

Attitudes van de fietsforens

AUTEUR Eva Heinen

'Harde factoren' verklaren niet waarom individuen in vergelijkbare situaties en met een gelijke achtergrond een verschillende beslissing maken om wel of niet te fietsen. Dit artikel identificeert drie fietsattitudes: "direct nut", "bewustzijn" en "veiligheid". Deze attitudes verklaren mede de keuze om naar het werk te fietsen en de frequentie waarmee gefietst wordt.

Het befaamde Thomas-theorema gaat ervan uit dat sociaal gedrag in belangrijke mate wordt gestuurd door de interpretatie van een context, in plaats van door de materiële werkelijkheid. Thomas stelde dat mensen reële consequenties verbinden aan situaties die zij als echt ervaren, ongeacht of hun interpretatie van een situatie al dan niet juist is. Bijna tachtig jaar later lijkt dit theorema echter nog steeds niet helemaal doorgedrongen te zijn in de sociale wetenschappen. Een voorbeeld hiervan is het onderzoek naar fietsgebruik in woon-werkverkeer. Tot voor kort was de meest gangbare theorie de nutstheorie, die stelt dat mensen de best mogelijke optie kiezen waarbij kosten, tijd en gemak tegen elkaar afgewogen worden. Deze 'harde factoren' kunnen echter niet verklaren waarom individuen in vergelijkbare situaties en met een gelijke sociaaldemografische achtergrond verschillende beslissingen nemen. Uit onderzoek blijkt dat ook attitudes, normen en gewoonten gedrag beïnvloeden. Toch zijn deze 'zachte factoren' van ondergeschikt belang in het onderzoek naar reisgedrag. De doelstelling van mijn onderzoek is dan ook om na te gaan in welke mate de keuze om naar het werk te fietsen (mede) beïnvloed wordt door dergelijke attitudes en normen. De 'Theory of Planned Behavior' van Icek Ajzen vormt hierbij de basis voor het theoretisch raamwerk. Deze theorie stelt dat de kans dat iemand een bepaald gedrag daadwerkelijk vertoont wordt beïnvloed door attitudes, de subjectieve norm (de mening van de sociale omgeving) en de ingeschatte mogelijkheid om het gedrag uit te voeren. Attitudes worden hierbij beschouwd als het product van persoonlijke overtuigingen (bijvoorbeeld: fietsen naar mijn werk is ontspannend) en

het belang dat iemand aan deze overtuigingen hecht (bijvoorbeeld: ik vind het belangrijk dat mijn vervoermiddel ontspannend is). Om de impact van attitudes op het gedrag bij het woon-werkverkeer te bestuderen, werd een internetenquête afgenomen onder de actieve bevolking van de gemeenten Delft, Zwolle, Midden-Delfland en Pijnacker-Nootdorp. In totaal hebben meer dan 4000 respondenten aan deze enquête meegewerkt.

Personen die vaak de fiets gebruiken voor andere verplaatsingen, zoals uitgaan of vrienden bezoeken, blijken ook vaker woon-werk fietsers te zijn

Fietsonderzoek

In het bestaande onderzoek naar woon-werkverkeer wordt de vervoermiddelkeuze doorgaans gedefinieerd als het vervoermiddel waarmee meestal naar het werk gereisd wordt of waarmee het grootste gedeelte van de reis wordt afgelegd. Vooral voor fietsers is deze definitie echter problematisch, aangezien hun reisgedrag in grote mate afhankelijk is van een aantal veranderende dagelijkse factoren, zoals het weer. In mijn onderzoek heb ik dan ook een onderscheid gemaakt tussen het effect van attitudes op 'niet-fietsers' en 'fietsers' en op 'fulltime' of 'parttime' fietsen. Fulltime fietsers zijn forenzen die elke werkdag de volledige afstand naar het werk per fiets afleggen. Parttime fietsers zijn forenzen die op sommige dagen naar het werk fietsen en op andere dagen met de auto of het openbaar vervoer reizen.

