

De beleving van mobiliteit

een onderzoek naar subjectieve aspecten van verplaatsingsgedrag

Lucas Harms - Sociaal en Cultureel Planbureau
Postbus 16164, 2500 BD Den Haag, l.harms@scp.nl

Yvonne Need – Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer
Postbus 1031, 3000 BA Rotterdam, y.need@avv.rws.minvenw.nl

Anne Boumans – Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer
Postbus 1031, 3000 BA Rotterdam, a.g.boumans@avv.rws.minvenw.nl

bijdrage aan het
Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
24 en 25 november 2005
Antwerpen

Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
2. Mobiliteit als maatschappelijk en persoonlijk probleem	6
3. Problemen bij het gebruik van auto, openbaar vervoer en fiets	7
4. Oordelen over auto, openbaar vervoer en fiets	9
5. Dertien aspecten van auto-, openbaar vervoer-, en fietsgebruik	10
6. Geschiktheid van auto, openbaar vervoer en fiets	11
7. Emoties bij het gebruik van auto, openbaar vervoer en fiets	13
8. Mobiliteitsdimensies	16
9. Resumerend	18
Literatuur	19

Samenvatting

De beleving van mobiliteit

Lucas Harms, Yvonne Need en Anne Boumans

Subjectieve aspecten van mobiliteit vormen een onderbelichte thematiek in onderzoek en beleid. Er is wel bekend hoe vaak Nederlanders onderweg zijn, welke afstanden ze afleggen, waarheen, met welk vervoermiddel en op welk tijdstip. Maar over de ervaringen, waarderingen en emoties waarmee dit gepaard gaat is veel minder bekend.

Op initiatief van Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer en het Sociaal en Cultureel Planbureau is in het voorjaar van 2005 een onderzoek uitgezet dat de mobiliteitsbeleving van Nederlanders vanuit diverse invalshoeken in beeld brengt. In deze paper is een eerste overzicht gegeven van de resultaten van het onderzoek.

Summary

Subjective aspects of mobility

Lucas Harms, Yvonne Need and Anne Boumans

Subjective aspects of mobility are an underrated theme in research and policy. We know how often people move from one place to the other, which distances they cover, which mode of transport they use and at what times they move. But the experiences they have, and the appreciation and emotions related to their movements are unknown.

Last year the Transport Research Center of Rijkswaterstaat and the Social and Cultural Planning Office of the Netherlands commissioned a quantitative research, in which is given an overview of subjective aspects of the dutch population. This paper summarizes some first results from the research.

1. Inleiding

Mobiliteit is kilometerslange files, eindeloze vertragingen, dure benzine en boze reizigers. Maar ook mooie auto's, razendsnelle treinen, ontspannen fietsen in het groen en de adrenaline opwekkende kick van een snelle bolide. Mobiliteit is meer dan een afgeleide, het is meer dan de noodzakelijke verplaatsing tussen A en B. Mobiliteit heeft een dimensie van zichzelf: het is een vat dat overloopt van beleving en emotie. Veelzeggend in dit verband is de titel van de Internationale Autotentoonstelling die het afgelopen voorjaar in Amsterdam werd gehouden: *Excitement, Fun, Inspiration, Passion*.

Welke belevingen gaan gepaard met het dagelijkse verplaatsingsgedrag? Hoe ervaart men de auto? En hoe oordeelt men over het openbaar vervoer en de fiets? In hoeverre ervaart men de (dagelijkse) mobiliteit als probleem? En welke aspecten van mobiliteit geven aanleiding tot zorgen? En welke emoties roept de mobiliteit op?

Omdat er tot op heden eigenlijk heel weinig concrete, cijfermatige informatie beschikbaar is over subjectieve aspecten van mobiliteit, hebben Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) en het Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP) het initiatief genomen voor een onderzoek naar de beleving van mobiliteit. Het veldwerk voor dit onderzoek heeft in het voorjaar van 2005 plaatsgevonden. Een uitgebreide rapportage van het veldwerk staat gepland voor begin 2006.

Dit paper geeft een overzicht van enkele eerste resultaten, op basis van de analyses die in de zomer van 2005 zijn uitgevoerd. De status van de hier gepresenteerde gegevens moet dan ook vooral worden gezien als 'work in progress'.

Aanleiding voor onderzoek

Aanleiding voor het onderzoek is de wens een integrale benadering van de subjectieve kant van mobiliteit op te zetten, waarin een veelvoud van onderwerpen in samenhang aan de orde komt. Voordeel van een meer integrale beschrijving van de mobiliteitsbeleving van Nederlanders is dat aan de hand daarvan inzicht wordt geboden in de mate waarin voorkeuren en behoeften van burgers overeenstemmen met het aanbod van producten en diensten zoals dat hen door de overheid wordt geboden. Irritaties en frustraties bij files, dissatisfactie met gebrekkige punctualiteit of een tekort aan parkeerplaatsen geeft inzicht in de mate waarin de overheid tegemoet komt aan de wensen van burgers, waarbij de eigen beleving als uitgangspunt wordt genomen.

Methode van onderzoek

Het onderzoek richt zich in de eerste plaats op de beleving van het *gebruik* van auto, openbaar vervoer en de fiets, waarbij onderscheid is gemaakt naar woon-werk mobiliteit en mobiliteit in de vrije tijd. De argumentaties en belevingen die samenhangen met het waarom en de *keuze* voor het gebruik van auto, openbaar vervoer en fiets blijven buiten beeld. Daarnaast beoogt het onderzoek vooral in beschrijvende c.q. verkennende zin te rapporteren.

