



Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Trends in beleving

*Een notitie naar aanleiding van het KiM-rapport
"Beleving en beeldvorming van mobiliteit"*

Lucas Harms

november 2007

Meer weten over mobiliteit. Dat is waar het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) zich mee bezig houdt. Het KiM is opgericht op 1 september 2006.

Als zelfstandig instituut binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (V&W) maakt het KiM verkenningen en beleidsanalyses voor mobiliteitsbeleid waarmee de strategische basis voor dat beleid wordt versterkt.

© 2008, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

Tekst:
Lucas Harms

Verzorging omslag: 2D3D, Den Haag/Arnhem
Verzorging binnenwerk: SSO Repro Ministerie van Verkeer en Waterstaat
ISBN: 978-90-8902-013-0

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
Jan van Nassastraat 125
2596 BS Den Haag

Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Telefoon : 070 351 1965
Fax : 070 351 7576

Website : www.kimnet.nl
E-mail : info@kimnet.nl

Beleving en beeldvorming van mobiliteit

Op 2 juli 2007 heeft het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) het rapport *Beleving en beeldvorming van mobiliteit* uitgebracht. Doel van de publicatie was om de vraag te beantwoorden hoe Nederlanders het gebruik van auto, fiets en openbaar vervoer beleven en welke beelden zij hierbij hebben. Het openbaar vervoer kwam hier relatief ongunstig uit:

- 51% van de Nederlanders van 18 jaar en ouder oordeelt negatief over het openbaar vervoer, 26% oordeelt positief;
- Van de mensen die niet of nauwelijks per openbaar vervoer reizen, heeft 62% een negatief beeld bij het openbaar vervoer. Een meerderheid (56%) van degenen die meerdere keren per week per openbaar vervoer reizen, heeft een positieve beleving. Bijna een kwart (24%) van de groep 'veelgebruikers' oordeelt echter negatief over het openbaar vervoer. Ter vergelijking: het aantal negatieve beoordelingen bij auto en fiets onder veelgebruikers is zeer klein (respectievelijk 3% en 1%).

De resultaten van dit onderzoek zijn gebaseerd op enquêtegegevens, die in het voorjaar van 2005 zijn verzameld in opdracht van het Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP) en de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat (RWS-AVV).

In de discussie naar aanleiding van de presentatie van het rapport werd de vraag gesteld of het bekend is welke veranderingen zich gedurende de afgelopen decennia hebben voorgedaan in de beleving en beeldvorming van mobiliteit.

Op basis van oud onderzoekmateriaal is in deze notitie gepoogd een antwoord te geven op deze vraag naar dynamiek van beleving en beeldvorming.

Effecten van leefsituatie

Uit het KiM-rapport *Beleving en beeldvorming van mobiliteit* blijkt dat er in de beleving en beeldvorming van mobiliteit weinig variatie is tussen personen naar leefsituatiekenmerken als leeftijd, opleidingsniveau en activiteitenpatronen (zie hoofdstuk 4 uit het rapport). Dit impliceert dat veranderingen in de samenstelling en leefsituatie van de bevolking (meer ouderen, andere activiteitenpatronen e.d.) slechts beperkte invloed zullen uitoefenen op veranderingen in beleving en beeldvorming.

MilieuGedragsMonitor

Eind jaren negentig heeft het ministerie van VROM een min of meer vergelijkbaar onderzoek verricht dat op hoofdlijnen dezelfde resultaten gaf. Uit deze *MilieuGedragsMonitor* bleek dat de auto veruit de populairste wijze van verplaatsen is en dat het openbaar vervoer zeer

negatief gewaardeerd wordt (zie tabel, Couvret en Reuling 1998, Harms 2003)¹.

Ook als onderscheid wordt gemaakt naar de kwaliteitsaspecten van auto en openbaar vervoer, blijken de resultaten vergelijkbaar: In beide studies scoort de auto vooral positief op onafhankelijkheid en gemak en negatief op kosten, terwijl het openbaar vervoer op alle onderscheiden aspecten sterk achterblijft.

