

Where you stand is where you sit

Nederlanders en hun uiteenlopende oordeel over problemen op het terrein
van verkeer en vervoer

Marie-José Olde Kalter
Goudappel Coffeng
moldekalter@goudappel.nl

Jaco Berveling
Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
jaco.berveling@minvenw.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
25 en 26 november 2010, Roermond**

Samenvatting

Wie ontwikkelingen op het terrein van verkeer en vervoer wil begrijpen, heeft niet genoeg aan algemene, 'harde' cijfers. Ook beeldvorming of percepties doen ertoe. We moeten ons verder realiseren dat verschillende groepen verschillend op een probleem reageren, dat probleembesef geen constante is en dat beelden en 'werkelijkheid' ver uit elkaar kunnen liggen.

Persoonlijk en maatschappelijk probleembesef zijn twee verschillende dingen. Bij individueel probleembesef gaat het om wat mensen zelf als een probleem ervaren, bij maatschappelijk probleembesef om problemen voor de maatschappij. De laatste jaren neemt op drie mobiliteitsterreinen, bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid, het persoonlijk probleembesef af. Files vindt men in de periode 2004-2008 bijvoorbeeld steeds minder een persoonlijk probleem. Wie zich verder in deze cijfers verdiept, ziet dat achter deze algemene indruk grote verschillen kunnen schuilgaan. De ene groep, is de andere niet. Ouderen maken zich over mobiliteit bijvoorbeeld minder zorgen dan jongeren en allochtonen meer dan autochtonen. Verder oordelen alleenstaanden anders dan gezinnen en zijn er ook regionale verschillen. De groep waartoe je behoort, bepaalt waar je staat ("Where you stand depends on where you sit").

Er zijn niet alleen de verschillen tussen groepen, er zijn ook verschillen door de tijd. Maatschappelijke trends bepalen welke problemen een zwaarder of lichter accent zullen krijgen. Op basis van vier trends (vergrijzing, verkleuring, individualisering en krimp) is gekeken welke ontwikkelingen we mogen verwachten. Tot slot worden de "zachte" percepties geconfronteerd met "harde" feiten. Beeldvorming en andere, meer objectieve, indicatoren lopen uiteen, met enkele merkwaardige paradoxen als gevolg. Zo neemt het reistijdverlies al jaren toe (met uitzondering van 2010), terwijl files steeds minder als een persoonlijk probleem worden gezien. Voor de paradoxen worden enkele eerste verklaringen geopperd.

1. Inleiding

Wat voor de één een probleem is, daar haalt de ander zijn schouders over op. Neem files. Voor de één is het een dagelijkse bron van irritatie, voor de ander een marginale kwestie. Wanneer je bijvoorbeeld als 65-plusser je familie wilt bezoeken, vertrek je uiteraard na de ochtendspits. Dan heb je nergens last van. Files waar je zelf zelden instaat vormen eerder een maatschappelijk, dan een persoonlijk probleem¹. Dat er verschillend tegen problemen wordt aangekeken, geldt uiteraard voor meer vraagstukken op het gebied van verkeer en vervoer. Problemen zijn relatief. Wie zich een oordeel wil vormen over het verkeer en vervoer in Nederland, doet er goed aan te kijken hoe verschillende groepen mobiliteit waarderen en beleven.

Voor een goed begrip van problemen is het ook belangrijk te kijken naar maatschappelijke trends. Sommige problemen zijn hardnekkig. Nederlanders vinden files al jaren het grootste knelpunt binnen verkeer en vervoer en dat zal ook nog wel even zo blijven. Toch kan wat vandaag een probleem is, morgen door iets anders zijn vervangen. Bepaalde thema's kunnen door maatschappelijke trends, zoals vergrijzing en individualisering, meer of minder belangrijk worden. Naarmate de groep ouderen bijvoorbeeld in omvang toeneemt worden files en vertragingen wellicht van minder belang en het vinden van een geschikte parkeerplek van groter belang. Naast de beleving van problemen is er ook zoiets als de "harde" werkelijkheid. Wie percepties van mensen afzet tegen andere, meer "harde" cijfers zal zien dat die niet altijd overeenkomen. Percepties en andere indicatoren kunnen zelfs sterk uiteenlopen. Zo kunnen automobilisten, door files, steeds meer reistijd kwijt zijn, maar dat toch steeds minder als een persoonlijk probleem ervaren. Ook verkeer en vervoer kent zijn paradoxen.

Om hier meer zicht op te krijgen wordt in deze paper nagegaan hoe Nederlanders aankijken tegen problemen op het gebied van verkeer en vervoer^{2,3}. Het gaat dan met name om thema's als bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Wat is er de laatste jaren veranderd en hoe verschillen Nederlanders in probleembesef? Zorgen ontwikkelingen ervoor dat bepaalde problemen een zwaarder accent krijgen? Stemmen zachte percepties en harde feiten met elkaar overeen? En als dat niet zo is, hoe is dat dan te verklaren?

2. Het oordeel van Nederland

Files voor het eerst sinds vijf jaar weer toenemend persoonlijk probleem

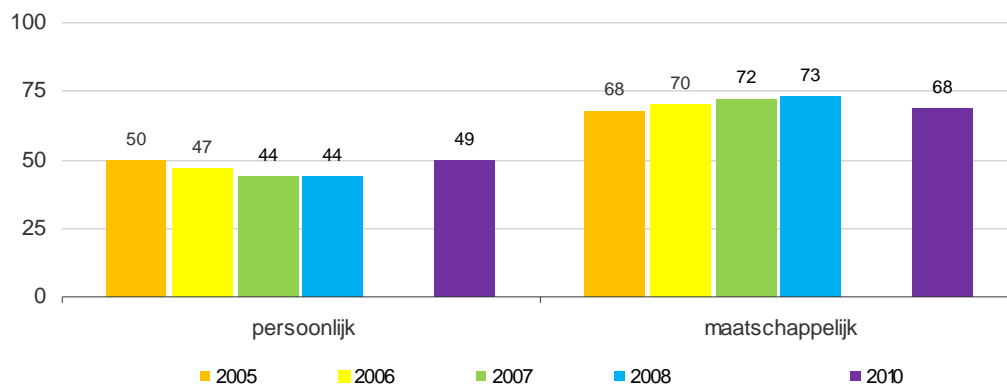
Nederland vindt files sinds jaar en dag het grootste verkeers- en vervoersknelpunt. Toch zijn er wel ontwikkelingen op dit terrein. De laatste jaren neemt het persoonlijk probleembesef gestaag af. Alleen in 2010 worden Nederlanders voor hun gevoel weer vaker geconfronteerd met files op snelwegen en het onderliggend wegennet. Het

¹ Probleembesef heeft twee dimensies: maatschappelijk probleembesef (dat wat men voor de maatschappij als probleem ervaart) en individueel probleembesef (dat wat men zelf als probleem ervaart).