De diverse aspecten van mobiliteitsbeleving die in het AVV-SCP onderzoek aan bod komen, zijn:

- maatschappelijk en persoonlijk probleembesef;
- ervaren problemen bij auto- openbaar vervoer- en fietsgebruik;
- oordelen over auto-, openbaar vervoer- en fietsgebruik;
- waardering van auto-, openbaar vervoer- en fietsgebruik op een 13-tal aspecten;
- geschiktheid van auto, openbaar vervoer en fiets voor woon-werk verplaatsingen en verplaatsingen in de vrije tijd;
- emoties bij auto-, openbaar vervoer- en fietsgebruik;
- dimensies van mobiliteit.

Het onderzoek is uitgevoerd door middel van een schriftelijke enquête onder een representatieve steekproef van de Nederlandse bevolking van 18 jaar en ouder. Het veldwerk is uitgevoerd door TNS-NIPO. Om een scheve respons tussen stedelijke en niet-stedelijke gebieden te voorkomen is bij het uitzetten van de enquête onderscheid gemaakt naar twee regio's: de vier grootstedelijke agglomeraties en de rest van Nederland.

De netto respons bedraagt 1.028 enquêtes bij een repons van 34%. Het uiteindelijke analysebestand is gewogen op de achtergrondvariabelen geslacht, leeftijd, huishoudgrootte, opleidingsniveau en regio. Daardoor kunnen representatieve uitspraken worden gedaan over de Nederlandse bevolking van 18 jaar en ouder.

Opbouw van paper

In dit paper wordt een eerste overzicht geboden van de resultaten van het AVV-SCP onderzoek naar subjectieve aspecten van mobiliteit. Conform de in bovenstaande genoemde indeling passeren de diverse aspecten van mobiliteitsbeleving in de volgende paragrafen kort de revue. De analyses die tot nu toe zijn uitgevoerd en waarover in dit paper geschreven wordt zijn de enkelvoudige analyses per aspect van de beleving. In de nog te verschijnen rapportage worden ook analyses uitgevoerd die een link leggen tussen de diverse aspecten van beleving onderling. Tijdens de presentatie op het CVS zal hierover meer worden toegelicht en kan er met de deelnemers worden nagedacht over interessante vervolganalyses.

2. Mobiliteit als maatschappelijk en persoonlijk probleem

Files, opstoppingen, vertragingen, ergernissen op de weg, milieuvervuiling en verkeersslachtoffers. Het zijn maar enkele van de vele keerzijden van de mobiele samenleving. Welke van alle verkeer- en vervoerproblemen baren de Nederlanders de meeste zorgen? Uit het door AVV en SCP uitgevoerde onderzoek blijkt dat de dagelijkse files het meest frequent als maatschappelijk probleem worden aangeduid, evenals de agressie in het openbaar vervoer (tabel 1). Andere veelgenoemde problemen zijn de agressie op de weg en de door het verkeer veroorzaakte uitlaatgassen.

Er is echter een duidelijk verschil tussen hetgeen mensen als een probleem voor de samenleving ervaren en wat voor de mensen zelf een probleem is. Zo worden files vooral als maatschappelijk probleem aangeduid, en nauwelijks als een persoonlijk probleem. Meer dan de helft van de forensen (52%) die dagelijks met de auto van en naar het werk reizen heeft geen problemen met de dagelijkse files. Persoonlijk stoort men zich vaker aan het (agressieve) gedrag van medeweggebruikers: bijna eenderde (29%) van de woon-werk forensen ziet dit als een (ernstig) probleem.

Tabel 1: probleembesef verkeer en vervoer, aandeel geen probleem versus ernstig probleem, in procenten, 2005

	ernstig probleem	geen probleem
dagelijkse files (bekende knelpunten)	45	7
agressie in het openbaar vervoer	45	4
agressie op de weg	43	2
door verkeer veroorzaakte uitlaatgassen	39	4
kosten voor gebruik van het openbaar vervoer	36	7
kosten voor bezit en gebruik van de auto	34	6
beschikbaarheid van parkeerplaatsen	26	6
kwaliteit van het openbaar vervoer	23	8
door verkeer veroorzaakte geluidsoverlast	20	6
verkeersveiligheid*	17	6
onvoorspelbare files (ongevallen, weersomstandigheden)	13	14

* op wegen binnen bebouwde kom.

Bron: AVV - SCP (MB '05)

Hoe komt het dat veel betrokkenen de dagelijks terugkerende files nauwelijks als een probleem ervaren? Een eerste verklaring: het merendeel van de mensen die dagelijks met de auto van en naar het werk reizen staan niet (vaak) in de file. Een andere mogelijke verklaring is dat het elke dag in de file staan tot op zekere hoogte ook als een moment van rust wordt beschouwd, een moment van privacy, een gedwongen moment van onthaasting (Harms 2005). Vooral voor diegenen die een hectisch bestaan leiden, zoals tweeverdieners met kinderen, is de file vaak een zeer welkome buffer tussen de opeenhoping van verplichte activiteiten. Uit een Amerikaans onderzoek is gebleken dat forensen dit in de praktijk ook echt als zodanig ervaren: de file als een soort transitieperiode, waarin men in tijd en ruimte letterlijk en figuurlijk afstand kan nemen van huis en haard en zich kan instellen op het werk (Handy et al. 2003). Een derde verklaring voor het schijnbaar weinig problematische karakter van de file is dat er voor het merendeel van de betrokkenen op korte termijn geen volwaardige oplossingen

of alternatieven voorhanden zijn, hetgeen aanleiding geeft tot gevoelens van gelatenheid en berusting. In andere bewoordingen: de regelmatige filerijder heeft met het vastgelopen verkeer leren leven; men heeft de dagelijkse agenda er op aangepast.

