

# **De invloed van sociale en culturele factoren op mobiliteit en verkeersveiligheid**

Ing. C.C. Schoon

R-2005-7



## **De invloed van sociale en culturele factoren op mobiliteit en verkeersveiligheid**

Een omgevingsverkenning

## Documentbeschrijving

Rapportnummer:	R-2005-7
Titel:	De invloed van sociale en culturele factoren op mobiliteit en verkeersveiligheid
Ondertitel:	Een omgevingsverkenning
Auteur(s):	Ing. C.C. Schoon
Projectnummer SWOV:	40.202
Trefwoord(en):	Social factors, development, mobility (pers), car, policy, safety, traffic, risk, population, growth rate, Netherlands.
Projectinhoud:	Maatschappelijke processen en trends hebben invloed op verkeersgedrag. Deze omgevingsverkenning beschrijft de invloed van factoren als individualisering, intensivering, informalisering en internationalisering op mobiliteit en op risico's in het verkeer, en onderzoekt hoe de uitkomsten ingebed kunnen worden in het sociaal-culturele beleid en het verkeersveiligheidsbeleid.
Aantal pagina's:	79
Prijs:	€ 12,50
Uitgave:	SWOV, Leidschendam, 2005

De informatie in deze publicatie is openbaar.  
Overname is echter alleen toegestaan met bronvermelding.

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV  
Postbus 1090  
2260 BB Leidschendam  
Telefoon 070 317 33 33  
Telefax 070 320 12 61  
E-mail [info@swov.nl](mailto:info@swov.nl)  
Internet [www.swov.nl](http://www.swov.nl)

# Samenvatting

Deze omgevingsverkenning naar de invloed van sociale en culturele factoren is een van de eerste omgevingsverkenningen door de SWOV. In deze omgevingsverkenning staan vooral maatschappelijke ontwikkelingen op sociaal en cultureel terrein centraal, zowel in het verleden als in de toekomst. Nagegaan wordt wat dit voor gevolgen heeft en heeft gehad voor de mobiliteit, het verkeersgedrag en daarmee voor de verkeersveiligheid. In alle omgevingsverkenning van de SWOV staan per sector dezelfde vier vragen centraal. Toegespitst op de sociaal-culturele sector zijn dit:

1. Welke sociale en culturele ontwikkelingen hebben zich in het verleden voorgedaan en doen zich op de lange termijn voor, die van invloed kunnen zijn op de ontwikkeling van de verkeersveiligheid?
2. Welk sociaal-cultureel beleid wordt momenteel gevoerd en voorbereid dat van invloed kan zijn op de verkeersveiligheid?
3. Welke kansen en bedreigingen vormen deze ontwikkelingen en dit beleid op de lange termijn voor de verkeersveiligheid?
4. Op welke wijze kunnen de resultaten van deze omgevingsverkenning worden teruggekoppeld naar het sociaal-culturele beleid en het verkeersveiligheidsbeleid?

Onze levensstijlen, culturele waarden en normen bepalen in belangrijke mate de keuze van onze vervoermiddelen, de tijden waarop we reizen en de reismotieven. Door demografische ontwikkelingen, huishoudensverduunning, veranderingen in het woon-werkverkeer, en de toestroom van immigranten zal het verkeer en vervoer groeien, met name in stedelijke omgevingen. De bijdrage van sociaal-demografische factoren aan de groei van de automobilititeit wordt hoog ingeschat: een aandeel van circa 50%. De overige bijdragende factoren zijn welvaart en autobezit (aandeel circa 25%), en de verbetering van de infrastructuur en ontwikkelingen in de ruimtelijke inrichting (aandeel eveneens circa 25%).

Deze omgevingsverkenning besteedt bijzondere aandacht aan de 'vergrijzing'. De eerste grote groep babyboomers gaat tussen 2005 en 2010 met (pre-)pensioen; de groei zet zich door tot ongeveer 2030. Deze generatie kenmerkt zich door een hoog auto- en rijbewijsbezit voor zowel vrouwen als mannen (rijbewijsbezit circa 90%). Het aantal verplaatsingen dat met zorg-, dienstverlening en recreatie te maken heeft, neemt toe, zowel bij de ouderen zelf als bij de mensen die de diensten verlenen. Deze verplaatsingen zijn minder spitsstijdgebonden dan woon-werkverplaatsingen. De belangrijkste risicostijging bij ouderen doet zich voor bij de leeftijdsgroep van 75 jaar en ouder. Openbaar vervoer met een slechte landelijke dekking stimuleert dat ouderen langer dan verantwoord in hun auto blijven rijden. Ook zal het gebruik van bijzondere typen voertuigen als de scootmobiel en de brommobiel toenemen.

Door het Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP) worden met name twee maatschappelijke factoren onderscheiden die nu en in de toekomst erg bepalend zijn voor de automobilititeit: individualisering en intensivering. Individualisering leidt onder meer tot een afname van het aantal leden per

gezin en arbeidsparticipatie van vrouwen, twee ontwikkelingen die de groei van de mobiliteit stimuleren.

Onder intensivering kan voor een belangrijk deel het combineren van taken en activiteiten worden gerekend. Dit leidt dan onder andere tot zogenaamde verplaatsingsketens (opeenvolgende verplaatsingen zoals bijvoorbeeld van huis, naar de crèche, naar het werk, naar de winkel). De auto maakt het mogelijk zo'n keten in een korte tijd af te leggen.

Naast individualisering en intensivering komen bijvoorbeeld ook informalisering, informatisering en internationalisering als belangrijke maatschappelijke factoren aan de orde. Informalisering kan leiden tot een toename van agressie en kan consequenties hebben voor de verkeershandhaving; bij informatisering hebben ontwikkelingen, zoals telewerken en telewinkelen, invloed op het woon-werkverkeer, en ook kunnen technologieën, zoals elektronische trajectcontrole, van belang zijn voor de mobiliteit en verkeersveiligheid; door internationalisering zal de omvang van het goederenvervoer toenemen.

Met de uitvoering van deze omgevingsverkenning is kennis opgebouwd over maatschappelijke processen en trends in relatie met de mobiliteit en het risico in het verkeer. Op termijn als de uitkomsten van andere omgevingsverkenningen bekend zijn, zal het beeld completer zijn.

# Summary

## **The influence of social and cultural factors on mobility and road safety; A peripheral exploration**

This peripheral exploration of the influence of social and cultural factors is one of SWOV's first such explorations. This peripheral exploration focuses on social and cultural developments in the past as well as in the future. We examined the effects past developments had, and still have, on mobility (exposure), traffic behaviour and thus road safety. The same four questions are central in all SWOV's peripheral explorations. For the social and cultural sector these questions are:

1. Which past social and cultural developments, with a long-term future, can influence road safety's development?
2. Which socio-cultural policy is being currently followed and prepared that can influence road safety?
3. Which chances and threats do these developments have, together with current policy, on road safety in the long term?
4. How can we feed back the results of this exploration to the socio-cultural and the road safety policies?

Our life styles, cultural values and norms determine to a large extent our choice of transport modes, the times we travel and our travel motives. Traffic and transport will increase, especially in urban areas, as a result of demographic developments, households becoming smaller, changes in commuting and the inflow of immigrants. The contribution of socio-demographic factors to the increase in car mobility is estimated to be large, viz. about 50%. The other contributory factors are wealth and car ownership (together about 25%), and the improvement in the infrastructure and developments in town and country planning (also together about 25%).

This peripheral exploration devotes special attention to the aging of the population. Between 2005 and 2010 the first large group of baby boomers will retire (early), and this will continue until about 2030. This generation has a high car and driving licence possession of both men and women (driving licences approximately 90%). The number of journeys concerning health care, service and recreation is increasing. This applies to the elderly as well as those helping them. These journeys do not have to be made during rush hours. The greatest crash rate increase for the elderly is among those of 75 years old and older. Poor public transport stimulates the elderly to continue to drive their cars for longer than is safe. The use of special vehicle types such as the four-wheeled scooter and four-wheeled moped will also increase.

The Netherlands Bureau for Economic Policy Analysis distinguishes especially two social factors that very much determine car mobility, now and in the future: individualization and intensification.

Individualization leads, among other things, to a decrease in the number of members per family and more women working - two developments that stimulate mobility.

Intensification can often mean combining tasks and activities. This leads to, among other things, what are known as journey chains (e.g. consecutive

journeys from home, to day nursery, to work, to the shops). The car makes it possible to complete such a chain within a short period of time.

In addition to individualization and intensification, there are also e.g. informalization, computerization and globalization that are important social factors. Informalization can lead to an increase in aggression and can have consequences for traffic enforcement. Computerization leads to developments such as teleworking and teleshopping that influence commuting, and electronic road section control can be important for mobility and road safety. Globalization will increase the tonnage of goods transported.

Having carried out this peripheral exploration, knowledge has been gained about social processes and trends in relation to mobility and traffic crashes. In due time, when the results of other peripheral explorations are known, the picture will become more complete.



# Inhoud

<b>Voorwoord</b>	<b>9</b>
<b>1. Inleiding</b>	<b>11</b>
1.1. Probleemstelling en doel	11
1.2. Autonome ontwikkeling en beleidssturing	11
1.3. Invloedsfactoren en hun samenhang	13
1.4. Aanpak studie	14
1.5. Opbouw rapport	14
<b>2. Algemene ontwikkelingen en beleid op sociaal en economisch gebied</b>	<b>16</b>
2.1. De sociale en fysieke omgeving	16
2.2. Ontwikkelingen vergeleken met beleidsdoelstellingen	16
2.2.1. Onderwijsbeleid	17
2.2.2. Arbeidsparticipatie en uitkeringsafhankelijkheid	17
2.2.3. Inkomensbeleid	17
2.2.4. Gezondheidsbeleid	18
2.2.5. Volkshuisvesting	18
2.2.6. Economie	19
2.2.7. Veilige samenleving; moderniseringsrisico's	19
2.3. Toekomstperspectief minder rooskleurig	21
<b>3. Demografische ontwikkelingen en specifieke leeftijdsgroepen</b>	<b>23</b>
3.1. Samenstelling bevolking	23
3.2. Vergrijzing van de bevolking	24
3.3. Jongeren en jongerencultuur	26
3.4. Generatie-effecten met betrekking tot gedrag	29
<b>4. Specifieke thema's op sociaal en cultureel gebied</b>	<b>30</b>
4.1. Individualisering	30
4.2. Informalisering	32
4.3. Informatisering	33
4.4. Internationalisering	34
4.5. Intensivering	35
4.6. Pluriformiteit en tolerantie	39
4.7. Etniciteit	41
4.8. Andere trends - ontwikkelingen	44
4.8.1. Duurzame kwaliteit van de leefomgeving	44
4.8.2. Vrije tijd	44
4.8.3. Sociale veiligheid	45
4.8.4. Overheid versus burger	45
4.8.5. Samenvatting: aandachtspunten voor mobiliteit en verkeersveiligheid	46
<b>5. Cultuur(dimensies) in het beroepsmatige wegtransport</b>	<b>47</b>
5.1. Cultuurdimensies beroepsgoederenvervoer	47
5.1.1. Machtsafstand	47
5.1.2. Individualisme/collectivisme	48
5.1.3. Masculiniteit/feminiteit	48
5.1.4. Onzekerheidsvermijding	49

5.1.5.	Lange-/kortetermijnnoriëntatie	49
5.1.6.	Nabeschuwing SWOV	50
5.2.	Veiligheidscultuur op bedrijfsniveau	50
<b>6.</b>	<b>Mobiliteit: beleid en kwantitatieve en kwalitatieve ontwikkelingen</b>	<b>52</b>
6.1.	Nota Mobiliteit	52
6.2.	Prognoses en doelstelling voor verkeer uit de Nota Mobiliteit	53
6.3.	Prognoses groei mobiliteit op basis van EU-scenario's van het CPB	54
6.4.	Kwantitatieve schets van de huidige mobiliteit	55
6.5.	Kwalitatieve schets van toekomstige ontwikkelingen in de mobiliteit	56
<b>7.</b>	<b>Consequenties voor de verkeersveiligheid</b>	<b>59</b>
7.1.	Gevolgen van mobiliteitsontwikkelingen voor de verkeersveiligheid	59
7.1.1.	Demografische ontwikkelingen	59
7.1.2.	Individualisering	60
7.1.3.	Informatisering	61
7.1.4.	Internationalisering	61
7.1.5.	Intensivering	61
7.2.	Gevolgen van (verkeers)gedragsveranderingen voor de verkeersveiligheid	61
7.2.1.	Leeftijdscategorieën: vergrijzing	61
7.2.2.	Leeftijdscategorieën (jongeren)	63
7.2.3.	Individualisering	64
7.2.4.	Informalisering	65
7.2.5.	Internationalisering	66
7.2.6.	Intensivering	66
7.2.7.	Etniciteit	67
<b>8.</b>	<b>Conclusies</b>	<b>68</b>
8.1.	Recente en toekomstige ontwikkelingen	68
8.2.	Gevoerd en toekomstig beleid	69
8.3.	Consequenties van ontwikkelingen en beleid voor de verkeersveiligheid	69
8.4.	Terugkoppeling bevindingen omgevingsverkenning naar beleid	71
8.5.	Relatie met andere omgevingsverkenningen	72
	<b>Literatuur</b>	<b>73</b>
	<b>Bijlage Typen omgevingsverkenningen</b>	<b>79</b>

# Voorwoord

Voor een verdere bevordering van de verkeersveiligheid is een proactieve aanpak steeds meer noodzakelijk. Dit is een aanpak waarbij wordt geanticipeerd op de ontwikkelingen in andere beleidssectoren die van belang kunnen zijn voor de verkeersveiligheid. Deze aanpak is tegengesteld aan een reactieve aanpak, waarbij pas beleid gevoerd wordt nadat ergens ongevallen gebeurd zijn.

De rijksoverheid en lagere overheden spreken zich de laatste jaren uit voor een proactieve aanpak. Behalve doelstellingen voor een lager aantal verkeersslachtoffers, bevat deze aanpak aandacht voor een inherent veilig verkeers- en vervoerssysteem. Het beleid geënt op de visie van Duurzaam Veilig illustreert dit.

Het project *Omgevingsverkenningen* van de SWOV geeft op een nieuwe wijze gestalte aan deze proactieve aanpak. Vele maatschappelijke sectoren worden onder de loep genomen in omgevingsverkenningen, zowel binnen het wegverkeer als daarbuiten. Het project wordt uitgevoerd binnen de kaders van de recentelijk ingezette planbureaufunctie van de SWOV. In samenspraak met de Programma Adviesraad van de SWOV zijn zes omgevingsverkenningen afgesproken. Behalve naar het onderwerp 'mobiliteit en vervoersmodaliteiten' worden verkenningen uitgevoerd naar ontwikkelingen en beleid in vijf sectoren van ons maatschappelijk bestel:

- ruimtelijke ordening;
- sociale cultuur;
- technologie, milieu en innovatie;
- volksgezondheid;
- economie.

Elke omgevingsverkenning zal verklarende factoren voor de ontwikkeling in de mobiliteit en het ongevalsrisico opleveren. Deze kennis zal worden benut bij een 'verklarend model' dat bij de projecten *Verkeersveiligheidsbalansen* en *Verkeersveiligheidsverkenningen* binnen de afdeling Planbureau van de SWOV wordt gebruikt. Het project *Verkeersveiligheidsbalansen* heeft ten doel om de actuele verkeersonveiligheid te verklaren en het project *Verkeersveiligheidsverkenningen* om de toekomstige verkeersonveiligheid te voorspellen. Centraal in het 'verklarend model' staan de causale relaties tussen een aantal verklarende variabelen en de verkeersonveiligheid als afhankelijke variabele. Met het 'verklarend model' kan voor diverse groepen verkeersdeelnemers het ongevalsrisico worden bepaald.

Ook zijn zogeheten scenario's of basisscenario's van belang. Het schetsen van ontwikkelingen op lange termijn gaat immers gepaard met onzekerheden. Om deze onzekerheden in kaart te brengen hanteren bepaalde (beleids)sectoren scenario's met aannames over ontwikkelingen. Vaak zijn deze gebaseerd op de studie *Four Futures of Europe* van het Centraal Planbureau. Voor het Planbureau van de SWOV zijn dergelijke scenario's om twee redenen belangrijk. In de eerste plaats voor de omgevingsverkenningen, om zicht te krijgen op de uitgangscandities voor het beleid binnen een bepaalde sector. In de tweede plaats voor de verkeersveiligheidsverkenningen, waarin elders gehanteerde scenario's eventueel kunnen

worden benut. Meer in het algemeen op het terrein van de verkeersveiligheid is het gebruik van scenario's nog tamelijk nieuw. Kennis over (basis)scenario's en bijbehorende technieken zijn daarom van belang om de ontwikkeling van de verkeersveiligheid in kwantitatieve zin te bepalen.

Voor de onderhavige omgevingsverkenning naar de invloed van sociale en culturele factoren op mobiliteit en verkeersveiligheid gaat onze dank uit naar de Begeleidingsgroep Planbureauonderzoek van de SWOV en naar het Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP) voor hun adviezen en opbouwend commentaar.

# 1. Inleiding

Maatschappelijke ontwikkelingen en (voorgenomen) beleid in andere beleidssectoren dan die van verkeersveiligheid, kunnen voor de verkeersveiligheid wel van belang zijn. Ze kunnen de mobiliteit en het verkeersgedrag positief of negatief beïnvloeden. In samenspraak met de Programma Adviesraad van de SWOV is een aantal sectoren van ons maatschappelijk bestel geselecteerd voor zogeheten omgevingsverkenningen. Ontwikkelingen en beleid in deze sectoren worden daarin door de SWOV onderzocht op hun effecten op de verkeersveiligheid. Dit zou aanknopingspunten moeten geven voor het te voeren verkeersveiligheidsbeleid.

Deze omgevingsverkenning naar de invloed van sociale en culturele factoren is een van de eerste omgevingsverkenningen door de SWOV (samen met die naar de sector ruimtelijke ordening). Hierin staan vooral maatschappelijke ontwikkelingen op sociaal en cultureel terrein centraal, zowel in het verleden als in de toekomst. Nagegaan wordt wat dit voor gevolgen heeft en heeft gehad voor de mobiliteit, het verkeersgedrag en daarmee voor de verkeersveiligheid.

## 1.1. Probleemstelling en doel

Bij elke omgevingsverkenning staan per sector dezelfde vier vragen centraal. Toegesplitst op de sociaal-culturele sector zijn dit:

1. Welke sociale en culturele ontwikkelingen hebben zich in het verleden voorgedaan en doen zich op de lange termijn voor, die van invloed kunnen zijn op de ontwikkeling van de verkeersveiligheid?
2. Welk sociaal-cultureel beleid wordt momenteel gevoerd en voorbereid dat van invloed kan zijn op de verkeersveiligheid?
3. Welke kansen en bedreigingen vormen deze ontwikkelingen en dit beleid op de lange termijn voor de verkeersveiligheid?
4. Op welke wijze kunnen de resultaten van deze omgevingsverkenning worden teruggekoppeld naar het sociaal-culturele beleid en het verkeersveiligheidsbeleid?

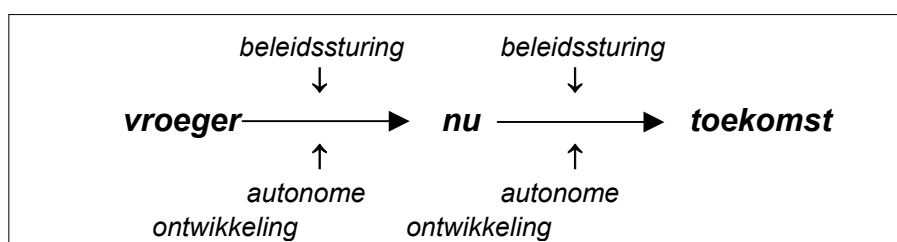
Deze omgevingsverkenning moet aanknopingspunten geven om met het verkeersveiligheidsbeleid te kunnen anticiperen op 'onveilige' ontwikkelingen in de sociaal-culturele sector. Als voorbeeld kan het sociaal-culturele aspect 'lifestyles' worden genoemd, zoals het gebruik van alcohol en partydrugs door jongeren. Preventie hiervan is in eerste instantie een verantwoordelijkheid van het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport. Wellicht kan bij voorlichtingscampagnes van dit ministerie het hoge risico van alcohol- en drugsgebruik bij het rijden in het verkeer ingebracht worden. Bij de verdere bevordering van de verkeersveiligheid is het steeds meer noodzakelijk de nadruk te leggen op een dergelijke proactieve aanpak. Dit heeft duidelijk meerwaarde ten opzichte van de reactieve aanpak waarbij pas beleid wordt gevoerd nadat het ongeval is gebeurd.

## 1.2. Autonome ontwikkeling en beleidssturing

Het moge duidelijk zijn dat de SWOV niet zelf de inventarisatie van sociale en culturele ontwikkelingen uitvoert, maar dat zij zich richt op studies van

officiële planbureaus, met name die van het Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP). Overigens blijven de ontwikkelingen in de toekomst in essentie onzeker. Over zekerheden zegt het SCP (Schnabel, 2000): “We beperken ons bij de zekerheden tot de ontwikkelingen die zich op het niveau van de overheid en de maatschappij nu al in belangrijke mate manifesteren en dat in de komende decennia nog in versterkte mate zullen doen.”

Ook de onderhavige omgevingsverkenning richt zich in hoofdzaak op de beschrijving van waar we nu zijn, en waar we denken naartoe te gaan. Zowel autonome ontwikkelingen als uitgevoerd en te voeren beleid hebben invloed gehad op de huidige situatie en zullen die op de toekomstige situatie hebben (zie *Afbeelding 1.1*). Naarmate we meer zicht hebben op de 'werking' van beleid en autonome ontwikkelingen, kunnen we de toekomst beter voorspellen.



Afbeelding 1.1. Invloed van beleid en autonome ontwikkelingen op de huidige en toekomstige situatie.

Wat uit de geraadpleegde studies is gebleken, is dat het in hoofdzaak de autonome ontwikkelingen zijn die, wat de sociale en culturele factoren betreft, de huidige situatie hebben bepaald. De invloed van de factor 'beleid' is beperkt. Ook voor de toekomst zijn de verwachtingen van experts gebaseerd op het doortrekken van voornamelijk autonome ontwikkelingen. De uitkomsten hiervan worden hoofdzakelijk in kwalitatieve zin gegeven. Van directe beleidssturing op sociale en culturele factoren is dus weinig tot niets in de bestudeerde stukken gevonden. Als het gaat om bepalende thema's als individualisering en dergelijke is dit ook voor te stellen. In het voorliggende rapport zal derhalve weinig op het terrein van beleidssturing te lezen te zijn en wordt in hoofdzaak van autonome ontwikkelingen verslag gedaan.

Anders is het met aanpalende terreinen zoals onderwijs, economie en volkshuisvesting. Op deze terreinen is wel degelijk directe beleidssturing. En 'op afstand' hebben deze terreinen wel invloed op sociale en culturele factoren. In globale zin zullen we dan ook aandacht besteden aan het beleid op deze terreinen.

De scope van onderhavige omgevingsverkenning is in feite de vaststelling van de huidige situatie omtrent sociale en culturele factoren, en de inschatting van de ontwikkeling van nu tot aan circa 2010. Tussen sociale factoren en culturele factoren is geen duidelijke scheidslijn aan te brengen. Beide zijn wel mede bepalend voor de behoeften van Nederlanders om zich te verplaatsen, de wijze waarop, en de tijdstippen van deze verplaatsingen gezien over de dag en de week. Ze beïnvloeden dus de mobiliteit en het verkeersgedrag en daarmee ook de verkeersonveiligheid.

Zowel overheidsbeleid als maatschappelijke ontwikkelingen hebben de laatste jaren op macroniveau geleid tot behoorlijke veranderingen in de mobiliteit en het verkeersgedrag. Aanpalende beleidsterreinen als economie en ruimtelijke ordening drukken een zwaar stempel op de mobiliteitsontwikkelingen. Een uitgebreide behandeling van deze sectoren vindt daarom plaats in andere omgevingsverkenningen.

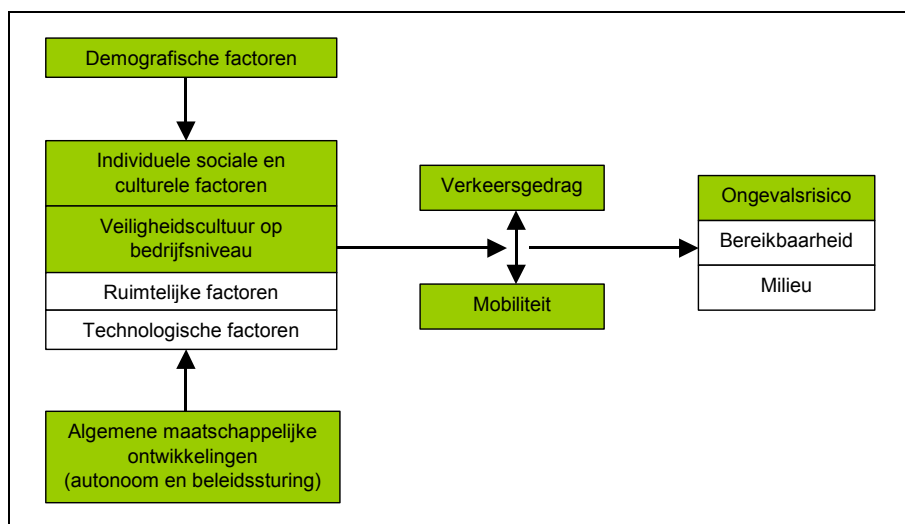
### 1.3. Invloedsfactoren en hun samenhang

De mobiliteit en het verkeersgedrag worden niet alleen vanuit de overheid en maatschappij bepaald, maar ook door factoren op individueel niveau. De gedragsmogelijkheden worden bepaald door de keuzeomstandigheden en zijn onder meer afhankelijk van de beschikbaarheid van verschillende alternatieven voor verplaatsingen. De kwaliteit en kosten van het vervoermiddel, maar ook de beschikbare tijd en vaardigheden van de reiziger, spelen hierbij een rol (Steg & Kalfs, 2002). Deze kenmerken op individueel niveau hebben een grote verwantschap met sociale en culturele factoren.

Tussen sociale factoren en culturele factoren is geen duidelijke scheidslijn aan te brengen. Volgens Van Wee & Dijst (2002) zijn in elk geval vier factoren van belang voor de vorming van de hoeveelheid verkeer en de samenstelling ervan: ruimtelijke factoren, technologische factoren, individuele sociale en culturele factoren, en - in de collectieve sfeer - de veiligheidscultuur op bedrijfsniveau (zie *Afbeelding 1.2*).

Een van de belangrijkste autonome processen is die van de omvang en samenstelling van de bevolking, en ontwikkelingen daarbinnen: de demografische ontwikkeling. Er is bijvoorbeeld een nauwe koppeling tussen specifieke leeftijdsgroepen enerzijds en de mobiliteit, het (verkeers) gedrag en ongevalsrisico anderzijds.

*Afbeelding 1.2* toont de samenhang tussen de genoemde factoren. Deze omgevingsverkenning naar sociale en culturele factoren richt zich op de donkergekleurde velden in de afbeelding.



*Afbeelding 1.2. Conceptueel model voor invloedsfactoren op ontwikkelingen in verkeer en vervoer van personen, en de effecten daarvan op onder andere verkeersveiligheid (afgeleid uit Van Wee & Dijst, 2002).*

De invloed van sociale en culturele factoren op de (auto)mobiliteit is volgens Korver & Vanderschuren (1995) bijzonder groot. De groei in (auto)mobiliteit wordt volgens hen voor ongeveer de helft bepaald door sociale en demografische factoren.

Voor het overige zijn factoren zoals welvaart en autobezit (voor ongeveer een kwart) bepalend, en factoren zoals de verbetering van de infrastructuur en ontwikkelingen in de ruimtelijke inrichting (ook ongeveer een kwart).

#### 1.4. Aanpak studie

In deze studie is gekozen voor een thematische aanpak om al deze invloedsfactoren en hun effecten op de verkeersveiligheid te onderzoeken (zie *Bijlage*). Er is uitgegaan van een reeks onderwerpen waarvan de ontwikkelingen zijn onderzocht en beschreven, en vervolgens de effecten daarvan op de verkeersveiligheid.