² Om meer inzicht te krijgen in de subjectieve beleving en waardering van mobiliteit is dit voorjaar een enquête uitgevoerd naar de perceptie van Nederlanders van verkeers- en vervoersproblemen. Dit onderzoek borduurt voort op de in het verleden uitgevoerde draagvlakonderzoeken van AVV/DVS. Aan de enquête hebben 3.000 Nederlanders deelgenomen.

³ De verzamelde feiten hebben betrekking op de periode 2005-2009, de gegevens over het probleembesef op de periode 2005-2008 en 2010. Feiten en percepties zijn dus niet altijd één op één met elkaar vergelijkbaar. Bovendien is sprake van een korte periode, waardoor de richting van trends en ontwikkelingen met enige voorzichtigheid moet worden geïnterpreteerd.

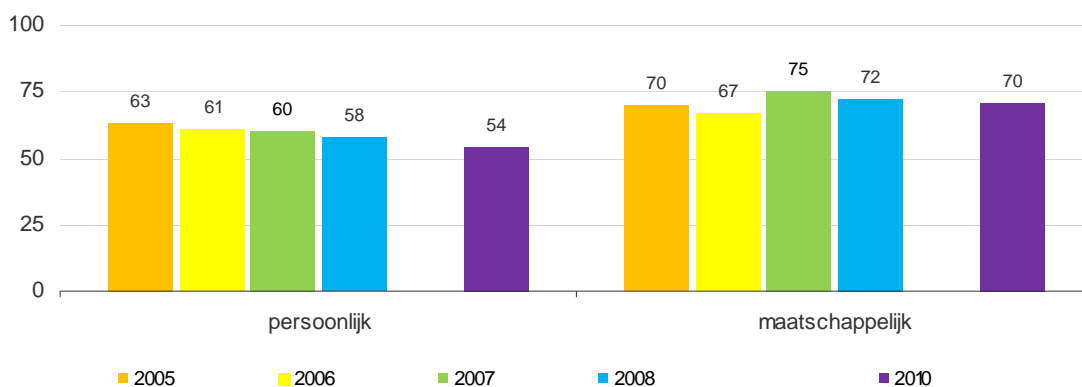
persoonlijk probleembesef van bereikbaarheid⁴ is ten opzichte van 2008 weer gestegen (figuur 2.1). Files worden nu, in vergelijking met voorgaande jaren, juist minder vaak als een maatschappelijk probleem ervaren.



Figuur 2.1: Persoonlijk en maatschappelijk probleembesef bereikbaarheid

Nederlanders maken zich minder zorgen om eigen verkeersveiligheid

Ook verkeersveiligheid wordt, sinds 2005, steeds minder als een persoonlijk probleem ervaren (figuur 2.2). Deze verandering in perceptie kan vooral worden verklaard doordat zowel fietsers, voetgangers als automobilisten zich minder vaak onveilig voelen in het verkeer. Het maatschappelijk probleembesef fluctueert in de tijd, het probleembesef in 2010 is nu weer op hetzelfde niveau als vijf jaar geleden.



Figuur 2.2: Persoonlijk en maatschappelijk probleembesef verkeersveiligheid

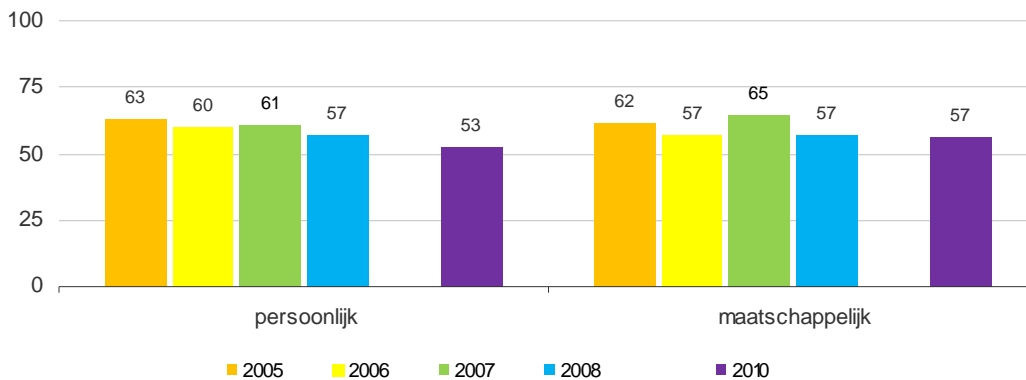
Probleembesef leefbaarheid neemt af

Bij het thema leefbaarheid daalt de laatste jaren het persoonlijk probleembesef (figuur 2.3). Leefbaarheid wordt als een belangrijk probleem gezien, meer dan de helft van de Nederlanders heeft wel eens last van uitlaatgassen of geluidsoverlast in het verkeer, maar we tillen er steeds minder zwaar aan.

De laatste jaren fluctueert het maatschappelijk probleembesef. Van een stijging is echter geen sprake. Vooral de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen door het verkeer wordt

⁴ De begrippen bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid zijn niet als abstracte begrippen aan de respondenten voorgelegd. Er is gevraagd naar de mate waarin verschillende concrete vraagstukken (bijvoorbeeld 'files op de autosnelweg') een probleem voor de respondent of voor Nederland worden gevonden.

steeds minder als een maatschappelijk knelpunt gezien, terwijl duurzame mobiliteit in de media steeds meer aandacht krijgt.