	<5km			5-10km			10>km		
	Odds Ratio	P> z		Odds Ratio	P> z		Odds Ratio	P> z	**
gewoonte	1.154	0.000	**	1.077	0.038	**	1.106	0.005	
subjectieve norm	1.102	0.058	*	1.115	0.142		1.119	0.169	**
ingeschatte mogelijkheid	2.293	0.000	**	2.497	0.000	**	2.925	0.000	**
factor direct nut	1.747	0.000	**	1.984	0.000	**	1.681	0.000	**
factor bewustzijn	0.970	0.661		0.834	0.047	**	0.563	0.000	
factor veiligheid	1.099	0.146		0.966	0.704		0.989	0.910	
	n=1531 r2=0.35			n=784 r2=0.47			n=1863 r2=0.56		
p<0.1 *; p<0.05 **									

Tabel 1: Keuze om te fietsen naar het werk

Afstand

Grote afstand ontmoedigt fietsen, maar vooral bijzonder is de onevenredige toename van de fysieke inspanning bij een toename in afstand. Het lijkt daarom logisch dat andere factoren een impact hebben op het fietsgedrag over kortere afstanden dan over langere afstanden. Daarom wordt het effect van attitudes op woon-werk fietsen voor drie afstanden afzonderlijk geanalyseerd: korte afstanden van minder dan 5 kilometer, middellange afstanden tussen 5 en 10 kilometer en langere afstanden van 10 kilometer en meer.

Fietsattitudes nader bepaald

In een eerste stap zijn door een verkennende factoranalyse de uitgangsvARIABLEN gegroepeerd tot drie factoren of "attitudes": (i) direct nut, (ii) bewustzijn en (iii) veiligheid. De factor "direct nut" bevat vooral de variabelen die verband houden met tijdsbesparing, comfort, flexibiliteit en aangenaam. De factor "bewustzijn" is opgebouwd uit de variabelen milieuvriendelijkheid, gezondheid en mentale ontspanning. De derde factor, "veiligheid", bevat de variabelen verkeersveiligheid en sociale veiligheid.

Vervolgens is met binaire logit modellen de statistische relatie getest tussen enerzijds de drie voorgaande attitudes, de subjectieve norm, fietsgewoonte en ingeschatte mogelijkheid en anderzijds het besluit om al dan niet naar het werk te fietsen. De resultaten worden in de volgende paragrafen besproken.

Keuze om te fietsen

Tabel 1 toont dat er een statistisch significante relatie bestaat tussen de attitudes "direct nut" en "bewustzijn" enerzijds, en de keuze voor de fiets als vervoermiddel om naar het werk te reizen anderzijds. De attitude "direct nut" beïnvloedt deze keuze zelfs op elke afstand. Met andere woorden; mensen die fietsen tijdsbesparend, gemakkelijk en flexibel vinden, fietsen vaker, onafhankelijk van de afstand. Voor de attitude "bewustzijn" verschilt het effect per afstand. Op korte afstand heeft deze attitude geen effect, maar voor langere woon-werk afstanden gebruiken forenzen die voldoende belang hechten aan de positieve effecten van fietsen voor het milieu en hun gezondheid vaker de fiets dan forenzen die hier minder belang aan hechten. Deze laatste vinden de voordelen voor het milieu en hun gezondheid blijkbaar niet opwegen tegen de toegenomen moeite om te fietsen over langere afstanden.

Naast de drie attitudes speelt ook de fietsgewoonte een rol. Personen die vaak de fiets gebruiken voor andere verplaatsingen, zoals uitgaan of vrienden bezoeken, blijken ook vaker woon-werk fietsers te zijn. Bovendien bestaat er voor elk van de drie afstandscategorieën ook een positieve relatie tussen een positieve inschatting van de "fietsbaarheid" van de woon-werkreis en de keuze om te fietsen. Daarentegen, beïnvloedt de mening van de sociale omgeving alleen het reisgedrag voor korte afstanden. Bij langere afstanden worden forenzen niet of in beperkte mate beïnvloed door wat zij denken dat hun sociale omgeving van hen verwacht. Dit geeft aan dat fietsen over langere afstanden meer een beslissing is die op basis van individuele overwegingen genomen wordt.

