

Tekst Groot Onderhoud Infrastructuur

**Rapportage van een kwalitatief onderzoek
Definitieve rapportage
Versie 1.0**

Op verzoek van
Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Auteur(s)

Annelies Jansen
Stella Jonkhout

Projectnummer

6273

Datum

22 november 2021

Inhoud

Conclusies en aanbevelingen **2**

1	Achtergrond	2
2	Conclusie	2
3	Aanbevelingen	3

Resultaat **5**

1	Eerste associaties	5
2	Boodschapoverdracht	6
3	Afzender en doelgroep	8
4	Persoonlijke en maatschappelijke relevantie	9

Onderzoeksverantwoording **10**

1	Doel van het onderzoek, probleemstelling en onderzoeksvragen	10
2	Methode van onderzoek en uitvoering	11
3	Onderzoeksmateriaal	12
4	Selectie	12
5	Algemeen	13

Conclusies en aanbevelingen

1 Achtergrond

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft een concepttekst geschreven over groot onderhoud aan de infrastructuur (opgaven, werkzaamheden, ambities). Deze tekst is getest onder 20 leden van het algemeen publiek op 1 en 2 november 2021 door middel van 4 groepsdiscussies: op 1 november twee face-to-face groepen met ieder 6 respondenten en op 2 november twee online groepen met ieder 4 respondenten. Doel van het onderzoek is inzicht te verkrijgen of de tekst begrijpelijk is en wat men ervan vindt (missen er zaken, welke vragen roept het op?). Daarnaast dient het onderzoek de kennisoverdracht van de tekst in kaart te brengen en na te gaan in hoeverre deze als persoonlijk relevant wordt ervaren. Het is de bedoeling om te kijken of de tekst een begrijpelijk verhaal is en in hoeverre dit aansluit bij algemeen, Nederlands publiek.

2 Conclusie

Begrip

De tekst komt duidelijk over en wordt goed begrepen. Als boodschap haalt men uit de tekst dat er groot onderhoud gaat plaatsvinden aan de Nederlandse infrastructuur, dat dat nodig is, dat daar veel geld voor nodig is en dat we er last van gaan krijgen. Ook begrijpt men uit de tekst dat nieuwe infrastructuur moet worden aangelegd voor een groeiend Nederland. Naast dat men ziet dat het nuttig en noodzakelijk is dat er nieuwe infrastructuur wordt aangelegd, zou men in de tekst ook graag aandacht zien voor andere mobiliteitsoplossingen, zoals OV verbeteren, meer thuiswerken, et cetera.

Uit de tekst komt een legitimering naar voren waarom er veel geld nodig is voor onderhoud en de uitbreiding van de Nederlandse infrastructuur. De redenen die worden genoemd waardoor het onderhoud nu moet plaatsvinden (meer inwoners, meer auto's, meer woningen), worden veelal begrepen. Toch zetten sommigen vraagtekens bij deze redenen omdat zij niet altijd begrijpen waarom deze niet zijn voorzien. De benaming 'de grootste onderhoudsbeurt van ons wegnen ooit' draagt bij aan dit gevoel dat het voorzien had kunnen worden. Het onderhoud dat in de tekst wordt genoemd komt hierdoor soms onlogisch en ondoordacht over. Daarnaast vraagt men zich af door het noemen van 'extra' kosten, uit wiens portemonnee deze kosten uiteindelijk betaald moeten worden.

De term infrastructuur wordt veelal goed begrepen. Wanneer dit niet zo is, volstaat de uitleg: wegen, sporen, bruggen, viaducten, sluizen en vaarwegen. Na het lezen van deze uitleg begrijpt men wat de term infrastructuur inhoudt.

Houding

De infrastructuur wordt als belangrijk ervaren: we putten er als Nederland economische welvaart uit, het biedt ons comfort, we zijn er toekomstgericht door, et cetera. Dat in de tekst aandacht wordt besteed aan het onderhoud hiervan, vindt men positief en belangrijk.