Figuur 2.3: Persoonlijk en maatschappelijk probleembesef leefbaarheid[01]

3. Jouw probleem is mijn probleem niet

Word je standpunt of mening bepaald door de groep waartoe je behoort? Of anders geformuleerd, is het zo dat *"Where you stand depends on where you sit"*? Hoe denken verschillende groepen, zoals bijvoorbeeld jongeren en ouderen, over de keerzijden van mobiliteit?⁵

Ouderen oordelen milder dan jongeren

Ouderen⁶ kijken milder aan tegen problemen op het gebied van verkeer en vervoer dan de rest van de bevolking. Dit komt vooral doordat ouderen minder last hebben van files en vertragingen en ze zich meestal veiliger voelen in het verkeer. Het enige verkeersgerelateerde onderwerp waarover ouderen minder positief zijn, is het vinden van een geschikte parkeerplek. In vergelijking met 2005 is vooral de betrokkenheid van ouderen bij milieuproblemen gedaald. Verder voelen ouderen zich aanzienlijk veiliger in het verkeer dan vijf jaar geleden. Bij bereikbaarheid is geen substantiële verandering in de tijd zichtbaar.

De 65-plussers staan in vergelijking tot de rest van de bevolking veel minder vaak in de file: nog geen 5 procent wordt één of meerdere dagen per week geconfronteerd met vertraging. De keren dat ze in de file staan, zijn ze op weg naar familie. In dat geval wordt een beetje vertraging als minder belastend ervaren. Het acceptatieniveau van vertraging is onder ouderen vrij hoog: ruim 40 procent accepteert dat men in de file staat. Slechts een kwart van de ouderen kan hier geen begrip voor opbrengen. Bij de rest van de Nederlanders is dit beeld precies omgekeerd. Het acceptatieniveau van files ligt bij ouderen dus veel hoger (de 'agenda-druk' is bij deze groep voor een belangrijk deel verdwenen).

Allochtonen maken zich meer zorgen dan autochtonen

⁵ In dit onderzoek zijn enkele groepen onderscheiden op basis van "klassieke" achtergrondkenmerken van de respondenten (jong-oud, autochtoon-allochtoon, et cetera). In vervolgonderzoek zal ook worden gekeken naar segmenten, indelingen op basis van de waarden en normen van de geënquêteerden.

⁶ Ouderen zijn gedefinieerd als personen van 65 jaar of ouder.

Allochtonen hebben gemiddeld genomen meer moeite met de keerzijden van mobiliteit dan autochtonen⁷. Vooral over de bereikbaarheid wordt minder positief gedacht. Files op het onderliggend wegennet en het vinden van een parkeerplaats ervaren ze veel vaker als een probleem. Zij maken zich ook iets meer zorgen over de negatieve gevolgen van het verkeer voor het milieu dan autochtonen. Allochtonen voelen zich wel veiliger in het verkeer.

Dat allochtonen de bereikbaarheid als minder positief ervaren, komt waarschijnlijk doordat meer dan de helft van hen aangeeft één of meerdere keren per week in de file te staan. Bij autochtonen is dit percentage bijna twee keer zo laag. Allochtonen ervaren dus veel vaker vertragingen en bovendien zijn zij minder geneigd om extra reistijd, bovenop de vertraging door de dagelijkse files, te accepteren. Ook voor onverwachte files kunnen allochtonen minder begrip opbrengen dan autochtonen (maar zie voetnoot 7).

Alleenstaanden oordelen positiever dan gezinnen

Alleenstaanden ervaren problemen op het gebied van bereikbaarheid en verkeersveiligheid als minder ernstig dan andere Nederlanders. Zij voelen zich veiliger in het verkeer en vinden files minder belangrijk. Negatieve aspecten van mobiliteit, zoals files, kunnen ze goed relativeren. Overigens komt dit niet terug in de mate van acceptatie van extra reistijd als gevolg van vertraging. Alleenstaanden hebben daar evenveel moeite mee als personen uit overige huishoudens, zoals gezinnen met kinderen. In vergelijking met vijf jaar geleden vinden alleenstaanden persoonlijke problemen op het gebied van veiligheid en leefbaarheid veel minder urgent. Zij maken minder autoverplaatsingen en worden voor hun gevoel ook minder vaak geconfronteerd met files.

Voor 'spitsuurgezinnen' weegt verkeersveiligheid het zwaarst

In 'spitsuurgezinnen'⁸ worden twee drukke banen van de ouders gecombineerd met de zorg voor opgroeiende kinderen. In de spitsuurtjes gaat het er hectisch aan toe. De kinderen moeten dagelijks van en naar de crèche, school en buitenschoolse activiteiten worden gebracht. Wie van zo'n gezin deel uitmaakt voelt zich in vergelijking met de rest van Nederland veel vaker onveilig in het verkeer. Ook maken deze mensen zich ernstig zorgen over de verkeersveiligheid op wegen binnen de bebouwde kom. Dit hangt sterk samen met de gezinssituatie: een verkeersveilige omgeving voor de kinderen wordt erg belangrijk gevonden.

Spitsuurgezinnen hebben vaker de beschikking over een auto en maken ook meer gebruik van de auto dan andere gezinnen. Het brengen en halen van de kinderen naar verschillende activiteiten zorgt voor een intensief autogebruik. Dit vindt ook zijn weerslag in de beleving van files en vertragingen. Ruim een derde van de spitsuurgezinnen ervaart één of meerdere dagen per week vertraging; bij de overige huishoudens is dit een kwart. Files worden vaker als een probleem ervaren. Onverwachte vertragingen zijn immers

⁷ Van de deelnemers aan het onderzoek behoort ongeveer 3 procent tot de allochtone bevolking. Dit aandeel is aanzienlijk lager dan in de werkelijke bevolking. De uitkomsten van het probleembesef van allochtonen zijn daarom niet representatief voor deze bevolkingsgroep. Ze moeten beschouwd worden als een eerste indicatie over hoe allochtonen tegen verkeers- en vervoersproblemen aankijken.

⁸ Aan de enquête hebben alleen personen van 18 jaar of ouder deelgenomen. Spitsuurgezinnen zijn gedefinieerd als gezinnen met kinderen van 12 jaar of jonger. Kinderen van deze leeftijd kunnen nog niet (geheel) zelfstandig aan het verkeer deelnemen en zijn voor hun mobiliteit grotendeels afhankelijk van ouders of verzorgers. Een kwart van de ondervraagden maakt onderdeel uit van een 'spitsuurgezin'.

direct van invloed op de 'drukbezette' huishoudagenda. Luchtverontreiniging en geluidsoverlast ervaren ze veel minder als een probleem.

