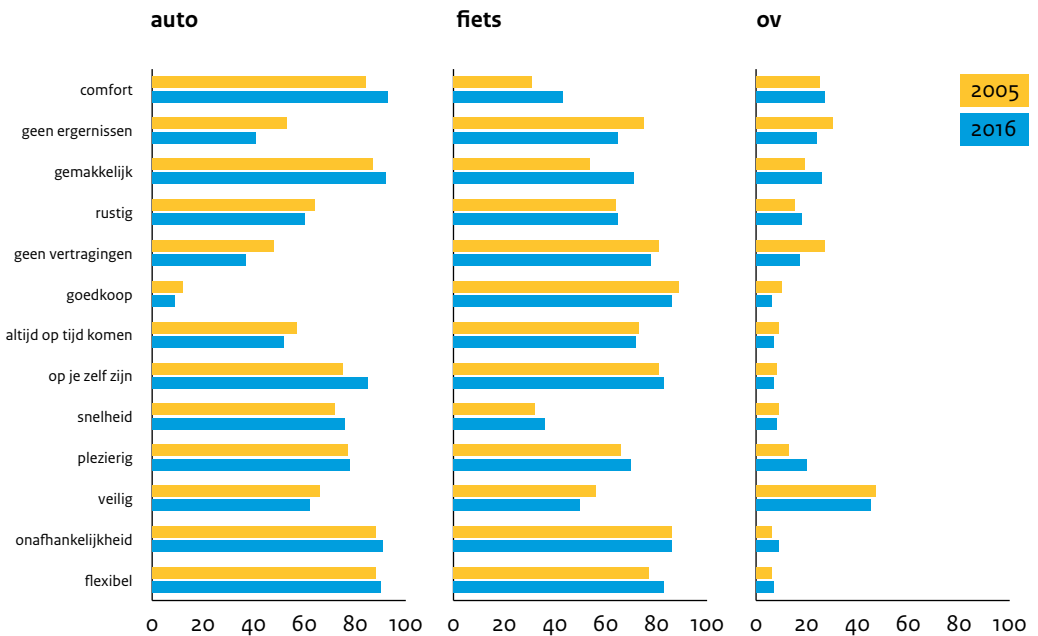
### Kwaliteitsaspecten

Ten slotte hebben we gekeken naar dertien kwaliteitsaspecten van auto, fiets en ov (figuur 4). Hieruit blijkt dat de auto zowel in 2005 als in 2016 op alle fronten beter scoort dan het openbaar vervoer. Aspecten waarop de auto met name goed scoort, zijn onafhankelijkheid en flexibiliteit, gemak, comfort, snelheid en veiligheid en het plezier dat met autorijden gepaard gaat. Hoewel de veranderingen ten opzichte van 2005 gering zijn, is het aandeel Nederlanders dat de auto geen ergernissen en geen vertragingen toedicht iets afgenomen, terwijl het aandeel dat de auto associeert met comfort en 'op je zelf zijn' juist iets is toegenomen.

De fiets heeft alleen wat betreft comfort en snelheid een fikse gepercipieerde achterstandspositie ten opzichte van de auto. Positief scoort de tweewieler vooral op de kosten (fietsen is goedkoop), het 'altijd op tijd komen', het 'op je zelf zijn' en de rust die het fietsen biedt. Fietsen wordt bovendien relatief weinig geassocieerd met ergernis en vertraging. Het aandeel Nederlanders dat tijdens het fietsen geen ergernissen ervaart, is overigens wel iets afgenomen (van 75 procent in 2005 naar 65 procent in 2016). Andere significante veranderingen in de beleving van het fietsgebruik is de toename van het aandeel mensen dat fietsen als comfortabel kwalificeert (van 31 procent in 2005 naar 43 procent in 2016) en gemakkelijk vindt (van 54 procent in 2005 naar 71 procent in 2016). Mogelijk is dit deels te verklaren door de opkomst van de e-fiets, die het fietsen voor een grotere groep gemakkelijker en comfortabeler heeft gemaakt. De fiets wordt evenwel niet significant vaker als 'snel' gekwalificeerd (wat gezien de opkomst van de e-fiets wel zou worden verwacht).

