Draagvlak ERS onder het Nederlandse publiek

Rapport

[redacted]

Ministerie van IenW

16 februari 2023

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

motivaction
insights and strategy

Inhoudsopgave

Achtergrond	3
Doelstelling en onderzoeksvragen	4
Conclusies	5
Methode en opzet kwalitatief	8
Methode en opzet kwantitatief	9
Resultaten kwalitatief	10
Resultaten kwantitatief	20
Bijlagen	38

Achtergrond

- Op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), heeft Motivaction B.V. een onderzoek uitgevoerd naar het draagvlak voor Electric Road Systems (ERS) onder het Nederlandse publiek.

- Om het vrachtverkeer te kunnen elektrificeren is een systeem van laadinfrastructuur nodig. ERS , waarbij een vrachtwagen al rijdend kan laden via een bovenleiding boven de snelweg, is hiervoor een kansrijke kandidaat. Dit systeem zal wellicht deels worden gefinancierd uit een nog in te voeren vrachtwagenheffing die uitgaat van het aantal gereden kilometers.

- ERS is nieuw in Nederland en bij het publiek nog onbekend. Bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat leeft de vraag of een pilottraject moet worden aangelegd, en zo ja, hoe daarbij zoveel mogelijk rekening gehouden kan worden met stakeholders als wegbeheerders, netbeheerders, de transportsector en natuurlijk de burger.

- Vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is behoefte aan een onderzoek dat de houding van de burger ten aanzien van ERS in kaart brengt.

Doelstelling en onderzoeksvragen

De doelstelling van het onderzoek is:

In kaart brengen van de houdingen en voorkeuren van (verschillende groepen) Nederlanders ten aanzien van ERS, zodat het Ministerie van IenW hiermee rekening kan houden in de afweging om een pilottraject te realiseren en in de eventuele uitvoering hiervan

Deze doelstelling is te vertalen in de volgende onderzoeksvragen:

- Wat vinden Nederlanders van de elektrificatie van het vrachtvervoer?
- Wat vinden Nederlanders van ERS in het algemeen (houding, beelden, gevaar, bezwaren) en wat zijn volgens hen positieve en negatieve aspecten?
- Wat vinden Nederlanders van de impact op het landschap van een bovenleiding boven de snelweg?
- Wat vinden Nederlanders van de impact op de rijervaring van een bovenleiding boven de snelweg?
- Hoe zijn eventuele bezwaren tegen een pilot weg te nemen volgens Nederlanders?
- In hoeverre zijn er verschillen in beleving tussen Nederlanders die dichtbij of verder van een snelweg wonen en Nederlanders die veel of weinig rijden?

Kwalitatief en kwantitatief onderzoek

In samenwerking met betrokkenen vanuit het Ministerie van IenW is er voor gekozen om de onderzoeksvragen te beantwoorden met zowel een kwalitatief verkennend onderzoek, als een daarop volgend kwantitatief toetsend onderzoek. ERS is in Nederland relatief onbekend. In kwalitatief onderzoek kan ERS goed worden uitgelegd en kunnen mensen rustig een antwoord formuleren. Hierdoor is het mogelijk om naast primaire reacties ook meer genuanceerde meningen op te halen. Inzichten uit dit kwalitatieve onderzoek zijn meegenomen in de vragenlijst van het kwantitatief onderzoek om te bepalen in hoeverre deze reacties, meningen en houdingen leven bij de bevolking en relevante subgroepen.

Kernconclusie

De eerste reactie van de Nederlandse bevolking op ERS is overwegend positief. Die reactie hangt samen met de reactie op elektrisch vervoer. Elektrificatie van het (vracht)vervoer wordt gezien als deel van een oplossing voor een aantal grote hedendaagse problemen zoals klimaatverandering. ERS zorgt er voor dat deze oplossing dichterbij komt.

Maar er zijn ook zorgen en twijfels. Zorgen of de kosten wel opwegen tegen de baten en zorgen over de verkeersveiligheid. Daarbij zijn er twijfels of de elektrificatie van het (vracht)vervoer, er hiermee indirect ook ERS, wel daadwerkelijk dé oplossing is waar we onze pijlen op moeten richten.

Ondersteunende conclusies (1/2)

ERS is binnen Nederland nog relatief onbekend, maar de initiële reacties zijn positief

- Zowel in de kwalitatieve als de kwantitatieve fase blijkt ERS relatief onbekend te zijn. Toch zijn de initiële reacties positief. Kwantitatief staat de helft van de Nederlanders positief tegenover ERS (51%) en slechts 13% negatief. Uit de kwalitatieve fase blijkt ook dat deze initiële positieve reactie niet altijd een directe reactie is op ERS, maar op de gepercipieerde voordelen van elektrische vrachtwagens. Als er een andere techniek is die elektrificatie stimuleert, zou deze wellicht ook positief kunnen worden ontvangen.
- Uit de kwalitatieve fase komt nog een belangrijke nuance naar voren ten aanzien van de positieve initiële reactie. ERS blijft voor velen nog een té abstract begrip om een gefundeerde mening over te formuleren. Hoe ERS in essentie in zijn werk gaat is meestal duidelijk, maar zaken er omheen blijven vaak vaag en roepen vragen op.
- Wanneer men daarentegen langer over ERS nadenkt, neemt ook het aantal twijfels toe. Wat gaat dit kosten? Wat is de impact op de verkeersveiligheid? En is ERS wel écht zo milieuvriendelijk? De antwoorden op deze vragen zullen bepalend zijn voor de verdere beeldvorming van Nederland rondom ERS.
- Tegen de verwachting in, zien we geen verschil tussen personen die ver of dichtbij een snelweg wonen en de mate waarin zij positief dan wel negatief tegenover ERS staan. Ditzelfde geldt voor verschillen tussen personen die veel of juist weinig op de snelweg komen.

Waargenomen voordelen raken vooral aan milieugerelateerde zaken, nadelen ziet men vooral in kosten en veiligheid

- Uit de kwantitatieve fase blijkt dat men voordelen van ERS ziet in minder uitstoot van CO_2 en stikstof en minder gebruik van fossiele brandstoffen. Toch lijken deze voordelen onlosmakelijk gelinkt aan de voordelen van elektrisch (vracht)vervoer an sich.
- Men ziet ook voordelen in dat vrachtwagens meer rechts zullen rijden en elkaar mogelijk minder inhalen. Hiermee komt ERS de rijervaring van bestuurders ten goede.
- Kosten voor aanleg en onderhoud zijn voor het Nederlands publiek een van de belangrijkste nadelen. Ook mogelijk gevaar door het breken van een bovenleiding wordt veelvuldig genoemd.
- Zowel in de kwalitatieve als de kwantitatieve fase blijkt dat het esthetische aspect van ERS hoogstwaarschijnlijk geen probleem zal zijn. Natuurlijk zullen er altijd mensen zijn die ERS visueel niet mooi vinden (28%), maar snelwegen worden op zichzelf al vaak als onaantrekkelijk gezien.
- Mogelijk gevaarlijke straling van de bovenleiding blijkt in eerste instantie ook niet een beletsel te zijn om ERS te accepteren. Hier is echter een nuance op zijn plaats. Uit de kwantitatieve fase blijkt dat 18% van Nederland dit wél als mogelijk nadeel ziet. Dit lijkt in eerste instantie een klein aantal, maar dit komt toch neer op bijna een op de vijf Nederlanders.

Ondersteunende conclusies (2/2)

Waarborgen van de verkeersveiligheid, balans tussen kosten en baten en het gebruik van groene stroom zijn belangrijke voorwaarden waaraan ERS moet voldoen

- Om ERS tot een succes te maken is dan ook van belang dat de verkeersveiligheid er niet onder lijdt. Men maakt zich namelijk zorgen over het gevaar van gebroken kabels en dat ERS het uitvoegen kan bemoeilijken.
- Daarbij spelen de kosten voor aanleg en onderhoud ook weer een rol. Deze mogen niet te hoog zijn en er mag ook niet (te)veel belastinggeld naartoe gaan. Uit de kwalitatieve fase blijkt dat men denkt dat er op kosten zou kunnen worden bespaard door samen te werken met andere landen. Deze samenwerking kan mogelijk ook de relevantie van ERS vergroten.
- Tot slot is ook de soort stroom die bij ERS wordt gebruikt van belang. Deze moet (zoveel mogelijk) groen zijn. Uit zowel de kwalitatieve als de kwantitatieve fase blijkt dat dit punt ook frequent wordt aangegrepen door sceptici van ERS. Hierbij twijfelt men of ERS onder aan de streep wel daadwerkelijk beter is voor het milieu als er gebruikt wordt gemaakt van fossiele brandstoffen bij de stroomopwekking.

Hoewel bij velen een duidelijke mening ontbreekt, staat een grote groep Nederlanders open voor een ERS-pilottraject in Nederland.

- Zo blijkt uit de kwantitatieve fase dat 47% van de Nederlanders open staat voor een pilottraject in Nederland. Toch blijft 38% hier een duidelijke mening schuldig. We zien dit aantal stijgen als men wordt gevraagd wat zij er van zouden vinden als deze pilot bij hen in de omgeving plaats zou vinden. Dan neemt 48% een neutrale positie in.
- Deze relatief grote groep zonder expliciete mening is mogelijk te verklaren door de eerder genoemde abstractheid van ERS. Men weet niet precies wat een ERS-pilottraject behelst en dan met name de zaken daaromheen (zoals mogelijke overlast). Deze onzekerheid neemt toe naarmate ERS middels een pilottraject ook letterlijk dicht bij mensen in de buurt komt. Het is echter relevant om te benoemen dat de groep die tegen een pilottraject is, ook wanneer deze in hun eigen omgeving komt, relatief klein is.
- Een stuk snelweg met veel vrachtverkeer lijkt de meest logische plek voor een ERS-pilottraject. Maar ook een lang, recht stuk snelweg wordt relatief vaak genoemd als logische locatie. Hierbij lijkt het idee bestaan dat ERS enkel mogelijk is op rechte stukken. Mogelijk omdat men denkt dat de vrachtwagen vast zit aan de bovenleiding.