Altijd op de fiets

Tabel 2 toont aan dat niet alleen de keuze van het vervoersmiddel, maar ook de fietsfrequentie (en dus de keuze tussen full- of parttime fietsen) bepaald wordt door individuele attitudes. Concreet betekent dit dat mensen met een positievere attitude ten aanzien van fietsen naar het werk vaker fulltime woon-werk fietsers zijn. Vooral de attitude "direct nut" heeft een grote invloed op de fietsfrequentie. Bij elke puntsstijging van deze attitude verdubbelt de waarschijnlijkheid om op dagelijkse basis te fietsen. Forenzen die fietsen naar hun werk voldoende veilig vinden of hieraan geen belang hechten (dus forenzen met een positieve attitude ten aanzien van veiligheid) hebben eveneens een grotere kans om dagelijks naar het werk te fietsen. Dit geldt echter enkel voor afstanden korter dan 5 kilometer en langer dan 10 kilometer. Het is onduidelijk waarom veiligheid geen invloed heeft op reizen tussen de 5 en 10 kilometer. De attitude "bewustzijn" beïnvloedt de beslissing alleen op afstanden tot 5 kilometer. Dit betekent dat personen die van mening zijn dat fietsen milieuvriendelijk, gezond en geestelijk ontspannend is, meer geneigd zijn om iedere dag naar het werk te fietsen. Echter, deze positieve attitude speelt geen rol bij mensen die verder van hun werk wonen.

Fulltime fietsforenzen fietsen vaker voor andere doeleinden. Personen die regelmatig met de auto of met het openbaar vervoer reizen zijn blijkbaar sneller geneigd om deze vervoermiddelen te gebruiken voor hun woon-werk verplaatsing. De eigen inschatting van de fietsbaarheid heeft geen invloed op de fietsfrequentie. Deze uitkomst bevestigt de juistheid van het model. Als een persoon naar het werk fietst,

	<5km			5-10 km			10>km		
	Odds Ratio	P> z		Odds Ratio	P> z		Odds Ratio	P> z	**
gewoonte	1.118	0.000	**	1.182	0.001	**	1.209	0.029	
subjectieve norm	1.114	0.053	*	1.145	0.162		0.933	0.692	
ingeschatte mogelijkheid	1.164	0.241		1.402	0.177		1.500	0.105	**
factor direct nut	2.184	0.000	**	2.166	0.000	**	2.288	0.004	
factor bewustzijn	0.845	0.032	**	0.943	0.640		0.991	0.971	*
factor veiligheid	1.256	0.001	**	0.974	0.829		1.432	0.057	
	n=1027			n=391			n=248		
	r2=0.16			r2=0.19			r2=0.26		
p<0.1 *; p<0.05 **									

Tabel 2: Fulltime of parttime fietsen naar het werk

beschouwt deze fietsen sowieso als mogelijk, ongeacht de fietsfrequentie. De subjectieve norm heeft daarentegen wel invloed op de fietsfrequentie. Fietsers die binnen een straal van 5 kilometer van hun werkplek wonen, worden beïnvloed door hun sociale omgeving. Als hun omgeving fietsen naar het werk niet passend vindt, fietst men dus minder vaak. Woon-werk verplaatsingen over langere afstand worden niet door de mening van de sociale omgeving beïnvloed. Net als bij de keuze om überhaupt naar het werk te fietsen wordt in dit geval de frequentie dus vooral op basis van de eigen attitudes en ingeschatte mogelijkheid gemaakt. Tevens blijkt uit Tabellen 1 en 2 dat de drie attitudes bij grotere afstanden een grotere invloed hebben op de keuze om te fietsen. Mensen die per fiets een langere en dus intensievere woon-werk verplaatsing moeten afleggen, denken over het algemeen ook positiever over fietsen.

