

NEEM DE FIETS!...WAAROM ZOU IK?

Kleinschalig, kwalitatief onderzoek naar de invloed van sociale barrières, vaardigheden, wensen en behoeften op de beleving van veiligheid en mobiliteit onder jongeren tussen de 15 en 18 jaar.

R-92-51

Drs. J.E. Lindeijer

Leidschendam, 1992

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

SAMENVATTING

Het uitgevoerde belevingsonderzoek is kwalitatief van opzet; het geeft op indicatief niveau inzicht in: de verstandelijke en/of emotioneel geladen overtuigingen en gewoonten die een (belangrijke) rol spelen in het antwoord op de volgende vragen:

- Hoe wordt door de doelgroep gedacht over keuze voor de fiets als vervoermiddel, het fietsgedrag in het algemeen en het fietsen in relatie tot regelgeving en (fiets)onveiligheid?
- Welk oordeel heeft men over het huidige fietsgedrag en de eigen mobiliteitsbehoeften?
- Welke voor- en nadelen verbindt men aan het eigen en aan andermans gedrag en het wel/niet gebruiken van de fiets e.d.

Vóóraf het volgende: het gaat hier om een groep 15 tot 18-jarigen. Deze jongeren bevinden zich in een levensfase, waarin ze behoefte krijgen om de eigen sociale horizon te verbreden. Ze bouwen een vriendenkring op, worden lid van sportverenigingen, gaan 's-avonds op stap en volgen opleidingen (vaak) buiten hun eigen stad of dorp. In de vakanties 'proeven' ze de werksfeer door het verrichten van vakantiewerk. De behoefte aan geld neemt toe, mede omdat ze van hun ouders moeten leren met hun (zak)geld uit te komen. Die ervaringen bepalen in veel aangelegenheden hun handelen. Ouders stimuleren in de meeste gevallen deze ontwikkeling, maar steeds meer vanaf de zijlijn.

- Het ervaren van gemak en comfort van de auto aan de ene kant en de koppeling die de respondenten leggen tussen bezit van een auto en het hebben van werk spelen als een rode draad door al hun antwoorden.
- Een belangrijk aspect door deze groep jongeren verbonden aan een 'type' vervoermiddel, is de mogelijkheid om aan de buitenwacht te laten zien dat je reeds een bepaalde leeftijd hebt bereikt. Daarmee is eerst de bromfiets en later de auto een symbool voor volwassenheid, zelfstandigheid en vrijheid van handelen. Daar het bezit van een auto in veel gevallen op 18-jarige leeftijd nog niet realistisch is, zeker als je door wilt leren, is de studenten-OV-jaarkaart een begerig alternatief. Ook de OV-jaarkaart onderscheidt je van de 'jongeren'. Een OV-jaarkaart is ook een legitiem excuus voor het niet bezitten van rijbewijs en auto als je al 18 jaar of ouder bent.

- In geen énkél gezin stond het halen van het rijbewijs op je achttiende jaar ter discussie. Het bekostigen ervan wordt door veel ouders gezien als hét middel bij uitstek om hun kinderen, in deze levensfase, 'iets' te laten doen of juist om een gedragsontwikkeling te voorkomen. Dat 'iets' kan zijn: het slagen voor een eindexamen, het niet roken vóór je achttiende e.d. Los van het feit of dit nu gezinnen betroffen waar men wel of niet kritisch staat tegenover het gebruik van een auto en daarom het gebruik van de fiets stimuleert als alternatief voor de korte afstanden (hier de wel of niet milieubewuste gezinnen genoemd).

- Als respondenten zélf hun rijbewijs moeten bekostigen, dan zijn zij redelijk goed geïnformeerd over de kosten die daaraan verbonden zijn én de kosten van een auto. Dit in tegenstelling tot degenen, waarvan de ouders zélf de kosten dragen. In die gevallen leeft bij hen vooral het beeld dat: de fiets niets kost, een brommer en auto benzine kosten, maar dat het openbaar vervoer peperduur is.

- Er zijn aanwijzingen dat kinderen uit 'milieubewuste gezinnen' het meest gevoelig zijn voor het selectief gebruik van de auto, ook als ze later zélf een auto hebben.

- Men kijkt kritisch naar het gebruik van de auto in de directe omgeving/-buurt; het bezit van een auto kan leiden tot onsportiviteit en ongezond gedrag. Pittig autorijden is nastrevenswaardig.

- De politie moet zich eerst zélf aan de regels houden en vervolgens mogen ze van hen véél strenger optreden tegen verkeersovertreders. In deze visie worden vooral regelovertredende automobilisten bedoeld.

- Het verkeer is géén gespreksonderwerp onder vriend(in)en. Uitzondering lijkt de auto, maar dan zijn vooral de kosten en het model interessante onderwerpen. Fietsen is gewóón, daarmee kun je je van niemand onderscheiden. De fiets is in de stad het meest snelle vervoermiddel en zeker voor korte stukjes in de buurt. Fietsen is sportief en gezond, maar niet bij slecht weer. Fietsen is veilig en relaxed, maar niet in Amsterdam. Een hekel aan fietsen hebben degenen die zichzelf omschrijven als lui en gemakzuchtig.

- Brom- en snorfietsen zijn opgevoerd; dat is voor hen een gegeven. Als men al een hekel heeft aan dit vervoermiddel, dan zijn dat eerder de meisjes dan de jongens. Maar weinig respondenten hebben zelf een brommer. Het dragen van een helm wordt niet prettig gevonden. De pakkans (bekeuring) is echter groot, dus draag je de helm. Het 'nut' van de helm, zeker voor korte afstanden, wordt door deze groep niet gedeeld.

- Verkeersregels zijn voor fietsers logisch en daar houdt je je in de regel aan. Dit geldt dan met name voor het rechts rijden of fietsen op het fietspad. Stoppen voor rood, verlichting voeren, een veilige fiets, e.d. vindt het overgrote deel niet relevant voor zichzelf. Dat maken ze zelf wel uit. Bij het zich niet aan regels houden verwijzen ze vaak naar het gedrag van anderen op de weg én naar het feit dat men zich zelf moet redden in het verkeer. Als je dat niet kan, krijg je een ongeluk. Degenen die weinig fietservaring hebben, ervaren als fietser het verkeer als onveilig.
- Er wordt relatief veel begrip aangetroffen onder de respondenten ten aanzien van het 'te hard' rijden, het 'afsnijden of 'weggedrukt' worden door automobilisten. Het overleven als fietser in Amsterdam maakt je brutaal; wordt je 'gesneden' dan doe je dat terug, als dat kan.
- Diefstal en vandalisme in de binnenstad van Amsterdam is voor hen een gegeven. Daarom rijdt je op een 'gewone' fiets, die niet gejat wordt of je gaat met het openbaar vervoer naar de stad. De metro wekt vooral bij meisjes sociale onveiligheidsgevoelens op. Zo ook het fietsen bij avond. Géén van de meisjes mag 's-avonds van hun ouders alleen op de fiets weg. Deze beperking wordt ervaren als een inbreuk op hun behoefte aan vrijheid van handelen.
- Géén van de respondenten heeft na de basisschool nog verkeersles gekregen en wat ze toen geleerd hebben zijn ze bijna allemaal weer vergeten. Niet dat het een probleem voor hen is. Ongeveer de helft van hen is van mening dat verkeersles in het voortgezet onderwijs prettig zou zijn, maar dan met realistische beelden. Het 'nut' ervan wordt wel gekoppeld aan de 'brommer' en het rijbewijs.

De resultaten van het belevingsonderzoek leveren aanbevelingen op met betrekking tot de volgende onderwerpen en/of de volgende doelgroepen die invloed hebben op de meningsvorming van de groep 15 tot 18-jarigen.

- Onderwerpen en boodschappen voor verkeers- en vervoerseducatie binnen het reguliere onderwijs.
- De doelgroepen: ouders, leraren/docenten en politie.
- Diefstalpreventie en vandalisme als barrière voor het gebruik van een (veilige) fiets.
- Sociale en verkeersonveiligheidsgevoelens als barrière voor het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer.
- Beïnvloeding van de beeldvorming door het gedrag en meningen die leven onder buurtbewoners en in de vriendenkring.

INHOUD

Voorwoord

1. Inleiding
 - 1.1. Algemeen
 - 1.2. Relatie tussen het belevingsonderzoek en het Masterplan Fiets
 - 1.3. Relatie tussen de literatuurverkenning en het belevingsonderzoek
 - 1.4. Doel van het onderzoek
 - 1.5. Onderzoeksvragen
 - 1.6. Relevantie van het onderzoek
 - 1.7. Methode van onderzoek
 - 1.8. Opbouw van het rapport

2. De sociale context waarbinnen het verkeers- en vervoerkeuzegedrag zich ontwikkelt
 - 2.1. Groepsgesprekken versus individuele gesprekken
 - 2.2. De auto en het ouderlijk huis
 - 2.2.1. De auto
 - 2.2.2. Auto en werk
 - 2.2.3. Méér dan één auto
 - 2.2.4. Het rijbewijs als beloning
 - 2.2.5. Het rijbewijs zelf bekostigen
 - 2.3. Invloed van de moeder op het verkeers- en vervoerkeuzegedrag
 - 2.3.1. Veiligheidsgevoel van de moeder
 - 2.3.2. Aanschaf van brommer of motor
 - 2.4. Invloed van de vader op het verkeers- en vervoerkeuzegedrag
 - 2.5. Invloed vanuit de buurt op de beeldvorming over het eigen, toekomstige vervoerkeuzegedrag
 - 2.6. Invloed van de politie op het verkeersgedrag
 - 2.6.1. Voorbeeldfunctie
 - 2.6.2. Invloed en 'nut' van boetes op het (brom)fietsgedrag
 - 2.7. De vriendenkring en het vervoerkeuzegedrag

3. Vandalisme, diefstalgevoeligheid van de fiets en gevoelens van (sociale) onveiligheid
 - 3.1. Vandalisme en diefstalgevoeligheid
 - 3.2. De fiets en het openbaar vervoer
 - 3.3. De metro en gevoelens van sociale onveiligheid
 - 3.4. De fiets en gevoelens van (sociale) onveiligheid
 - 3.4.1. Sociale onveiligheid
 - 3.4.2. Verkeersonveiligheid

4. Houding ten opzichte van verschillende vervoermiddelen
 - 4.1. Het bereiken van een 'mijlpaal' in je leven
 - 4.2. Typering van verschillende vervoerwijzen
 - 4.3. De brommer
 - 4.4. De snorfiets

5. Het uitgaansleven in relatie tot vervoermogelijkheden

6. Verkeerseducatie
 - 6.1. Meninge n over het nut van verkeerslessen op de basisschool
 - 6.2. Meninge n over het nut van verkeerslessen in het voortgezet onderwijs

7. Verkeersbeleving
 - 7.1. Eigen gerapporteerd verkeersgedrag op de fiets of lopend
 - 7.1.1. Het (fiets)verkeersgedrag
 - 7.1.2. Positief beeld van de fiets en het fietsen
 - 7.2. Oordeel over andermans verkeersgedrag ten opzichte van henzelf

8. Invloeden op het toekomstbeeld met betrekking tot het vervoerkeuze-gedrag en oplossingsstrategieën
 - 8.1. Het gemak van de auto
 - 8.2. De auto en het milieuprobleem
 - 8.3. Selectief gebruik van de auto als oplossing
 - 8.4. Wonen bij het werk als oplossing

9. Beeld van het ideale vervoermiddel nu en in de toekomst

10. Aanbevelingen en discussiepunten

10.1. Aanbevelingen

10.2. Discussiepunten

Bijlagen I t/m III

VOORWOORD

Om de verkeersveiligheid van fietsers te vergroten en het gebruik van de fiets als vervoermiddelkeuze te bevorderen zijn in het kader van het project 'Masterplan Fiets' beleidsdoelen geformuleerd. 'Educatie' is één van de instrumenten die het beleid inzet om deze doelen te bereiken. De doelmatigheid van dit instrument neemt toe als educatie zo veel mogelijk kan aansluiten bij de belevingswereld van de te onderscheiden doelgroepen. Het hier uitgevoerde belevingsonderzoek richt zich op de doelgroep 15 tot 18-jarigen.

Het onderzoek is door de SWOV uitgevoerd in opdracht van de Dienst Verkeerskunde van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Voorafgaande aan het veldwerk is een beperkte literatuurverkenning uitgevoerd door de SWOV om na te gaan in hoeverre bestaande kennis als uitgangspunt kon worden gekozen. Het veldwerk is uitgevoerd door het Instituut voor Psychologische Marktanalyse (PSYMA). De kwalitatieve analyse is uitgevoerd door mevr. drs. J.E. Lindeijer in samenwerking met mevr. drs. E.J. Riester van PSYMA. Het rapport is samengesteld door mevr. drs. J.E. Lindeijer. Speciale dank wil de auteur uitspreken voor het inhoudelijke commentaar en waardevolle suggesties voor aanvullingen die zij heeft ontvangen van SWOV-collega mevr. drs. D.A.M. Twisk en van drs. J.A.H. van Uden van de Dienst Verkeerskunde van Rijkswaterstaat.

1. INLEIDING

1.1. Algemeen

De groep 15 tot 18-jarigen vormen een kritische groep in relatie tot het verkeersveiligheidsbeleid. Deze groep onderscheidt zich als (brom)fietser door een hoog ongevalrisico ten opzichte van bijvoorbeeld de groep 30 tot 40-jarigen met dezelfde vervoerwijze. Bovendien zijn 15 tot 18-jarigen via het reguliere onderwijs gemakkelijker te bereiken dan doelgroepen buiten het reguliere onderwijs.

Een effectieve manier - via educatie - om de interesse van een doelgroep op te wekken, is uit te gaan van de belevingswereld van die groep. Daarvoor is inzicht nodig in leefstijl(en), waarden en normen, wensen en verlangens, verstandelijke en emotionele barrières, eigen effectiviteit e.d. van de groep met betrekking tot (verkeers)veiligheid en mobiliteit. De samenhang tussen deze gedragsdeterminanten wordt schematisch weergegeven in het model van Kok & Santfoort (zie Bijlage I).

Daarnaast is het belangrijk om te weten welke barrières met betrekking tot het gebruik van de fiets niet kunnen worden weggenomen of 'afgezwakt' via educatie.

In opdracht van de Dienst Verkeerskunde van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft de SWOV een belevingsonderzoek uitgevoerd. Het Instituut voor Psychologische Marktanalyse (PSYMA) heeft daarin het veldwerk verricht en afgesloten met een kwalitatieve marktverkenning (Bijlage III). De SWOV heeft op grond van de videobanden van de interviews een kwalitatieve analyse uitgevoerd.

1.2. Relatie tussen het belevingsonderzoek en het Masterplan Fiets

In het project 'Masterplan Fiets' zijn beleidsdoelen geformuleerd om het gebruik van de fiets te bevorderen en gelijktijdig de (verkeers)onveiligheid van fietsers te verminderen. De SWOV heeft opdracht gekregen om tegen het licht van deze beleidsdoelen richtlijnen te ontwikkelen ten behoeve van educatie. Dit heeft geleid tot het ontwikkelen van nieuwe educatieve doelen. Met deze nieuwe educatieve doelen wordt het doorbreken van het bestaande verkeers- en vervoerkeuzegedrag nagestreefd ten gunste van een veiliger fietsklimaat en het bevorderen van een selectiever gebruik van de auto. Om hieraan concreet gestalte te kunnen geven, moeten deze doelen

worden uitgewerkt in lesdoelen. Daarbij moet rekening worden gehouden met de ontwikkelingsfase van de verschillende doelgroepen waarvoor de lesdoelen bestemd zijn. Voor de doelgroep 15 tot 18-jarigen is daarom inzicht nodig in de individuele doelen die deze groep jongeren nastreeft; welke vorm en inhoud van de lesdoelen/boodschappen spreekt hen het beste aan. Een belevingsonderzoek onder deze groep jongeren is daarvoor de meest geschikte onderzoeksmethode.

1.3. Relatie tussen de literatuurverkenning en het belevingsonderzoek

Voorafgaande aan het veldwerk is eerst een korte literatuurverkenning uitgevoerd om na te gaan of er kennis aanwezig is over de groep 15 tot 18-jarigen met betrekking tot hun belevingswereld rond mobiliteit, verkeers- en vervoerkeuze gedrag. Er blijkt veel materiaal te zijn over automobiliteit en vervoerkeuze gedrag in relatie tot de fiets en/of het openbaar vervoer. Maar zelden is het materiaal uitgesplitst naar leeftijdsgroepen, laat staan naar de groep 15 tot 18-jarigen. Toch levert de literatuurverkenning relevante vragen op over hoe de 15 tot 18-jarigen staan tegenover of denken over onderwerpen als: auto-werk; woonomgeving-werk-situatie; voor- en nadelen van het fietsgebruik ten opzichte van de auto; (verkeers)onveiligheidsgevoelens in relatie tot het gebruik van de fiets, regelgeving en handhaving; fileprobleem; milieuprobleem.

Voor zover de respondenten tijdens de interviews zélf deze onderwerpen niet ter tafel brengen, zal daar expliciet naar worden gevraagd.

1.4. Doel van het onderzoek

De effectiviteit van de ondersteuning die met de nieuwe educatieve doelen wordt nagestreefd is mede afhankelijk van met name:

- de mate waarin de educatieve boodschap om een bepaald doel te bereiken kan worden geplaatst in de context van de belevingswereld (sociale realiteit) van de groep 15 tot 18-jarigen;

- de mate waarin een boodschap oplossingen aandraagt voor in de groep levende meningen, problemen e.d. met betrekking tot het gestelde doel.

Het belevingsonderzoek onder de groep 15 tot 18-jarigen zal daarom inzicht moeten geven in: welke boodschap voor welk onderwerp het beste aansluit bij rationele en emotioneel geladen overtuigingen, toekomstvisies en het huidige (gerapporteerde) gedrag en handelwijze van deze groep jongeren.

1.5. Onderzoeksvragen

De volgende vragen zullen aan de hand van de onderzoekresultaten worden beantwoord:

- Door welke factoren worden opvattingen van de doelgroep over fietsgebruik, het eigen (gerapporteerde) fietsgedrag en het (fiets)gedrag van anderen in het verkeer beïnvloed?
- Op grond van welke overwegingen spelen de eigen mobiliteitbehoeften, (fiets)ongemakken en diefstalgevoeligheid van de fiets een rol bij de vervoerkeuzen?
- Spelen (verkeers)veiligheid, bereikbaarheid, mobiliteitsoverwegingen en milieubewustzijn een rol in de aan het fietsen gerelateerde (verkeers)beleving?