Methode en opzet kwalitatief onderzoek

- Het kwalitatieve onderzoek is uitgevoerd door middel van twee **focusgroepen** van 2 uur. Deze vonden plaats op 12 december 2022 in Amersfoort. Betrokkenen van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat hebben de focusgroepen live gevolgd.
- De respondenten zijn geworven door onze daartoe gespecialiseerde afdeling M-select. Hierbij is er gestreefd naar een relatieve homogene samenstelling op basis van de volgende criteria:

Autorijders	Infrequente/niet-rijders
○ Bezit van rijbewijs en auto ○ Rijden regelmatig op de snelweg (minimaal 3 keer per week minimaal een uur per keer) ○ Spreiding gender, opleiding, leeftijd, stad/platteland en spreiding op wel/niet nabijheid snelweg ○ Spreiding op houding t.a.v. de overheid (laag – hoog vertrouwen) ○ Spreiding mate van zorgen t.a.v. klimaatverandering	○ Rijden zelf (bijna) geen auto (bezit rijbewijs niet belangrijk), en komen weinig op de snelweg ○ Spreiding gender, opleiding, leeftijd, stad/platteland en spreiding op wel/niet nabijheid snelweg ○ Spreiding op houding t.a.v. de overheid (laag – hoog vertrouwen) ○ Spreiding mate van zorgen t.a.v. klimaatverandering

- Er is bewust gekozen voor een onderzoekslocatie in **Amersfoort**. Deze stad wordt als 'gemiddeld Nederland' gepercipieerd. Hier konden we zowel autorijders als niet-autorijders werven met een oriëntatie op landelijke gebieden als autobezitters met een (hoog)stedelijke focus. Bovendien treffen we hier deelnemers die zowel richting en in de Randstad rijden als in en naar andere gebieden.
- Alle respondenten hebben een financiële vergoeding ontvangen voor hun deelname.

Methode en opzet kwantitatief onderzoek

Doelgroep, steekproef en representativiteit

Dit kwantitatieve onderzoek is online uitgevoerd onder het ISO-20252:2019-gecertificeerde panel van Motivaction: StemPunt.

- De doelgroep van dit onderzoek bestaat uit Nederlanders van 18 tot en met 80 jaar. In totaal hebben n=1.013 respondenten de vragenlijst volledig ingevuld.
- De netto steekproef van n=1.013 respondenten is representatief voor opleiding, leeftijd, geslacht, regio (Nielsen), Mentality-milieu (segmenten van de bevolking met een eigen waardenoriëntatie en kijk op het dagelijks leven) en interacties tussen deze variabelen.

Vragenlijst, dataverzameling en veldwerkperiode

De vragenlijst is in samenwerking met het Ministerie van IenW opgesteld. Als basis dienden de uitkomsten van het kwalitatieve onderzoek. De vragenlijst bevatte 16 vragen. De gemiddelde invultijd was 7 minuten. Het veldwerk is uitgevoerd van 6 tot en met 19 januari 2023.

Vergelijkingen tussen groepen

In de kwantitatieve resultatensectie worden een aantal groepen met elkaar vergelijking. Verschillen tussen deze groepen worden enkel gerapporteerd als ze naast significant, ook relevant zijn. De verdeling van tussen deze groepen is te vinden in de bijlagen.

Het betreft de volgende groepen:

- Leeftijd
- Opleiding (praktisch, midden, theoretisch)
- Bezit rijbewijs (ja, nee)
- Aantal km dat men rijdt per jaar
- Regio
- Afstand die men van de snelweg woont

Methode
Kwantitatief, online vragenlijst

Doelgroep
Nederlanders van 18 t/m 80 jaar

Veldwerkperiode
06-01-2023 t/m 19-01-2023

Steekproef
Landelijk representatief 18 t/m 80 jaar

Vragenlijst
16 vragen, circa 7 minuten invultijd

Weging
Propensity-weging op: Geslacht, leeftijd, opleiding, regio en waardenprofiel

Resultaten kwalitatief onderzoek

Elektrische voertuigen zijn een duurzaam alternatief maar twijfels over milieu-impact groeien

- Elektrische voertuigen roepen in eerste instantie associaties op als schoner, stiller, innovatief en beter voor het milieu. En vooral als een alternatief voor vervuilende fossiele energie.

- Aan elektrische vrachtwagens wordt op spontaan niveau niet gedacht. Wanneer men hier langer over nadenkt komen er milieuvoordelen op, zoals elektrische pakketbezorgers in binnensteden.

- Tegelijkertijd wordt de elektrificatie steeds minder als dé oplossing gezien om klimaatverandering tegen te gaan. Er is een groeiend bewustzijn van milieuonvriendelijke nadelen, en dan met name van de productie van accu's en de opwekking van elektriciteit via fossiele energiebronnen.
  - Er is bezorgdheid over de grondstoffen die nodig zijn voor de productie van accu's en de winning daarvan waar zowel milieu als mensen de dupe van zijn.
  - Ook horen burgers steeds vaker nieuws over het afval van accu's en dat dit zeer schadelijk is voor het milieu.
  - Daarnaast zijn er groeiende twijfels over in hoeverre het opwekken van elektriciteit wel een duurzaam alternatief is wanneer hier fossiele energie voor wordt gebruikt.

- Hierdoor zijn er twijfels over in hoeverre er bij elektrificatie van voertuigen onder aan de streep wel een positief milieueffect is. Toch worden deze vervoersmiddelen overall als een beter alternatief gezien voor vervoersmiddelen die alleen maar op fossiele brandstof rijden.

> *Elektrische auto's zijn wel beter voor het milieu en maken minder lawaai.*

> *Door de elektrische fiets ga ik nu eindelijk wel fietsen. Met een gewone is het te zwaar en pak ik liever de auto.*

> *Het is wel de toekomst. En fijn dat die vrachtwagens in binnensteden steeds vaker elektrisch zijn, is minder vies.*

> *Die accu's zijn eigenlijk heel milieuvervuilend en ze kunnen ook in de fik vliegen. Maar wat moeten we dan? We zijn nog niet klaar voor waterstof.*

> *Ik heb er steeds meer moeite mee. De levensduur van accu's is niet zo best en hoe ze elektriciteit opwekken ook niet. Het is best ingewikkeld dit.*

> *Elektrische voertuigen zijn schoon qua uitstoot. Maar dan moet je ook kijken hoe die elektriciteit wordt opgewekt en dat is vaak helemaal niet zo schoon.*

ERS-stimulusmateriaal

- ERS is voorgelegd via de volgende drie communicatiematerialen in steeds dezelfde volgorde:

1

Een filmpje (zonder geluid):
https://www.youtubetrimmer.nl/view/?v=_3P_S7pL7Yg&start=62&end=90&loop=0

2

De volgende tekst en foto:

"Dit is een Electric Road System, afgekort tot ERS. Dit is een systeem waarmee vrachtwagens al rijdend kunnen opladen via een bovenleiding boven de snelweg."

3

De volgende tekst:

:"Door ERS kunnen vrachtwagens al rijdend opladen. Hierdoor hoeven ze minder stil te staan om bij een laadpaal op te laden.

De bovenleiding bevindt zich boven de rechterrijstrook. Vrachtwagens zitten niet vast aan de bovenleiding. Ze kunnen buiten het ERS-netwerk tot ongeveer 150 km verder rijden op de accu.

Door al rijdend elektrische vrachtwagens te laden, kunnen ze met kleinere en goedkopere accu's rijden en zijn daardoor bij aanschaf goedkoper."

Wisselende spontane reacties op ERS-stimulusmateriaal

- ERS roept op spontaan niveau wisselende reacties op: van positief – innovatief, minder uitstoot, handig - tot sceptisch – onhaalbaar, hoge kosten, laag rendement. Diegenen die positief nieuwsgierig zijn lijken ERS een goed idee te vinden. Anderen die twijfels hebben over het rendement zijn negatief over het idee.
- Tegelijkertijd wordt ERS als concept nog als te abstract ervaren en vindt men het lastig hier een gefundeerde mening over te geven.
- Wanneer er langer over ERS wordt nagedacht, komen er (nog) meer twijfels over de haalbaarheid, het rendement en in hoeverre het daadwerkelijk beter voor het milieu is, en wordt het sentiment negatiever.

Positieve reacties op ERS vooral ingegeven door elektrificatie an sich en het innovatieve karakter

Positieve reacties zijn vooral te herleiden tot twee sentimenten:

1. Elektrische vrachtwagens zijn (iets) beter voor het milieu en veroorzaken minder geluidshinder

ERS als facilitator van elektrische vrachtwagens wordt daarom positief ontvangen: als dit de elektrificatie van vrachtwagens stimuleert, is ERS een goed idee. Burgers denken dan vooral aan minder uitstoot en daardoor een schonere lucht omdat tijdens het rijden er geen fossiele brandstof wordt gebruikt.
Daarnaast verwacht men dat er minder geluidshinder is omdat elektrische vrachtwagens stiller zouden zijn. Dit wordt als belangrijk voordeel gezien als je in de buurt van drukke wegen woont.

- Deze positieve houding is dus geen directe reactie op ERS, maar op de gepercipieerde voordelen van elektrische vrachtwagens. Als er een andere techniek is die elektrificatie stimuleert, zou deze wellicht ook positief kunnen worden ontvangen.

2. Nieuwsgierigheid naar technische innovatie

Burgers met deze interesse zijn benieuwd naar wat de ERS-techniek precies inhoudt en geloven in de kracht van innovatie. Onder hen is een zekere fascinatie voor nieuwe technieken en zij denken graag in (technische) kansen. Zij omarmen de ontwikkeling van nieuwe duurzame mogelijkheden bij voorbaat al. Hun houding ten aanzien van ERS is hierdoor “probeer het maar, baadt het niet dan schaadt het niet.”