Inwoners uit noordwest- en zuidoost-Nederland zien meeste problemen

Hoe je bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid ervaart, heeft ongetwijfeld te maken met de plek waar je woont. De kans is groot dat iemand uit het noorden van Groningen, waar nauwelijks congestie is, anders denkt over de fileproblematiek dan een inwoner van de provincie Utrecht. Zijn er regionale verschillen in perceptie en hoe zijn die te duiden?⁹.

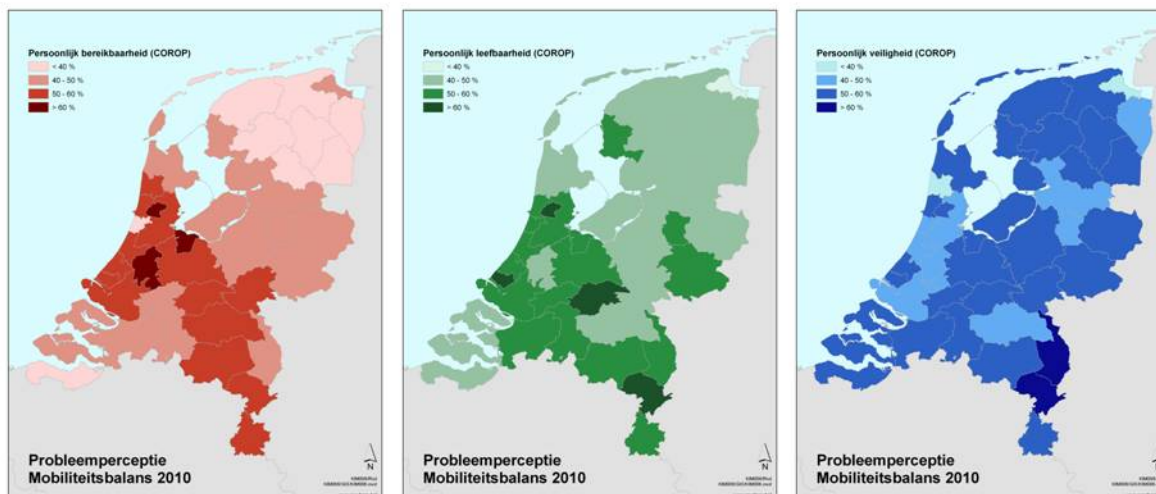
Bereikbaarheidsproblemen worden, zoals te verwachten viel, niet door iedereen in Nederland op dezelfde manier beleefd. Globaal gezien wordt Nederland in tweeën gedeeld: een 'as' die loopt van noordwest naar zuidoost en de rest van Nederland (figuur 3.3). Mensen die op deze as wonen ervaren bereikbaarheid als een groter probleem. De meeste problemen concentreren zich rond Amsterdam, Rotterdam en Den Haag, terwijl ook de stadsregio Arnhem-Nijmegen en Zuid-Limburg hoog scoren. De inwoners van de gemeente Maastricht denken zelfs het meest negatief over de bereikbaarheid in Nederland¹⁰.

Het beeld van de leefbaarheid in Nederland volgt ongeveer de hiervoor genoemde bereikbaarheidsas. Ook nu scoren de Randstad, delen van Brabant en Limburg hoger dan de rest van Nederland. Aangezien gebieden met veel verkeer ook te maken hebben met congestie, luchtverontreiniging en geluidsoverlast, is het niet verwonderlijk dat bereikbaarheid en leefbaarheid "hand in hand" gaan. De mensen in de "lichtgroene" gebieden zijn over het algemeen milder in hun oordeel (Zeeland, Friesland, Drenthe, kop van Noord-Holland en het Groene Hart). Opmerkelijk is dat de inwoners van Zuidwest-Friesland ook minder positief gestemd zijn over de milieuproblemen die veroorzaakt worden door het verkeer, terwijl zij over bereikbaarheid redelijk positief oordelen.

Voor verkeersveiligheid is het beeld nogal divers. Inwoners van Limburg maken zich op dit punt aanzienlijk meer zorgen dan de gemiddelde Nederlander. In de regio's Delfzijl en Alkmaar wordt verkeersveiligheid het minst als een probleem ervaren. Verder valt op dat de mensen in sommige delen van Noord- en Zuid-Holland een positief beeld hebben van de verkeersveiligheid, terwijl ze bereikbaarheid en leefbaarheid als negatief ervaren.

⁹ Hierbij is gebruik gemaakt van de zogenoemde COROP-indeling. Een COROP-gebied is een regionaal gebied binnen Nederland. Deze indeling is vastgesteld in 1971 door de Coördinatie Commissie Regionaal Onderzoeks Programma en wordt gebruikt voor analytische doeleinden. In totaal zijn in Nederland 40 COROP-gebieden. Elk COROP-gebied is een samenvoeging van gemeenten.

¹⁰ Het probleembesef per gemeente is alleen bepaald voor de 75 grootste (inwoners) gemeenten van Nederland.



Figuur 3.3: Persoonlijk probleembesef per coropgebied: bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid (donkerste gebieden grootste probleembesef)

4. Beeldvorming wordt beïnvloed door maatschappelijke trends

Sommige persoonlijke (en maatschappelijke) problemen zullen in de toekomst een zwaarder accent krijgen, andere juist niet. Op basis van vier trends (vergrijzing, verkleuring, individualisering en krimp) is gekeken welke ontwikkelingen we mogen verwachten. Hierbij moet echter wel worden bedacht dat de verschillende groepen (ouderen, allochtonen, etc.) geen constante zijn. De ouderen van morgen zijn bijvoorbeeld mogelijk niet te vergelijken met de ouderen van nu.

Nederland vergrijst: minder problemen met files en verkeersveiligheid?

Een veelbesproken demografische ontwikkeling in Nederland is de vergrijzing. Het aantal en aandeel ouderen is de afgelopen jaren gestegen en zal de komende jaren verder toenemen. In 2005 bedroeg het aandeel ouderen 14 procent en in 2010 15 procent. De verwachting is dat in 2020 een vijfde van de bevolking 65 jaar of ouder is en in 2030 24 procent.