De infrastructuur wordt al als goed ervaren in Nederland: men vergelijkt het met de infrastructuur van andere landen (bijvoorbeeld België) en zegt dat het in Nederland dan in vergelijking goed gesteld is. Dat maakt dat delen van de tekst soms als overdreven en niet reëel worden ervaren en voor hen impliceren dat er veel mis is met de infrastructuur ('piept en kraakt', 'grootste onderhoudsbeurt ooit').

Dat er in de tekst geen antwoord wordt gegeven op de vraag waarom er nú ineens veel meer geld nodig is voor infrastructuur, maakt dat sommigen een wat kritische houding aannemen. Zij vragen zich af of er nog een onderliggende boodschap is, bijvoorbeeld over wie het moet gaan betalen of is er eigenlijk sprake van achterstallig onderhoud dat nu ingehaald moet worden?

3 Aanbevelingen

Ons inziens vormt de geteste tekst een goed uitgangspunt voor een definitieve tekst. Wij formuleren hieronder enkele aandachtspunten:

- In de tekst zou meer duiding gegeven kunnen worden aan de plotselinge meerkosten omdat men dit als onvoorzien en ondoordacht ervaart. De bevolkingsgroei en drukte op de weg zijn aspecten die al decennia bekend zijn, dus een uitleg waarom er nu (ineens) zoveel onderhoud nodig is zou kunnen bijdragen aan het begrip.
- Te overwegen valt om de aanleg van nieuwe wegen in een breder perspectief te plaatsen van meerdere maatregelen om voorbereid te zijn op de mobiliteit van de toekomst. Hierbij merken wij wel op dat de boodschap daarmee wat breder en vager kan worden.
- De laatste alinea zou heroverwogen kunnen worden, omdat men het laatste deel van de tweede alinea juist een mooie afsluiting vindt. De laatste alinea zou meer verweven kunnen worden in de tekst.
- Het begin van de tekst met 'piept en kraakt' trekt enerzijds de aandacht maar wordt ook als overdreven ervaren (zo slecht is de infrastructuur niet). Er zou naar een term gezocht kunnen worden die aandacht trekt, maar die

recht doet aan de kwaliteit van de infrastructuur nu en tegelijkertijd aangeeft dat onderhoud noodzakelijk is.

- Het specifieke getal van 1 miljoen woningen zou weggelaten kunnen worden, omdat nergens zulke specifieke getallen worden genoemd en dit niet bijdraagt aan het begrip.

Resultaat

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft een concepttekst geschreven over groot onderhoud aan de infrastructuur (opgaven, werkzaamheden, ambities):

Kernboodschap

Onderhoud, beheer en renovatie Nederlandse infrastructuur

De Nederlandse infrastructuur piept en kraakt. Veel wegen, sporen, bruggen, viaducten, sluizen en vaarwegen werden halverwege de vorige eeuw gebouwd en zijn nu aan groot onderhoud of vervanging toe. Ze werden gebouwd toen Nederland ongeveer tien miljoen inwoners had. Van hen had lang niet iedereen een auto. Nu zijn we met 17,5 miljoen mensen en veel van ons hebben inmiddels een auto. Die auto's zijn vaak ook zwaarder dan vijftig jaar geleden. Onze wegen, bruggen en viaducten hebben het nu dus ook een stuk zwaarder te verduren dan in de tijd dat ze gemaakt werden. Daarom is het tijd voor groot onderhoud: de grootste onderhoudsbeurt van ons wegennet ooit. En daar is veel extra geld voor nodig. Meer dan er nu voor is uitgetrokken. Uitstel van dit onderhoud willen we niet, want dat betekent meer storingen, afsluitingen, gevaarlijke situaties en snelheidsbeperkingen. Dat levert veel hinder en nóg meer extra kosten op. Dat willen we voorkomen. Daarom is het belangrijk dat we nu die extra investeringen doen, zodat we Nederland in beweging kunnen houden.