De conclusie is dat er weinig verschillen zijn in de beleving en beeldvorming van de mobiliteit tussen medio jaren negentig en het eerste decennium van deze eeuw.

.....
Tabel 1:
Waardering en geschiktheid van auto en openbaar vervoer voor woon-werkverplaatsingen in 1997 en 2005¹
Bron: Harms 2003 (links) en Harms et al. 2007 (rechts)

	auto	openbaar vervoer
positieve waardering (%), 1997	83%	10%
positieve beoordeling mate van geschiktheid (%), 2005	77%	15%
negatieve waardering (%), 1997	4%	68%
negatieve beoordeling mate van geschiktheid (%), 2005	12%	73%

Klanttevredenheid door de tijd

Veranderingen in subjectieve aspecten van mobiliteit kunnen ook in beeld worden gebracht door bestudering van periodieke klanttevredenheids-onderzoeken, bijvoorbeeld die van de NS. Die wijzen uit dat de tevredenheid onder treingebruikers over het reizen per trein sinds 2001 is verbeterd: in vijf jaar tijd is de algemene waardering gestegen van een 6,2 naar een 6,8 (Harms et al. 2007, p. 26). Gegevens over klantwaardering van het stad- en streekvervoer laten door de jaren heen nauwelijks veranderingen zien.

Een blik in het verleden: jaren zeventig en tachtig

Over enkele jaren bezien zijn de veranderingen in beleving en beeldvorming dus beperkt. Maar hoe zit het dan met trends wanneer de tijdsschaal wordt opgerekt naar enkele tientallen jaren? Om deze vraag te kunnen beantwoorden, moeten we teruggrijpen op onderzoek uit de jaren zeventig en tachtig.

Een korte tocht door de archieven van V&W maakt duidelijk dat er vooral veel onderzoek is verricht naar attitudes die ten grondslag liggen aan de vervoerwijzekeuze van personen. Een andere veelgevolgde onderzoekslijn betreft die naar de verschillen in waardering van bus, tram en metro.

¹ Wel lijken de oordelen over auto en OV van 2005 iets negatiever dan de oordelen van medio jaren negentig. Dat komt echter door de andere manier van vraagstelling; in 1997 is gekeken naar de waardering, die bovendien is gereconstrueerd uit een aantal andere variabelen, terwijl in 2005 rechtstreeks naar de mate van geschiktheid is gevraagd.

Attituden en vervoerwijzekeuze

Eind jaren tachtig zijn diverse studies verricht naar de psychologische mechanismen die ten grondslag liggen aan de keuze voor een bepaalde vervoerwijze (Knippenberg c.s.). De data waarop deze studies zijn gebaseerd (verzameld in de agglomeratie Rotterdam in 1982), zijn op hoofdlijnen vergelijkbaar met de gegevens zoals gebruikt in de recente KiM-publicatie.

Uit deze studies kwam naar voren dat de auto zeer positief werd gewaardeerd, lopen en de brommer het minst positief. De waardering voor de fiets en het openbaar vervoer namen in Rotterdam een middenpositie in. Met name de bus had een relatief lage waardering. Het railverkeer scoorde beduidend beter, waarbij de tram wel achterbleef bij de waardering van trein en metro (Knippenberg 1988a, 33).

In vergelijking met de KiM-publicatie laten de 25 jaar oude gegevens vooral een iets minder positieve waardering van de fiets zien. Dit komt waarschijnlijk vooral doordat de studie is gebaseerd op data uit Rotterdam en omgeving, dat tot de regio's behoort met het laagste fietsgebruik in Nederland. De verklaring daarvoor is het kwalitatief hoogwaardige aanbod van openbaar vervoer en de bevolkingssamenstelling (zie ook Olde Kalter, 2007).

