

DE HEILIGE KOE

Ekonomisch wonder en maatschappelijk monster

Ton Rooijers, Linda Steg

● *Het autobezit onder de Nederlandse bevolking heeft de laatste decennia een stormachtige groei doorgemaakt. In het begin van de jaren '70 telde Nederland 2,5 miljoen (personen)auto's. Eind jaren '80 waren dat er ruim 5 miljoen (evenveel als er in heel Afrika rondrijden!). In twintig jaar is het autopark dus meer dan verdubbeld. Gemiddeld wordt er met een auto ruim 16.000 kilometer per jaar gereden, waarvan ongeveer 15.000 binnen Nederland. Dat betekent dat er in ons land jaarlijks meer dan 75 miljard kilometer auto gereden wordt.*

De verwachting is, dat het verzadigingspunt van het autobezit nog niet is bereikt. De overheid voorziet tot het jaar 2010 een verdere groei van het autopark tot ruim 8 miljoen voertuigen, die jaarlijks meer dan 120 miljard voertuigkilometers zullen afleggen.

Vervoerregio Groningen

De toename van het autobezit en -gebruik hangt voor een groot deel samen met de economische groei. Inmiddels groeit het besef, dat een onverminderde toename van de automobilititeit tot onverantwoord grote maatschappelijke problemen kan leiden: het groeiend autoverkeer in en rond de steden beperkt de bereikbaarheid voor zakelijk goederen- en personenvervoer en vormt daardoor een bedreiging voor de economie van Nederland als distributieland bij uitstek. Tegelijkertijd vormt het omvangrijke autobezit en -gebruik een belang-

rijke bedreiging voor de leefbaarheid en het milieu: door ruimtebeslag, geluidhinder, verbruik van eindige voorraden grondstoffen (brandstof en produktiematerialen) en de uitstoot van milieubelastende stoffen, waaronder stikstofoxiden, koolwaterstoffen en kooldioxide.

Als gevolg hiervan is het verkeers- en vervoerbeleid van zowel de landelijke overheid als de regionale en lokale overheden steeds meer gericht op beperking van de groei van het personenautoverkeer. Randvoorwaarde daarbij is, dat de economische groei in principe niet nadelig beïnvloed mag worden. Om dit beleid op regionaal nivo te koncentrer en te koördineren zijn en worden zgn. vervoerregio's ingesteld, waarin door een platform van betrokken overheden en vervoerbedrijven een groot aantal maatregelen wordt ontwikkeld en uitgevoerd. Zo bestaan er in Noord-Nederland de Vervoerregio Groningen en (sinds kort) de Vervoerregio Drenthe.

De problemen door het autoverkeer in het Noorden zijn nog niet zo groot als in de Randstad, maar ook hier is het beleid gericht op het afremmen van het stijgend autoverkeer. De mobiliteitsgroei blijkt in de noordelijke provincies sterker dan het landelijk gemiddelde. Dit komt omdat er in het noorden sprake is van een inhaaleffekt ten opzichte van het Westen. Verwacht wordt dat bij ongewijzigd beleid de kongestieproblematiek (files, parkeren) in Noord-Nederland binnen

afzienbare tijd wél Randstedelijke proporties krijgt. Prognoses laten tot 2000 een groei zien van bijna 50 % van het aantal autokilometers.

Om eskalatie van deze problemen te voorkomen wil de Vervoerregio Groningen in 2000 o.a. het volgende bereiken (6):

- 1 De groei van het aantal autokilometers in de spitsperiode wordt beperkt tot 25 % (tov. 1988).
- 2 Het gebruik van de auto voor woon-werkverplaatsingen is met 50 % gereduceerd (tov.1988).

Het beperken van het autobezit is nadrukkelijk geen doelstelling in het overheidsbeleid. Dit betekent dat de autobezitters bewogen moeten worden tot een geringer en selektiever gebruik van hun auto.

De drie B's

Hoe is dit te verwezenlijken? Maatregelen om het autoverkeer terug te dringen kunnen ruwweg in drie categorieën ('de drie B's') worden ingedeeld:

- 1 Beperking van de mobiliteitsbehoefte, opdat mensen absoluut gezien minder verplaatsingen zullen maken. Dit type maatregelen is niet vervoerswijze specifiek. Voorbeelden zijn het stimuleren van telewerken, teleleren en telewinkelen.
- 2 Beïnvloeding van de vervoermiddelkeuze, waarbij de nadruk ligt op ontmoediging van het gebruik van de auto en bevordering van het gebruik van alternatieven, zoals fiets, bus en trein.
- 3 Bevordering van het gezamenlijk gebruik van de auto, zoals carpoolen.

Allereerst is het van belang te weten wáárom de auto gebruikt wordt. Pas dan kunnen kansrijke maatregelen ontworpen worden die het gedrag beïnvloeden. Bv.: als de brandstofprijs slechts een sekundaire rol speelt in het gebruik van de auto, zal een kleine verhoging van de prijs weinig of geen invloed hebben op het gedrag. Als aan de andere kant reistijd een zeer belangrijke faktor is, kan van maatregelen die een langere auto-reistijd of een kortere openbaar vervoer-reistijd veroorzaken wel een positief effect verwacht worden.

