

Mobiliteitsbeïnvloeding: kinderlijk eenvoudig?

Jaco Berveling – Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid – jaco.berveling@minienm.nl

Maartje van der Aa – MuConsult – m.vanderaa@muconsult.nl

Lucas Harms – Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid – lucas.harms@minienm.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 22 en 23 november 2018, Amersfoort

Samenvatting

Congestie wordt, nu de economie weer aantrekt, weer meer dan ooit een maatschappelijk probleem. Met prijsprikkels en andere maatregelen worden automobilisten verleid tijdens de spits andere vormen van vervoer te kiezen. Lopen en fietsen worden gepromoot, net als het gebruik van het openbaar vervoer. Dit beleid is soms minder succesvol dan gedacht. De oorzaak lijkt daarbij niet zozeer "too little", maar eerder een kwestie van "too late". Veel automobilisten zijn als kind al gewend geraakt aan de auto en vertonen gewoontegedrag. Ze zijn dan ook niet meer zo makkelijk op andere gedachten te brengen.

Wanneer we iets van de mobiliteitskeuzen van volwassenen willen begrijpen, moeten we ons verdiepen in de socialisatieprocessen die van jongs af aan plaatsvinden. Ouders, school, media en klasgenoten dragen waarden en normen over. Die normen hebben ook betrekking op vervoermiddelen. Kinderen geven al op jonge leeftijd aan dat ze later een auto willen bezitten en ze denken dat ze later niet zonder auto kunnen. Onderzoek naar deze socialisatieprocessen is in Nederland verrassend beperkt. Hoe kijken Nederlandse kinderen aan tegen de auto, de fiets en het openbaar vervoer? Waar liggen hun voorkeuren en waar komen die voorkeuren vandaan? En, welke mogelijkheden zijn er om de socialisatieprocessen om te buigen en de autocultuur te doorbreken?

1. De achterbank-generatie

Praten gaat vanzelf. Toch hebben we het ooit moeten leren. Kinderen maken zich stap voor stap steeds meer woordjes eigen. De orthopedagoog Liesbeth Schlichting volgde de grammaticale ontwikkeling van kinderen en ging na welke vijftig woorden ze het meest gebruiken. Wat denkt u, is het meest gebruikte woord wellicht 'mama'? Nee. 'Papa' dan? Ook niet. En 'koekje' en 'pop' staan evenmin aan de top. Het meest gebruikte woord is 'auto' (Burger, 1997).

1.1 Vierjarige autoliefhebbers

Deze bevinding is meer dan een grappig weetje. Het laat zien dat de auto al op heel jonge leeftijd ons leven binnendringt. Over hoe dat in zijn werk gaat is nog steeds verrassend weinig bekend. Met name Nederlands onderzoek is schaars. Alleen de sociaal en cultureel antropoloog Helen Kopnina (Universiteit Leiden) verdiepte zich rond 2010 in de mening van Amsterdamse schoolkinderen (Kopnina, 2011; Kopnina en Williams, 2012). De meeste kinderen, tussen de zeven en tien jaar oud, gaven aan dat ze later (wellicht) een auto wilden bezitten.

Ook enkele andere West-Europese studies laten zien hoe socialisatieprocessen hun sporen nalaten. Het onderzoek wijst uit dat de auto voor veel kleine kinderen al een vanzelfsprekend vervoermiddel is. Kinderen van vier jaar oud kunnen al aangeven welke auto's 'beter' of 'duurder' zijn dan andere auto's. Ook leggen de kinderen een relatie met status. Zo worden oude mensen geassocieerd met het openbaar vervoer (de bus) en succesvolle mensen met prestigieuze automerken, zoals Porsche en BMW. Kinderen van zes jaar oud kunnen al het merk en model noemen van de gezinsauto (Kingham en Donohoe, 2002).