> *Ik ben wel positief want ik kan me voorstellen dat elektrisch rijden beter is voor het milieu. Maar weet er nog weinig van.*

> *Zo is er minder uitstoot bij snelwegen. Kinderen die daar in de buurt wonen zijn ongezonder. En je mist zo ook nog eens die herrie. Ik vind het een goed idee.*

> *Je moet in deze tijd alles aanpakken om de uitstoot te verminderen.*

> *Nieuwe ideeën qua techniek? Daar kun je toch niet op tegen zijn? Laat ze het maar proberen en dan kijken of het wel of niet lukt.*

> *Ik vind het wel heel inventief. En van innovaties moeten we het wel hebben.*

> *Ik ben wel nieuwsgierig naar wat het ons kan opleveren. Sowieso minder uitstoot dus dat is al mooi.*

Twijfels over rendement

- Er zijn sterke twijfels of ERS onder aan de streep wel voldoende oplevert: zijn de kosten niet (veel) te hoog en is de milieu-impact niet te laag? Staan de kosten wel in verhouding tot de baten? De verwachtingen zijn wat dit betreft vrij laag door twijfels over de haalbaarheid. Deze worden ingegeven door de volgende sentimenten:
  - Men verwacht dat de **kosten zeer hoog** zullen zijn gezien de verwachte ingewikkelde techniek en uitgebreide infrastructuur.
  - Een **lager vertrouwen in infrastructurele overheidsprojecten**. Er heerst een idee dat "overheidsprojecten altijd te duur zijn" en het initiële budget vaak wordt overschreden. Dat ERS nog zeer abstract voor respondenten is, werkt dit gevoel in de hand.
  - Burgers vragen zich af of er wel **voldoende gebruik van ERS** zal worden gemaakt en of de kosten wel terugverdiend zullen worden. Zijn er genoeg geschikte vrachtwagens nu en in de toekomst hiervoor? Is er draagvlak en ambitie vanuit de markt?
  - De **reikwijdte van ERS lijkt te beperkt**. Respondenten denken dat ERS alleen nut heeft wanneer dit "overal" wordt aangelegd vanwege de vaak lange afstanden die vrachtwagens moeten afleggen. Ze denken dat een Europese samenwerking noodzakelijk is, of in ieder geval met België en Duitsland, voor de haalbaarheid en voldoende rendement van ERS.

> *Gaat het effect niet teniet door alle spullen die je hiervoor moet optuigen?*

> *Ik vind het echt wel heel leuk klinken, maar twijfel wel aan de haalbaarheid en of het rendabel is.*

> *Dit is wel een kosten-baten-ding. Ik verwacht dat het heel erg duur gaat zijn en zoals alle overheidsprojecten zal het wel weer financieel uit de hand lopen. En levert het dan nog steeds voldoende op voor het milieu?*

> *Is dit wel een ding binnen de vrachtwagens? Is er wel behoefte aan snel kunnen laden ook vanuit bedrijven? Dan zou je verwachten dat een Albert Heijn ook meebetaalt, maar dat zie ik ze nog niet doen.*

> *Het is wel innovatief, maar het heeft toch alleen zin als dit overal komt? Vrachtwagens rijden vaak lange afstanden door diverse landen.*

Twijfel over nut en noodzaak van ERS

- Respondenten hebben moeite om mogelijke voordelen van ERS in te schatten in vergelijking met de huidige situatie van het opladen van een elektrische vrachtwagen. Ze hebben weinig idee wat daar nu de uitdagingen van zijn. Ze vragen zich dan ook af **voor welk probleem ERS een oplossing moet zijn**.

- Het **stilstaan bij een laadpaal** wordt nu niet als last gezien; eerder als een **noodzaak** omdat vrachtwagenchauffeurs sowieso om de zoveel tijd moeten rusten. Dan zou dit gecombineerd kunnen worden met het opladen van de accu.

- Men vraagt zich af waarom er niet wordt geïnvesteerd in **innovatie op bestaande "mogelijkheden"** in plaats van het ontwikkelen van "totaal iets nieuws".
  - Hierbij denkt men vooral aan snelladers bij pompstations waardoor het laadproces effectiever wordt. Of accu's die meer vermogen hebben.
  - Ook wordt er gedacht aan mobiele snelladers bij distributiecentra en/of opdrachtgevers van vrachtverkeer (zoals supermarkten).
  - Daarnaast denkt men aan mogelijkheden bij bestaande infrastructuur zoals het spoor; in hoeverre kan dat als basis dienen voor innovatieve mogelijkheden om op te laden?

> *Vrachtwagenchauffeurs moeten toch om de zoveel tijd uitrusten? Dan kun je net zo goed je vrachtwagen opladen. Dan heb je al die bovenleidingen niet nodig.*

> *Er zijn toch gewoon van die laadpalen bij tankstations?*

> *Het is leuk om met dit soort ideeën te stoeien. Maar dit vaagt ook om zo veel grondstoffen, know-how, mensen en heel veel infrastructuur. Dan liever meer innovatie op wat we al hebben.*

> *Leuke innovatie hoor maar volgens mij nutteloos. Je kunt beter voor zonnepanelen op het dak van de vrachtwagen gaan en een oplaadstation.*

Er is behoefte aan een meer structurele duurzame oplossing

- ERS wordt niet gepercipieerd als dé oplossing voor de verduurzaming van het vrachtvervoer. Hiervoor voelt ERS als een te fragmentarische oplossing. Liever zien ze vanuit de overheid een **veelomvattend plan om klimaatdoelstellingen** te halen. Zoals het aanpakken van de hele industrie, minder vrachtvervoer en andere infrastructurele oplossingen.

- Daarnaast wordt ERS eerder als **tijdelijke oplossing** gezien omdat respondenten verwachten dat innovatie dit systeem zal inhalen, zoals lokale snelladers.

- Bovendien zijn er **groeiende twijfels** of **elektrische voertuigen** wel de toekomst blijven, en of hierop moet worden blijven ingezet. Zijn elektrische vrachtwagens onder aan de streep inderdaad beter voor het milieu? Er is **bezorgdheid** over:
  - In hoeverre het **opwekken** van elektriciteit (voor vrachtwagens) wel voldoende duurzaam is, zeker wanneer hier **fossiele brandstoffen** voor worden gebruikt.
  - De productie en het afval van **accu's**. Deze zijn volgens burgers **zeer vervuilend** en een steeds minder aantrekkelijke duurzame optie. Wanneer er in de concepttekst wordt gesproken over "goedkopere accu's" dankzij ERS, worden twijfels over het duurzame karakter van ERS vergroot. Respondenten verwachten dat goedkopere accu's juist milieuvervuilender zijn en daarmee geen duurzame oplossing.

> *Ik ben erg voor slimme oplossingen. Maar dit lijkt meer een korte termijn oplossing waar uiteindelijk weer een nieuw probleem uit voortkomt.*

> *Pak dan het scheepsvervoer aan, dat is nog een stuk vervuilender!*

> *Het lijkt meer een doekje tegen het bloeden dan een langetermijnoplossing.*

> *Als je de balans opmaakt, hoe duurzaam is het nu echt? Het kost natuurlijk weer een hoop geld, grondstoffen en uitstoot om zoiets aan te leggen. En als ze het dan ook nog eens met grijze stroom opwekken?*

> *Goedkopere accu's gaan toch sneller stuk? Dan heb je nog meer afval. En in kleinere accu's gaan ook vervuilende grondstoffen.*

Weinig impact op burgers zelf

- Respondenten verwachten niet dat ERS veel impact op henzelf zal hebben wanneer men zelf op de weg (mee)rijdt. Men denkt aan mogelijke wat kleinere effecten:
    - Qua **rijgedrag** denken ze dat ERS het voordeel kan hebben dat vrachtwagenchauffeurs minder snel links zullen inhalen. Hierdoor denken ze dat er **minder snel files en ongelukken** ontstaan. Sommigen denken dat vrachtwagens niet eens links kunnen rijden omdat ze vastzitten aan de bovenleiding.
    - **Onervaren rijders** verwachten dat door ERS rijden op de rechterrijstrook wat **spannender** kan zijn omdat ze tussen vrachtwagens – die door ERS mogelijk minder flexibel zijn - in moeten rijden. Zeker diegenen die denken dat vrachtwagens vastzitten aan de bovenleiding vinden het enger om hier tussen te rijden.

- Op het gebied van **landschapsvervuiling** zien respondenten **nauwelijks een probleem**. Snelwegen worden toch al als onaantrekkelijk ervaren en ERS “kan er nog wel bij”. Er wordt de vergelijking gemaakt met het uiterlijk van spoorwegen die ook worden geaccepteerd. Men verwacht dat ERS niet al te hoog wordt aangelegd en is daarmee minder storend dan bijvoorbeeld windmolens.

- Een enkeling maakt zich wel zorgen om vogels die in de draden kunnen vliegen. Een ander denkt dat storm veel schade kan toebrengen aan ERS met gevaar voor het wegverkeer.

> *Ik denk dat die vrachtwagens elkaar minder gaan inhalen dus rijden wordt wel chiller.*

> *Als er maar 2 of 3 rijbanen zijn en eentje is alleen voor vrachtwagens, dan heb je er misschien wel last van.*

> *Ik zou niet weten waarom ik er op de weg last van zou moeten hebben. Ik heb er niks mee te maken als auto.*

> *Snelwegen zijn toch al lelijk, dus wat zou dit uitmaken? Het is net als een spoorlijn, daar doen we toch ok niet moeilijk over?*

> *Misschien dat tegenstanders van windmolens er moeilijk over doen? Mij maakt het niet uit.*

> *Storm zou nog wel eens voor wat gevaar kunnen zorgen.*

Voorwaarden

- Respondenten zien een aantal voorwaarden voor de invoering van **ERS voor mogelijk rendement**:
  - De elektriciteit dient te worden **opgewekt via groene energie** in plaats van fossiele energie om onder aan de streep een duurzaam alternatief te zijn en om klimaatdoelstellingen te behalen.
  - De Nederlandse overheid moet **samenwerken met andere Europese landen** om kosten te besparen en om de relevantie van ERS te vergroten; ERS alleen in Nederland uitrollen lijkt weinig nut te hebben gezien de lange afstanden die vrachtwagens doorgaans afleggen.
  - Daarnaast wordt het belang van minder afhankelijk te zijn qua energieopwekking van landen buiten Europa (Rusland, China) door enkelen herkend.
  - Nederland hoeft hierbij geen voortrekkersrol te hebben. Internationale samenwerking lijkt juist bij grensoverschrijdende logistiek en het behalen van klimaatdoelstellingen een logische aanpak. Zo kunnen kosten worden verdeeld en is er een grotere kans op (internationaal) draagvlak . Bovendien zien respondenten tijdens het onderzoek voorbeelden uit Duitsland en Zweden en lijkt de rol van Nederland als kartrekker achterhaald.

- Een **logische locatie** voor een ERS-pilot ziet men **grote verkeerswegen** waar veel vrachtwagens komen, zoals in de Randstad. Maar ook waar veel **internationaal vrachtverkeer** is zoals bij de grens met Duitsland en België om samenwerking tussen Nederland en buurlanden te stimuleren: “Als er al een stuk in Duitsland is aangelegd, trek het dan door naar Nederland”.
- Daarnaast worden door respondenten die denken dat de vrachtwagens vastzitten aan de bovenleiding, lange recht stukken genoemd in het noorden van het land genoemd als locatie voor de pilot. Zo kunnen ze veilig vele kilometers maken om de werkzaamheid en rendement te testen.

