

Psychologie automobilist betrekken bij vervoersbeleid

Sociale norm en vooroordeel beïnvloeden modal-split

Bij de keuze tussen verschillende vervoermiddelen kiezen de meeste mensen voor het gebruik van de auto. De omvang van het autoverkeer heeft daarmee problematische vormen aangenomen, terwijl het openbaar vervoer een kwijnend bestaan leidt. Een beleid dat zich richt op het bevorderen van het openbaar vervoer en vermindering van de aantrekkelijkheid van de auto heeft tot nu toe geen vruchten afgeworpen. Het is uiteindelijk het keuzegedrag van de individuele verkeersdeelnemer welke de modal-split bepaalt.

A.J. TUINSTR

Om een individuele keuze te kunnen maken moet altijd aan minimaal twee voorwaarden voldaan worden. Ten eerste moeten er alternatieven aanwezig zijn. Als dit het geval is, moet er vervolgens een mechanisme bestaan waarmee er tussen de alternatieven gekozen kan worden. Beïnvloeding van de vervoerswijzekeuze staat of valt met inzicht in de alternatieven van verschillende individuen, en inzicht in het keuzemechanisme. Bij het maken van de keuze voor een vervoermiddel *ontbreekt* het, in tegenstelling tot wat ogenschijnlijk het geval is, vaak aan reële alternatieven. Voor het te voeren beleid is het vooral interessant om te zien welke mogelijkheden automobilisten eigenlijk hebben om van vervoermiddel te veranderen. Of, andersom geredeneerd, welke factoren beperken de automobilist in zijn keuze voor het openbaar vervoer.

In de eerste plaats zijn er een aantal *objectieve beperkingen*. Zo is er een groep auto-

mobilisten die de auto bij het werk nodig heeft. Zij kunnen niet met het openbaar vervoer reizen. Ook kan de woonsituatie van mensen er de oorzaak van zijn dat er nauwelijks of geen toegang bestaat tot het openbaar vervoer. Er is geen bushalte of station in de buurt of de frequentie is zo laag dat men veel te vroeg of veel te laat op de plaats van bestemming arriveert. Hetzelfde kan natuurlijk gelden voor de werkplek. Als deze met bus of trein slecht te bereiken is, kan er evenmin sprake zijn van een vrije keuze voor het openbaar vervoer.

Van heel andere aard zijn de *subjectieve beperkingen*. Deze gelden vooral voor automobilisten die door een tekort aan informatie, of door regelrechte vooroordelen, een verkeerd beeld van het openbaar vervoer hebben.¹

De automobilisten die zodanig beperkt worden in de keus, dat een overstap naar het openbaar vervoer onmogelijk is, worden 'gevangenen' (captive) van de auto genoemd.

Keuzeprocess

Daartegenover staan de *keuzereizigers*, die op geen enkele wijze gehinderd worden bij het maken van een keus tussen privé en openbaar vervoer. Al naar gelang de maatstaven die worden gehanteerd varieert het percentage keuzereizigers van 6 tot 35%. Wil men ook (een deel) van de resterende 65% bereiken, dan zal een beleid gevoerd moeten worden, wat erop gericht is de genoemde beperkingen weg te nemen. Er kan daarbij onderscheid gemaakt worden tussen harde en zachte beperkingen. Tot de eerste categorie behoort onder meer 'de auto nodig hebben bij het werk'. Tot de tweede 'het verkeerde beeld van het openbaar vervoer'

De noodzaak tot het nemen van serieuze maatregelen om het openbaar vervoer te bevorderen, werd vorige maand nog weer eens extra duidelijk. Uit berekeningen van Rijkswaterstaat bleek, dat aan het eind van de eeuw (en dat is al over dertien jaar!) het huidige aantal personenauto's van 4,6 miljoen zal zijn toegenomen tot 6 à 6,5 miljoen. Dat is een stijging van 30 tot 40%. In de tien jaar daarna wordt een verdere toename tot een wagenpark van 8 miljoen auto's verwacht. Ook de vakorganisaties RAI en B noemen dergelijke cijfers. Op Rijkswaterstaat werd direkt gerept over hogere investeringen in infrastructuur en over nieuwe wegen en tunnels, die moeten worden aangelegd. Minister Smit-Kroes verklaarde na confrontatie met bovenstaande cijfers echter, dat - daarnaast - aan een beperking van het autogebruik niet valt te ontkomen.