1.2 Allemaal een Ferrari

In Engeland is onderzoek gedaan naar kinderen in de leeftijd van 9-11 jaar (Baslington, 2007). De kinderen hielden een dagboekje bij, vulden een vragenlijst in en een deel deed mee aan focusgroepen. De kinderen werd gevraagd hoe zij aankeken tegen verschillende vormen van vervoer, zoals bus, auto, lopen, fietsen, trein etc. Ze gaven bijvoorbeeld antwoord op de vraag 'ik zou niet kunnen leven zonder ...'. Veel kinderen geven dan aan dat ze niet zonder auto kunnen. Bepalend daarbij is of het gezin over een of meer auto's beschikt. Heeft het gezin een auto, dan geeft driekwart van de kinderen aan dat ze niet zonder dit vervoermiddel zouden kunnen leven. Bij kinderen die zonder auto opgroeien ligt dit percentage, met 50%, een stuk lager. De kinderen werd ook gevraagd of ze later een auto wilden bezitten en zo ja, welke. Bijna alle kinderen wilden als volwassene een auto en bijna 70% noemde daarbij dure merken, zoals Ferrari, Porsche, Jaguar en BMW.



Jong geleerd ... (Rotterdam, 2017)

2. Socialisatieprocessen en sociaal-culturele ontwikkelingen

“Socialisatie” is een fundamenteel begrip binnen de sociologie. Socialisatie wordt meestal gezien als een proces waarbij individuen zich normen, gewoonten en ideologieën eigen maken waarmee ze zich in hun samenleving staande kunnen houden. Door het internaliseren van normen en waarden worden we volwaardige leden van de maatschappij. Verschillende partijen spelen daarbij een rol, zoals de staat, onderwijsinstellingen, media, kerken en natuurlijk de directe omgeving van familie, vrienden en burens (Frønes, 2016).

Socialisatieprocessen bepalen hoe kinderen tegen vervoermiddelen aankijken en de mate waarin ze van die vervoermiddelen denken afhankelijk te zijn. Het gevoel van auto-afhankelijkheid ontstaat al op zeer jonge leeftijd. De liefde voor de auto wordt van generatie op generatie doorgegeven. De onderzoekers die zich in de socialisatieprocessen verdiept hebben, zien het als een proces dat loopt van ‘bewondering’ naar ‘bezit’ en uiteindelijk naar ‘verslaving’.

2.1 De invloed van ouders en leeftijdsgenoten

Retrospectief onderzoek onder Duitse studenten (de meesten tussen de 21 en 25 jaar oud) laat de invloed zien van ouders en *peers*. Met behulp van een enquête werden gegevens verzameld over persoonlijke en sociale normen, gewoonten en mobiliteitsgedrag. Zo werd gekeken of ouders in de opvoeding aandacht hadden besteed aan de factor milieu bij het kiezen van een vervoermiddel en of er in de *peer group* werd nagedacht over voor- en nadelen van vervoermiddelen. Ook de persoonlijke en sociale normen van de studenten werden in kaart gebracht, waarbij in het eerste geval werd gekeken naar de waarden van de persoon en in het tweede geval naar het uitoefenen van sociale druk door relevante anderen. Uit de studie bleek dat ouders en leeftijdsgenoten inderdaad van invloed zijn op persoonlijke normen (bijvoorbeeld de overtuiging dat het belangrijk is de auto zo min mogelijk te gebruiken) en sociale

normen (onder anderen de verwachting van anderen dat de betrokkene milieuvriendelijke vervoermiddelen gebruikt) (Haustein, Klöckner et al., 2009).