> *Ze moeten de elektriciteit dan wel met groene energie opwekken. Anders is het helemaal net duurzaam.*

> *Je moet als landen elkaar versterken want dan wordt de reikwijdte groter en deel je in de kosten.*

> *Ik snap wel dat Nederland zelfredzamer wil worden, zeker met die oorlog nu.*

> *Snelwegen richting Duitsland lijkt me, dan kun je meteen een samenwerking aangaan. Scheelt in de kosten. Of een route naar de Rotterdamse Haven, daar waar veel vrachtwagens rijden.*

> *Het stuk moet lang genoeg zijn zodat je het verschil kunnen maken dat je inderdaad bij moet laden via de bovenleiding.*

> *Lange rechte stukken waar ze niet veel in- en uit hoeven te voegen.*

Resultaten kwantitatief onderzoek

Reactie op ERS

Houding elektrisch vrachtvervoer: meerderheid is positief

57% geeft aan dat zij positief tegenover een toename van het elektrisch vrachtvervoer staan. Slechts 9% staat hier negatief tegenover.

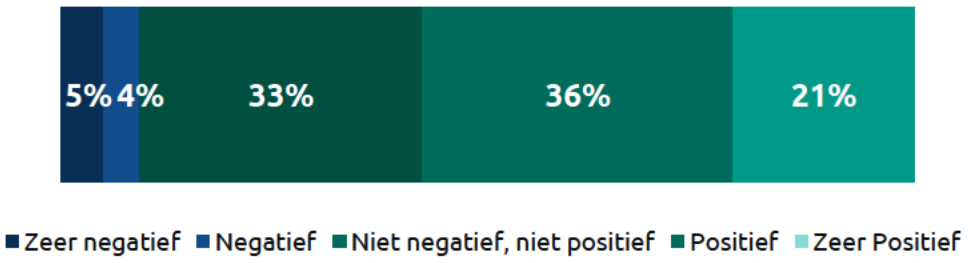
De volgende groepen staan vaker positief tegenover de toename van het elektrisch vrachtvervoer:

- 18 t/m 24 jarigen;
- Theoretisch/wetenschappelijk opgeleide personen;
- Personen die tussen de 20.000 en 30.000 km rijden per jaar.

De volgende groepen staan vaker negatief tegenover de toename van het elektrisch vrachtvervoer:

- Praktisch opgeleide personen.

In hoeverre sta je positief of negatief tegenover de toename van het elektrische vrachtvervoer?
(Basis - allen, n=1.013)



Bekendheid ERS: ruime meerderheid is onbekend met ERS

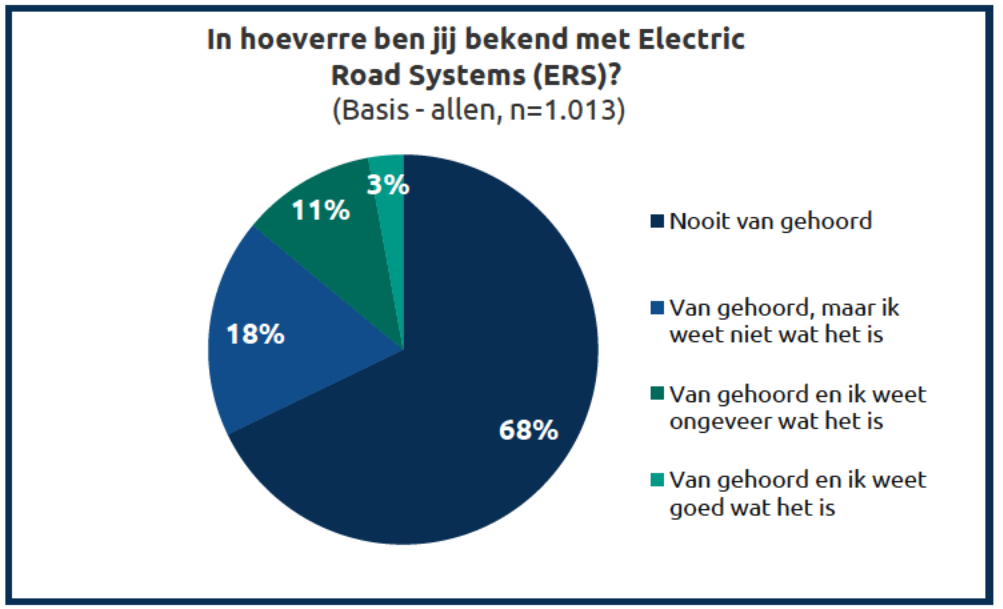
Zo geeft 68% nog nooit van ERS te hebben gehoord. 18% heeft er wel eens van gehoord maar weet niet wat het is. 11% kent het een weet ongeveer wat het is en slechts 3% weet goed wat ERS is.

De volgende groepen weten vaker goed wat ERS is:

- Personen die dagelijks op de snelweg rijden.

De volgende groepen weten minder vaak wat ERS is:

- Praktisch opgeleide personen;
- Personen zonder rijbewijs;
- Personen die weinig op de snelweg komen (maandelijks tot nooit);



Houding ERS: kleine meerderheid staat positief tegenover ERS

51% van het Nederlandse publiek staat positief tegenover ERS. Ruim een derde heeft geen duidelijk mening en slechts 13% staat er negatief tegenover.

De volgende groepen staan vaker positief tegenover ERS:

- 18 t/m 24 jarigen;
- Theoretisch/wetenschappelijk opgeleide personen;
- Personen die tussen de 20.000 en 30.000 km rijden per jaar.

De volgende groepen staan vaker negatief tegenover ERS:

- Praktisch opgeleide personen;

Als je de beschrijving leest, in hoeverre sta je dan positief of negatief tegenover ERS?
(Basis - allen, n=1.013)

Voordat aan de respondenten is gevraagd in hoeverre zij positief op negatief tegenover ERS staan, is aan hen de volgende tekst voorgelegd:

"Electric Road Systems, ook wel ERS genoemd, is een systeem waarbij vrachtwagens al rijdend opladen via een bovenleiding boven de snelweg. Hierdoor hoeven ze minder stil te staan om bij een laadpaal op te laden. De bovenleiding waaraan vrachtwagens opladen bevindt zich boven de rechterrijstrook. Vrachtwagens zitten niet vast aan de bovenleiding. Zij laden op door licht contact te maken met de bovenleiding. Ze kunnen buiten het ERS-netwerk tot ongeveer 150 km rijden op de elektrisch-aangedreven accu. Wanneer elektrische vrachtwagens al rijdend opladen, kunnen ze met kleinere en goedkopere accu's rijden dan wanneer ze stilstaand opladen. Ze zijn daardoor ook goedkoper."

Daarbij is aan hen ook afbeelding getoond waarop een ERS is te zien, gevolgd door een informatief filmpje waarin, naast dat ERS wordt getoond, ook enige uitleg wordt gegeven over hoe het werkt. Ditzelfde filmpje is gebruikt in het kwalitatief onderzoek.

Toelichting positieve houding tegenover ERS

Je geeft aan <u>positief</u> tegenover Electric Road Systems (ERS) te staan. Kun je je antwoord toelichten?

In de onderstaande bloemlezing zijn de meest genoemde antwoorden op deze open vraag gecategoriseerd in verschillende onderwerpen. De quotes dienen ter illustratie van deze onderwerpen.

Voorstander elektrisch rijden/elektrische auto's

- *Het lijkt me goed als er meer elektrische voertuigen komen. ERS is een handig en innovatief systeem.*
- *Ik ben een voorstander van elektrisch rijden en denk dat ERS het aantrekkelijker maakt om ook vrachtwagens elektrisch te laten rijden.*
- *Lijkt mij een goede oplossingsrichting voor fossielvrij vrachtverkeer*
- *Hoe meer er elektrisch gereden wordt hoe beter.*

Vrachtwagen rijden meer rechts/halen minder in

- *Het zorgt voor minder uitstoot en vrachtwagens zullen meer rechts blijven rijden*
- *Zo halen vrachtwagens ook niet in wat vaak gevaarlijk is*
- *Handig dat vrachtwagens hierdoor meer op de rechterbaan zullen blijven.*
- *Vrachtwagens blijven dan in principe rechts rijden.*
- *Vrachtwagens kunnen niet meer inhalen. Goed voor de files.*

Minder stikstof/uitstoot/vervuiling

- *CO_2 uitstoot verminderen.*
- *minder uitstoot, beter voor het milieu en waarschijnlijk ook minder lawaai.*
- *Schonere lucht.*
- *Doet me denken aan de Trolleybus. Zuinig en schoon.*
- *Goed voor het milieu (minder schadelijke uitlaatgassen)*
- *Minder belastend voor het milieu in meerdere opzichten (uitstoot en geluid).*

Ontlasten laadnetwerk/minder lang opladen

- *Vrachtwagens kunnen doorrijden en hoeven geen laadplekken bezet te houden.*
- *Kleiner accupakket, minder oplaadtijd*
- *Opladen tijdens het rijden i.p.v. een uur stil te staan bij een laadstation.*
- *Ik denk dat het in tijd scheelt, als de wagens al rijdend worden opgeladen. Er kunnen er meerdere tegelijk opladen.*
- *Opladen tijdens het rijden, wat een uitvinding!*

Toelichting negatieve houding tegenover ERS

Je geeft aan <u>negatief</u> tegenover Electric Road Systems (ERS) te staan. Kun je je antwoord toelichten?

In de onderstaande bloemlezing zijn de meest genoemde antwoorden op deze open vraag gecategoriseerd in verschillende onderwerpen. De quotes dienen ter illustratie van deze onderwerpen.