Er is gebruik gemaakt van rapporten en documenten van officiële planbureaus. Van het Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP) zijn de belangrijkste:

- *Trends, dilemma's en beleid; Essays over ontwikkelingen op langere termijn* (Schnabel, 2000).
- *De sociale staat van Nederland 2003* (SCP, 2003).
- *Mobiel in de tijd; Op weg naar een auto-afhankelijke maatschappij, 1975-2000* (Harms, 2003).
- *In het zicht van de toekomst; Sociaal en Cultureel Rapport 2004* (SCP, 2004).

Voor cultuuronderwerpen is gebruik gemaakt van de rapporten:

- *Waarden, normen en de last van het gedrag* (WRR, 2003).
- *Waardenoriëntaties en transportveiligheid* (Vinken & Vermaas, 2001).

Voor kwantitatieve prognoses voor de ontwikkeling van de mobiliteit (die in geen van de rapporten van het SCP zijn gemaakt) is gebruik gemaakt van:

- *Koersen op de tijdgeest; Trends en trendbreuken rond Verkeer en Waterstaat* (VenW, 2001).
- *Moderne lifestyle verhoogt mobiliteit*. Een doorrekening van de toekomstige mobiliteit op basis van het vijfjaarlijks SCP-tijdsbestedingsonderzoek (Pol & Need, 2003).

#### 1.5. Opbouw rapport

Zoals gezegd kunnen sociale en culturele factoren niet los gezien worden van beleidsterreinen als economie, onderwijs, arbeidsparticipatie, volkshuisvesting en dergelijke. Ontwikkelingen en beleid op deze terreinen worden daarom allereerst in *Hoofdstuk 2* globaal besproken.

Ook demografische ontwikkelingen worden als belangrijk autonoom proces als afzonderlijk thema behandeld (*Hoofdstuk 3*).

De feitelijke thema's op sociaal en cultureel gebied komen in *Hoofdstuk 4* aan de orde. De thema's op sociaal gebied zijn ontleend aan Schnabel (2000), die vijf specifieke thema's onderscheidt die zich op een breed vlak van de samenleving manifesteren. Ze zijn bekend als 'de vijf i's': individualisering, informalisering, informatisering, internationalisering en



intensivering. Wat de cultuuraspecten betreft, wordt de Nederlandse samenleving al heel lang gekenmerkt door pluriformiteit en tolerantie. Ook de invloed van etniciteit doet zich hoe langer hoe meer gelden. Deze onderwerpen zullen dan ook als afzonderlijke thema's in *Hoofdstuk 4* worden behandeld. Alle thema's zullen zo veel mogelijk volgens hetzelfde stramien worden besproken:

1. *Algemene beschrijving*. Vragen staan hier centraal als: wat zijn de belangrijke kenmerken van het thema; wat is het voorgenomen beleid; welke overheidspartijen zijn hierbij betrokken; is er een rol van de private sector?
2. *Toekomstige ontwikkelingen*. Welke ontwikkelingen en trends zijn waar te nemen, met zo mogelijk een onderscheid naar de ontwikkelingen bij ongewijzigd beleid en bij voorgenomen beleid?
3. *Aandachtspunten voor de mobiliteit en verkeersveiligheid*. Welke betekenis en consequenties hebben de geschetste situaties en ontwikkelingen voor de mobiliteit en het (verkeers)gedrag; welke kansen of bedreigingen zijn in dit kader af te leiden voor de verkeersveiligheid?

Tot nu toe is uitgegaan van het handelen van individuen in een sociale context. Beroepschauffeurs zullen daarnaast vermoedelijk ook handelen vanuit een bepaalde bedrijfscultuur. Factoren als handelen onder tijdsdruk en een eigen verantwoordelijkheid voor veilig vervoer zullen ingegeven zijn door de bedrijfscultuur. Daarom zal deze afzonderlijk in *Hoofdstuk 5* worden behandeld.

Het beleid en de ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit zijn vervolgens ook nog eens apart behandeld in *Hoofdstuk 6*. Hetzelfde is het geval voor *Hoofdstuk 7*, waarin alle consequenties voor de verkeersveiligheid nog eens worden behandeld, gesplitst in mobiliteit en gedrag. *Hoofdstuk 8* ten slotte, bevat de conclusies en aanbevelingen.

## 2. Algemene ontwikkelingen en beleid op sociaal en economisch gebied

De in dit rapport behandelde thema's op sociaal en cultureel gebied hebben een nauwe verwevenheid met diverse (beleids)terreinen op sociaal en economisch gebied. Wat op deze (beleids)terreinen speelt (ontwikkelingen, voorgenomen beleid) wordt in dit hoofdstuk kort besproken. Onderstaande tekst is voor een belangrijk deel overgenomen uit het SCP-rapport *De sociale staat van Nederland 2003* (SCP, 2003).

### 2.1. De sociale en fysieke omgeving

Voor de leefsituatie van de individuele burger vormen de sociale en fysieke omgeving belangrijke condities. Met de *sociale omgeving* wordt hier vooral bedoeld op zowel familie, vrienden en burens als maatschappelijke organisaties, variërend van sportvereniging tot vakbond of kerk. Zij bieden het individu allerlei vormen van directe en indirecte steun en geven mede zinn aan het menselijk bestaan.

De beschrijving van de *fysieke omgeving* kan worden geoperationaliseerd als de kwaliteit van de woonomgeving. Een kwalitatief goede woonomgeving is (in Nederland) in feite een schaars goed, dat ongelijk is verdeeld en alleen al om deze reden direct en indirect relevant is voor de leefsituatie en vooral voor de beleving ervan.

De sociale en fysieke omgeving zijn onderwerp van overheidsbemoeienis. De overheid bevordert gelijke kansen en benut alle genoemde elementen als aangrijpingspunten voor beleid. Met name in de jaren negentig heeft de politiek belangstelling gekregen voor wat in beleidsjargon de fysieke en sociale infrastructuur wordt genoemd.

Op de meeste terreinen bestaat een vrij grote maatschappelijke consensus over de gewenste ontwikkelingsrichting. Daarnaast zijn door de politiek normen en beleidsdoelstellingen opgesteld.

### 2.2. Ontwikkelingen vergeleken met beleidsdoelstellingen

Het SCP (2003) heeft voor diverse terreinen de ontwikkelingen in de leefsituatie vergeleken met de beleidsdoelstellingen.

Het betreffen de volgende terreinen:

- onderwijsbeleid;
- arbeidsparticipatie en uitkeringsafhankelijkheid;
- inkomensbeleid;
- gezondheidsbeleid;
- volkshuisvesting;
- economie;
- veilige samenleving.

Het SCP geeft aan dat deze vergelijking fragmentarisch is daar slechts in beperkte mate gekwantificeerde beleidsdoelstellingen beschikbaar waren. Ook bleek over de realisatie van deze doelstellingen lang niet altijd informatie aanwezig. Desalniettemin stelt het SCP dat de cijfers een globale

indruk geven over het bereiken van doelstellingen. In elk geval kan meestal worden vastgesteld in welke richting een ontwikkeling gaat.

### 2.2.1. *Onderwijsbeleid*

Het onderwijsbeleid kent voor de leefsituatie twee cruciale doelstellingen: de startkwalificatie als minimum uitstroomniveau en de verkleining van de onderwijsachterstanden.

De verwezenlijking van de eerste doelstelling komt dichterbij; de onderwijsachterstanden (de tweede doelstelling) blijken hardnekkig, maar worden bij de etnische minderheden - vooral bij Surinamers - toch geleidelijk kleiner. De autochtone achterstandsleerlingen raken daarentegen verder achterop. Hier spelen waarschijnlijk selectie-effecten, omdat het aantal laagopgeleide volwassenen kleiner wordt.

Een ander aspect betreft de keuze voor 'witte scholen' in zowel het voortgezet onderwijs als in het basisonderwijs. De tendens is dat met name autochtone leerlingen van het voortgezet onderwijs in grote steden buiten hun woonplaats naar school gaan (de witte vlucht). In (grote) steden is er een trek naar basisscholen in de meer welgestelde wijken. In mei 2004 heeft de minister van Onderwijs regio's rond steden die met dit verschijnsel te kampen hebben, aangespoord om binnen het voortgezet onderwijs afspraken te maken over de maximale schoolomvang. Of het hiervan komt, is de vraag daar de scholen in de randgemeenten weinig behoefte hebben om de problemen van de stad op te lossen.

De 'witte vlucht' heeft natuurlijk gevolgen voor de verkeersveiligheid. In § 4.7 (Etniciteit) komen we hierop terug.

### 2.2.2. *Arbeidsparticipatie en uitkeringsafhankelijkheid*

Het behouden en vergroten van de arbeidsparticipatie is een zorgpunt voor het beleid. Er is sprake van een hoge werkloosheid bij allochtonen (10-20%), ruim 900.000 mensen zitten in de WAO, enkele honderdduizenden hebben een bijstandsuitkering en er zijn meer dan een half miljoen vervroegd gepensioneerden, naast een grote groep huisvrouwen, die niet meer in het arbeidsproces zijn ingeschakeld (Schnabel, 2000). Cijfers over de huidige omvang van de arbeidsparticipatie en de gewenste omvang worden verder in § 3.1 gegeven.

De arbeidsparticipatie en uitkeringsafhankelijkheid hebben zich onder invloed van de gunstige economie in de periode 1995-2002 in de gewenste richting ontwikkeld. Vooral vrouwen, maar ook ouderen en niet-westerse allochtonen participeerden meer. Er zijn aanwijzingen dat in de huidige ongunstige conjuncturele situatie (2003-2004) de specifieke doelgroepen weer achterop raken, zodat het nog maar de vraag is of de gekwantificeerde arbeidsmarktdoelstellingen, die betrekking hebben op 2010, zullen worden gehaald. Als onderdeel van de beroepsbevolking is het aantal uitkeringsgerechtigden weliswaar gedaald, maar de uitstroom uit de sociale zekerheid is beperkt geweest. Met name bij arbeidsongeschikten blijkt de arbeidsintegratie moeizaam te verlopen, ook al was de vraag naar arbeid groot.

### 2.2.3. *Inkomensbeleid*

De doelstellingen van het inkomensbeleid, voorzover helder bepaald, lijken in de tweede helft van de jaren negentig wel min of meer te zijn

gerealiseerd. Het beschikbare inkomen is niet ongelijker verdeeld geraakt, terwijl het aantal huishoudens met een laag inkomen is teruggelopen. Ook typische achterstandsgroepen hebben geprofiteerd. Een uitzondering daarop is de categorie uitkeringsgerechtigden en met name arbeidsongeschikten. Conform de beleidsvoornemens zijn hun inkomens niet meegegroeid.

Het reële nationale inkomen heeft zich in de periode 1990-2001 en in het bijzonder in de tweede helft van deze periode, gunstig ontwikkeld met een gemiddelde stijging van 2,5% per jaar. Het jaar 2001 is een keerpunt. De economische groei vertraagde en begin 2003 is een stagnatie ingetreden. Het reële nationale inkomen kent in 2002 en 2003 zelfs een negatieve ontwikkeling van (geschat) rond -1%. Het totale besteedbare inkomen, dat in de periode 1990-2000 met een gemiddelde stijging van 2% bij de ontwikkeling van het nationale inkomen achterbleef, steeg in 2001 daarentegen het meest, voornamelijk door de belastingherziening. In 2002 stopt ook deze stijging. De bevolkingsgroei leidt in combinatie met de huishoudensverdunning ertoe, dat het besteedbare inkomen per huishouden over de gehele periode met gemiddeld 1% per jaar is toegenomen.

Daling van het inkomen zal bij een eventuele recessie, mede gezien het sterk gestegen niveau van langlopende zware financiële verplichtingen (hypotheek, consumptieve schulden), de toename van het aantal tweeverdieners en de sterke verhoging van het consumptieniveau van de laatste jaren, een ander beeld opleveren dan bij eerdere recessies.

#### 2.2.4. *Gezondheidsbeleid*

Conform de langetermijndoelstellingen van het gezondheidsbeleid is de gemiddelde levensverwachting gestegen, maar vrouwen blijven hierin achter bij mannen. Er worden meer ziekten gediagnosticeerd, zodat de ziektevrije levensverwachting daalt. Mensen ondervinden hiervan echter niet veel hinder: zij blijven zich in ongeveer gelijke mate gezond voelen en de levensverwachting zonder beperkingen is gestegen. Daarentegen hebben de sociaal-economische gezondheidsverschillen de neiging groter te worden, ondanks het feit dat er veel is geïnvesteerd in de bestrijding ervan.

#### 2.2.5. *Volkshuisvesting*

Op het terrein van de volkshuisvesting zijn voor de jaren negentig drie doelen gesteld: zorg voor betaalbare woningen, bevordering van het eigenwoningbezit en verbetering van de kwaliteit van de woning en de woonomgeving. Eind jaren negentig is het accent verschoven van de huisvesting van mensen met lage inkomens naar de bevordering van woonkwaliteit voor iedereen. Hoewel het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) in 1998 stelde dat de doelen van het beleid voor 2000 reeds in 1998 waren bereikt, kunnen hierbij vraagtekens worden gezet. Het eigenwoningbezit is geheel volgens de doelstelling gestegen (53% in 2000), maar door de forse prijsstijgingen slechts in beperkte mate in de lage inkomensgroepen.

De kwaliteit van de woningen is eveneens toegenomen, voornamelijk door duurdere nieuwbouw dan voorheen. Diverse groepen hebben hiervan geprofiteerd.

De meest belangrijke doelstelling, het voorzien in betaalbare huisvesting, lijkt echter in het gedrang te zijn gekomen. Starters moeten lang wachten en

de woonlasten zijn, ondanks de verdubbeling van de individuele huursubsidie, voor veel huishoudens in relatief korte tijd extreem gestegen.

#### 2.2.6. *Economie*

De overheid heeft via de sociale uitkeringen en de collectieve dienstverlening een grote invloed op de leefsituatie van mensen. De collectieve uitgaven hebben zich in de periode 1990-2000 gematigd ontwikkeld en zijn als percentage van het netto nationaal inkomen gedaald van 64 naar 53. Deze daling was voornamelijk een gecombineerd effect van sterke economische groei en dalende uitgaven voor renten en sociale uitkeringen.

#### 2.2.7. *Veilige samenleving; moderniseringsrisico's*

De bevordering van een veilige samenleving is reeds jaren een centrale doelstelling van het beleid. Voor de huidige kabinetsperiode zijn er streefcijfers geformuleerd voor de objectieve veiligheid: het streven is 20 à 25% minder criminaliteit in 2006.

Gebleken is dat de meest gevoelige criminaliteitstrends zich nog steeds in de verkeerde richting ontwikkelen. Terroristische activiteiten vinden niet alleen meer buiten Nederland plaats. Na een lange periode van stabiliteit zijn sinds de aanvallen in New York en Washington (2001) en de moord op Theo van Gogh (november 2004) de onveiligheidsgevoelens in Nederland toegenomen. De executieve politie wordt de laatste jaren weliswaar groter, maar de waardering voor het 'blauw op straat' is in het algemeen gedaald. Vanwege het toegenomen terrorisme is de roep om meer inzet van de Nederlandse inlichtingendienst AIVD sterk toegenomen.

Uit het Sociaal en Cultureel Rapport 2004 (dat uitkwam vóór de moord op Theo van Gogh) blijkt dat ruim twee derde van de bevolking in de toekomst een stijging van de geweldscriminaliteit, van terroristische dreiging en van computercriminaliteit verwacht (SCP, 2004). Het rapport focust vooral op de criminaliteit. Gesteld wordt dat de ontwikkeling van de informatica aanleiding geeft tot nieuwe vormen van criminaliteit, maar deze ontwikkeling maakt ook de bestrijding van criminaliteit in het algemeen beter mogelijk door nieuwe surveillance- en detectietechnieken, beveiligings- en herkenningmogelijkheden en de koppeling van gegevensbestanden. Deze technieken kunnen de privacy van burgers aantasten, maar dit wordt door de bevolking nauwelijks als een probleem ervaren. Ruim 85% van de bevolking vindt meer cameratoezicht wenselijk tot zeer wenselijk. Bijna 100% vindt de ruimere toepassing van DNA-technieken ter identificatie van daders wenselijk. De dreiging van terrorisme en de groeiende wens naar meer veiligheid lijken ertoe te leiden dat burgers gemakkelijker beperkingen van de privacy accepteren (SCP, 2004).

##### *Moderniseringsrisico's*

Andere vormen van risico's hangen samen met technologische vooruitgang. Op verzoek van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (Directie Externe Veiligheid) heeft het SCP in 2002 een studie verricht naar de maatschappelijke perceptie van (moderniserings)risico's. Hoewel het verzoek was gericht op het risico bij de productie, het vervoer en de distributie van gevaarlijke stoffen, heeft het SCP de materie ruimer benaderd. Op basis van theorie over en onderzoek

naar risicopercepties is gefocused op zogenaamde moderniseringsrisico's en het vertrouwen van de burger in de overheid als risicoregulator. Het onderstaande is overgenomen uit de essay die hierover is samengesteld (Huysmans & Steenbekkers, 2002).

Door de technologische vooruitgang zijn veel gevaren onschadelijk gemaakt waartegen we vroeger geheel of gedeeltelijk machteloos stonden. Met vaccinaties zijn besmettelijke ziekten teruggedrongen; er zijn Deltawerken gebouwd tegen het wassende water en de landbouw is met wetenschappelijke kennis gemoderniseerd. Het betekent niet dat we nu helemaal veilig zijn voor deze bedreigingen. Ook nu zijn er nog gevaren, maar de ergste bedreigingen zijn ingedamd.

De technologische vooruitgang heeft echter nieuwe gevaren geschapen die potentieel veel bedreigender zijn dan de 'oude' ingedamde. De volgende risico's kunnen worden onderscheiden:

- bedreigingen van natuurlijke aard, zoals aardbevingen en overstromingen;
- bedreigingen van technologische aard, zoals verkeersongevallen en industriële ongevallen;
- bedreigingen van sociale aard, zoals oproer en terreur.

Moderniseringsrisico's zijn het gevolg van technologische vooruitgang met de daaraan verbonden gevaren. Moderniseringsrisico's houden verband met de kans op incidenten door menselijk handelen met potentieel grootschalige en ingrijpende persoonlijke gevolgen (verwonding, werkeloosheid en dergelijke). Zij zijn qua aard, oorzaak, vermijdbaarheid en aanvaardbaarheid met grote onzekerheden omgeven. We spreken over risico's wanneer onzekerheid bestaat over de mogelijke gevolgen van onze beslissingen voor toekomstige situaties.

Voor de voorliggende omgevingsverkenning is de perceptie van de (externe) veiligheid door de burger het meest van belang. Duidelijk is dat wat door mensen als bedreigend wordt ervaren, niet altijd datgene is wat - in de ogen van experts - daadwerkelijk het meest bedreigend is voor die mensen. Wat maakt nu dat men al dan niet bezorgd is over uiteenlopende risico's? Uit onderzoek blijkt in de eerste plaats een zwak verband tussen het waargenomen risico van een activiteit en het verwachte aantal doden en verliezen. Parameters die de waargenomen ernst van risico's (mede) bepalen zijn (Huysmans & Steenbekkers, 2002):

- Risico's met een lage waarschijnlijkheid van voorkomen maar grote gevolgen worden als dreigender opgevat dan meer waarschijnlijke risico's met kleinere gevolgen.
- Mensen met een positievere houding ten aanzien van technologische innovaties zijn eerder bereid ermee gepaard gaande risico's voor lief te nemen dan degenen die er negatiever tegenover staan.

Andere cognitieve dimensies van waargenomen risico van activiteiten zijn onder meer (afkomstig uit diverse geciteerde onderzoeken):

- de veronderstelde beheersbaarheid van gevolgen (door de persoon zelf of door experts);
- ervaring met of voorstelbaarheid van gevolgen;
- het belang of de helderheid van verwachte voordelen;
- de vrijwilligheid van blootstelling;
- de mogelijk schadelijke intenties van de risicoschepper (bij misdrijf of sabotage);
- de mate van consensus over de risico's;

- de maatschappelijke aanvaardbaarheid van risico's;
- het vertrouwen in de informatiebron.

Volgens de Duitse socioloog Beck (1997) ontwikkelt de samenleving zich naar een risicomaatschappij. Het reduceren van risico's wordt voor de burgers steeds belangrijker als een volgende fase in onze welvaartsmaatschappij. Het gevaar van de risicomaatschappij zit niet zozeer in de fysieke, maar in de sociale explosiviteit: het vertrouwen van de burgers in bestaande instituties neemt af; niemand heeft een expliciete verantwoordelijkheid. Verzekeraars zien ook dat aansprakelijkheid en verantwoordelijkheid aan het verschuiven zijn in de richting van 'risico': het wordt redelijker gevonden dat schade voor rekening komt van de collectiviteit dan voor individuen. Dit heeft mede te maken met geavanceerde technologie waardoor het moeilijker wordt om bij ongevallen het falen van individuen aan individuen toe te schrijven (De Bruin, 1999).

Volgens een nota van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu RIVM gaat het risicobeleid van de overheid op het gebied van het milieu uit van het recht op bescherming van iedere inwoner van Nederland (Hollander & Hanemaaijer, 2003). Niemand in Nederland mag blootgesteld worden aan een kans op sterfte door grote ongevallen, giftige stoffen en straling van meer dan een op de miljoen (de zogeheten  $10^6$ -norm). Deze norm voldoet in de praktijk niet voor alle risicovolle situaties. Ook is het niet realistisch te verwachten dat het in de komende jaren zal lukken iedereen dat beschermingsniveau te bieden. In het relatief volle Nederland zijn daarvoor de mogelijkheden gering en de kosten zeer hoog. Deze nota geeft aan dat er momenteel een grote spreiding is in de kosteneffectiviteit van maatregelen. Een meer zakelijke afweging kan de kosteneffectiviteit van het beleid sterk vergroten. In de omgevingsverkenning over volksgezondheid van de SWOV (Amelink, te verschijnen) wordt nader op de grootte van risico's en de kosteneffectiviteit van preventiemaatregelen ingegaan.

### 2.3. Toekomstperspectief minder rooskleurig

Het algemene beeld van de Nederlandse samenleving toont tot 2002 een gestage vooruitgang op het materiële vlak. De arbeidsparticipatie en het besteedbare inkomen zijn verder toegenomen en werken nu door in de materiële dimensie van de leefsituatie. Daar komt bij dat de welvaart ook belangrijke traditionele achterstandsgroepen heeft bereikt, zoals ouderen en allochtonen.

De sociale en culturele dimensie van de leefsituatie laat echter een wat gemengd beeld zien. Werd de leefsituatie voorgaande jaren gekarakteriseerd als 'positief met zorgen', nu zou de situatie kort kunnen worden omschreven als 'de vooruitgang dreigt te stagneren'. De meest sprekende voorbeelden zijn de knelpunten in de zorg, de (mondiale) veiligheid, de leefbaarheid en de mobiliteit. In de bestrijding van hardnekkige maatschappelijke achterstanden is zeker wel vooruitgang geboekt, maar de resultaten zijn bescheiden in relatie tot de beleidsinspanningen. Voorbeelden zijn het onderwijsachterstandenbeleid, de arbeidsintegratie, de bestrijding van sociaal-economische gezondheidsverschillen en de integratie van minderheden.

Er zijn grenzen aan wat sociaal beleid vermag. Maatschappelijke selectieprocessen belemmeren de effectiviteit van het beleid.

Ten slotte zal naar verwachting de huidige teruglopende economische conjunctuur de positieve trends in de leefsituatie afzwakken. Wanneer de recente cijfers over de werkloosheid en de uitkeringen indicatief zijn voor de nabije toekomst, zullen juist de traditionele achterstandsgroepen, die in de laatste jaren met een inhaalslag bezig waren, het meest de negatieve gevolgen van de economische teruggang ondervinden. Wanneer de economische inzinking langer aanhoudt, werkt zij door in de leefsituatie van de gehele bevolking. In dat geval zal de gestage stijging van de verbetering van de leefsituatie worden afgeremd en mogelijk zelfs teruglopen, zoals in het midden van de jaren tachtig het geval was.



### 3. Demografische ontwikkelingen en specifieke leeftijdsgroepen

Demografische ontwikkelingen hebben een aanzienlijke invloed op de sociale situatie, zowel in kwalitatief als in kwantitatief opzicht (SCP, 2003). De leeftijdsopbouw van de bevolking is sinds de Tweede Wereldoorlog danig aan het veranderen. De babyboomgeneratie draagt over enkele jaren bij aan de toename van de vergrijzing.

In dit hoofdstuk komt in eerste instantie de demografische ontwikkeling in Nederland na de Tweede Wereldoorlog aan de orde. Vervolgens wordt ingegaan op twee specifieke leeftijdsgroepen: de ouderen en de jongeren. In samenhang hiermee wordt besproken of er al dan niet sprake is van generatie-effecten.

#### 3.1. Samenstelling bevolking

De samenstelling van de Nederlandse bevolking had in de jaren vijftig de vorm van een piramide: bij toename van de leeftijd nam de omvang van de bevolking af. Deze leeftijdsopbouw (de piramidevorm) liep na de Tweede Wereldoorlog nog gestaag door tot ongeveer 1965. Wel was er in de jaren direct na de Tweede Wereldoorlog een kortdurende extra toename van het aantal geboortes. Vanaf ongeveer 1965 is er sprake van een afname van het aantal geboortes onder invloed van de vrouwenemancipatie en door geboortebeperking dankzij de pil.

Gezinnen met drie en vier kinderen die vroeger normaal waren, komen veel minder voor. In 2003 telde Nederland 23% drie- of meerkindgezinnen, 42% tweekindgezinnen en 16% eenkindgezinnen. De rest is kinderloos (MKB-net Nieuws, 22 november 2003).

De stijging van het opleidingsniveau heeft consequenties voor het gemiddeld aantal kinderen per vrouw (1999: 1,6), mede vanwege het uitgesteld ouderschap (VenW, 2001). Binnen Europa is Nederland koploper: vrouwen krijgen hier gemiddeld hun eerste kind pas op 29-jarige leeftijd.

De geboren na de Tweede Wereldoorlog staan bekend onder de naam 'babyboomgeneratie'. Voor deze generatie hanteert het SCP de geboortejaren 1946-1964 (Harms, 2002). De omvang van de bevolking is vanaf 1990 weer met 0,6% per jaar toegenomen (ongeveer 100.000 personen per jaar), een gevolg van zowel het geboorteoverschot als het migratieoverschot.

De immigratie heeft de Nederlandse samenleving in betrekkelijk korte tijd ingrijpend van karakter veranderd (zeker in de grote steden). In 2004 woonden er naar schatting ruim 900.000 islamieten in Nederland. In 1990 waren dat er minder dan een half miljoen. Turken en Marokkanen vormen tweederde deel van het totale aantal islamieten in Nederland. Op 1 januari 2004 maakten islamieten 5,8% uit van de totale bevolking. Naar verwachting zal de grens van 1 miljoen islamieten in de loop van 2006 worden gepasseerd (CBS Webmagazine, 20 september 2004).

Nederland heeft in het voorbije decennium geprobeerd greep te krijgen op deze immigratie. Er zijn hierbij twee sporen bewandeld. Enerzijds heeft de Nederlandse regering strenge toelatingsregels ingevoerd, waarvan de

resultaten vrij snel merkbaar zijn geworden: in 2002 is het migratiesaldo afgenomen; anderzijds ontwikkelt Nederland als feitelijk immigratieland met vallen en opstaan een integratiebeleid dat positieve effecten laat zien, zeker als men rekening houdt met de blijvende immigratie.

Het aantal inwoners in een stedelijke omgeving nam in de periode 1999-2004 jaarlijks toe. In 1999 woonde 40,7% van de Nederlandse bevolking in een stedelijke omgeving; in 2004 is dit toegenomen tot 41,6%. Het aantal inwoners in Nederland in een landelijke omgeving is in deze periode afgenomen van respectievelijk 41,9% tot 40,6%. In het overgangsgebied tussen een stedelijke en landelijke omgeving groeit het aantal inwoners licht van 17,4% in 1999 naar 17,8% in 2004 (CBS Webmagazine, 21 februari 2005).