Uit eerder onderzoek is gebleken dat 65-plussers de afgelopen twintig jaar steeds meer autoverplaatsingen zijn gaan maken (Jorritsma en Olde Kalter 2008). Dit komt vooral door het toegenomen rijbewijs- en autobezit onder ouderen. De verwachting is dat deze trend zich de komende decennia voortzet, mede door een actieve en gezonde levensstijl. Gemiddeld genomen kijken ouderen milder aan tegen problemen op het gebied van verkeer en vervoer dan andere leeftijdsgroepen. Omdat er in de toekomst meer ouderen zijn, zullen bepaalde knelpunten op het gebied van verkeer en vervoer wellicht minder zwaar wegen. Mogelijk maken zij zich minder zorgen om de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen en de verkeersveiligheid.

Nederland verkleurt: meer zorgen om files en milieu?

Op dit moment wonen 3,4 miljoen allochtonen¹¹ in Nederland (CBS 2010). Dit is bijna 20 procent van de totale bevolking. De verwachting is dat het aantal allochtonen in 2020 zal

¹¹ Dit zijn zowel westerse als niet-westerse allochtonen. Westerse allochtonen hebben een Europese afkomst of zijn afkomstig uit landen waar veel Europeanen of hun afstammelingen worden aangetroffen.

zijn gestegen tot 3,8 miljoen (22 procent van de bevolking) en in 2030 tot 4,2 miljoen (24 procent van de bevolking). De komende jaren neemt vooral het aandeel niet-westerse allochtonen sterk toe, door een sterke groei van de tweede en derde generatie, en een hoog aandeel jongeren. Wat betreft het mobiliteitsgedrag, wijkt vooral het gedrag van de niet-westerse allochtone bevolking af ten opzichte van de autochtone bevolking. Niet-westerse allochtonen verplaatsen zich minder vaak en over kortere afstanden. Het autobezit is lager, het gebruik van het openbaar vervoer is relatief hoog en het fietsgebruik is nog niet de helft van dat van de autochtone Nederlander (Olde Kalter, 2008).

Het is niet bekend of allochtonen nu anders tegen verkeers- en vervoersproblemen aankijken dan een aantal jaren geleden, omdat in eerder (draagvlak)onderzoek niet naar dit achtergrondkenmerk is gevraagd. Het is dus lastig op basis van het huidige cijfermateriaal een inschatting te maken van hun toekomstig probleembesef. De geleidelijke verbetering van de sociaal-economische positie van allochtonen zal het autogebruik verder doen toenemen (Olde Kalter, 2008). De kans dat hierdoor het persoonlijk probleembesef toeneemt is reëel, aangezien zij zich meer zorgen maken om files en het milieu dan autochtonen.

Nederland individualiseert: dalend persoonlijk probleembesef?

Individualisering is een belangrijke sociaal-culturele trend die van invloed is op de dagelijkse mobiliteit van Nederlanders. Door de toenemende individualisering neemt het aantal alleenstaanden en kleinere gezinsverbanden toe. De afgelopen vijf jaar zijn er ruim 260 duizend alleenstaanden bijgekomen. Het aandeel alleenstaanden zal de komende jaren stijgen van 36 procent nu, naar 38 procent in 2020 en 41 procent in 2030.

Alleenstaanden kijken anders tegen verkeers- en vervoersproblemen aan. Zij houden zich meer bezig met de maatschappelijke keerzijden van mobiliteit en maken zich vanuit persoonlijk oogpunt minder zorgen. Het persoonlijk probleembesef van alleenstaanden is de laatste jaren zelfs sterk afgenomen. Individualisering heeft mogelijk als gevolg dat verkeers- en vervoersproblemen meer vanuit maatschappelijk oogpunt zullen worden beoordeeld. Het persoonlijk belang, alleenstaanden zijn gewend zichzelf te redden, telt minder zwaar mee.

Deel Nederland krimpt: dalend persoonlijk probleembesef?

Een typisch regionaal fenomeen is de krimp en groei van Nederland. Het aantal inwoners in Nederland blijft groeien: tot 2030 komen er nog ongeveer 1 miljoen inwoners bij (CBS, 2010). De verwachting is dat de bevolkingsgroei zich concentreert in de Randstad en de uitlopers daarvan richting het zuiden en oosten.

In sommige delen van Nederland krimpt de bevolking. Het aantal inwoners loopt vooral terug in de landelijke gebieden en aan de rand van Nederland (bijvoorbeeld Noordoost Groningen en Zeeuws-Vlaanderen). In de komende decennia neemt de bevolking daar verder af. De vergrijzing en het wegtrekken van jongeren naar de steden en de Randstad (voor werk en studie) dragen aan de krimp bij. Inwoners van krimpgebieden denken hetzelfde over de verkeersveiligheid en milieuproblemen als de rest van de Nederlandse

bevolking¹². Bereikbaarheid wordt in krimpgebieden (zie bijvoorbeeld de uiterste punt van Noordoost Groningen en Midden-Limburg in figuur 3.3) wel als een groter probleem gezien. Dit klinkt enigszins contra-intuïtief aangezien daar nauwelijks sprake is van dagelijkse, structurele files. Maar de persoonlijke probleempceptie is hoger, omdat de inwoners vaker "af en toe" te maken hebben met vertragingen. Het acceptatieniveau van extra reistijd is daardoor wellicht lager; wanneer zij worden geconfronteerd met files, zien zij dit vaak direct als een persoonlijk probleem.

De komende jaren zal de krimp naar verwachting doorzetten, vooral in de perifere gebieden van Nederland. De gevolgen van een krimpende bevolking voor de bereikbaarheid staan momenteel volop in de aandacht. Omdat krimp sterk gerelateerd is aan vergrijzing en ouderen milder oordelen over verkeers- en vervoersproblemen, mag worden verwacht dat in de krimpgebieden het persoonlijk probleembesef zal dalen. Het is echter niet zo dat de terugloop van de bevolking tot minder mobiliteit in de krimpregio's leidt (Harms, Olde Kalter en Jorritsma 2010). Of de toename van het autogebruik in de krimpgebieden van invloed is op de beleving van bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid is moeilijk te voorspellen.

5. Persoonlijke verkeers- en vervoersproblemen: perceptie of realiteit?

Bij persoonlijk (en maatschappelijk) probleembesef gaat het om percepties, om beelden die mensen samenstellen op basis van ervaren realiteit en "van horen zeggen" (media, familie, vrienden en *peer groups*). Percepties worden bovendien gekleurd door karakter en instelling (voor de één is een glas half vol, voor de ander half leeg).