Deze vragen zijn in detail (op werkniveau) uitgewerkt in een zogenoemde 'checklist', die als leidraad is gebruikt tijdens de interviews (zie Bijlage III).

1.6. Relevantie van het onderzoek

Antwoorden op de hierboven gestelde vragen leveren aanbevelingen op over inhoud en vorm van de aan te bieden verkeers- en vervoerseducatie; sluiten zoveel mogelijk aan op de belevingswereld van de groep 15 tot 18-jarigen met betrekking tot veiligheid en mobiliteit.

In concreto betekent dat: inzicht in de mobiliteitbehoeften nu en in de toekomst van de groep 15 tot 18-jarigen en in hun huidige verkeersbeleving en -mentaliteit. Een mentaliteit die men zich kan voorstellen dat die zou kunnen doorklinken in de volgende voorbeelden:

- Fietsgedrag: 'als je niet brutaal bent, dan blijf je nergens!'
- Door het rode licht rijden (vooral door fietsers): 'iederéén rijdt door rood licht, je voelt je voor gek staan als je blijft wachten'.
- Op de stoep of dubbel parkeren: 'er is te weinig parkeerruimte! In een parkeerhaven moet je betalen'.
- Overtreden van maximum snelheden: 'hardrijden is sportief; veel wegen lenen zich ervoor; als ik laat ben moet ik wel hard rijden'.
- Het gebruik van de auto. 'je hebt gewoon een auto nodig!'.

1.7. Methode van onderzoek

De verkeers- en vervoerswerkelijkheid van de (brom)fietser is een dynamische werkelijkheid. Dynamisch, omdat deze voortdurend wordt gevormd (gemoduleerd) onder invloed van indrukken en ervaringen die men opdoet in het dagelijkse verkeer, de mate waarin men zich laat beïnvloeden door oordelen van anderen daarover en zijn/haar indrukken over het handelen van mensen in de directe woon- en leefomgeving.

Via speciale technieken van het 'diepte-interview' kan de onderzoeker rationalisaties, motivationele redeneerpatronen en waarde-oordelen over deze 'werkelijkheid' verzamelen en ordenen, die ten grondslag liggen aan het (gerapporteerde) handelen van respondenten.

De onderzoeksmethode die daar het meest geschikt voor is, is de kwalitatieve methode. Deze methode geeft dus op indicatief niveau antwoord op vragen naar het 'hoe' en 'waarom', maar niet over 'hoe vaak' of 'in welke mate'. Daarnaast biedt de kwalitatieve methode aanknopingspunten voor aanbevelingen over welke boodschap op welke manier het beste aansluit om het beoogde gedrag en handelwijze in de gewenste richting te sturen.

Het onderzoek is opgesplitst in twee delen, nl: twee groepsgesprekken (een groep van vijf meisjes en een groep van vijf jongens) en tien individuele gesprekken. Naast leeftijd en geslacht zijn de respondenten ook geselecteerd op grond van schoolopleiding (laag = maximaal MAVO-opleiding; hoog = VWO-opleiding).

Groepsgesprekken lenen zich voor het in kaart brengen van: welke gedragsdeterminanten, problemen, sociale invloeden en subjectieve gevoelens dominant blijken voor de groep 15 tot 18-jarigen (= kwalitatieve marktverkenning).

Individuele gesprekken lenen zich beter voor het in kaart brengen van de 'interne' logica waar deze groep jongeren hun denken en handelen op baseren, nu en met betrekking tot de ontwikkeling van hun toekomstvisie (= kwalitatieve analyse).

Het veldonderzoek beperkt zich tot het westen van het land om de volgende redenen:

- In de grote steden zal de verkeersdruk eerder onderdeel vormen van de belevingswereld van (brom)fietzers dan daarbuiten.
- Dagelijkse ervaringen met overvolle wegen en aanwezigheid van veel ver-

schillende vormen van openbaar vervoer biedt goede argumenten en alternatieve verplaatsingsmogelijkheden.

- Vanuit het oogpunt van de beleidsdoelen zal op korte termijn de meeste 'winst' te behalen zijn in het Westen van het land met betrekking tot een bewuster vervoerkeuzegedrag. Verwacht wordt dat ook in het Westen de problemen rond de (verkeers)veiligheid van fietsers het grootst is.

De respondenten (N=20) zijn geselecteerd uit de omgeving van Amstelveen. Dat betekent dat respondenten zowel bekend zullen zijn met het fietsen binnen de stad als daarbuiten. Nadeel van deze selectie kan zijn dat de nabijheid van Amsterdam een vertekening kan opleveren met betrekking tot sociale en/of verkeersonveiligheidsgevoelens in relatie tot het gebruik van de fiets.

Alle gesprekken zijn opgenomen op videoband. De kwalitatieve marktverkenning is uitgevoerd door PSYMA. Voor de kwalitatieve analyse zijn deze banden door de SWOV bestudeerd.

1.8. Opbouw van het rapport

Elk hoofdstuk of paragraaf begint met een concluderende beschrijving van de houdingen, motieven en/of overwegingen die binnen de groep respondenten zijn aangetroffen met betrekking tot het thema dat wordt behandeld. De beschrijving wordt telkens afgesloten met een aantal interviewfragmenten over dit thema. Het doel daarvan is om de lezer een indruk te geven waarop de beschrijving is gebaseerd. Daarnaast bieden een aantal fragmenten de mogelijkheid om wellicht als 'boodschap' te dienen ten behoeve van educatieve (voorlichtings)programma's.

Na de beschrijvende hoofdstukken wordt het rapport afgesloten met aanbevelingen. De aanbevelingen zullen zoveel mogelijk aansluiten op thema's die ook in de literatuurverkenning zijn genoemd en er zal richting worden gegeven aan de vorm en inhoud van de mogelijke 'boodschappen' ten behoeve van de educatieve doelen (Hoofdstuk 10) -

In Hoofdstuk 2 wordt de sociale context geschilderd waarbinnen zich het verkeers- en vervoerkeuzegedrag van deze groep respondenten zich heeft (en nog) ontwikkeld. Ervaringen met vandalisme, diefstalgevoeligheid van de fiets en gevoelens van sociale en verkeersonveiligheid in relatie tot het

fietsbezit, het fietsgebruik en het openbaar vervoer worden besproken in Hoofdstuk 3. In Hoofdstuk 4 wordt de visie van de respondenten op de verschillende vervoermiddelen in relatie tot de levensfase waarin zij zich bevinden, beschreven. Het uitgaansleven in relatie tot de vervoermogelijkheden wordt apart besproken in Hoofdstuk 5. Vervolgens komen in Hoofdstuk 6, 7 en 8 de verkeerseducatie, de verkeersbeleving en de visie van de respondenten op hun eigen mobiliteitbehoefte in de toekomst in relatie tot de problematiek rond de huidige automobiliteit. Hoofdstuk 9 gaat tenslotte in op het beeld dat ze voor zichzelf hebben van het ideale vervoermiddel, nu en in de toekomst.

In Bijlage I is aangegeven welk referentiekader is gehanteerd bij opzet en uitvoering van het onderzoek.

Bijlage II geeft de resultaten van een korte literatuurverkenning weer.

In Bijlage III wordt de strategie van het veldonderzoek verantwoord, zoals dat is uitgewerkt door het Instituut voor Psychologische Marktanalyse (PSYMA).

2. DE SOCIALE CONTEXT WAARBINNEN HET VERKEERS- EN VERVOERKEUZEGEDRAG ZICH ONTWIKKELT

2.1. Groepsgesprekken versus individuele gesprekken

Eerst zijn de groepsgesprekken gevoerd. De gedachte was om tijdens de individuele gesprekken na te gaan in hoeverre dominante normen en waarden van de groep, zoals ze zouden worden aangetroffen, wel of géén invloed hebben op de 'interne' logica van de individuele respondent. Met andere woorden, in hoeverre blijken groepsovertuigingen van invloed op of wijken af van hun individuele (gerapporteerde) verkeers- en vervoerkeuzegedrag. De resultaten van de groepsgesprekken waren van dien aard, dat bij de kwalitatieve analyse géén onderscheid kon worden gemaakt tussen dominante groepsnormen en individuele normen en overtuigingen. Rationele en emotionele overtuigingen van de groep over het verkeer, het verkeersgedrag, de fietsbeleving, mobiliteitbehoeften en toekomstige wensen ten aanzien van vervoermogelijkheden wijken niet af van de individuele meningen en overtuigingen. Daarom is besloten om in de beschrijving van de resultaten géén onderscheid te maken tussen groeps- en individuele overtuigingen en meningen.

2.2. De auto en het ouderlijk huis

2.2.1. De auto

Alle gezinnen blijken minstens over één auto te beschikken, met één uitzondering:

- Mijn vader drinkt graag alcohol, dus daarom hebben wij géén auto (meisje, 16 jaar).

2.2.2. Auto en werk

Voor bijna alle respondenten is de auto onlosmakelijk verbonden aan 'het werk' of er moet géén parkeergelegenheid zijn in de buurt van het werk:

- Mijn vader heeft de auto nodig voor zijn werk. Hij moet altijd overal naar toe (jongen, 15 jaar).

- Mijn moeder heeft de auto nodig voor haar werk. Zij werkt in een ziekenhuis (jongen, 17 jaar).

- Mijn vader gaat altijd op de fiets naar zijn werk, want daar is géén parkeermogelijkheid. Dus mijn moeder heeft altijd de auto (meisje, 15 jaar).

- Als je werkt heb je een auto nodig. Mijn moeder is gescheiden en mijn vader heeft de auto. Dus toen heeft zij er één gekocht om naar het werk te kunnen (meisje, 17 jaar).

2.2.4. Méér dan één auto

In de gezinnen waar er meer dan één auto is, staat de tweede auto ter beschikking van de moeder of is door een oudere zus of broer aangeschaft. In één gezin wordt de auto opgevat als een luxe artikel, zoals uit het volgende fragment blijkt: mijn zus heeft pas een auto gekocht. Dat vonden mijn ouders niet verstandig. Je moet eerst gesetteld zijn, zeggen ze, en daarna komen de luxe artikelen, zoals de auto. Mijn ouders hebben óók pas voor het eerst een auto gekocht. Die wordt nu vooral voor de vakantie gebruikt (meisje, 16 jaar).

2.2.5. Het rijbewijs als beloning

Dat kinderen met hun achttiende het rijbewijs willen halen staat binnen het gezin niet ter discussie. Het hebben van het rijbewijs ontlast ook ouders om ieder moment klaar te staan om de kinderen overal heen te brengen. Eén meisje (15 jaar) vertelde dat haar moeder verwacht dat zij zo snel mogelijk haar rijbewijs haalt, zodat zij (de moeder) haar niet meer overal naar toe hoeft te brengen.

Het betalen van de kosten van het rijbewijs schijnt voor veel ouders hét middel bij uitstek te zijn om hun kinderen, in deze levensfase, te stimuleren 'iets' te doen of te laten. Dat 'iets' kan zijn: slagen voor het eindexamen, niet roken voor hun 18de verjaardag, e.d. Dit instrument wordt ook gebruikt in de gezinnen die milieubewust omgaan met de plaats en het gebruik van de auto in gezin en samenleving.

Opvallend is dat géén van de respondenten uit deze gezinnen inzicht heeft in de (maandelijkse) kosten van een auto. Het enige wat ze daarvan meemaken is dat er benzine in moet en een enkeling noemt daarbij de wegenbelasting. Bus en tramkaarten moeten ze blijkbaar zelf kopen. Soms krijgen ze wel eens een strippenkaart van hun moeder.

Er zijn wat inconsequenties te constateren in hun beeld wat duur is en wat niet. Zo vinden ze een rittenkaart 'duur', maar een taxi nemen voor vijftwintig gulden wordt gewoon gevonden. Dit kan misschien worden verklaard door het feit dat veel van deze respondenten uit de omgeving van Amstelveen komen. Zelf omschrijven ze Amstelveen als een stad waar men géén armoede kent en waarvan anderen (niet-Amstelveners) zeggen dat zij

'kale kak' hebben. Met andere woorden, de levensstandaard zal daar waarschijnlijk gemiddeld hoger liggen dan het landelijke gemiddelde.

- Fiets kost niks, voor de auto moet je telkens benzine kopen. Voor de rest valt het wel mee. Tram en bussen zijn best wel duur. Als je aan de andere kant van de stad moet zijn, is gelijk je kaart vol. Op de terugweg moet je dan een nieuwe kopen! (meisje, 15 jaar).

- Mijn ouders hebben mij de rijopleiding als cadeau voor mijn eindexamen gegeven. Maar ze zeggen niet, je moet per se een auto (meisje, 16 jaar/milieubewust gezin).

- Als ik tot mijn achttiende niet rook, mag ik van mijn moeder rijles nemen (meisje, 16 jaar).

- Fiets of lopend kost niks. Het openbaar vervoer is duur! Mijn maandabonnement kost zevenentwintig gulden en het wordt steeds duurder! Vooral de trein is duur! Ik ben nu van 4 VWO overgegaan naar de HAVO. Als ik volgend jaar slaag mag ik van mijn vader rijles nemen (jongen, 17 jaar).

2.2.6. Het rijbewijs zelf bekostigen

In een aantal gevallen blijken ouders zich op een ander standpunt te stellen als het gaat om het-betalen-van-het-rijbewijs. In die gezinnen heerst de opvatting dat als je autorijles wil nemen, je dat dan maar zelf moet betalen. Uit de gesprekken is niet duidelijk geworden of deze opvatting eerder op economische dan op pedagogische of milieu-overwegingen is gebaseerd. Integenstelling tot de groep die het halen van het rijbewijs krijgen aangeboden van hun ouders, blijken respondenten uit deze gezinnen wél een aardig inzicht te hebben in: wat rijlessen kosten én wat een auto maandelijks kost.

- Als ik rijles wil nemen mag dat best van mijn ouders, daar bemoeien ze zich niet mee, maar ik moet het zelf betalen. Nou, rijlessen kosten 2000 gulden en dan moet je nog een auto kopen. Dus voorlopig doe ik het maar met mijn fiets en OV-jaarkaart (jongen, 18 jaar).

- Ik heb gehoord dat rijlessen duur zijn, 45 gulden per uur en je moet een heleboel lessen volgen, zeker als je niet in één keer slaagt. De auto van mijn tante, zo'n kleintje, kost al 300 gulden per maand (meisje, 17 jaar).

2.3. Invloed van de moeder op het verkeers- en vervoerkeuzegedrag

2.3.1. Veiligheidsgevoel van de moeder

Het veiligheidsgevoel van de moeder lijkt vrij bepalend binnen het gezin met betrekking tot het vervoerkeuzegedrag. Haar gevoel kan zowel betrekking hebben op de verkeersveiligheid in het algemeen of zich beperken tot specifieke groepen in het verkeer als op de sociale onveiligheid. Zelfs de vader ontkomt in dat laatste geval niet aan die invloed. Argumenten die door de moeder worden aangevoerd worden niet altijd klakkeloos door de respondenten overgenomen.

De ouders bemoeien zich op deze leeftijd nog maar weinig met het verkeersgedrag van hun kinderen. Hooguit bestaat dat uit een vermaning van hun moeder om voorzichtig te zijn: mijn moeder roept altijd: "ben je voorzichtig?" Maar ze weet dat ik géén gekke dingen doe, dus daar let je niet zo op (meisje, 17 jaar).

- Ik mag 's avonds niet met de fiets uit en zeker niet alleen van mijn moeder. Ook mijn vader mag 's avonds niet op de fiets naar het werk als hij late dienst heeft, want dan moet hij door het bos en dat vindt mijn moeder eng (meisje, 17 jaar).

- Ik wilde in de vakantie samen met mijn vader op de hei een stukje gaan rijden met de auto, maar dat vond mijn moeder niet goed (jongen, 17 jaar).

- Mijn moeder vindt die motorrijders onbesuisd en gevaarlijk. Ze heeft wel gelijk, want als we in de auto rijden, scheuren ze je op de linkerbaan voorbij met 160 km (meisje, 16 jaar).

- Mijn moeder werkt in het ziekenhuis waar verkeersslachtoffers worden binnengebracht. Ook veel motorrijders. Daarom vindt ze motorrijden gevaarlijk. Maar ik vind dat nog géén argument (jongen, 17 jaar).

2.3.2. Aanschaf van brommer of motor

De indruk bestaat dat als de respondenten voor de keus staan of ze wel of niet een brommer zullen aanschaffen als ze zestien zijn (nieuw of tweede hands) ook hier de moeder een rol speelt in het beslissingsproces, zij het vaak indirect door haar houding. De vader lijkt zich daarbij van commentaar te onthouden.

- Mijn moeder heeft alleen gezegd dat ik zelf moest sparen voor een brommer, toen ik haar vertelde dat ik graag een brommer wilde hebben als ik

zestien werd. Toen ik een tweedehands had gekocht, had ik - pats - een week later een ongeluk. Daarna heb ik hem weggedaan. Mijn moeder is blij dat ik weer op de fiets zit. Mijn vader heeft zich er niet mee bemoeid. Ik denk, omdat hij eigenlijk best zelf nog wel eens op zo'n ding zou willen rijden (jongen, 16 jaar).

- Ik heb al vanaf mijn 12de tegen mijn moeder gezegd dat ik later een motor wil hebben. Ze zegt alleen dat die erg duur zijn en dat ik daar zelf maar voor moet sparen. Met mijn vader heb ik het daar niet over. Ik denk dat hij vindt dat ik dat zelf moet weten tegen die tijd (meisje, 16 jaar).

2.4. Invloed van de vader op het verkeers- en vervoerkeuzegedrag

De invloed van de vader op het verkeers- en vervoerkeuzegedrag is diffuus. Veelal wordt hij om hulp gevraagd als ze zelf hun fiets onderhouden en iets niet voor elkaar kunnen krijgen of als ze problemen hebben met de brommer. Als er sprake is dat men het fietsen ook als ontspanning doet, dan komt het eerder voor dat ze dat samen met hun vader doen dan met hun moeder.

De indruk is dat, als in het gezin het verkeer als een milieuprobleem wordt onderkent, dat vooral door de vader wordt gestimuleerd. Althans, in géén van de gesprekken over dit onderwerp wordt door de respondenten verwezen naar de moeder.