#### *Toekomstige ontwikkelingen*

Nederland zal in de nabije toekomst te maken krijgen met een stabilisatie van de algehele populatie. De ontwikkeling van de allochtone bevolkingsomvang meegerekend, is de verwachting dat in 2035 sprake zal zijn van deze stabilisatie bij een omvang van 17,4 miljoen inwoners. De ontwikkeling in de vergrijzing wordt afzonderlijk in § 3.2 behandeld.

#### *Aandachtspunten voor mobiliteit en verkeersveiligheid*

Nederland is het dichtstbevolkte land van Europa. Een groot deel van de bevolking woont in stedelijke gebieden. Door de geschetste demografische ontwikkelingen, de toestroom van immigranten en de 'gezinsverdunding' zal het verkeer en vervoer in de stedelijke omgeving groeien, terwijl uitbreiding van de infrastructuur een probleem is door de schaarse ruimte (VenW, 2001). Over de gevolgen van de huishoudensverdunding wordt verder in § 4.1 ingegaan.

### **3.2. Vergrijzing van de bevolking**

Door effecten als de babyboom, de afname van het aantal geboortes sinds 1965 en een lichte groei vanaf 1990 zijn de prognoses dat vanaf ongeveer 2030 à 2040 de bevolkingsopbouw de vorm van een kaasstolp zal hebben: de omvang van nagenoeg elke leeftijdsgroep is even groot tot aan ongeveer 60- à 70-jarige leeftijd. Hierboven treedt een sterke reductie in van de omvang van het aantal inwoners per leeftijdscategorie. Bekijken we specifiek de babyboomgeneratie en stellen we de pensioeringsleeftijd op 62 jaar oplopend tot 65 jaar, dan neemt de pensionering van deze generatie een aanvang in 2008 en zal deze doorlopen tot ongeveer 2030.

Uit onderzoek van de Vrije Universiteit blijkt dat van de 55-plussers die opnieuw een relatie aangaan een derde trouwt, een derde gaat samenwonen en een derde een lat-relatie aangaat (s.n., 2003). Ouderen verlaten niet graag het huis waarin ze al lang wonen. Daarnaast zijn ze gehecht aan zelfstandigheid: 94% van alle 65-plussers woont zelfstandig (SCP, 2004).

Goudswaard, voorzitter van de SER-adviescommissie Levensloopbewust Beleid, geeft in een interview aan dat enkele jaren geleden nog maar 30% van de 55-plussers werkte; in 2003 was dat 35% (Volkskrant, 12 februari 2003). In Europees verband wordt er naar gestreefd om uit te komen op 50%. Nederland heeft op dit gebied nog een 'achterstand' van ongeveer

35% op de Verenigde Staten en van ongeveer 20% op het Verenigd Koninkrijk en de Scandinavische landen (Schnabel, 2000). De verschillen met de directe buurlanden zijn ingelopen, maar de inzet van de 'uitgeschakelden' (WAO, VUT, AOW, WW, bijstand) en 'nog niet ingeschakelden' (vooral vrouwen) blijft een belangrijk issue om de verhouding tussen werkenden en gepensioneerden in balans te houden.

- De regering streeft er naar de participatiegraad van ouderen (55-64 jaar) van 50% in 2020 te hebben gerealiseerd. Het beleid hiertoe is vastgelegd in het Nationaal Actieplan Werkgelegenheid. Het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid noemt als belangrijkste doelen ([www.szw.nl](http://www.szw.nl)):
- vergroting van de arbeidsdeelname van ouderen van 55 tot 65 jaar met  $\frac{3}{4}$  procentpunt per jaar; dit kan onder meer worden bevorderd door leeftijdsdiscriminatie tegen te gaan, de sollicitatieplicht voor de huidige werklozen in te voeren en onder andere pre-pensioenregelingen fiscaal onaantrekkelijk te maken (zie voor een nadere uitwerking § 4.5);
- stimulering van een leeftijdsbewust personeelsbeleid met oog voor de levensloop van mensen; dit is nadrukkelijk een verantwoordelijkheid van werkgevers en werknemers waarbij de overheid een ondersteunende rol vervult.

Om oudere werknemers langer te behouden voor de arbeidsmarkt is ook een mentaliteitsverandering nodig. Hiertoe is in juni 2001 de Taskforce Ouderen en Arbeid opgericht die in 2005 zal rapporteren. De Taskforce bestaat uit vertegenwoordigers van werkgevers- en werknemersorganisaties, bedrijfsleven, minderheden, ouderenbonden, wetenschap, politiek en media ([www.ouderenenarbeid.nl](http://www.ouderenenarbeid.nl)).

#### *Toekomstige ontwikkelingen*

De vergrijzing heeft consequenties op economisch en sociaal gebied, ook op korte termijn (Schnabel, 2000). Daarin passen pleidooien voor een verhoging van de gemiddelde pensioenleeftijd, een garantie voor voldoende zorgmogelijkheden voor ouderen, en een vergroting van de participatie van vrouwen en ouderen op de arbeidsmarkt.

Het aantal oudere alleenstaanden (60 jaar en ouder) zal volgens het Ruimtelijk Planbureau toenemen (Gordijn et al., 2003). Deze groei wordt voor een belangrijk deel bepaald door de individualisering. De nieuwe generaties ouderen zijn vaker alleenstaand dan de voorgaande generaties. In 2020 zullen er 2,9 miljoen oudere huishoudens zijn. Vooral het aantal huishoudens van 80 jaar en ouder zal daarbij sterk toenemen. De vergrijzing zal zich in de periode 2002- 2010 vooral voordoen in plattelandsgebieden, zij het niet in iedere regio even sterk. In de periode 2010-2020 treedt vergrijzing op in meer gebieden, ook in het midden van het land. Aangezien de veroudering van de bevolking voor een belangrijk deel samengaat met de ontwikkeling van eenpersoonshuishoudens als gevolg van verweduwing, is het niet zo verwonderlijk dat de sterke ontwikkeling van eenpersoonshuishoudens vooral in die gebieden plaatsvindt waar ook de vergrijzing het sterkst is.

#### *Aandachtspunten voor mobiliteit en verkeersveiligheid*

Over enkele jaren neemt het (pre-)pensioen voor de babyboomgeneratie een aanvang. Deze generatie kenmerkt zich door een hoog auto- en rijbewijsbezit van zowel vrouwen als mannen. Het rijbewijsbezit van de

bevolkingsgroep van 75 jaar en ouder ligt factor 2,5 lager dan dat van de generatie babyboomers (50-59-jarigen) (zie *Tabel 3.1*).

Leeftijdsgroep	Rijbewijsbezit
40-49 jaar	91%
50-59 jaar	87%
60-64 jaar	85%
65-74 jaar	66%
75 jaar en ouder	35%

Tabel 3.1. *Percentage rijbewijsbezitters naar leeftijdsklassen in 2003 (bron: CBS).*

De (pre-)pensionering heeft tot gevolg dat een groter deel van de bevolking niet (meer) tot de beroepsbevolking behoort. De reismotievenverdeling tussen 2010 en 2020 zal voor deze generatie veranderen: woon-werkverkeer en zakelijke verplaatsingen vallen weg; ouderen reizen op andere en meer diverse tijden; er is geen noodzaak meer voor vaste verplaatsingspatronen (AVV, 2003). Het aantal verplaatsingen die met zorg- en dienstverlening te maken hebben, neemt toe, zowel bij de ouderen zelf als bij de mensen die de diensten verlenen. Deze verplaatsingen zijn minder spijtstijdgebonden dan woon-werkverplaatsingen. Het aantal verplaatsingen met sociaal-recreatieve motieven zal ook toenemen, ter 'vervanging' van werk, maar vooral omdat ouderen vaker dan gemiddeld een eenpersoonshuishouden vormen. Als zij over een auto beschikken, zal deze voor de verplaatsingen worden gebruikt. De autoafhankelijkheid neemt daardoor toe; deze afhankelijkheid wordt versterkt door het groeiend aantal ouderen dat in suburbane, slecht door openbaar vervoer ontsloten locaties woont en door toename van het aantal ouderen met een rijbewijs en een auto.

Met de groei van het aantal ouderen neemt ook het aantal mensen met functiebeperkingen toe. Hierdoor zal vaker een beroep gedaan worden op 'vervoer op afroep' (deeltaxi, belbus, gehandicaptenvervoer en dergelijke). Daarnaast neemt het aantal bijzondere vervoer- en hulpmiddelen toe, zoals brommobiel, scootmobiel en rollator.

### 3.3. Jongeren en jongerencultuur

Het aantal jongeren in Nederland neemt af. Jongeren van 0 tot 24 jaar vormen 30% van de gehele bevolkingsgroep. Op 1 januari 2002 waren 4,9 miljoen personen in Nederland jonger dan 25 jaar. Tussen 1950 en 1970 was 45% van de bevolking jonger dan 25 jaar. Sinds 1950 is het aantal 0- tot 3-jarigen afgenomen van 10% van de hele bevolking naar 5% van de hele bevolking. Het aandeel jongeren is zowel bij kleinere als grotere gemeenten rond de 30%. Vooral jongeren op de basisschool en in het voortgezet onderwijs wonen vaker in kleinere gemeenten. Jongeren van 18 tot 24 jaar verhuizen wat sneller naar een grotere stad waar een hbo-instelling of universiteit gevestigd is (MKB-net Nieuws, 7 mei 2003).

De jongerenstijlen van vandaag de dag zijn geen subculturen meer zoals we die uit vorige decennia kennen. Subculturen zetten zich af tegen de dominante cultuur. Denk hierbij aan de politiek geëngageerde punkbeweging

uit de jaren tachtig, de hippies uit de jaren zestig of de nozems uit de jaren vijftig. Tegenwoordig kom je geëngageerde subculturen (met verzetspotentie) hooguit onder allochtone jongeren tegen (Young Works, 2004a).

Bij hedendaagse jongerenculturen gaat het vooral om het uiterlijk. Het irriteert veel jongeren als anderen te veel nadruk op jongerenstijlen leggen. Het is maar de buitenkant vinden ze. En hoe belangrijk die buitenkant ook voor ze is, anderen moeten niet op basis van hun uiterlijk voorspellen hoe ze leven.

Volwassenen zien het leven van jongeren vaak als jong, wild en onbezonnen. Ze vragen zich voortdurend af of het nog wel allemaal goed komt. Vaak wordt echter vergeten dat het 'extreme' gedrag van jongeren meestal alleen uiterlijke schijn is en bovendien van tijdelijke aard. Vaak schuilt onder het 'exotische en shockerende' uiterlijk een redelijk behoudende of zelfs burgerlijke aard. Jongeren kiezen tegenwoordig steeds vroeger voor huisje-boompje-beestje en een goede baan. Het is weer 'in' om burgerlijk te zijn. Het lijkt er op dat het relatief hoge percentage 'gebroken' gezinnen zijn weerslag heeft op de behoefte zelf een gezin te stichten.

Veel kinderen groeien op in gezinnen waar autogebruik standaard is (de zogenoemde achterbankgeneratie). Dit zou kunnen betekenen dat minder kinderen opgroeien als zelfstandige verkeersdeelnemer. Een ander aspect is dat door het 'automatische gebruik' van de auto door hun ouders, jongeren op hogere leeftijd zelf het autobezit en -gebruik als normaal beschouwen. Afhankelijk van de financiële situatie zouden andere vervoermiddelen dan in mindere mate in overweging worden genomen. Het rijbewijsbezit onder de 18- en 19-jarigen bedroeg in 2003 41%; van de 20- tot 24-jarigen heeft 69% een rijbewijs (bron: CBS).

Hieraan voorafgaande speelt de keuze voor het al dan niet aanschaffen van een bromfiets (of snorfiets, of scooter). Onder de 16- en 17-jarigen bezit circa 25 % een brom- of snorfiets, veelal een scootermodel. Onder de 18-24-jarigen is dit circa 8% (bron: CBS; Bos & Schoon, 1998). Aan de hand van een panelonderzoek van Young Works (2002) onder 16-19-jarigen kon worden opgetekend dat jongeren een brommer hebben omdat het handig is. Jongens hebben een bromfiets voor 'fun', voor scooterbijeenkomsten, om te sleutelen of gewoon om zo hard mogelijk te rijden. Veel jongeren die geen bromfiets hebben, zouden er graag wel een gehad willen hebben, maar ze hebben er het geld niet voor of er niet voor over. Bij meisjes staat het functioneel gebruik van de bromfiets voorop. Bijna alle bezitters van een bromfiets hebben een tweede of derde helm om vrienden achterop te kunnen nemen. Dit lijkt in de Randstad meer te gebeuren dan daarbuiten. Bij jongens is het brommerrijden vaak gekoppeld aan hun sociale leven. Bij meisjes speelt het al dan niet hebben van een bromfiets geen rol in hun sociale contacten op groepsniveau. De bromfiets blijft meestal thuis als de jongeren uitgaan: drankgebruik en diefstal worden als voornaamste reden genoemd.

Sinds 1999 is de verkoop van het aantal bromfietsen fors gedaald (een halvering in 2003 ten opzichte van 1999); dat van snorfietsen is sinds 2000 licht gedaald (zie *Tabel 3.2*).

Jaar	Aantal bromfietsen	Aantal snorfietsen
1995	27.200	30.400
1996	31.000	28.100
1997	46.000	21.100
1998	52.800	16.800
1999	54.400	21.400
2000	44.900	22.600
2001	34.500	22.000
2002	33.700	20.000
2003	26.900	19.000

Tabel 3.2. Verkoop van brom- en snorfietsen (bron: RAI).

Ook het aantal behaalde bromfietscertificaten is in 2003 met 13% gedaald ten opzichte van 2002 (bron: CBR). Wat de oorzaak is van de verminderde belangstelling voor de brom- en snorfiets is niet onderzocht. Het vermoeden van de RAI is dat jongeren hun geld liever aan vrijetijdsbestedingen uitgeven (Haagsche Courant, 16 november 2004). Ook het slechte imago van de scooter zou een rol spelen. Om het onveiligheidsimago te verbeteren is de RAI gestart met een veiligheidsplan dat zowel voertuigmaatregelen als gedragsbeïnvloeding bevat (RAI, 2004).

Tabel 3.3 geeft enig inzicht waar jongeren hun geld zoal aan uitgeven (Young Works, 2004b). Per leeftijdsgroep is een top vijf gemaakt; in de twee hoogste leeftijdsgroepen zijn de koplopers kleding en uitgaan. Wat opvalt is dat 'vervoer' alleen in de leeftijdsgroep 20 tot en met 24 jaar voorkomt en wel op de derde plaats.

12 t/m 14 jaar		15 t/m 19 jaar		20 t/m 24 jaar	
Mobieltjes	€ 24	Kleding	€ 55	Uitgaan	€ 120
Games	€ 20	Uitgaan	€ 48	Kleding	€ 88
Kleding	€ 12	Mobieltjes	€ 22	Vervoer	€ 80
Cadeaus	€ 6	Cadeaus	€ 16	Mobieltjes	€ 34
Uitgaan	€ 5	Snoep/snacks	€ 16	Cadeaus	€ 24

NB. De kosten voor wonen, werken en studeren zijn niet meegenomen.

Tabel 3.3. Top vijf uitgaven van jongeren tussen 12 en 24 jaar (bron: Polet & Sikkema, 2003).

Als verkeersgebruikers maken jongeren een ontwikkeling door. Als beginnende automobilist is er sprake van een hoog ongevalsrisico. Oorzaken van dit hoge risico zijn te herleiden tot twee factoren: leeftijdspecifieke factoren en gebrekkige vaardigheden (Vlakveld, 2004). De leeftijdspecifieke factoren hebben te maken met de ontwikkelingsfase van jongeren op moreel, emotioneel en cognitief gebied. Voor jonge vrouwen verloopt deze ontwikkeling enigszins anders dan voor jonge mannen. Adolescenten en met name mannelijke adolescenten zetten zich vaak af tegen bestaande normen: ze willen niet als een watje overkomen bij hun

vrienden. Ook houden ze van sensatie en onderschatten ze (verkeers)-risico's.

Gebrekkige vaardigheden (de tweede factor) hebben vooral te maken met het niet goed kunnen beoordelen van diverse verkeerssituaties en niet zozeer met een gebrek aan voertuigbeheersing. Ook een gebrek aan zelfinzicht kan jongeren parten spelen.

#### 3.4. **Generatie-effecten met betrekking tot gedrag**

Met betrekking tot gedrag wordt nogal eens verondersteld dat jongere generaties verschillen van oudere generaties. De geleidelijke vervanging van de oudere door de jongere generaties zou dan een belangrijke verklaring zijn voor verschuivingen in de waarden, normen en het gedrag (WRR, 2003). In empirisch onderzoek is het overigens lastig om dergelijke generatie-effecten te onderscheiden van leeftijdseffecten. Het is bekend dat jongeren er vaak andere opvattingen op na houden dan ouderen, maar met het ouder worden zouden de jongeren hun opvattingen weer kunnen aanpassen. Uit het onderzoek dat is verricht, is af te leiden dat de opvattingen van de generaties naar elkaar toe lijken te groeien en dat iedere generatie pessimistischer lijkt te worden over gedrag en zeden naarmate zij ouder wordt.

## 4. Specifieke thema's op sociaal en cultureel gebied

Schnabel (2000) geeft aan dat een aantal belangrijke maatschappelijke ontwikkelingen en processen kunnen worden geïdentificeerd die onvermijdelijk ook hun invloed zullen hebben op het overheidsbeleid van de toekomst. Ten dele zullen ze zich manifesteren in het beleidsproces zelf, ten dele zullen ze ook om een beleidsreactie vragen. Ze zijn benoemd als de vijf i's:

- individualisering;
- informalisering;
- informatisering;
- internationalisering;
- intensivering.

De volgende thema's op met name cultureel terrein zijn aan deze omgevingsverkenning toegevoegd:

- pluriformiteit en tolerantie;
- etniciteit.

Op het gebied van gedrag in relatie tot de mobiliteit wordt als laatste punt behandeld:

- trends - ontwikkelingen.

De onderwerpen worden volgens onderstaande indeling nader belicht:

- algemene beschrijving van het onderwerp;
- toekomstige ontwikkelingen;
- aandachtspunten voor mobiliteit en verkeersveiligheid.

### 4.1. Individualisering

#### *Algemene beschrijving*

Bij individualisering gaat het om de verminderende afhankelijkheid van het individu en om de toenemende keuzevrijheid met betrekking tot de inrichting van het eigen leven (Schnabel, 2000). De verhoudingen tussen mensen worden minder machtsbepaald en meer egalitair. Hoewel individualisering bij uitstek verbonden lijkt te zijn met het principe van de vrijheid, is de verbinding met het principe van de gelijkheid fundamenteeler van karakter. Individualisering wordt als maatschappelijke beweging bij uitstek zichtbaar in emancipatieprocessen (evenrediger verdeling van rechten, plichten, kansen en verantwoordelijkheden tussen mannen en vrouwen).

Individualisering manifesteert zich in verkleining van huishoudens, verzelfstandiging van leden van huishoudens en verveelvoudiging van voorzieningen: meer woningen, meer individuele ruimte per woning, meer auto's, meer inkomens enzovoort .

Ondanks de tendens tot individualisering verwacht de individuele burger dat er toch collectief zorg zal zijn. De collectieve inzet wordt dan gezien als noodzakelijk om geïndividualiseerd verder te kunnen leven.

De andere kant van individualisering lijkt te worden gevormd door gevaren als eenzaamheid en onverschilligheid, gebrek aan maatschappelijke verantwoordelijkheid en solidariteit. Elke samenleving kampt echter met dit soort verschijnselen. Het is dan ook interessanter te bezien welke vorm deze verschijnselen aannemen in een geïndividualiseerde samenleving en hoe daar ook weer een bij die samenleving passend antwoord op kan worden



gegeven. Versterking van ongewilde persoonlijke afhankelijkheden tussen mensen past daar niet bij, al zal wel een antwoord gevonden moeten worden op het vraagstuk van de falende sociale controle en de beperkte formele controle, dat kenmerkend is voor individualiserende samenlevingen.

### *Huishoudens*

De leeftijdsopbouw van de bevolking en het aantal personen per huishouden is sinds de Tweede Wereldoorlog danig aan het veranderen. Vanaf 1990 is het aantal huishoudens met 1,1% sterker gestegen dan de omvang van de bevolking; in 2003 waren er 7 miljoen huishoudens. In de komende jaren neemt volgens CBS-cijfers van 2003 de groei wel toe, maar in een minder sterk tempo. Het SCP (2004) schat het aantal huishoudens in 2020 op 7,9 miljoen. De veranderingen in de vorming van huishoudens zijn volgens het SCP in sociaal opzicht wellicht het meest interessant. Het gaat om twee bewegingen, namelijk om de verschuivingen per leeftijdscategorie en om de toegenomen diversiteit in samenlevingsvormen. Het aandeel paren met kinderen neemt sterk af en het aandeel alleenstaanden stijgt, vanwege zowel de toename van het aantal alleenstaande jongeren als vanwege echtscheiding en vergrijzing. In 2003 bestond een huishouden gemiddeld uit 2,3 personen; in 2020 zal dit gemiddeld 2,15 zijn.

In de publicatie van het Ruimtelijk Planbureau (RPB) *De ongekende ruimte verkend* wordt nader op de ontwikkeling van het aantal huishoudens ingegaan (Gordijn et al., 2003). Anno 2002 vormen de eenpersoonshuishoudens de grootste afzonderlijke categorie, gevolgd door paren met kinderen en paren zonder kinderen. Wanneer de huishoudens worden onderscheiden naar type, valt vooral op dat het aantal eenpersoonshuishoudens relatief snel is toegenomen en zal toenemen: van 12% in 1960 naar 33% in 2002; in 2020 zal deze categorie naar verwachting 40% van alle huishoudens uitmaken.

Ook het aantal alleenstaande ouders neemt toe. In 2002 zijn er ruim 410.000 alleenstaande ouders, 40.000 meer dan in 1997. Onder hen zijn 65.000 alleenstaande vaders en 345.000 alleenstaande moeders. Het CBS verwacht een verdere stijging tot ruim 500.000 eenoudergezinnen in 2020. Echtscheiding is daarbij de belangrijkste reden (CBS Webmagazine, 10 juni 2003).

In alle regio's neemt volgens het RPB het aantal huishoudens nog toe ten opzichte van 2002. Vooral in Flevoland, de kop van Noord-Holland, Zuidwest-Gelderland en in midden Noord-Brabant groeit het aantal huishoudens meer dan gemiddeld.

### *Toekomstige ontwikkelingen*

In de 21e eeuw zal individualisering in de Nederlandse samenleving minder dominant worden: het maximum is vrijwel bereikt, het optimum nog niet (Schnabel, 2000). Het aspect van de individuele vrijheid zal sterker benadrukt worden op een heel breed terrein. In het bijzonder zal dit het geval zijn op het terrein van de vrijheid in de keuze van sociale zekerheidsarrangementen en arbeidsvoorwaarden. Meer maatwerk en differentiatie zal het gevolg zijn. Solidariteit zal minder tot uitdrukking komen in het collectieve karakter van de voorzieningen dan in de bijdrage aan collectieve voorzieningen waar men niet noodzakelijkerwijs ook zelf gebruik van zal willen maken.

De groei van het aantal huishoudens zal ook de komende twintig jaar doorzetten. Een forse groei wordt verwacht van het aantal eenpersoonshuishoudens en eenoudergezinnen in 2020.

Veranderingen in huishoudenssituaties en persoonlijke omstandigheden hebben gevolgen voor allerlei elementen van de leefsituatie. Om deze reden is er ook meer maatschappelijke en beleidsmatige aandacht voor het levensloopsperspectief (Schnabel, 2000). Dit perspectief onthult aanzienlijke verschillen in de belasting van individuen in de opeenvolgende levensfasen en in samenhang daarmee uiteenlopende maatschappelijke behoeften en situaties (concentratie van activiteiten in de drukke gezinsfase, de combinatie van arbeid en zorg, en de arbeidsparticipatie van oudere werknemers).

Voor het combineren van taken zijn goede voorzieningen onmisbaar. Een grote meerderheid van de bevolking wenst uitbreiding van faciliteiten zoals betaald zorgverlof, zeggenschap over arbeidstijden, thuiswerken en kinderopvang (SCP, 2004).

#### *Aandachtspunten voor mobiliteit en verkeersveiligheid*

Individualisering kan als een belangrijke additionele verklaring voor de groei van de mobiliteit worden gezien (Harms, 2003). Het is een ingrijpende maatschappelijke ontwikkeling die vooral tot uitdrukking komt in de afname van het aantal leden per gezin. Deze zogenaamde huishoudensverdunding leidt tot meer mobiliteit, omdat het aantal inkomenswerkers toeneemt en voor de behoeftebevrediging van hetzelfde aantal Nederlanders meer externe contacten nodig zijn. Dat geldt in eerste instantie voor zaken als boodschappen doen, maar ook voor sociale contacten en vrijetijdsbesteding die voor kleinere gezinseenheden mogelijk frequenter zullen voorkomen. Een ander aspect van individualisering is emancipatie: een ontwikkeling naar een samenleving waarin sekseverschillen er niet meer toe doen en vrouwen en mannen gelijke rechten, kansen, vrijheden en verantwoordelijkheden kunnen realiseren. Deze gelijkheid komt met name tot uitdrukking in de gestegen arbeidsparticipatie van vrouwen en, daarmee samenhangend, in de toename van het aantal tweeverdieners - een ontwikkeling die de groei van de mobiliteit heeft gestimuleerd.

In Nederland werkte in 1999 ongeveer 80% van de mannen en 60% van de vrouwen (CBS Index, september 2001). Binnen de EU heeft 72% van de vrouwen in de leeftijdscategorie tussen 25 en 54 jaar een betaalde baan, tegen 92% van de mannen. De vrouwelijke arbeidsparticipatie ligt het hoogst in Scandinavië (tussen de 80 en 85%) en het laagst in Italië, Spanje en Griekenland (60 tot 65%). Het hoge percentage inactieve vrouwen wordt voor een belangrijk deel veroorzaakt door familiale verplichtingen: circa tweederde van de inactieve vrouwen draagt zorg voor familieleden, veelal kinderen (MKB-net Nieuws, 8 januari 2004).

Meer individuele vrijheid kan in termen van mobiliteit worden vertaald in het zelf beslissen over het waar, wanneer en hoe van verplaatsingen. Ondanks het groeiend aantal beperkingen (congestie en parkeerruimte) komt de auto in het huidige verkeerssysteem hieraan het meeste tegemoet (Peters, 1998; Harms, 2003).

## 4.2. Informalisering

### *Algemene beschrijving*

Informalisering wordt maatschappelijk gezien vooral zichtbaar in de vorm van deïstitutionalisering van organisaties en organisatievormen, zoals die zich vooral in de 19e en de eerste helft van de 20e eeuw hebben ontwikkeld (Schnabel, 2000). Godsdienst biedt de autochtone bevolking inmiddels zo

weinig, dat de aantrekkingskracht ervan nog steeds terugloopt. Daartegenover staat een sterke religieuze beleving door allochtone bevolkingsgroepen.

Informalisering doet ook de scheidslijn tussen privé en openbaar, tussen werk en thuis, tussen vrije tijd en arbeid, vervagen. Vooral de introductie van mobiele telefoons en laptops heeft een grote bijdrage geleverd aan deze ontwikkeling. Uit cijfers blijkt dat zo'n vier van de vijf Nederlanders de mobiele telefoon aan laat staan op vrije dagen. Ook het overwerk neemt toe: in twee jaar tijd is dat gestegen van 6,5 naar 9,5 uur per week. Onderzoek van Ernst&Young heeft uitgewezen dat 40% van de ondervraagden gedeeltelijk thuis werkt (MKB-net Nieuws, 24 maart 2004).