5.1 Percepties en werkelijkheid lopen uiteen

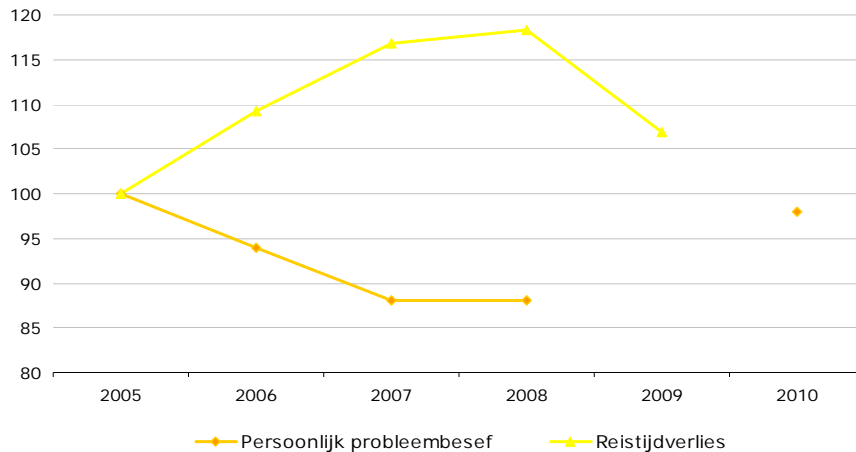
Beeld en werkelijkheid hoeven niet altijd overeen te komen. Dat geldt ook voor andere terreinen dan verkeer en vervoer. Het komt bijvoorbeeld tot uitdrukking in de discussie over criminaliteit en veiligheid. Tussen objectieve cijfers over de veiligheid en het veiligheidsgevoel gaapt volgens sommige criminologen een diepe kloof. Het aantal inbraken, geweld- en andere delicten kan in absolute zin afnemen, terwijl burgers zich toch steeds onveilig voelen. Dit wordt ook wel de veiligheidsparadox genoemd: naarmate het veiliger is, gaan mensen zich steeds onveilig voelen. Als de paradox bestaat (de paradox is nog steeds onderwerp van discussie) heeft dit belangrijke beleidsimplicaties. De overheid kan in dat geval burgers immers nooit helemaal tevredenstellen.

Ook voor het terrein van verkeer en vervoer is het een interessante vraag in hoeverre beeld en werkelijkheid uiteenlopen. Is er bij bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid een verschil tussen de perceptie van burgers en ander "harder" cijfermateriaal? Zowel op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid als leefbaarheid is het persoonlijk probleembesef de laatste jaren afgenomen. Alleen voor bereikbaarheid ervaren Nederlanders in 2010 weer meer problemen dan in 2008. Mensen beleven de keerzijden van mobiliteit door de bank genomen als steeds minder problematisch, maar hoe verhouden deze beelden zich tot andere cijfers?

¹² Van de deelnemers aan dit onderzoek over probleembesef woont ongeveer 5 procent in één van de

Meer files en vertragingen worden steeds minder problematisch gevonden

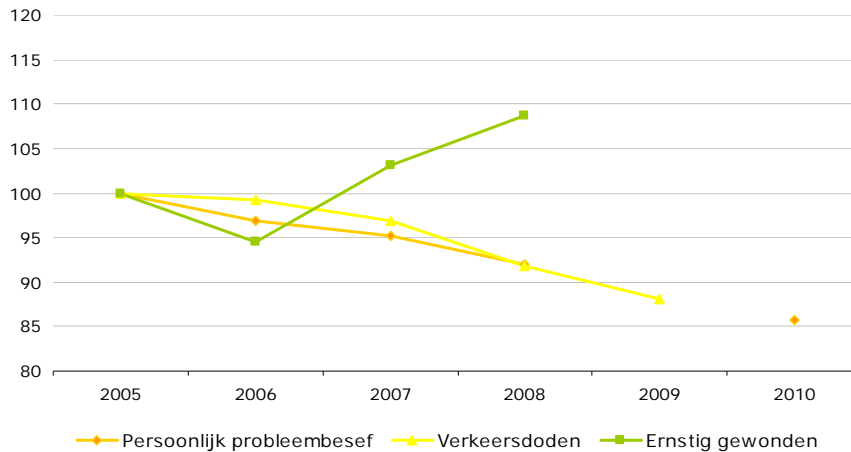
Onder bereikbaarheid verstaan we de moeite die het kost om ons van A naar B te verplaatsen. Als indicator voor bereikbaarheid wordt vaak gekeken naar het reistijdverlies. Tussen 2005 en 2008 is het reistijdverlies op het hoofdwegennet door files en vertraagde afwikkeling met bijna 20 procent toegenomen (figuur 5.1). In dezelfde periode zijn burgers de files juist steeds minder als persoonlijk probleem gaan zien (het maatschappelijk probleembesef nam in deze periode wel toe). In 2009 is er, als gevolg van de economische crisis, voor het eerst sinds jaren weer sprake van een afname van het reistijdverlies, terwijl het persoonlijk probleembesef tussen 2008 en 2010 is toegenomen.



Figuur 5.1: Ontwikkeling persoonlijk probleembesef bereikbaarheid en reistijdverlies, 2005-2010 (indexcijfers, 2005=100)

Minder zorgen om verkeersveiligheid ondanks toename ernstig gewonden

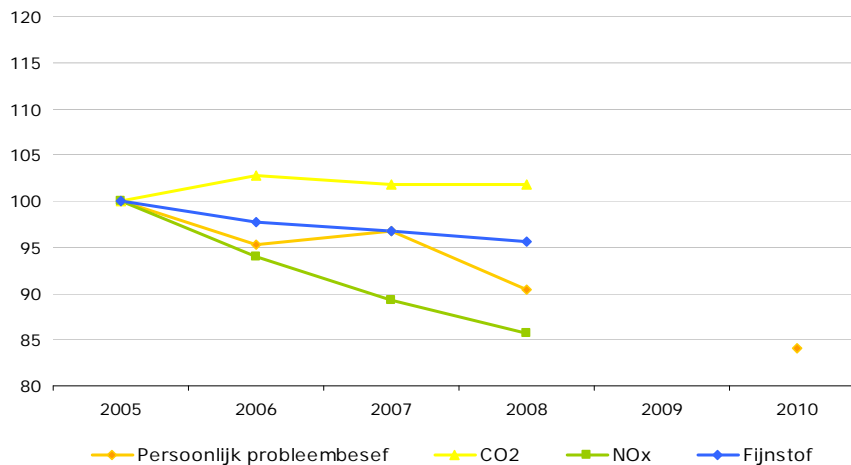
Ook de verkeersveiligheid wordt sinds 2005 steeds minder als een persoonlijk probleem ervaren (figuur 5.2). Dat mensen zich steeds minder zorgen maken over de eigen veiligheid in het verkeer is opmerkelijk. Het aantal verkeersdoden neemt weliswaar al jaren af (van 817 in 2005 naar 720 in 2009, een daling van 8 procent), maar het aantal ernstig gewonden in het verkeer is de laatste jaren juist sterk gestegen. Van ongeveer 16.200 ernstig gewonden in 2005 naar ongeveer 17.600 in 2008 (een stijging van 9 procent).