Naast het goed onderhouden van onze infrastructuur is het ook belangrijk dat we uitbreiden, nieuwe wegen aanleggen en fileknooppunten oplossen. We moeten bouwen aan een netwerk dat weer een flinke tijd mee kan. Voor een groeiend Nederland met steeds meer inwoners die zich allemaal willen verplaatsen. Ook naar de 1 miljoen extra woningen die gebouwd moeten worden. We moeten daarbij ook rekening houden met het veranderende klimaat: hoosbuien, hitte en droogte. Onze wegen, sporen, bruggen, viaducten, sluizen en vaarwegen moeten ook daartegen bestand zijn. Werken aan de infrastructuur van morgen betekent duurzaam werken. Dus met milieuvriendelijke materialen en weinig CO2 uitstoot. Onze wegen en sporen wordt ook steeds 'slimmer' met digitale technologie. Al met al is het groot onderhoud dus een enorme opgave. Maar het is ook ontzettend belangrijk. Want veiligheid en bereikbaarheid zijn geen luxe. Ze vormen de basis van een mooi en gezond land waarin iedereen kan blijven reizen. Naar werk, school, sportclub, vrienden en familie.

Tot slot nog dit: werken aan de weg en ongepland onderhoud aan bijvoorbeeld oude en versleten bruggen betekent tijdelijk oponthoud, zoals op de Haringvlietbrug en de A12, die inmiddels weer open is. We doen er alles aan om de wegen, bruggen en viaducten open te houden, maar soms is overlast onvermijdelijk.

1 Eerste associaties

De groeps gesprekken zijn gestart met het in kaart brengen van de eerste indrukken en associaties. De tekst werd gedeeld door de moderator op een A4

(online via een gedeeld scherm) zodat de deelnemers de tekst op eigen tempo konden lezen. Respondenten kregen de opdracht om hun eerste associaties (gedachten, gevoelens, indrukken) via hun telefoon te plaatsen in een online omgeving. Nadat zij dit ieder individueel hadden gedaan, zijn de reacties zichtbaar gemaakt in een woordwolk, in de groep besproken en daarna verder uitgediept.

Deze eerste indrukken zijn als volgt te groeperen:

- Over het algemeen ervaart men het als **positief dat het groot onderhoud gaat gebeuren**. Respondenten redeneren dat het noodzakelijk is om zaken als wegen, bruggen, tunnels etc., goed te onderhouden. Men redeneert; hier ontkom je gewoonweg niet aan.
- Infrastructuur wordt als **zeer belangrijk ervaren**: het is noodzakelijk voor een goede economie, maar ook voor een prettig leven.
- Men denkt na het lezen van de tekst ook direct aan **overlast en files**. Dit vindt men uiteraard niet prettig, maar is een logische consequentie van het genoemde onderhoud. Dit moet dan ook zo goed mogelijk gepland worden redeneert men, zodat men er zelf zo weinig mogelijk last van heeft.
- In de tekst wordt ook een **focus op het klimaat en duurzaamheid** ervaren. Dit wordt als positief gezien.
- Naast het onderhouden van bestaande en het aanleggen van nieuwe wegen, **mist men een focus op alternatieven**. Enkele respondenten zeggen dat er ook naar andere oplossingen gekeken moet worden voor het toenemende verkeer. Men denkt aan meer thuiswerken, goedkoper openbaar vervoer, het verspreiden van verkeer, het anders inrichten van woongebieden, et cetera.
- Men begrijpt uit de tekst dat er **veel geld nodig is voor het groot onderhoud**. Een eerste reactie is dan soms: waar moet dat geld vandaan komen? Wie gaat het betalen?