- Ik moet zelf mijn fiets onderhouden. Nou, als ik iets niet weet vraag ik het aan mijn vader. Nee, verder bemoeien ze zich niet met me (jongen, 18 jaar).

- Héél soms krijgt mijn moeder een fietsmanie en dan moet alles op de fiets, maar dat duurt gelukkig niet lang (meisje, 17 jaar).

- Ik ga 's zondags vaak met mijn vader fietsen naar Bloemendaal. Dan ga ik op mijn toerfiets en hij op zijn racefiets. Mijn moeder en mijn zusje zijn daar veel te lui voor (meisje, 16 jaar).

- Laatst ben ik met mijn vader op één dag heen en weer naar Nijmegen gefietst. Dat was een soort uitdaging tussen ons. Ik reed toen wel op mijn racefiets, want anders houd ik hem niet bij (jongen, 16 jaar).

- Mijn vader doet zoveel mogelijk alles op de fiets. Hij vindt het niet nodig dat je voor elk wissel de auto neemt. In andere dingen is hij ook milieubewust (jongen, 15 jaar).

- Het is dat mijn vader veel voor het werk ver weg moet, anders nam hij

niet zo vaak de auto. Hij vindt het onzin dat mensen voor alles en nog wat de auto nemen, zeker als je dicht bij je werk woont (jongen, 16 jaar).

- Thuis wordt vaak over het verkeer gepraat, want mijn vader probeert ons allemaal zoveel mogelijk op de fiets te krijgen. Mijn vader heeft het niet zo op die auto's. Als mijn moeder de auto pakt dan vraagt mijn vader: waarom pak je de auto? Dan moet mijn moeder zich verdedigen. Mijn vader noemt dan nadelen op van de auto en wij noemen dan de voordelen (meisje, 16 jaar).

2.5. Invloed vanuit de buurt op de beeldvorming over het eigen, toekomstige vervoerkeuzegedrag

In hun directe omgeving zien respondenten hoe het bezit van een auto mensen kan veranderen in hun (gewoonte)gedrag. De indruk is dat zij zo'n gedragsverandering als een nadeel van het bezit van een auto beoordelen. Ook kan afkeuring van anderen, over bijvoorbeeld 'rijstijl', aanleiding zijn om je later voor te nemen niet het voorbeeld van je ouders na te volgen.

Als je eenmaal een auto hebt, gebruik je hem voor alles. Daardoor wordt je lui of je verliest je sportieve instelling e.d.

- De moeder van mijn vriendin deed alles altijd op de fiets. Nu heeft ze een auto. Ik heb haar nooit meer op de fiets gezien. Dus als je eenmaal een auto hebt, dan wordt je lui (meisje, 16 jaar).

- Als ik met kennissen uit de buurt naar het winkelcentrum ga, vragen ze vaak of ik mee rij. Ik kijk wel uit! Ik ben er sneller met mijn fiets. Als ik al een halfuur sta te wachten voor de winkel, zijn zij nog steeds bezig een parkeerplaats te zoeken. Nee, voor de korte ritten zal ik altijd de fiets blijven gebruiken, ook als ik later een auto heb, denk ik (jongen, 18 jaar).

- De buurvrouw gaat zelfs met de auto naar de supermarkt! Dat vind ik stom! Dat kun je ook best met de fiets of lopend. Het is heel dicht bij. Als ik later een auto heb, ben ik wel van plan om voor de korte stukjes met de fiets te gaan of lopend (meisje, 17 jaar).

- De ouders van mijn vrienden rijden echt pittig. Als die vrienden dan met mijn vader meerijden krijg ik commentaar, zo van: goh, wat rijdt je vader sloom! Dan probeer ik dat uit te leggen, want ik vind wel dat hij gelijk heeft, maar leuk vind ik het niet. Ik denk dat ik later ook wel een pittige rijder zal zijn (jongen, 17 jaar).

- Ik ken iemand in de buurt, die fietste ontzettend veel en ook lange stukken en schaatste ook veel. Nu heeft hij een auto en ik zie hem nooit meer op de fiets en de schaats. Dus het hebben van een auto verandert je wel (jongen, 18 jaar).

2.6. Invloed van de Politie op het verkeersgedrag

2.6.1. Voorbeeldfunctie

De politie oefent tegenwoordig voornamelijk haar verkeerstaak uit, vanuit een surveillancewagen. Dat betekent dat zij in haar rijgedrag vooral een voorbeeldfunctie vervult voor andere automobilisten. Het blijkt echter dat deze voorbeeldfunctie al invloed kan hebben op de motivatie van jeugdige, toekomstige automobilisten. Daarmee wordt bedoeld dat jongeren, vóórdat zij het rijbewijs hebben gehaald, ervaren dat bijvoorbeeld maximum snelheden door de politie zélf nog al eens onnodig (naar hun mening) worden overtreden. Dat ondermijnt het gevoel van rechtvaardigheid als automobilisten worden bekeurd voor te hard rijden door politie die het zélf óók doet. Juist dat 'te hard' rijden ervaren zij (als fietser) als onveilig. Deze beïnvloeding wordt door een meisje van 17 jaar als volgt beschreven: ze zouden wat aan die snelheden moeten doen, want iedereen overtreedt ze. Ook de politie! Op de snelweg scheuren ze je met een rotgang voorbij, zonder dat daarvoor een reden is! Op de Beneluxbaan, hier, komen ze met 120 langs scheuren, zonder lichten en signalen aan! Dus éérst de politie aanpakken en daarna strenger controleren! Verder moet je de mensen die te hard rijden aan hun verstand peuteren dat ze niet alleen aan zichzelf moeten denken. Dat ze ook anderen in gevaar brengen, omdat ze niet op tijd kunnen stoppen. Dus de mensen laten inzien welk gevaar ze voor anderen zijn!

2.6.2. Invloed en 'nut' van boetes op het (brom)fietsgedrag

Dit onderwerp is door de respondenten niet expliciet naar voren gebracht. Wel is door de interviewer gevraagd of ze wel eens een boete hebben gekregen voor het overtreden van een verkeersregel en of ze dat terecht hebben gevonden. Vervolgens is gevraagd wat voor straf aan andere verkeersdeelnemers moest worden gegeven, als die een verkeersregel overtreden. Slechts een paar hadden zelf een boete gekregen. In die gevallen was het meestal voor het niet dragen van een helm en één keer voor het niet voeren van verlichting. Deze respondenten vinden wel dat de boete terecht is.

maar de ervaring op zichzelf vinden ze niet leuk, wat te verwachten is. De indruk is dat de invloed die van bekeuringen uitgaat op hun gedrag sterk afhangt van de kans om gesnapt te worden. In die zin loop je met het niet dragen van een helm risico en daarom zetten ze (vaak) toch de helm op, ook al hebben ze er een hekel aan. Daartegenover schatten ze de kans om bekeurd te worden voor het niet voeren van verlichting héél laag in, zeker in Amsterdam. Eerder verwachten ze een waarschuwing, die je vervolgens in de wind kunt slaan.

Het te hard rijden, door rood rijden of met alcohol op achter het stuur kruipen door automobilisten, vinden ze hele zware overtredingen. Daar mag de politie hard tegen optreden. Veel van hen noemen hoge geldboetes als beste middel en een enkeling vindt het innemen van het rijbewijs aanvaardbaar. Eén respondent was voor een alternatieve straf. Hij stelt voor om zo'n overtreder te verplichten een aantal verkeerslessen te volgen.

Het verschil in strafmaat voor overtredingen van automobilisten en die van hen zelf, wordt door allen gekoppeld aan het gevaar dat men voor anderen veroorzaakt door die overtreding. Fietsers veroorzaken daardoor géén gevaar voor anderen, alleen voor zichzelf. Een paar respondenten menen ook dat dat de reden is waarom de politie niet op fietsers let. Met andere woorden, van het beboeten van overtredingen door de politie verwacht men wel gedragsaanpassingen ten gunste van de verkeersveiligheid, mits de kans op een boete groot is. Waarschuwend optreden van de politie 'werkt niet', volgens hen.

- Een boete voor het rijden zonder helm. Zonder licht wel eens een waarschuwing. Nou, dan loop je even een eindje en je stapt weer op. Die boete voor de helm was wel terecht, maar ik baalde wel (jongen, 18 jaar).

- Als ik op de brommer naar de stad ga zet ik mijn helm op, want je wordt zo snel gepakt door de politie (meisje, 17 jaar).

- Waarschuwingen hebben helemaal geen zin. Waar ik zelf erg op tegen ben: iemand die met alcohol achter het stuur kruipt! Het wordt dan meteen racen en ruime bochten nemen en zo. Ben ik zelf haast slachtoffer van geworden. Daar moet héél streng tegen worden opgetreden, vind ik, met hele zware boetes. Bijvoorbeeld auto of rijbewijs in beslag nemen. Iets anders zit er niet op. Daar hebben wij het op school ook wel eens over gehad (jongen, 18 jaar).

- Geldboetes, mensen willen géén geld verliezen. Dus boetes is goed voor de veiligheid, want mensen letten dan beter op (meisje, 15 jaar).

2.7. De vriendenkring en het vervoerkeuzegedrag

In de verschillende vriendenkringen hebben ze allemaal een brommer, een fiets óf beide. De algemene mening over een vervoermiddel dat je hebt of kiest is: Je moet je nu eenmaal verplaatsen en of je dat nu op de fiets, de brommer of met het openbaar vervoer doet, dat moet ieder voor zich maar uit maken. Daar leven onder deze groep respondenten blijkbaar géén uitgesproken meningen over: de meeste van mijn vrienden fietsen en een paar hebben een brommer. Degene die ver weg wonen komen met het openbaar vervoer, dat moet ieder voor zich weten (meisje, 17 jaar).

Als ze vrienden hebben die 17 jaar of ouder zijn, dan zijn die allemaal bezig met het behalen van het rijbewijs of hebben het al gehaald. Als een vriend(in) dan ook nog een baan heeft, vinden ze het normaal dat die al een auto heeft. Maar óók net zo normaal vinden ze het dat, als je bijvoorbeeld nog studeert, je géén auto hebt en alles met de fiets en het openbaar vervoer doet. In die situaties wordt nog niet veel over het willen hebben van een auto nagedacht.

Als het verkeer onderwerp van gesprek is, gaat dit voornamelijk over auto's en wat ze kosten.

- Met vrienden en vriendinnen hebben we het wel eens over auto's, maar dan voornamelijk over de kosten. Hoe duur ze zijn en welk type je leuk vindt (meisje, 17 jaar).

- Mijn vriend is automonteur, die heeft een auto. Hij kan dat ook betalen. Maar ik wil doorleren, dus aan een auto denk ik voorlopig nog niet (jongen, 16 jaar).

- Mijn vriendin spaart nu al voor een auto en een paar vrienden zijn al bezig met hun rijbewijs. Ja, we willen allemaal wel een auto later (meisje, 17 jaar).

- Mijn vrienden hebben allemaal een brommer. Iedereen wil wel een auto hebben. Zelf zegt het me nog niet zoveel (jongen, 16 jaar).

3. VANDALISME, DIEFSTALGEVOELIGHEID VAN DE FIETS EN GEVOELEN VAN (SOCIALE) ONVEILIGHEID

3.1. Vandalisme en diefstalgevoeligheid

De meeste respondenten hebben minstens één fiets tot hun beschikking. De dagelijkse fiets is een 'gewone' fiets, die zo min mogelijk diefstalgevoelig is en zo min mogelijk vandalisemogelijkheden biedt. Bijvoorbeeld, een mountainbike is wel 'gaaf' maar vraagt om gestolen te worden.

Twee kinderen (jongen en meisje van 15 jaar) hebben géén fiets meer, nadat hun fiets (meerdere malen) was gestolen. De behoefte aan een nieuwe of andere fiets is ook niet (meer) aanwezig om dat 'de bus voor het huis stopt' en je 'overall kan komen met het openbaar vervoer'.

Diefstal en vandalisme komt niet alleen voor in de binnenstad van Amsterdam. Ook op en rond het schoolplein worden ze er mee geconfronteerd.

- Een jongen op school had zo'n mountainbike. Werd hij een keer bespoten met een soort gas en toen pikten ze zijn fiets in (jongen, 16 jaar).

- Ik had een mooie fiets met trommelremmen en alles er op en er aan. Maar daar werden op school voortdurend de kabels van doorgeknipt. Daarom heb ik nu een opoe-fiets en die bevat me prima (meisje, 17 jaar).

- Over diefstal maak ik me niet echt zorgen. Dat komt omdat ik een oude fiets heb (jongen, 18 jaar).

- Naar de stad ga ik altijd met de bus. Als je met de fiets gaat wordt die zo onder je vandaan gestolen (meisje, 16 jaar).

- Als je je fiets in de stad (Amsterdam) neerzet, is hij óf gesloopt óf gestolen (meisje, 16 jaar).

3.2. De fiets en het openbaar vervoer

Fietsen of het bezit ervan is zo gewoon dat het in de groep beslist niet een gespreksonderwerp is. De fiets is voor de meesten hét vervoermiddel voor de korte afstanden en voor allerlei activiteiten in de directe leefomgeving. Een enkeling doet alles op een brommer. Als men uitgaat of langere afstanden moet afleggen is het openbaar vervoer (tram, bus of trein) hét alternatief als ze niet worden weggebracht met de auto door één van de ouders.

- Fietsen is zo gewóón! Dat is beslist niet iets waar we met elkaar over praten (meisje, 16 jaar).
- Fietsen is normaal, niet stoer, niet flink, gewoon normaal. Ik krijg er ook geen kik van (jongen, 17 jaar).
- Fiets heb je nodig. Als ik géén fiets had zou ik me knap beroerd voelen. Er zijn zoveel korte stukjes die ik moet afleggen. Daar gaat met de bus veel te veel tijd inzitten (jongen, 18 jaar).
- Een fiets heb je om ergens te komen, als sport vind ik er niks aan. Ik ga niet een rondje fietsen om me te ontspannen of zo (meisje, 15 jaar).
- Ik doe zo veel mogelijk alles op de fiets, maar als het te ver is neem ik de bus of de tram (meisje, 17 jaar).

3.3. De metro en gevoelens van sociale onveiligheid

Voor de jeugd uit de omgeving van Amsterdam vormt het gebruik van de metro, vooral voor meisjes, een apart probleem; het gebruik moeten maken van de metro geeft hen een onveilig gevoel. De jongens herkennen dit probleem wel, maar voelen het over het algemeen niet als een bedreiging.

- Alleen in de metro vind ik niet prettig, want daar zit vaak van dat tuig in waar je niet goed van wordt en dan voel ik me opgelaten. Maar als ik met anderen ben, dan vind ik het een heel prettig vervoermiddel, lekker snel (meisje, 17 jaar).
- Metro? heel eng! Nare stations! Dan ga ik liever met de bus, maar als het moet zal ik er wel gebruik van maken (meisje 15 jaar).
- Daar zitten allemaal van die gekleurden in. Die zitten zo 'sneaky' in een hoekje je aan te gapen. Daar voel ik me echt niet op mijn gemak. 's Avonds mag ik helemaal niet met de metro! Mijn vriend houdt ook niet van die metro, maar die heeft een brommer (meisje, 17 jaar).
- De metro is beter dan de stadstram, sneller. Nee, ik heb me nooit onveilig gevoeld. Je ziet wel eens van die ongure types, maar daar bemoei ik me gewoon niet mee (jongen, 17 jaar).

3.4. De fiets en gevoelens van (sociale) onveiligheid

3.4.1. Sociale onveiligheid

Sociale onveiligheid kan een barrière zijn om meer op de fiets te gaan dan anders het geval zou kunnen zijn. Alleen onder de meisjes zijn gevoe-

lens van sociale onveiligheid geconstateerd (zie ook par. 3.3). Ook als ze met een vriendin 's avonds fietsen ontkomen ze niet aan dat gevoel. Bovendien verbieden veel ouders hun dochters om 's avonds met of zonder fiets alleen de straat op te gaan óf het moet zijn dat ze met meerderen op de fiets gaan óf met iemand die ze (de ouders) kennen. Of deze gevoelens van onveiligheid ook overdag voorkomen is in deze gesprekken niet naar voren gekomen. Het zou er op kunnen duiden dat dit dan ook niet het geval zal zijn.

- 's Avonds op de fiets is eng, daar heb ik allemaal rare verhalen over gehoord (meisje, 15 jaar).
- In mijn eentje ga ik 's avonds niet op de fiets. Als je met meerderen bent is dat niet erg. Als je 's avonds door het bos fietst kun je zo van je fiets worden gerukt en dan jatten ze je fiets (meisje, 16, jaar).
- 's Avonds mag ik niet met de fiets. Alleen als ik met een groep ben, maar dat ben ik niet echt vaak. Dus dan ga ik met de tram of met de nachtbus, die stopt vlak voor onze deur en dan wacht mijn vader me op (meisje, 17 jaar).
- Ik wil graag de vrijheid hebben om te gaan en te staan waar ik wil. Als ik 's avonds laat uit Amsterdam kom, dan vind ik het eng om dat alleen te doen. Dat kan wel als ik een auto heb (meisje, 17 jaar).

3.4.2. Verkeersonveiligheid

Gevoelens van onveiligheid in het verkeer worden eerder door meisjes toegegeven dan door jongens. Maar ook een paar van de jongens voelen zich in de binnenstad van Amsterdam niet 'lekker'; te kwetsbaar. Het onzeker voelen in het verkeer wordt door een klein aantal meisjes waarschijnlijk gebruikt om daarmee hun weinige animo om te fietsen te kunnen verbloemen. Al eerder is opgemerkt dat gevoelens van kwetsbaarheid en onveiligheid vooral betrekking hebben op het stadsverkeer binnen Amsterdam. Daarbuiten spelen deze gevoelens niet mee.

Het niet opgroeien met de fiets (in stadsverkeer), omdat men bijvoorbeeld gemakkelijk met het openbaar vervoer kan, kan iemand onzeker maken als men toch wel eens fietst. Daardoor kan het onveiligheids- en/of onzekerheidsgevoel een barrière vormen om later, als volwassene, de fiets als alternatief voor korte afstanden te gebruiken.

- Ik fiets bijna nooit en als ik dan in Amsterdam fiets, voel ik me erg

onzeker. - Interviewer: vind je dat vervelend? - Nee, want eigenlijk houd ik niet van fietsen, ik ben lui aangelegd, of het moet héél mooi weer zijn (meisje, 17 jaar).