2.2 De noppenfolie-generatie

Kinderen zijn steeds minder vrij om te gaan en staan waar ze willen. Ouders willen niet dat hun kinderen op eigen houtje hun buurt of stad verkennen. Met name in landen als de Verenigde Staten, Australië en Nieuw-Zeeland is dit al langere tijd een thema. Met name onder de blanke middenklasse wordt de omgeving gezien als een gevaarlijke plek. Dat betreft zowel verkeers- als sociale veiligheid (ook wel getypeerd als "stranger danger"). Dit leidt er in toenemende mate toe dat ouders hun kinderen niet meer buiten laten spelen en met de auto verplaatsen. De Australische Karen Malone gaf 50 kinderen tussen de vier en acht jaar oud een camera en vroeg ze een week lang foto's te nemen van de plekken die ze bezochten. Van de 50 kinderen leverde minstens de helft een foto in terwijl ze op de achterbank van een auto werden rondgereden. Malone wijt deze ontwikkeling aan overbezorgdheid van de ouders. De ouders willen dat hun kinderen niets overkomt. Het resultaat is dat er een "noppenfolie- of bubbelpastic-generatie" opgroeit die gewend is zich met de auto te verplaatsen. Het enige contact dat de kinderen met de straat hebben is vanuit "the windows of their car" (Malone, 2007).



A child's view of the world from the backseat of an automobile (Malone, 2006).

Deze ontwikkeling zien we niet alleen in de Verenigde Staten, Australië en Nieuw-Zeeland, maar ook in West-Europa. In Engeland en Duitsland is gekeken hoe de "independent mobility" van kinderen zich in enkele decennia heeft ontwikkeld. In Engeland bleek de vrijheid van kinderen op de basisschool sinds 1971 aanmerkelijk afgenomen. Dat geldt met name voor de periode 1971 - 1990. De meerderheid van de kinderen loopt nog steeds naar school, maar dat is sinds 1971 wel sterk afgenomen (van 81% naar 63%). Het aantal kinderen dat met de auto werd gebracht nam juist toe (van 9% naar 34%). Sinds 1990 zijn deze percentages min of meer stabiel. In 2010 loopt ongeveer 60% naar school, terwijl ongeveer 30% met de auto wordt gebracht. Ook in Duitsland nam de "independent mobility" van basisschool-kinderen af. Ook hier werd er minder gelopen (in 1990 liep 83%, in 2010 nog slechts 61%) en werden meer kinderen

met de auto gebracht (in 1990 ging het om 12%, in 2010 om 30% van de kinderen)¹ (Shaw, Fagan-Watson et al., 2013).

Ook in Nederland is deze ontwikkeling aan de gang. Het Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP) constateerde in 2003 een toename van het aantal werkende vrouwen die daardoor steeds meer taken moeten combineren. Dit leidt tot tijdsdruk waardoor men geneigd is voor het halen en brengen van kinderen relatief vaak de auto te pakken. 'S ochtends wordt de rit naar het werk gecombineerd met het brengen van kinderen naar school of het kinderdagverblijf. Het SCP concludeerde:

"Naar analogie van de Verenigde Staten is er zo langzamerhand een *cultuur van autoafhankelijkheid* aan het ontstaan, die doordringt in alle geledingen van de maatschappij. Zelfs kinderen worden steeds vroeger afhankelijk gemaakt van de vierwieler: steeds vaker chaufferen bezorgde ouders hun kinderen van de school naar de speelplaats, en van het sportveld naar een verjaardagsfeestje. Uit eerder onderzoek is gebleken dat het opgroeien met de auto verregaande consequenties heeft voor het toekomstige gedrag: autoafhankelijke kinderen zijn de voorgeprogrammeerde automobilisten van de toekomst." (Harms, 2003: 90).

Dit thema is later uitgewerkt door Jeekel (2011) in *De autoafhankelijke samenleving*. Zijn conclusie is dat de combinatie van 'angst' (ouders vinden de omgeving sociaal onveilig en verkeersonveilig) en 'verwachting' (de wens van de ouders om hun kinderen zoveel mogelijk ervaringen mee te geven) leidt tot een gestage opmars van de auto in het kinderleven.