2 Boodschapoverdracht

- De meeste respondenten begrijpen de boodschap van de tekst. Zij begrijpen dat zij worden geïnformeerd over het groot onderhoud dat noodzakelijk is aan de Nederlandse infrastructuur en dat daar veel geld voor nodig is. Ook begrijpen zij dat er nieuwe wegen moeten komen om rekening te houden met groeiend Nederland. Veel respondenten interpreteren de tekst als een informatieve mededeling over de stand van zaken met betrekking tot de infrastructuur.
- Uit de tekst haalt men een legitimering waarom er veel geld nodig is voor het onderhoud en de uitbreiding van de Nederlandse infrastructuur: men onderstreept dat de infrastructuur noodzakelijk is voor onze economie en ons

eigen welzijn (je kunnen verplaatsen). Dit wordt als een belangrijk onderwerp ervaren. De tekst zorgt voor een breed gedragen begrip dat hier geld voor vrij gemaakt wordt. Een deel van de respondenten vraagt zich echter wel af waarom er wordt gesproken van 'meer geld dan er nu voor is uitgetrokken'. Zij vragen zich af waarom er onverwachts meer geld nodig blijkt te zijn: had dit niet voorzien kunnen worden?

- Ook roept het bij sommige respondenten de vraag op over uit wiens portemonnee/welk potje dit extra geld moet komen. Een deel denkt aan meer belasting, een deel aan een politieke lobby. Zij missen een antwoord op deze vragen in de tekst.
- Hoewel men begrijpt dat het werk en onderhoud aan de Nederlandse infrastructuur noodzakelijk is, mist een aantal respondenten een handelingsperspectief in de tekst: wat wordt er nu precies van hen verwacht? Zij vinden onderhoud logisch en begrijpen niet waarom dat zo expliciet in deze tekst gemeld moet worden: "doe het gewoon".
- De term 'de grootste onderhoudsbeurt ooit' roept bij sommige respondenten vragen op over hoe dit er precies eruit gaat zien. Een aantal verwacht dat al het onderhoud of aanleggen van nieuwe infrastructuur allemaal in één keer zal plaatsvinden.
- De redenen die worden gegeven voor het grote onderhoud dat nodig is (infrastructuur veelal in vorige eeuw gebouwd, meer mensen, meer auto's, zwaardere auto's, veranderend klimaat) worden begrepen en worden veelal geaccepteerd als gegronde redenen voor dit groot onderhoud. Wel vragen sommige respondenten zich af waarom deze factoren (vooral meer mensen en meer auto's) niet eerder voorzien zijn: hier had je toch rekening mee kunnen houden? Daarbij zetten enkele respondenten vraagtekens bij de bewering in de tekst dat auto's steeds zwaarder worden. Zij hebben het gevoel dat de moderne materialen van nu juist lichter zijn.
- In de tekst wordt gewezen op de 1 miljoen te bouwen huizen; volgens veel respondenten is dit concreet en duidelijk, maar valt tegelijkertijd een beetje uit de toon omdat er nergens zulke getallen worden genoemd.
- Men begrijpt en onderstreept dat je onderhoud moet plegen omdat je mee moet met de tijd en dat onderhoud gewoonweg soms nodig is. Men zegt wel het idee te hebben dat de infrastructuur nu ook al goed is, en dat er geen directe urgente en concrete aanleiding is om het nu te doen (er is hier geen brug ingestort zoals in Italië een aantal jaar geleden). De redenering is: om dit te voorkomen zal je bij tijds moeten optreden zodat dergelijke situaties in de toekomst vermeden kunnen worden. Hier is dan ook begrip voor.
- Het gevoel van urgentie van groot onderhoud wordt vooral aangewakkerd wanneer men denkt aan bruggen, viaducten en tunnels en minder wanneer men aan wegen denkt. Men snapt dat wegen ook moeten worden onderhouden, maar een niet-onderhouden brug komt urgenter over dan een niet-onderhouden weg.