3. Problemen bij het gebruik van auto, openbaar vervoer en fiets

Ervaren problemen bij het autogebruik

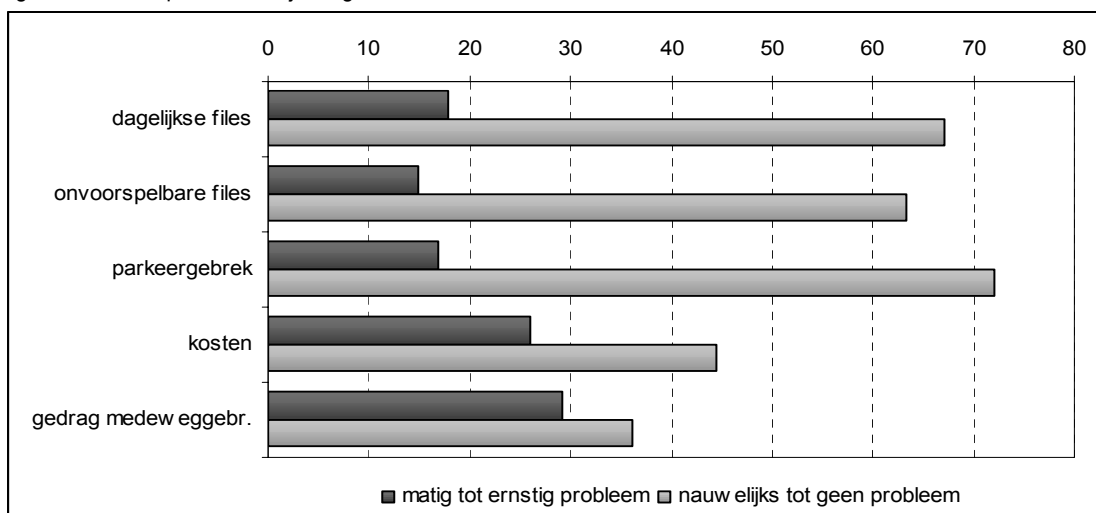
Het grootste probleem voor mensen die van en naar het werk gebruik maken van de auto betreft het gedrag van medeweggebruikers (tabel 2 en figuur 1). Daarna volgen de kosten die de woon-werk verplaatsingen met zich meebrengen en het oponthoud als gevolg van congestie (onder andere veroorzaakt door stoplichten). De dagelijkse files worden veel minder vaak als probleem aangeduid.

Tabel 2: ervaren problemen bij autogebruik voor woon-werk, in procenten van autogebruikers, 2005

	matig tot ernstig probleem	nauwelijks tot geen probleem
gedrag medeweggebruikers	29	36
kosten	26	44
oponthoud (o.a. door verkeersdrukte en stoplichten)	25	48
omleidingen en afsluitingen	18	60
dagelijkse files	17	67
beschikbaarheid parkeerplaatsen	17	72
onverwachte files	15	63
inspannend rijden (a.g.v. verkeersdrukte)	12	67
overzichtelijkheid / veiligheid verkeerssituaties	11	63

Bron: AVV - SCP (MB '05)

Figuur 1: ervaren problemen bij autogebruik voor woon-werkverkeer, 2005



Bron: AVV - SCP (MB '05)

Deze prioritering van problemen is echter niet van toepassing op alle woon-werk reizigers. Indien alleen wordt gekeken naar de mensen die minstens één keer per week in de file staan, blijken files en oponthoud opeens een veel belangrijker probleem (tabel 3; dit betreft 37% van de woon-werk forensen (n=145)): Ruim tweevijfde (44%) van de ‘regelmatige filerijders’ ervaren files als hinderlijk. Hierbij moet overigens worden aangetekend dat het merendeel van de betrokkenen het als een matig probleem kwalificeert; een kleine minderheid (19%) omschrijft het als ‘ernstig’. Daar staat tegenover dat ruim een kwart van de regelmatige filerijders nauwelijks of helemaal geen problemen heeft met de files. Constante factor in de beleving van autoreizigers – ongeacht de vraag hoe vaak zij in de file staan - betreft de ergernis die zij ondervinden omtrent het gedrag van medeweggebruikers. Hoewel hier in het AVV en SCP onderzoek niet op door is gevraagd, is uit ander onderzoek bekend dat hiermee vaak wordt gedoeld op agressief rijgedrag, zoals bumperkleven en ongeoorloofde inhaalmanoeuvres (zie o.a. AVV 2004). Alle problemen van de autogebruikende woon-werk forensen overziend is dit een groter probleem dan de dagelijkse file.

Tabel 3: ervaren problemen bij autogebruik voor woon-werk, in procenten van filerijders (minstens 1x per week in file, n=145), 2005

	matig tot ernstig probleem	nauwelijks tot geen probleem
oponthoud (o.a. door verkeersdrukte en stoplichten)	50	20
dagelijkse files	44	26
gedrag medeweggebruikers	43	17
kosten	40	36
onverwachte files	34	29
omleidingen en afsluitingen	36	37
beschikbaarheid parkeerplaatsen	29	54
inspannend rijden (a.g.v. verkeersdrukte)	28	41
overzichtelijkheid / veiligheid verkeerssituaties	17	42

Bron: AVV - SCP (MB '05)

Ervaren problemen bij het OV- en fietsgebruik

De meest genoemde problemen van Nederlanders die regelmatig van het openbaar vervoer gebruik maken zijn de kosten en de vertragingen: De kosten van het reizen per openbaar vervoer worden door 44% van de openbaar vervoergebruikers als ernstig tot zeer ernstig probleem gekwalificeerd. De vertragingen worden door 42% van de openbaar vervoergebruikers als probleem gezien.

Bij het gebruik van de fiets worden weersomstandigheden als belangrijkste probleem aangeduid (25% van de woon-werk fietsers). Een vijfde van de fietsers vindt ook het gedrag van medeweggebruikers ergerlijk, en voor het gebruik in de vrije tijd worden door meer dan een kwart de fietsers ook beperkte stallingmogelijkheden als probleem gekwalificeerd.