Figuur 5.2: Ontwikkeling persoonlijk probleembesef verkeersveiligheid en aantal doden en ernstig gewonden in het verkeer, 2005-2010 (indexcijfers, 2005=100)

Minder problemen met leefbaarheid, maar CO₂ neemt niet af

Tot slot, ook bij leefbaarheid neemt het persoonlijk probleembesef af (figuur 5.3). Vooral de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen door verkeer wordt als een steeds minder groot persoonlijk probleem gezien. De daling van het probleembesef valt samen met een geleidelijke verbetering van de luchtkwaliteit door een afname van de hoeveelheid fijnstof en NO_x. Aan de andere kant is de daling van het probleembesef opmerkelijk aangezien de hoeveelheid CO₂, verantwoordelijk voor het broeikaseffect, de afgelopen jaren ondanks talloze maatregelen licht is gestegen.



Figuur 5.3: Ontwikkeling persoonlijk probleembesef leefbaarheid en uitstoot CO₂, NO_x en fijnstof, 2005-2010 (indexcijfers, 2005=100)

5.2 Verkeersparadox

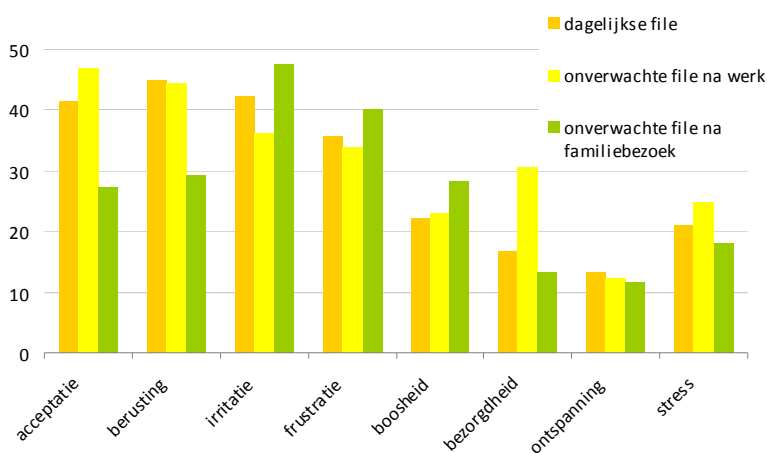
Als het gaat om *persoonlijk* probleembesef zien we de laatste jaren op alle terreinen een geleidelijke daling. Mensen beschouwen files, verkeersongevallen en milieuvervuiling steeds minder als een persoonlijk probleem. Dat is opmerkelijk, gezien alle aandacht van politiek, beleid en media voor files, onveiligheid en milieuvervuiling. Het is ook opmerkelijk omdat andere indicatoren in een andere richting wijzen. Het reistijdverlies is

de laatste jaren, totdat de economische crisis in 2009 voor een omslag zorgde, alleen maar toegenomen. Het aantal verkeersdoden nam de laatste jaren weliswaar af, maar het aantal ernstig gewonden in het verkeer is gestegen en op het gebied van leefbaarheid zien we dat de CO₂-uitstoot, ondanks een "groener" wagenpark, niet afneemt. Net als op het veiligheidsterrein lijkt er bij verkeer en vervoer sprake van een paradox. Naarmate de problemen groter worden, worden de problemen steeds minder als een persoonlijk probleem ervaren. Hoe is deze verkeersparadox te verklaren? Dat is op alledrie de terreinen, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid, niet eenvoudig, maar we doen op elk terrein een voorzet voor verdere discussie.

Files 'fact of life'

Wellicht heeft het afnemend persoonlijk probleembesef van bereikbaarheid iets te maken met gewenning. Denk aan de metafoer van de kikker in het kokende water. Zet een kikker in kokend water en hij springt er direct uit. Wordt hij echter in koud water gezet en wordt de temperatuur geleidelijk opgevoerd, dan blijft hij zitten (tot het te laat is). Zo kan ook de automobilist zijn persoonlijk probleembesef steeds verder bijstellen en files als *fact of life* accepteren. Het aantal files en de reistijd nemen geleidelijk toe in plaats van schoksgewijs. Het is een sluipend proces. Dagelijkse files en extra reistijd worden min of meer als 'normaal' beschouwd en met de vertraging wordt vooraf rekening gehouden.

Dit beeld wordt bevestigd door mensen die regelmatig vertraging ervaren. Ruim 40 procent van Nederlanders die regelmatig in de file staat, geeft aan dat de dagelijkse file zorgt voor een gevoel van irritatie en bij 35 procent leidt dit regelmatig tot frustratie (figuur 5.4). Er is echter ook een grote groep dagelijkse filerijders die relatief vaak met een gevoel van acceptatie en berusting reageert. Het aandeel 'berusters' is zelfs groter dan het aandeel 'geïrriteerden'. In vergelijking met twee jaar geleden is het gevoel van irritatie ook nog eens licht gedaald, terwijl het gevoel van acceptatie en berusting is gestegen. Uit eerder onderzoek is gebleken dat vooral forensen de file vaak als een moment van rust beschouwen, een soort transitieperiode waarin men in tijd en ruimte letterlijk afstand kan nemen van de dagelijkse beslommingen (Handy et al, 2003).