- Kijk, je bent natuurlijk wel kwetsbaar in de stad ten opzichte van die auto's (jongen, 16 jaar).

- Ik ben niet genoodzaakt om een fiets te hebben. Ik voel me onzeker op de fiets. Al die bussen en auto's. Je moet zo opletten. Bij elke zijstraat denk ik: oh, jé, zou die auto wel of niet stoppen voor me? Je kunt je zelf wel aan de regels houden, maar het is de vraag of anderen dat ook doen. Als iedereen zich aan de regels zou houden, zou ik misschien wel met de fiets naar school gaan (meisje, 17 jaar).

4. HOUDING TEN OPZICHTE VAN VERSCHILLENDE VERVOERMIDDELEN

4.1. Het bereiken van een 'mijlpaal' in je leven

Je op grond van je leeftijd kunnen onderscheiden van anderen lijkt belangrijk voor deze doelgroep. Het geeft aan dat je al een zekere zelfstandigheid en onafhankelijkheid hebt bereikt. Op je zestiende mag je op een brommer, als je achttien bent mag je een auto besturen of kun je met de trein naar waar je maar wilt. Deze leeftijden vormen mijlpalen, die gevisualiseerd kunnen worden met behulp van een type vervoermiddel.

Het inzicht dat dit genoeg (het bereiken van een mijlpaal) tijdelijk is werd bij één van de respondenten aangetroffen.

- Ach, je kijkt uit naar de tijd dat je zestien wordt, dan mag je met een brommer. Op school zien ze dan dat je al zestien bent. Maar heb je zo'n ding dan eenmaal, dan denk je: is dat nou alles? Zeker als je dan ontdekt dat die voortdurend kapot gaat en geld kost. Dus misschien is dat straks met het hebben van een auto ook zo (jongen, 17 jaar).

- De leeftijd waarop je iets mag, maakt uit wat voor vervoermiddel je kiest. Als je zestien bent rij je brommer, ben je achttien dan rij je auto. Ik was veertien toen mocht ik voor het eerst met de trein (jongen, 18 jaar).

- Bij ons op school zijn er twee die een auto hebben. Elke pauze gaan ze crossen, zeker om op te vallen (meisje, 17 jaar).

- Kijk, als ik straks 18 ben, heb ik een OV-jaarkaart. Kan ik overal naar toe. Ik denk dat ik dan ook veel meer met de trein zal gaan (jongen, 17 jaar).

4.2. Typering van verschillende vervoerwijzen

Als er gevraagd wordt een fietser of een automobilist te typeren, dan heeft men daar moeite mee. Iedereen fietst (wel eens) en iedereen rijdt (wel eens) in de auto. Alleen een 'hardrijdende automobilist' is een 'jonge knul' of een 'zakenman die haast heeft'.

Daartegenover hebben ze géén problemen om een bromfietser te typeren. Iemand die een brommer heeft is óf 'een stoere bink; een macho figuur' óf het is een 'hobbyist/knutselaar'. De typering heeft dus alleen betrekking op een jongen.

De meeste meisjes willen géén brommer. Als reden wordt vaak het gevaar

ervan voor zichzelf genoemd. Als ze wel een brommer willen, vinden ze 'het gaaf' en dromen dan ook van een motor als ze achttien zijn.

- Ik vind het enge dingen, als je valt breek je al je botten (meisjes, 15 jaar).

- Een brommer is wel makkelijk, maar als je valt heb je overal schaafwonden, dat lijkt me niks (meisje, 17 jaar).

- Ik vind een brommer gaaf! Al vanaf mijn twaalfde wil ik een Harley Davidson. Als meisje kijken de mensen je dan na en denken: zo, die doet dat maar even (meisje, 16 jaar).

4.3. De brommer

Dat brommers zijn opgevoerd vinden alle respondenten de gewoonste zaak van de wereld. Het dragen van een helm wordt niet onverdeeld prettig gevonden. Het 'nut' ervan lijkt te worden afgewogen aan de lengte van de rit die men maakt en/of de kans op een bekeuring.

- Mijn vriend heeft een vision, die heeft hij opgevoerd. Trouwens, al die brommers zijn opgevoerd (meisje, 17 jaar).

- Alle brommers zijn opgevoerd, ook die CITA's (jongen, 18 jaar).

- Ik vind een helm afschuwelijk, maar dat moet wel omdat het veilig is. Op die CITA hoef je géén helm, maar die had mijn vriend opgevoerd en dat was soms echt eng. Op kleine stukjes vind ik het niet nodig met een helm. Maar ja, je krijgt gelijk een bekeuring (meisje, 16 jaar).

- Op die school in Buitenveldert zie je hele rijen brommers staan. Daar zitten ze ook altijd aan te knutselen om ze op te voeren, denk ik (meisje, 16 jaar).

- Aan een brommer kun je knutselen om hem harder te laten rijden, maar daar vind ik niks aan (meisje 15 jaar).

4.4. De snorfiets

Een snorfiets is niet erg aantrekkelijk voor deze groep, ondanks het feit dat je dan géén helm op hoeft. Een mogelijke verklaring kan zijn dat de maximum snelheid erg laag ligt, als hij niet is opgevoerd. In het groeps-gesprek met de jongens kwam naar voren dat de TV-spot over een Johnny en Anita op een CITA niet in goede aarde viel. Niet zo zeer de CITA, maar de

wijze waarop beide gekleed gingen in combinatie met hun haardracht was daar debet aan.

- Ik zag zo'n spotje over Johnny en Anita op een CITA. Ik heb toen gelijk de mijne weggedaan (jongen, 16 jaar).

- Op die CITA's mag je maar 20 km, dus dan kun je net zo goed fietsen. Daarom voeren ze ze ook op, denk ik. Je hoeft wel géén helm op, maar dan is het toch gevaarlijk (meisje, 17 jaar).

5. HET UITGAANSLEVEN IN RELATIE TOT VERVOERMOGELIJKHEDEN

Behoeftte aan 'stappen' neemt op deze leeftijd toe, mits de financiën het toelaten. Eén van de respondenten (meisje, 15 jaar) heeft blijkbaar dat stadium nog niet bereikt, want zij vertelde dat ze liever thuis zit en géén behoefte heeft aan uitgaan.

Over het algemeen gaan de jongelui in een groep op stap. Dit zou onder andere een gevolg kunnen zijn van het feit dat ze in Amsterdam uitgaan. Voor meisjes komen daar nog gevoelens van (sociale) onveiligheid bij, wat mogelijk een tweede verklaring kan zijn (zie par. 3.3 en 3.4). Degene die alleen uitgaan, gaan meestal naar de bioscoop met het openbaar vervoer en na afloop direct weer terug naar huis.

Als groep maken ze bijna altijd gebruik van het openbaar vervoer als ze gaan 'stappen'. Als het 's avonds laat wordt, neemt men ook wel met z'n allen een taxi terug. Soms worden ze door één van de ouders gebracht en gehaald, maar dat wordt niet erg op prijs gesteld.

- Ik ga wel eens naar de bios, maar dan ga ik daarna altijd gelijk naar huis. Ik hou niet van alcohol, dus dan heb je er niks aan om aan een bar te hangen (meisje, 16 jaar).

- Wij gaan altijd met een groep stappen. Dan nemen we heen de bus en terug vaak een taxi. Dat kost 25 gulden (meisje, 17 jaar).

- Met het openbaar vervoer kun je drinken. Met de fiets geeft dat toch problemen en bovendien gaan we meestal met een heel stel met de bus (jongen, 18 jaar).

- Heel soms brengt mijn vader me, maar dan moet je op een bepaalde tijd weer klaar staan, dat vind ik niet prettig. Daarom gaan we meestal met een groep met de bus (jongen, 15 jaar).

- 's Avonds? Thuis zitten, want ik heb nog geen geld om uit te gaan (jongen, 16 jaar).

6. VERKEERSEUCATIE

6.1. Meningen over het nut van verkeerslessen op de basisschool

Alle respondenten kunnen zich herinneren dat ze op de basisschool verkeersles hebben gehad. Velen van hen hebben dat afgesloten met een verkeersexamen. Géén van hen krijgt verkeersles in het voortgezet onderwijs. Bijna allemaal zijn ze ervan overtuigd dat de verkeerslessen op de basisschool te vroeg worden gegeven, omdat ze nu alles vergeten zijn. Niet dat ze daar mee zitten. Het verkeer is als fietser niet moeilijk en aan verkeersregels hoef je je alleen maar te houden als je het nodig vindt. Verder zijn de regels voor fietsers zó logisch dat je die toch wel kent. Ze zijn er wel van overtuigd dat je de verkeersregels moet weten als je automobilist bent. Enerzijds omdat auto's zo vaak bij ongevallen zijn betrokken en anderzijds omdat ze zo hard rijden. Bovendien zijn ze zich bewust dat, als een auto bij een ongeval betrokken is, je als fietser meestal de sigaar bent en de automobilist hooguit schade oploopt. Informatie over het verkeer, de verkeersveiligheid en/of verkeersregels worden vaak 'opgepikt' van de TV of de radio.

- Ik heb in de zesde klas mijn verkeersdiploma gehaald en dan ben je eigenlijk te jong, want je bent nu alles vergeten. Ik zag laatst een man op de TV die vertelde dat veel mensen allerlei regels waren vergeten en dat er daarom zoveel ongelukken gebeuren. Ik denk dat dat zo is. Bij ons heb je een kruising en daar liggen regelmatig mensen onder een auto (meisje, 15 jaar).

- Regels? Noodzakelijk, anders krijg je gigantisch veel ongelukken. Alleen de verkeersles hebben ze veel te vroeg gegeven. Ik was geloof ik 12 jaar. Dat ben ik allemaal weer vergeten! Alleen algemene dingen onthou je, zoals rechtsrijden en stoppen voor een zebraad. Toen ik twaalf was interesseerde het me ook niet (jongen, 18 jaar).

- Ik kan me alleen herinneren dat ik ze op de lagere school heb gehad, maar daar blijft het bij. De rest zal ik wel hebben geleerd van mijn moeder (jongen, 18 jaar).

- Op de lagere school, maar of ik er nu nog wat van weet, betwijfel ik. De laatste 4 jaar heb ik geen verkeersles gehad. Zo ongeveer ken ik de regels wel, alleen loop ik bijna altijd door rood. Dat bepaal ik zelf! Dat doet trouwens iedereen, niet dat je dat na moet doen, maar het kan blijkbaar,

want er gebeurt niks. Op de TV heb je van die vragen over regels, daar kijk ik altijd naar. Maar die gaan alleen over uitzonderingen (jongen, 16 jaar).

- Op de basisschool, daarna niet meer. Mijn vader heeft veel met mij op de fiets geoefend en mij de regels geleerd. Zo leer je het gewoon. Ik rij zelf door rood, als het kan. - Dus verkeersregels zijn niet nodig? - Ja, zeker! Als die er niet zijn, dan pakt iedereen zijn eigen voorrang! (meisje, 17 jaar).

- Op de lagere school. Niet meer op deze school. Regels zijn nodig, maar minder voor fietsers. Als een auto door rood rijdt veroorzaakt dat veel sneller een ongeluk. Als ik door rood wil rijden en er komt een auto aan dan stop ik wel of die auto stopt. Maar als ik groen heb en ik hoor zo'n auto ronken dan wacht ik wel, want anders lig ik er onder (meisje, 17 jaar).

- Op de lagere school leer je oversteken en zo, maar dat onthou ik niet allemaal. Ach, ik weet gewoon wat niet mag, ook al leer je dat niet. Mijn moeder vertelde bijvoorbeeld dat je altijd schuin over een tramrails moet fietsen. Dus dat leer je als je er mee bezig bent (meisje, 16 jaar).

6.2. Meningen over het nut van verkeersles in het voortgezet onderwijs

Veel respondenten blijken bij navraag het wel nuttig te vinden als ze in het voortgezet onderwijs verkeersles zouden krijgen. Een deel daarvan verbindt 'het nuttig vinden ervan' aan de problemen die je als bromfietser tegen kom. Anderen koppelen het aan het halen van het theorie-examen voor het rijbewijs. Wel wordt door een aantal (voornamelijk jongens) daaraan toegevoegd dat de lessen realistisch moeten zijn: beelden van nare, liefst bloederige ongelukken, dat zet je aan het denken!

Géén van de respondenten verbindt het krijgen van verkeersles in het voortgezet onderwijs aan het eigen, huidige verkeersgedrag. Een enkeling is van mening: al je daarover wat wilt weten dan zoek je dat op in een boek, daarvoor heb je geen verkeersles nodig.

Het bij een ongeluk betrokken raken wijten ze eerder aan het feit dat je niet handig of oplettend genoeg bent, dan dat ze een verband leggen tussen het betrokken raken bij een ongeluk en hun beperkte kennis ten aanzien van de verkeersregels.

Vier respondenten verwachten dat verkeersles in het voortgezet onderwijs een 'rust-' of wellicht een 'pretuurtje' zou zijn. De indruk bestaat dat

deze verwachting wordt ingegeven vanuit hun overtuiging dat zij de eigen (dagelijkse) verkeerskennis en -ervaring als voldoende beoordelen; je krijgt dus les in iets dat je al weet!

Met andere woorden, enerzijds erkennen de respondenten dat hun kennis over verkeersregels minimaal is en dat ze kennis hierover nu beter kunnen gebruiken dan toen ze elf of twaalf jaar waren. Anderzijds doen ze in het dagelijks verkeer de ervaring op dat hun anticiperend vermogen het gebrek aan kennis over regels voldoende compenseert.

- Als je veel fietst of meerijdt in de auto, dan leer je gewoon dat er sommige dingen zijn die niet mogen als je dat ziet. Dus dat leer je vanzelf. Bijvoorbeeld als je telkens ontdekt dat er wat gebeurt, dan denk je: oh, dat bord betekent dat! Dus daar kom je vanzelf achter (meisje, 15 jaar).

- Verkeerslessen op de middelbare school is een goed idee, zeker voor de brommers. Die worden zich dan veel meer bewust van wat voor gevaren er zijn. Maar dan moet je dat wel met echte beelden doen (meisje, 17 jaar).

- Ze zouden van die hardere beelden moeten gebruiken, bijvoorbeeld een jongetje dat is overreden. Dan gaan mensen wel anders denken! Als je dat ziet ga je toch denken en hou je er rekening mee. Maar verkeersles op school trekt mezelf niet aan (jongen, 16 jaar).

- Kijk, als ze verkeersles op de middelbare school zouden geven, zou het veel meer nut hebben. Voor als je 15 bent, dan kijk je tegen een brommer aan en later tegen een auto. Dus ik denk dat dat dan beter aanslaat. Nee, dat verkeersdiploma op de basisschool was te vroeg! (jongen, 18 jaar).

- Als ze elke week op TV een ongeluk laten zien, liefst in kleur, misschien dat je dan eens gaat nadenken (jongen, 17 jaar).

7. VERKEERSBELEVING

7.1. Eigen gerapporteerd verkeersgedrag op de fiets of lopend

7.1.1. Het (fiets)verkeersgedrag

Het betreft hier een groep jongeren die zowel te maken heeft met het Amsterdamse verkeer als met verkeer in de buitenwijken en omliggende dorpen, waar goede fietsvoorzieningen zijn (vrijliggende fietspaden e.d.). Onder die laatste omstandigheden vindt men de fiets het veiligste vervoermiddel. Anders wordt dat in het drukke stadsverkeer. Zeker als het aantal vrijliggende fietspaden gering is en ze veel last hebben van geparkeerde auto's op fietsstroken.

Een aantal jongens onder hen, die veel op de fiets door Amsterdam fietsen, hebben een eigen stijl en houding ontwikkeld. Deze stijl kan omschreven worden met 'wat jij doet, doe ik ook'. De meisjes onder hen vinden over het algemeen het fietsen in Amsterdam niet prettig. Degene die dat toch vaak moeten, hebben - net als de jongens - daar een redelijke oplossing voor gevonden, zij het over het algemeen meer in de defensieve stijl. Of je wel voor rood stopt of wacht maak jezelf uit en bovendien doe je precies hetzelfde wat iedereen doet. Een veel gehoord gezegde in dit verband was: als ik iets onzin vind, dan doe ik het niet. Voor hen zijn verkeerslichten vooral nodig voor automobilisten.

Het niet hebben van verlichting op de fiets wordt door de meesten niet nodig gevonden, omdat er in de stad voldoende verlichting is. Daarnaast ervaren ze dat hun bedrading vaak het mikpunt van vandalisme is, wat ook niet uitnodigt om de verlichting in orde te houden. Een duidelijke uitzondering op de algemene mening over het 'nut' van het voeren van licht bij duisternis was een meisje van zestien, die het volgende opmerkte: je moet je als fietser ook héél zichtbaar maken. Als jij in het donker iets zwarts aan hebt, ja... Voor die situaties heb ik altijd iets lichts bij me, dat ik aan doe. Licht op mijn fiets doe ik altijd aan. Ik heb ook van die reflectoren en zo.

- Ik heb geen problemen op de fiets. Als auto's me snijden, dan doe ik het terug, als ik de kans krijg. Als ik een kruispunt nader kijk ik eerst of ik door kan rijden en daarna pas hoe het licht staat (jongen, 18 jaar).

- Soms moet je rare dingen doen, anders kan je er niet doorkomen (jongen, 16 jaar).

- Ik rijd altijd met meer fietsers, dan kan je niks gebeuren. Zonder fietspad moet je wel telkens uitkijken of er géén auto aankomt. Maar je moet gewoon midden voor een auto gaan rijden, dan kunnen ze nooit langs je komen. Dat moet je wel, anders rijden ze je zo van de sokken. Dus dan ga ik er liever vóór rijden (meisje, 15 jaar).
- Ik voel me vooral op de grachten op de fiets niet prettig. Daar wordt je vaak gesneden door auto's, dat vind ik eng (meisje, 16 jaar).
- Ik ga er altijd vanuit dat een automobilist me niet ziet en dat ik dan maar moet opletten. Als je denkt: ik heb voorrang en hij ziet me wel, ga je vaak de mist in. Daarom rem ik op zo'n kruispunt waar ik voorrang heb alvast maar wat af, zodat ik op tijd stil kan staan (meisje, 17 jaar).
- Ik hou natuurlijk rekening met automobilisten, want als ze jou niet zien dan ben je de sigaar, voorrang of géén voorrang (jongen, 16 jaar).