- Het milieu, duurzaam werken en weinig CO2 uitstoot worden als belangrijk ervaren. De tekst draagt over dat de aanpassingen van de infrastructuur op een duurzame en milieuvriendelijke manier gebeuren. Dit spreekt aan.
- In de tekst wordt beschreven dat gewerkt moet worden aan zowel nieuwe als bestaande wegen. Vaak wordt gezegd dat men het aanleggen van nieuwe wegen begrijpt, maar dat men hierin een breder perspectief mist. De nieuwe wegen, uitbreidingen en het oplossen van fileknooppunten wordt gepresenteerd als dé oplossing, terwijl de respondenten een sterke behoefte hebben aan een pakket aan maatregelen om klaar te zijn voor de mobiliteit van de toekomst. Men komt met voorbeelden als: uitbreiden en goedkoper maken van OV, minder zware auto's/vrachtauto's, meer thuiswerken, andere werktijden, et cetera.
- De laatste alinea van de tekst begint met 'Tot slot nog dit'. Een aantal respondenten vindt dit een duidelijk stukje uitleg of een duidelijke afsluiting van de tekst. De meeste respondenten stellen echter dat het niet helemaal aansluit bij het gevoel dat men heeft bij de tekst, omdat de laatste zinnen van de tweede alinea als een afsluiting voelen. De inhoud van de laatste paragraaf spreekt wel aan (concrete vraag om begrip bij overlast) maar het past nu niet goed in de loop van het verhaal. Hier wordt ineens gesproken over ongepland onderhoud, terwijl de rest van de tekst juist gaat over het voorbereiden op groot gepland onderhoud.

Begrip over de term infrastructuur

De term infrastructuur wordt door de meeste respondenten goed begrepen of in ieder geval wordt in de goede richting gedacht. Voor de respondenten die de term niet spontaan zouden gebruiken helpt de uitleg 'wegen, sporen, bruggen, viaducten, sluisen en vaarwegen' om het woord 'infrastructuur' op de juiste manier te duiden.

Enkele respondenten kenden de term niet, maar de uitleg verderop in de tekst 'wegen, sporen, bruggen, viaducten, sluisen, vaarwegen' maakte het duidelijk.

3 Afzender en doelgroep

De meeste respondenten vermoeden dat de afzender van de tekst de Nederlandse overheid is. Een aantal denkt spontaan aan het Ministerie dat over de infrastructuur en het water gaat, maar de meeste respondenten weten niet de exacte naam van dit ministerie. Zo wordt (op verschillende manieren, in verschillende combinaties) genoemd: 'Rijkswaterstaat', 'Ministerie van Milieu...', 'Ministerie van Landbouw...'. Daarnaast denken sommige respondenten aan een politieke partij, van A naar Beter of de ANWB als afzender van de tekst.

Wanneer duidelijk wordt dat het Ministerie van IenW de afzender is van de tekst, draagt dat bij aan de geloofwaardigheid en noodzakelijkheid van de boodschap: het onderhoud en de uitbreiding van de infrastructuur. Men redeneert: als zij het zeggen, dan zal het wel kloppen.

Als doelgroep wordt de Nederlandse burger genoemd: iedereen heeft hier mee te maken.

4 Persoonlijke en maatschappelijke relevantie

De infrastructuur wordt als een belangrijk onderdeel van het leven ervaren: het zorgt voor economische welvaart in Nederland, het biedt ons comfort, het brengt ons van A naar B en we onderhouden onze wegen goed in vergelijking met andere landen. Er is daarom een positieve beleving van de Nederlandse infrastructuur en dus ook een groot begrip om dit goed te onderhouden. De maatschappelijke relevantie van de tekst is dus groot.

Met name de laatste zinnen in het middelste deel springen er uit voor de respondenten en onderstrepen het belang van goede infrastructuur. Deze worden als positief beoordeeld: 'Al met al is het groot onderhoud dus een enorme opgave. Maar het is ook ontzettend belangrijk. Want veiligheid en bereikbaarheid zijn geen luxe. Ze vormen de basis van een mooi en gezond land waarin iedereen kan blijven reizen. Naar werk, school, sportclub, vrienden en familie'.