Fig 2 Belangrijkheid van reiskenmerken

	Fietsers	OV-gebruiker	Autogebruikers
a. Kunnen vertrekken wanneer je wilt	1	6	1
b. Reistijd	5	3	2
c. Precies op de plaats kunnen komen waar je moet zijn	4	9	3
d. Veilig reizen	6	1	4
e. Komfortabel reizen	7	4	5
f. Milieuvriendelijk reizen	3	2	6
g. Gezond reizen	2	5	7
h. Gemakkelijk bagage mee kunnen nemen	9	11	8
i. Privacy hebben	11	10	9
j. Het weer	10	12	10
k. Reiskosten	8	8	11
l. Kunnen lezen onderweg	12	7	12

Het Verkeerskundig Studiecentrum heeft, in opdracht van onder meer Rijkswaterstaat (directie Groningen) en de Rijksuniversiteit Groningen, een aantal studies gedaan naar de determinanten (= bepalende factoren) van vervoermiddelkeuze in het algemeen en van het autogebruik in het bijzonder. Eerst is met enquetes onder een grote groep mensen onderzoek gedaan naar de heersende meningen en motieven ten aanzien van het gebruik van de auto, de fiets en het openbaar vervoer voor woon-werkritten. De respondenten zijn daarbij, op basis van hun eigen reguliere vervoerswijze, ingedeeld in drie groepen: fietsers, openbaar vervoergebruikers en autogebruikers.

Op een lijst met twaalf mogelijke aspecten inzake vervoermiddelgebruik hebben deze groepen aangegeven wat zij daarvan belangrijk vinden. Deze antwoorden zijn verwerkt tot rangordescores: dat wil zeggen het aspect dat door de betreffende groep het belangrijkste wordt bevonden krijgt het cijfer 1, het op één na belangrijkste aspect een 2, en zo verder tot en met het minst belangrijke aspect, dat een 12 krijgt. In fig 2 worden de scores van de drie groepen weergegeven (gerangschikt volgens de voorkeur van de autogebruikers). De tabel laat zien dat er naast een aantal overeenkomsten tussen de groepen respondenten ook een

aantal kenmerkende verschillen bestaan. Zowel fietsers als autogebruikers vinden het kunnen vertrekken wanneer je wilt het belangrijkste en het kunnen lezen onderweg het minst belangrijke aspect. De reistijd wordt door fietsers echter aanmerkelijk minder belangrijk gevonden dan door autogebruikers, terwijl deze laatste groep relatief minder belang hecht aan de reiskosten, en milieuvriendelijk en gezond reizen. Bij de openbaar vervoergebruikers staan veilig en milieuvriendelijk rei-

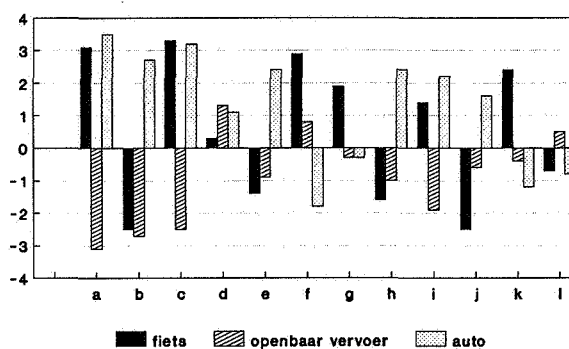
zen bovenaan en wordt het weer het minst belangrijk geacht.

Onderweg lezen

Daarnaast is de respondenten gevraagd naar hun mening over de genoemde aspecten in relatie tot de verschillende vervoerswijzen. De resultaten zijn grafisch weergegeven in de onderstaande grafieken. De letters a t/m l corresponderen met de aspecten genoemd in fig 2. De kolommen geven aan in hoeverre het betreffende aspect wordt gezien als een meer of minder belangrijk positief kenmerk van het vervoermiddel (boven de nullijn) of als een meer of minder belangrijk negatief kenmerk van het vervoermiddel (onder de nullijn).