Evenals in 2005 wordt het ov in 2016 op alle kwaliteitsaspecten lager gewaardeerd dan de auto en de fiets. Negatieve scores zijn er vooral voor snelheid, kosten, het gebrek aan onafhankelijkheid, flexibiliteit, het ‘altijd op tijd komen’ en het ‘op je zelf zijn’, maar ook voor ‘plezier’. Wel is de perceptie op sommige aspecten iets verbeterd ten opzichte van 2005. Zo is het aandeel Nederlanders dat het reizen per ov met plezier associeert, iets toegenomen, evenals het aandeel Nederlanders dat comfort ervaart. Het aandeel Nederlanders dat het ov ergernissen (36 procent) en vertragingen (53 procent) toedicht, is evenwel ook (licht) toegenomen.

**figuur 4** Oordeel over 13 kwaliteitsaspecten van auto-, fiets-, en ov-gebruik voor woon- werkverplaatsingen (% dat kenmerk passend vindt) in 2005 en 2016  
**bron** RWS-AVV/SCP (MB 2005); KiM (MPN-BB 2016)



# VEELGEBRUIKERS POSITIEVER GESTEMD DAN NIET-GEBRUIKERS

## Belangrijkste bevindingen

- Van de Nederlanders van 18 jaar en ouder is ruim 80 procent veelgebruiker van de auto, ruim 50 procent veelgebruiker van de fiets en nog geen 10 procent veelgebruiker van het ov.
- De oordelen die Nederlanders hebben over auto, fiets en ov hangen samen met de frequentie waarin zij de vervoerwijze gebruiken. Veelgebruikers oordelen positiever dan incidentele en niet-gebruikers.
- Ook de mate waarin emoties zoals vreugde en afkeer voorkomen, varieert in sterke mate met de frequentie waarin iemand auto, fiets en ov gebruikt.

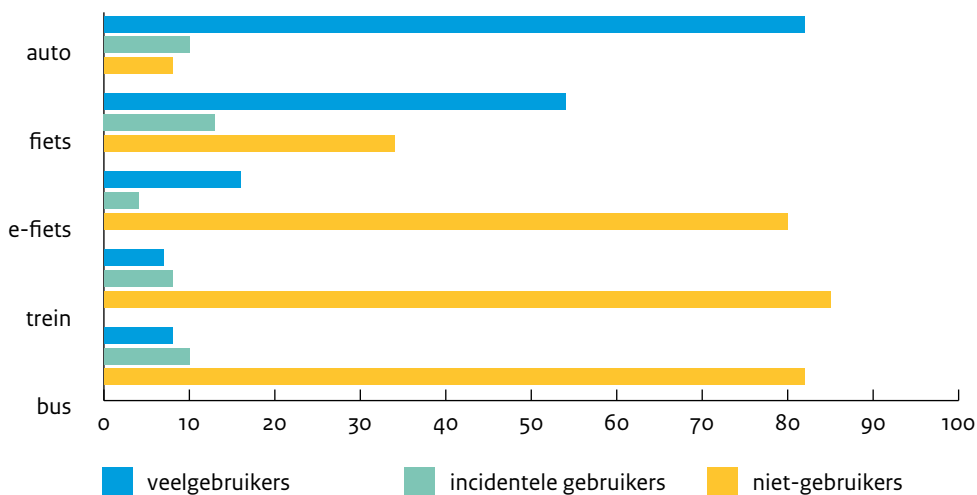


### Frequentie van gebruik ...

De samenhang tussen de beleving van en de beeldvorming over vervoermiddelen en de frequentie van het gebruik ervan lijkt sterk: mensen die vaak gebruik maken van auto, fiets en openbaar vervoer (ov), oordelen positiever dan mensen die er incidenteel of niet gebruik van maken. Dat weten we al uit het onderzoek van tien jaar geleden (Harms et al., 2007). Ook voor het huidige onderzoek hebben we deze samenhang onderzocht. We onderscheiden daarbij drie groepen gebruikers: veelgebruikers (meerdere dagen per week), incidentele gebruikers (minder dan één dag per week maar vaker dan één keer per maand) en niet-gebruikers (minder dan één dag per maand).