De slechte Nederlandse infrastructuur die door de tekst wordt gesuggereerd doordat de tekst verwijst naar onder andere 'de grootste onderhoudsbeurt ooit' en 'piept en kraakt', geeft respondenten het idee dat het nu slecht is gesteld met onze infrastructuur. Dit wordt niet herkend: mensen worden niet geconfronteerd met slechte wegen, bruggen of tunnels. Hierdoor wordt dit niet als persoonlijk relevant ervaren.

Daarentegen ervaart men wel overlast en hinder door files en werkzaamheden (persoonlijk belang), maar men begrijpt het maatschappelijk (economisch) belang dat wordt gediend door het onderhouden van de infrastructuur. Het maatschappelijk belang wint het dus van het persoonlijk belang. Natuurlijk vindt men een file heel hinderlijk, maar men begrijpt wel dat er onderhoud gepleegd moet worden. Dat het ministerie dit zegt maakt het nog relevanter: kennelijk is het nodig.

Onderzoeksverantwoording

1 Doel van het onderzoek, probleemstelling en onderzoeksvragen

Doel van het onderzoek is inzicht te verkrijgen in het begrip en werking van de tekst. Daarnaast dient het onderzoek de kennisoverdracht van de tekst in kaart te brengen en na te gaan in hoeverre deze als persoonlijk en maatschappelijk relevant wordt ervaren. Het is de bedoeling om te kijken of de tekst een begrijpelijk verhaal is en in hoeverre dit aansluit bij algemeen Nederlands publiek.

De probleemstelling is als volgt geformuleerd:

Begrijpt men de tekst en brengt de boodschap de relevantie van groot onderhoud aan de infrastructuur over?

Deze probleemstelling is vertaald in de volgende onderzoeksvragen:

- Welke boodschap haalt men uit de tekst? Begrijpelijkheid redentatie: kan men de boodschap volgen? Waar lopen redentaties eventueel spaak?
- Heeft men begrip voor de boodschap? Welk gevoel of beelden roept deze boodschap op?
- Hoe leeft het onderwerp bij de doelgroep (context): wat roept het op? Zijn dit onderwerpen waar men mee bezig is, wat mist er? Welke vragen heeft men? Waar zitten eventuele zorgen?
- Vindt men de tekst logisch?
- Begrip in detail (taalniveau, vrij van jargon): sluit de bewoording aan bij de doelgroep?
- Welke associaties en beelden roept de term 'infrastructuur' op? (Wat voor rol speelt infrastructuur in het dagelijks leven?)
- Wat vindt men van de manier waarop het belang van zowel onderhoud/vervanging als vernieuwing van wegen, spoor, bruggen, viaducten, havens etc. wordt overgebracht in deze tekst: komt dat over, wat roept het op etc.?
- Het onderhouden, vernieuwen en nieuw aanleggen van wegen, bruggen, viaducten, tunnels e.d. komt er aan in de komende jaren; hoe denkt men over de relevantie hiervan versus de mogelijke hinder? Helpt de tekst om de onvermijdelijke hinder straks als minder hinder te gaan ervaren?

Specifieke kennis die de tekst moet overbrengen:

- De urgentie overbrengen dat er geld nodig is voor de instandhouding van de infrastructuur. Infrastructuur raakt iedere Nederlander en moet daarom

maatschappelijk het gevoel van urgentie om hier geld voor vrij te maken ervaren worden.