Verder bleek uit de studies dat er een verband bestaat tussen gebruik en waardering: naarmate men vaker van het openbaar vervoer gebruikmaakt, is de waardering ervan hoger. Het meest positief zijn mensen die geen auto of rijbewijs hebben, niet-werkenden en 65-plussers. Het meest negatief over het openbaar vervoer zijn jongvolwassenen (Knippenberg 1988b, 25).

Kortom, ook deze inmiddels 25 jaar oude gegevens zijn in lijn met de bevindingen in de KiM-studie *Beleving en beeldvorming van mobiliteit*.

Bus en tram

Een goed voorbeeld van een studie waarin alleen is gekeken naar verschillen in waardering tussen de diverse vormen van openbaar vervoer betreft de zogenoemde *tram-bus-studie*, die DHV in opdracht van de Haagse Tramweg Maatschappij (HTM) eind jaren zeventig heeft uitgevoerd (DHV 1979). Hierin werd gekeken naar verschillen in reizigerswaardering van tram en bus. Daarnaast is gekeken in hoeverre verschillen in waardering ook doorwerken in het feitelijke gedrag van de reiziger.

De studie toonde aan dat de ondervraagde respondenten een tramrit hoger waarden dan een busrit. Op basis van een modelstudie is vervolgens geschat dat exploitatie van een tramlijn bij gelijkblijvende overige omstandigheden 10% meer reizigers trekt dan een buslijn die eenzelfde traject volgt. Dit is geheel te herleiden tot de verschillen in imago tussen tram en bus (DHV 1979). Een recent afstudeeronderzoek van de Universiteit van Twente (Welschen 2002) laat opnieuw zien dat

Nederlanders bij vergelijkbare omstandigheden de tram prefereren boven de bus.

Dergelijke uitkomsten vormen een belangrijke aanvulling op de belevingsstudie van het KiM, waarin geen onderscheid is gemaakt tussen de waardering van bijvoorbeeld bus, tram en metro. Tegelijkertijd laten ook deze studies zien dat de beleving en beeldvorming van mobiliteit door de jaren heen nauwelijks zijn veranderd.

Conclusies

Over meerdere jaren (en zelfs decennia) bezien zijn er nauwelijks veranderingen in de manier waarop mensen denken over mobiliteit. Dat blijkt uit een globale analyse van eerder onderzoek naar beleving en beeldvorming van auto, fiets en openbaar. Het populaire beeld van de auto is in al die jaren weinig veranderd, het openbaar vervoer wordt onveranderd relatief slecht beoordeeld en de fiets neemt steeds een middenpositie in.

De redenen voor de beoordelingen van auto, fiets en openbaar vervoer kunnen echter wel gewijzigd zijn. Zo zijn de functie en het gebruik van de auto in de loop der jaren veranderd. Een voorbeeld hiervan is de sterke groei van het aantal huishoudens met twee of meer auto's (van één op de tien medio jaren tachtig naar één op de vijf in het eerste decennium van deze eeuw). Het traditionele beeld van één centrale gezinsauto die vooral wordt bestuurd door de kostwinner (vaak de man), heeft hierdoor aan belang ingeboet. Ook het toegenomen rijbewijs- en autobezit onder vrouwen heeft ertoe bijgedragen dat het autogebruik steeds verder is geïndividualiseerd en gefeminiseerd (zie bijvoorbeeld Harms 2008). Verder is het gebruiksgemak van de auto sterk verbeterd: een vergelijking van de meest verkochte auto in 1975 met het vergelijkbare instapmodel in 2005 wijst uit dat de auto in dertig jaar tijd behoorlijk sneller, krachtiger, feller, veiliger, gevarieerder, luxueuzer, gemakkelijker, comfortabeler en elektronischer is geworden (Harms 2006, 42).