Gesteld dat er voor de automobilist een objectieve vrijheid van keuze bestaat, hoe verloopt dan het keuzeprocess? De meeste automobilisten hebben bedroevend weinig kennis over het openbaar vervoer. Van tarieven en lijnvoering weten ze vaak bitter weinig af. Toch is kennis van de alternatieven voor het maken van een keuze onontbeerlijk. De kennis die wel over het openbaar vervoer aanwezig is, is vaak vervormd. Zo blijkt de perceptie van reistijden sterk af te wijken van de werkelijke reistijden. Automobilisten overschatten de reistijd met het openbaar vervoer vaak aanzienlijk.

Aan de hand van deze - beperkte en gekleurde - kennis moet de automobilist zijn keuze tussen de aanwezige alternatieven maken. Bij het maken van een keuze wordt het in aanmerking komende alternatief dan

In grote delen van ons land wordt het openbaar vervoer te weinig gebruikt. Onjuiste informatie en regelrechte vooroordelen zijn hiervan mede oorzaak. Dat bus en trein wel degelijk een belangrijke rol kunnen spelen in het woon-werkverkeer, wordt dagelijks bewezen in de grote steden.

Foto's: Centraal Nederland en Charlotte van Tirum.





Vervoerswijze als sociale norm: een omgeving waarin je trots kan zijn op je auto. Deze is hier zó in het dagelijks leven geïntegreerd, dat het lijkt of hij mee aan tafel zit. Zou het openbaar vervoer nog ter sprake kunnen komen? Foto: De Volkskrant, Daniël Koning

meestal beschouwd als een optelsom van een aantal aspecten van dat alternatief. De aspecten die het meest (al of niet expliciet) genoemd worden zijn: reistijd, reiskosten, serviceniveau en comfort, en de status en zelfverwerkelijking die de verplaatsingswijze biedt. Daarbij verschilt het belang dat aan de diverse aspecten gehecht wordt per individu. De ene persoon zal zijn keuze tussen de alternatieven vooral baseren op de reissnelheid, een ander zal zijn oordeel vellen aan de hand van bijvoorbeeld een combinatie van status en comfort en kosten.

Sociale norm

Het keuzeproces lijkt tot zover gebaseerd op een eerlijke afweging tussen alternatieven, zij het dat incomplete kennis de keuze beïnvloed. Mensen betrekken bij hun beslissing echter ook wat anderen ervan vinden. In het algemeen wordt keuzegedrag in hoge mate bepaald door de sociale normen die in de omgeving van het individu overheersen. Hoe meer het gedrag zichtbaar is, hoe belangrijker de sociale norm wordt. Dronken achter het stuur zitten wordt over het algemeen ten zeerste afgekeurd. Toch is het mogelijk dat dit foute gedrag, omdat het nauwelijks zichtbaar is, veel voorkomt.

Verplaatsingsgedrag is een zeer zichtbare vorm van gedrag. Het is dan ook waarschijnlijk dat mensen bij hun vervoerswijze-keuze rekening houden met het oordeel van de sociale omgeving (of met wat zij denken dat het oordeel van die omgeving zal zijn). In de ene omgeving zal men goede sier maken met een Opel Manta, waarbij achter de type-aanduiding nog eigenhandig 'super Turbo GTL' is toegevoegd, in andere kringen is het juist bon ton om met de trein te reizen. De sociale norm kan dus iemand beletten een alternatief te kiezen, of kan iemand juist stimuleren om een bepaalde keus te maken.