- Bewustwording: Om het benodigde kwaliteitsniveau voor een veilig, bereikbaar en leefbaar Nederland vast te houden, zijn extra inspanningen nodig zijn om de instandhoudingsopgave, stijgende kosten en nieuwe aanleg aan te kunnen.
- Het belang van instandhouding van de infrastructuur voor iedereen in Nederland overbrengen; als we wegen en bruggen willen blijven gebruiken zoals we nu doen vergt dat investeringen. Daarnaast vraagt de woningbouwopgave en bevolkingsgroei om nieuwe infrastructuur.
- Beheer en onderhoud en vervanging en renovatie kunnen en mogen niet ten koste gaan van aanleg van nieuwe Infrastructuur. Nieuwe infrastructuur is nodig om bestaande knelpunten op te lossen en om nieuwbouwwijken bereikbaar te maken.
- Uitleggen waarom infrastructuur in onderhoud en aanleg veel extra geld vergt. Wat maakt het zo'n forse kostenpost?

2 Methode van onderzoek en uitvoering

Het onderzoek is uitgevoerd door middel van kwalitatief onderzoek in de vorm van twee focusgroepen met 6 respondenten en twee focusgroepen met 4 respondenten. In totaal zijn vier gesprekken gevoerd van ieder 90 minuten, aan de hand van een gespreksleidraad die in nauw overleg met de opdrachtgever is opgesteld. De gespreksleidraad is opgenomen in de bijlagen.

Twee focusgroepen zijn uitgevoerd op 1 november, op een fysieke onderzoekslocatie in Amsterdam. Daarnaast hebben twee focusgroepen online plaatsgevonden. De Vertegenwoordigers van de opdrachtgever hebben het veldwerk gevolgd via een gesloten videocircuit. Alle gesprekken zijn genotuleerd en opgenomen. Ferro Explore onderschrijft de ESOMAR-richtlijnen voor het uitvoeren van veldwerk. Dit houdt onder meer in dat de opnames van de gesprekken in eigendom blijven van Ferro Explore, en dat ze alleen met uitdrukkelijke toestemming van de respondenten uit handen gegeven mogen worden.

Het projectteam bestond uit Annelies Jansen (senior onderzoeker) en Stella Jonkhout (medior onderzoeker).

3 Onderzoeksmateriaal

Het onderzoeksmateriaal bestond uit een tekst, aangeleverd door het Ministerie van IenW:

Kernboodschap

Onderhoud, beheer en renovatie Nederlandse infrastructuur

De Nederlandse infrastructuur piept en kraakt. Veel wegen, sporen, bruggen, viaducten, sluizen en vaarwegen werden halverwege de vorige eeuw gebouwd en zijn nu aan groot onderhoud of vervanging toe. Ze werden gebouwd toen Nederland ongeveer tien miljoen inwoners had. Van hen had lang niet iedereen een auto. Nu zijn we met 17,5 miljoen mensen en veel van ons hebben inmiddels een auto. Die auto's zijn vaak ook zwaarder dan vijftig jaar geleden. Onze wegen, bruggen en viaducten hebben het nu dus ook een stuk zwaarder te verduren dan in de tijd dat ze gemaakt werden. Daarom is het tijd voor groot onderhoud: de grootste onderhoudsbeurt van ons wegennet ooit. En daar is veel extra geld voor nodig. Meer dan er nu voor is uitgetrokken. Uitstel van dit onderhoud willen we niet, want dat betekent meer storingen, afsluitingen, gevaarlijke situaties en snelheidsbeperkingen. Dat levert veel hinder en nóg meer extra kosten op. Dat willen we voorkomen. Daarom is het belangrijk dat we nu die extra investeringen doen, zodat we Nederland in beweging kunnen houden.

Naast het goed onderhouden van onze infrastructuur is het ook belangrijk dat we uitbreiden, nieuwe wegen aanleggen en fileknooppunten oplossen. We moeten bouwen aan een netwerk dat weer een flinke tijd mee kan. Voor een groeiend Nederland met steeds meer inwoners die zich allemaal willen verplaatsen. Ook naar de 1 miljoen extra woningen die gebouwd moeten worden. We moeten daarbij ook rekening houden met het veranderende klimaat: hoosbuien, hitte en droogte. Onze wegen, sporen, bruggen, viaducten, sluizen en vaarwegen moeten ook daartegen bestand zijn. Werken aan de infrastructuur van morgen betekent duurzaam werken. Dus met milieuvriendelijke materialen en weinig CO2 uitstoot. Onze wegen en sporen wordt ook steeds 'slimmer' met digitale technologie. Al met al is het groot onderhoud dus een enorme opgave. Maar het is ook ontzettend belangrijk. Want veiligheid en bereikbaarheid zijn geen luxe. Ze vormen de basis van een mooi en gezond land waarin iedereen kan blijven reizen. Naar werk, school, sportclub, vrienden en familie.