#### *Toekomstige ontwikkelingen*

Organisaties krijgen in de 21e eeuw het karakter van netwerken, die in veel opzichten virtueel van aard zullen zijn (Schnabel, 2000). Niet een of ander lidmaatschap of de fysieke aanwezigheid zullen de belangrijke criteria van participatie zijn, maar internetten en communicatie. Door ontzuiling met name onder de autochtone bevolking vervallen bepaalde referentiekaders. Gezagsproblemen zijn een logisch gevolg van informalisering. De bekleding met gezag en de kleding van het gezag roepen niet meer automatisch respect op; het respect moet verdiend worden en dat kan strijd impliceren. Met individualisering en informalisering gaat vaak een verlaging van de frustratietolerantie samen. Dat maakt mensen weer erg gevoelig voor teleurstellingen en dat kan leiden tot zowel meer vragen om hulp als, in het uiterste geval, tot de uitoefening van geweld.

#### *Aandachtspunten voor mobiliteit en verkeersveiligheid*

Het feit dat de Nederlander zich minder gelegen laat liggen aan autoritair gezag, heeft consequentie voor de wetshandhaving. De verlaging van de frustratietolerantie kan leiden tot een toename van agressie. In twee enquêtes wordt de mate van agressie gemeten: de Nederlandse PROV-enquête (Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid) en de Europese SARTRE-enquête (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe). Dit maakt het mogelijk de ontwikkeling in de mate van agressie (bijvoorbeeld toeteren, met lichten knipperen, snijden en bumperkleven) te volgen.

### **4.3. Informatisering**

#### *Algemene beschrijving*

De informatisering van de samenleving, van het dagelijks leven op het werk en thuis, en van de verhoudingen tussen mensen staat nog maar aan het begin (Schnabel, 2000). De technologische ontwikkeling zal voor een belangrijk deel een geïnformatiseerd karakter hebben. De betekenis van informatie zal veranderen: het gaat niet meer om de beschikbaarheid op zich, maar om de selectie. Daarmee verandert ook de rol van leren en de maatschappelijke waarde van kennis en eruditie.

Het aantal internetgebruikers in Nederland behoort tot de hoogste ter wereld. Alleen in Denemarken en in de Verenigde Staten werden in 2002 hogere cijfers in bezit en gebruik van internet geregistreerd. Het percentage Nederlanders dat thuis toegang heeft tot internet nam toe van 21% in 1998 tot 74% in 2004. Verwacht wordt dat 82% van de bevolking in 2007 on line zal zijn. Begin 2004 maakte 60% van de werkenden gebruik van een

computer op het werk, en van de scholieren en studenten deed 63% dit bij een onderwijsinstelling.

De voortgaande informatisering in Nederland wordt ondersteund door een snelle opmars van breedbandaansluitingen (via ADSL en kabel). Begin 2004 had 23% van de internetters een ADSL-aansluiting, terwijl 26% een kabelaansluiting had. Snellere aansluitingen tegen een vast tarief gaan veelal samen met een meer divers en langduriger gebruik van internet (SCP, 2004).

#### *Toekomstige ontwikkelingen*

De versnelling van de verwerkingsmogelijkheden op informaticagebied zullen zich vooral manifesteren in de vorm van een toenemende integratie van functies en dus niet zichtbaar zijn voor de gebruiker. Informatisering zelf staat in het teken van innovatie, maar lokt ook elders weer innovaties uit. De kansen op een informatica-‘tweedeling’ in de samenleving kunnen op termijn waarschijnlijk als gering worden ingeschat. ICT zal namelijk nog goedkoper worden en vooral gemakkelijker in de bediening. Voor het beleid betekent dit dat geanticipeerd moet worden op een volledig geïnformaliseerde samenleving, en niet op een samenleving in het teken van een ICT-tweedeling (Schnabel, 2000).

Informatievaardigheden zullen een steeds belangrijkere hulpbron worden bij de verwerving van schaarse goederen zoals inkomen en aanzien (SCP, 2004). Het belang van goede media-educatie in het onderwijs neemt hierdoor toe.

De verschillen tussen informatie-armen en informatie-rijken zullen in het komende decennium toenemen.

#### *Aandachtspunten voor mobiliteit en verkeersveiligheid*

De vraag of ICT-toepassingen gevolgen voor de mobiliteit hebben, is niet eenduidig te beantwoorden (Harms, 2003). Als toepassingen kunnen worden genoemd telewerken en telewinkelen. Hoewel bij telewerken in eerste instantie het woon-werkverkeer zal afnemen, ziet men verschuivingen doordat de telewerkers op grotere afstanden van het werk en bepaalde voorzieningen gaan wonen. Het is de vraag of per saldo de afgelegde afstanden al dan niet een groei zullen vertonen. Bij toename van het telewinkelen zijn er verschillen in de effecten naar soorten goederen te verwachten, en is substitutie van personen- door goederenvervoer denkbaar (Martens et al., 2002).

Voor de mobiliteit en verkeersveiligheid kunnen technologische ontwikkelingen relevant zijn. AVV onderscheidt de volgende ontwikkelingen: e-commerce, systemen ter ondersteuning van de rijtaak en infotainment (bijvoorbeeld route- en reistijdinformatiesystemen), dynamisch snelheidsmanagement en automatisering van handhaving, bijvoorbeeld de elektronische trajectcontrole (Methorst & Van Raamsdonk, 2003).

#### **4.4. Internationalisering**

##### *Algemene beschrijving*

Internationalisering staat zowel voor de toenemende invloed van de Europese Unie en het multinationale bedrijfsleven als voor de groeiende oriëntatie op wat elders gebeurt (bijvoorbeeld cultuur en levensstijl) (Schnabel, 2000). Bij internationalisering past economische liberalisering en globalisering. Het vrijemarkt-denken heeft in toenemende mate

consequenties voor terreinen waar tot nu toe nationale grenzen en regionale identiteiten beeldbepalend waren: cultuur, media, gezondheidszorg, welzijnszorg en onderwijs.

Internationalisering wordt fysiek gesymboliseerd in de processen van toerisme en migratie (Harms, 2003). De achtergrond is uiteraard heel verschillend: toerisme is mogelijk op basis van welvaart; migratie is juist een reactie op een gebrek aan welvaart.

#### *Toekomstige ontwikkelingen*

Er zal sprake zijn van een versterking van de invloed van de Europese Unie ook op de Nederlandse verzorgingsstaat. In de gevallen dat men marktwerking wil vermijden, zal dit leiden tot een scherpere formalisering en tot juridisering van gewenste oplossingen. De in Nederland groeiende horizontalisering van de verhouding tussen rijk, provincies en gemeenten ('convenanten') komt dwars te staan op de verticalisering van de Europese regelgeving. De uitbreiding van de EU met aanzienlijk meer landen gaat gepaard met de discussie over de uiteindelijke vormgeving van Europa. Toerisme en migratie zullen het beeld van de samenleving in de komende decennia in hoge mate blijven bepalen (Harms, 2002).

#### *Aandachtspunten voor mobiliteit en verkeersveiligheid*

Door onder andere globalisering zal de omvang van het goederenvervoer toenemen. Ook zullen meer buitenlandse chauffeurs en buitenlandse vervoerders worden ingeschakeld. Hierdoor is er sprake van een verhoogd risico in verband met onbekendheid met de Nederlandse verkeerssituatie (Methorst & Van Raamsdonk, 2003).

## 4.5. Intensivering

#### *Algemene beschrijving*

Als eerste item wordt de intensivering van het tijdsbestedingspatroon behandeld. Dit wil zeggen dat men binnen een beperkt tijdsbudget steeds vaker de gewoonte heeft meerdere taken te combineren (zoals arbeid, huishouden en onderwijs) en daarnaast ook nog diverse vrijetijdsactiviteiten wil beleven (Harms, 2003). Maatschappelijk gezien is het domein van de vrije tijd inmiddels sterk verzelfstandigd en economisch uitgegroeid tot een belangrijke eigen sector. De geslonken hoeveelheid vrije tijd wordt intensiever gebruikt en er wordt ook meer geld per uur besteed: de reële uitgaven voor de vrije tijd stegen gemiddeld ruim 3% per jaar. (SCP, 2004). Door de opkomst van tweeverdieners en alleenstaanden verandert de rolverdeling. Het deel van de bevolking van 20-64 jaar dat 12 uur of meer per week werk combineert met minstens 12 uur aan huishoudelijke taken is van 14% in 1975 gestegen naar 34% in 2000 (Harms, 2002).

In 2000 was vier op de tien paren anderhalfverdiener. De arbeidsdeelname van vrouwen stijgt nog altijd gestaag. Gezien de voorkeur onder vrouwen voor deeltijdwerk, valt te verwachten dat het aandeel anderhalfverdieners-huishoudens verder toeneemt (SCP, 2004).

Tot begin jaren tachtig was de 40-urige werkweek de norm in Nederland. Drie van de vier werknemers werkte toen minstens 40 uur per week. Eind 2002 werkte nog maar een op de tien werknemers 40 uur per week mede door invoering van arbeidsduurverkorting (CBS Webmagazine, 09 augustus 2004).

Door combinatie van taken neemt de druk op huishoudens toe. Ook de groei in mobiliteit neemt toe. Deze groei wordt vaak in verband gebracht met de zogenaamde verplaatsingsketens (opeenvolgende verplaatsingen zoals bijvoorbeeld van huis naar het werk naar de winkel). De auto maakt het mogelijk zo'n keten in een korte tijd af te leggen.

Sinds de Winkeltijdenwet in 1996 in werking is getreden, werd het met name in supermarkten mogelijk na zes uur 's avonds boodschappen te doen.

De bepalingen in de wet komen in het kort op het volgende neer:

- aan het aantal openingsuren is geen maximum verbonden;
- de winkels mogen vanaf 6.00 uur tot maximaal 22.00 uur open zijn (maandag tot en met zaterdag);
- op zondag zijn de winkels in beginsel gesloten, maar gemeenten mogen jaarlijks zon- en feestdagen aanwijzen waarop de winkels geopend mogen zijn (maximaal twaalf zondagen per jaar).

Twee jaar na de invoering van de wet bleek dat maar weinig andere bedrijven hun winkeltijden hadden aangepast (MKB-net Nieuws, 17 september 2002).

Uit recente experimenten met flexibele openingstijden op het gebied van dagindeling is gebleken dat het voor mensen die werk en zorg combineren steeds moeilijker wordt dat goed te doen. Werktijden, opvang- en schooltijden sluiten onvoldoende op elkaar aan. Dat geldt ook voor de openingstijden van allerlei voorzieningen. Om het voor mensen makkelijker te maken om werk en zorg met elkaar te combineren, zijn op lokaal niveau zogenaamde 'tijdinitiatieven' gestart. Dit zijn experimenten waarbij de overheid, de middenstand, bedrijven en voorzieningen zoals onder andere postkantoren, bibliotheken en poliklinieken hun openings- en werktijden zoveel mogelijk afstemmen op de wensen en behoeften van de gebruikers. De experimenten worden gefinancierd door het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, met geld uit het Europees Sociaal Fonds (Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, 8 december 2003).

In toenemende mate geschiedt uit redenen van tijdgebrek het brengen en halen van kinderen naar school per auto. Naast de onveilige situaties die hierdoor rondom de scholen ontstaan, bestaat het gevaar dat kinderen hierdoor al op jonge leeftijd autoafhankelijk worden gemaakt. Verder bewegen ze zich daardoor minder zelfstandig voort in het verkeer waardoor minder gewinning aan het verkeer ontstaat.

Een grotere toename van vrouwen aan het arbeidsproces<sup>1</sup> en een actiever vrijetijdspatroon (uithuizige activiteiten) leiden tot meer rijbewijs- en autobezit (Harms, 2002). Tussen 1985 en 1995 is het autokilometrage van vrouwen van 7 km per persoon per dag gestegen naar 11 km (Blom, U.P. & Sahebdién, A., 1997). Alhoewel de afgelegde afstanden achterblijven bij die van mannen, verplaatsen vrouwen zich frequenter, waarschijnlijk een gevolg van de toename van taakcombinaties.

Een ander gevolg van intensivering heeft te maken met slaapproblemen. Een op de acht Nederlanders heeft moeite met slapen; een miljoen mensen per jaar bezoeken de huisarts hiervoor (s.n., 2004b). Er is een duidelijk verband te leggen tussen slaapgebrek en ziekteverzuim, verkeers- en bedrijfsongevallen aldus Gordijn, onderzoeker naar biologische ritmes aan

---

<sup>1</sup> Volgens de Emancipatiemonitor 2002 van het SCP had in 2001 ruim 53 procent van de vrouwen tussen de 15 en 64 jaar een betaalde baan van 12 uur of meer.

de Universiteit van Groningen. Kerkhof, hoogleraar psychofysiologie, heeft de economische kosten van slaapgebrek in Nederland berekend op een bedrag tussen 3 en 4,5 miljard euro per jaar.

Intensivering verwijst ook naar de veranderende dynamiek en de toenemende betekenis van de belevingscomponent in het moderne leven (Schnabel, 2000). Er moet veel meer in een leven en dat meer moet zowel afwisselend als belonend zijn. De beleving van werk, relaties, het eigen leven, het eigen lichaam, vrije tijd, sport enzovoort staat steeds sterker in het teken van het verlangen naar een intense en intensieve beleving en ervaring.

Ontremming door middelengebruik, agressie als groepsgedrag, muziek als kunstvorm bij uitstek, een hoge waardering van seksualiteit en sport zijn de dominante uitdrukkingsvormen van het hedonisme aan het begin van de 21e eeuw. De massamedia spelen daar op in en versterken ook deze trend. Bij intensivering van beleving en ervaringen hoort ook een sterkere oriëntatie op het eigen gevoel. Het eigen gevoel wordt zo de toetssteen voor wat het leven biedt ( 'is het nog leuk?'), maar ook voor de kwaliteit van de omgang met anderen.

Bij intensivering past ook collectivisering van ervaringen: het gezamenlijk deel hebben aan een collectief evenement. Popconcerten, voetbalwedstrijden, demonstraties en dergelijke ontlenen daar voor een belangrijk deel hun aantrekkingskracht aan.

#### *Toekomstige ontwikkelingen*

De combinatie van arbeid en zorg leidt tot een verhoogde kans op stress, burn-out en langdurig ziekteverzuim onder werknemers. Tussen 1975 en 2000 steeg het aantal gewerkte uren van gemiddeld 14,8 uur per week naar 19,4 uur per week (per hoofd van de bevolking van 12 jaar en ouder). In 1974 voelde 30% van de 18-64-jarigen zich gejaagd. In 2000 was dat gestegen tot 40% (SCP, 2004).

Met name vrouwen dreigen in de knel te komen. Het bereiken van economische zelfstandigheid door werk, een van de doelstellingen van de regering, dreigt op die manier een zeer onaantrekkelijke kant te krijgen, zowel in maatschappelijk als in financieel opzicht. De regering streeft via meerdere sporen een beleid na dat mensen meer mogelijkheden biedt om naar behoefte te kunnen variëren in de combinatie van werk en andere activiteiten, enerzijds door wetgeving, anderzijds door een 'levensloopregeling'. In het overleg in november 2004 tussen kabinet en de sociale partners is afgesproken dat het kabinet fiscale ruimte biedt om een levensloopregeling mogelijk te maken. Werknemers kunnen 2,1 maal hun jaarsalaris belastingvrij sparen. Dit maakt het mogelijk om tijdens de loopbaan circa drie jaar (3\*70%) betaald verlof op te nemen. Het verlof mag ook worden gespaard om direct voorafgaande aan het pensioen op te nemen (ABVAKABO, 2004).

Verder is te verwachten dat de arbeidstijden in Nederland meer op het gemiddelde Europese niveau worden gebracht. Meer werkuren per week en minder strenge regels ten aanzien van nachtdiensten zouden een gevolg kunnen zijn.

#### *Aandachtspunten voor mobiliteit en verkeersveiligheid*

Onder intensivering kan voor een belangrijk deel het combineren van taken en activiteiten worden gerekend. De gevolgen voor de mobiliteit liggen voor

de hand: meer dagelijkse taken en meer vrijetijdsactiviteiten genereren meer mobiliteit. Al met al kan worden gesteld dat het dagelijkse leefpatroon in toenemende mate een geïndividualiseerd en geïntensiveerd karakter heeft. Vanuit de optiek van de mobiliteit betekent dit dat men zich voor het dagelijks functioneren meer dan voorheen afhankelijk heeft gemaakt van verplaatsingen. In andere bewoordingen: het wonen in kleinere leefeenheden, de geëmancipeerde werkverdeling tussen mannen en vrouwen, het combineren van taken en de hectiek die hiermee gepaard gaat, alsmede de intensivering van de uithuizige vrijetijdsbesteding hebben de (auto)mobiliteitsbehoefte aangewakkerd.

Vooraf de toename van het aantal taakcombineerders heeft een grote bijdrage aan de groei van de mobiliteit geleverd. Deze groei wordt vaak in verband gebracht met de zogenaamde verplaatsingsketens (opeenvolgende verplaatsingen zoals bijvoorbeeld van huis naar het werk naar de winkel). De auto maakt het mogelijk zo'n keten in een korte tijd af te leggen. Ten opzichte van 1995 is in 2000 het gemiddeld aantal ritten per week voor het werk toegenomen. De verplaatsingen per auto zijn toegenomen van 2,7 naar 3,2 per week en de verplaatsingen te voet/per fiets van 1,7 naar 1,8 (Harms, 2003).

Op basis van deze cijfers is door MuConsult aan de hand van een lineaire regressieanalyse een prognose voor 2010 gemaakt. Volgens deze prognose loopt het aantal verplaatsingen per auto op tot 3,4; het aantal verplaatsingen te voet/per fiets blijft op gelijk niveau (Pol & Need, 2003).

Door de toenemende bijdrage van vrouwen aan het arbeidsproces is vooral het aantal aan het werk gerelateerde ritten binnen de bebouwde kom toegenomen. Uit het tijdsbestedingsonderzoek van het SCP blijkt dat vrouwen het werk dichterbij zoeken dan mannen (Harms, 2003), maar de ontwikkeling is dat zowel vrouwen als mannen in toenemende mate buiten de woonplaats gaan werken. De gemiddelde woon-werkafstand is in vijftien jaar toegenomen van dertien tot zeventien kilometer (SCP, 2004). Op termijn zouden de woon-werkafstanden verder kunnen toenemen, hetgeen consequenties heeft voor de keuze van het vervoermiddel.

Vanwege vrouwen die in deeltijd werken en flexibilisering van de arbeidstijden zou mogen worden verwacht dat het aantal ritten met vertrek in de daluren geleidelijk toeneemt (Pol & Need, 2003). Uit het tijdsbestedingsonderzoek van het SCP blijkt dit niet het geval te zijn. De beoogde spreiding van woon-werkverplaatsingen heeft dus nauwelijks plaatsgevonden. Een mogelijke verklaring hiervoor is de forse toename van het halen en brengen van kinderen. Deze stijging is te zien onder zowel werkende als niet-werkende vaders en moeders.

Het brengen en halen van kinderen per auto naar school geeft onveilige situaties rondom de scholen. Verder bestaat het gevaar dat kinderen hierdoor al op jonge leeftijd auto-afhankelijk worden gemaakt. Daardoor kunnen ze zich minder zelfstandig voortbewegen in het verkeer en zijn ze bijvoorbeeld minder goed in staat om risico's in het verkeer in te schatten. De prognose van MuConsult voor 2010 is dat het halen en brengen van kinderen nog steeds iets vaker lopend/fietsend zal gebeuren dan met de auto (Pol & Need, 2003). Verder geven beide auteurs aan dat op termijn het halen en brengen van kinderen over grotere afstanden zou kunnen plaatsvinden omdat ouders die hiervoor de auto al gebruiken, bij de schoolkeuze verderweg gelegen scholen kunnen kiezen.

Ook de vrijetijdsbesteding is geïntensiveerd. Alhoewel het aandeel van de buitenshuis bestede vrije tijd in 2000 ten opzichte van 1975 niet is



veranderd, is de diversiteit toegenomen (Breedveld & Van den Broek, 2001) en daarmee het autogebruik.

Tot aan 1995 werd voor het winkelen meer gelopen of gefietst dan dat de auto werd gebruikt (Harms, 2003). De omslag was in 2000. Ook de prognose van MuConsult laat zien dat in 2010 autorijden bij het winkelen meer favoriet is dan fietsen of lopen (Pol & Need, 2003).

De afgelopen tijd is er veel aandacht voor vermoeidheid en tijdsdruk. Diverse media-artikelen verschenen er over het 'druk, druk, druk'-gevoel van taakcombineerders en tweeverdieners, al dan niet aangevuld met alarmerende cijfers over het aantal (psychisch) arbeidsongeschiktenen (Breedveld & Van den Broek, 2004). Enkele cijfers van het meerjaren onderzoeksprogramma van de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO) rond psychische vermoeidheid in de arbeidssituatie, illustreren de tijdsdruk. Bij bijna een kwart van de werkenden - 1,6 miljoen mensen - leidt het werktempo of de tijdsdruk tot ziekteverzuim. Bij een kleiner deel (9%) zijn de klachten dermate ernstig dat de betrokkenen een serieus risico lopen burn-out te raken. Een deel daarvan is voor langere tijd uitgeschakeld en belandt in de WAO. Onderzoekers suggereren dat oplossingen iets van de langere termijn zijn. Op korte termijn zou adequate symptoombestrijding daarom wel eens meer in het verschiep kunnen liggen dan fundamentele ingrepen.

#### 4.6. Pluriformiteit en tolerantie

De cultuuronderwerpen pluriformiteit en tolerantie zijn ontleend aan het rapport *Waarden, normen en de last van het gedrag* van de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid (WRR, 2003).

##### *Pluriformiteit*

Pluriformiteit is een kenmerk van de Nederlandse cultuur, maar ze is van karakter veranderd. Grote maatschappelijke veranderingen hebben ervoor gezorgd dat een moderne samenleving steeds minder uit een stuk bestaat. Deze veranderingen zijn:

- van een min of meer homogeen samengestelde bevolking naar een heterogeen samengestelde bevolking qua herkomst, huidskleur en gezinssamenstelling;
- van een min of meer uniform en christelijk waardebestel naar een pluriform stelsel van waarden qua religie, levensbeschouwing, politieke gezindheid en persoonlijke levensstijl;
- van een minder gedifferentieerd naar een steeds meer gedifferentieerd maatschappelijk bestel qua arbeidsverdeling, specialisatie van functies en allerlei nieuwe beroepen;
- van lokaal naar mondiaal bereik qua informatie, kennis en kennisverwerving, en beleving van gebeurtenissen.

De pluraliteit wekt ook zorgen, zoals het volgende citaat van J. Klapwijk laat zien (WRR, 2003): "Het eigentijdse pluralisme werpt echter ook schaduwen af. Op allerlei terrein is de geconstateerde relationaliteit van waarden omgeslagen in een relativisme van waarden. Normen staan op de tocht. Moraal is gemarginaliseerd tot privé-aangelegenheid. Voor hun diepste levensoriëntatie durven mensen vaak nauwelijks uit te komen. Ouders, opvoeders en onderwijzers zien vooral de overdracht van waarden niet meer zitten. Ook levensbeschouwelijke organisaties, zoals christelijke scholen en

christelijke politieke partijen, waarin zoveel normativiteit geïnvesteerd is, hebben de grootste moeite met haar eigen identiteit. En allochtonen wekken met hun gehechtheid aan eigen cultuurvormen dikwijls eerder spot en irritatie dan respect. Kortom, het post-moderne pluralisme heeft een klimaat van scepsis en cynisme geschapen. Het heeft ook, van de weeromstuit, geleid tot kunstmatig opgeschroefde vormen van absolutisme en fundamentalisme. Over godsdienstig en moreel verval gesproken!".

#### *Tolerantie*

De Nederlandse samenleving wordt uiteraard al heel lang gekenmerkt door talloze immigratiestromen die telkens nieuwe 'inwijkelingen' brachten, en mede hierdoor door religieuze verscheidenheid, maar de godsdienstige verscheidenheid vond plaats binnen het grotere verband van de christelijke cultuur. Religieuze tolerantie was langzaam gegroeid. Tolerantie veronderstelt vreedzame onenigheid, dus een pluraliteit van opvattingen: voor de Nederlandse samenleving een lange traditie.

Uit het tweejaarlijkse onderzoek van het SCP (2004) blijkt angst voor etnische spanning. Nederlanders vrezen dat de verzorgingsstaat afbrokkelt en voorzien grotere spanningen tussen autochtonen en allochtonen. Ongeveer de helft van de bevolking geeft de samenleving een onvoldoende; vijf jaar geleden was dat nog maar zeven procent. De zorgen behelzen vooral de toenemende criminaliteit en onveiligheid, de afbrokkelende verzorgingsstaat en de toename van het aantal buitenlanders.

#### *Relatie pluriformiteit met individualisme*

De groei van de pluriformiteit ging gepaard met een sterke welvaartsgroei, die persoonlijke autonomie, met name in de keuze van levensbeschouwing en levensinrichting, vergemakkelijkte. Personen 'kiezen' uit de gegroeide veelheid van waarden en overtuigingen nu meer en meer hun eigen 'pakket'. De waarden zijn niet alleen gepluraliseerd, maar ook geïndividualiseerd. Het geïndividualiseerde waardepatroon moet men echter niet al te letterlijk opvatten. Individuen refereren zich nog steeds aan hun nabije omgeving en aan groepen waarin ze verkeren, bijvoorbeeld aan de populaire jeugdcultuur of aan de 'waarden' van bekende televisiepersoonlijkheden.

Er blijkt een patroon te herkennen in de veelheid van individuele keuzes. De waarden 'gelijkheid' en 'vrijheid' zijn de hoofdkenmerken. Binnen dit patroon zijn (subtiele) nieuwe onderscheidingen waar te nemen; zo komen het onderzoeksbureau Motivaction en het NIPO tot een achttal verschillende waardenoriëntaties of levensstijlen, van traditionele burgers tot postmoderne hedonisten. De keuze voor bepaalde waarden ligt bij voorbaat niet vast via geboorte en klasse en dergelijke, maar de individuele keuze komt nog steeds door sociale invloeden tot stand.

#### *Aandachtspunten voor mobiliteit en verkeersveiligheid*

Diverse aspecten van de hier besproken pluriformiteit en tolerantie kwamen in meer of mindere mate ook voor bij de bespreking van individualisering, informalisering en internationalisering. In het vervolg van dit rapport worden ze onder die onderwerpen verder behandeld, met name in de *Hoofdstukken 8 en 9* waar aspecten met betrekking tot mobiliteit en verkeersveiligheid aan de orde komen.

In het WRR-rapport *Waarden, normen en de last van het gedrag* wordt nog specifiek aandacht aan educatie en handhaving geschonken: "Investeren in bijvoorbeeld betere scholen en leerkrachten betaalt zich terug in minder spijbelen en uitval, minder geweld en een sterker normbesef. Het kost echter tijd om zichtbare resultaten te boeken. Vermindering van handhavings-

inspanningen heeft in eerste instantie weinig effect op de mate van normoverschrijdend gedrag. Op een gegeven moment kan echter een omslagpunt worden gepasseerd, waarna zich een sneeuwbal-effect voordoet waarvan de gevolgen niet eenvoudig ongedaan zijn te maken. Er is dan een grote en langdurig volgehouden inspanning nodig om op termijn het oude niveau van normhandhaving weer te bereiken" (WRR, 2003).

#### 4.7. Etniciteit

In 2004 telde Nederland ongeveer 1,6 miljoen niet-westerse allochtonen, ofwel bijna 10% van de bevolking. In 2020 zal dit aantal toegenomen zijn tot 2,4 miljoen (14% van de bevolking). Bijna de helft van hen zal dan in Nederland geboren zijn (tweede generatie). In de drie grootste steden is het aandeel ongeveer 30% van de bevolking; het aandeel 'allochtoon' van de kinderen onder de 12 jaar is zelfs meer dan 50%.

Een door het CBS gehanteerde definitie van allochtonen is dat het personen zijn die in Nederland woonachtig zijn en van wie tenminste een van de ouders in het buitenland geboren is. Een allochtoon van de eerste generatie is zelf ook in het buitenland geboren. Een allochtoon van de tweede generatie is in Nederland geboren. Suriname en de Antillen worden tot het buitenland gerekend. Allochtonen van de derde generatie bestaan dus niet volgens deze definitie.