7.1.2. Positief beeld van de fiets en het fietsen

Over het algemeen is men van mening dat fietsen: ontspannend is; relaxed; sportief; een snelle manier is om in de stad te komen; een goed vervoermiddel voor de korte stukjes; geen parkeerproblemen oplevert e.d. Bij slechte weersomstandigheden en in de winter geven ze over het algemeen de voorkeur aan het openbaar vervoer, ook als dat er twee keer zolang over doet.

- Op de fiets rijdt ik op mijn instinct. Alleen als het echt rotweer is neem ik de bus (jongen, 18 jaar).
- Je rijdt minder snel op een fiets, dus je kunt alles goed overzien en je bent daarom ook wendbaar (jongen, 15 jaar).
- 's Winters ga ik met de bus, die doet er wel een half uur over. Met de fiets rijd ik het in een kwartier, maar in de bus zit je droog en warm (meisje, 17 jaar).

7.2. Oordeel over andermans verkeersgedrag ten opzichte van henzelf

Het meest opvallende is dat veel respondenten begrip opbrengen voor automobilisten die je niet zien, te hard rijden of je als fietser nog aleens de doorgang belemmeren/'afsnijden'. Ze zijn bekend met het argument: als je laat bent, moet je harder rijden. Dat overkomt hen ook.

Daarnaast kunnen ze zich voorstellen dat je pittig wilt rijden in een auto (een algemeen streven als ze later zelf autorijden).

Het is ook mogelijk dat het getoonde begrip onder andere het gevolg is van het feit dat een aantal respondenten, meerrijdend met hun ouders in de auto, zelf meemaken hoe je als automobilist kunt schrikken van onbesuisd fietsgedrag.

Een enkeling gaf aan dat een zeker risico in het verkeer nu eenmaal een gegeven is: er gebeuren wel veel ongelukken met auto's, maar dat zal er wel bij horen, denk ik (jongen, 16 jaar).

Met andere woorden, over het algemeen is men van mening dat anderen (vooral automobilisten) wel degelijk rekening met je houden, met uitzondering van één categorie en dat zijn de Amsterdamse taxichauffeurs.

- Taxi's, die vind ik eng! Die gaan zo snel en letten nergens op en slaan dan plotseling ineens een hoek om (meisje, 15 jaar).
- Dus in Amsterdam ben ik op de fiets héél erg op mijn hoede, vooral voor taxi's. Die houden absoluut géén rekening met je! Die rijden je dwars over! (meisje, 17 jaar).
- Ik vind dat automobilisten goed rekening houden met me (jongen, 18 jaar).
- Ik denk dat ze (automobilisten) eerder last hebben van mij, dan ik van hen (jongen, 17 jaar).
- Automobilisten hebben je in de binnenstad van Amsterdam vaak niet in de gaten, omdat ze voortdurend moeten zorgen dat ze niet tegen een tram aanrijden of tegen een andere auto. Om maar te zwijgen van al die voetgangers die lukraak oversteken en fietsers! Dus dan wordt je wel eens 'weggedrukt' door een auto (jongen, 16 jaar).
- De meeste automobilisten houden rekening met fietsers, maar er zijn er altijd wel bij, die je niet in de gaten hebben (meisje, 16 jaar).
- Automobilisten snijden je soms, omdat ze haast hebben (jongen, 15 jaar).
- Wij (fietsers) kunnen overal tussen door, maar automobilisten niet en dan snijden ze je wel eens af (meisje, 16 jaar).
- Laatst zat ik bij mijn moeder in de auto en toen stak er plotseling een fietser schuin over, die viel in de tramrails. Je schrikt verschrikkelijk, want we hadden hem bijna aangereden (meisje, 15 jaar).
- Ik vind het wel goed zoals het is in het verkeer. Je hebt altijd wel mensen die zich nergens wat van aantrekken, daar verander je niks aan (meisje, 15 jaar).

8. INVLOEDEN OP HET TOEKOMSTBEELD MET BETREKKING TOT HET VERVOERKEUZE - GEDRAG EN OPLOSSINGSSTRATEGIEEN

8.1. Het gemak van de auto

Uit de voorgaande hoofdstukken is het volgende beeld naar voren gekomen: het eerste vervoermiddel dat hen zélf een zekere mate van zelfstandigheid biedt is de fiets, naast het openbaar vervoer. Daarna volgt de brommer of snorfiets als ze zestien zijn. Vanaf hun achttiende jaar ligt de auto binnen hun bereik, indien de financiën dat toelaten én het rijbewijs is gehaald. Als dat nog niet het geval is, dan biedt de OV-jaarkaart een goed alternatief.

Vanaf hun vroegste jeugd worden ze door hun ouders (het meeste) vervoert met de auto. Ook in deze levensfase wordt het wegbrengen en halen met de auto normaal gevonden, als ze wat verder weg moeten. Zoals bijvoorbeeld bij een 'uitwedstrijd' van hun club. Dat doe je niet op de fiets, anders ben je al moe vóór je moet spelen!

Al meerdere malen is opgemerkt dat de fiets - als het donker wordt - voor meisjes niet 'veilig' wordt geacht door de ouders. Dat beperkt hen in hun streven naar vrijheid en zelfstandigheid. Die handicap hebben de jongens niet.

Met andere woorden, de hedendaagse jeugd (15 tot 18-jarigen) groeit op met het gemak en comfort dat de auto biedt. Het is het belangrijkste 'prive'-vervoermiddel. Zelfs als binnen het gezin géén auto aanwezig is, danervaart men het gemak ervan door mee te rijden met vrienden en kennissen. Dat vooral het ervaren van het 'gemak' van de auto in deze levensfase hun beeld over de eigen wensen later beïnvloeden - ondanks de nadelen ervan - wordt het duidelijkst verwoord door een meisje van 15 jaar: vroeger wilde ik nooit een brommer, motor of auto. Toen dacht ik: ik ga overal naar toe op de fiets. Maar nu merk ik wel hoe makkelijk een auto is, als je bijvoorbeeld naar je sport moet of verder weg: "effe in de auto stappen en je bent er!" Vroeger vond ik de fiets leuker. Ik vond het lekker om in de buitenlucht te zijn, want in de auto heb je vaak een vieze lucht. Maar toen ik merkte hoe makkelijk het is om met de auto te gaan ben ik van gedachte veranderd. Nu denk ik: later wil ik ook een auto. Maar pas als je hem nodig hebt; als je gaat werken want dan kan je hem ook kopen als je tenminste je rijbewijs hebt gehaald en er geld voor hebt.

8.2. De auto en het milieuprobleem

Meer dan de helft van de respondenten komt pas op de gedachte dat de auto ook een vervuiler voor het milieu is, nadat er door de interviewer is doorgevraagd over mogelijke nadelen van de auto. Degenen die het milieu wel spontaan noemen, blijkt bij doorvragen dat ze het aandeel van de auto als vervuiler laag inschatten. Het zijn, naar hun oordeel, vooral de fabrieken die debet zijn aan het milieuprobleem en de vliegtuigen. In ieder geval is het milieuprobleem voor hen géén reden om géén auto aan te schaffen. Wel blijkt dat ze gevoelig zijn voor een selectief gebruik van de auto als je die één keer hebt. Een aantal van hen is van mening dat, als je een auto met katalysator neemt of eentje die op gas loopt, je dan je steentje aan het milieuprobleem wel hebt bijgedragen.

De ouderen onder hen zijn zich daarnaast ook bewust van het feit dat auto's die milieuvriendelijk zijn, 'dure' auto's zijn. Hun financiële mogelijkheden laten zo'n aanschaf niet toe, dus kunnen zij daar ook (nog) niet op worden aangesproken.

Het file- en parkeerprobleem in de randstad maken ze dagelijks mee, maar dat komt naar hun oordeel: omdat er gewoon te veel auto's op de weg zijn. Een aantal van hen stellen dat, aangezien die problemen nog door niemand zijn opgelost, het wel een gegeven zal blijven waar men mee moet leven. Bespreekbaar lijkt de mogelijkheid dat zij zelf, als het openbaar vervoer goedkoper wordt en zij werk vinden vlak bij een station, bereid zijn om de aanschaf van een auto te verschuiven naar 'later'.

Ook kinderen uit gezinnen waar de auto als een milieuprobleem vrij regelmatig ter tafel komt, kijken niet anders aan tegen het vervullen van hun toekomstige mobiliteitsbehoefte met betrekking tot de auto als de anderen. De kosten van een auto zijn veel eerder een reden voor de respondenten om de aanschaf van de auto wat uit te stellen.

Al eerder is melding gemaakt dat respondenten het hebben van een auto direct verbinden met het hebben van werk.

- Interviewer: zijn er ook nadelen aan een auto?

Nee, eigenlijk niet. Ja, het is wel moeilijk om door het stadsverkeer te komen, met de fiets is dat veel makkelijker. Maar dat is niet echt een probleem (meisje, 16 jaar).

- Kijk, een auto is een vervuiler, je houdt er wel rekening mee, maar dat zal je niet weerhouden er toch één te kopen. Je zult niet denken: ik koop

géén auto, dat is slecht voor het milieu. Ik kan bijvoorbeeld wél denken aan een katalysator, maar dat is dan gelijk weer duurder. Ik denk dat iedereen die achttien is een motor of auto wil, maar niet iedereen kan het zich dan permitteren (jongen, 16 jaar/milieubewust gezin).

- Grootste nadeel is het milieu. Maar als ik straks een auto koop, is het je eerste en dat kost geld, dan denk je minder aan het milieu. Dan is het hebben van een auto belangrijker. En een auto die beter is voor het milieu, zijn ook altijd duurder. Als je een mooie auto hebt is dat leuk, iedereen kijkt dan naar je. Ja, ik kijk er best naar uit, maar ik ga er niet krom voor liggen (jongen, 18 jaar/milieubewust gezin).

- Het milieu blijft wel gezond als ze een paar fabrieken zouden sluiten en de auto's gewoon normaal gebruiken. Ik neem later een auto, want dat heb je wel nodig, al was het maar voor de sport (meisje, 15 jaar).

- Als je werkt moet je wel met de auto. Ik vind het belangrijk dat je op tijd op je werk bent. Op de bus kun je niet vertrouwen, dus dan blijft de auto over als je werk te ver van je huis is (meisje, 17 jaar/milieubewust gezin).

- Als ik op mezelf woon, zal ik wel een auto kopen om naar mijn werk te komen (jongen, 18 jaar).

- Auto is slecht, maar ook weer niet zo slecht, want ze zeggen vaak dat slechts 10% van de vervuiling wordt veroorzaakt door de auto en de rest door de industrie en de vliegtuigen (jongen, 17 jaar).

- Ik zou wel voor een auto kiezen, later. Nou, ik denk dat het niet zo erg is met die uitlaatgassen, maar er zijn zoveel auto's! (meisje, 15 jaar)

- Milieu? Ja, eigenlijk wel, maar daar sta ik niet elke dag bij stil. - Zou jij daarom de auto laten staan? - Tegenwoordig bouwen ze toch van die katalysatoren in? De auto is misschien wel vervuilend, maar wat kun je er aan doen? Nou, ik denk, er zijn zoveel mensen die met de auto gaan. Ik denk dat er ergere dingen zijn die het milieu nog meer vervuilen (meisje, 17 jaar).

8.3. Selectief gebruik van de auto als oplossing

De indruk bestaat dat deze groep toekomstige autobezitters gevoelig is voor de educatieve boodschap om de auto selectief te gebruiken. In de vorige hoofdstukken kwam dit al zijdelings aan de orde. Vooral kinderen uit milieubewuste gezinnen noemen spontaan deze mogelijkheid en zien dat ook voor zichzelf als een verstandig vervoerkeuzegedrag.

Een 'schijnbare' inconsequentie in het verstandig omgaan met je mobiliteitsbehoeften wordt gevonden in het oordeel over de hoeveelheid auto's per gezin. Veel respondenten maken opmerkingen over het feit dat het, naar hun oordeel, niet nodig is dat er meer dan één auto per gezin is. Daartegenover staat dat ze het normaal vinden dat, als beide ouders buitenshuis een werkring hebben, beiden dan ook een auto hebben. Dat geldt ook voor oudere broers of zussen. Mogelijk wordt daar een link gelegd met de verwachting dat de oudere broer of zus zelfstandig zal gaan wonen als hij of zij werk heeft gevonden.

- Ik wil later een auto en daarnaast een fiets voor de kleine afstanden. Mijn zus heeft pas een auto gekocht, maar die gaat binnenkort op zichzelf wonen (meisje, 16 jaar).

- Ik ken een heleboel gezinnen die twee auto's hebben en dat is een beetje teveel van het goede. Ik vind één voldoende. Maar, eigenlijk heb je niet echt een auto nodig, dat zie ik bij mij thuis, wij hebben er géén (meisje, 15 jaar).

- In je eigen omgeving met de fiets, maar voor verder weg de auto. Je kunt zelf bepalen wanneer je weggaat en dat kan niet met de trein (jongen, 18 jaar).

8.4. Wonen bij het werk als oplossing

Omdat alle respondenten het bezit van een auto zo sterk verbinden met het hebben van werk, is in veel gevallen doorgevraagd of je dan niet beter kunt gaan wonen waar je je werk vindt. Zeker in het licht van de aanpak van de problematiek rond de automobiliteit; één van de doelstellingen van het Masterplan Fiets.

In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat er veel waarde wordt gehecht aan het woon- en leefgenot wat zij ervaren in de eigen buurt. Werk zoeken en vinden komt pas in een veel later stadium van hun leven; op dat moment hebben ze zich al een beeld gevormd over welke woonomstandigheden ze wel en niet op prijs stellen. Kortom, het zoeken naar woonruimte wordt niet gekoppeld aan het vinden van werk, maar wordt verbonden aan de hierboven beschreven ervaringen. Bovendien zien ze om zich heen dat anderen - volwassenen - daar net zo over denken en daarvoor de mogelijke ongemakken (zoals: files e.d.) op de koop toenemen.

- Interviewer: maar je kunt toch gaan wonen waar je werkt? - Die buurten

waar er veel banen zijn, daar zou ik niet willen wonen! Amsterdam Noord, bijvoorbeeld, vind ik vreselijk kaal! (meisje, 17 jaar).

- Bij ons op school komen de leraren allemaal met de auto, maar ze wonen óf in de buurt van Badhoevedorp of nog verder weg. Die hebben daar géén problemen mee. Dus dat is géén reden om te verhuizen (meisje, 16 jaar).

- Als je ergens fijn woont en je werk is in een andere stad, dan ga je niet gauw verhuizen, dat geef je niet gauw op (jongen, 18 jaar).

- Interviewer: je zou niet bij je werk gaan wonen? Nee, of er moet een leuke woonsituatie zijn. Je gaat niet bij je werk wonen als je daar niet naar je zin zit (jongen, 16 jaar).

9. BEELD VAN HET IDEALE VERVOERMIDDEL, NU EN IN DE TOEKOMST

Uit alles is duidelijk dat de auto het meest ideale vervoermiddel is in het toekomstbeeld van deze groep. De auto is comfortabel, verschaft 'privacy', laat zien aan de buitenwereld dat je volwassen bent, geeft de mogelijkheid om zelf je vertrektijd te bepalen, is snel, is een oplossing voor het sociaal onveiligheidsprobleem van meisjes, autorijden geeft je een 'kick' e.d. Kortom, de auto verschaft je in de toekomst naast vervoergenot vooral 'status', zowel sociaal als economisch. De grootste barrière, om in de nabije toekomst te denken aan het hebben van een auto, zijn wel de kosten ervan.

De fiets scoort in het beeld van het ideale vervoermiddel niet onverdienselijk, zij het in combinatie met de auto of het openbaar vervoer.

Geén van de respondenten denkt aan een brommer of snorfiets in de toekomst als een ideaal vervoermiddel. Wel noemt ongeveer de helft van de respondenten de motor als vervoermiddel, maar dan altijd in combinatie met de auto. De indruk bestaat dat de geconstateerde populariteit van de motor in deze groep een modeverschijnsel is en dus tijdelijk van aard.

- Ideaal lijkt mij een fiets die wel uit zichzelf gaat. Nee, niet zo'n scooter of snorfiets (meisje, 15 jaar).

- Ideaal lijkt mij: in je eigen omgeving met de fiets, maar voor verder weg de auto. Maar ik denk dat het voor mij de trein en de fiets wordt, omdat de auto zo duur wordt gemaakt. Als tenminste het openbaar vervoer goedkoper wordt en niet duurder, zoals nu het geval is. Verbieden kunnen ze de auto nooit! Dan zouden er een heleboel mensen ontevreden worden (jongen, 18 jaar).

- Ideaal nu is de fiets. In de toekomst zal dat wel de bus en de trein zijn, want een auto is zo duur. Je zou een slogan voor de fiets moeten hebben. Zo van: handig en goedkoop. Maar wel makkelijk te jatten! (jongen, 16 jaar).

- Ideaal nu is de fiets in combinatie met de OV-jaarkaart. Nadeel is wel dat je fiets zo vaak wordt gejat. Voor de toekomst wil ik de fiets in combinatie met een auto. Een motor is te gek, maar daar kan ik mijn surfplank niet op mee nemen (jongen, 18 jaar).

10. AANBEVELINGEN EN DISCUSSIEPUNTEN

10.1. Aanbevelingen

1. Het is nodig dat het opgroeiende kind zélf wordt ingezet om een kritische houding te ontwikkelen in de richting van het vervoerkeuzegedrag van de ouders. Dat is één van de belangrijke conclusies uit dit onderzoek. Juist in deze leeftijdfase, nadat de eerste ervaringen met het je zelfstandig kunnen en mogen verplaatsen met de fiets gewóón worden, worden ze gevoelig voor het comfort en gemak van de auto.

Met andere woorden, juist op deze leeftijd is het belangrijk om via educatief onderwijs en via voorlichtingscampagnes en/of spotjes op radio en TV deze negatieve beleving van de nadelen van de fiets ten opzichte van de auto tegen te gaan. De positieve beelden die ze hebben opgedaan op de fiets moeten worden versterkt en de negatieve gedragsaspecten die vast kunnen zitten aan het gebruik van de auto moeten naar voren worden gebracht.