Tot slot nog dit: werken aan de weg en ongepland onderhoud aan bijvoorbeeld oude en versleten bruggen betekent tijdelijk oponthoud, zoals op de Haringvlietbrug en de A12, die inmiddels weer open is. We doen er alles aan om de wegen, bruggen en viaducten open te houden, maar soms is overlast onvermijdelijk.

4 Selectie

In totaal zijn 28 respondenten geselecteerd teneinde een opkomst van 20 respondenten te realiseren. Uiteindelijk hebben 20 respondenten aan het onderzoek deelgenomen.

De respondenten zijn geselecteerd aan de hand van de volgende criteria:

Spreiding in elke groep naar:

- Algemeen Nederlands publiek, leeftijd 18 – 70 jaar;
- Binnen elke groep spreiding naar leeftijd en geslacht en opleidingsniveau (laag/midden – midden/hoog), Randstedelijk gebied en niet-Randstedelijk gebied bij de online groepen, spreiding naar woonachtig zijn in grote stad en kleinere randgemeenten;
- Minimaal 3 personen per groep nemen deel aan de arbeidsmarkt;
- In elke groep maximaal 2 respondenten van het volgende: student, werkloze, gepensioneerde, huismoeder of huisvader (hebben er bewust voor gekozen niet te werken);
- Enkele respondenten met een niet-Westerse migratieachtergrond.
- De respondenten moeten zich met enige regelmaat op de snelweg bevinden (wel eens - minstens 1x per week - tot frequent op de snelweg als bestuurder van een voertuig (overwegend automobilisten)).
- Geen respondenten die:
 - Werkzaam zijn in de journalistiek of PR;
 - Politiek actief zijn.
- Spreiding naar politieke voorkeur (linkervleugel, midden en rechtervleugel).

De respondenten zijn geworven door een gespecialiseerd selectiebureau. Alle respondenten hebben een onkostenvergoeding voor hun deelname ontvangen.

5 Algemeen

Het rapport is tot stand gekomen op basis van een uitgebreide analyse van de bevindingen. Daarbij zijn zowel verbale als non-verbale signalen (zoals lichaamstaal, intonatie die enthousiasme of juist weerstand verradt) meegenomen. De uitkomsten geven een goede indicatie van hoe de tekst wordt ervaren en welke boodschap de tekst overbrengt en welke aspecten daarin een rol spelen. Daarmee biedt het houvast voor de besluitvorming. Mening en gedachten kunnen bij kwalitatief onderzoek niet direct getalsmatig begrepen worden (in de zin dat je kan stellen dat als 3 van de 30 respondenten iets vinden, die mening 'dus' bij 10% voorkomt). Om die reden vermelden wij in onze rapportage geen getallen.

Wij hebben het rapport opgedeeld in drie basishoofdstukken: conclusies en aanbevelingen, resultaten en onderzoeksverantwoording.

Ferro Explore is lid van de MOA (Marktonderzoekassociatie) en Esomar, als ook van de Research Keurmerkgroep, en respecteert de bijbehorende richtlijnen voor kwalitatief marktonderzoek, zoals weergegeven in de ICC/ESOMAR

gedragscode. Ook is Ferro Explore gecertificeerd volgens de internationale norm NEN-ISO 20252 (dit betreft de norm die de Research Keurmerkgroep vereist en die speciaal is ontwikkeld voor de marktonderzoekbranche).