

Gewoonterijder alleen met harde hand auto uit

Henk Aarts, Habit and decision making. The case of travel mode choice, Nijmegen 1996., ISBN 90 9009003 7

- Henk Donkers

1 februari 1996

De afgelopen decennia is het autoverkeer in Nederland explosief gegroeid. Zo steeg het aantal autokilometers tussen 1960 en 1993 van 16 naar 140 miljard en nam het aantal kilometers dat de gemiddelde Nederlander per dag in auto rijdt toe van 3,9 tot 23,2. De afstand die hij per openbaar vervoer aflegt, is met 3,1 kilometer nog hetzelfde als in 1950. Naar verwachting zal het aantal auto's de komende vijftien jaar toenemen van 6 miljoen nu tot 7,5 à 9 miljoen in 2010.

Omdat het massale autogebruik veel problemen veroorzaakt, probeert de overheid de auto te belasten en het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken. Maar campagnes als 'De auto kan wel een dagje zonder u' hebben vooralsnog weinig succes.

Volgens psycholoog Henk Aarts, die vorige week woensdag in Nijmegen promoveerde op 'gewoontegedrag en vervoermiddelenkeuze', gaat de overheid er ten onrechte vanuit dat mensen, elke keer als ze zich moeten verplaatsen, de voor- en nadelen van de alternatieven tegen elkaar afwegen. Aarts: 'Zo'n procedure doorlopen mensen alleen bij zeldzame beslissingen als verhuizen of een wasmachine kopen. Voor beslissingen die ze vaak nemen, zoals boodschappen doen, hebben ze een hele keten van nadenkwerk gereduceerd tot één beslisregel, een gewoonte. Doen ze dat niet, dan hebben ze op een dag aan 24 uur niet genoeg.' Kenmerkend voor gewoontes is dat mensen dingen onberedeneerd doen. 'Gewoontes zijn meestal wel beredeneerd ontstaan, maar gedrag wordt pas een gewoonte als het beredeneerde pad wordt uitgeschakeld', aldus Aarts.

Mensen ontwikkelen vaak gewoontes bij gedrag dat ze vaak herhalen. Aarts wilde weten of dat bij verplaatsingsgedrag ook het geval was. Aarts: 'Men gaat ervan uit dat vervoerskeuzes gestuurd worden door attitudes. Het beleid is gericht op verandering van die attitudes. Als de vervoermiddelkeuze echter bepaald wordt door gewoontes, wordt het gedrag nauwelijks gestuurd door attitudes. Beleid dat gericht is op attitudeverandering, leidt dan niet tot gedragsverandering.'

Elstenaren

Aarts, die zijn onderzoek uitvoerde met geld van Verkeer & Waterstaat, onderzocht inwoners uit Elst in de Betuwe die beschikten over een auto. Elstenaren kunnen, als ze naar Nijmegen of Arnhem willen (beide ruim acht kilometer), kiezen tussen auto, trein, bus of fiets. Resultaat: 'Bij mensen met een sterke autogewoonte bestaat er slechts een zwakke relatie tussen attitude en gedrag, bij mensen met een zwakke autogewoonte een sterke.'

Dat zou erop wijzen dat mensen die doorgaans voor de auto kiezen, geen beredeneerde keuzes meer maken en zich niet of nauwelijks laten beïnvloeden door argumenten. In

vervolgexperimenten bleek inderdaad dat mensen met sterke vervoersgewoontes - Aarts keek niet alleen naar autogewoontes, maar ook naar fietsgewoontes - veel minder informatie zoeken over afstand, reistijd, hoeveelheid bagage en weersomstandigheden.

Aarts heeft ook onderzocht of mensen die uit gewoonte voor een vervoersmiddel kiezen, nog te motiveren zijn om na te denken. Aarts: 'We hebben geprobeerd mensen met sterke gewoontes van gedrag te laten veranderen door ze nadrukkelijk te wijzen op bepaalde reisomstandigheden. Ze kregen 27 verschillende reisdoelen voorgelegd. In het begin maakten ze beredeneerde keuzes, maar al snel vervielen ze in hun oude gewoonte.'

Als het verplaatsingsgedrag van mensen zo sterk door de macht der gewoonte bepaald wordt, hoe kan het autogebruik dan teruggedrongen worden? Volgens Aarts ligt er in het beleid teveel nadruk op het veranderen van ongewenste gewoontes, terwijl er veel winst te behalen is door het instandhouden van goede gewoontes en het voorkomen van slechte. Aarts: 'Gewoontes zijn niet per definitie slecht. Je hoeft gewoontes niet altijd te doorbreken. Fietsgewoontes bijvoorbeeld moet je in stand houden. Daarnaast moet je ongewenste gewoontes voorkomen. Jongeren bijvoorbeeld veranderen rond hun achttiende hun mobiliteitspatroon. Daarvoor verplaatsten zij zich per fiets of openbaar vervoer, daarna gaan ze langere reizen maken en moeten ze kiezen tussen auto en trein. Op dat moment hebben ze nog geen gewoonte opgebouwd en maken ze nog een beredeneerde keuze. Je moet er wel vlug bij zijn. Want als jongeren eenmaal een rijbewijs hebben en over een auto beschikken, ontwikkelen ze heel snel een autogewoonte.'

Ongewenste gewoontes veranderen is veel moeilijker. Aarts: 'Voorlichting heeft geen effect op gewoonterijders. Ze doen er niets mee. Als hun attitude wel verandert en ze de nadelen van de auto onderkennen, verandert hun gedrag niet mee. Voorlichting heeft alleen zin voor mensen met zwakke gewoontes. Zij hebben vooral behoefte aan correcte informatie.'

'Gewoonterijders hebben een ongelooflijk aanpassingsvermogen: ze ontbijten en scheren zich in de file; ze hebben radio's, CD-spelers, telefoons, faxen...'

Om autogewoontes te doorbreken is zwaarder geschut nodig. Het benzineaccijns zou daarvoor met veel meer verhoogd moeten worden dan het 'kwartje van Kok'. Als het rekeningrijden wordt ingevoerd, zou dat het autorijden fors duurder moeten maken. Parkeermaatregelen zouden het bijna onmogelijk moeten maken autogewoontes te handhaven. Aarts: 'Autogewoontes doorbreek je pas als parkeerplaatsen op tien minuten lopen liggen en mensen hun auto niet meer voor de deur kwijt kunnen.' Pas als gewoontes rigoreus doorbroken worden, moeten mensen nieuwe keuzes maken. Dan moeten er wel goede vervoersalternatieven zijn. Daaraan schort het nogal eens. Het is echter de vraag of de overheid zo'n zwaar geschut wil inzetten. Daarvoor is de weg der geleidelijkheid in Nederland te populair en de autolobby te sterk.