Van de Nederlanders van 18 jaar en ouder is ruim 80 procent veelgebruiker van de auto, ruim 50 procent is veelgebruiker van de fiets en nog geen 10 procent is veelgebruiker van het ov (figuur 5). Nederlanders die niet of bijna nooit gebruik maken van de auto, zijn zeldzaam (8 procent van de Nederlanders van 18 jaar en ouder). Een derde van de 18-plussers gebruikt nauwelijks de fiets en de meerderheid van de Nederlanders van 18 jaar of ouder reist niet of nauwelijks per trein en bus. Acht op de tien Nederlanders reizen minder dan één keer per maand per bus, tram, metro of trein, bijna de helft reist helemaal nooit met het ov. De frequentie waarin Nederlanders gebruik maken van auto, fiets en ov, is sinds 2005 niet veel veranderd. Het aantal frequente autogebruikers is wel iets afgenomen en het aantal incidentele gebruikers is iets gegroeid. Ook bij het ov en de fiets is een lichte verschuiving waarneembaar van het aandeel veelgebruikers naar incidentele en niet-gebruikers<sup>1</sup>.

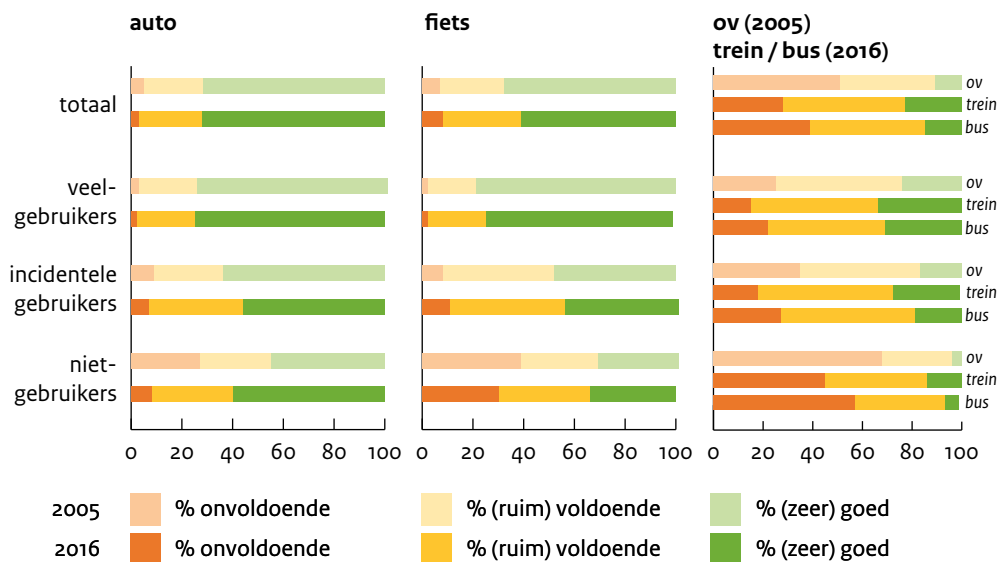
**figuur 5** Veelgebruikers, incidentele gebruikers en niet-gebruikers  
**bron** KiM (MPN-BB 2016)



### ... hangt samen met de oordelen

Ook voor 2016 geldt dat de oordelen die Nederlanders hebben over auto, fiets en ov samenhangen met de frequentie waarin zij de vervoerwijze gebruiken (figuur 5). Zo blijken de over het geheel genomen negatieve rapportcijfers voor het ov vooral te worden bepaald door de groep niet-gebruikers. Van deze groep geeft bijna de helft een onvoldoende aan de trein en meer dan de helft geeft een onvoldoende aan de bus. Veelgebruikers beoordelen de trein daarentegen in de meerderheid van de gevallen (85 procent) met voldoende of hoger en van de frequente busgebruikers geeft bijna 80 procent de bus minimaal een voldoende. Mogelijk geldt hier 'onbekend maakt onbemind' en zijn de vooroordelen over het ov juist bij de groep die hier geen persoonlijke ervaring mee heeft, het meest hardnekkig. Overigens kunnen vervelende ervaringen uit het verleden uiteraard ook een rol spelen bij de negatieve beoordeling.

**figuur 6** Oordelen over auto, fiets en ov naar mate van gebruik (uitgedrukt in aandelen dat een onvoldoende rapportcijfer, een (ruim) voldoende rapportcijfer of (zeer) goed rapportcijfer geeft), in 2005 en 2016.  
**bron** RWS-AVV/SCP (MB 2005); KiM (MPN-BB 2016).