4. Oordelen over auto, openbaar vervoer en fiets

Tweederde van alle Nederlanders (67%) vindt de auto het meest aantrekkelijke vervoermiddel (tabel 5). De fiets wordt door ruim een kwart van de bevolking (27%) het meest aantrekkelijk gevonden, het openbaar vervoer door maar 4% van de bevolking. (Van de Nederlanders die de auto het meest aantrekkelijk vinden verkiest ruim tweederde (70%) de fiets als op één na aantrekkelijkste vervoermiddel).

Tabel 5: meest aantrekkelijke vervoerwijze voor woon-werk verkeer, in procenten, 2005

	auto	openbaar vervoer	fiets
totaal (n = 1028)	67	4	27
personen die de auto gebruiken voor woon-werk verplaatsingen (n = 401)	80	0	19
personen die het openbaar vervoer gebruiken voor woon-werk verplaatsingen (n = 66)	60	11	27
personen die de fiets gebruiken voor woon-werk verplaatsingen (n = 401)	46	3	50

Bron: AVV - SCP (MB '05)

Over het algemeen beoordelen Nederlanders de vervoerwijze waar ze het meest gebruik van maken positief, en worden alternatieve vervoerwijzen met wat meer terughoudendheid bekeken. Tabel 6 bevestigt het bestaan van een dergelijke systematiek in de oordeelsvorming: automobilisten geven de auto het hoogste oordeel, en kennen het openbaar vervoer het laagste cijfer toe. Ook fietsers zijn het meest te spreken over het fietsen, op afstand gevolgd door de auto en het openbaar vervoer. Opvallende uitzondering vormen de openbaar vervoergebruikers. Hoewel zij het openbaar vervoer een gemiddelde score toekennen, oordelen zij positiever over alternatieve vervoerwijzen, waaronder met name de fiets.

Tabel 6: oordelen over auto, openbaar vervoer en fiets op een 7-puntsschaal (1 = zeer negatief, 7 = zeer positief), omgeschaald naar 0- 100% scores, 2005

	auto	openbaar vervoer	fiets
totaal (n = 1028)	84	50	83
personen die de auto gebruiken voor woon-werk verplaatsingen (n = 401)	89	45	83
personen die het openbaar vervoer gebruiken voor woon-werk verplaatsingen (n = 66)	79	61	82
personen die de fiets gebruiken voor woon-werk verplaatsingen (n = 401)	81	51	92

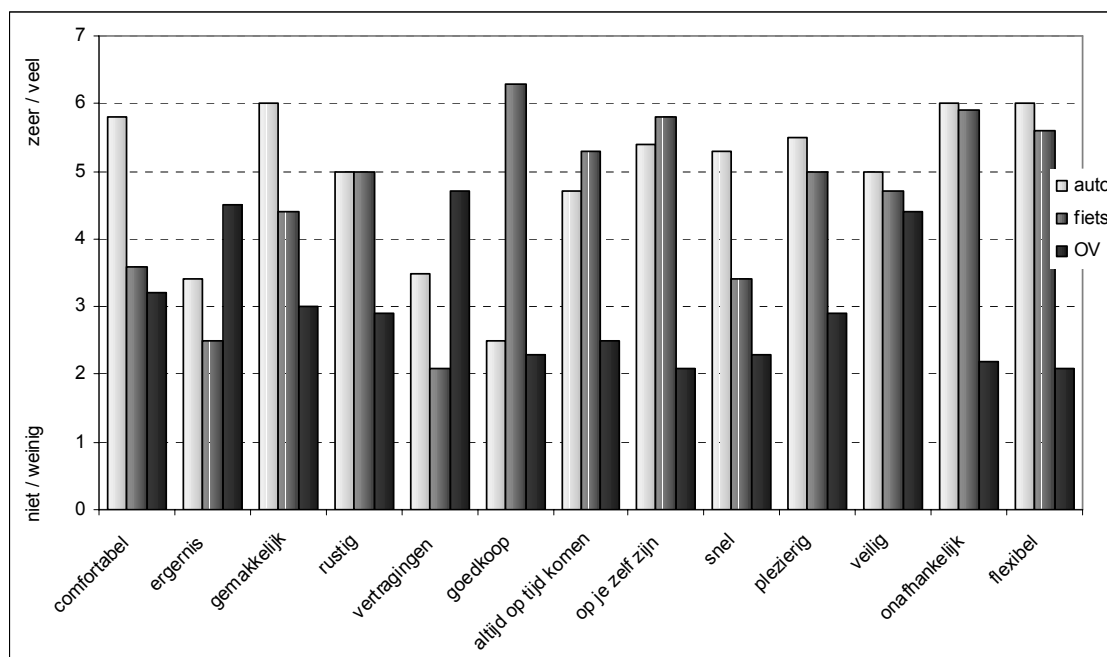
Bron: AVV - SCP (MB '05)

Opvallend genoeg denken vrouwen positiever over de auto dan mannen. Vrouwen zijn ook positiever dan mannen over de fiets en het openbaar vervoer. Uitgesplitst naar gezinssituatie blijken gezinnen met kinderen positiever te oordelen over de auto en de fiets, maar juist negatiever over het openbaar vervoer. Gemeten naar opleidingsniveau neemt de waardering voor de auto af met oplopend opleidingsniveau, terwijl de waardering voor het openbaar vervoer juist toeneemt. Op het platteland denkt men positiever over de auto dan in het stedelijk gebied. Het openbaar vervoer wordt door plattelanders juist met wat meer scepsis bejegend. De waardering van de fiets verschilt nauwelijks tussen stedelijk en landelijk gebied.