Fig 3a laat zien dat automobilisten nauwelijks negatieve aspecten van het autogebruik zien. Het belangrijkste negatieve punt betreft de milieukonsequenties (f). De fiets heeft voor de autogebruikers ook voornamelijk positieve kenmerken, maar daarnaast ook een aantal sterk negatieve aspecten, met name de reistijd (b) en de weersafhankelijkheid (j). Over het openbaar vervoer zijn de meningen uitgesproken negatief. Ook fietsers (fig 3b) noemen nauwelijks positieve kenmerken van het openbaar vervoer. Daarentegen zien zij vrijwel uitsluitend positieve punten van de fiets. De meningen over de auto zijn verdeeld; naast een aantal positieve aspecten,

Fig 3a Automobilisten, over de fiets, OV en de auto





Karel Zwaneveld

De Groninger milieudeputeeerde J. van Dijk tapt bio-diesel op basis van koolzaadolie in zijn dienstauto. Als eerste Nederlander rijdt hij sinds april 1992 op deze milieuvriendelijke brandstof rond

Fig 3b OV-gebruikers, over de fiets, OV en de auto

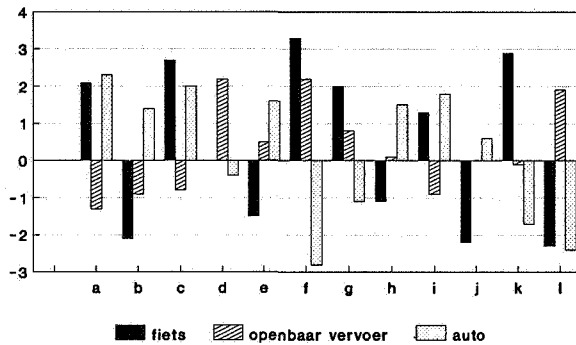
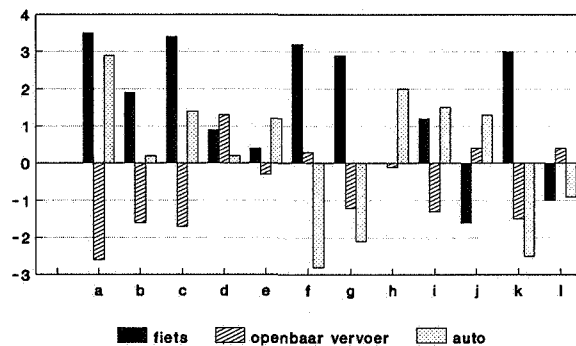


Fig 3c Fietsers, over de fiets, OV en de auto



wordt het autogebruik vooral milieuonvriendelijk (f), ongezond (g) en duur (k) gevonden. De openbaar vervoergebruikers (fig 3c) zijn duidelijk positiever cq. minder negatief over het openbaar vervoer dan de andere twee groepen. Vooral veiligheid (d), milieuvriendelijkheid (f) en het kunnen lezen onderweg (l) worden als positieve aspecten van het openbaar vervoer beschouwd.

Tegelijkertijd zien zij bij de fiets en bij de auto zowel sterk positieve als sterk negatieve punten. De algemene konklusie die uit de enquête-studies kan worden getrokken is dat er nogal wat verschillen in opvatting bestaan tussen fietsers, OV-gebruikers en autogebruikers over het gebruik van de fiets, het openbaar vervoer en de auto. Grosso modo kan daarbij gesteld worden, dat de opvattingen

van de respondenten over hun eigen reguliere wijze van vervoer het meest positief cq. (met name met betrekking tot het OV-gebruik) het minst negatief zijn.

Gewoontegedrag

Voor deze sterke samenhang tussen meningen en gedrag zijn twee mogelijke verklaringen te noemen. Het kan zijn dat de opvattingen van invloed zijn op de uiteindelijke vervoermiddelkeuze, maar het is evenzeer mogelijk dat mensen hun eigen vervoermiddelgebruik (achteraf) voor zichzelf en voor anderen proberen te rechtvaardigen, door de positieve aspecten te benadrukken en de negatieve aspecten af te zwakken (1).

Er zijn steeds meer aanwijzingen dat niet het een óf het ander waar is, maar dat beide mechanismen een rol spelen. Dit blijkt ook uit een andere studie van het Verkeerskundig Studiecentrum, naar gewoontegedrag bij vervoermiddelkeuze in het algemeen en bij autogebruik in het bijzonder en de consequenties ervan voor de mogelijkheden van gedragsbeïnvloeding (5). Daarbij zijn op basis van een gewoontegedragsmodel (4) de veronderstelde factoren beschreven, die aan het vervoermiddelkeuzeproces ten grondslag liggen (in vereenvoudigde vorm in fig 4 weergegeven).

De vervoermiddelkeuze wordt in de eerste plaats bepaald door de verplaatsingsbehoefte van de persoon (de wens of noodzaak zich van A naar B te verplaatsen) en diens verplaatsingsmogelijkheden (beschikbare en geschikte middelen van vervoer en bestaande infrastructuur). Vooral bij de eerste keer worden de (veronderstelde) voor- en nadelen van de mogelijke vervoerswijzen bewust afgewogen. De sociale omgeving kan hierbij een belangrijke rol spelen.

De ervaringen met de gekozen vervoerswijze hebben een grote invloed op volgende gedragskeuzen. Bij positieve ervaring kiest men gemakkelijk voor hetzelfde vervoermiddel. Negatieve ervaring leidt daarentegen veelal tot heroverweging van de alternatieven. Zo'n gedragservaring verandert ook op de onderliggende opvattingen over de betreffende voor- en nadelen. Afhankelijk van de ervaringen en de frequentie van gebruik kan zich op den duur