# JONG EN OUD, STAD EN PLATTELAND

## Belangrijkste bevindingen

- Jongvolwassenen waarderen de auto onveranderd positief. Met het ouder worden lijkt het positieve oordeel wel iets te temperen.
- Bijna iedereen oordeelt in 2016 positiever over het ov dan in 2005: zelfs in de plattensgebieden, waar de feitelijke kwaliteit van het ov-aanbod is teruggelopen.



**De oordelen die Nederlanders hebben over auto, fiets en openbaar vervoer (ov), hangen niet alleen samen met de frequentie waarin ze het vervoermiddel gebruiken maar ook met de persoonskenmerken, zoals leeftijd en woonlocatie.**

### **Jong en oud**

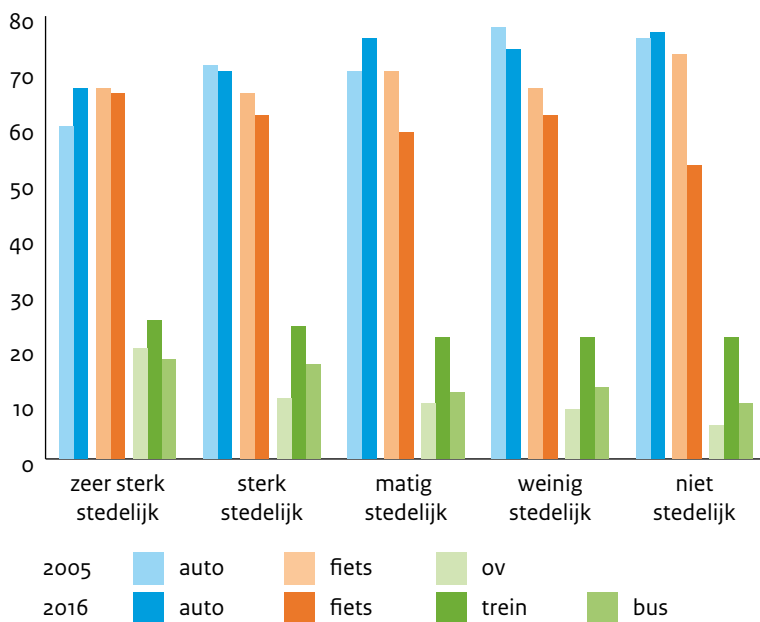
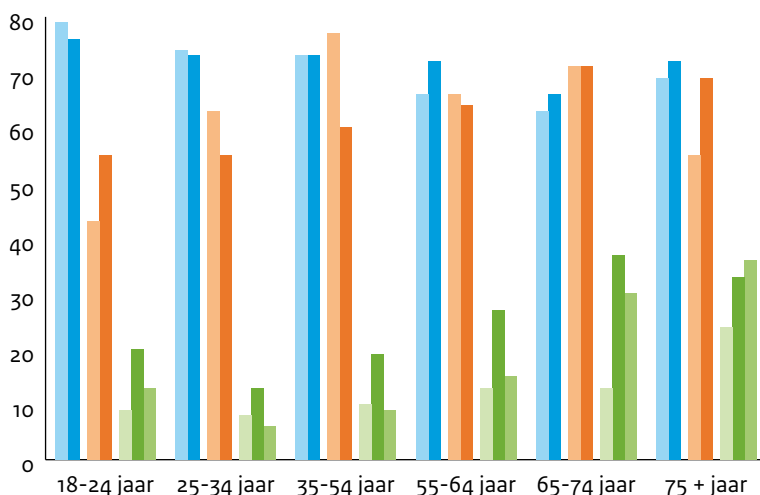
Wanneer we voor het jaar 2005 nader inzoomen op de rapportcijfers van 8 of hoger, zijn het jongvolwassenen van alle leeftijdsgroepen die het meest positief oordelen over de auto, terwijl ouderen vaak positiever over het ov zijn dan jongeren. Anno 2016 is dit patroon nog steeds waarneembaar, hoewel de verschillen tussen de leeftijdsgroepen iets minder (maar niet significant minder) sterk lijken dan tien jaar geleden (figuur 7). Duidelijk is in ieder geval dat de attitude van jongvolwassenen jegens de auto niet structureel is veranderd. Dit in tegenstelling tot wat in veel recente literatuur staat (voor een overzicht zie Jorritsma & Baveling, 2014), namelijk dat jongeren ten opzichte van eerdere generaties minder geïnteresseerd zouden zijn in de auto. Nog steeds geeft ongeveer drie kwart van de jongvolwassenen een rapportcijfer 8 of hoger aan de auto en zijn ze sceptisch over het ov. In 2016 geven ouderen de fiets vaker een rapportcijfer van 8 of hoger dan jongeren. Ten opzichte van 2005 is vooral het aandeel 75-plussers dat een hoog rapportcijfer aan de fiets geeft, toegenomen. Mogelijk is de introductie van de e-fiets hier debet aan. Opvallend is dat ten opzichte van 2005 met name minder 35- tot 55-jarigen positief oordelen over de fiets.