5. Dertien aspecten van auto-, openbaar vervoer- en fietsgebruik

Uit de beoordeling van het auto-, openbaar vervoer- en fietsgebruik voor woon-werk verplaatsingen op een dertiental aspecten (figuur 2), blijkt dat de auto op alle fronten beter scoort dan het openbaar vervoer, zelfs als wordt gecontroleerd voor gebruikersgroepen. Hoewel de verschillen niet groot zijn, waarderen autogebruikers de auto iets meer dan openbaar vervoergebruikers, en is de overwegend negatieve beoordeling van het openbaar vervoer onder openbaar vervoergebruikers iets milder van karakter dan onder de autogebruikers. Indien ook de oordelen over de fiets in beschouwing worden genomen, blijkt dat ook deze veel positiever wordt beoordeeld dan het openbaar vervoer. Vooral de geringe gebruikskosten van de tweewieler worden verhoudingsgewijs hoog gewaardeerd (figuur 2). Andere aspecten waarop de fiets excelleert zijn het ontbreken van vertragingen en ergernissen, alsmede het 'altijd op tijd komen' en het 'op je zelf zijn'. De auto scoort vooral op comfort, gemak, onafhankelijkheid en flexibiliteit en in mindere mate ook op de snelheid en het plezier dat met autorijden gepaard gaat. Op kosten en vertragingen wordt de auto juist minder positief gekwalificeerd. Het openbaar vervoer wordt op geen van de dertien aspecten als meest aantrekkelijke vervoermiddel aangeduid. Vooral de vertragingen, de hoge kosten en het gebrek aan flexibiliteit zijn de aspecten waar het openbaar vervoer in negatieve zin op afgerekend wordt. Er zijn overigens nauwelijks verschillen in de beoordeling van auto, openbaar vervoer en fiets voor woon-werkverplaatsingen enerzijds, en vrijetijdsverplaatsingen anderzijds.

Figuur 2: Oordeel over 13 aspecten van auto-, fiets- en OV-gebruik voor woon-werk verplaatsingen, 2005

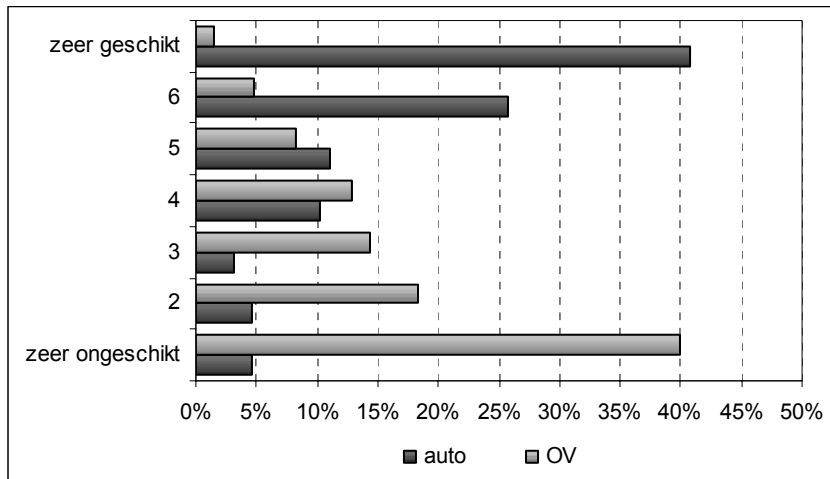


n= 704
Bron: AVV - SCP (MB '05)

6. Geschiktheid van auto, openbaar vervoer en fiets

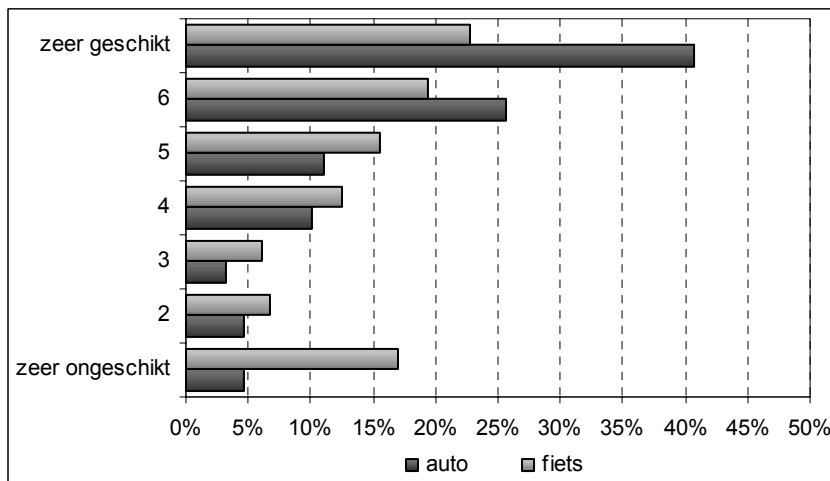
De dertien aspecten van auto- openbaar vervoer en fietsgebruik overziend is aan de respondenten gevraagd om aan te geven welke vervoerwijze per saldo het meest geschikt is voor verplaatsingen van en naar het werk (figuur 3 en 4) en verplaatsingen in de vrije tijd. Hieruit blijkt dat de gepercipieerde mate van geschiktheid van auto en openbaar vervoer min of meer tegengesteld zijn: De auto wordt aangeduid als meest geschikte vervoerwijze terwijl het openbaar vervoer opvallend negatief wordt bejegend: meer dan de helft van de Nederlanders (58%) is van mening dat het openbaar vervoer niet geschikt is voor woon-werk verplaatsingen. Het beeld dat Nederlanders hebben over de geschiktheid van de fiets is veel positiever dan het openbaar vervoer, en komt dicht in de buurt bij dat van de auto. Toch is nog altijd bijna een kwart de Nederlanders van mening dat de fiets niet geschikt is voor het woon-werkverkeer, terwijl de auto door nog geen 10% als ongeschikt wordt gekwalificeerd (figuur 4). Hoewel de verschillen iets minder pregnant zijn dan bij het woon-werkverkeer, vertoont de mate waarin Nederlanders auto, openbaar vervoer en fiets geschikt achten voor vrijetijdsverplaatsingen een min of meer met figuur 3 en 4 overeenkomstig beeld.