Niet alleen de sociale norm kan mensen ervan weerhouden een keuze te maken. Mensen zijn vrij rigide in hun gedragspatroon: de mens is een gewoontedier. In nieuwe situaties ontwikkelen mensen een zekere gedragslijn, om als eenmaal een bevredigende opeenvolging van handelingen gevonden is, daar ook aan vast te houden. Het zou ook onhandig zijn om bijvoorbeeld ieder ochtend opnieuw te moeten bedenken welke route naar het werk gevolgd moet worden. De consequentie hiervan is dat er een nieuwe, onbekende situatie nodig is om tot een heroverweging van tot dan toe gevolgd gedrag te komen. Uit onderzoek blijkt dan ook dat veel wijzigingen in het verplaatsingsgedrag optreden na een ingrijpende verandering in de persoonlijke sfeer of in de omgeving, de zogenaamde 'life-shock'.

Voorlichting

Het gaat er nu om de psychologie van de automobilist te betrekken in het beleid. Het eerste wat dan opvalt is de grote rol die voorlichting kan spelen. De beperkte en gekleurde kennis van de automobilist over het openbaar vervoer zal moeten worden bijgeschaafd en daarbij moet rekening gehouden worden met de aspecten aan de hand waarvan de automobilist het openbaar vervoer beoordeelt. Zo is het zinloos om voorlichting te geven over hoe veilig de trein is; dat weet de automobilist allang. Echter dat de trein bijvoorbeeld in vergelijking met de auto een heel betrouwbaar vervoermiddel is waarmee de tijd van aankomst goed gepland kan worden, blijft bij automobilisten nogal onderbelicht. Daar zou middels voorlichting (reclame) op gewezen kunnen worden. Bij het geven van voorlichting en het treffen van maatregelen moet rekening gehouden worden met de doelgroep: keuzereizigers of gevangenen van een vervoerswijze.

Ook de sociale norm kan beïnvloed worden, bijvoorbeeld door de media. Gezien de recente verkiezingsuitkomsten in Duitsland, waar de Groenen sterk winst boekten, is er een groeiend besef van het belang van het milieu. Wanneer dit in de voorlichting wordt meegenomen, heeft dit wellicht invloed op Het beïnvloeden van de individuele vervoerswijzekeuze zal echter niet eenvoudig zijn en we moeten de zaak ook niet al te simpel voorstellen. Sociale normen en gewoonten zijn diep geworteld in de samenleving en het is de vraag of daar met wat voorlichting veel verandering in komt.

Wanneer in de toekomst de omstandigheden het noodzakelijk maken dat het autoverkeer daadwerkelijk wordt teruggedrongen (milieu, verkeersveiligheid, binnenstadproblemen), zullen misschien drastischer maatregelen genomen moeten worden. De daarmee gepaard gaande 'life-shock' leidt dan misschien tot een heroverweging van de tot nu toe bezigde vervoerswijze. Dat

1. Illustratief is wat dit betreft het hoofdartikel in de kleuren-bijlage van Vrij Nederland van 4 april jl. Hierin wordt de dagelijkse file bij de Coentunnel beschreven en vooral de automobilisten die daar elke dag in staan. Men werd ook gevraagd waarom ze niet het openbaar vervoer namen. 'Veevoer', 'onveilig', 'te duur' en 'te langzaam' zijn beleefde omschrijvingen van de antwoorden die de reporters te horen kregen. De meesten van hen hadden echter in geen jaren meer in trein of bus gezeten, wisten niet of er een bus bij hun in de buurt reed, en waren niet op de hoogte van het feit dat de auto vaak duurder en langzamer is. Een lezenswaardig artikel! (Red. Agora)

Auteur: A.J. Tuinstra
 Titel: Wegen tussen Wonen en Werken
 Verkrijgbaar: Geografisch instituut, R.U. Groningen en bij de auteur.
 Titel: Voorlichting en vervoerswijzekeuze
 Verkrijgbaar: Verkeerskundig Studiecentrum, R.U. Groningen en bij auteur.