### **Stad en platteland**

Plattelandsbewoners blijken zowel in 2005 als in 2016 vaker een rapportcijfer van 8 of hoger aan de auto te geven dan bewoners van (zeer) sterk stedelijke gebieden (figuur 7). Voor het ov geldt het omgekeerde: evenals in 2005 kwalificeren plattelandsbewoners het ov (vooral de bus) minder vaak als positief dan bewoners van stedelijke gebieden. Over de fiets oordelen stedelingen in 2016 wat vaker positief (lees: een rapportcijfer van 8 of hoger) dan bewoners van niet-stedelijke gebieden. Opmerkelijk is verder dat in 2005 een groter deel van de plattelandsbewoners positief oordeelden over de fiets dan in 2016. Mogelijk is de verschraving van de dagelijkse voorzieningen op het platteland en de toegenomen afstanden om deze te bereiken hier debet aan.

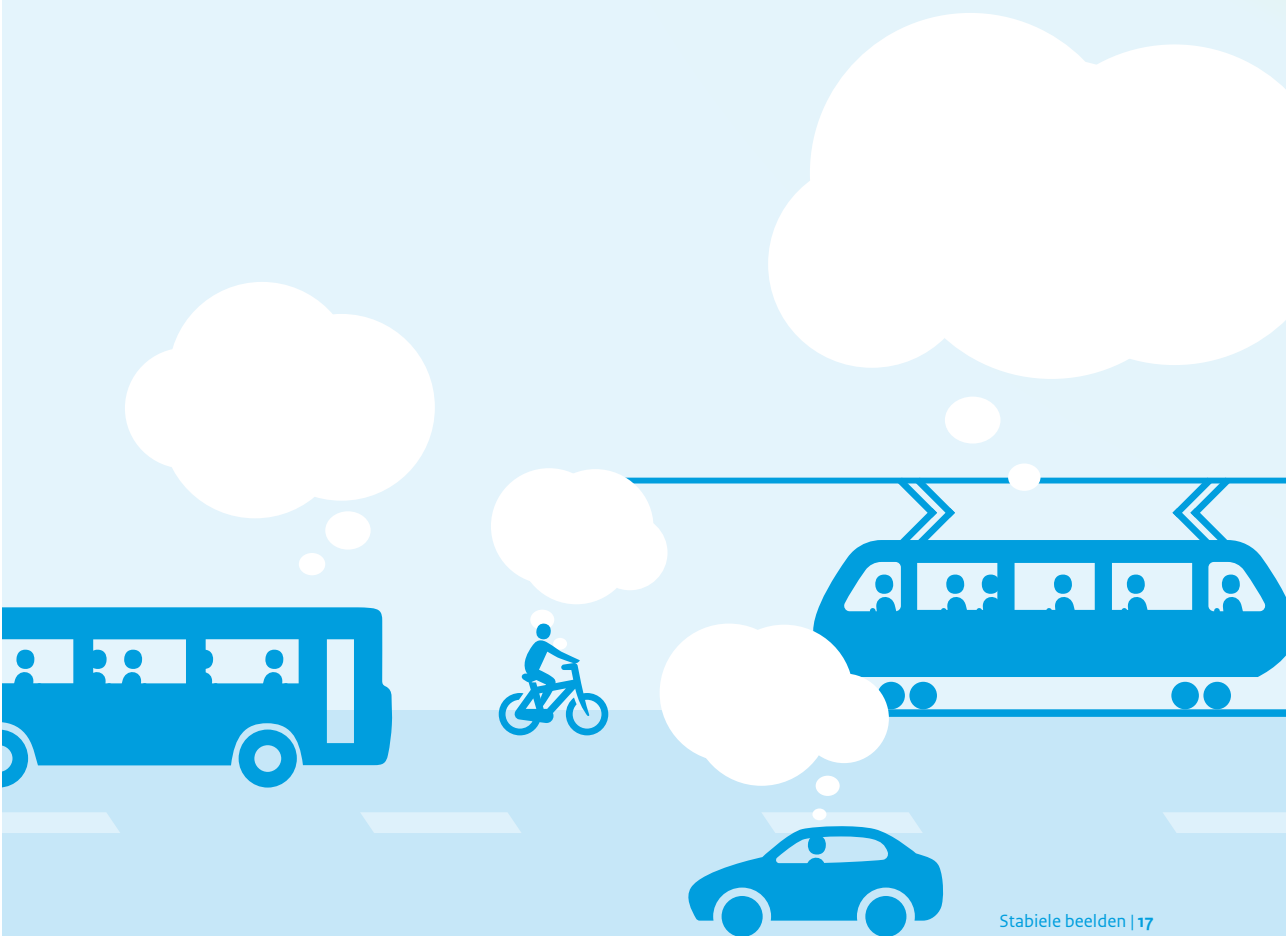
**figuur 7** Aandeel van de 18-plussers dat een 8 of hoger geeft als rapportcijfer voor auto, fiets en ov, naar leeftijd (boven) en stedelijkheid (onder) in 2005 en 2016