Het percentage kinderen tussen de zes en twaalf jaar dat iedere dag buiten speelt is in vijf jaar tijd afgenomen van 20 tot 14 procent, blijkt uit een enquête van onderzoeksbureau Kantar in opdracht van Jantje Beton. Er zijn grote generatieverschillen. Kinderen spelen minder vaak buiten dan hun ouders en hun grootouders. Veel kinderen geven aan (respectievelijk 15% en 16%) dat ze te druk zijn met school en hobby's om buiten te spelen. 6% van de kinderen vertelt dat ze van hun ouders niet (vaak) mogen buitenspelen (Jantje Beton, 2018).

3. Probleemverkenning

Er lijkt een ontwikkeling te zijn waarbij kinderen steeds vaker door ouders met de auto naar allerlei bestemmingen worden gebracht. Deze opmars draagt bij aan de sterke positieve associaties bij auto's en de negatieve associaties bij het openbaar vervoer. Door de socialisatieprocessen is het dan ook aannemelijk dat deze kinderen op latere leeftijd ook meer en vaker de auto zullen gebruiken en daarmee zullen bijdragen aan een slechtere bereikbaarheid. Het ontmoedigen van het autogebruik op latere leeftijd lijkt dan ook "a little too late" te zijn.

Daar komt bij dat er in Nederland een groeiend probleem ontstaat bij kinderen die te weinig bewegen en/of met overgewicht kampen (Leefstijlmonitor CV). Fietsen is een vorm van gezond bewegen die kan bijdragen aan het voorkomen of bestrijden van overgewicht onder kinderen. Daarnaast blijkt bewegen, zoals fietsen of lopen, een positief effect te hebben op de academische prestaties en de groeiontwikkeling van de hersenen van kinderen (Donnelly et al., 2016). Tenslotte heeft fietsen een positieve invloed op de autonomie en bewegingsvrijheid van kinderen om als zelfstandig individu

¹ In Nederland wordt (in 2010) 25% met de auto gebracht. 40% fietst en 35% loopt naar school (Jeekel, 2011: 65, 320).

deel te nemen aan zijn/haar omgeving en het nabije verkeer (Van Gils, 2017). De tendens waarbij ouders steeds vaker de kinderen met de auto vervoeren, lijkt daarmee een negatieve invloed te hebben op de sociale, motorische en cognitieve ontwikkeling van kinderen.

4. Oplossingen: campagnes, onderwijs en goede infrastructuur

Natuurlijk is er meer dan alleen "socialisatie". Ook andere prikkels maken de auto populair. Kinderen worden mede gevormd door wat ze om zich heen zien, zoals straten vol auto's en ze zijn sowieso gefascineerd door alles wat rijdt. Dat neemt niet weg dat onderwijs, opvoeding en reclame een positieve boodschap over de auto uitzenden. En wie er iets aan wil doen moet van goede huize komen. De autocultuur is immers in alle poriën van de samenleving doorgedrongen. Is er dan geen enkele hoop?



De 2-jarige Tom bouwt graag files in de woonkamer

4.1 Onbegonnen werk?

Wordt de achterbankgeneratie dan vanzelf de voorbankgeneratie? Nee, niet per se:

- Ouders geven aan hun kinderen de normen en waarden door die ze belangrijk vinden. De overdracht gaat van generatie op generatie. Dit betekent echter niet dat er niets in de normen en waarden verandert. Socialisatie draagt ook bij aan sociale verandering. Ouders kijken niet alleen naar het verleden, maar ook naar de toekomst en wat hun kinderen moeten weten om met die toekomst om te gaan. Klimaatverandering zou een dermate belangrijk thema kunnen worden dat ouders de auto bewust minder gaan gebruiken en de overwegingen die daarbij een rol spelen aan hun kinderen doorgeven;
- Ouders hebben niet allemaal hetzelfde wereldbeeld. Zo onderscheidde Jillian Anable in het Verenigd Koninkrijk zes verschillende groepen met een unieke combinatie van voorkeuren, wereldbeelden en attitudes. Het loopt van "Die Hard-automobilisten" (die negatief staan tegenover alles wat niet-auto is) tot "Aspiring Environmentalists" (die vanuit milieu-overwegingen al zo min mogelijk gebruik maken van de auto) (Anable, 2005);
- Kinderen zijn geen onbeschreven blad dat de ouders naar believen kunnen vorschrijven. Ze zijn autonome actoren die zich cultuur eigen maken in interactie met hun omgeving (Frønes, 2016).