Lelijk/uitzichtvervuiling

- *Het is ook een afschuwelijk gezicht.*
- *Ben sowieso negatief over elektrische auto's.*
- *Ik vind het niet mooi dat al die kabels zichtbaar zijn boven de weg. En ik vraag me af of die overlast geven, bv straling, een zoemend geluid (door wrijving/wind) en voor vogels.*
- *Geen gezicht van die draden over de weg.*

Verlaten snelweg wordt lastiger/rijgedrag

- *De baan bezet zodat je moeilijker de snelweg kan verlaten.*
- *Zo is het net alsof de rechterbaan gereserveerd is voor vrachtwagens en dat lijkt me niet de bedoeling om ons snelwegen netwerk efficiënt te gebruiken.*
- *Rijgedrag wordt teveel beïnvloed.*
- *Lange rij vrachtwagens, geen ruimte voor afslag personen auto's.*
- *Komt meer oponthoud op snelwegen.*

Gevaarlijke bovenleidingen

- *Het lijkt me wel gevaarlijk die elektrische leidingen boven de snelweg.*
- *Bovenleiding is erg gevaarlijk voor werkzaamheden en hulpdiensten.*
- *Lijkt me gevaarlijk. Mogelijk raken draden beschadigd door te hoog geladen vrachtwagen.*
- *Veiligheid hoogspanning boven de weg (rijksweg) is geen goed plan zeker voor de hulpdiensten niet bij een ongeval.*

Men twijfelt aan de duurzaamheid/nut/kosten

- *Hoe duurzaam is een investering in dit gehele systeem?!*
- *De kosten voor her aanleggen is gigantisch.*
- *Duur in aanleg, onderhoud en veel afval wat verwerkt moet worden wanneer het vervangen moet worden.*
- *De aanleg van dergelijke kabelsystemen zijn zo arbeidsintensief en onderhoudswerkzaamheden gevoelig, dat kan nooit milieuvriendelijk zijn en worden.*

Voordelen ERS: men ziet het meest milieugerelateerde voordelen

Minder uitstoot, minder gebruik van fossiele brandstoffen en minder uitstoot van stikstof zijn de drie meest genoemde mogelijke voordelen van ERS. Deze voordelen raken direct, dan wel indirect aan het milieu. Een aanzienlijk deel van de bevolking (44%) verwacht dat vrachtwagens door ERS meer rechts zullen rijden en dat dat goed is voor de verkeersveiligheid (zie p. 27 en kwalitatief onderzoek).

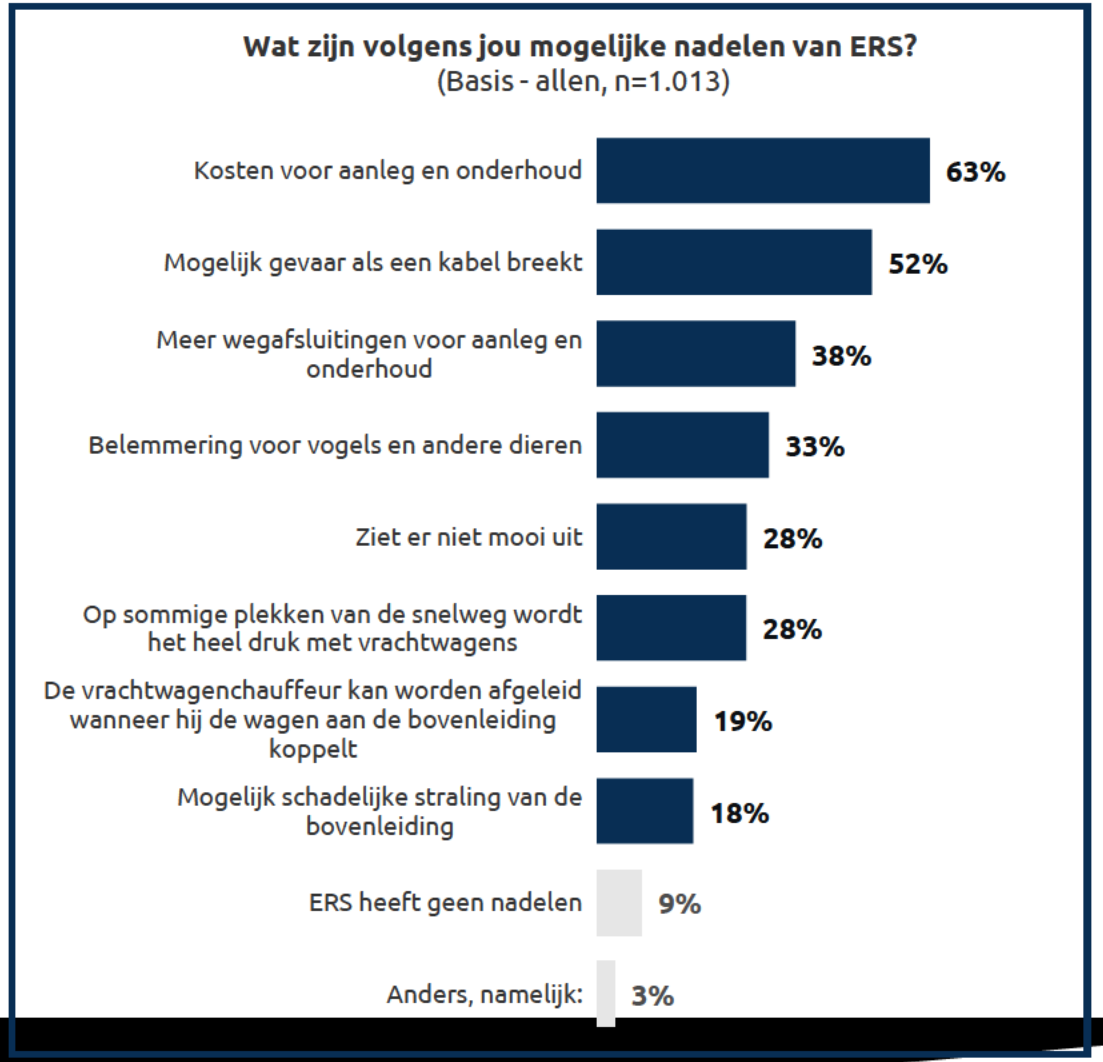
- Jongeren tussen de 18 en 24 jaar vinden minder uitstoot van CO_2 en stikstof vaker voordelen van ERS;
- 65+'ers vinden het idee dat vrachtwagens vaker rechts zullen rijden, ook vaker een voordeel van ERS;
- Theoretisch/wetenschappelijk opgeleide personen zien an sich vaker voordelen dan andere groepen, bijv. minder gebruik van grondstoffen door kleine batterijen van vrachtwagens en minder uitstoot van CO_2 en stikstof. Praktisch opgeleide personen zijn daarentegen vaker van mening dat ERS geen voordelen met zich meebrengt;
- Daarbij geven personen zonder rijbewijs vaker aan dat minder gebruik van grondstoffen door kleine batterijen van vrachtwagens, minder gebruik van fossiele brandstoffen en het aansporen van bedrijven aan om meer elektrische vrachtenwagens te gebruiken, vaker voordelen zijn.
- Personen die relatief dichtbij een snelweg wonen zien ook vaker voordelen van ERS.

Wat zijn volgens jou mogelijke voordelen van ERS?
(Basis - allen, n=1.013)

Voordelen ERS: kosten en verkeersveiligheid worden gezien als grootst mogelijke nadelen

Kosten voor aanleg en onderhoud zijn volgens het Nederlandse publiek overduidelijk de grootste nadelen van ERS. Ook mogelijk gevaar als een kabel breekt wordt relatief vaak genoemd.

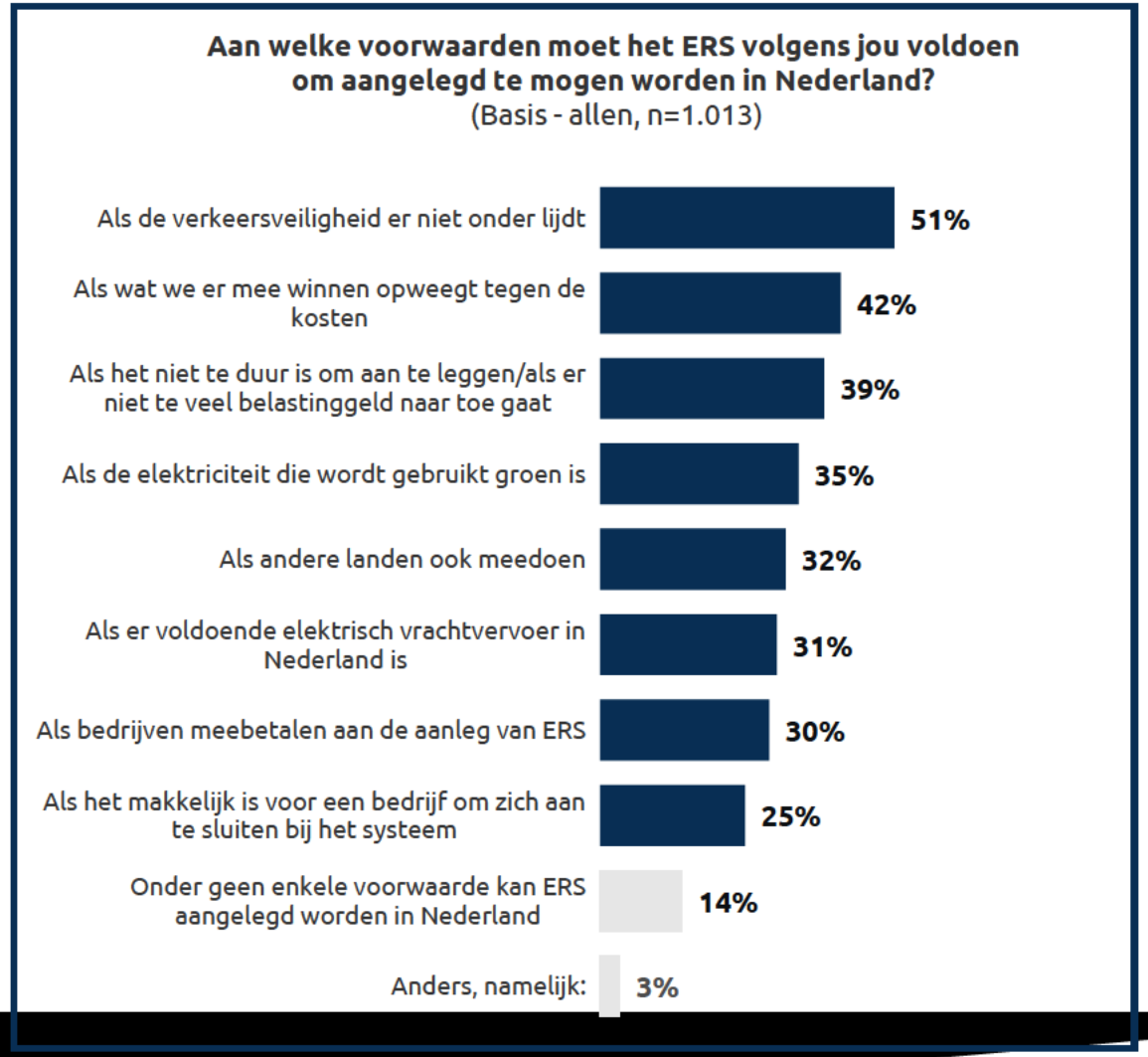
- Jongeren tussen de 18 en 24 jaar benoemen vaker dat zij mogelijk schadelijke straling van bovenleidingen als nadeel zien;
- Dat het door ERS op sommige plekken (naar verwachting) heel druk kan worden met vrachtwagens, is voor 65+'ers vaker een mogelijk nadeel;
- Opvallend is dat personen die zich (bijna) dagelijks op de snelweg bevinden vaker aangegeven dat ERS geen nadelen heeft.