Persoonlijke kenmerken?

Voor beleidsvorming is het nuttig te weten of er een verband bestaat tussen de drie attitudes en sociaaldemografische kenmerken. Daarom is eveneens de relatie onderzocht tussen de drie attitudes enerzijds en leeftijd, geslacht, autobezit, inkomen en huishoudensamenstelling anderzijds. Ook is onderzocht in hoeverre sociaaldemografische kenmerken het fietsgedrag beïnvloeden. Uit de analyses blijkt dat sociaaldemografische kenmerken attitudes slechts in beperkte mate verklaren. Tevens beïnvloeden deze kenmerken nauwelijks de uitkomst van de uitgevoerde analyses. Dit betekent dat attitudes een unieke en aanvullende verklaring bieden voor de keuze van de fiets als vervoermiddel voor woon-werkverkeer.

Aanbevelingen

Attitudes zijn een beter aangrijpingspunt voor beleid dan sociaaldemografische kenmerken en niet hiertoe te herleiden. Dit onderzoek toont aan dat attitudes en de subjectieve norm belangrijke factoren zijn bij het verklaren van verschillen in verplaatsingsgedrag tussen individuen in vergelijkbare situaties en met eenzelfde sociaaldemografische achtergrond. Niet enkel toekomstig academisch onderzoek, maar ook het beleid dient dan ook meer aandacht te besteden aan de impact van deze attitudes. Concreet betekent dit dat, naast het voorzien van ondermeer betere fietsinfrastructuur, vooral een lange termijn verandering in de attitudes richting fietsen essentieel is. Bovendien toont dit onderzoek aan dat de beslissing om af en toe te

fietsen en de keuze elke dag te fietsen door verschillende attitudes beïnvloed worden. Een fietsbeleid dat dus een onderscheid maakt tussen het stimuleren van fietsgebruik bij niet-fietsers en het stimuleren van fietsgebruik bij parttime-fietsers, waarbij voor elke doelgroep specifieke programma's en actiepunten worden uitgewerkt, zal dan ook vermoedelijk effectiever zijn dan het huidige beleid, dat zich richt op het stimuleren van de fiets als vervoermiddel voor iedereen tegelijk.

Eva Heinen (e.heinen@tudelft.nl) is werkzaam bij TU Delft, Onderzoeksinstituut OTB. Haar promotieonderzoek richt zich op de keuze voor de fiets voor woon-werkverkeer.

Literatuurselectie

- Ajzen, I. (1991) The theory of planned behavior, *Organizational Behavior and Human Decision Processes* 50, 2, 179-211.
- Gatersleben, B. en K.M. Appleton. (2007) Contemplating cycling to work: attitudes and perceptions in different stages of change. *Transportation Research Part A*, 41, 4, 302-312.
- Gatersleben, B. and D. Uzzell (2007) Affective appraisals of the daily commute. Comparing perceptions of drivers, cyclist, and users of public transport, *Environment and Behavior*, 39, 5, 416-431.
- Handy, S. (2005) Critical assessment of the literature on the relationships among transportation, land use, and physical activity. *Transportation research board and the institute of medicine committee on physical activity, health, transportation, and land use*, Washington, D.C.
- Heinen, E., B. van Wee en K. Maat (2010) Commuting by bicycle, an overview of literature. *Transport Reviews* 30, 1, 59-96.
- Heinen, E., B. van Wee en K. Maat (nog te verschijnen) The role of attitudes toward characteristics of bicycle commuting on the choice to cycle to work over various distances, *Transportation Research Part D*.
- Triandis, H.C. (1980). Values, attitudes and interpersonal behavior, *Nebraska Symposium on Motivation*, University of Nebraska Press.
- Wee, B. van, P. Rietveld en H. Meurs (2006) Is average daily travel time expenditure constant? In search of explanations for an increase in average travel time. *Journal of Transport Geography* 14, 2, 109-122.