**bron** RWS-AVV/SCP (MB 2005); KiM (MPN-BB 2016).





# BEELD EN WERKELIJKHEID



Hoe Nederlanders de auto, de fiets en het openbaar vervoer (ov) waarderen en welke aspecten zij als positief en negatief kwalificeren, lijkt in 2016 weinig veranderd ten opzichte van 2005. De objectieve veranderingen in het aanbod van auto, fiets en ov vinden maar ten dele hun weerslag in de beleving en beeldvorming. Imago en werkelijkheid lopen uiteen. Dat beeld en werkelijkheid niet perfect op elkaar aan sluiten, is een belangrijke les voor beleidsmakers. Objectieve veranderingen kunnen anders worden beleefd. Een perfect product kan bijvoorbeeld last hebben van een slecht imago. Aangezien mensen op basis van het imago keuzes maken, kan dit negatieve gevolgen hebben voor zowel het product zelf als het gebruik ervan. Het is dus zaak niet alleen goed zicht te houden op de feitelijke ontwikkelingen, maar ook op hoe die ontwikkelingen worden beleefd.

### Positiever beeld van het ov

Hoewel de beleving van en de beeldvorming over vervoermiddelen tussen 2005 en 2016 nauwelijks is veranderd, zijn Nederlanders wel iets positiever gaan oordelen over het ov. Het ov krijgt ten opzichte van 2005 een iets hoger rapportcijfer. Ook wordt het iets vaker geassocieerd met de emotie 'vreugde' en iets minder vaak met 'afkeer'. Toch blijft de meerderheid van de Nederlanders sceptisch over het ov. Deze algemene scepsis lijkt voor een groot deel te worden bepaald door de groep niet-gebruikers, want juist zij zijn het meest kritisch. Omdat feitelijke verbeteringen in het ov deze groep veelal zullen ontgaan (omdat zij er nu eenmaal niet mee worden geconfronteerd), zullen hun beelden niet snel veranderen.