Voorwaarden ERS: waarborgen verkeersveiligheid is de belangrijkste voorwaarde om ERS aan te leggen

Naast verkeersveiligheid is ook een goede balans tussen kosten en baten een belangrijke voorwaarde om ERS aan te leggen.

- Met name jongeren tussen de 18 en 24 jaar vinden het belangrijk dat de elektriciteit die bij ERS wordt gebruikt groen is. Opvallend is dat juist deze groep vaker aangeeft dat zij het belangrijk vinden dat de aanleg niet te duur is;
- Praktisch opgeleide personen benoemen daarbij vaker dat zij vinden dat ERS onder geen enkel voorwaarde kan worden aangelegd in Nederland.
- Theoretisch/wetenschappelijk opgeleide personen vinden het vaker belangrijk dat wat er mee wordt gewonnen opweegt tegen de kosten en dat bedrijven meebetalen voor de aanleg van ERS;
- Personen die tussen de 20.000 en 30.000 km per jaar rijden, vinden dat wat er mee wordt gewonnen opweegt tegen de kosten vaker een belangrijk voorwaarden voor het aanleggen van ERS.



Pilottraject ERS

Houding pilottraject: grote groep is positief maar bij even grote groep ontbreekt een duidelijke mening

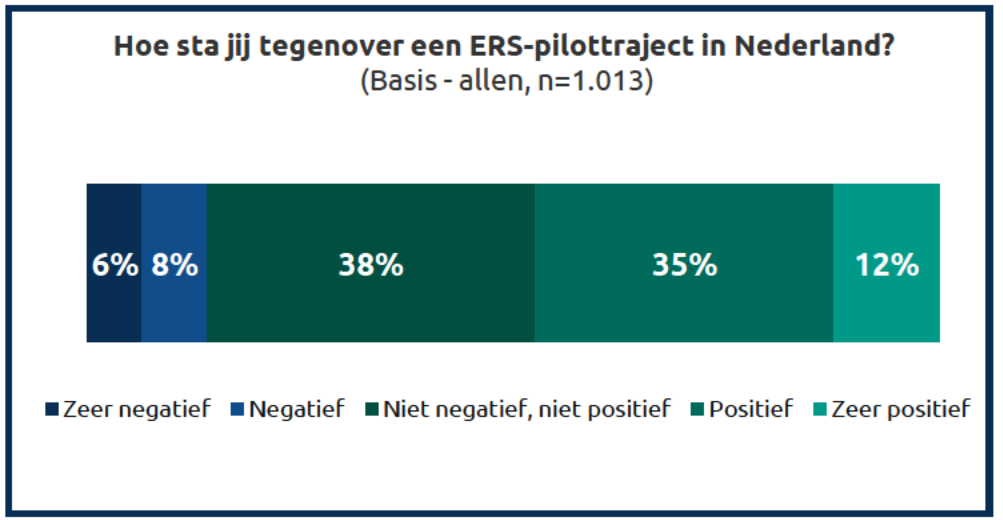
Hoewel 47% positief tegenover een ERS-pilottraject staat, en slechts 8% negatief, zien we ook dat ruim een derde van de Nederlandse bevoking een meer neutrale houding aanneemt.

De volgende groepen staan vaker positief tegenover een ERS-pilottraject:

- Theoretisch/wetenschappelijk opgeleide personen;
- Personen die dichterbij een snelweg wonen.

De volgende groepen staan vaker negatief tegenover een ERS-pilottraject:

- Praktisch opgeleide personen;

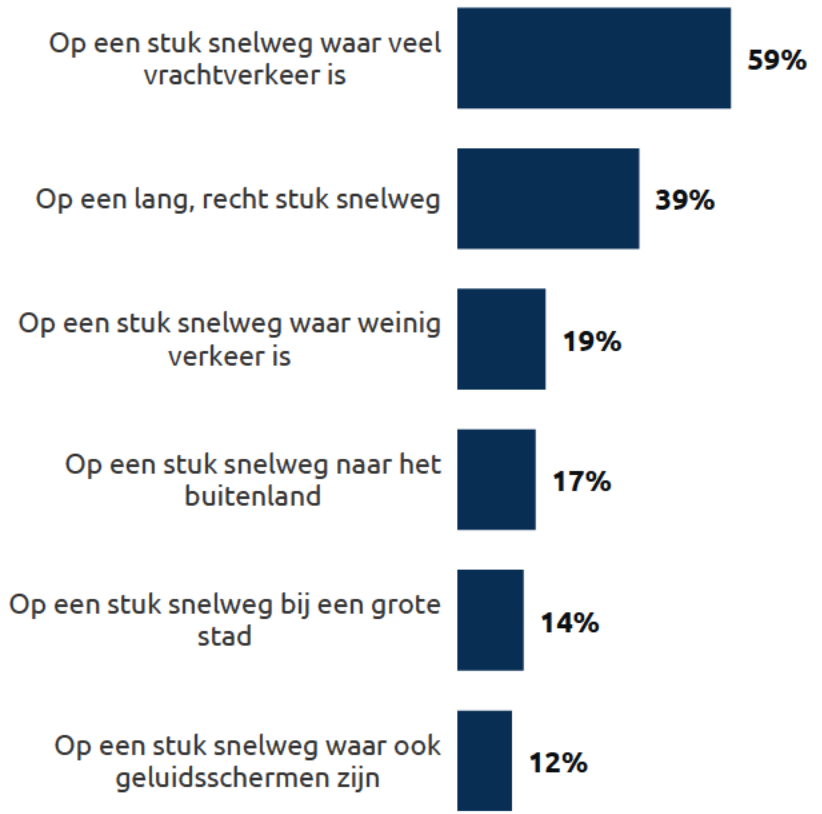


Locatie pilottraject: een stuk snelweg met veel vrachtverkeer is de meest logische locatie

Maar ook een lang, recht stuk snelweg wordt relatief vaak genoemd als logische locatie.

- Personen zonder rijbewijs vinden een stuk snelweg naar het buitenland vaker een logische locatie voor een ERS-pilottraject;
- Personen die dichterbij een snelweg wonen benoemen vaker dat in hun optiek een stuk snelweg met veel vrachtverkeer de meest geschikte locatie voor een ERS-pilottraject is. Personen die verder van de snelweg wonen delen deze mening echter minder vaak.

Wat zou volgens jou een logische locatie zijn om dit ERS-pilottraject aan te leggen?
(Basis - allen, n=1.013)



Pilottraject in eigen omgeving: grote groep heeft hier geen duidelijke mening over

Dit geldt voor bijna de helft van het Nederlandse publiek (48%). Ruim een derde zou er geen probleem mee hebben als er een ERS-pilottraject in hun omgeving zou komen (37%). Een gering percentage van 16% denkt hier echter anders over. Zij zouden hier wel een probleem mee hebben.

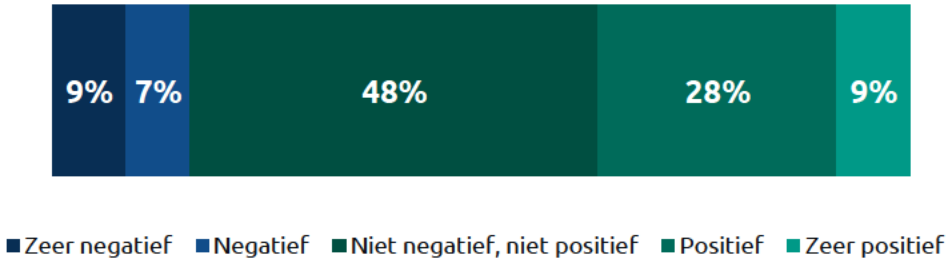
De volgende groepen staan vaker positief tegenover een ERS-pilottraject bij hen in de omgeving:

- Theoretisch/wetenschappelijk opgeleide personen;
- Personen uit de drie grote gemeentes Amsterdam, Rotterdam en Den Haag;

De volgende groepen staan vaker negatief tegenover een ERS-pilottraject bij hen in de omgeving :

- Praktisch opgeleide personen;

En hoe sta je er tegenover als er een ERS-pilottraject bij jou in de omgeving komt?
(Basis - allen, n=1.013)



Toelichting positieve houding tegenover een ERS-pilottraject in de omgeving

Je hebt aangegeven dat je positief tegenover een ERS-pilottraject bij jou in de omgeving staat. Kun je je antwoord toelichten?

In de onderstaande bloemlezing zijn de meest genoemde antwoorden op deze open vraag gecategoriseerd in verschillende onderwerpen. De quotes dienen ter illustratie van deze onderwerpen.

Heb er zelf geen last van/zie geen nadelen

- *Interessante pilot. Ik heb er geen last van, dus doe maar in de omgeving.*
- *Ik zie geen problemen om dit dicht bij mij uit te proberen.*
- *Waarom niet? Ik verwacht weinig/geen overlast voor de omgeving.*
- *Voordelen wegen zwaarder dan tijdelijke nadelen voor aanleg*
- *Mij maakt het eigenlijk niet uit, als we daarmee richting de toekomst wat kunnen winnen, waarom niet dan?*

Respondent noemt voordelen

- *Goed voor het milieu.*
- *Vrachtwagens maken minder lawaai en stoten geen schadelijke stoffen uit.*
- *Ik mag aannemen dat elektrisch vrachtverkeer stiller is dan fossiel. Bovendien ook schoner als het groen is opgewekt. Draagt bij aan de luchtkwaliteit. Ik ben voor...*
- *Goed voor het milieu bij mij in de buurt.*

Pilots zijn nodig

- *Pilots zijn nodig dus ook als het toevallig in mijn omgeving is.*
- *Er moet toch ergens een pilot komen, dus waarom niet hier?*
- *Waar het pilottraject wordt uitgevoerd is van minder belang. In mijn buurt, prima!*
- *Zonder proef geen meting. Dichtbij maakt niet uit.*
- *Door pilots kan men ervaring opdoen, ik zie niet in waarom dat in mijn omgeving niet zou mogen*

Moeten iets doen voor het milieu/ het is het waard

- *We moeten echt er alles aan doen om de aarde mooier achter te laten dan dat we hem aantroffen*
- *Het is voldoende de moeite waard en "not in my backyard" schuif ik daarbij terzijde.*
- *Het is voor het milieu belangrijk om hiermee te experimenteren. Een niet-in-mijn-achtertuin-mentaliteit is dus niet op zijn plaats.*
- *Het is van algemeen belang en sta ervoor open dat dit in mijn omgeving is*

Toelichting negatieve houding tegenover een ERS-pilottraject in de omgeving

Je hebt aangegeven dat je <u>negatief</u> tegenover een ERS-pilottraject bij jou in de omgeving staat. Kun je je antwoord toelichten?