Figuur 3: Geschiktheid van auto en openbaar vervoer voor woon-werk verplaatsingen, 2005



n= 704
Bron: AVV - SCP (MB '05)

Figuur 4: Geschiktheid van auto en fiets voor woon-werk verplaatsingen, 2005



n= 704
Bron: AVV - SCP (MB '05)

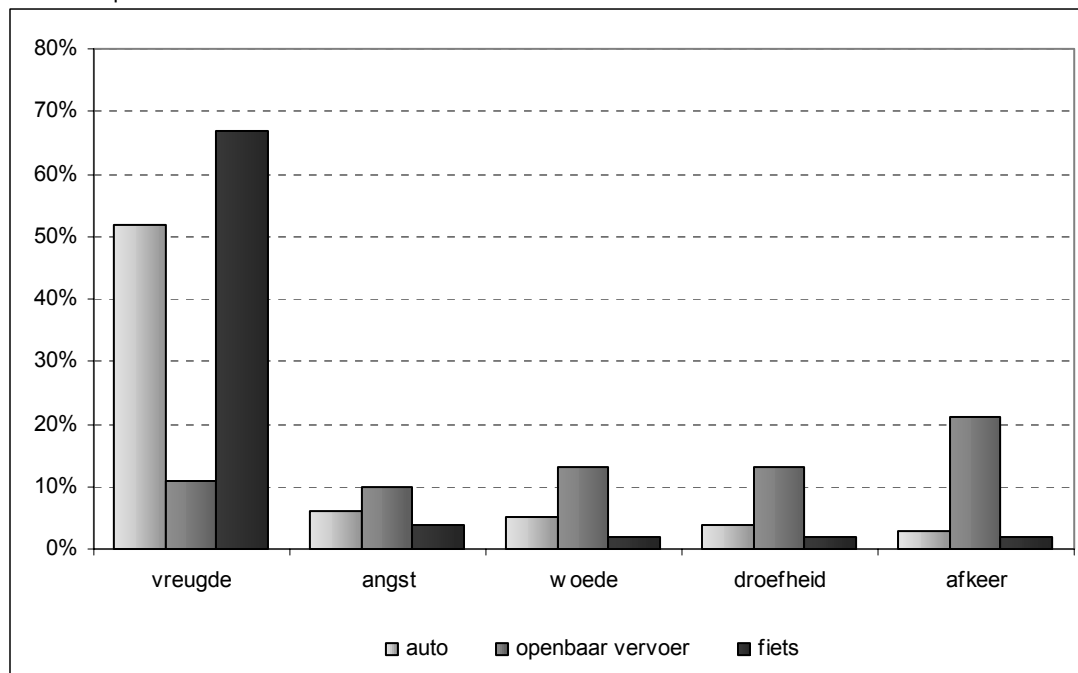
7. Emoties bij het gebruik van auto, openbaar vervoer en fiets

Positieve en negatieve emoties

Met welke emoties associeert men het gebruik van auto, openbaar vervoer en de fiets? In hoeverre ervaart men de positieve emotie vreugde, en in welke mate wordt men geconfronteerd met angst, woede, droefheid en afkeer?

De auto en de fiets vertonen wat dit betreft grote overeenkomsten (figuur 5). Beide vervoermiddelen worden vooral geassocieerd met positieve emoties: De auto wordt door meer dan de helft (52%) van alle Nederlanders in verband gebracht met vreugde, de fiets zelfs door tweederde (67%) van de Nederlanders. Negatieve emoties komen bij zowel de auto als de fiets veel minder voor: minder dan 6% van de Nederlanders associeert de auto met negatieve gevoelens, bij de fiets zelfs minder dan 4%. Hoe anders beleeft men het openbaar vervoer. Hier worden gevoelens van vreugde slechts door 11% van de Nederlanders ervaren; negatieve emoties prevaleren. Met name afkeer is een veel voorkomende emotie: bij één op de vijf Nederlanders roept het openbaar vervoer gevoelens van afkeer op.

Figuur 5: Aandeel van de Nederlanders dat een vijftal emoties (heel erg) vindt passen bij respectievelijk de auto, het openbaar vervoer en de fiets



n= 1028
Bron: AVV - SCP (MB '05)

De mate waarin de gevoelens van vreugde en afkeer voorkomen varieert in sterke mate naar de frequentie waarin men gebruik maakt van auto, openbaar vervoer en/of fiets. Hoe vaker men gebruik maakt van auto, openbaar vervoer en/of fiets, des te positiever de gevoelens die hiermee gepaard gaan (tabel 7). Onder frequente autogebruikers is het aandeel dat vreugde ervaart hoger dan onder weinig frequente of geen autorijders. Idem voor de fiets en het openbaar vervoer: Van de Nederlanders die vaak van het openbaar vervoer gebruik maken ervaart een veel geringer deel afkeer dan van diegenen die nooit per trein, bus, tram of metro reizen. Onder de niet-gebruikers prevaleren steeds de minst positieve en meest negatieve emotie (onbekend maakt onbemind).

Tabel 7: percentage dat emoties vindt passen bij auto, openbaar vervoer en fiets naar gebruik, 2005

	% dat vreugde vindt passen bij de auto	% dat afkeer vindt passen bij het openbaar vervoer	% dat vreugde vindt passen bij de auto
totaal (n = 1028)	52	21	67
<i>naar gebruik</i>			
niet-gebruikers	33	33	34
minder dan 1 keer per week	35	21	53
1 tot 3 dagen per week	50	10	70
4 dagen per week of vaker	57	9	78

Bron: AVV - SCP (MB '05)

Emoties bij files en vertragingen

Een ander aspect waarbij emoties een rol spelen betreft de vraag welke gevoelens worden opgeroepen bij files op de weg (al dan niet onverwacht) en vertragingen in het openbaar vervoer.