### Kennismaken en uitproberen

Dit betekent dat het beeld van een groep potentiële gebruikers niet geheel in overeenstemming zal zijn met de werkelijkheid. Dat beeld kan wellicht worden beïnvloed door deze groep met die werkelijkheid te confronteren. Mensen die zelden of nooit gebruik maken van het ov, zouden dan op een of andere manier kunnen worden verleid om deze vervoerwijze eens te proberen. Om die reden is wel geopperd om zogenoemde 'ov-dagen' te organiseren (vergelijkbaar met de Trein-Tram-Bus-dag (TTB) in België). Tijdens deze dag (of dagen) kunnen mensen gratis reizen met het openbaar vervoer en zo ervaringskennis opdoen (Berveling et al., 2009). Ook bij de fiets is ervaringskennis van belang. Gebruikers oordelen immers anders dan niet-gebruikers. Mensen die vaak fietsen, oordelen positiever over het vervoermiddel dan mensen die weinig of niet fietsen. Op basis hiervan zou de gedachte kunnen zijn dat het loont om het fietsgebruik aan te moedigen en te faciliteren. Bijvoorbeeld door deelfietsen aan te bieden (een wittefietsenplan), door gratis fietsen beschikbaar te stellen aan medewerkers, door belastingvoordelen te bieden bij de aanschaf van een fiets, door de fiets beter te laten aansluiten op het openbaar vervoer, enzovoort (Rondinella, 2012; 2015). Maar of dergelijke maatregelen effectief zijn en of meer gebruik ook daadwerkelijk tot verbeterde oordelen leidt, is voor discussie vatbaar. Bovendien kunnen er ook geheel andere oorzaken zijn waarom mensen niet willen of niet kunnen fietsen, zoals gezondheid.

### Gapende of kraaiende hanen?

Een haan kan nog zo hard en hartstochtelijk kraaien, een dove ziet alleen de open snavel en denkt dat de haan gaapt. De dove komt tot de voor de hand liggende (maar verkeerde) conclusie dat de haan lui is. Zouden mensen op dezelfde manier beelden opbouwen over vervoermiddelen? Geven reizigers het ov lage rapportcijfers op basis van beelden of op basis van ervaringen? Duidelijk is wel dat de oordelen van niet-gebruikers samenhangen met de frequentie waarin zij vervoerwijzen (niet alleen ov, maar ook fiets en auto) gebruiken. Veelgebruikers oordelen positiever. Wat kunnen of moeten beleidsmakers met deze conclusie? En wat zit er achter de 'stabiele beelden'? Deze vragen komen aan bod in een nog te verschijnen achtergrondrapportage van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).

---

## Literatuur

- Berveling, J. et al. (2009). *Imago en openbaar vervoer*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- CROW (2016). *OV-Klantenbarometer*. Ede: CROW. Zie <http://www.ovklantenbarometer.nl/>
- Harms, L., Kalfs, N. & Jorritsma, P. (2007). *Beleving en beeldvorming van mobiliteit*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- Harms, L., Berveling, J. & Hoogendoorn, R. (2016). *Beleving en beeldvorming 10 jaar later*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (te verschijnen).
- Jorritsma, P. & Berveling, J. (2014). *Niet autoloos, maar auto later*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- KiM (2016). *Mobiliteitsbeeld 2016*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- NS (2016). Diverse jaarverslagen (geraadpleegd via internet).
- Rondinella, G., Fernandez-Heredia, A., et al. (2012). *Analysis of perceptions of utilitarian cycling by level of user experience*. Transportation Research Board 91st Annual Meeting.
- Rondinella, G. (2015). *Considering Cycling for Commuting: the Role of Mode Familiarity*. Madrid: Universidad Politecnica de Madrid.

---

<sup>1</sup> Het is echter de vraag of dit een weerspiegeling is van feitelijke verschuivingen of dat het te maken heeft met de gewijzigde vraagstelling van het onderzoek: waar in 2005 alleen werd gevraagd naar openbaar vervoergebruik is in 2016 onderscheid gemaakt tussen trein, bus, tram en metro. Voor de fiets is anders dan in 2005 onderscheid gemaakt tussen fiets en e-fietsgebruik. De afname van het aandeel veelgebruikers onder de fietsers is even groot als de toename van het aandeel frequente e-fietsers.

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) maakt analyses van mobiliteit die doorwerken in het beleid. Als zelfstandig instituut binnen het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) maakt het KiM strategische verkenningen en beleidsanalyses. De inhoud van de publicaties van het KiM behoeft niet het standpunt van de minister en/of de staatssecretaris van IenM weer te geven.



Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Dit is een uitgave van het

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag  
[www.rijksoverheid.nl/ienm](http://www.rijksoverheid.nl/ienm)

[www.kimnet.nl](http://www.kimnet.nl)

ISBN 978-90-8902-149-6  
KiM-Ro2