Socialisatieprocessen zijn verweven met sociale en culturele ontwikkelingen en sociale patronen kunnen snel veranderen. In de jaren 1950 en 1960 sprak het bijvoorbeeld nog vanzelf dat West-Europese vrouwen thuisbleven en voor de kinderen zorgden, anno nu streven ze naar betaald (parttime) werk. Ook culturele patronen kunnen snel veranderen, zo was het enkele decennia geleden nog vrijwel ondenkbaar dat personen van dezelfde sekse zouden trouwen. Ook de houding ten opzichte van roken is veranderd. Roken in publieke ruimten wordt steeds minder geaccepteerd en sinds de jaren vijftig is de populariteit van roken fors gedaald. In 2001 rookte nog een derde van de bevolking van 16 jaar of ouder wel eens (35%). In 2012 is dat teruggelopen tot een kwart (24%) (Tiessen-Raaphorst, 2015). Het is dus wel degelijk mogelijk om attitudes en associaties te veranderen, maar het kost energie en tijd.

4.2 Kinderlijk eenvoudig?

Wat kunnen we doen? Wetenschappers zoeken de oplossing vooral in innovatieve campagnes, sociale media, onderwijs en het aanbieden van een goede fiets- en ov-infrastructuur. Al op jonge leeftijd zouden kinderen moeten leren dat de auto ook negatieve kanten heeft (Meaton en Kingham, 1998). Daarbij is een rol weggelegd voor de ouders die het autogebruik zouden moeten problematiseren en het fietsgebruik meer stimuleren. Ook onderwijzers en de media kunnen bijdragen aan een groter probleembesef. In het onderwijs zou meer aandacht moeten worden besteed aan de relaties tussen verkeer en vervoer, milieu, gezondheid en gedrag (Haustein, Klöckner et al., 2009). Er zijn natuurlijk al verkeerseducatielessen op Nederlandse basisscholen, maar die hebben vaak verkeersveiligheid als primaire focus. Dit zou qua thematiek en invalshoek verbreed kunnen worden.

Verder is het belangrijk dat kinderen positieve ervaringen opdoen en vaker gebruik maken van de fiets. Niet met de auto, maar lopend of fietsend naar school (langs een veilige route). Een concreet voorbeeld waarbij wordt gewerkt aan het ontwikkelen van een 'fietscultuur' is het Rotterdamse project *Fietsen op Zuid* (<https://www.fietsenopzuid.nl/>). Niet alleen de ouders, maar ook scholen en overheidsinstanties kunnen actieve modaliteiten zoals lopen en fietsen meer stimuleren. Tenslotte zouden de schoolreisjes in plaats van met auto's of bus, ook vaker met de trein ondernomen kunnen worden.

Eerste woorden: fietsen en lopen

Het zal niet meevallen maar wellicht gaan er dan na verloop van tijd veranderingen ontstaan in de eerste vijftig woorden die kinderen leren. In de lijst die Liesbeth Schlichting samenstelde staat niet alleen 'auto', maar ook 'fiets'. Het woord 'fiets' bungelt weliswaar onderaan het lijstje (de kinderen gebruiken het woord auto driemaal zo vaak als fiets), maar het is wel een van de eerste woorden die Nederlandse kinderen gebruiken. Wellicht evenaart 'fiets' ooit 'auto' en wie weet dringt ook 'lopen' ooit de top vijftig binnen.