In de onderstaande bloemlezing zijn de meest genoemde antwoorden op deze open vraag gecategoriseerd in verschillende onderwerpen. De quotes dienen ter illustratie van deze onderwerpen.

Lelijk/bederft uitzicht/straatbeeld

- *Niet mooi, te belastend*
- *Met die leidingen in de lucht wordt er alles niet mooier op in het gebied waar ik woon.*
- *Ontsierend voor het landschap*
- *Lelijke leidingen.*
- *Zicht verslechtering.*
- *Ik wil niet die lelijke dingen zien net als meerdere mensen in mijn omgeving.*

Kosten

- *Kost heel veel geld om aan te leggen. De wegen zijn daardoor afgesloten en waarschijnlijk gaat de wegenbelasting mega omhoog.*
- *Ben helemaal tegen het idee, aanleg en onderhoud is veel te duur, volk mag er weer voor betalen. De pot is leeg! Laat het bedrijfsleven dit dan maar 100% betalen.*
- *Niet rendabel.*

ERS überhaupt geen goed idee

- *Geloof niet zo in de oplossing. Te veel kosten te weinig profijt.*
- *Geen goede oplossing dus niet aan beginnen.*
- *Wat een idiote geldverspilling.*
- *Ik vind het een onzin initiatief dat alleen maar slecht is voor de doorstroming en waarvan ik hinder zal ondervinden.*
- *Ik sta er sowieso negatief tegenover dus elke plek vind ik fout.*

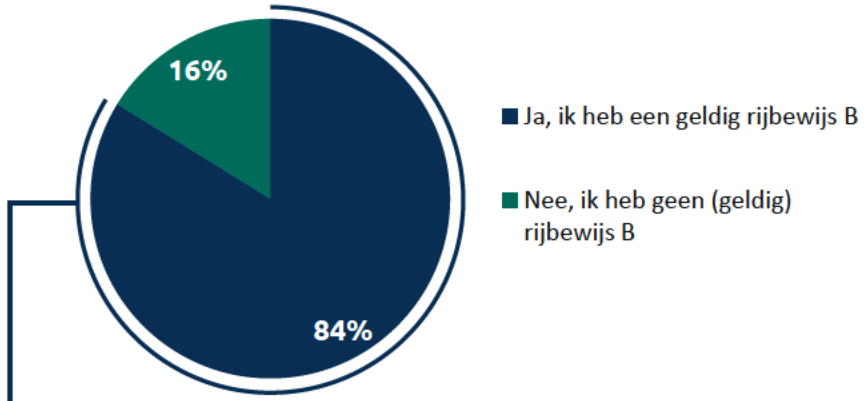
Verkeersveiligheid/drukte/ oponthoud

- *Het is veel te druk met verkeer in de randstad om daar een voorziening voor te treffen, wanneer veel vrachtwagens achter elkaar rijden kan men moeilijk uitvoegen en invoegen.*
- *Oponthoud door aanleg en onderhoud.*
- *Is al veel te druk op de weg.*
- *Het is hier altijd al heel druk en dan zou er een flinke tijd een afsluiting zijn en meer vrachtverkeer.*

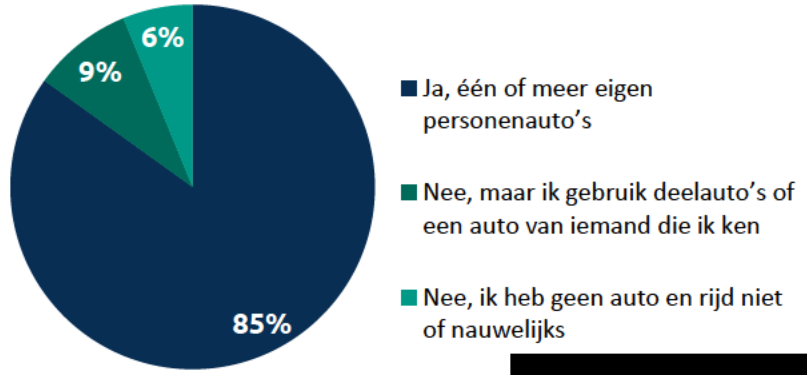
Bijlagen

Rijbewijs- en autobezit: ruime meerderheid bezit een rijbewijs en beschikt over een auto

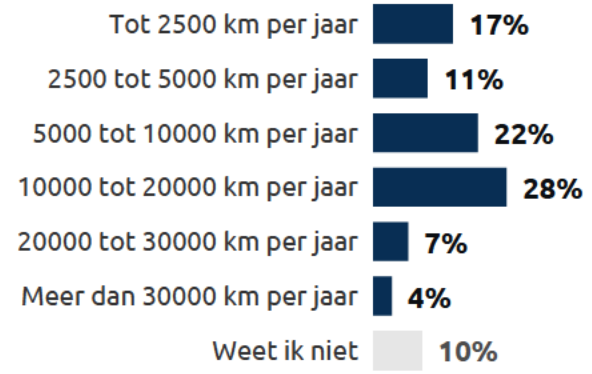
Heb je een geldig rijbewijs voor het mogen besturen van een auto?
(Basis - allen, n=1.013)



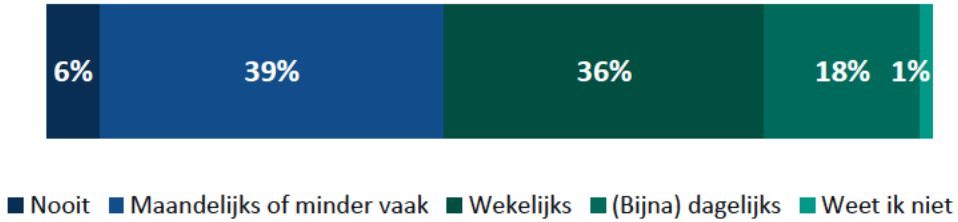
Beschik je over een auto?
(Basis - Heeft geldig rijbewijs, n=849)



Hoeveel kilometer rijd je per jaar?
(Basis - Heeft geldig rijbewijs, n=849)



Hoe vaak rijd je op de snelweg?
(Basis - Heeft geldig rijbewijs, n=849)



Nabijheid snelweg: meerderheid woont relatief dicht bij een snelweg in de buurt

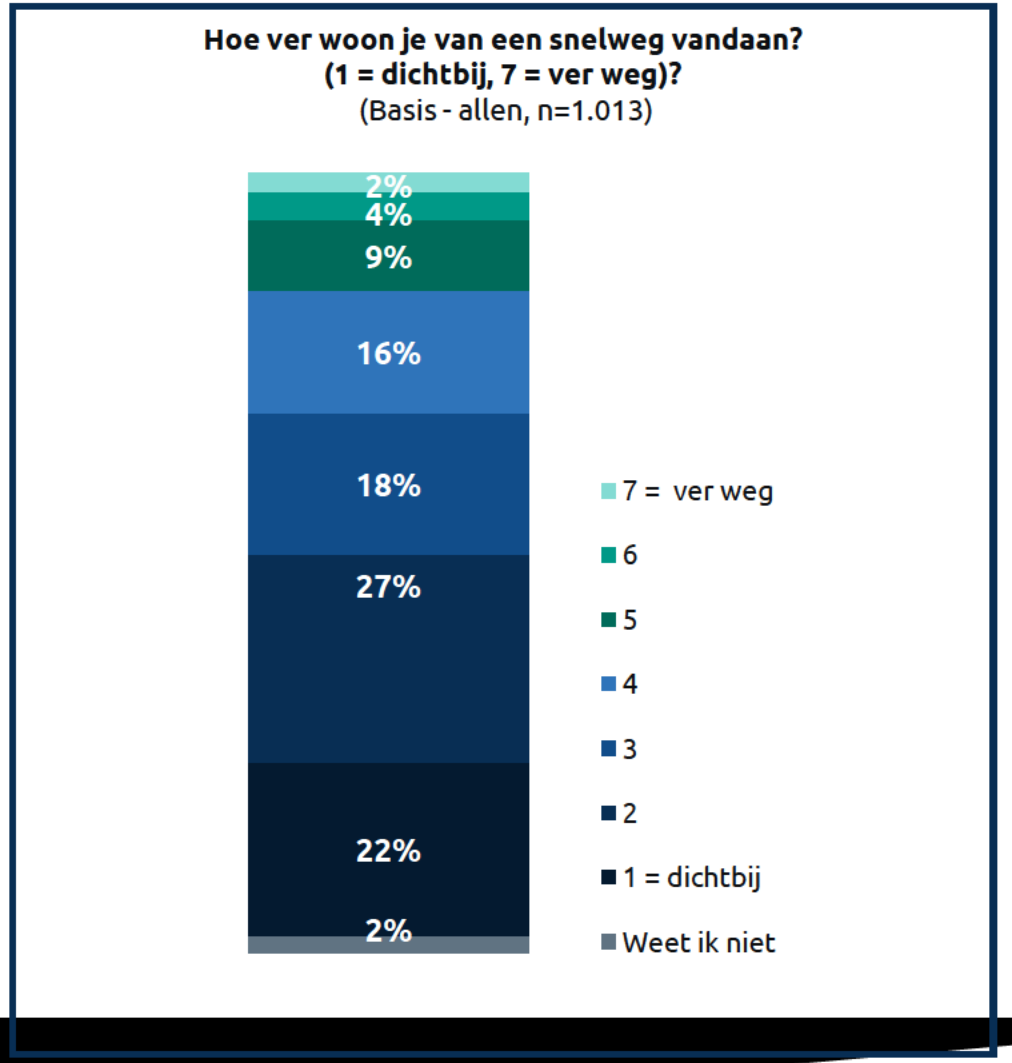
- Zo geeft 67% aan in de buurt van een snelweg te wonen (cijfers 1,2 en 3 op de schaal);
- 16% geeft aan niet ver en ook niet dichtbij een snelweg te wonen (cijfer 4 op de schaal;
- En 15% woont relatief ver weg (cijfers 5,6 en 7 op de schaal).