2. Dat men er als overheid niet is als er op alle scholen voldoende aandacht zou worden besteed aan vervoerseducatie, tonen de resultaten van dit onderzoek aan. Als zowel de directe omgeving (ouderlijk huis: gebruik auto of fiets) als de meer indirecte omgeving (buurt, vriendenkring e.d.) van het opgroeiende kind in de praktijk andere prioriteiten legt en nastreeft met betrekking tot het verkeers- en vervoerkeuzegedrag dan op school wordt meegegeven, dan vindt deze kennisoverdracht géén gezonde voedingsbodem. Doelgroepen, zoals ouders (vervoerkeuzegedrag), politie (verkeersgedrag), gemeentebesturen (infrastructuur), sportverenigingen (vervoer bij 'uitwedstrijden') moeten worden bewerkt om mee te helpen aan een selectiever gebruik van de auto en het scheppen van een comfortabeler fietsomgeving.

3. Ouders: Vooral het onveiligheidsgevoel van de moeder blijkt bepalend te zijn op het verkeers- en vervoerkeuzegedrag van de kinderen. Het zal daarom belangrijk zijn om aan deze groep voorlichting te geven hoe men om kan gaan met dit soort gevoelens. Rationalisering ervan, zeker op het gebied van de sociale onveiligheid is geboden.

De indruk is dat vooral de houding van de vader over milieuvraagstukken invloed heeft binnen het gezin met betrekking tot een selectiever gebruik van de auto ten gunste van de fiets.

Voor het gebruik van de auto voor het werk valt te denken aan minder of zelfs géén parkeermogelijkheden in de buurt van de werkplek. Dat zou een indirecte manier kunnen zijn om een selectiever gebruik van de auto als gezinsonderwerp op tafel te krijgen.

4. Politie: De respondenten blijken kritisch te kijken naar het gedrag van de politie. Daar zij de politie voornamelijk in een auto zien surveilleren is het zich houden aan de maximumsnelheden door de politie zélf een eerste vereiste om van daaruit snelheidsovertredingen te beboeten.

Waarschuwingen die door de politie aan fietsers worden gegeven, blijken géén effect te hebben. Alleen boetes of als straf het verplicht volgen van een aantal verkeerslessen zal meer effect sorteren, mits de pakkans groot is bij overtredingen.

Het feit dat brommers zijn opgevoerd, betekent een verhoogd risico voor zowel de bromfietser zelf als de fietser die dezelfde verkeersruimte met hem of haar deelt. Een niet-opgevoerde-brommer is géén aantrekkelijk vervoermiddel voor deze groep jongeren.

Daarnaast heeft men over het algemeen een hekel aan de bromfietshelm. Voor kleine stukjes doet men hem niet op, omdat de pakkans dan erg klein is. Te denken valt aan surveillerende politieagenten op brommer of fiets, om daarmee de pakkans te vergroten.

Ook via TV-spots moet aandacht worden besteed aan het gevaar dat men loopt op blijvend letsel als men de helm niet draagt.

5. Leerkrachten/docenten: Duidelijk is dat ook het vervoerkeuzegedrag van de docenten kritisch wordt meegewogen door deze groep jongeren in hun toekomstvisie over het later zélf hebben van een auto. Als docenten bijvoorbeeld het milieuprobleem zouden hanteren als argument voor een selectiever gebruik van de auto, zullen zij zich rekenschap moeten geven van hun eigen voorbeeldfunctie daarin.

Daarnaast is de auto als vervuiler (als milieuprobleem) voor deze groep géén argument om, zodra ze het kunnen betalen, géén auto te kopen. Wel bespreekbaar lijkt de mogelijkheid van een bewust selectief gebruik van de auto, nu en in de toekomst, op grond van de volgende argumentatie:

- ze zijn bekend met het file- en parkeerprobleem;
- duidelijk moet worden gemaakt dat het wagenpark in onze samenleving niet in het zelfde tempo kan blijven doorgroeien;
- de overheid daarvoor mede verantwoordelijk is om dat te bewerkstelligen; daarvoor te zorgen;

- dat één van de mogelijkheden van de overheid is, het autorijden te verbieden;
- dat een dergelijke maatregel kan worden voorkomen, als iedereen selectief gebruik maakt van de auto;
- dat men elkaar daarop kan aanspreken, óók de ouders (zie punt 1).

6. Aan gevoelens van sociale en verkeersonveiligheid kan, via educatie, weinig worden gedaan. Wel mogelijk is om via educatie deze gevoelens te rationaliseren.

Als de beleidsdoelen serieus worden nagestreefd zal aan het probleem van sociale onveiligheid aandacht moeten worden besteed. Een versterking van deze gevoelens werkt nadelig in de richting van het 'meer' gebruiken van de fiets. Het gebruik maken van de auto, om deze reden, vergroot de kans dat men went aan het gebruik van de auto en deze dan ook vaker zal 'nemen' dan bijvoorbeeld de fiets. Te denken valt, naast educatie op scholen, aan voorlichting waarin deze gevoelens worden gerationaliseerd; uit de gevoelenssfeer worden getrokken. Een andere mogelijkheid is de mogelijkheden scheppen voor het geven van 'weerbaarheidscursussen'.

Gevoelens van verkeersonveiligheid zijn aangetroffen, maar zijn eerder het resultaat van het zich niet of weinig als fietser in het verkeer begeven. Het zijn de gemakzuchtige of luie types onder de respondenten, die onze-kerheid (de eigen effectiviteit) opwerpen als barrière om op deze leeftijd van de fiets gebruik te maken, laat staan als men de leeftijd en het geld heeft om een auto te kopen. Door goede openbaar vervoermogelijkheden hebben deze respondenten voldoende alternatieve mogelijkheden om zich te verplaatsen.

Eén van de oplossingen voor de onveiligheidsgevoelens ligt in de aanleg van goede, vrijliggende fietspaden die goed verlicht zijn 's-avonds en door bewoonde buurten zijn aangelegd.

7. Als oplossingsstrategie tegen diefstal en vandalisme aan de fiets gebruikt deze groep voor het dagelijks vervoer een 'gewone' fiets. Dit type fiets kan sterk afwijken van de 'veilige' fiets. Vandalisme is vooral het excuus om de verlichting op de fiets niet in orde te hebben of het ontbreekt vaak zelfs geheel. Daarnaast vormen ervaringen met diefstal van en vandalisme aan de fiets een barrière om de fiets te gebruiken. Dé oplossing daarvoor ziet men onder andere in de aanschaf van een auto. Gezien de beleidsdoelen moet ook aan deze ontwikkelingen aandacht worden geschonken.

8. In het rapport 'Mogelijke aanvullingen op bestaande verkeerseducatiepakketten' (Lindeijer et al., 1992) wordt de conclusie getrokken dat, gegeven de verschillende lespakketten binnen het reguliere onderwijs, de nieuw ontwikkelde educatieve doelen nagenoeg volledig worden 'gedekt' door deze pakketten. Daarbij is wél impliciet aangenomen dat kinderen tijdens hun schoolperiode ook daadwerkelijk kennis maken met die pakketten. Een eerste indruk dat deze aanname niet terecht is, kwam door gesprekken met een paar Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid (ROV's). Vooral in het voortgezet onderwijs zou met name het animo voor het integreren van de vervoerseducatie (m.b.v. het pakket 'Doorgaand verkeer' van VVN) minimaal tot nihil zijn. Uit deze gesprekken bleek voorts, dat dit animo onder andere kan worden gestimuleerd met behulp van video-opnamen. Zo'n video moet realistische beelden tonen van het verkeersgedrag van de kinderen uit de eigen school, van en naar school. Fouten, gevaarlijke situaties en gevaarlijk gedrag van de kinderen zelf vormen dan de basis om met behulp van de verschillende thema's in het pakket Doorgaand verkeer verkeersles te geven.

Uit het belevingsonderzoek blijkt dat kinderen in Amsterdam in het voortgezet onderwijs géén verkeersles meer hebben gekregen na de basisschool. Ongeveer de helft van de respondenten blijkt positief te staan tegenover verkeersles op hun leeftijd, mits de lessen aansluiten op de volgende wensen:

- het gebruik van een bromfiets;
- de theorie voor het rijbewijs;
- de lessen worden 'opgefleurd' met realistische beelden.

Dit signaal, gelegd naast de praktijkervaring van het ROV in Overijssel, leidt tot de volgende aanbevelingen (zowel in de inhoudelijke als in de oplossings sfeer):

- Aan elke school in het voortgezet onderwijs moet een videoband worden aangeboden met opnamen van het eigen verkeersgedrag van de leerlingen in hun eigen verkeersomgeving. Onderwerpen die daarbij speciale aandacht vragen zijn onder andere:
 - Gevaar van opgevoerde brom-/snorfietsen.
 - Inzicht geven dat je als kind nog beperkt ben in je vermogen om zelf uit te kunnen maken of het navolgen van een regel 'nodig' is.
 - Het 'nut' van het dragen van de bromfietshelm, óók voor de kleine afstanden.

- Het gevaar van de 'pittige' rijder, als bromfietser en als automobilist.
- Voorbeeldfunctie die zij kunnen vervullen, zeker naar jongere kinderen toe.
- Vandalisme op schoolpleinen en wat dat in het verkeer voor gevolgen kan hebben.
- Het 'nut' van het voeren van verlichting op de fiets, het dragen van lichte kleding e.d.

9. Bij suggesties in de oplossingsfeer ten behoeve van het 'vaker' en 'verkeersveiliger' gebruik van de fiets valt verder te denken aan:

- De ontwikkeling van 'fiets safes'. Daarmee wordt bedoeld: fiets sleuven die overal worden geplaatst en waarin men de fiets tegen betaling van bijvoorbeeld een kwartje veilig kan stallen.
- TV-reclame in wedstrijd- of quizvorm.
- Het ontwikkelen van een stripfiguur. Bijvoorbeeld, 'FF': de flexibele fietser, om daarmee het fietsen populairder te maken.
- Het instellen van periodieke fietskeuringen waar een beloning aan verbonden is. Te denken valt aan: bij het jaarlijkse keuren ontvangen de jongeren 20 gratis penningen voor de fiets sleuf.
- Het verkeersonderwijs in het voortgezet onderwijs functioneel (voor de jongeren) maken door er een 'compensatievak' van te maken. Te denken valt aan bijvoorbeeld een half punt als compensatiepunt.
- Het invoeren van een bromfietsbrevet en een (half)jaarlijkse keuring van de bromfiets, eventueel ook gekoppeld aan een beloning. Te denken valt aan bijvoorbeeld een verlaging van de verzekeringspremie.

10.2. Discussiepunten

De doelstellingen in het project Masterplan Fiets zijn er op gericht het fietsen te bevorderen met gelijktijdig een veiliger en comfortabeler fietsklimaat te scheppen. Wat heeft/wil/kan de overheid bieden met betrekking tot de uit dit onderzoek naar voren gekomen factoren die deze doelstellingen in negatieve zin beïnvloeden of wel beperken?

Als de overheid op die terreinen wat te bieden heeft, is het van belang om vóóraf in te kunnen schatten of die inspanning ook zal leiden tot attitudeverandering bij mensen in de gewenste richting. Het belevingsonderzoek laat zien dat jongeren van 15 tot 18-jarigen kritisch staan tegenover indrukken van buiten af; bereid zijn kritisch te luisteren naar alterna-

tieven en open willen staan voor 'nieuwe argumenten'. Daarom wordt voorgesteld om als aanvulling op dit belevingsonderzoek na te gaan of jongeren bereid zijn om in 'onderhandeling' te treden met de overheid. Bijvoorbeeld: als er op de belangrijkste doorgaande routes binnen de bebouwde kom vrijliggende fietspaden worden aangelegd en de kwaliteit van het rijcomfort voor fietsers wordt verbeterd, zijn jongeren (uit die omgeving) dan bereid vaker de fiets te nemen, nu en in de toekomst? Een eerste proef in die richting is al gestart in Amsterdam.

Landelijk is het van belang om eerst te weten welke factoren op macroniveau de sterkste invloed hebben op de huidige attitude. Ligt dat voor alle leeftijdsgroepen gelijk? Vervolgens kan worden nagegaan of daadwerkelijk aangebrachte verandering van die factoren leidt tot feitelijk en blijvend, veranderd gedrag.

Hier worden kort de belangrijkste factoren genoemd, die uit het onderzoek naar voren zijn gekomen, nl:

- De verkeersdruk in de stad, voorzover fietsers en snelverkeer van dezelfde ruimte gebruik moeten maken.
- Het gebrek aan vrijliggende fietspaden. Vrijliggende fietspaden bevorderen het ontspannen, relaxed fietsen.
- Het gemis aan kwaliteit van het rijcomfort op de fiets. Voor het snelverkeer wordt asfalt gebruikt, voor fietspaden (meestal) tegels. Afvloeiing van regenwater op de rijbaan is (meestal) goed geregeld, dat van fietspaden bedroevend e.d. Fietsstroken bieden (eerder) extra parkeermogelijkheden aan het snelverkeer; het gemak daarvan voor de fietser lijkt meer gelegen in de mogelijkheid de aanwezigheid ervan te gebruiken bij de schuldvraag in geval van een ongeval.
- De sociale onveiligheid: vooral 's avonds voor (vrouwelijke) fietsers een belemmering. Ook het openbaar vervoer vormt voor (vrouwelijke) voetgangers een (toenemend) sociaal onveiligheidsprobleem.
- De verkeersonveiligheid: vooral veroorzaakt door groepen snelverkeer (hier: taxi's en opgevoerde bromfietsen).
- De diefstalgevoeligheid van de fiets en het vandalisme (in de stad en op het schoolplein).
- De stijgende kosten van strippenkaarten. Deze kosten verminderen de aantrekkelijkheid van deze verplaatsingsmogelijkheid als alternatief voor auto en/of fiets, zeker voor diegenen met weinig financiële armslag.

LITERATUUR

Anten, J.; Knegtmans, J.; Manders, P.; Mors, B. & Schmidt, T. (1984).
Autoloos: Een onderzoek naar de ervaringen van ex-autobezitters. Vakgroep
Sociale en Organisationspsychologie. Rijksuniversiteit Leiden.

Berkowitz, L. (1979). A survey of social psychology. Second edition.
University of Wisconsin, Madison.

Broecke, A.A.J. van den (1970). Motivatie-onderzoek Vervoersgewoonten in
de agglomeraties Amsterdam, Rotterdam en Den Haag, Deel I en II.
Marketing Research en Sociaal Onderzoek, Amsterdam.

Broecke, A.A.J. van den (1979). Rijbewijsbezit in Nederland, analyses en
prognoses. Den Haag. Rapport in opdracht van het Projectbureau IVVS. Aan-
gehaald in Van der Hoorn (1985).

Commissie Kleine Criminaliteit (1984). Interimrapport, Staatsuitgeverij,
Den Haag.

Commissie Kleine Criminaliteit (1986). Eindrapport, Staatsuitgeverij, Den
Haag.

Eagly, A.H. (1987). Sex differences in social behavior: A social-role
interpretation. Lawrence Erlbaum Associates, London.

Hoorn, A. van der (1985). Dynamiek in het autobezit. Van niet- naar wel-
autobezitter en weer terug. Paper voor het 12de Colloquium Vervoersplanolo-
gisch Speurwerk, Den Haag, 28-29 november 1985.

Katteler, H.A.; Heer, W.F. de & Kropman, J.A. (1978a). Het gebruik van de
fiets in Nederland: Een onderzoek naar het feitelijk en gewenst fietsge-
bruik voor diverse bestemmingen en de achtergronden daarvan. Instituut
voor toegepaste sociologie ITS, Nijmegen.

Katteler, H.A.; Heer, W.F. de & Kropman, J.A. (1978b). Het gebruik van de
fiets in Nederland. Een aanvullend onderzoek in de provincies Groningen,
Friesland, Zuid-Holland, Zeeland, Noord-Brabant en Limburg. Instituut voor
toegepaste sociologie ITS, Nijmegen.

Katteler, H.A. & Kropman, J.A. (1980). Aanbod van fietsgelegenheden en fietsgebruik: Een aanvullend onderzoek. Instituut voor toegepaste sociologie ITS, Nijmegen.

Kok, G.J. & Sandfort Th.G.M. (1991). AIDS-preventie, voorlichting en gedragsverandering. *Nederlands Tijdschrift voor de Psychologie* 46: 238-251.

Krueger, A. (1991). Focus groups; A practical guide for applied research. SAGE, New Bury Park, Calif.

Lindeijer, J.E. (1988). Wet en werkelijkheid: Onderzoek naar motieven en rechtvaardigingen die fietsers aanvoeren voor beweerd verkeersgedrag. R-88-37. SWOV, Leidschendam.

Lindeijer, J.E. (1989). Problemen rond de bromfiets(er); Aangrijpingspunten voor een integraal mobiliteitsbeleid aangaande het gebruik van de gemotoriseerde tweewieler. R-89-43. SWOV, Leidschendam.

Lindeijer, J.E. (1990). Sociale (verkeers)onveiligheid. Problemen van sociale (verkeers)onveiligheid in relatie tot het gebruik van tunnels. Consult ten behoeve van de Directie Zuid-Holland. R-90-21. SWOV, Leidschendam.

Lindeijer, J.E.; Twisk, D.A.M. & Wittink, R.D. (1992). Mogelijke aanvullingen op bestaande verkeerseducatiepakketten. SWOV, Leidschendam (nog niet gepubliceerd).

Martiens, W. & Schulze, H. (1989). Disco-Unfälle: Fakten und Lösungsstrategien. Bundesanstalt für Straßenwesen BASt, Bergisch Gladbach.

Noordzij, P.C. (1989). Rangordening van problemen met het gedrag van weggebruikers. Bijdrage aan het flankerend beleid ten aanzien van weggebruikers. R-89-21. SWOV, Leidschendam.

Oers, M. van (1992). Een onderzoek naar de subjectieve verkeersveiligheid van oudere voetgangers en fietsers. Afstudeerrapport. NHTV, Tilburg.

Pro Bike 82. Proceedings Second International conference for Bicycle program specialists, Colorado Springs, Colorado, October 1982.

Salverda, J.C. & Bruin, R.A. de (1991). Achtergronden van het fietsgebruik: 'fietsstad' Zwolle versus 'autostad' Breda. TT92-9. Traffic Test, Veenendaal.

Schmidt, T. (1988). Gedragsbeïnvloeding van de automobiliteit. Werkgroep Energie - en Milieuonderzoek. Rijksuniversiteit Leiden.

Schrijnen, P.M. (1986). Autobezit en -gebruik: een inventarisatie van invloedsfactoren en instrumenten. Een studie ten behoeve van de milieubeweging. Universiteit van Amsterdam.