De nadelen van het autogebruik zijn echter ook toegenomen: vooral de drukte op de weg, de files en de parkeermoeite zouden de automobilist steeds vaker parten kunnen spelen. Toch valt de ophef hierover in de praktijk wel mee. Maatschappelijk gezien vinden Nederlanders de afnemende bereikbaarheid een groot probleem (illustratief is de aandacht in media en politiek), maar persoonlijk zit men er eigenlijk niet zo mee (Harms et al. 2007). Hetzelfde geldt voor de beleving van de kosten. De ophef over hoge brandstofaccijnzen lijkt van alle tijden en van alle Nederlanders, maar voor de persoonlijke situatie berust men in aanvaarding: "het is nu eenmaal zo," aldus de reactie van respondenten op hoge brandstofprijzen uit een studie in de jaren zeventig (Van den Broecke 1975, II.7). Kortom, ondanks de veranderingen in de functie en gebruiksmogelijkheden is het positieve beeld van de auto dus redelijk constant gebleven.

Ook het openbaar vervoer heeft de nodige wijzingen ondergaan: nieuw materieel, meer comfort, meer verbindingen, sterk verbeterde informatievoorzieningen (zoals 9292ov.nl), de OV-studentenkaart, en recentelijk ook de proeven met gratis openbaar vervoer voor bepaalde doelgroepen. Maar als het gaat om beleving en beeldvorming, lijkt ook hier het beeld van constanten te prevaleren. Nog altijd wordt het openbaar vervoer beschouwd als een weinig positieve manier van verplaatsen, vooral door diegenen die er weinig of geen gebruik van maken.

Wat verklaart nu dit beeld van constanten, tegen de achtergrond van het verbeterde aanbod en het veranderend gebruik? Nader onderzoek zou het antwoord hierop moeten uitwijzen. Cruciaal lijkt in ieder geval dat het openbaar vervoer een manier van verplaatsen is die, in tegenstelling tot de auto en de fiets, weinig ruimte biedt voor autonomie en zelfbeschikking; waarden waaraan juist in onze maatschappij veel betekenis wordt toegekend.

Literatuur

- Broecke, A. van den (1975), *De modale inkomensgroepen en hun auto*. Amsterdam: Van den Broecke Marketing, Research en Sociaal Onderzoek
- Couvret, E. en A. Reuling (1998), *MilieuGedragsMonitor VIII ; huishoudelijk gedrag, energie en water en vervoer*. Amsterdam: NIPO
- DHV (1979), *Tram-bus-studie; studie naar het verschil in waardering tussen tram en bus*. Amersfoort: DHV
- Harms, L. (2003), Mobiliteit. In: T. Roes (red). *De Sociale Staat van Nederland 2003*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau, p. 173-196
- Harms, L. (2006), *Op weg in de vrije tijd; context, kenmerken en dynamiek van vrijetijds mobiliteit*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau
- Harms, L., P. Jorritsma en N. Kalfs (2007). *Beleving en beeldvorming van mobiliteit*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
- Harms, L. (2008), *Maatschappij en mobiliteit*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau (proefschrift, te verschijnen)
- Knippenberg, C. van (1988a), *Cognitieve modellen voor openbaar vervoergebruik in de agglomeratie Rotterdam*. Groningen: Verkeerskundig Studiecentrum VSC / Rijksuniversiteit Groningen
- Knippenberg, C. van (1988b), *Cognitieve modellen voor openbaar vervoergebruik in de agglomeratie Rotterdam; samenvattend rapport*. Groningen: Verkeerskundig Studiecentrum VSC / Rijksuniversiteit Groningen
- Olde Kalter, M.J. (2007), *Vaker op de fiets? Effecten van overheidsmaatregelen*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
- Welschen, R. (2002), *Liever met de tram; een beschrijving en verklaring van het extra wervend effect van stadsgewestelijk rail ten opzichte van bus*. Rotterdam: Adviesdienst Verkeer en Vervoer / Enschede: Universiteit Twente (afstudeerscriptie)