Figuur 5.4: Gevoel bij dagelijkse file, onverwachte file na het werk en onverwachte file na familiebezoek

Een andere mogelijke verklaring voor de acceptatie van files, is de toenemende informatisering in de samenleving. De afgelopen jaren is het belang van ICT in de mobiliteit sterk toegenomen en deze trend zal zich de komende jaren doorzetten. Informatie voor, tijdens en na de reis wordt door elektronische hulpmiddelen steeds makkelijker bereikbaar. Denk bijvoorbeeld aan file-informatie op internet en navigatiesystemen in de auto. Reizigers zijn dus steeds beter geïnformeerd. Uit onderzoek is gebleken dat de perceptie positiever is wanneer iemand op de hoogte is van de situatie (Mullins 2006). Dus als vooraf bekend is dat men te maken krijgt met een file, dan wordt die eerder geaccepteerd.

Positieve media-aandacht beïnvloedt beeldvorming verkeersveiligheid

Ook voor verkeersveiligheid is de discrepantie tussen beleving en werkelijkheid niet eenvoudig te verklaren. Wellicht hebben verkeersdoden een veel grotere impact op de beeldvorming dan ernstig gewonden: een daling van het aantal verkeersdoden werkt sterker door in de veiligheidsbeleving. Een andere mogelijke verklaring is dat de daling van het aantal verkeersdoden de afgelopen jaren relatief veel aandacht in de media heeft gekregen. Nederland is door de media neergezet als een land waar het erg goed gaat met de verkeersveiligheid, ook in vergelijking tot andere Europese landen. Deze positieve aandacht in de media kan het persoonlijk probleembesef positief hebben beïnvloed.

Men voelt zich wellicht ook veiliger in het verkeer door maatregelen die voor iedere weggebruiker zichtbaar zijn, zoals verbeterde weginrichting, snelheid- en alcoholcontroles en verkeersveiligheidscampagnes. Bovendien worden de auto's door allerlei technische verbeteringen (denk bijvoorbeeld aan de airbags) steeds veiliger. Alle maatregelen zorgen voor een "mij kan niets gebeuren"-gevoel. Dit kan leiden tot een 'boemerangeffect'. Omdat automobilisten zich in het verkeer veiliger voelen gaan ze meer risico's nemen. Hierdoor gaan beleving en werkelijkheid nog meer uit elkaar lopen: doordat mensen meer risico's nemen, neemt de kans op ongevallen juist toe.

Wie het milieu spaart, mag meer autorijden?

Tot slot, leefbaarheid. Voor leefbaarheid en milieuproblemen is de laatste jaren veel aandacht. Niet alleen voor mondiale problemen zoals het broeikaseffect, maar ook voor regionale en lokale problemen zoals de overlast door geluidshinder en milieubelastende uitlaatgassen in het verkeer. De toenemende aandacht voor milieuproblemen vertaalt zich echter niet in een groter probleembesef.

De economische crisis lijkt milieuproblemen naar de achtergrond te hebben gedrongen. De ondervraagden in dit onderzoek maakten zich in 2010 vooral zorgen om de economische situatie en de werkgelegenheid. Vergeleken met 2008 werden maatschappelijke terreinen als verkeer, milieu, zorg en onderwijs minder problematisch gevonden.

De Nederlandse burger wordt in de media bestookt met de meest uiteenlopende, soms tegenstrijdige, signalen. Mogelijk wordt de beeldvorming ook bepaald door artikelen, autoadvertenties en tv-programma's waarin het "groene" karakter van auto's wordt benadrukt. De auto-industrie heeft de trend leefbaarheid (gedeeltelijk gedwongen door de overheid) opgepikt en laat zien dat ze het belangrijk vindt. Het persoonlijk probleembesef is wellicht lager omdat we het gevoel hebben dat het "de goede kant" opgaat. De vraag is echter of we voldoende doen om de milieuschade, als gevolg van ons eigen gedrag, te beperken. We hebben bijna allemaal een groene afvalcontainer, maar

lang niet iedereen scheidt zijn afval op de juiste wijze. We bezitten tegenwoordig bijna allemaal een auto – 1 op de 5 Nederlanders rijdt zelfs in een ‘zuinige’ auto – maar gaan we ook minder rijden om het milieu te sparen? Wellicht gaan mensen met een zuinige auto juist vaker rijden en zien ze een zuinige auto als een soort van vrijbrief om er onbezwaard gebruik van te maken. Ze maken zich minder zorgen om het milieu en dragen ondertussen wel steeds meer bij aan de negatieve effecten.

Paradoxen en percepties

Sommige criminologen signaleren op hun terrein een veiligheidsparadox. Het lijkt erop dat ook verkeer en vervoer zijn paradoxen kent. Automobilisten die veel te maken krijgen met vertragingen, berusten daar de laatste jaren in en zien files paradoxaal genoeg steeds minder als een persoonlijk probleem. Verkeersdeelnemers voelen zich steeds veiliger, terwijl het aantal ernstig gewonden alleen maar toeneemt. Een mogelijke verklaring voor de groei van het aantal gewonden is juist het toegenomen gevoel van veiligheid. Daardoor gaan mensen meer risico's nemen, met alle gevolgen vandien. Tot slot zien mensen leefbaarheid steeds minder als een persoonlijk probleem. Vermoedelijk hebben we het beeld in ons hoofd dat het de laatste jaren, door milieumaatregelen, de goede kant opgaat. En als dat zo is, dan kunnen we met een gerust hart het gaspedaal nog eens intrappen.

Wie ontwikkelingen op het terrein van verkeer en vervoer wil begrijpen, heeft niet genoeg aan ‘harde’ cijfers. Die zal zich moeten realiseren dat verschillende groepen verschillend op een probleem reageren (*“Where you stand is where you sit”*). Dat probleembesef geen constante is, maar wordt beïnvloed door maatschappelijke trends en dat beelden en ‘werkelijkheid’ ver uit elkaar kunnen liggen. Paradoxen en percepties? Ze doen er toe.

Geraadpleegde literatuur

CBS (2010). *CBS Statline*. Voorburg/Heerlen: Centraal Bureau voor Statistiek.

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, 15 januari 2003). Washington DC: TRB.

Jorritsma, P. en Olde Kalter, M.J. (2008). *Grijs op Reis. Over de mobiliteit van ouderen*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Olde Kalter, M.J. (2008). *Blijvend anders onderweg. Mobiliteit van allochtonen nader bekeken*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Harms, L., Olde Kalter, M.J. en Jorritsma, P. (2010). *Krimp en mobiliteit. Gevolgen van demografische veranderingen voor mobiliteit*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Mullins, L.J. (2006). *Essentials of Organisational Behaviour*, Engeland.