Zoals reeds werd geconstateerd in paragraaf 2 en 3 gaan files veelal gepaard met gevoelens van berusting (tabel 8). Bij ruim eenderde van de mensen die wel eens in de file staan gaat dit vaak tot heel vaak gepaard met gevoelens van berusting. Irritatie en frustratie komt daarentegen veel minder voor (in respectievelijk 23% en 17% van de gevallen). Vermoedelijk geldt dit vooral voor de dagelijkse voorspelbare files, die voor velen zijn verworpen tot een routine in het spectrum aan opeenvolgende activiteiten. Opvallend is dat vertragingen in het openbaar vervoer juist wel veel vaker irritaties en frustraties oproepen en (iets) minder vaak gepaard gaan met gevoelens van berusting dan het geval is bij filerijders (tabel 8).

Tabel 8: emoties rondom files op de weg en vertragingen in het OV, 2005

	onverwachte files (n=945)	vertragingen OV (n=163)
% reizigers dat vaak tot heel vaak gevoelens van ... ervaart		
berusting	34	28
irritatie	23	46
frustratie	17	33

Bron: AVV - SCP (MB '05)

Emoties ten aanzien van het gedrag van medeweggebruikers

In paragraaf 3 is geconstateerd dat het gedrag van medeweggebruikers en medereizigers door het gros van de Nederlanders als een groter probleem wordt ervaren dan files en vertragingen. De meest voorkomende emotie waar dit probleem mee gepaard gaat is irritatie (35%). In veel mindere mate is er ook sprake van woede, bezorgdheid en angst. Daarnaast ervaart een niet onaanzienlijk deel van de Nederlanders ook gevoelens van berusting, tevredenheid en soms zelfs plezier aan het gedrag van medeweggebruikers (tabel 9).

Tabel 9: emoties rondom het gedrag van medeweggebruikers, gemiddelden over verplaatsingen voor woon-werk verkeer en vrije tijd, 2005

% reizigers dat vaak tot heel vaak gevoelens van ... ervaart	
irritatie	35
berusting	23
frustratie	20
tevredenheid	17
bezorgdheid	17
plezier	12
woede	12
angst	6

Bron: AVV - SCP (MB '05)

8. Mobiliteitsdimensies

Mobiliteit heeft verschillende dimensies: het kan leuk zijn, maar ook vervelend. Het kan gezond zijn door de hoeveelheid beweging die ermee gepaard gaat of juist ongezond vanwege het stilzitten, of door het inademen van uitlaatgassen. Mobiliteit kan betrouwbaar zijn, of juist onbetrouwbaar. In mobiliteit kan de behoefte liggen om alleen te zijn, of juist de wil om samen te zijn met een groep (on)bekende medereizigers. In mobiliteit kan de wens verscholen liggen om snel te bewegen, om als uitlaatklep te fungeren, om een competitie aan te gaan met jezelf of met anderen. Enzovoorts.

Op basis van zeventien stellingen is uit het AVV- SCP onderzoek een vijftal mobiliteitsdimensies afgeleid:

Leuke mobiliteit	het plezier dat aan onderweg zijn wordt ontleend c.q. onderweg zijn als noodzakelijk kwaad;
Sportieve mobiliteit	mobiliteit als sport, nadruk op snelheid en competitie in het reizen van A naar B
Individuele mobiliteit	alleen reizen versus het reizen in een groep, behoefte aan autonomie en zelfbeschikking
Gezonde mobiliteit	bewuste keuze voor lopen of fietsen om redenen van gezondheid versus het gemak van de auto, ook op de korte afstand
Betrouwbare mobiliteit	het belang dat men hecht aan betrouwbare, voorspelbare reistijden, en de irritatie die het oproept wanneer dat niet het geval is

Op elk van de vijf onderscheiden dimensies kunnen Nederlanders worden ingedeeld naar de mate waarin zij er overeenkomst mee vertonen. Een deel van de Nederlanders zal mobiliteit bijvoorbeeld over het algemeen als plezierig ervaren, een ander deel zal het voornamelijk als noodzakelijk kwaad bestempelen. In het eerste geval is de score op de dimensie ‘leuke mobiliteit’ positief (ofwel: bevestigend), in het laatste geval negatief (ofwel: afwijzend; zie tabel 10).

In het onderstaande worden enkele eerste resultaten belicht. Een nadere interpretatie van de gegevens en bijbehorende verklaringen ontbreken vooralsnog.

Tabel 10: positieve en negatieve scores op mobiliteitsdimensies, 2005

	positief ++	neutraal 0	negatief --
leuke mobiliteit	37%	38%	25%
sportieve mobiliteit	11%	21%	68%
individuele mobiliteit	29%	36%	35%
gezonde mobiliteit	56%	26%	18%
betrouwbare mobiliteit	50%	34%	17%

Bron: AVV - SCP (MB '05)

Opvallend is dat de meningen erg verdeeld zijn waar het gaat om het plezier dat je aan mobiliteit beleeft (tabel 10). Hoewel ruim één op de drie Nederlanders (37%) onderweg zijn leuk vindt, ervaart een kwart (25%) verplaatsen als een noodzakelijk kwaad. Slechts één op de tien Nederlanders (11%) zien mobiliteit als een sport, en gebruiken het als middel om met zichzelf of met anderen de competitie aan te gaan. Opvallend is verder dat relatief weinig mensen belang hechten aan de dimensie individualiteit: het belang van alleenzijn en autonomie wordt door 29% van de Nederlanders onderschreven, 35% geeft juist aan het prettig te vinden om met anderen onderweg te zijn. Meer dan de helft (56%) van de Nederlanders geeft aan dat zij er soms bewust voor kiezen om te lopen of te fietsen, met name vanuit het oogpunt van het in beweging zijn. De helft van de Nederlanders hecht waarde aan betrouwbaarheid en zekerheid; voorspelbare en planbare mobiliteit is voor hen belangrijk.