De totale bevolking van Nederland is sinds 1997 met 3,5% toegenomen. Het aantal niet-westerse allochtonen groeide in dezelfde periode ongeveer acht keer zo snel. Zowel hun bovengemiddelde vruchtbaarheid als de immigratie van relatief jeugdige niet-westerse allochtonen hebben een enigszins verlagend effect op de vergrijzing (CBS). Materieel gezien is er geen Europees vreemdelingenbeleid en het verwijderen van niet-erkende asielzoekers gaat bijzonder moeizaam. Wel is de instroom aanzienlijk verminderd de laatste jaren: van 40.000 aan het eind van de jaren '90 tot 13.000 in 2003. Huwelijksmigranten zorgen ook voor een aanwas: in de periode 1990-2002 kwamen uit Turkije en Marokko naar schatting ongeveer 60.000 huwelijksmigranten naar Nederland. Er keren naar schatting 20.000 migranten per jaar (blijvend) terug naar het land van herkomst. Met name onder oudere Turken en Marokkanen is sprake van een voortdurend heen en weer pendelen tussen Nederland en het land van herkomst.

De schoolresultaten onder de allochtone bevolking blijven achter en de werkloosheid is nog altijd relatief hoog. Het merendeel van de etnische minderheden verkeert in een zwakke sociaal-economische positie. Het opleidingsniveau is overwegend laag en de uitkeringsafhankelijkheid zeer hoog (20-40%). Vooral Turken en Marokkanen uit de eerste generatie, maar ook de gemiddeld veel hoger opgeleide vluchtelingengroepen, staan er slecht voor op de arbeidsmarkt. Toch wint de allochtone middenklasse aan belang: het opleidingsniveau van minderheden stijgt snel, steeds meer minderheden hebben een baan op tenminste middelbaar functieniveau en succesvolle allochtonen verhuizen steeds vaker naar de randgemeenten van de grote steden. Met de toename van de tweede generatie en hun stijgende opleidingsniveau ligt een modernisering van opvattingen in de toekomst in het verschiet (SCP, 2004).

Over de integratie van allochtonen is de laatste jaren veel te doen geweest. In januari 2004 is het eindrapport *Bruggen Bouwen* gepresenteerd naar aanleiding van het parlementair onderzoek naar de integratie van

minderheden in de Nederlandse samenleving in de afgelopen 30 jaar (Commissie Blok, 2004). Het rapport bevat behalve een analyse van het integratiebeleid ook aanbevelingen over versterking van het integratiebeleid, onder meer door verbetering van inburgeringscursussen en door betere spreiding van migranten in wijken en in het onderwijs. De bevindingen zijn gebaseerd op bronnenonderzoek, op gesprekken met een groot aantal mensen die betrokken zijn (geweest) bij het integratiebeleid en op openbare hoorzittingen.

In september 2002 werd een motie aangenomen die uiteindelijk leidde tot het parlementaire onderzoek; in deze motie werd gesteld dat in de Nederlandse samenleving steeds meer discussie gaande was of de integratie van allochtonen in de samenleving nu wel of niet was geslaagd. Het thema speelde in de campagne voor de verkiezingen van mei 2002 een grote rol omdat Pim Fortuyn grote kritiek op het gevoerde integratiebeleid had.

In het rapport *Bruggen Bouwen* wordt geconcludeerd dat de integratie van vele allochtonen geheel of gedeeltelijk is geslaagd. Tevens constateert de commissie echter dat door een combinatie van onvoldoende integratie en vervolgmigratie het 'economisch rendement' van de integratie voor de samenleving als geheel verwaarloosbaar is.

Omdat migratie een onomkooptbaar internationaal verschijnsel is, zit er volgens de commissie niets anders op dan voortzetting van het integratiebeleid. Er moeten wel enkele zaken anders worden aangepakt. Zo moeten knelpunten bij de inburgering worden opgelost, moet segregatie (zwarte scholen) in het onderwijs worden tegengegaan en moet de woningmarkt in randgemeenten rond steden worden opengesteld voor lage inkomens. Dit laatste moet het bestaan van zwarte wijken tegengaan. Gemengde scholen worden gezien als een belangrijke voorwaarde voor succesvolle integratie.

Direct na het verschijnen van het rapport oordeelde de Tweede Kamer er kritisch over omdat het als te vrijblijvend werd beschouwd en de aanbevelingen als 'te slap'.

Verschillen tussen de mediterrane cultuur en de Nederlandse cultuur is een bron van discussie. Cultuursocioloog Van den Brink (2004) benadrukte in het actualiteitenprogramma NOVA dat kinderen met een mediterrane achtergrond in de Nederlandse maatschappij tussen twee vuren zitten. Het eergevoel in een mediterrane cultuur is heel anders is dan in de Nederlandse: "In Nederland verdien je respect als je goed presteert, in de andere cultuur heb je respect om wie je bent". Hij vindt dat Nederland te lang heeft ontkend dat er grote verschillen bestaan tussen deze twee culturen. Door cultureel antropoloog Yerden (2004) wordt het aspect 'gezag' met betrekking tot de Nederlandse versus de mediterrane cultuur genuanceerd: "In Nederland wordt gezag niet meer erkend, niet door autochtonen en niet door allochtonen". Bij beide bevolkingsgroepen is er volgens Yerden het nodige veranderd. De *autochtone* bevolking zou geen houvast meer hebben vanwege het missen van de gulden, de ontzuiling en de globalisering. Door de *geïntegreerde allochtone* bevolking wordt sinds de aanslagen in Amerika en de opkomst van Fortuyn gevoeld dat haar het Nederlanderschap is ontnomen. Nu krijgt zij automatisch het etiket van 'allochtoon' opgeplakt.

### *Aandachtspunten voor mobiliteit en verkeersveiligheid*

De komst van grote groepen allochtonen leidt in absolute zin tot een toename van de mobiliteit, maar de groei is gedempt doordat allochtonen minder verplaatsingen maken en per verplaatsing minder kilometers afleggen. Uit een wat ouder onderzoek van MuConsult uit 1995 blijkt het grote verschil tussen Nederlanders aan de ene kant en Surinamers en Turken aan de andere kant (Harms, 2002).

	Nederlanders	Surinamers	Turken
Totaal, waarvan:	36	19]	14
– als autobestuurder	16	7	6
– als autopassagier	5	1	3
– per trein	8	3	1
– per bus, tram, metro	2	5	2
– per (brom)fiets	3	1	0
– als voetganger	1	1	2

Tabel 4.1. *Afgelegde afstand in kilometers per persoon per dag.*

In 1997 schatte AVV in dat een verkleining van de sociaal-economische achterstand van allochtonen zal resulteren in een meer op de autochtonen gelijkend verplaatsingspatroon, maar met een relatief hoger autogebruik. Niet bekend is of allochtonen meer of minder dan autochtonen bij ongevallen betrokken zijn. Er is een duidelijke behoefte om dit te kwantificeren, maar de wijze waarop is lastig. Etniciteit is namelijk geen kenmerk op het ongevalsregistratieformulier. Ook bij de telefonisch enquête Ongevallen In Nederland (OIN) is de respons onder allochtonen gering vanwege taalproblemen. Door Consument en Veiligheid zijn de mogelijkheden op een rij gezet om de etniciteit bij het Letsel Informatiesysteem (LIS) te registreren (Van Baar et al., 2000). Deze studie heeft er in geresulteerd dat niet bij binnenkomst van de slachtoffers in ziekenhuizen naar de etniciteit wordt gevraagd, maar later door een schriftelijke enquête gericht op oorzaken en gevolgen van letsel. Er zijn nog geen resultaten bekend. Daarnaast wordt medio 2005 door het SCP een studie uitgebracht over de leefsituatie van allochtone stedelingen; een onderdeel hiervan is gewijd aan de mobiliteit van allochtonen.

De 'witte vlucht' naar basisscholen en scholen in het voortgezet onderwijs heeft negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid. Schoolgaande jongeren in het voortgezet onderwijs (veelal fietsers) brengen meer tijd op en langs de weg door, en leggen grotere afstanden buiten de bebouwde kom af. Ouders van kinderen in het basisonderwijs moeten over grotere afstanden hun kind(eren) met de auto of fiets naar school brengen.

Het feit dat in Nederland gezag niet meer zou worden erkend, noch door autochtonen, noch door allochtonen, (Yerden, 2004) geldt natuurlijk niet in zijn algemeenheid, maar met betrekking tot regel- en wetgeving en verkeershandhaving is het wel een aandachtspunt.

#### 4.8. Andere trends - ontwikkelingen

Diverse trends zijn te onderkennen die in sommige gevallen een directe relatie met verkeersveiligheid hebben. Zonder de indruk te wekken volledig te zijn, kunnen bepaalde ontwikkelingen worden genoemd.

##### 4.8.1. *Duurzame kwaliteit van de leefomgeving*

In de *Nota Mobiliteit* (VenW, 2004) wordt gesteld dat duurzame kwaliteit van de leefomgeving voor alle burgers van direct belang is. Evenwel wil het huidige kabinet de economie laten groeien, en verkeer en vervoer de ruimte geven; tegelijkertijd wil het kabinet de negatieve effecten van het verkeer beperken. In de *Nota Mobiliteit* wordt een gedifferentieerde congestieheffing voorgesteld om files gericht tegen te gaan. Gesproken wordt over een forse heffing van 11,2 eurocent per kilometer voor 4% van het wegverkeer. Het CPB heeft een doorrekening gemaakt (Besseling, Groot & Verrips, 2004). De naar plaats en tijd gedifferentieerde heffing reduceert het verkeer op de betreffende wegdelen en dagdelen met een derde. Omdat de heffing wordt geheven in de spits gaat het vooral ten koste van het woon-werkverkeer. De verbeterde doorstroming komt ten goede aan het resterende woon-werkverkeer, maar vooral ook aan het vrachtverkeer en aan het zakelijke verkeer. De besluitvorming wordt aan het volgende kabinet overgelaten, waarbij adviezen worden betrokken van het maatschappelijk platform (commissie Nouwen) voor een nieuw systeem van betalen voor mobiliteit. Door het kabinet wordt een miljard euro uitgetrokken voor milieumaatregelen, met name voor de ontwikkeling van schonere technieken. Om klimaatverandering, luchtverontreiniging en geluidsoverlast verder terug te dringen moeten internationale regels voor technische eisen aan voertuigen en aan brandstoffen voor vaar- en voertuigen worden aangescherpt (aanpakken bij de bron). Voor de langere termijn staat het kabinet een overgang naar duurzame mobiliteit voor ogen, een zogenaamde transitie, waarbij het milieu geen hinder meer ondervindt van verkeer en vervoer. Verder staat in de *Nota Mobiliteit* dat het bevoordelen van het openbaar vervoer niet meer aan de orde is: "de bus is niet per definitie beter dan de auto". Milieudefensie stelt zich hiertegen teweer: nieuwe wegen aanleggen is water naar de zee dragen. Het helpt niet tegen de files, want meer aanbod roept meer vraag op. De opbrengsten van heffingen moeten naar het openbaar vervoer en de fiets. Er moet snel worden geïnvesteerd in betrouwbaarder en frequenter openbaar vervoer in en rond de grote steden, en in uitstekende fietsvoorzieningen. Overal in Nederland moeten bussen en treinen blijven rijden, dat moet zelfs wat vaker (Milieudefensie). Vanwege milieu-aspecten komen snelheidsreducties op autosnelwegen meer in beeld in navolging van de ingestelde 80 km/uur bij Rotterdam/Overschie op de A13. Van 'officiële' zijde wordt ingegrepen tegen wegwitbreidingen. Zo heeft de Raad van State in 2004 een verbod afgekondigd voor onder meer de realisering van een spitsstrook langs de A1; dit omdat de normen voor de luchtkwaliteit niet gerealiseerd kunnen worden.

##### 4.8.2. *Vrije tijd*

De afgelopen jaren zijn Nederlanders vrije tijd steeds belangrijker gaan vinden, belangrijker inmiddels dan werk. Mede hierdoor heeft zich een in economisch opzicht belangrijke vrijetijdssector ontwikkeld. De opvallende

trends zijn: er is minder vrije tijd waardoor er een verdere intensivering optreedt; er zijn meer commerciële vrijetijdsdiensten; er is sprake van een meer kapitaalintensieve vrijetijdsbesteding en van verdere individualisering. Men wil meer vrije tijd besteden aan de kinderen of aan de kleinkinderen, aan internetten, vrienden en reizen (in die volgorde). Minder tijd zal gaan naar vrijwilligerswerk, 'niets doen' en cultuurbezoek.

Die verwachtingen zouden op het vlak van gezin en sociale contacten een trendbreuk betekenen. Hoewel gezin en vrienden/bekenden als zeer belangrijk in het leven gelden, nam de tijd die men aan hen besteedde in de voorbije decennia steeds af. Hoewel het aantal Nederlanders dat aan sport doet nog steeds stijgt, is onder sporters het lidmaatschap van een sportvereniging niet meer zo vanzelfsprekend als in het begin van de jaren negentig. Zo was in 1991 ruim 60% van de sporters lid van een vereniging tegen ruim 55% in 2003 (SCP, 2004).

#### 4.8.3. *Sociale veiligheid*

Uit de Politiemonitor (2004) blijkt dat 9% van de Nederlanders bepaalde plekken mijdt vanwege onveiligheid. In de drie grote steden in het westen bedragen de percentages 12-15%. Het omrijden of omlopen om onveilige plekken te mijden komt wat minder voor, respectievelijk 8% en 10-12%. Door het SCP (2004) wordt in dit verband opgemerkt dat door de individualisering, de gestegen arbeidsparticipatie en het hoge welvaartsniveau de sociale controle is verminderd en de gelegenheid voor het plegen van criminaliteit is toegenomen.

Het feit dat mensen bang voor diefstal zijn, speelt ook een rol bij de inperking van de mobiliteit. Zij gaan bijvoorbeeld 's avonds niet met de scooter of de auto weg uit angst voor diefstal van de scooter of omdat zij vrezen geen veilige parkeerplaats voor de auto te kunnen vinden (ANWB, 2003).

#### 4.8.4. *Overheid versus burger*

We zien een overheid (politie) die orde op zaken wil stellen door bijvoorbeeld radarverklippers te verbieden, fietsachterlichtjes te controleren, overlast door brom- en snorscooters te beperken en snelheidsreducerende voorzieningen aan te leggen. En de burger verzet zich soms door bijvoorbeeld flitspalen te vernielen en over verkeersdrempels te klagen. Van Oenen (2004), universitair docent filosofie, vraagt zich af wie de grenzen van de hedendaagse burger moet bewaken. Deze burger kan worden gekarakteriseerd door onder meer zijn lichte ontvlambaarheid en zijn behoefte aan collectieve emotiebeleving (voetbalfinales, koninklijke festiviteiten, witte marsen). Deze burger beklagt zich wel over de 'regeltjescultuur' van de overheid en over boetes ten gevolge van (geringe) snelheidsovertredingen, maar klaagt ook over de overheid die de wet- en regelgeving niet handhaaft. Van Oenen stelt dat de problemen in de omgang van deze burgers in de publieke ruimte niet een probleem is dat aan de 'falende overheid' kan worden verweten; het is een probleem van de 'falende burger'. Hoewel met zijn normbesef niet zo veel mis is, gaat het om het zelfverklaarde onvermogen om naar de normen te handelen. "De burger zou toch gewoon kunnen bijdragen aan het onderhoud van een fatsoenlijke publieke ruimte. Daarvoor hoeft hij niet eens zo veel te doen, eerder bepaalde dingen juist nalaten."

#### 4.8.5. *Samenvatting: aandachtspunten voor mobiliteit en verkeersveiligheid*

We dienen er rekening mee te houden dat maatregelen die als te rigouros worden ervaren (hoge verkeersdrempels, boetes voor kleine overtredingen) in de toekomst tot meer protest zullen leiden. Weliswaar dient de 'falende burger' normbesef bijgebracht te worden in de zin van dat hij bepaald ongewenst (verkeers)gedrag nalaat volgens de universitair docent filosofie van Oenen (2004), maar hij laat na om aan te geven hoe dit kan worden bewerkstelligd.

Er is sprake van inperking van de mobiliteit vanwege sociale onveiligheid en diefstal.

Nu van de centrale overheid minder steun valt te verwachten voor het openbaar vervoer, is van de zijde van maatschappelijke organisaties oppositie te verwachten tegen de toename van de automobilititeit in en rond steden. Van een gedifferentieerde kilometerheffing is duidelijk meer beïnvloeding op de mobiliteit naar tijd en plaats te verwachten dan van een 'vlakke' heffing.

Het milieu zal een dominantere rol gaan spelen. Beperkingen in de aanleg van wegen en rijstroken, en snelheidsbeperkingen op autosnelwegen zijn hier voorbeelden van. De instelling van lagere snelheidslimieten heeft een gunstige invloed op de verkeersveiligheid.



## 5. Cultuur(dimensies) in het beroepsmatige wegtransport

In het voorgaande zijn aspecten beschouwd die wat de mobiliteit en verkeersveiligheid betreft relevant kunnen zijn voor de individuele weggebruiker. De vraag is: is een beroepschauffeur als een individu te beschouwen of maakt hij deel uit van een collectief met een 'eigen' (veiligheids)cultuur? Indien dit laatste het geval is, is dit voor het beschrijven van de mobiliteit en verkeersveiligheid van het beroepsvervoer van cruciaal belang. Om inzicht te krijgen in de rol van cultuur binnen het beroepsvervoer worden eerst de cultuurdimensies van deze sector behandeld. Vervolgens wordt nagegaan in hoeverre er reeds sprake is van veiligheidscultuur bij transportbedrijven (safety culture op bedrijfsniveau).

### 5.1. Cultuurdimensies beroepsgoederenvervoer

In een studie naar waardenoriëntaties en transportveiligheid zijn de vijf cultuurdimensies van Hofstede toegepast (Vinken & Vermaas, 2001). Deze cultuurdimensies heeft Hofstede ontwikkeld voor een breed scala van veiligheidsvragen die in de sector van het beroepsmatige wegtransport spelen. Het gaat hierbij om de culturele verschillen tussen twaalf Europese landen die een bepaalde vervoersrelatie met Nederland hebben zoals Duitsland, België, Frankrijk, Italië, Groot-Brittannië en Spanje. Het vijf-waardendimensiemodel van Hofstede onderscheidt de volgende vijf onderwerpen:

- machtsafstand;
- individualisme/collectivisme;
- masculiniteit/feminiteit;
- onzekerheidsvermijding;
- lange-/kortetermijnnoriëntatie.

In het onderstaande worden de dimensies belicht en wordt aangegeven wat de positie van Nederland ten opzichte van de andere landen is. Vervolgens wordt de betekenis van deze dimensies voor de transportveiligheid aan de hand van het onderzoek van Hofstede onder afzonderlijke kopjes behandeld.

Nadat Vinken & Vermaas (2001) een concept over dit onderzoek gereed hadden, hebben ze dit voorgelegd aan Nederlandse experts op het gebied van wetenschap, beleid en de praktijk. De experts konden zich uitspreken over eventuele ontwikkelingen van Hofstra's dimensies in de Nederlandse situatie. Deze visie is te vinden onder het kopje *Betekenis voor transportveiligheid*.

NB. In een nabeschuiving (§ 5.1.6) plaatsen we een kanttekening bij dit onderzoek.

#### 5.1.1. *Machtsafstand*

Onder machtsafstand wordt verstaan de mate waarin in een cultuur de minder machtige leden van instituties en organisaties verwachten en accepteren dat de macht ongelijk verdeeld is. Een lage score op deze dimensie houdt in dat het accent ligt op coöperatie, minder centralisatie en

grotere gelijkheid. Deze cultuurvorm met een lage score is te vergelijken met de 'informalisering' zoals Schnabel die onderscheidt.

De Nederlander scoort laag op de ladder van de machtsafstand, hetgeen betekent dat hij/zij relatief (dus ten opzichte van anderen uit andere landen) weinig houdt van uitingen van machtsverschil of van bijvoorbeeld autoritaire relaties, en zich met moeite neerlegt bij een ongelijke verdeling van macht binnen en buiten organisaties. Enkele gedragselementen zijn: onafhankelijk kunnen zijn, als gelijke worden behandeld en verwachten te worden geconsulteerd bij beslissingen.

#### *Betekenis voor transportveiligheid*

De relatie tussen machtsafstand en verkeersgedrag voor de verschillende Europese landen zijn door Hofstede onderzocht op de variatie in toegestane maximumsnelheden en het aantal verkeersslachtoffers. Een verband werd niet gevonden. Wel wordt genoemd dat relaties in termen van verkeersgedrag *voorstelbaar* zijn. Bijvoorbeeld in een cultuur met een afkeer van de top-downbenadering kunnen verkeersregels tegendraadse reacties oproepen als de regels zonder dialoog of duiding worden opgelegd. De door de onderzoekers geraadpleegde experts schatten in dat de machtsafstand in Nederland kleiner is geworden daar de burger mondiger is geworden en gezag niet als vanzelf accepteert.

### 5.1.2. *Individualisme/collectivisme*

Individualisme wijst op culturen waarin de relaties tussen individuen los zijn en waarin belangen en verantwoordelijkheden vooral op het niveau van het individu vertaald worden. Het ik-gevoel en berekende oriëntatie staan centraal. Collectivistisch zijn die culturen waarin individuen in hechte groepen zijn opgenomen. De groep en de belangen zijn de norm. De nadruk ligt op het wij-gevoel.

Nederlanders scoren in de hoogste regionen als het om individualisme gaat.

#### *Betekenis voor transportveiligheid*

Hofstede heeft een verband gevonden tussen individualisme/collectivisme en het aantal verkeersslachtoffers. In individualistische landen, aldus Hofstede, is het verkeer veiliger door de calculerende betrokkenheid van bestuurders: er is eerder de neiging voor zichzelf op te komen. In collectivistische landen is het individu minder verantwoordelijk voor zijn eigen daden en vertrouwt hij meer op veilig gedrag van anderen. Aan de andere kant is het *voorstelbaar* dat de geneigdheid het eigenbelang voorop te stellen kan leiden tot eigengereid gedrag dat de verkeersveiligheid niet ten goede komt.

Volgens de experts is de individualisering belangrijker geworden de afgelopen jaren; de eigen verantwoordelijk staat voorop.

### 5.1.3. *Masculiniteit/feminiteit*

In feminiene culturen wordt veel waarde gehecht aan bijvoorbeeld goede relaties en samenwerking, en vraagstukken rondom de kwaliteit van leven. Masculiene culturen zijn onder meer assertief en prestatiegericht, en zijn gericht op economische groei en snelheid. De Nederlander blijkt sterk feminiene te zijn.

#### *Betekenis voor transportveiligheid*

Uit het onderzoek van Hofstede volgt dat in masculiene culturen de toegestane maximumsnelheid alsmede het aantal verkeersdoden fors hoger is dan in feminiene culturen. In de meer feminiene landen bestaat minder behoefte om hard te rijden of stoer te doen in het verkeer. Vooral de breed geaccepteerde rol van een solidair, invoelend en sociaal wezen draagt in feminiene culturen bij aan de verkeersveiligheid.

Volgens de experts is het onduidelijk of de feminiteit is toegenomen. Enerzijds wordt sterk de nadruk gelegd op samenwerking en overleg (feminiene gedrag), anderzijds worden in Nederland onder druk van de 24-uurseconomie geld, snelheid en prestatie (masculien gedrag) belangrijk geacht.

#### 5.1.4. *Onzekerheidsvermijding*

Onzekerheidsvermijding geeft de mate aan waarin in een bepaalde cultuur onzekerheid als een bedreiging wordt gezien. Om deze situatie uit de weg te gaan leggen mensen uit onzekerheidsvermijdende culturen grote nadruk op regels, maar op korte termijn schuwen zij de risico's. Een lage score op onzekerheidsvermijding betekent een hoge tolerantie en weinig nadruk op regels.

Nederlanders zitten in de middenmoot. De Nederlandse cultuur heeft dan ook trekjes van beide polen.

#### *Betekenis voor transportveiligheid*

De conclusie van Hofstede is dat landen met een hoge score op onzekerheidsvermijding tevens hoog scoren op aspecten als zelfmoord, alcoholmisbruik, het aantal dodelijke verkeersongevallen en een hoge maximale toegestane snelheid op de weg. Een belangrijk deel van de verklaring hiervoor zit in het 'psychologische' aspect van onzekerheidsvermijdende culturen: nervositeit, stress en gejaagdheid gaan samen met onvoorzichtigheid en hogere snelheden die leiden tot meer ongevallen. Ook wordt als verklaring gegeven dat onzekerheidsvermijders slecht kunnen omgaan met onbekende risico's en moeite hebben met het handelen buiten de voorgeschreven regels om.

Onzekerheidsvermijding lijkt toegenomen volgens de experts. De roep om meer regels is groot en er komen ook steeds meer regels. Verder werd genoemd dat stress en werkdruk toegenomen zijn. Stressgevoeligheid is de psychologische pendant van onzekerheidsvermijding.

#### 5.1.5. *Lange-/kortetermijnoriëntatie*

Langetermijnoriëntatie heeft te maken met doorzettingsvermogen, spaarzaamheid en toewijding. Kortetermijnoriëntatie is gericht op directe bevrediging van behoefte, consumptie en snel resultaat.

#### *Betekenis voor transportveiligheid*

De lange- en kortetermijnoriëntatie is door Hofstede nog niet in verband gebracht met vraagstukken van vervoersveiligheid. *Denkbaar* is dat bijvoorbeeld aan kortetermijnoriëntatie een effect van onmiddellijke behoeftebevrediging en snel resultaat verbonden is, waardoor veiligheidsaspecten worden verwaarloosd en opgeofferd. Op de langetermijnoriëntatie scoort de Nederland modaal.

### 5.1.6. Nabeschuwing SWOV

Deze studie naar waardenoriëntaties en transportveiligheid is opgenomen om meer zicht te krijgen op de veiligheidscultuur van transportbedrijven en beroepschauffeurs. Een kanttekening is echter wel op de plaats.

Toegestane snelheidslimieten en aantallen verkeersslachtoffers (veelal alleen het aantal doden) zijn een magere indicator om cultuurverschillen tussen landen te verklaren. Weliswaar wordt ter ondersteuning van de beweringen een relatie met vliegtuigongevallen gelegd, maar ook dit verband kan niet als sterk worden beoordeeld gegeven de selectie en training die voor chauffeurs en piloten onvergelijkbaar zijn.

Niettemin zitten in deze studie naar waardenoriëntaties enkele waardevolle aanknopingspunten die in *Hoofdstuk 7* nader worden genoemd.

### 5.2. Veiligheidscultuur op bedrijfsniveau

In een studie van AVV (2003) worden drie niveaus binnen een bedrijf onderscheiden waar safety culture aanwezig moet zijn:

- op macroniveau: de aanwezigheid van safety culture in de branche als geheel;
- op mesoniveau: de aanwezigheid van safety culture bij het management van een bedrijf;
- op microniveau: de aanwezigheid van safety culture in de persoonlijke opvattingen en beroepsmatige gedragingen op het gebied van de verkeersveiligheid.

Gezien de betrokkenheid van brancheorganisaties als TLN, EVO en KNV in landelijke platforms op het gebied van de verkeersveiligheid, kan worden gesteld dat er op macroniveau van safety culture sprake is.

In opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is in 2000 onderzoek op het mesoniveau uitgevoerd naar de relatie die er bestaat tussen de veiligheidscultuur binnen een transportonderneming en het effect op de verkeersveiligheid (Gort et al., 2001). In de literatuurstudie binnen dit onderzoek is aangegeven dat het cultuurbegrip onderdeel is gaan uitmaken van het veiligheidskundige onderzoeksveld. Sinds de ramp bij Chernobyl, waarbij een 'slechte veiligheidscultuur' als een van de oorzaken is aangewezen, wordt in onderzoeken van rampen steeds vaker de cultuur betrokken. Zo worden de ongelukken met de Herald of Free Enterprise en het boorplatform Piper Alpha gedeeltelijk toegeschreven aan slechte veiligheidsculturen.