Twisk, D.A.M. (1992). Verstandelijke ontwikkeling; Bouwstenen voor educatie en verkeersdeelname. SWOV, Leidschendam (nog niet verschenen).

Voordt, J.M. van der & Wegen, H.B.R. van (1991). Sociale veiligheid en gebouwde omgeving. Proefschrift. Publikatieburo Faculteit der Bouwkunde. Delft.

Voordt, J.M. van der & Wegen, H.B.R. van (1990). Sociaal veilig ontwerpen. Checklist ten behoeve van het ontwikkelen en toetsen van (plannen voor) de gebouwde omgeving. Research Institute of Urban Planning and Architecture (OSPA), Delft/Den Haag.

Walvius, M.A. (1991). Meer fietsen? dan wel veilig! Een verkennend onderzoek naar de invloed van verkeers(on)veiligheid bij de bevordering van het fietsgebruik. NHTV, Tilburg.

Wittink, R.D.; Lindeijer, J.E. & Twisk, D.A.M. (1992). Educatie ter verbetering van de veiligheid en het gebruik van fietsen; Eindverslag van onderzoek in het kader van het project 'Educatie' van het Masterplan Fiets. SWOV, Leidschendam (nog niet gepubliceerd).

BIJLAGE I

REFERENTIEKADER VOOR HET VERKENNEND ONDERZOEK

Algemeen

Meerdere, beperkende maatregelen op macroniveau zijn al 'uitgeprobeerd' of staan op stapel, zoals: accijnsverhogingen op benzine, vervallen van fiscale aftrek van autokosten, het weren van auto's in veel binnensteden, beperking van de snelheid door rotondes en obstakels, het 'spitsuurvignet' e.d. Uit diverse effectmetingen blijkt echter dat alleen het manipuleren van objectieve factoren de aanschaf en gebruik van de auto niet écht beïnvloeden, zij het dat de groei van het wagenpark minder snel gaat dan in de zeventiger jaren (Van den Broecke, 1970).

Dit geldt ook voor het uitvaardigen van verkeerswetten en -regels. Als naleving van deze wetten en regels niet meer gedragen worden/ingeboden liggen in de normen en waarden van de sociale omgeving van het individu, dan zal het individu vaker kiezen voor het nastreven van het eigen belang dan rekening te houden met het collectieve belang (leefbaarheid, milieu e.d.) als basis voor gedrag en handelwijze (Schmidt, 1988). Verandering brengen in dit proces betekent informatie en kennis ter ondersteuning van het gewenste gedrag laten aansluiten op meso- en microniveau; aansluiten op bestaande motivationele redeneerpatronen die het gewoontegedrag rechtvaardigen en daarmee in stand houden.

Dit is de situatie waarin kinderen tussen de 15 en 18 jaar opgroeien en dat deel uit maakt van hun belevingswereld.

Kok & Sandfort (1991) beschrijven in hun model de samenhang in de samenwerking tussen:

- persoonlijke oordelen of attitudes (gebaseerd op afwegingen van alle voor- en nadelen);
- de eigen effectiviteit van het individu om het gedrag uit te voeren (is men van mening dat men over de nodige vaardigheden beschikt?);
- invloeden vanuit de sociale omgeving (direct: wat verwachten anderen van mij? Indirect: navolging van gedrag en overnemen van oordelen van anderen);
- externe omstandigheden (bezit van auto/fiets, beperkende maatregelen voor gebruik van auto, financiële positie e.d.). Deze factoren bepalen de

intentie om een bepaald gedrag te vertonen. Of dit gedrag ook werkelijk wordt uitgevoerd is volgens hen afhankelijk van de aanwezigheid van 'weerstand' of barrières en de benodigde vaardigheden (hier: heeft men leren fietsen/autorijden e.d.).

Daaraan kan worden toegevoegd dat barrières zowel emotioneel (ik neem tóch de auto, want op de fiets ben je als vrouw niet veilig) als rationeel (ik moet wel met de auto, want ik heb géén fiets) van aard zijn.

Over de effectiviteit van objectieve factoren (infrastructureel, juridisch, financieel-economisch e.d) op de gedragsverandering merkt Schmidt op dat die afhangt van de mate waarop men zelf én in relatie tot de eigen sociale omgeving voor deze factoren compenseert of kan compenseren. Dit zou een verklaring kunnen zijn voor het nog steeds groeiende wagenpark (Schmidt, 1988).

Met andere woorden, het persoonlijke oordeel, geplaatst tegen het licht van de eigen sociale omgeving, de mogelijkheden om te compenseren voor objectieve/externe factoren en de mate van eigen-effectiviteit vormen gezamenlijk de cognities over de consequenties van het individuele gedrag.

BIJLAGE II

BESTAANDE KENNIS OVER MOTIEVEN ACHTER BEZIT EN GEBRUIK VAN AUTO OF FIETS IN RELATIE TOT LEEFSTIJL, MOBILITEITSBEHOEFTE, VEILIGHEID EN MILIEU

Algemeen

II.1 Het aanschaffen van een auto is een 'noodzaak'

Het gebruik van de auto is voor velen een vanzelfsprekendheid en vaak een noodzaak, ongeacht of het nu een korte of lange afstand betreft. Door de explosieve economische groei aan het eind van de jaren zestig en begin van de jaren zeventig wordt het bezit en daarmee het gebruik van de auto voor het grote publiek bereikbaar (Schrijnen, 1986; Lindeijer, 1989). De auto verruimt de actieradius van de mens om zich onder andere op grotere afstand van de werkplek te vestigen dan tot dan toe gebruikelijk was. Voor 'ver afgelegen' woongebieden is vervolgens het gebruik van de auto een noodzaak door slechte verbindingsmogelijkheden of weinig frequent rijdend openbaar vervoer. Hoorn maakt melding van een onderzoek in Engeland naar achtergronden van aanschaf en gebruik van een auto, waaruit blijkt dat onder andere de woonplaats het bezit en gebruik van één of meerdere auto's rechtvaardigt; "de prijs van een attractieve woonomgeving is de geringe beschikbaarheid van openbaar vervoer. De noodzaak van extra auto's is hiervan het gevolg" (Van der Hoorn, 1985, blz. 914). Dat het juist de auto is die deze keuzevrijheid mogelijk maakt, is vergeten. Of mensen bij het zoeken naar een geschikte woonomgeving/-oord bewust of onbewust het wel of niet hebben van een auto incalculeren - de mate waarin de auto in dat proces een rol speelt - moet worden nagegaan.

Een ander argument om te stellen dat het gebruik van de auto noodzakelijk is, wordt gevonden onder degenen die géén fietsenberging hebben op het woonadres (en dus géén fiets bezitten). Deze groep bestaat voornamelijk uit flat- en etagebewoners in verstedelijkte gebieden in het Westen van het land (Katteler & Kropman, 1980). Nagegaan moet worden of deze 'externe' barrière gebruikt wordt als excuus of als een reëel gemis wordt ervaren; men wil wel, maar kan niet. Dat het wellicht een excuus is komt voort uit de vraag hoe kinderen uit die buurten zich dan verplaatsen. Als er mensen in het onderzoek zijn in die situatie, dan zal worden gevraagd wat zij voor mogelijke oplossingen hiervoor zien.

Groepen mensen die om fysieke redenen een auto nodig hebben, worden hier uitdrukkelijk buiten beschouwing gelaten (invaliden, ouderen die slecht ter been zijn e.d.).

II.2. Motieven om de auto 'weg-te-doen'

Uit een onderzoek naar motieven van een groep mensen die de auto hebben 'weggedaan' melden Anten et al. dat de aard van de woonomgeving, aanwezigheid van openbaar vervoer en de levensfase waarin men zich bevindt van grote invloed is op de behoefte aan en mogelijkheden tot bepaalde verplaatsingen met de auto (Anten et al., 1984). Ook Broecke kwam in 1970 al tot ongeveer een eensluidende conclusie in een onderzoek naar vervoersgewoonten in de drie grote steden (Van den Broecke, 1970).

Anten et al. melden verder dat mensen met een laag inkomen (veelal jonge gezinnen met kinderen) het kostenaspect als belangrijkste motief opgaven. Bij hoge inkomens, jong volwassenen zonder kinderen en ouderen waren dat meer praktische (gebruiknut e.d.) en/of ideële motieven (milieu e.d.). Noch files, parkeerproblemen of het verkeersrisico blijken in dit onderzoek van invloed op de afweging om het autorijden te verminderen, laat staan de auto weg-te-doen. De uitkomsten van dit onderzoek geven een indicatie dat er een samenhang is tussen leeftijd, positie en burgerlijke staat enerzijds en de gevoeligheid voor specifieke argumenten anderzijds (Anten et al., 1984). De onderzochte groep was echter te klein om specifieke argumenten aan specifieke doelgroepen toe te schrijven.

Van der Hoorn (1985) haalt een onderzoek aan van de Rijksuniversiteit Leiden (RUL) naar motieven om de auto weg te doen. Ook daaruit komt het kostenaspect als belangrijk motief naar voren. Eén derde van de respondenten gebruikt het 'vrij gekomen' geld voor gestegen lasten, om zodoende het gewenste, economische leefniveau te kunnen handhaven. Ongeveer een even grootte groep meldde dat men wilde sparen. Andere geldbestedingen die met het vrij gekomen geld werden bekostigd waren: duurdere vakanties, duurdere hobby's of verbeteringen aan het huis. Voor 15% van de onderzochte groep bleef na afschaffing van de auto géén geld meer 'over'.

Met andere woorden, voor het merendeel van de respondenten was dus het wegdoen van de auto géén financiële noodzaak! Wel speelde de beschikbaarheid van openbaar vervoer en het weinige gebruik van de auto een rol van betekenis bij de afweging (Van der Hoorn, 1985). Het zal de vraag zijn of 'sparen' en/of het-willen-uitgeven-aan-duurdere-zaken een aangrijpingspunt biedt.

Zowel Anten et al. (1984) als Van der Hoorn (1985) melden dat ongeveer tweederde van de onderzochte groep nu meer tijd nodig heeft voor reizen. Vooral de frequentie van ver-afgelegen-bezoeken daalde sterk na het wegdoen van de auto, wat door ongeveer de helft van de respondenten negatief werd ervaren. Daartegenover stond dat men over het algemeen van mening was dat het reizen minder inspannend was dan vroeger met de auto. Het is de vraag of 'verstokte' automobilisten zich bewust zijn dat autorijden blijkbaar meer (geestelijke) inspanning vergt dan bijvoorbeeld fietsen. Dit kan een punt van aandacht zijn.

Mensen in het onderzoek van Anten meldden dat men zich tegen de sociale omgeving moest rechtvaardigen voor de genomen beslissing (om de auto weg te doen) en dat daar weinig begrip voor werd opgebracht; in ieder geval géén waardering. Wel bleken huisgenoten de eenmaal genomen beslissing te ondersteunen, óók na een redelijke periode zonder auto in het gezin. Voor het stimuleren van een mentaliteitsverandering moet gelijktijdig ook de sociale omgeving worden 'bewerkt'.

II.3. Motieven om de auto 'weer' aan te schaffen

Hiervoor is al opgemerkt dat onderzoek uitwijst dat de sociale horizon duidelijk wordt beperkt nadat men de auto 'aan-de-kant-schuift'. De frequentie van bezoeken aan familie, vrienden en kennissen neemt duidelijk af (zeker als die ver weg wonen) en de tijd die men in huis doorbrengt neemt meetbaar toe. Deze verandering in het verplaatsingspatroon en de beperking van de omvang van de mobiliteit wordt als een gemis ervaren en blijkt de belangrijkste drijfveer om binnen niet al te lange tijd weer een auto aan te schaffen (Anten et al., 1984). Dit resultaat wordt ook gemeld door het onderzoek van de RUL (Van der Hoorn, 1985). Om terugval in de gedragsverandering via educatie/voorlichting te beperken/voorkomen is het belangrijk dat mensen op adequate wijze informatie krijgen over zowel deze

negatieve ervaringen als over de manier om hier mee om te gaan. Het zal dus van belang zijn om op dit punt voldoende alternatieven aan te dragen. Welke alternatieven hiervoor het meest geschikt zijn moet worden onderzocht. Vooral mensen die deze ervaring hebben opgedaan kunnen het beste aangeven welke oplossingsstrategieën men heeft ontwikkeld - en die werkten - en welke mislukten. Gezien het belang van deze problematiek voor een mogelijke terugval in de gedragsverandering is het van belang daar een eigen, specifiek belevingsonderzoek naar te doen.

II.4. Motieven voor de aanschaf van een 'eerste' of 'tweede' auto

Een sociologische studie van het Transport and Road Research Laboratory (TRRL) onder mensen die kort geleden een eerste of tweede auto hadden aangeschaft, laat zien dat het in veel gevallen (80%) de aanschaf van een tweede auto betrof. Het merendeel van deze 80% bleek te bestaan uit jonge mensen (tussen de 17 en 21 jaar), waarvan velen nog bij de ouders inwoonden maar wel op korte termijn verwachten zich ergens zelfstandig te vestigen.

Vooral jonge volwassenen (tussen de 20 en 30 jaar) die al een zelfstandig huishouden voeren en ouderen met een lage socio-economische status bleken de auto voor het eerst aan te schaffen. Een sociologische karakteristiek uit dit onderzoek is dat de eerste-auto-aanschaf een gezinsbezit betreft en de tweede-auto-aanschaf toebehoort aan een bepaalde persoon (binnen een huishouden of gezin), meestal vanuit een woon-werk-motief (Van der Hoorn, 1985).

Mensen kunnen dus op grond van motieven om een auto (eerste of tweede) aan te schaffen worden ingedeeld in drie categorieën, nl:

1. De intrinsieke aanschaf: de auto is een begerenswaardig bezit (status-symbool, ter vervulling van het streven naar onafhankelijkheid e.d.); gebruiksdoelen van de auto worden na aanschaf geformuleerd. Het bezit van een auto lijkt voor deze groep een doel op zichzelf. In deze groep worden vooral jongeren aangetroffen uit lagere sociaal-economische milieus. Een onderzoek naar sociaal-culturele achtergronden van jongeren, die gewond of gedood werden in het verkeer tijdens weekeindnachten in Duitsland, laat een samenhang zien tussen geslacht, leeftijd, arbeidspositie en burgerlijke staat van de betrokkenen en de leefstijl die men nastreeft. Het bezit en gebruik van de auto is daarbij een verbindende factor. Voor het merendeel

waren het mannelijke bestuurders, die door hun rijgedrag (vaak te hoge snelheden) het ontstaan van het ongeval veroorzaakten. Het streven om door (vooral) mannen in de groep als een 'macho' te worden bestempeld was belangrijk. Hoge snelheden is één van de uitdagingen, die binnen deze groep geldt. De aanwezigheid van vrouwen in de auto blijkt een aanvaard excuus om zich hieraan te onttrekken (Martiens & Schulze, 1989). Ook Eagly komt tot eenzelfde verklaring voor verschillen in sociaal gedrag binnen groepen van eenzelfde geslacht en tussen groepen die uit jongens en meisjes bestaan (Eagly, 1987).

2. De pragmatische aanschaf: Het betreft hier over het algemeen een tweede auto voor de vrouw des huizes of voor inwonende kinderen. Deze groep beschikt over 'voldoende' spaargeld om een auto op ieder 'gewenst' moment aan te schaffen. Een dergelijke samenhang tussen inkomen en autobezit wordt gemeld door Schrijnen (1986).

3. 'Leefstijl' aanschaf. Men heeft vooraf een aantal duidelijke doelen voor de auto naast de wens een specifieke leefstijl er op na te houden of te ontwikkelen. Na aanschaf blijkt het aantal mobiliteitsdoelen sterk te worden uitgebreid. Er lijkt hier sprake van een variant op de behoeftepyramide van Maslow (Berkowitz, 1979). Het gaat hier om een groep mensen die het bezit van een auto niet rekenen tot één van de eerste levensbehoeften, maar het bezit ervan wel zien als een noodzakelijke voorwaarde om te kunnen voldoen aan de behoefte aan verbreding van de eigen sociale horizon.

In deze categorie worden vooral huishoudens van jonge mensen zonder kinderen, echtparen zonder kinderen of oudere echtparen aangetroffen die de aanschaf alleen maar hebben uitgesteld.

Deze ordening laat zien dat lesdoelen en vooral voorlichtingscampagnes en -acties effectiever zullen zijn als rekening wordt gehouden met verschillen tussen doelgroepen binnen levensfasen en sociaal-economische status/-milieu en er rekening wordt gehouden met verschillende leefstijlen.

Een neveneffect van de invoering van de OV-jaarkaart kan zijn dat jongeren, na het beëindigen van de studieperiode, zo snel mogelijk een auto willen aanschaffen. Door de mogelijkheden die de OV-jaarkaart biedt kunnen nu grote groepen jongeren frequent grote afstanden afleggen. Men raakt zodoende al vroeg gewend om op grote afstand van de woonplaats vertier te zoeken, een vriendenkring op te bouwen e.d. Door de OV-jaarkaart wordt de

sociale horizon verbreed van jongeren wat zonder die mogelijkheid niet het geval zou zijn geweest. Bij het wegvallen van deze vervoermogelijkheid wordt de sociale horizon weer verkleind. Om dit te compenseren zullen jongeren zo snel mogelijk een (tweedehands) auto proberen aan te schaffen om in de ontwikkelde (mobiliteits)behoefte te blijven voorzien. Een dergelijke ontwikkeling lijkt waarschijnlijk, zeker als jongeren de (jaarlijks terugkerende) kosten van een treinabonnement vergelijken met de aanschafkosten van een (tweedehands) auto. Heeft men éénmaal een auto dan wordt het gebruik ervan al snel een 'gewoonte' en is de groep automobilisten uitgebreid ten koste van de groep fietsers. Of deze ontwikkeling zich voordoet, moet worden onderzocht.

Aan de ene kant beperkt het belevingsonderzoek zich tot de groep 15 tot 18-jarigen. Aangenomen mag worden dat weinigen of wellicht een enkeling een OV-jaarkaart heeft. Aan de andere kant, als de hier gesignaleerde ontwikkeling wordt bevestigd door rechtvaardigingen die jongeren in die richting uiten, zal dit aspect in de gesprekken verder worden uitgediepd. Welke mening hebben zij over een dergelijke ontwikkeling in relatie tot de maatschappelijke consequenties daarvan? Op welke manier denken zij dat ze op een verantwoorde manier zouden kunnen omgaan met hun mobiliteitsbehoeften?