De scores op de mobiliteitsdimensies variëren naar de mate waarin men gebruik maakt van auto, openbaar vervoer en fiets (tabel 11). Zo blijken Nederlanders die voor hun woon-werk verplaatsingen van de fiets gebruik maken meer plezier te ervaren aan het onderweg zijn dan de automobilisten en openbaar vervoergebruikers. Dat de fietsgebruikers eveneens hoog scoren op de dimensie 'gezonde mobiliteit' behoeft weinig verbazing. Immers, anders dan de auto en het openbaar vervoer is de fiets toch bij uitstek het vervoermiddel waarmee men lijf en leden in beweging brengt. Nederlanders die voor hun woon-werk verplaatsing gebruik maken van het openbaar vervoer, meer waarde hechten aan de betrouwbaarheid van de mobiliteit. Anders gezegd: meer dan autogebruikers en fietsers kunnen openbaar vervoerreizigers zich opwinden indien een reis niet verloopt zoals verwacht.

Tabel 11: positieve scores mobiliteitsdimensies voor Nederlanders die met respectievelijk auto, openbaar vervoer en fiets van en naar het werk reizen, 2005

	reist van / naar het werk met de auto	reist van / naar het werk met het openbaar vervoer	reist van / naar het werk met de fiets
leuke mobiliteit	28%	28%	34%
sportieve mobiliteit	12%	8%	15%
individuele mobiliteit	28%	27%	30%
gezonde mobiliteit	45%	51%	65%
betrouwbare mobiliteit	50%	68%	56%

Bron: AVV - SCP (MB '05)

9. Resumerend

Op initiatief van Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer en het Sociaal en Cultureel Planbureau is in het voorjaar van 2005 een onderzoek uitgezet dat de mobiliteitsbeleving van Nederlanders vanuit diverse invalshoeken in beeld brengt. In dit paper is een eerste overzicht gegeven van de resultaten van het onderzoek. In het voorjaar van 2006 volgt een uitgebreide rapportage van de bevindingen.

Op basis van de in de zomer van 2005 uitgevoerde analyses kunnen de belangrijkste bevindingen van het onderzoek voorlopig als volgt worden samengevat:

- Ruim eenderde van de Nederlanders ervaart plezier aan onderweg zijn; een kwart vindt verplaatsen een noodzakelijk kwaad;
- Files worden vooral als maatschappelijk probleem aangeduid, en nauwelijks als een persoonlijk probleem. Meer dan de helft van de forensen die dagelijks met de auto van en naar het werk reizen heeft geen problemen met de dagelijkse files. Persoonlijk stoort men zich vaker aan het (agressieve) gedrag van medeweggebruikers: bijna eenderde van de woon-werkforensen ziet dit als een (ernstig) probleem;
- Bij ruim eenderde van de mensen die wel eens in de file staan gaat dit vaak tot heel vaak gepaard met gevoelens van berusting. Irritatie en frustratie komt daarentegen veel minder voor. Vertragingen in het openbaar gaan juist vaker gepaard met irritaties en frustraties en roepen (iets) minder vaak gevoelens van berusting op dan het geval is bij filerijders;
- Ongeacht de vraag of men voornamelijk gebruik maakt van auto of openbaar vervoer, ervaren Nederlanders de auto als superieure vervoerwijze. Hoewel iets minder pregnant dan de auto, wordt ook de fiets vrij positief bejegend. Het openbaar vervoer wordt opvallend negatief beoordeeld;
- De positieve waardering van de auto is vooral gestoeld op het geboden comfort, het gemak, de onafhankelijkheid en de flexibiliteit; elementen die het openbaar vervoer niet of slechts in veel geringer mate biedt;
- De gepercipieerde mate van geschiktheid van auto en openbaar vervoer voor woon-werkverplaatsingen en verplaatsingen in de vrije tijd zijn min of meer tegengesteld: De auto wordt over het algemeen aangeduid als zeer geschikte vervoerwijze terwijl het openbaar vervoer door het merendeel van de Nederlanders juist als (zeer) ongeschikt wordt bejegend. Het beeld dat Nederlanders hebben over de geschiktheid van de fiets is veel positiever dan het openbaar vervoer, en komt dicht in de buurt bij dat van de auto;
- De auto en de fiets worden vooral geassocieerd met de positieve emotie 'vreugde'; het openbaar vervoer roept hoofdzakelijk negatieve gevoelens op, met name 'afkeer'. De mate waarin zich positieve emoties voordoen varieert sterk naar de gebruiksfrequentie: hoe vaker men gebruik maakt van auto, openbaar vervoer of fiets, des te positiever de emoties die hiermee gepaard gaan;

Nadere analyses waarin de relatie tussen de diverse aspecten van de mobiliteitsbeleving worden gemaakt volgen in het najaar van 2005.

Literatuur

- AVV (2004). *Problemen en ergernissen op de weg*. Rotterdam: Ministerie van Verkeer en Waterstaat / Adviesdienst Verkeer en Vervoer
- Handy, S., L. Weston en P. Mokhtarian (2003). *Driving by choice or necessity? The case of the soccer mom and other stories*. Paper gepresenteerd op de '2003 Annual Meeting of the Transportation Research Board', Washington DC, 15 januari 2003
- Harms, L. (2005). 'Filerijden is (g)een pretje!'. In: P. Schnabel (red.). *Hier en daar opklaringen; nieuwjaarsuitgave 2005*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau (32-36).