Een cultuur (van een organisatie/bedrijf) is de som van alle gemeenschappelijke en als vanzelfsprekende veronderstellingen die een groep in de loop van haar bestaan heeft geleerd. De veiligheidscultuur van een organisatie is een verbijzondering van de organisatiecultuur die zich manifesteert in de mate waarin de organisatie de gevaren en risico's beheerst. In het onderzoek voor het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn vijf transportbedrijven onderzocht. Vastgesteld wordt dat bij vier van deze vijf bedrijven er geen sprake was van een veiligheidscultuur; in het onderzoek zat één bedrijf dat gevaarlijke stoffen vervoert en daarmee aan wettelijke eisen op het gebied van de veiligheid moet voldoen (veiligheid maakt dan ook deel uit van de cultuur, maar is beperkt tot het laden en lossen en heeft geen betrekking op het verkeersgedrag van chauffeurs).

Bij bedrijfsbeslissingen worden geen afwegingen gemaakt ten aanzien van de veiligheid. Chauffeurs hebben hun eigen verantwoordelijkheid. Wel is er een *organisatiecultuur* waarbij sprake is van een binding van chauffeurs met het bedrijf. Daarnaast is gebleken dat chauffeurs lange dagen maken (tussen tien en dertien uur) en dat zij de tijdsdruk waaronder zij moeten werken en externe omstandigheden ervaren als oorzaken van ongevallen. In de studie wordt dan ook geconcludeerd dat zowel op meso- als op microniveau geen safety culture aanwezig is. Aanbevolen wordt dat het management van het bedrijf een trekkersrol zou moeten vervullen als het gaat om initiëren, uitstralen en doorgeven van een safety culture. Het gebruik van de zogenaamde safety scan zou eerste stap zijn. De safety scan is een instrument ontwikkeld door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, waarmee overtredingen en schades kunnen worden geregistreerd en geanalyseerd. Dit biedt de ondernemer informatie om zijn activiteiten te kunnen sturen.

Safety culture is evenwel niet af te dwingen. Hier ligt dus ook een rol voor de overheid (bijvoorbeeld via de Arbo-wet<sup>2</sup>) en voor verladers die extra eisen kunnen stellen aan vervoerders die voor ze rijden. Ook verzekeringsmaatschappijen kunnen ondersteuning bieden.

In de discussies die de afgelopen jaren in het kader van Goederenvervoer in Maatschappelijk Perspectief (GIMP) zijn gevoerd, wijst het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, DG Goederenvervoer (DGG, 2003), op de rol die mobiliteit speelt ter versterking van de economische positie van Nederland, met inachtneming van de effecten op veiligheid en milieu. Tevens wordt ingegaan op dat wat marktpartijen en maatschappelijke organisaties zelf kunnen doen om de aandacht voor veiligheid en milieu te verwezenlijken met een verwijzing naar de eigen verantwoordelijkheid.

---

<sup>2</sup> De Arbo-wet biedt onbenutte mogelijkheden om de veiligheid van beroepschauffeurs te kiezen als startpunt voor verbeteren van de safety culture. Immers, werkgevers moeten niet alleen in eigen bedrijf goede arbeidsomstandigheden garanderen, maar ook op de weg. Rij- en rusttijden zijn geregeld, maar aan bijvoorbeeld logistieke druk en vermoeidheid is nog veel te verbeteren (Gort et al., 2001).

In het Jaarplan 2005 van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) is de integratie opgenomen van het toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen en ARBO-aspecten in reguliere inspecties (IVW, 2004).

## 6. Mobiliteit: beleid en kwantitatieve en kwalitatieve ontwikkelingen

Verplaatsingen (mobiliteit) zijn noodzakelijk voor deelname aan maatschappelijke activiteiten. De keerzijde van mobiliteit is verkeersonveiligheid. Daarom wordt in dit hoofdstuk uitgebreid op het onderwerp mobiliteit ingegaan, uiteraard voorzover dit in relatie staat tot de in dit rapport behandelde thema's.

In eerste instantie wordt het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan behandeld zoals dat is opgenomen in de *Nota Mobiliteit* van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. De prognoses en doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid en milieu, zoals verwoord in deze nota, zijn afzonderlijk in § 6.2 opgenomen.

Vervolgens wordt in § 6.3 in kwantitatieve zin ingegaan op de huidige mobiliteit en op de prognoses voor de groei op basis van EU-scenario's. Als laatste wordt een resumé gegeven van de kwalitatieve prognoses van de ontwikkeling van de mobiliteit zoals die in voorgaande hoofdstukken zijn besproken.

### 6.1. Nota Mobiliteit

De *Nota Mobiliteit* (VenW, 2004) is een nationaal verkeers- en vervoersplan op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer 1998. De nota is de opvolger van het huidige Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-2). De nota doorloopt de procedure van een Planologische Kernbeslissing (PKB) in de zin van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO). Eenmaal goedgekeurd, heeft de nota een geldigheidsduur van vijftien jaar.

Er is een nauwe relatie tussen de *Nota Mobiliteit* en de *Nota Ruimte*. De *Nota Ruimte* schetst de ruimtelijke strategie om te komen tot een sterke economie, een veilige samenleving, een goed leefmilieu en een aantrekkelijk land. De samenhang tussen ruimte, verkeer en vervoer, en economie wordt op ieder niveau (gemeentelijk, regionaal en nationaal) vergroot. De *Nota Mobiliteit* werkt deze uitgangspunten nader uit.

De volgende kernpunten kunnen uit de *Nota Mobiliteit* worden opgetekend:

- De economische structuur moet worden versterkt door de bereikbaarheid te verbeteren. Gesteld wordt dat de betrouwbaarheid van de reistijd in 2020 sterk verbeterd moet zijn.
- De groei van verkeer en vervoer wordt mogelijk gemaakt. Door demografische, economische, ruimtelijke en internationale ontwikkelingen blijft verkeer en vervoer sterk groeien. Deze groei wordt vanwege het maatschappelijke en economische belang - binnen wettelijke en beleidsmatige kaders voor milieu, veiligheid en leefomgeving - gefaciliteerd.
- De stelregel is: decentraal wat kan en centraal wat moet. Provincies en kaderwetgebieden zijn de aangewezen partijen om regionale afwegingen te maken. Zij formuleren zelf ambities voor hun gebied met een samenhangend maatregelenpakket. De rijksfinanciering loopt via de Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU).
- De *Nota Mobiliteit* geeft aan welke nationale belangen moeten doorwerken in het decentrale verkeers- en vervoersbeleid. Deze centrale kaders gelden voor doorstroming op het rijkswegennet,

- verkeersveiligheid, transport van gevaarlijke stoffen en (internationale) kaders voor milieu en leefomgeving.
- Het bedrijfsleven levert via publiek-private samenwerking een actieve bijdrage aan de realisatie van infrastructuurprojecten. Daarbij worden mogelijkheden van gebiedsontwikkeling en deelfinanciering via tol of innovatieve aanbestedingsvormen (ontwerp, bouw, financiering en onderhoud) optimaal benut.
  - Het Rijk wil de innovatieprestaties verbeteren met betrekking tot bereikbaarheid, veiligheid en milieu. De aanjager hierbij is het VenW-Beraad Kennis en Innovatie waarin sleutelfiguren uit het bedrijfsleven en kennisinstellingen alsmede leden van het rijksbrede Innovatieplatform zitting hebben
  - Het Rijk wil zich etaleren als een daadkrachtige overheid door hinderlijke, niet-functionele en marktverstorende regels af te schaffen conform het wetgevingsprogramma van VenW *Beter Geregeld!*.
  - Nederland is gebaat bij een goede Europese infrastructuur en Europees beleid. Het Rijk spant zich in om binnen de EU prioriteit te krijgen voor opheffing van knelpunten in de hoofdinfrastructuur elders in Europa. Nederland maakt zich sterk voor invoering van scherpere milieumaatregelen en voor voertuigtechnologie in Europees verband. Daarnaast streeft Nederland op het gebied van diverse vervoersmodaliteiten, zoals weg, spoor en binnenvaart, naar een internationaal level playing field dat eerlijke concurrentie mogelijk maakt.
  - Het kabinet vindt een andere manier voor betalen van het gebruik van de weg noodzakelijk om de betrouwbaarheid te kunnen verbeteren, de reistijd te beperken en daarmee de economie te versterken. In deze kabinetsperiode worden daartoe voorbereidingen getroffen. De adviezen van het maatschappelijk Platform Betalen voor Mobiliteit (commissie Nouwen) maken hiervan deel uit.

## 6.2. Prognoses en doelstelling voor verkeer uit de Nota Mobiliteit

De toenemende verstedelijking en bedrijvigheid leiden tot extra mobiliteit. Het wegverkeer groeit tot 2020 met ruim 40% ten opzichte van 2000, zowel op het hoofdwegennet als op het onderliggend wegennet. De groei doet zich vooral voor op de korte afstand (tot dertig kilometer) en in stedelijke gebieden. In alle regio's worden de meeste kilometers afgelegd op het hoofdwegennet. De groei op het hoofd- en onderliggend wegennet is binnen een regio vergelijkbaar, maar verschilt wel tussen de regio's (VenW, 2004).

De basis voor deze prognose is gelegd in de AVV-nota *Ontwikkelingen Verkeer en Vervoer 1990-2020* (Bogaerts et al., 2004). Hierin wordt onderscheid gemaakt tussen de groei over de weg tot 2020 van het personenverkeer (een groei van ongeveer 35%) en een groei in het goederenvervoer (een groei van 80-100% afhankelijk van het EU-scenario; zie § 6.3).

De rijksoverheid geeft prioriteit aan een hogere verkeersveiligheid (VenW, 2004). Zij wil de trendmatige afname van het aantal slachtoffers krachtig voortzetten. Dat streven sluit aan op de doelstelling van de transportministers van de Europese Unie om het aantal verkeersdoden in Europa in 2010 te halveren.

De Nederlandse overheid kiest de volgende doelstelling voor verkeersveiligheid: werken aan een permanente verbetering van de

verkeersveiligheid in een zodanig tempo dat de positie in de top van de Europese Unie behouden blijft. Voor 2010 is het beleid erop gericht het aantal doden en ziekenhuisgewonden terug te brengen tot respectievelijk 900 en 17.000 (werkelijke aantallen): ten opzichte van 2002 een daling van respectievelijk 15% en 7,5%.

In 2020 mogen er niet meer dan 640 doden en 13.500 ziekenhuisgewonden vallen: een daling ten opzichte van 2002 van respectievelijk 40% en 30%. In geld uitgedrukt betekent dit een daling van de materiële maatschappelijke lasten van circa 2,4 miljard euro (van circa 6 miljard in 2003 naar circa 3,6 miljard in 2020).

In de *Nota Mobiliteit* wordt gesteld dat deze doelstelling 'een majeure opgave vormt gezien de voorziene groei van de mobiliteit.

### 6.3. Prognoses groei mobiliteit op basis van EU-scenario's van het CPB

De eerste scenariostudie *Scanning the future* van het Centraal Planbureau (CPB) stamt uit 1992. Met scenario's kunnen de kwantitatieve gevolgen van Europese integratie en sociaal-economisch beleid in de toekomst worden gevat. Lange tijd heeft het CPB drie scenario's gehanteerd: Divided Europe, European Coördination en Global Competition.

Vanwege de vele veranderingen binnen Europa de laatste jaren heeft het CPB vier nieuwe internationale scenario's gepresenteerd onder de titel *Vier vergezichten op Nederland* (Huizinga & Smid, 2004).

In 2001 zijn in de publicatie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat *Koersen op de tijdgeest* (VenW, 2001) omtrent de ontwikkeling van diverse vervoerswijzen prognoses gemaakt, dit op basis van de toen gehanteerde drie CPB-scenario's. Voor elke scenario is de ontwikkeling tussen 1995-2020 geschetst, afgezet tegen die van 1970-1995. Het gaat hier om prognoses waarin een gematigde (Nederlandse) beleidsinspanning verondersteld is. Voor de periode 1970-1995 bedroeg de economische groei 75%. Deze groei zal volgens de drie scenario's over de periode 1995-2020 zijn:

- Divided Europe (DE): 45%;
- European Coördination (EC): 93%;
- Global Competition (GC): 122%.

Voor beide periodes van 25 jaar (1970-1995 versus 1995-2020) ziet volgens de drie scenario's de ontwikkeling er als volgt uit (*Tabel 6.1*).

Mobiliteit	Groei 1970-1995 (%)	Groei 1995-2020 (%)		
		DE	EC	GC
Alle vervoerswijzen (rkm)	ca. 75	19	29	24
Personenauto (vtgkm)	108	38	49	46
Trein (rkm)	75	10	20	7
Overig ov (rkm)	16	-1	4	-7
Fietsen en lopen (rkm)	ca. 5	-2	3	2

rkm: reizigers-kilometer; vtgkm: voertuig-kilometer

Tabel 6.1. *Groei voor de periode 1970-1995 en 1995-2020 volgens de drie scenario's van het CPB.*



Uit *Tabel 6.1* blijkt dat ondanks grote verschillen tussen de EU-scenario's in de economische groei van factor 2 à 3, de prognoses voor de diverse vervoerswijzen duidelijk minder ver uiteenlopen. Verder blijft in elk van de scenario's de groei van de mobiliteit de komende 25 jaar fors achter bij die in de periode 1970-1995. De verwachte groei van het autogebruik is beduidend hoger dan die van de totale mobiliteit. Dit betekent geen of weinig groei bij de andere modaliteiten. Alleen het treingebruik toont nog een redelijke groei ver boven die van het overig openbaar vervoer (stads- en streekvervoer). Daar de mobiliteitsprognoses voor de diverse vervoerswijzen in de trant van de 'oude' scenario's niet ver uiteenlopen, is het niet aannemelijk dat bij het volgen van de vier nieuwe scenario's de mobiliteitsprognoses tot geheel andere cijfers zullen leiden.

Hetgeen hier is bepaald voor de lange termijn zagen we reeds ook vastgesteld voor de kortere termijn. Uit het tijdsbestedingsonderzoek van SCP bleek dat in 2000 ten opzichte van 1995 het aantal verplaatsingen met openbaar vervoer en lopen/fietsen was teruggelopen en het aantal verplaatsingen per auto was toegenomen (Harms, 2003).

#### 6.4. **Kwantitatieve schets van de huidige mobiliteit**

Voor de huidige situatie worden in het onderstaande enkele kerncijfers voor de mobiliteit met betrekking tot de sociale en culturele factoren geschetst. Daar waar geen bronvermelding is gegeven, komen de cijfers en vaststellingen uit de SCP-rapporten *De sociale staat van Nederland 2003* (SCP, 2003) en *Mobiel in de tijd* (Harms, 2003); de cijfers hebben betrekking op de situatie tot 2000.

- Ruim een derde van de stijging van de totale reisduur en minder dan de helft van de toename van het totaal aantal verplaatsingen is te herleiden tot de groei van de bevolking. Het grootste deel van de gestegen verkeersdruk is evenwel het gevolg van de stijging van de gemiddelde mobiliteit per persoon.
- Nederlanders van twaalf jaar en ouder verplaatsen zich gemiddeld drie keer per dag. Daarvoor zijn ze ruim een uur onderweg en leggen ze 35 kilometer af. De helft van alle verplaatsingen en driekwart van de verreden kilometers zijn voor rekening van de auto.
- De meeste werkenden werken gewoon overdag. Slechts 15% werkt op zaterdagochtend, 11% op zaterdagmiddag en 4% op zondag. In de avond werkt gemiddeld 7% en in de nacht 1 à 2% (MKB-net Nieuws, 17 september 2002).
- Met 36% van de verplaatsingen en 37% van de verreden kilometers zijn sociale en recreatieve activiteiten de belangrijkste bron van mobiliteit.
- Vrouwen verplaatsen zich even vaak als mannen, maar zijn minder lang onderweg en leggen minder kilometers af. Mannen verplaatsen zich relatief vaak van en naar het werk, terwijl vrouwen meer huishoudelijke en zorggerelateerde verplaatsingen genereren.
- Hoe hoger het inkomen of het opleidingsniveau, des te meer (auto)mobiliteit.
- Sinds 1960 is het autobezit en -gebruik met een factor tien toegenomen. Inmiddels beschikt driekwart van de huishoudens over een of meerdere auto's en een vijfde heeft minimaal twee auto's.

- Het zijn met name de gezinnen met kinderen en de huishoudens met een hoog inkomen die twee of meer auto's bezitten.
- Uit een studie van het onderzoeksinstituut NIPO blijkt dat de Nederlandse automobilist in 2002 gemiddeld 16.600 kilometer reed, een daling van ruim 1.500 kilometer ten opzichte van 2001. In 2002 reed een op de vijf automobilisten meer dan 22.500 kilometer per jaar, een aandeel dat eveneens is gedaald ten opzichte van 2001. De afname wordt veroorzaakt door de economische malaise en de oplopende werkloosheid. Mensen met een goedgevulde beurs rijden jaarlijks relatief nog altijd veel kilometers. Een gezin met een bruto-inkomen van 68.000 euro of meer rijdt jaarlijks gemiddeld 17.300 kilometer; automobilisten met inkomens tot 20.500 euro komen tot ongeveer 11.000 kilometer. Jongere bestuurders rijden meer dan oudere (ANP/Trouw, 23 april 2003).
- Ongeacht de vraag of men voornamelijk gebruik maakt van de auto of het openbaar vervoer, ervaren Nederlanders de auto als superieure vervoerswijze. Het openbaar vervoer wordt opvallend negatief beoordeeld, evenals het overheidsbeleid ter verbetering van de kwaliteit ervan.
- Het rijbewijsbezit onder de 18- en 19-jarigen is met 41% relatief laag; van de 20- tot 24-jarigen heeft 69% een rijbewijs (bron: CBS, OVG-cijfers 2003).
- De toegenomen verkeersdruk zorgt voor steeds meer files en opstoppingen op het hoofdwegennet. De door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging is de afgelopen decennia afgenomen; de geluidshinder bleef daarentegen min of meer gelijk. De verkeersveiligheid is sinds de jaren zeventig aanzienlijk verbeterd.
- In meerdere onderzoeken is aangetoond dat er een sterke relatie is tussen de toename van de welvaart en de groei van de mobiliteit. Over het algemeen blijkt 1% economische groei 1,5% mobiliteitsgroei op te leveren.
- De toename in groei van de mobiliteit kan voor een deel worden toegeschreven aan het feit dat de kosten voor aanschaf en gebruik van de auto relatief goedkoper zijn geworden (Van Wee, 2000). Steg & Kalfs (2000) geven aan dat het autogebruik per kilometer tussen 1980 en 1998 11% goedkoper is geworden.
- De autochtone bewoners leggen gemiddeld dagelijks ongeveer een tweemaal zo grote afstand af dan de allochtone bewoners (Harms, 2002). Nader onderzoek is vereist om vast te stellen of allochtonen meer of minder dan autochtonen bij ongevallen zijn betrokken.

## 6.5. Kwalitatieve schets van toekomstige ontwikkelingen in de mobiliteit

In het onderstaande zijn de ontwikkelingen met betrekking tot de mobiliteit voor de diverse thema's samengevat zoals die in de vorige hoofdstukken zijn geschetst. Wat dit voor consequenties heeft voor de verkeersveiligheid wordt in § 7.1 besproken.

### *Demografische ontwikkelingen*

Door de geschetste demografische ontwikkelingen, de toestroom van immigranten en 'gezinsverduunning' zal het verkeer en vervoer in de stedelijke omgeving groeien terwijl uitbreiding van de infrastructuur een probleem is door de schaarse ruimte.

De huishoudensverdunning zal resulteren in de groei van het woon-werkverkeer daar de toename van het aantal huishoudens gepaard gaat met een groei van het aantal inkomensverwerwers. Ook zal hierdoor de hoeveelheid bezorgverkeer toenemen.

De eerste grote groep babyboomers gaat tussen 2005 en 2010 met (pre-)pensioen. De groei zet zich door tot ongeveer 2030. De babyboomgeneratie kenmerkt zich door een hoog auto- en rijbewijsbezit voor zowel vrouwen als mannen (rijbewijsbezit een kleine 90%). Het aantal verplaatsingen dat met zorg-, dienstverlening en recreatie te maken heeft, neemt toe, zowel bij de ouderen zelf als bij de mensen die de diensten verlenen. Deze verplaatsingen zijn minder spitsijdgebonden dan woon-werkverplaatsingen.

Met de toename van het aantal ouderen neemt ook het aantal mensen met functiebeperkingen toe. Hierdoor zal vaker een beroep gedaan worden op 'vervoer op afroep' en zal het aantal bijzondere voertuigen en hulpmiddelen toenemen, zoals brommobiel, scootmobiel en rollator.

### *Individualisering*

Individualisering leidt onder meer tot een afname van het aantal leden per gezin hetgeen leidt tot meer mobiliteit. Ook door emancipatie (arbeidsparticipatie van vrouwen en daarmee samenhangend de toename van het aantal tweeverdieners) groeit de mobiliteit.

Meer individuele vrijheid kan in termen van mobiliteit worden vertaald in het zelf beslissen over het waar, wanneer en hoe van verplaatsingen. Ondanks het groeiend aantal beperkingen (congestie en parkeerruimte) komt de auto in het huidige verkeerssysteem hieraan het meeste tegemoet (Peters, 1998; Harms, 2003).

Recentelijk wordt ook aandacht besteed aan psychologische beweegredenen voor de mobiliteit. Steg & Kalfs (2000) onderscheiden voor autobezit en -gebruik drie motieven: instrumenteel (handig en functioneel), sociaal (statusvorming) en affectief (autorijden is leuk). Ook gewoontegedrag wordt veelal genoemd: autogebruik is een automatisme geworden. Er wordt bijvoorbeeld bij relatief korte afstanden (driekwart van de verplaatsingen is zelfs korter dan tien kilometer) geen afweging meer gemaakt tussen fiets- en autogebruik (VenW, 2004).

### *Informatisering*

Hoewel bij telewerken in eerste instantie het woon-werkverkeer zal afnemen, ziet men verschuivingen doordat de telewerkers op grotere afstanden van het werk en bepaalde voorzieningen gaan wonen. Per saldo is het de vraag of er een groei is te verwachten.

Het aanbod aan e-commerce zal nog sterk groeien en meer mensen zullen producten en diensten via internet gaan regelen. Hierdoor vallen verplaatsingen weg. Aan de andere kant zal ten gevolge van e-commerce de distributie van goederen via de weg toenemen (Methorst & Van Raamsdonk, 2003; Braimaister, 2002). In eerste instantie zal vooral op gewone huisadressen in de avonden worden afgeleverd, maar de verwachting is dat er afhaalcentra komen die gemakkelijk met de auto bereikbaar zijn. Dit betekent een groei van lichte bestelwagens en een toenemende druk op het lokaal en regionaal wegennet, waarschijnlijk in hoofdzaak buiten de spitsuren om.

### *Internationalisering/ethniciteit*

De vakantie-reizen zullen in aantal toenemen. In de periode 1990-2001 nam het aantal vakanties per hoofd van de bevolking met meer dan 10% toe tot 1,3 vakanties per jaar. Vakanties vinden steeds meer in het buitenland plaats (60%) en dan ook steeds meer per vliegtuig (ruim 30%). Driekwart van de Nederlanders gaat met vakantie.

De komst van allochtonen leidt in absolute zin tot een toename van de mobiliteit, maar de groei is gedempt doordat allochtonen minder verplaatsingen maken en per verplaatsing minder kilometers afleggen. Niet bekend is of allochtonen meer of minder dan autochtonen bij ongevallen betrokken zijn.

Toename van internationalisering heeft een toename van het goederen- vervoer tot gevolg (Steg & Kalfs, 2000).

### *Intensivering*

Het combineren van taken genereert meer mobiliteit. Deze groei wordt vaak in verband gebracht met de zogeheten verplaatsingsketens (opeenvolgende verplaatsingen zoals bijvoorbeeld van huis, naar de crèche, naar het werk, naar de winkel). De auto maakt het mogelijk zo'n keten in een korte tijd af te leggen.

Sinds 1996 kan met name in supermarkten na zes uur 's avonds bood- schappen gedaan worden, wat een verschuiving in de mobiliteit met zich mee heeft gebracht.

Door de toenemende bijdrage van vrouwen aan het arbeidsproces zijn vooral de aan het werk gerelateerde ritten binnen de bebouwde kom toegenomen. Op termijn zouden dan de woon-werkafstanden kunnen toenemen hetgeen consequenties heeft voor de keuze van het vervoermiddel (van fiets/OV naar auto).

Ondanks toename van het aantal in deeltijdwerkende vrouwen en flexibilisering van de arbeidstijden heeft er nauwelijks een spreiding van woon-werkverplaatsingen plaatsgevonden. Dit houdt mede verband met het brengen en halen van kinderen van school. De prognose is dat in 2010 dit halen en brengen nog steeds iets vaker lopend/fietsend zal gebeuren dan met de auto.

Ook de vrijetijdsbesteding is geïntensiveerd door de toename van het aantal niet-werkenden en de invoering van arbeidsduurverkortingen. Alhoewel het aandeel van de buitenshuis bestede vrije tijd in 2000 ten opzichte van 1975 niet is veranderd, is de diversiteit toegenomen en daarmee het auto-gebruik. De prognose voor 2010 is dat autorijden bij het winkelen meer favoriet is dan fietsen of lopen. In de dienstverlening (winkels, bedrijven, zorg) treedt schaalvergroting op (Methorst & Van Raamsdonk, 2003). Dit betekent dat het verzorgingsgebied op gemiddeld grotere afstanden tot de woongebieden komt te liggen. Dit zal ten koste gaan van lopen en fietsen.

## 7. Consequenties voor de verkeersveiligheid

De hiervoor geschetste gevolgen van ontwikkelingen in de mobiliteit onder invloed van sociale, culturele en demografische factoren, hebben vervolgens veelal ook consequenties voor de verkeersveiligheid. Deze zullen in dit hoofdstuk als eerste worden behandeld (§ 7.1).

Ook ontwikkelingen in het (verkeers)gedrag als gevolg van (veranderende) sociale, culturele en demografische factoren hebben invloed op de verkeersveiligheid. Deze komen in § 7.2 aan de orde.

### 7.1. Gevolgen van mobiliteitsontwikkelingen voor de verkeersveiligheid

#### 7.1.1. Demografische ontwikkelingen

##### *Alle bevolkingsgroepen*

Door demografische ontwikkelingen (met onder meer huishoudensverdunding en groei van het woon-werkverkeer tot gevolg) en door de toestroom van immigranten zal het verkeer en vervoer met name in de stedelijke omgeving groeien terwijl uitbreiding van de infrastructuur een probleem is door de schaarste aan ruimte. Het aantal inwoners in een stedelijke omgeving nam in de periode 1999-2004 toe van 40,7% tot 41,6%; in een landelijke omgeving daalde het aantal inwoners van 41,9% naar 40,6%.

In zijn algemeenheid geldt dat mobiliteitsstijging geen gevolgen voor de verkeersveiligheid heeft, tenminste als de daling van het verkeersrisico gelijke tred met deze stijging houdt. Wel is de grootte van het verkeersrisico erg afhankelijk van de factoren 'wijze van vervoer' en 'leeftijden'.

##### *Gevolgen van vergrijzing*

De pensionering van de babyboomgeneratie begint in 2008 en zal doorlopen tot ongeveer 2030. Deze generatie blijft zich in ongeveer gelijke mate gezond voelen en de levensverwachting zonder beperkingen is gestegen ten opzichte van de huidige generatie ouderen. Aangezien het rijbewijsbezit hoog is, zullen deze ouderen zo lang als mogelijk aan het verkeer deel willen nemen. Ze leggen momenteel wel minder kilometers af dan jongere volwassenen maar door de vergrijzing zal het aantal bestuurderskilometers voor de totale leeftijdsgroep fors gaan toenemen (zie staatje).