II.5. Barrières om de fiets te gebruiken

Externe drempels of barrières om de fiets meer te gebruiken als alternatief voor de auto liggen besloten in de mate waarin wonen, werken en winkelcentra van elkaar verspreid liggen. Heeft men zich aangewend om bijvoorbeeld éénmaal per week boodschappen te doen, dan is de fiets als vervoermiddel ten opzichte van de auto duidelijk in het nadeel. Het gedragspatroon om de boodschappen éénmaal per week te doen kan vervolgens een interne barrière vormen.

Verder is beeldvorming over reistijd en inspanning van belang bij de keuze om wel of niet de fiets te kiezen. Reistijd en inspanning kunnen als interne of emotionele barrières worden geklassificeerd (Schrijnen, 1986). Onderscheid naar leeftijdsgroepen worden niet gegeven. Zeker bij de opgroeiende jeugd (potentiële autobezitters) is het van belang of ook zij reistijd en/of inspanning al als barrières herkennen, bijvoorbeeld bij het naar sportvelden en recreatieterreinen gaan.

Van den Broecke (1970) kwam tot de conclusie dat in het woon-werkverkeer vooral slechte parkeermogelijkheden rondom de werkplek de belangrijkste reden is om de auto te laten staan en alternatieve vervoermogelijkheden te (willen) overwegen, waarbij de fiets als alternatief het hoogste scoorde. Deze uitkomst zou verder kunnen worden uitgebouwd in overleg met werkgevers, als blijkt dat dit argument ook in deze tijd nog zou gelden. Het zal in gesprekken met respondenten in ieder geval aan de orde komen.

Uit een onderzoek naar achtergronden van het fiets- en autogedrag tussen Zwolle (gedefinieerd als 'fietsstad) en Breda (autostad) blijkt dat er duidelijk infrastructurele drempels (externe barrières) zijn aan te wijzen (in Breda) die het meer-gaan-fietsen blokkeren of minstens afremmen. In Breda moet het plaatselijke fietsverkeer grotere afstanden afleggen dan nodig om van en naar de binnenstad te komen en de beschikbare route wordt als sociaal onveilig ervaren (Salverda & De Bruin, 1991).

Sociale onveiligheid is vooral voor (oudere) vrouwen een belangrijke drempel om, als het donker wordt, de fiets niet te gebruiken of tunnels te mijden (Van der Voordt & Wegen, 1991). Dat dit probleem voor een goed deel kan worden ondervangen op het niveau van de stedenbouw en bij aanleg van fietspaden, tunnels e.d. wordt door menig plaatselijk onderzoek ondersteund (Van der Voordt & Wegen, 1990 en 1991). Het gebruik van de auto is hét alternatief. Of sociale onveiligheidsgevoelens ook bij jongere meisjes en vrouwen een barrière is om de fiets minder te gebruiken is niet bekend. Ook niet bekend is of het gevoel van sociale onveiligheid wat al te gemakkelijk als rechtvaardiging wordt aangevoerd om met de auto te gaan. Daarmee wordt bedoeld dat het argument door iedereen wordt 'herkend' en dus 'sociaal aanvaard' lijkt, zonder dat men zich afvraagt in welke mate deze bedreiging objectief én subjectief gezien reëel is. Wel kan worden geconstateerd dat bij aanleg van nieuwe tunnels e.d. dit verschijnsel bij het ontwerpen van tunnels wordt meegewogen door beleidmakers (Lindeijer, 1990).

Of een oplossing, zoals in de gemeente Emmen is gekozen 'werkt' is de vraag. Daar heeft men een soort verzamelplaats aangewezen (bij het station) waar fietsers op elkaar kunnen 'wachten' om gezamenlijk de route door het bos naar de woonwijk af te leggen.

Wat bij het gebruik van de fiets was tegengevallen bij mensen die de auto hadden afgeschaft was het feit dat men op de fiets eerder werd 'lastig gevallen', de diefstalgevoeligheid van de fiets en de kwetsbaarheid op de fiets in het verkeer (Anten et al., 1984; Salverda & De Bruin, 1991; Katteler et al., 1978). Wat de respondenten onder 'lastig vallen' verstaan, wordt uit de onderzoeken niet duidelijk en zou verder uitgediept moeten worden. 'Lastig vallen' hoeft niet altijd betrekking te hebben op het begrip 'sociale onveiligheid'. Het kan ook betrekking hebben op bijvoorbeeld het fiets- en/of bromfietsgedrag op (volle/smalle) fietspaden e.d.

De objectieve verkeersonveiligheid van fietsers blijkt het grootst overdag na 12.00 uur (Noordzij, 1989). Verkeersonveiligheid speelt vooral een rol van betekenis bij ouderen en kinderen. Dat de beleving van de verkeersonveiligheidsbeleving op de fiets of lopend onder ouderen een eigen problematiek kent, komt in meerdere belevingsonderzoeken naar voren (Lindeijer, 1988; Van Oers, 1992). Als de beleving van de verkeersonveiligheid ook bij jongeren en/of jong volwassenen een barrière blijkt, waarop is dat gevoel dan gebaseerd? Op agressief verkeersgedrag, op de verkeersdruk in het algemeen of baseert men het op ervaringen die afhankelijk zijn van ochtend- of middagverkeer? Welke oplossingen draagt men daarvoor aan? In hoeverre vindt men verkeers(on)veiligheid een verantwoording van de (plaatselijke) overheid waar zij zélf niets aan hoeven/kunnen doen?

II.6. Positieve ervaringen met de fiets

Het opdoen van eigen ervaringen met de fiets en het ontdekken van fietsmogelijkheden stimuleert een positieve beeldvorming van en over de fiets. Vooral negatieve meningen vóóraf over de hoeveelheid bagage, het 'in de buitenlucht zijn', de snelheid van verplaatsen, het comfort wat de fiets te bieden heeft en de (vermeende) inspanning worden door eigen ervaring in positieve veranderd. Nagegaan moet worden op welke manier mensen gevoelig zullen zijn om zélf deze ervaringen op te doen.

Ook Salverda komt tot een ongeveer eensluidend aantal factoren, nl. reistijd ten opzichte van de auto, stallingsmogelijkheden, sociale veiligheid, ritlengte, bagagemogelijkheden, weersgesteldheid en verkeers(on)veiligheid (Salverda & De Bruin, 1991).

Het aantal verplaatsingen per fiets is groter onder vrouwen dan mannen,

constateert Walvius (1991) in een verkennend onderzoek. Redenen hiervoor zijn volgens Walvius vooral het gebruik van de auto voor woon-werkverkeer en dit betreft tot nu toe meer mannen dan vrouwen. Zodra de vrouw ook in het arbeidsproces (weer) is opgenomen, vervalt dit verschil tussen geslachten. Dit werd ook gevonden als motief voor de aanschaf van een 'tweede' auto.

Uit verschillende onderzoeken blijkt dat het gebruik van de fiets voor korte afstanden positiever wordt ervaren dan het gebruik van openbaar vervoer. Het zijn vooral de kosten van het openbaarvervoer die doorslaggevend lijken. De ervaring is verder dat het gebruik van de fiets in combinatie met openbaar vervoer voor lange afstanden veel complicaties geeft, zoals het niet altijd mee kunnen nemen van de fiets in het openbaar vervoer (Anten et al., 1984; Van der Hoorn, 1985).

Een daadwerkelijk fietsvriendelijk gemeentelijk beleid kan op gemeentenniveau het gebruik van de auto binnen de gemeente drastisch terugdringen (en nog wel op vrijwillig basis!). Een dergelijke ontwikkeling heeft zich voorgedaan in de gemeente Houten. Vooral infrastructuur is daar het gebruik van de fiets zo veel mogelijk bevoordeeld. Navolging in andere gemeenten komt niet of nagenoeg niet op gang. Gemeentebesturen zouden zich kunnen rechtvaardigen door te stellen dat hun gemeente zich daar niet voor leent, door de plaatselijke infrastructuur of op grond van de economische bestemming van hun gemeente e.d.! Al vaker is gemeld dat beïnvloeding van de sociale omgeving belangrijk is. Overtuiging en handelwijze van het College van B & W en gemeente-ambtenaren vormen daar onderdeel van. Daarom is het van belang om bij ambtenaren van de gemeente en het College van B & W van Houten na te gaan welke veranderingsprocessen in de gemeentelijke besluitvorming er vooraf zijn gegaan aan de uiteindelijke keuze en uitvoeringsvorm. Dit valt echter buiten het kader van dit onderzoek. Ook uit onderzoeken naar de beleving van het fietsen in de steden Delft en Den Haag blijkt dat goede infrastructuurle voorzieningen een positieve invloed hebben op het frequenter kiezen van de fiets in plaats van de auto.

II.7. Motieven waarom fietsers zich niet aan de regels houden

Uit een belevingsonderzoek onder 82 respondenten, variërend in leeftijd

tussen de negen en zeventig jaar (allen actief fietsend), blijkt in het algemeen dat het naleven van verkeersregels vooral afhangt van het 'nut' dat de fietser daaraan verbindt voor zich zelf. Moet men bijvoorbeeld een complex kruispunt oversteken dat beveiligd is met verkeerslichten en is er veel verkeer, dan wil men wel wachten voor rood-licht.

Een andere invloedsfactor is de aanwezigheid van politie. Is de politie 'zichtbaar' aanwezig dan houdt men zich ook aan de regels, ook al ziet men daar zelf het nut niet van in.

Een mogelijke invloedsfactor die het aanleren van een eigen (afwijkend van het gewenste) gedragspatroon als fietser beïnvloedt kan zijn de ervaring op jeugdige leeftijd dat het zich houden aan de regels niet inhoudt dat men zich dan ook veilig kan verplaatsen; regels garanderen blijkbaar niet zonder meer een veilige verplaatsing. Als antwoord op deze ervaring ontwikkelt de jeugdige fietser een eigen alternatief verkeersgedrag.

Daartegenover blijkt dat men - vrijwillig - tot gedragsverandering bereid is als men als leerling-automobilist ervaart hoe irritant en gevaarlijk het fietsgedrag is voor automobilisten én fietsers zelf.

Een volgende levensfase, die ook van invloed is op een vrijwillige gedragsverandering, wordt gevonden bij ouders die hun kinderen moeten leren zich in het verkeer te handhaven.

Uiteindelijk blijkt vooral bij 'oudere' fietsers dat het toenemend gevoel van onzekerheid, door afname van de fysieke mogelijkheden, een motief is om de verkeersregels na te leven (voor zover men die kent).

Andere invloeden zijn te vinden in de infrastructuur (men moet bijvoorbeeld als fietser omrijden om het gestelde doel te bereiken) en het gedrag van de politie (politie heeft toch geen aandacht voor fietsers). Het fietsen op niet-verkeersveilige fietsen wordt vooral gerechtvaardigd door te verwijzen naar de diefstalgevoeligheid van de fiets.

Over het algemeen meldde vrouwen vaker dat zij zich aan bepaalde verkeersregels hielden dan mannen in die situaties. Vaak bleek het gevoel van kwetsbaarheid daar debet aan.

Naast fietsers zijn ook een aantal surveillanten geïnterviewd. Daaruit kwam naar voren dat men de weinige aandacht aan fietsers in het verkeer vooral vanuit een perceptie over 'wie vormt voor wie' een gevaar op de weg rechtvaardigt; als het fietsgedrag leidt tot een ongeval betaalt de fietser zelf voor zijn/haar overtreding met letsel. Ook de massaliteit van het fietspubliek en de onmogelijkheid om na staande-houding een betrouwbare identiteit vast te kunnen stellen, werkten demotiverend om aan het verkeersgedrag van fietsers veel aandacht te schenken (Lindeijer, 1989).

INSTITUUT VOOR PSYCHOLOGISCHE MARKTANALYSE

**DE BELEVING VAN HET FIETSEN
DOOR JONGEREN VAN 15-18 JAAR**
onderzoeksvorstel

Opdrachtgever:

SWOV

drs. E.J. Riester, drs. A.M. Struik
Amsterdam, 10 augustus 1992
Projectnummer: 92941

1. Achtergrond

In het kader van het Masterplan: "fiets" bestaat er bij SWOV behoefte aan een oriënterend onderzoek onder jongeren, voor wat betreft:

- de houding t.o.v. verkeersveiligheid
- de motivatie van de keuze voor een bepaald vervoermiddel.

De resultaten van dit onderzoek dienen als "input" voor:

- het opstellen van educatieve doelen en richtlijnen om deze doelen te bereiken
- de samenstelling van lespakketten en voorlichtingsactiviteiten.

2. Onderzoeksdoelstelling

Behalve de reeds omschreven doeleinden dient op basis van dit onderzoek, inzicht verkregen te worden in:

- de barrières m.b.t. een veilig verkeersgedrag
- de barrières m.b.t. de keuze voor de fiets als vervoermiddel.

3. Onderzoeksopzet

Het betreft een kwalitatief, oriënterend, diepgaand onderzoek, dat doorgevoerd zal worden aan de hand van zowel groepsdiscussies als individuele face-to-face diepte-interviews.

Door middel van groepsdiscussies kan inzicht verkregen worden in de normen en de sociale beïnvloeding m.b.t. het verkeersgedrag en de keuze van het vervoermiddel.

De individuele diepte-interviews geven de mogelijkheid inzicht te verkrijgen in de individuele afwijkingsmogelijkheden m.b.t. de gangbare normen in de betreffende leeftijdsgroep.

4. Het checklistvoorstel

Tijdens de gesprekken zal een globale gespreksleidraad worden gehanteerd, die - al naar gelang de reacties - zal worden aangepast en gedifferentieerd.

Ons voorstel daartoe is het volgende:

- a. Houding t.o.v. en de perceptie van de verschillende vervoermiddelen (lopen, fiets, bromfiets, motor, auto, openbaar vervoer):
 - perceptie van de verschillende vervoermiddelen
 - projectief: typering van een typische (voor elke vervoervorm)
 - sterke en zwakke kanten per vervoermiddel
 - ideale vervoermiddel: "nu" (met motivatie) en: "voor de toekomst".

- b. Analyse van de huidige eigen vervoermiddelkeuze, gezien vanuit de volgende factoren:
 - afstand
 - klimaat/seizoen
 - bereikbaarheid van het einddoel
 - veiligheid
 - kosten (in relatie tot degene die de kosten betaalt)
 - milieu
 - parkeer- en stallingsmogelijkheden
 - aanwezigheid van alternatieven
 - leeftijd
 - karakter van het vervoer (vgl.: beroepsvervoer en recreatie)
 - sociale invloeden
 - etc.

- c. Specifieke analyse van "de fiets" als vervoermiddel:
 - typering (t.o.v. andere vervoermiddelen)
 - eventuele verschillen per functie (sport of transport) en per fietstype
 - voor- en nadelen
 - redenen die spreken voor de fiets, redenen die er tegen spreken
 - beeld van "de typische fietser"
(identificatiemogelijkheden).

d. Houding t.o.v. de verkeersregels en verkeerscontrole:

- bronnen van verkeerseducatie
(waar en op welke wijze ziet en hoort men iets over verkeersregels)
- betekenis van "verkeersregels"
(in hoeverre: met een korreltje zout nemen?)
- betekenis en belevingswijze van verschillende sanctiemogelijkheden
(boetes, rijbewijs intrekken, voertuig in beslag nemen, op een "zwarte lijst" zetten, verkeersexamen doen, etc.).

5. Steekproef

De steekproef zal select worden getrokken uit een populatie van jongeren tussen 15 en 18 jaar.

In eerste instantie wordt gedacht aan $n=20$ respondenten, waarvan:

- = $n=10$ individuele diepte-interviews
- = twee groepsdiscussies van elk $n=5$ deelnemers.

Alle respondenten dienen in het bezit van een fiets te zijn.

De verdere verdeling is als volgt:

	groep	individueel	totaal
<u>leeftijd</u> 15-18 jaar	2 ($n=10$)	$n=10$	20
<u>geslacht</u> meisjes	1 ($n=5$)	$n=5$	10
jongens	1 ($n=5$)	$n=5$	10
<u>scholing</u> laag	$n=5$	$n=5$	10
middelbaar/ hoger	$n=5$	$n=5$	10

6. Veldwerk

De gesprekken zullen worden gepland op de volgende data:

24 augustus: 14.00 - 16.00 uur

16.00 - 18.00 uur

25 augustus: 10.00 - 18.00 uur.

Locatie: Psyma - Amsterdam (maar de mogelijkheid bestaat de gesprekken via een gesloten TV-circuit te volgen).

Checklist

- a. Houding t.o.v. en de perceptie van de verschillende vervoermiddelen (lopen, fiets, bromfiets, motor, auto, openbaar vervoer):
 - perceptie van de verschillende vervoermiddelen
 - projectief: typering van een typische (voor elke vervoervorm)
 - sterke en zwakke kanten per vervoermiddel
 - ideale vervoermiddel: "nu" (met motivatie) en: "voor de toekomst".

- b. Analyse van de huidige eigen vervoermiddelkeuze, bezien vanuit de volgende factoren:
 - afstand
 - klimaat/seizoen
 - bereikbaarheid van het einddoel
 - veiligheid
 - kosten (in relatie tot degene die de kosten betaalt)
 - milieu
 - parkeer- en stallingsmogelijkheden
 - aanwezigheid van alternatieven
 - leeftijd
 - karakter van het vervoer (vgl.: beroepsvervoer en recreatie)
 - sociale invloeden
 - etc.

- c. Specifieke analyse van "de fiets" als vervoermiddel:
 - typering (t.o.v. andere vervoermiddelen)
 - eventuele verschillen per functie (sport of transport) en per fietstype
 - voor- en nadelen
 - redenen die spreken voor de fiets, redenen die er tegen spreken
 - beeld van "de typische fietser"
(identificatiemogelijkheden).

- d. Houding t.o.v. de verkeersregels en verkeerscontrole in relatie tot de fietser en in relatie tot de veiligheid van de fietser:
- bronnen van verkeerseducatie
(waar en op welke wijze ziet en hoort men iets over verkeersregels)
 - betekenis van "verkeersregels"
(in hoeverre: "met een korreltje zout" nemen?)
 - betekenis en belevingswijze van verschillende sanctiemogelijkheden
(boetes, rijbewijs intrekken, voertuig in beslag nemen, op een "zwarte lijst" zetten, "verkeersexamen" doen, etc.).