Stellingen voor rond het kampvuur

1. Veel beleid probeert volwassenen te verleiden tot andere mobiliteitskeuzen. Dit beleid komt echter meestal 30 tot 50 jaar te laat.
2. De achterbankgeneratie wordt vanzelf de voorbankgeneratie.
3. Het is een cliché maar de uitdrukking “Jong geleerd is oud gedaan” bevat veel wijsheid. Het is echter wijsheid waar in het mobiliteitsbeleid niet of nauwelijks rekening mee wordt gehouden.
4. De stelling “It is argued that current policy for reducing car use in the UK has a narrow focus and does not address the role of social and cultural factors in car usage and dependency” (Baslington, 2009) geldt niet alleen voor het Verenigd Koninkrijk, maar gaat ook op voor de Nederlandse situatie.
5. In de Nederlandse context spelen socialisatieprocessen bij het fietsgebruik een bijzondere rol. Fietsen wordt Nederlandse kinderen immers van generatie op generatie met de paplepel ingegoten.
6. We weten in Nederland schrikbarend weinig over de socialisatieprocessen die kinderen vertrouwd maken met automobilititeit.
7. Een kwalitatief en kwantitatief onderzoek kan het antwoord zijn op de kennislacune.

Literatuur

- Anable, J. (2005). 'Complacent car addicts' or 'aspiring environmentalists'? Identifying travel behaviour segments using attitude theory. *Transport Policy* 12 (1): 65-78.
- Baslington, H. (2007). *Healthy travel and child socialisation: policy implications for social and cultural change*, University of Leeds.
- Baslington, H. (2009). Children's perceptions of and attitudes towards, transport modes: why a vehicle for change is long overdue. *Children's geographies* 7 (3): 305-322.
- Burger, P. (1997). Kindertaal. *Onze taal* (2/3): 58-59.
- Donnelly, J.E., C.H. Hillman, D. Castelli, J.L. Etnier, S. Lee, P. Tomporowski, K. Lambourne & A.N. Szabo-Reed (2016). Physical activity, fitness, cognitive function, and academic achievement in children: a systematic review. *Med Sci Sports Exercise* 48 (6): 1197-1222.
- Frønes, I. (2016). *The Autonomous Child: Theorizing Socialization*: Springer.
- Gils, J. van (2017). De fiets: belangrijk voor onze samenleving. *Tijdschrift Jeugdgezondheidszorg* 49:26-27.
- Harms, L. (2003). Mobiel in de tijd. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau
- Haustein, S., Klöckner, C.A. en Blöbaum, A. (2009). Car use of young adults: The role of travel socialization. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour* 12 (2): 168-178.
- Jantje Beton (2018). *Buitenspelen Onderzoek 2018*, Jantje Beton.
- Jeekel, H. (2011). *De autoafhankelijke samenleving*: Eburon.
- Kingham, S. en Donohoe, S. (2002). Children's perceptions of transport. *World transport policy and practice* 8 (1): 6-10.
- Kopnina, H. (2011). Kids and cars: environmental attitudes in children. *Transport Policy* 18 (4): 573-578.
- Kopnina, H. en Williams, M. (2012). Car attitudes in children from different socio-economic backgrounds in the Netherlands. *Transport Policy* 24: 118-125.
- Malone, K. (2006). Building a child friendly community children's research workshops pilot study report, City of Bendigo. Wollongong, University of Wollongong.
- Malone, K. (2007). The bubble-wrap generation: children growing up in walled gardens. *Environmental education research* 13 (4): 513-527.
- Meaton, J. en Kingham, S. (1998). Children's perceptions of transport modes: car culture in the classroom? *World transport policy and practice* 4 (2): 12-16.
- Shaw, B., Fagan-Watson, B., Frauendienst, B., Redecker, A., Jones, T. en Hillman, M. (2013). Children's independent mobility: a comparative study in England and Germany (1971-2010): Policy Studies Institute, University of Westminster.
- Tiessen-Raaphorst, A. (2015). *Rapportage sport 2014*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.