De volgende prognoses voor 2010 (lineaire regressieanalyse) worden door Davidse (2000) voor ouderen gegeven (indexcijfers, met 1996-1998 als 100):

Absoluut aantal in bevolking:	mannen: 125	vrouwen: 111
Percentage rijbewijsbezitters:	mannen: 116	vrouwen: 133
Bestuurderskm's totale leeftijdsgroep:	mannen: 151	vrouwen: 153
Bestuurderskm's per rijbewijsbezitter:	mannen: 103	vrouwen: 104

Gebruik van 'vervoer op afroep' en openbaar vervoer zijn alternatieven als het autorijden niet meer gaat (zie ook § 7.2.1). Ouderen in plattelandsgebieden zullen echter in toenemende mate te maken krijgen met ontbrekend openbaar vervoer. In 1998 moest bijna een kwart van alle woonplaatsen in Nederland met minder dan 1.000 inwoners het stellen zonder openbaarvervoershalte (SCP, 2003).

Een slecht openbaar vervoer kan er toe leiden dat ouderen langer dan verantwoord in hun auto blijven doorrijden. Deze groep, maar ook de groep ouderen aan wie de rijbevoegdheid is ontzegd, zal ook gebruik kunnen gaan maken van minder veilige bijzondere voertuigen zoals de brommobiel (zie verder § 7.2.1).

### *Jongeren*

Volgens CBS-cijfers van 2003 neemt het aantal jongeren wel toe, maar in een laag tempo. Twee bewegingen zijn hiervoor verantwoordelijk: het aandeel paren met kinderen neemt sterk af en het aandeel alleenstaanden stijgt. Het aantal niet-westerse allochtone jongeren versterkt de basis van de bevolkingsopbouw. Het aandeel 'allochtoon' van de kinderen onder de 12 jaar bedroeg in 2002 zelfs meer dan 50%.

Veel jongeren kiezen tegenwoordig steeds vroeger voor huisje-boompje-beestje en een goede baan. Het is weer 'in' om burgerlijk te zijn. Het lijkt er op dat het relatief hoge percentage 'gebroken' gezinnen zijn weerslag heeft op de behoefte zelf een gezin te stichten. De gemiddelde leeftijd waarop in Nederland kinderen worden gekregen, is echter het hoogste van Europa.

Jongens hebben een brommer vooral voor 'fun'; het brommerrijden is vaak gekoppeld aan hun sociale leven. Bij meisjes staat het functionele gebruik van de bromfiets meer voorop en speelt een bromfiets geen rol in hun sociale contacten op groepsniveau. Veel jongeren zonder bromfiets zouden er wel graag een gehad willen hebben, maar vaak ontbrak het geld ervoor.

Veel kinderen groeien op in gezinnen waar autogebruik standaard is waardoor het 'automatisch gebruik' van de auto door jongeren op latere leeftijd als normaal wordt beschouwd. Afhankelijk van de financiële situatie zouden andere vervoermiddelen dan in mindere mate in overweging worden genomen. Het rijbewijsbezit onder de 18- en 19-jarigen bedraagt reeds 41% (2003). Het scooterbezit (bromfiets of snorfiets) onder de 16- en 17-jarigen bedraagt circa 25 % (Bos & Schoon, 1998).

Bij jongeren is als beginnende automobilist sprake van een hoog ongevalsrisico. Dit heeft twee oorzaken: leeftijdspecifieke factoren en gebrekkige vaardigheden. De leeftijdspecifieke factoren hebben te maken met de ontwikkelingsfase van jongeren op moreel, emotioneel en cognitief gebied. Voor jonge vrouwen verloopt deze ontwikkeling enigszins anders dan voor jonge mannen. Het gebrek aan vaardigheid heeft vooral te maken met het niet goed kunnen beoordelen van diverse verkeerssituaties en niet zozeer met een gebrek aan voertuigbeheersing. Ook een gebrek aan zelfinzicht kan jongeren parten spelen.

### 7.1.2. *Individualisering*

Individualisering (huishoudensverduunning, toename van het aantal tweeverdieners) heeft de groei van de mobiliteit gestimuleerd. In het huidige verkeerssysteem past de auto het beste bij de toename van de individuele vrijheid.

Keerzijden zijn er ook. Het autogebruik is een automatisme geworden. Het gebruik van andere vervoermiddelen (de fiets, het openbaar vervoer) staat bij veel weggebruikers op het tweede plan.

### 7.1.3. *Informatisering*

Door telewerken is het nog de vraag of er groei in de mobiliteit is te verwachten. Over de verkeersveiligheid is in dit stadium dan ook niets aan te geven.

Door een verwachte toename van e-commerce vervallen aan de ene kant verplaatsingsmotieven van de consument, aan de andere kant zal de mobiliteit van licht bestelverkeer toenemen. Als dit laatste extra verkeer genereert in woonwijken komt dit de verkeersveiligheid niet ten goede. Een tendens is de opkomst van afhaalcentra gelegen aan verkeersaders en gebiedsontsluitingswegen, die berekend zijn op een hoger verkeersaanbod.

### 7.1.4. *Internationalisering*

Door onder andere globalisering zal de omvang van het goederenvervoer toenemen.

### 7.1.5. *Intensivering*

Door het combineren van taken komen er meer zogenaamde verplaatsingsketens met de auto, waarvan het brengen en halen van kinderen van school een onderdeel is. Voor gezinnen met jonge kinderen betekent dit veelal meer autogebruik in woongebieden met veel kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers en voetgangers). Voor de verkeersveiligheid is dat geen goede zaak.

Door schaalvergroting zal de toename van het autogebruik ten koste gaan van het gebruik van de fiets. Of dit voor de verkeersveiligheid positief dan wel negatief uitpakt, is niet te zeggen zonder dit voor de specifieke situaties doorgerekend te hebben.

In een tijdperk met meer tweeverdieners zal de autodichtheid per woning verder stijgen. Meer dan de helft van alle huishoudens heeft een auto, bijna een kwart heeft er twee of meer (SCP, 2004). De vraag is of de huidige (en toekomstige) parkeernorm gelijke tred houdt met het vigerende (mobiliteits)beleid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat betreffende 'mobiliteit mag'. In oudere woonwijken met een lage parkeernorm zal dit grotere parkeerprobleem geven.

## 7.2. **Gevolgen van (verkeers)gedragsveranderingen voor de verkeersveiligheid**

### 7.2.1. *Leeftijdscategorieën: vergrijzing*

Binnen de groep automobilisten vormen de ouderen op termijn een steeds groter aandeel. Een studie van de SWOV heeft uitgewezen dat het overlijdensrisico van automobilisten (het aantal overledenen per miljard afgelegde reizigerskilometers) toeneemt vanaf 60 jaar (Davidse, 2000). De belangrijkste risicostijging doet zich evenwel pas voor bij de leeftijdsgroep van 75 jaar en ouder. Dit hoge risico komt voor een deel doordat ouderen vaker bij ongevallen betrokken zijn vanwege:

- normale veroudering, gekenmerkt door een vertraging van waarnemings-, beslissings- en bewegingsprocessen, en een afnemend vermogen om meer taken tegelijkertijd uit te voeren;
- leeftijdgerelateerde aandoeningen, zoals oogziekten, een beroerte en dementie.

Het hoge overlijdensrisico komt voor een ander deel door de verhoogde lichamelijke kwetsbaarheid van ouderen bij een botsing.

De ongevalsbetrokkenheid van oudere automobilisten ligt weliswaar niet zo hoog als dat van jongeren, maar als ouderen bij een ongeval betrokken raken, blijken ze relatief vaak wel de schuldige partij te zijn.

Voor 2010 zijn de volgende toe- en afnamen voor ouderen geschat ten opzichte 1996-1998 (Davidse, 2000):

Bestuurderskilometers: +52%

Absoluut aantal ernstig gewonden: +27%

Risico: -20%

Uit deze cijfers blijkt dat ondanks de forse toename van het jaarkilometrage in 2010 ten opzichte van de jaren 1996-1998 (ruim 50%), het aantal ernstig gewonde slachtoffers onder oudere automobilisten met niet meer dan zo'n 25% zal toenemen dankzij het lagere risico van met name de groep ouderen onder de 75 jaar.

Van het rustiger (rij)gedrag van deze groep zou een voorbeeldwerking kunnen uitgaan; op wegtypen waar niet gepasseerd kan worden, zou een verlaging van de rijsnelheid het gevolg zijn.

Er is bij ouderen een uitgesproken achteruitgang van het vermogen zich aan te passen aan plotselinge veranderingen in houding. Vooral bij fietsers, voetgangers en gebruikers van openbaar vervoer (lopen en staan in bewegende voertuigen) manifesteert zich dit (Davidse & Brouwer, 2002). Het risico van ouderen als automobilist is beduidend geringer dan het risico als fietser of voetganger (Davidse, 2000). Vanwege onder meer het sociaal isolement pleit Davidse er voor om ouderen zo lang mogelijk als automobilist door te laten rijden. Een goede rijgeschiktheidskeuring is dan wel nodig om onveilige bestuurders te kunnen selecteren. Een dergelijke keuring is er echter nog niet. Nu wordt volstaan met een Eigen Verklaring aangevuld met een Geneeskundig verslag van een arts. Dit is verplicht vanaf 70 jaar en dient om de vijf jaar herhaald te worden. Binnen de EU wordt overwogen om deze leeftijd op 60 jaar te stellen (Bredewoud, 2002).

Te verwachten is dat tegen het standpunt van Davidse (2000) in de toekomst oppositie zal komen. Kroon (2001), coördinator rijgedragprojecten van het Ministerie VROM, heeft daartoe al een aanzet gegeven: "Bezoek àn ouderen veiliger dan bezoek van ouderen". Hij wil geen situatie waarin automobiele bejaarden de openbare weg als oefenplek gebruiken voor het behoud van hun geestelijke en fysieke kwiekheid en ter voorkoming van sociaal isolement. "Ik hoor teveel verhalen over afgenomen rijbewijzen van - uiteraard tegenstribbelende- bejaarde ouderen (vooral mannen)".

Ouderen die niet meer als automobilist of fietser aan het verkeer kunnen deelnemen, zullen meer bijzondere voertuigen gaan gebruiken zoals het gesloten invalidervoertuig en de scootmobiel. Ouderen die geen rijbewijs (meer) hebben zullen meer van de brommobiel gebruik gaan maken (zie voor het aantal jaarlijkse verkopen het tekstblok). Momenteel zorgt de branche er voor dat kopers van een brommobiel een goede opleiding krijgen. Ook wordt veelal samen met hen bekeken welke veilige routes ze het beste kunnen volgen. Zolang ouderen voor deze voertuigen training krijgen en goed op de hoogte zijn van de verkeers- en voorrangsregels, zal het risico beperkt blijven. Daarbij komt dat ze waarschijnlijk een compensatiegedrag vertonen (ze rijden minder tijdens spitsuren, schemer en duisternis, en mijden moeilijke verkeerssituaties) hetgeen gunstig is voor de verkeersveiligheid. Echter naarmate de groep gebruikers groter wordt (en de



rijksnelheden gaan toenemen), nemen de ongevallen in omvang toe. Meer beleidsaandacht voor deze typen voertuigen en hun gebruikers zal nodig blijken te zijn.

*Omvang bijzondere voertuigen voor ouderen*

De eerste scootmobiel verscheen circa vijftien jaar geleden. Jaarlijks worden er 8.000-10.000 scootmobielen en 20.000-25.000 rollators verstrekt. De gemeenten verstrekken deze middelen op grond van een medische indicatie. Een scootmobiel kost € 3.000 en meer; een rolstoel kan worden aangeschaft vanaf € 400 en een rollator vanaf € 200. De verwachting is dat de prijzen zullen dalen doordat de vraag zal toenemen (Volkskrant, 7 augustus 2003).

Van het gesloten invalidervoertuig, die met een breedte van maximaal 1.10 m op het fietspad mag, worden jaarlijks circa 500 stuks verkocht. Van de bredere brommobiel (maximumsnelheid 45 km/uur; niet toegestaan op het fietspad) worden jaarlijks circa 1.000 stuks verkocht.

Rolstoelen, rollators en scootmobielen vallen wat de Wegenverkeerswet betreft onder de categorie 'voetganger'. Ongevallen waar geen andere voertuigen bij betrokken zijn, komen niet in de nationale ongevallenregistratie van de politie terecht; wel vallen ze onder 'privéongevallen' die door Consument en Veiligheid worden geregistreerd. De volgende cijfers komen uit deze registratie (s.n., 2004a). Per jaar belanden 1.100 gebruikers van rollators op de spoedeisende eerstehulpafdeling van ziekenhuizen: dat is 1:160 gebruikers. De medische kosten bedragen 7,5 miljoen euro. Voor rolstoelrijders zijn de cijfers 760 slachtoffers en 2,9 miljoen euro. Lager scoren de slachtoffers van invalidervoertuigen (scootmobiel en gesloten invalidervoertuig): respectievelijk 230 slachtoffers en driekwart miljoen euro. Door Consument en Veiligheid is vastgesteld dat deze ongevallen zich de laatste jaren op een constant niveau bevinden. Er gebeuren met scootmobielen wel eens ernstige ongevallen omdat gebruikers ervan geen voorrang gaven. Ook is bekend dat ze wel eens irritatie in voetgangersgebieden geven. Beide zaken zullen deels met de rijksnelheden te maken hebben. Een maximum voertuigsnelheid van 8 km/uur lijkt gewenst voor de scootmobiel, maar er zijn berichten dat (desgevraagd) de snelheden worden verhoogd tot 15 km/uur en in uitzonderingsgevallen tot snelheden daarboven. Van de nieuwe (mondige) generatie ouderen zal, zolang er keuzevrijheid is, in meer gevallen voor hogere snelheden gekozen worden.

#### 7.2.2. *Leeftijdscategorieën (jongeren)*

Over gedrag wordt nogal eens verondersteld dat jongere generaties verschillen van oudere generaties. De geleidelijke vervanging van de oudere door de jongere generaties zou dan een belangrijke verklaring zijn voor verschuivingen in waarden, normen en gedrag. Een duidelijke evidentie hiervoor is met empirisch onderzoek echter niet gevonden. Individuen refereren zich nog steeds aan hun nabije omgeving en aan groepen waarin ze verkeren, bijvoorbeeld aan de populaire jeugdcultuur of aan de 'waarden' van bekende televisiepersoonlijkheden.

De indruk bestaat wel dat jonge fietsers en brom-/snorfietsers tegenwoordig vaker overtredingen begaan dan vroeger. Met betrekking tot het rijden zonder helm op een bromfiets is dit in ieder geval met metingen vastgesteld. Roodlichtnegatie door brom- en snorfietsers zie je dagelijks gebeuren, maar er zijn geen cijfers bekend of dit nu meer of minder is vergeleken met vroeger. Mocht de handhaving door de politie en door minder sociale

controle afnemen, dan kan worden verondersteld dat zo'n mogelijke trend zich ook onder (jonge) automobilisten doorzet.

Vermindering van handhavingsinspanningen heeft in eerste instantie weinig effect op de mate van normoverschrijdend gedrag. Op een gegeven moment kan echter een omslagpunt worden gepasseerd, waarna zich een sneeuwbaaleffect voordoet waarvan de gevolgen niet eenvoudig ongedaan zijn te maken. Er is dan een grote en langdurig volgehouden inspanning nodig om op termijn het oude niveau van normhandhaving weer te bereiken. Educatie betaalt zich terug in minder spijbelen en uitval, minder geweld en een sterker normbesef.

### 7.2.3. Individualisering

In collectivistische landen is het individu minder verantwoordelijk voor zijn eigen daden ('de overheid doet het wel'). Onder invloed van de individualisering in Nederland ontstaat gebrek aan maatschappelijke verantwoordelijkheid hetgeen nog versterkt wordt door het feit dat er - eveneens onder invloed van de individualisering - minder nadruk op handhaving ligt. Jarenlang streefde de overheid eigen verantwoordelijkheid van de weggebruikers na ("Geef je verstand eens voorrang" bij de invoering van eenvoudiger wetgeving (het RVV) in 1994). Het DG Goederenvervoer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat vraagt anno 2003 aandacht van de transportbranche voor versterking van de economische positie van Nederland met inachtneming van de effecten op veiligheid en milieu, en wijst daarbij op de eigen verantwoordelijkheid.

Het huidige regeringsbeleid is er op uit overbodige regels af te schaffen en regels te vereenvoudigen. Burgers en bedrijven krijgen meer ruimte voor eigen keuzes en verantwoordelijkheden (zie tekstblok), waarbij wordt aangetekend dat dit niet specifiek betrekking op regels in het verkeer hoeft te hebben.

Ook in de Nota Mobiliteit (VenW, 2004) wordt dit onderwerp aangeroerd: de rol van het Rijk gaat van 'zorgen voor anderen' meer naar 'zorgen dat anderen' eigen afwegingen kunnen maken. Samenspel tussen overheden (internationaal, nationaal en regionaal), maatschappelijke organisaties, burgers en bedrijven is nodig om problemen effectief aan te pakken en kansen te benutten. Deze vernieuwende aanpak bestaat uit initiatief bij provincies en kaderwetgebieden, innovatie, beprijzing, publiek-private samenwerking, minder regels en de internationale agenda.

Regels zijn in het maatschappelijke verkeer onmisbaar. Ze bieden de (juridische) zekerheden die nodig zijn in het verkeer tussen burgers onderling, tussen burgers en overheden, en tussen overheden onderling. Voorkomen moet worden dat regels, door hun omvang of hun complexiteit (of een combinatie van beide) verstarrend gaan werken. Dit werkt averechts op de noodzakelijke en doelgerichte aanpak van maatschappelijke problemen die burgers en bedrijven ervaren. Naleving ervan kost ook tijd en geld, en ontnemt handelingsvrijheid. De regering wil, met behoud van fundamentele principes van rechtszekerheid en rechtsgelijkheid, de doeltreffendheid van het overheidsoptreden vergroten en burgers en bedrijven meer ruimte geven voor eigen keuzes en verantwoordelijkheden. Dat kan onder meer door regelgeving te vereenvoudigen, uit te dunnen en te vervangen door andere (beïnvloedings)instrumenten. De regelgeving wordt daarmee transparanter en begrijpelijker. Daarnaast gaat de regering verder op de weg van rekenschap afleggen en transparantie (<http://www.rijk.nl>).

Door de rijksoverheid wordt in de *Nota Mobiliteit* (VenW, 2004) fors ingezet op het beïnvloeden van het verkeersgedrag: in de periode tot 2010 dient met gedragsmaatregelen circa 40% van de beoogde verkeersveiligheidswinst te

worden bereikt. Aangekondigd wordt dat de overheid dergelijk gedrag afdwingt met een strenge handhaving van de regelgeving.

Bij toename van individualisme zal de eigen verantwoordelijkheid en solidariteit eerder af- dan toenemen. Individueel gedrag leidt in bepaalde verkeerssituaties tot ongevallen als het eigen belang prevaleert boven dat van de andere weggebruiker. Er is veelal de neiging om eigen fouten aan anderen of aan externe factoren toe te schrijven. Een verdere ontwikkeling van de technologie om de sociale controle en handhavingstaken van de politie te verlichten, zal nodig blijken te zijn. De alcolock is daar een van. Op het gebied van snelheidsbeheersing met name in woongebieden is de ISA (Intelligente Snelheidsadaptatie) een ander voorbeeld.

Altijd zullen er Nederlandse weggebruikers blijven die juist meer willen reguleren. Ze willen onzekerheid vermijden en voelen zich onzeker als er geen duidelijke (verkeers)regels zijn (een cultuurverschijnsel in het Hofstede-model).

Op het gebied van voertuigkeuze is de hausse aan verkoop van SUV's (Special Utility Vehicles) een voorbeeld van (toename van) individualisering. SUV's zijn grote, hoge personenauto's (al dan niet voorzien van een bull bar) die veel veiligheid bieden voor de eigen inzittenden, maar een verhoogd risico vormen voor de tegenpartij. Veel eigenaren zullen zich niet altijd bewust zijn van dit effect; aandacht voor veiligheid (voorlichting) is zeker noodzakelijk als er nieuwe producten op de markt komen. Op hoger niveau (fabrikanten, wetgever) zou men zich er zeker van bewust moeten zijn dat typen voertuigen als de SUV een bedreiging vormen voor menig weggebruiker. In Nederland is in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een onderzoek naar de SUV's uitgevoerd waarvan de resultaten begin 2005 worden verwacht. Ook de EU heeft inmiddels een Europees onderzoek uitgezet waar in 2005 een aanvang mee wordt gemaakt.

#### 7.2.4. Informalisering

Door de meer informele omgang tussen mensen wordt nieuwe en bestaande verkeerswetgeving niet automatisch nageleefd. Door het toenemende opleidingsniveau stijgt het aspiratie- en mondigheidsniveau; gezag wordt niet als vanzelf geaccepteerd. De mondige, individuele Nederlander zal handhaving eerder accepteren naarmate deze logischer en redelijker is. Een bekeuring voor enkele kilometers te hard rijden wordt als onredelijk ervaren, te meer als dit op locaties en tijdstippen gebeurt waarop er nauwelijks verkeer is. Het te lang wachten voor rood licht wordt in een tijdperk van snellere elektronica ook in mindere mate getolereerd. Verkeersregels moeten helder zijn, anders roepen ze tegendraadse reacties op. Dit betekent onder meer dat regelgeving, verkeersregelingen en handhaving in de toekomst moeten meegroeien met de informalisering.

De instelling van geloofwaardige snelheidslimieten zou een eerste stap zijn (Van Schagen, Wegman & Roszbach, 2004). Met de vaststelling van snelheidsovertredingen op een redelijker manier heeft de politie al een aanvang gemaakt door elektronische trajectcontrole: een methode die 'eerlijker' aangevoeld zal worden dan de huidige locatiegebonden controles waar op de *gemiddelde* snelheid wordt afgerekend. Een voordeel van trajectcontrole is verder dat over langere trajecten wordt gecontroleerd

hetgeen de objectieve en subjectieve pakkans voor snelheidsovertredingen doet toenemen; op deze manier ervaart de burger dat er (toch) toezicht is. De verlaging van de frustratietolerantie kan leiden tot een toename van agressie. De omvang van agressie wordt sinds kort periodiek gemeten in zowel Nederland (PROV-enquête) als in Europa (SARTRE-enquête). Na verloop van tijd kan de ontwikkeling van de omvang van agressie worden bepaald.

#### 7.2.5. *Internationalisering*

Vanwege de toename van vrachtverkeer en het hoger risico van vracht- en bestelauto's in vergelijking met personenauto's, zal de onveiligheid toenemen. Ook zullen meer buitenlandse chauffeurs en buitenlandse vervoerders worden ingeschakeld. Hierdoor is sprake van een verhoogd risico in verband met onbekendheid met de Nederlandse verkeerssituatie. Gebleken is dat er binnen Nederlandse bedrijven geen sprake is van een veiligheidscultuur, met uitzondering van bedrijven voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Chauffeurs hebben hun individuele verantwoordelijkheid. De overdracht van bevoegdheden aan de EU op diverse gebieden heeft aan de ene kant positieve gevolgen voor de veiligheidskwaliteit van het voertuigenpark. Aan de andere kant is Nederland ook gebonden aan de EU. Als in enig lidstaat een voertuig aan de EU-eisen voldoet, is Nederland verplicht dat voertuig toe te laten. Dit zijn echter niet altijd voertuigen waar wij op zitten te wachten. Neem de quads die bijvoorbeeld in bochten erg instabiel zijn. Neem ook de brommobiel die met zijn maximumsnelheid van 45 km/uur mag rijden op wegen waar het overige verkeer 80 km/uur (en harder) rijdt.

Elk individueel land mag evenwel haar eigen gedragsregels stellen. Zo had Nederland formeel de brommobiel op haar 80 km/uur-wegen kunnen weren, maar bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat bestond de vrees dat Nederland op de vingers getikt zou worden omdat het kon worden uitgelegd als een feitelijke blokkade van de brommobiel. Een soortgelijke vrees bestond ook om de minimumleeftijd voor het rijden in een brommobiel op 18 jaar te stellen (een maatregel waar de SWOV destijds voor heeft gepleit), in plaats van de 16 jaar die nu geldt. De leeftijd van 18 jaar zou beter aansluiten op die van de minimumleeftijd voor de 'normale' auto en zou voorkomen dat jeugdige 16- en 17-jarigen zonder enige rijervaring in een brommobiel zouden rijden.

Een ander negatief aspect van 'Europa' is de minimumleeftijd voor het rijden op de lichte 125 cc motorfiets waarvan door de Europese Commissie is voorgesteld die op 16 jaar te stellen. Naar verluidt kunnen landen die hier om redenen van verkeersonveiligheid tegen zijn, wel een ontheffing krijgen. Er is ook gunstige berichtgeving over 'Nederland in Europa'. Met betrekking tot de verplichtstelling van de dodehoekspiegel op vrachtauto's is het Nederland gelukt hiervoor een vrijstelling te krijgen. Dit in afwachting van nieuwe Europese regelgeving voor spiegels op vrachtauto's; dit punt is door Nederland op de Europese agenda gezet.

#### 7.2.6. *Intensivering*

Door de 24-uurseconomie is er sprake van toenemende stress, nervositeit en gejaagdheid. Gaat dit ook nog samen met bijvoorbeeld congestie in het verkeer, dan kan dit leiden tot een assertiever (rij)gedrag gepaard gaand

met onvoorzichtigheid en onveiligheid (hogere snelheden, korte volgafstanden, rechts inhalen).

De gevolgen van de toename van de drukte en een eventuele verruiming van de regels betreffende arbeidstijden kunnen meer slaapproblemen en (psychische) vermoeidheid veroorzaken. Verwacht mag worden dat vermoeidheid zich niet beperkt tot de werk- en thuissituatie, maar zich ook in het verkeer zal manifesteren waardoor de kans op ongevallen groeit.

In toenemende mate worden kinderen van en naar school gebracht. In de eerste plaats geeft dit onveilige situaties rondom scholen, maar ook worden kinderen al op jonge leeftijd auto-afhankelijk gemaakt waardoor ze zich minder zelfstandig kunnen voortbewegen in het verkeer en daardoor bijvoorbeeld minder in staat zijn risico's in het verkeer in te schatten.

Ook kortetermijnonoriëntatie van het Hofstede-model is onder intensivering te vatten. Aan deze cultuurvorm kan het effect van onmiddellijke behoeftebevrediging en snel resultaat verbonden worden. Het is een cultuur die voor de verkeersveiligheid risico's inhoudt daar veiligheidsaspecten worden verwaarloosd en opgeofferd.

Door de stijging van de autodichtheid per woning vanwege de toename van tweeverdieners neemt het parkeerprobleem toe. (Slecht) geparkeerde auto's op straathoeken beperken het zicht, hetgeen met name in woonstraten tot onveilige situaties kan leiden voor kinderen op weg naar en van school, met name in oudere woonwijken.

#### 7.2.7. *Etniciteit*

De Commissie Blok stelt dat bij er vele allochtonen nog achterstand is ten opzichte van de autochtone bevolking op diverse terreinen: werk, scholing, beheersing van de Nederlandse taal en de woonsituatie in achterstandswijken. Een verkleining van de sociaal-economische achterstand van allochtonen zal resulteren in een hoger autogebruik. Dit zal het eerst merkbaar zijn in en rond grote steden: in de drie grootste steden is het aandeel allochtonen ongeveer 30% van de bevolking.

Er dient rekening mee gehouden te worden dat ten aanzien van mobiliteit en verkeersgedrag er nog lang verschillen tussen de autochtone en allochtone bevolking zullen zijn. Niet bekend is of allochtonen zich meer of minder correct in het verkeer gedragen dan autochtonen. Voor zover bekend is hier geen onderzoek naar gedaan. Het verkeersrisico zou ook aanmerkelijk kunnen verschillen. Het lijkt wenselijk dit te kwantificeren. Wel wordt op dit moment de leefsituatie van allochtonen onderzocht; hun mobiliteit maakt deel uit van deze studie waarover medio 2005 door het SCP wordt gepubliceerd.

'Witte' scholen die over grotere afstanden bezocht gaan worden, hebben gevolgen voor de verkeersveiligheid (middelbare scholen: fietsers; basisscholen: kinderen en hun ouders in auto's en op fietsen).