De volgende groepen wonen vaker dichterbij een snelweg:

- 55 t/m 64 jarigen;
- Theoretisch/wetenschappelijk opgeleide personen;
- Personen met een rijbewijs.

De volgende groepen wonen vaker verder van een snelweg:

- Praktisch opgeleide personen;
- 18 t/m 24 jarigen;
- Personen zonder rijbewijs.



Onderzoekstechnische informatie - kwalitatief

Veldwerkperiode

Het veldwerk is uitgevoerd op 12 december oktober 2022 in Amersfoort.

Methode respondentenselectie

Door inhouse respondentenselectiebureau M-Select, de community van Motivaction.

Incentives

De respondenten hebben als dank voor deelname aan het onderzoek een incentive ontvangen.

Bewaartermijn primaire onderzoeksbestanden

Digitaal beschikbare primaire onderzoeksbestanden worden tot tenminste 12 maanden na afronden van het onderzoek bewaard. Hetzelfde geldt voor schriftelijke primaire bestanden zoals ingevulde vragenlijsten. Een uitzondering vormen beeld- en geluidsopnames van respondenten, deze worden ten hoogste 6 maanden bewaard.

Overige onderzoekstechnische informatie

Overige onderzoekstechnische informatie en een exemplaar van de bij dit onderzoek gehanteerde vragenlijst is op aanvraag beschikbaar voor de opdrachtgever.

Onderzoekstechnische informatie - kwantitatief

Veldwerkperiode

Het veldwerk is uitgevoerd in de periode 06-01-2023 tot 19-01-2023.

Methode respondentenselectie

Uit het StemPunt-panel van Motivaction.

Incentives

De respondenten hebben als dank voor deelname aan het onderzoek punten voor het StemPunt spaarprogramma ontvangen.

Weging

De onderzoeksdata zijn gewogen (zie ook bijlage gewogen en ongewogen data), daarbij fungeerde het Mentality-ijkbestand als herwegingskader. Dit ijkbestand is wat betreft sociodemografische gegevens gewogen naar de Gouden Standaard van het CBS.

Responsverantwoording online onderzoek

In de veldwerkperiode is aan 3399 personen een uitnodigingsmail verstuurd. Op de slotdatum van het veldwerk (zie bij Veldwerkperiode) was het gewenste aantal vragenlijsten ingevuld en is de toegang tot de vragenlijst op internet afgesloten.

Bewaartermijn primaire onderzoeksbestanden

Digitaal beschikbare primaire onderzoeksbestanden worden tot tenminste 12 maanden na afronden van het onderzoek bewaard. Hetzelfde geldt voor schriftelijke primaire bestanden zoals ingevulde vragenlijsten. Een uitzondering vormen beeld- en geluidsopnames van respondenten, deze worden ten hoogste 6 maanden bewaard.

Overige onderzoekstechnische informatie

Overige onderzoekstechnische informatie en een exemplaar van de bij dit onderzoek gehanteerde vragenlijst is op aanvraag beschikbaar voor de opdrachtgever.

Ongewogen en gewogen data

Leeftijd	Ongewogen n	Ongewogen %	Gewogen n	Gewogen %
18 t/m 24 jaar	52	5,1	103	10,1
25 t/m 34 jaar	140	13,8	168	16,6
35 t/m 44 jaar	168	16,6	172	17,0
45 t/m 54 jaar	176	17,4	200	19,8
55 t/m 64 jaar	204	20,1	166	16,4
65 t/m 70 jaar	273	26,9	204	20,1

Opleidingsniveau	Ongewogen n	Ongewogen %	Gewogen n	Gewogen %
Theoretisch (wo/hbo)	301	29,7	267	26,4
Middel (havo/vwo/mbo/mavo)	505	49,9	513	50,6
Praktisch (ibo/basisschool/ geen opleiding	207	20,4	233	23,0

Geslacht	Ongewogen n	Ongewogen %	Gewogen n	Gewogen %
Mannen	523	51,6	488	48,2
Vrouwen	490	48,4	525	51,8

Regio	Ongewogen n	Ongewogen %	Gewogen n	Gewogen %
3 grote gemeenten	710	12,1	121	11,9
West	1730	29,5	296	29,2
Noord	587	10,0	101	10,0
Oost	1217	20,7	210	20,7
Zuid	1398	23,8	245	24,2
Randgemeenten	231	3,9	41	4,0

Mentality	Ongewogen n	Ongewogen %	Gewogen n	Gewogen %
Moderne burgerij	1314	22,4	232	22,9
Opwaarts mobielen	881	15,0	145	14,3
Postmaterialisten	545	9,3	97	9,6
Nieuwe conservatieven	498	8,5	86	8,5
Traditionele burgerij	768	13,1	131	12,9
Kosmopolieten	744	12,7	129	12,7
Postmoderne hedonisten	605	10,3	104	10,3
Gemaksgeoriënteerden	518	8,8	88	8,7

Wij verminderen onze footprint

Motivaction is ISO 14001-gecertificeerd

Motivaction gebruikt energiezuinige auto’s

Motivaction gebruikt groene stroom

Motivaction gebruikt uitsluitend papier met een FSC-label

Auteursrecht

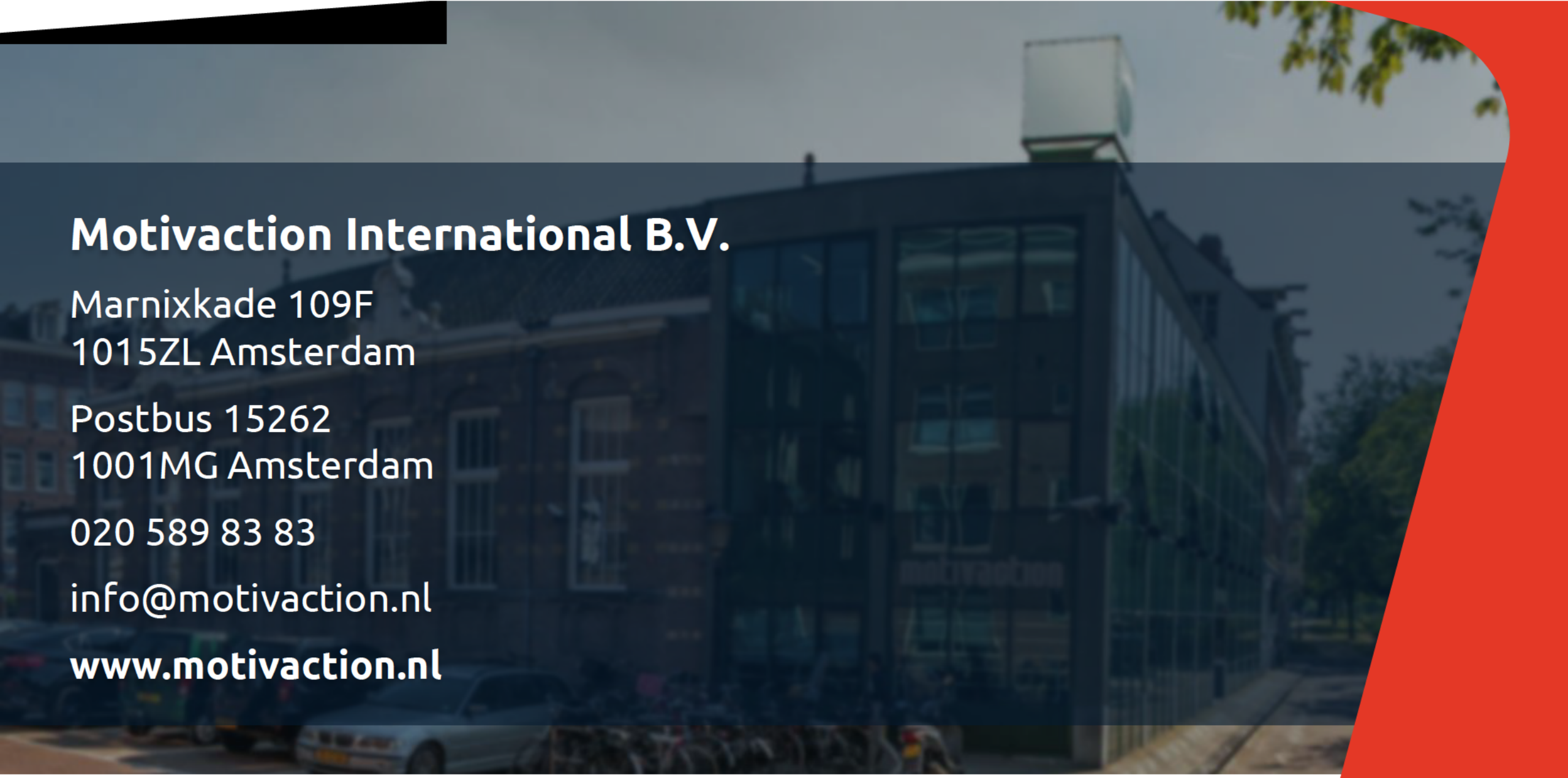
Het auteursrecht op dit rapport ligt bij de opdrachtgever. Voor het vermelden van de naam Motivaction in publicaties op basis van deze rapportage - anders dan integrale publicatie - is echter schriftelijke toestemming vereist van Motivaction International B.V.

Beeldmateriaal

Motivaction heeft datgene gedaan wat redelijkerwijs van ons verwacht kan worden om de rechthebbenden op beeldmateriaal te achterhalen. Mocht u desondanks menen recht te kunnen doen gelden op gebruikt beeldmateriaal, neem dan contact op met Motivaction.

Pers- en publicatiebeleid

Het vermelden van de naam van Motivaction in persberichten en/of andere publicaties over door Motivaction uitgevoerd onderzoek is gebonden aan een aantal voorwaarden, zoals vastgelegd in ons Pers- en publicatiebeleid.



Motivaction International B.V.

Marnixkade 109F
1015ZL Amsterdam

Postbus 15262
1001MG Amsterdam

020 589 83 83

info@motivaction.nl

www.motivaction.nl

Weet wat mensen drijft.

motivaction
insights and strategy