## 8. Conclusies

De vier belangrijke vragen die bij deze omgevingsverkenning centraal staan zijn:

1. Welke sociale en culturele ontwikkelingen hebben zich in het verleden voorgedaan en doen zich op de lange termijn voor, die van invloed kunnen zijn op de ontwikkeling van de verkeersveiligheid?
2. Welk sociaal-cultureel beleid wordt momenteel gevoerd en voorbereid dat van invloed kan zijn op de verkeersveiligheid?
3. Welke kansen en bedreigingen vormen deze ontwikkelingen en dit beleid op de lange termijn voor de verkeersveiligheid?
4. Op welke wijze kunnen de resultaten van deze omgevingsverkenning worden teruggekoppeld naar het sociaal-culturele beleid en het verkeersveiligheidsbeleid?

Antwoorden op deze vier vragen worden in de onderstaande paragrafen uitgewerkt. Verder wordt nog de relatie met andere omgevingsverkenningen aangehaald.

### 8.1. Recente en toekomstige ontwikkelingen

Door het SCP zijn met name twee maatschappelijke trends onderscheiden die nu en in de toekomst erg bepalend zijn voor de automobilititeit: individualisering en intensivering. Ook de bevolkingsgroei en groei van het inkomen dragen hieraan bij. Volgens Korver & Vanderschuren (1995) is de invloed van sociale en culturele factoren op de (auto)mobiliteit bijzonder groot. De groei in (auto)mobiliteit wordt volgens hen voor ongeveer de helft bepaald door sociale en demografische factoren; voor het overige zijn factoren zoals welvaart en autobezit (voor ongeveer een kwart) bepalend, en factoren zoals de verbetering van de infrastructuur en ontwikkelingen in de ruimtelijke inrichting (ook voor ongeveer een kwart). Onze levensstijlen, culturele waarden en normen en dergelijke bepalen de keuze van onze vervoermiddelen, de tijden waarop we reizen en de reismotieven (Van Wee & Dijkstra, 2002). Door demografische ontwikkelingen, huishoudensverdunding, veranderingen in het woon-werkverkeer, en de toestroom van immigranten zal het verkeer en vervoer met name in de stedelijke omgeving groeien.

De groei van de gemiddelde arbeidstijd is voor een groot deel toe te schrijven aan de toegenomen arbeidsparticipatie van vrouwen met als gevolg een toename van het aantal ritten in de eigen plaats. Het brengen en halen van kinderen naar school en crèches wordt meer gecombineerd met andere ritten (van en naar het werk, boodschappen doen). In een tijdperk met meer tweeverdieners zal de autodichtheid per woning verder stijgen. Door schaalvergroting (bijvoorbeeld bij winkel- en zorgcentra) zal de toename van het autogebruik ten koste gaan van het gebruik van de fiets. Toename van de (sociale) onveiligheid leidt tot minder mobiliteit. De belangrijke trends binnen vrijetijdsbesteding zijn: er is minder vrije tijd waardoor een verdere intensivering optreedt; er komen meer commerciële vrijetijdsdiensten; er is sprake van een meer kapitaalintensieve vrijetijdsbesteding en er treedt verdere individualisering op (SCP, 2004).

Verwacht wordt een groei van het personenverkeer over de weg tot 2020 met ongeveer 35% ten opzichte van 2000. Het goederenvervoer over de weg maakt een groei door van 80-100% (Bogaerts et al., 2004).

## 8.2. Gevoerd en toekomstig beleid

Vastgesteld is dat in het verleden bij ontwikkelingen op sociaal en cultureel gebied in hoofdzaak sprake was van autonome ontwikkelingen. Beleidssturing was er uiteraard wel op het gebied van regelgeving, maar sturing op maatschappelijke ontwikkelingen zoals bijvoorbeeld individualisering en intensivering is er niet. De regering spreekt zich hierover ook duidelijk uit. Er zijn regels die (juridische) zekerheden bieden voor burgers onderling en tussen burgers en overheden, maar voorkomen moet worden dat regels verstarrend gaan werken. De regering wil de doeltreffendheid van het overheidsoptreden vergroten en burgers en bedrijven meer ruimte geven voor eigen keuzes en verantwoordelijkheden. In de *Nota Mobiliteit* (VenW, 2004) is dit als volgt verwoord. De rol van het Rijk gaat van 'zorgen voor anderen' meer naar 'zorgen dát anderen' eigen afwegingen kunnen maken. Samenspel tussen overheden (internationaal, nationaal en regionaal), maatschappelijke organisaties, burgers en bedrijven is nodig om problemen effectief aan te pakken en kansen te benutten. Deze aanpak bestaat uit het initiatief leggen bij provincies en kaderwetgebieden, innovatie, beprijzing, publiek-private samenwerking, minder regels en de internationale agenda.

Toekomstig beleid is te verwachten op het gebied van integratie van allochtonen, levensloopregeling en participatiegraad van ouderen. Beleid op aanpalende beleidsterreinen zoals onderwijs, economie en volkshuisvesting zijn zijdelings in dit rapport behandeld.

Er is een duidelijke samenhang tussen de *Nota Ruimte* en de *Nota Mobiliteit*. De *Nota Ruimte* schetst de ruimtelijke strategie om te komen tot een sterke economie, een veilige samenleving en een goed leefmilieu. Ruimtelijke afwegingen dienen ook op regionaal niveau gemaakt. In de *Nota Mobiliteit* wordt gesteld dat de decentrale overheden de aangewezen partijen zijn om de regionale bereikbaarheid te verbeteren. Behalve bestuurlijke zijn er ook verkeerskundige overwegingen: het overgrote deel van de mobiliteit doet zich voor op de korte en middellange afstand. Nieuw is dat automobilitéit mag. Er wordt echter wel een gedifferentieerde kilometerheffing in het vooruitzicht gesteld om congestie tegen te gaan; maatschappelijke organisaties worden hier nauw bij betrokken. Daarnaast zijn nieuwe wegen/rijstroken nodig om congestie tegen te gaan. Hier is oppositie tegen vanuit milieuoverwegingen, enerzijds van de zijde van Milieudefensie (meer aanbod roept meer vraag), anderzijds van de Raad van State (er wordt niet voldaan aan normen voor de luchtkwaliteit). Ook vanwege milieuaspecten komen er meer lagere snelheidslimieten op autosnelwegen in navolging van de ingestelde 80 km/uur bij Rotterdam-Overschie op de A13.

## 8.3. Consequenties van ontwikkelingen en beleid voor de verkeersveiligheid

Door de vergrijzing zal in de periode 2010–2030 het aandeel automobilisten van 65 jaar en ouder fors stijgen. Bij ouderen doet de belangrijkste risicostijging zich voor bij de leeftijdsgroep van 75 jaar en ouder; de omvang van slachtofferaantallen zal stijgen binnen deze leeftijdsgroep. Een openbaar vervoer met een slechte landelijke dekking stimuleert dat ouderen

langer dan verantwoord in hun auto blijven doorrijden. Ook zal het gebruik van bijzondere typen voertuigen als de scootmobiel en brommobiel toenemen.

Oorzaken van het hoge ongevalsrisico onder jongeren zijn te herleiden tot twee factoren: leeftijdspecifieke factoren en gebrekkige vaardigheden (Vlakveld, 2004). De leeftijdspecifieke factoren hebben te maken met de ontwikkelingsfase van jongeren op moreel, emotioneel en cognitief gebied. Adolescenten, en met name mannelijk adolescenten, zetten zich vaak af tegen bestaande normen; ze houden van sensatie en onderschatten (verkeers)risico's. Specifieke risico's gekoppeld aan moderne lifestyles van de jeugd (alcohol, partydrugs) komen aan de orde in de omgevingsverkenning Volksgezondheid van de SWOV (Amelink, te verschijnen).

De halvering van de verkoop van het aantal bromfietsen over de periode 1999-2003 zal leiden tot een daling van het aantal verkeersslachtoffers. Wijzigingen in het gebruik van gemotoriseerde voertuigen of ingrepen in de minimumleeftijd wijzigen de mobiliteitscarrière van mensen. De overstap van een gemotoriseerde tweewieler naar andere vormen van transport is gunstig voor het ongevalsrisico (Schoon, 2004).

Door de intensivering van de samenleving is er sprake van toenemende slaapproblemen en vermoeidheid waardoor de kans op ongevallen toeneemt. Stress en dergelijke kan leiden tot een assertiever (rij)gedrag gepaard gaande met onvoorzichtigheid en onveiligheid (hogere snelheden, korte volgafstanden, rechts inhalen).

Individueel gedrag leidt in bepaalde verkeerssituaties tot ongevallen als het eigen belang prevaleert boven dat van de andere weggebruiker. Door de meer informele omgang tussen mensen wordt verkeerswetgeving niet automatisch nageleefd. Autoritair gezag zal minder worden getolereerd. De hedendaagse burger kan meer en meer worden gekarakteriseerd als inconsequent: hij beklagt zich wel over de 'regeltjescultuur' van de overheid, maar klaagt ook over de overheid die de wet- en regelgeving niet handhaaft. De overheid is soms genegen naar deze burgers te luisteren (bijvoorbeeld door verkeersdrempels te verwijderen). Daarentegen wordt gesteld dat het bij bepaalde burgers noodzakelijk is om hen normbesef bij te brengen. Een wat meer 'automatisch' snelheidsgedrag zou kunnen volgen op de instelling van geloofwaardige snelheidslimieten.

Door de stijging van de autodichtheid per woning vanwege de toename van tweeverdieners neemt het parkeerprobleem toe. (Slecht) geparkeerde auto's op straathoeken beperken het zicht, hetgeen met name in woonstraten tot onveilige situaties kan leiden voor kinderen op weg naar school, met name in oudere woonwijken.

Kinderen groeien hoe langer hoe meer op in een auto-cultuur. Ze zullen daardoor minder leren om zich zelfstandig in het verkeer te bewegen, waardoor het gevaar bestaat dat ze minder in staat zijn om risico's in het verkeer in te schatten.

Met betrekking tot de internationalisering heeft de overdracht van bevoegdheden van lidstaten aan de EU positieve gevolgen voor de verbetering van de veiligheidskwaliteit van voertuigen, maar ook negatieve gevolgen door de verplichting om relatief onveilige voertuigen in Nederland toe te laten (brommobiel, quad). Toename van de individualisering leidt tot een voertuigkeuze die veiliger is voor de eigen inzittenden maar onveiliger voor medeweggebruikers. Als voorbeeld kunnen terreinwagens als de SUV's (Special Utility Vehicle) worden aangehaald.



Toename van vracht- en bestelauto's leidt tot meer slachtoffers vanwege hun ongelijkwaardigheid ten opzichte van lichtere categorieën vervoermiddelen. De uitbreiding van de EU leidt tot meer buitenlandse chauffeurs en buitenlandse vervoerders met als gevolg een verhoogd verkeersrisico. Bedrijven hebben geen veiligheidscultuur waardoor het aankomt op de individuele verantwoordelijkheid van bestel- en vrachtautochauffeurs. Safety culture is niet af te dwingen. Hier ligt een rol voor zowel de overheid (verplichte maatregelen) als ook voor verladers die extra eisen kunnen stellen aan vervoerders. Verzekeringsmaatschappijen kunnen ondersteuning aan bedrijven bieden in de vorm van schadepreventieprogramma's

In 2004 is door de Commissie Blok gesteld dat bij allochtonen nog achterstand is ten opzichte van de autochtone bevolking op diverse terreinen: werk, scholing, beheersing van de Nederlandse taal en de woonsituatie in achterstandswijken. Er dient rekening mee gehouden te worden dat ten aanzien van mobiliteit en verkeersgedrag er nog lang verschillen tussen de autochtone en allochtone bevolking zullen zijn. Verkleining van de sociaal-economische achterstand van allochtonen zal resulteren in een hoger autogebruik. Niet bekend is of allochtonen meer of minder dan autochtonen bij ongevallen zijn betrokken en meer of minder verkeersovertredingen begaan. Wil het kenmerk 'etniciteit' als verklarende factor voor verkeersrisico's kunnen worden aangemerkt, dan is kwantificering noodzakelijk.

'Witte' scholen die over grotere afstanden bezocht gaan worden, hebben negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid. Bij middelbare scholen gaat het vooral om fietsers en bij basisscholen om kinderen en hun ouders in auto's en op fietsen. Ouders die ritten naar en van het werk combineren met het vervoer van hun kinderen naar en van school en crèches, besluiten gemakkelijker een school of crèche te kiezen buiten de directe woonomgeving waardoor de ritlengtes eveneens toenemen.

#### 8.4. Terugkoppeling bevindingen omgevingsverkenning naar beleid

Handhaving wordt meer geaccepteerd naarmate de regels logischer en redelijker zijn. Een verdere ontwikkeling van de technologie om de controle- en handhavingstaken van de politie te verlichten, zal nodig blijken te zijn (alcolock, ISA). Mogelijk kan de verkeersveiligheidswereld leren van gedragsbeïnvloeding zoals we die kennen van de anti-rookcampagnes en ARBO-regelgeving (werkgevers in de transportsector hebben uiteraard ook te maken met goede arbeidsomstandigheden van werknemers langs de weg).

Professionals (politie, docenten, hulpverleners) staan veelal alleen in hun pogingen het gedrag van jongeren te beïnvloeden. Meer samenwerking en coördinatie, en meer ondersteuning vanuit de Nederlandse samenleving kan het effect vergroten.

Aangezien er jarenlang een taboe lag op de registratie van etniciteit bij ongevallen, is uit ongevallenregistratie niet op te maken of allochtonen meer of minder dan autochtonen bij ongevallen betrokken zijn. Inmiddels is door Consument en Veiligheid een begin met deze registratie gemaakt. In met name grote steden en omliggende gemeenten worden extra afstanden aangelegd om 'witte' scholen te bezoeken. Dit brengt extra risico met zich mee. De omvang is echter niet bekend. In ieder geval dient dit aspect wel een aandachtspunt voor de onderwijswereld te zijn.

## 8.5. Relatie met andere omgevingsverkenningen

Met de uitvoering van deze omgevingsverkenning is voor een deel kennis opgebouwd over maatschappelijke processen in relatie met mobiliteit en het risico in het verkeer. Op termijn, als de uitkomsten van andere omgevingsverkenningen bekend zijn, is het mogelijk het beeld completer te maken met betrekking tot het verklaren van de actuele verkeersonveiligheid en het voorspellen van de toekomstige verkeersonveiligheid.

Bepaalde factoren die met deze omgevingsverkenning zijn geïdentificeerd, zijn onderhevig aan veranderingen zoals trends. Het is daarom zaak de kennis regelmatig te actualiseren.

In deze omgevingsverkenning is aandacht besteed aan risico's, met name aan de maatschappelijke perceptie van moderniseringsrisico's. Niet behandeld is hoe beleidsmatig met risico's kan worden omgegaan. Bij milieubeleid bijvoorbeeld wordt uitgegaan van het recht op bescherming van iedere inwoner van Nederland tot een bepaalde norm. Welke normen worden gehanteerd en welke kosteneffectiviteiten van preventiemaatregelen zijn berekend, wordt nader in de omgevingsverkenning Volksgezondheid van de SWOV (Amelink, te verschijnen) uitgewerkt.

## Literatuur

- ABVAKABO (2004). *Nieuwsbrief (12 november 2004)*. ABVAKABO FNV, Zoetermeer.
- Amelink, M. (te verschijnen). *Volksgezondheid; Een omgevingsverkenning*. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.
- ANWB (2003). *Verslag Verkeerstechnische Leergangen 2003*. Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB, Den Haag.
- AVV (2003). *Bestaat er een veiligheidscultuur onder vrachtautochauffeurs en taxichauffeurs?* Adviesdienst Verkeer en Vervoer AVV, Rotterdam.
- Baar, M.E. van, Hoyinck, S.G., Hout, F.A.G., Schrijvers, C. & Beeck, E.F. (2000). *Sociaal-economische status, etniciteit en alcoholgebruik van letselpatiënten; Wat zijn de mogelijkheden via letselregistraties?* Stichting Consument en Veiligheid, Amsterdam.
- Beck, U. (1997). *De wereld als risicomaatschappij. Essays over de ecologische crisis en de politiek van de vooruitgang*. De Balie, Amsterdam.
- Besseling, P., Groot, W. & Verrips, A. (2004). *Economische toets op de Nota Mobiliteit*. Centraal Planbureau CPB, Den Haag.
- Blom, U.P. & Sahebdiën, A. (1997). *7 trends; Mobiliteit in veranderend Nederland*. Adviesdienst Verkeer en Vervoer AVV, Rotterdam.
- Bogaerts, M.P., Ginneken, P.C.H.J. van, Kramer, J.H.Th., Molenkamp, L., Beek, F.A. van & Penning, A. (2004). *Ontwikkelingen Verkeer en Vervoer 1990-2020; Probleemverkenning voor de Nota Mobiliteit*. Adviesdienst Verkeer en Vervoer AVV, Rotterdam.
- Bos, J.M.J. & Schoon, C.C. (1998). *Schatting te verwachten aantal aanmeldingen voor een kenteken voor brom- en snorfietsen; Cijfers gebaseerd op een enquête onder brom- en snorfietsbezitters: een onderzoek uitgevoerd in opdracht van RDW Centrum voor Voertuigtechniek en Informatie*. R-98-69. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.
- Braimaister, L.G. (2002). *Mogelijke gevolgen van e-commerce voor de verkeersveiligheid in Nederland; Een verkennende studie*. R-2002-29. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.
- Bredewoud, R.A. (2002). *Medische beoordeling van ouderen voor het rijbewijs*. In: *Geron*, vol. 4, nr. 2, p. 46-48.

Breedveld, K. & Broek, A. van den (2001). *Trends in de tijd; Een schets van recente ontwikkelingen in tijdsbesteding en tijdordening*. Sociaal en Cultureel Planbureau SCP, Den Haag.

Breedveld, K. & Broek, A. van den (2004). *De veeleisende samenleving; De sociaal-culturele context van psychische vermoeidheid*. Sociaal en Cultureel Planbureau SCP, Den Haag.

Brink, G. van den (2004). *Verschillen tussen de mediterrane cultuur en de Nederlandse cultuur naar aanleiding van de moord op een leraar op een VMBO-school in Den Haag*. TV-actualiteitenprogramma NOVA, 15 januari 2004.

Bruin, T. de (1999). *De nieuwe risicomaatschappij*. In: Economisch Statistische Berichten, vol. 84, nr. 4193, p. 2-3.

Butter, F. den & Kronjee, G. (2003). *Doelgericht en met kennis de toekomst verkennen*. In: Beleidswetenschap, vol. 17, nr. 3, p. 207-231.

Commissie Blok (2004). *Bruggen Bouwen; Parlementair onderzoek integratiebeleid; Eindrapport Commissie Blok*. SDU, Den Haag.

Davidse, R.J. (2000). *Ouderen achter het stuur; Identificatie van aandachtspunten voor onderzoek*. D-2000-5. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Davidse, R.J. & Brouwer, W. (2002). *Ouderen in het verkeer; Mogelijkheden en beperkingen*. In: Geron, vol. 4, nr. 2, p. 4-10.

DGG, (2003). *Afronding Goederenvervoer in Maatschappelijk Perspectief (GIMP)*. Brief van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, DG Goederenvervoer, 11 december 2003.

Gordijn, H., Derksen, W., Groen, J., Pálsdóttir, H.L., Piek, M., Pieterse, N. & Snellen, D. (2003). *De ongekende ruimte verkend*. Ruimtelijk Planbureau, Den Haag.

Gort, J., M., Swuste, P., Henstra, D., Schoon, C.C. & Waterbeemd, H. van de (2001). *Safety culture in de transportsector; Eindrapport*. TNO Arbeid, Hoofddorp.

Harms, L. (2002). *Sociale en culturele determinanten van mobiliteit*. Sociaal en Cultureel Planbureau SCP, Den Haag.

Harms, L. (2003). *Mobiel in de tijd. Op weg naar een auto-afhankelijke maatschappij, 1975-2000*. Sociaal en Cultureel Planbureau SCP, Den Haag.

Hollander, A.E.M. de & Hanemaaijer, A.H. (2003). *Nuchter omgaan met risico's*. Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu RIVM, Bilthoven.

Huizinga, F. & Smid, B. (2004). *Vier vergezichten op Nederland; Productie, arbeid en sectorstructuur in vier scenario's tot 2040*. Centraal Planbureau CPB, Den Haag.

Huysmans, F. & Steenbekkers, A. (2002). *Kijken naar gevaren; Over maatschappelijke percepties van externe veiligheid*. Sociaal en Cultureel Planbureau SCP, Den Haag.

IVW (2004). *Jaarwerkplan Inspectie Verkeer en Waterstaat IVW 2005*. Inspectie Verkeer en Waterstaat IVW, Den Haag.

Korver, W. & Vanderschuren, M.J.W.A. (1995). *Monitoring van de mobiliteit 1986-1993; Een analyse van invloedsfactoren achter de recente mobiliteitsontwikkelingen in het personenvervoer*. Nederlandse Organisatie voor Toegepast-Natuurwetenschappelijk Onderzoek TNO, Centrum voor Infrastructuur, Transport en Regionale Ontwikkeling INRO, Delft.

Kroon, M.C. (2001). *Bezoek ààn ouderen veiliger dan bezoek vàn ouderen*. In: *Verkeerskunde*, vol. 52, nr. 1, p. 58.

Martens, M.J., Demkes, R., Horrevoets, M., Puylaert, H. & Broek, A. van den (2002). *Monitor ICT, ruimte en mobiliteit; eerste tussenrapportage*. Nederlandse Organisatie voor Toegepast-Natuurwetenschappelijk Onderzoek TNO, Centrum voor Infrastructuur, Transport en Regionale Ontwikkeling INRO, Delft.

Methorst, R. & Raamsdonk, M. van (2003). *Ontwikkelingen in de verkeersveiligheid tussen 2010 en 2020*. Adviesdienst Verkeer en Vervoer AVV, Rotterdam.

Oenen, van (2004). *De falende burger*. In: *Volkskrant*, 17 april 2004.

Peters, P.F. (1998). *De smalle marges van de politiek*. In: Achterhuis, H. (red.). *Cultuur en mobiliteit*. SDU, Den Haag, p. 38-63.

Pol, M. & Need, Y. (2003). *Moderne lifestyle verhoogt mobiliteit*. In: *Verkeerskunde*, vol. 54, nr. 6, p. 46-50.

Polet, S. & Sikkema, P. (2003). *Jongeren 2003; Niets willen missen*. Qrius, Amsterdam.

Politiemonitor (2004). *Politiemonitor Bevolking 2004. Landelijke rapportage*. Zevende landelijke meting in opdracht van de Ministeries van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en Justitie, en acht regionale politiekorpsen. B&A Groep Beleidsonderzoek & -Advies, Den Haag / Intomart, Hilversum.

RAI (2004). *RAI lanceert veiligheidsplan voor gemotoriseerde tweewielers*. In: *RAI Voorrang*, vol. 8, nr. 17, p. 2.

S.n. (2003). *De vergrijzing*. Een artikelenserie in de *Volkskrant* in de periode 5 juli 2003 - 4 oktober 2003.

S.n. (2004a). *Onveiligheid brom- en scootermobiel valt mee; Aantal ongevallen op constant niveau*. In: *Verkeerskunde*, vol. 55, nr. 9, p. 8-9.

S.n. (2004b). *Woelen van vermoeidheid*. In: *Volkskrant magazine*, 29 mei 2004.

Schagen, I.N.L.G. van, Wegman, F.C. & Roszbach, R. (2004). *Veilige en geloofwaardige snelheidslimieten; Een strategische verkenning*. R-2004-12. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Schnabel, P. (2000). *Trends, dilemma's en beleid; Essays over ontwikkelingen op langere termijn*. Centraal Planbureau CPB / Sociaal en Cultureel Planbureau SCP, Den Haag.

SCP (2003). *De sociale staat van Nederland 2003*. Sociaal en Cultureel Planbureau SCP, Den Haag.

SCP (2004). *In het zicht van de toekomst; Sociaal en Cultureel Rapport 2004*. Sociaal en Cultureel Planbureau SCP, Den Haag .

Steg, L. & Kalfs, N. (2000). *Altijd weer die auto!; Sociaal- en gedragswetenschappelijk onderzoek en het verkeers- en vervoerbeleid*. Sociaal en Cultureel Planbureau SCP, Den Haag / Adviesdienst Verkeer en Vervoer AVV, Rotterdam.

VenW (2001). *Koersen op de tijdgeest; Trends en trendbreuken rond Verkeer en Waterstaat*. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag.

VenW (2004). *Nota mobiliteit. Naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid*. Ministerie van Verkeer en Waterstaat / Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Den Haag.

Vinken, H. & Vermaas, J. (2001). *Waardenoriëntaties en transportveiligheid; Een inventarisatie van de impact van Hofstedes cultuurdimensies*. Institute for Research on Intercultural Cooperation IRIC / Instituut voor Sociaal-Wetenschappelijk Beleidsonderzoek en -advies IVA, Tilburg.

Vlakveld, W.P. (2004). *Jonge beginnende automobilisten, hun ongevalsrisico en maatregelen om dit terug te dringen*. R-2005-3. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Wee, G.P. van (2000). *Verkeer, ruimte en milieu; Onderzoek en beleid in beweging*. Universiteit Utrecht, Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen, Utrecht.

Wee, G.P. van & Dijst, M. (2002). *Verkeer en vervoer in hoofdlijnen*. Coutinho, Bussum.

WRR (2003). *Waarden, normen en de last van het gedrag*. Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid. Amsterdam University Press, Amsterdam.

Yerden, I. (2004). *Gezag wordt hier niet meer erkend*. In: Volkskrant, 22 januari 2004.

Young Works (2002). *Van 16 naar 18; Kwalitatief onderzoek naar het draagvlak onder jongeren voor het verhogen van de minimumleeftijd voor scooters, brommers en snorfietsen van 16 naar 18 jaar. Met een aanvullende kwantitatieve meting onder 13–16-jarigen*. Young Works, Amsterdam.

Young Works (2004a). *Top 40 Plug & Play; De 40 belangrijkste hits in de jongerencommunicatie*. Young Works, Amsterdam.

Young Works (2004b). *Jongeren en geld: what's the deal?* In: Young Works Bulletin, nr. 5, <http://www.youngworks.nl>.





Den Butter & Kronjee (2003) stellen in een artikel in *Beleidswetenschap* dat toekomstverkenningen noodzakelijk zijn voor een doelgericht beleid. Om voor het beleid van nut te zijn dient een toekomstverkenning gebruik te maken van beschikbare kennis over de omgeving waarin het beleid besluiten neemt. Den Butter & Kronjee bespreken de vormgeving van op beleidsdoelen gerichte toekomstverkenningen met een wetenschappelijke input. Ze onderscheiden de volgende manieren voor een systematische indeling:

a. *Thematische verkenningen*

Twee mogelijkheden worden hierbij onderscheiden:

1. verkenning waarbij onderzocht wordt wat het effect is van een bepaalde maatschappelijke verandering;
2. verkenning waarbij dit onderzoek wordt gestart bij een bepaalde sector van (overheids)beleid zoals rechtshandhaving; zo'n beperkte sector wordt vervolgens in verband gebracht met een breed scala aan maatschappelijke veranderingen (technologisch, demografisch).

b. *Analytisch-diagnostische verkenningen*

Bij dit soort verkenningen staan de wetenschappelijke analyse en de vooruitberekening van maatschappelijke ontwikkelingen centraal, gegeven de gelijkblijvende beleidsdoelen.

c. *Interactieve verkenningen*

Bij dit type verkenningen kunnen verschillende visies op doelstellingen en uitvoering van beleid een min of meer gelijkwaardige rol spelen.

d. *Strategische verkenningen*

Bij deze verkenningen wordt rekening gehouden met het vervolg van de verkenning in het politieke debat en in de beleidsuitvoering.

Afhankelijk van de sector kan de omgevingsverkenning volgens een van deze typen worden aangepakt. Voor verkenningen van het *type a* is geen voorkennis nodig. Vele verschillende thema's kunnen achtereenvolgens aan bod komen. Wel kunnen daarbij bepaalde aspecten die een relatie met het verkeer hebben, bij meerdere thema's voorkomen. Verkenningen van *typen b t/m d* zijn goed mogelijk als meer zicht op bepaalde ontwikkelingen is verkregen.