



Comparison of intrinsic motivations for cycling

Thesis research by H.K. Lenting

Traffic engineering: specialisation Traffic Psychology, University of applied sciences: "NHL Hogeschool Leeuwarden."

(HBO Mobiliteit, afstudeerrichting Traffic Psychology, NHL Hogeschool Leeuwarden)

Date: 11-06-2014
By: H.K. Lenting
180092 / lent1000
lentingcycling@gmail.com
Institution: University of Chester, United Kingdom
Guidance: Dr. P. Cox (University of Chester)
Ing. C.J. van der Klaauw (NHL Hogeschool)
Drs. F.J.B.E. Larmen  (NHL Hogeschool)
Study: Mobiliteit (NHL Hogeschool)
semester 8, 2014

Dutch Summary (Nederlandse Samenvatting)

Steeds meer steden over de hele wereld zien de fiets als een goede oplossing voor ecologische en ruimtelijke problemen. Chester (in Engeland) is een van de vele mogelijke voorbeelden. Om mensen aan het fietsen te krijgen is het belangrijk om te weten wat mensen er toe beweegt om voor de fiets als vervoermiddel te kiezen. Om als landen van elkaar te kunnen leren moeten we weten waar deze motivaties van elkaar verschillen en waarom.

Om de vraag: "Waarom verschillen intrinsieke motivaties om te gaan fietsen in Chester met deze motivaties om te fietsen in een vergelijkbare Nederlandse stad, hoe kunnen deze verschillen worden uitgelegd en hoe kunnen ze worden toegepast?" te kunnen beantwoorden zijn enquêtes en interviews gehouden in Chester en in Leeuwarden. In totaal zijn 335 valide enquêtes afgenomen, 150 in Chester en 185 in Leeuwarden. In elk land zijn zes interviews gehouden waarmee de resultaten van de enquêtes zijn ondersteund.

Intrinsieke motivaties zijn in essentie de motivaties die onder het oppervlak liggen van de eerste verklaring die mensen geven als ze worden gevraagd waarom ze fietsen. Iemand zou deze vraag kunnen beantwoorden met: "Omdat ik geen auto heb" en het daar bij laten. Dit onderzoek gaat dieper in op het waarom of waarom juist niet.

Theorie

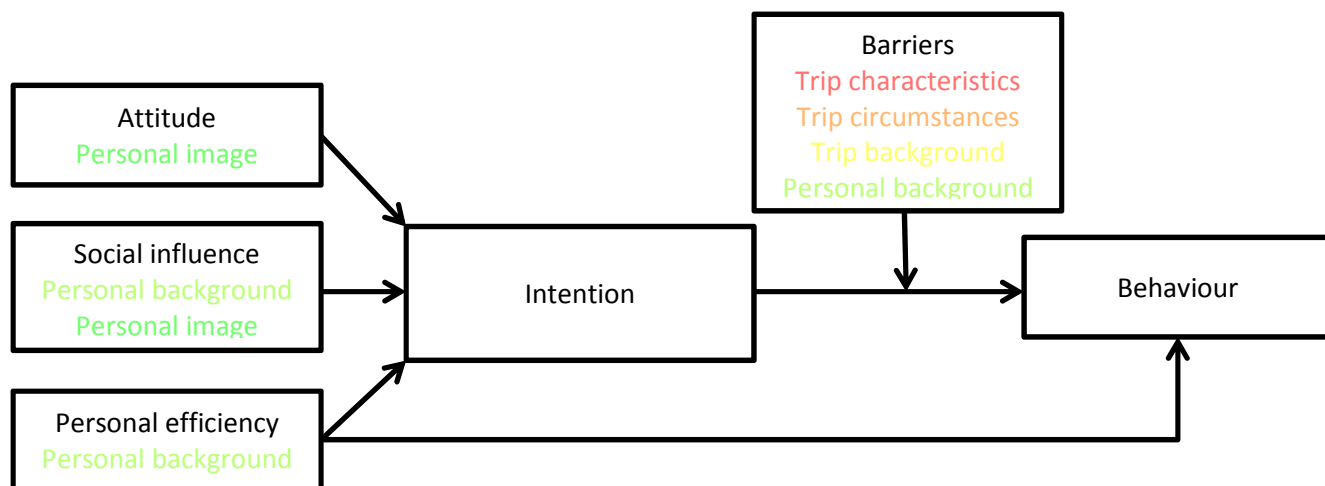
Uit literatuuronderzoek is een lange lijst samengesteld van factoren die mogelijk van invloed kunnen zijn op de keuze om wel of niet te fietsen. Al deze factoren zijn gegroepeerd aan de hand van de aspecten van fietsen waar de factoren op aangrijpen. In eerste instantie in twee categorieën: factoren die gaan over de fysieke omgeving van het gedrag en de karakteristieken die daar mee samenhangen en factoren die iets zeggen over de persoon en diens sociale omgeving. De eerste categorie is vervolgens verdeeld in drie groepen:

- De karakteristieken van de reis, die slaan op fysieke karakteristieken specifiek aan de reis gerelateerd;
- De omstandigheden van de reis, dat wil zeggen, de niet-infrastructurele karakteristieken van de reis;
- De achtergrond van de reis, achtergrondomstandigheden waar weinig aan te veranderen valt.

De tweede groep factoren, die over persoonlijke en sociale factoren gaan is onderverdeeld in twee groepen:

- Persoonlijke achtergrond, feitelijke persoonlijke en sociale achtergrondinformatie;
- Zelfbeeld en de invloed van de sociale omgeving op een persoon.

Elke factor kan ontmoedigend of bemoedigend zijn, of geen invloed hebben, het is immers niet zeker dat alle factoren überhaupt van belang zijn. Door deze groepen te plaatsen in Ajzen's model van gepland gedrag (1991) wordt duidelijk dat sommige groepen factoren bijdragen aan het vormen van de intentie om te fietsen, terwijl andere groepen in positieve of negatieve zin als barrière werken. Dit is te zien in figuur S.1. Om het gedrag te laten plaatsvinden moeten de persoonlijke factoren (de laatste twee groepen) zorgen voor een positieve attitude ten opzichte van de fiets, pas dan komen de factoren die als barrière in het model staan aan bod.



Figuur S.1: Factor groepen binnen de Theory of Planned Behavior (Ajzen, 1991)

Verschillen

Tabel S.1 geeft in de eerste kolom een overzicht van alle factoren die uit het literatuuronderzoek naar voren zijn gekomen, kolom twee en kolom drie geven aan welke scores gegeven zijn aan de factoren in Engeland en in Nederland. Hier staat aangegeven of er vooral aan de bemoedigende kant is gescoord (positief), of er vooral neutraal is gescoord (geen invloed) of dat er vooral ontmoedigend (negatief) is gescoord. "Breed" geeft aan dat er geen duidelijk patroon in de gegeven scores aanwezig is. Om deze vier categorieën iets te nuanceren zijn waar nodig varianten van deze categorieën gebruikt. Een volledig overzicht (in het Engels) van alle factoren en hoe hierop gescoord is, is te vinden in appendix (bijlage) 5. De laatste kolom geeft aan of er een statistisch significant verschil is tussen de gemiddelde waarden van beide landen voor elke factor. Vijf van de factoren bleken onduidelijk in de enquête, ondanks duidelijke instructies, deze factoren zijn in grijze tekst in de tabel opgenomen en verder niet gebruikt in de verwerking.

Tabel S.1: Factoren en de verschillen tussen Engeland en Nederland inclusief significantie.

Reis karakteristieken	UK	NL	Significantie
Locatie van herkomst ten opzichte van netwerk	breed	positief	sign.
Samenhang van het netwerk	negatief	breed	sign.
Reis afstand	breed	breed	
Reisduur	breed	breed	
Soort en kwaliteit infrastructuur	breed	niet veel invloed	sign.
Gedeelde of gescheiden infrastructuur	negatief	geen invloed	sign.
Subjectieve veiligheid tijdens het fietsen	negatief	breed / geen invl.	sign.
Subjectieve veiligheid bij parkeren	breed / positief	positief	sign.
Douche en omkleed mogelijkheid op bestemming	niet veel invloed	geen invloed	sign.
Prijs in vergelijking met andere vervoersmiddelen	licht positief	licht positief	
Reis omstandigheden			
Reisdoel	negatief	positief	
Medereizigers	geen invloed	geen invloed	
Bagage mee moeten nemen (en soort bagage)	negatief	negatief	
Afhankelijk of vrij zijn	positief	positief	
Vrijheid in reistijden	positief	positief	
Restricties door werk	geen invloed	geen invloed	

Reis achtergrond			
Veelzijdigheid van de omgeving	geen invloed	geen invl. / pos.	
Aantrekkelijkheid van de omgeving	positief	erg positief	
Heuvelachtigheid	breed	geen invloed	
Goed weer	positief	erg positief	
Slecht weer	negatief	negatief	
Uren daglicht	breed	positief	
Persoonlijke achtergrond			
Mijn fiets	positief	positief	
Bruikbaarheid fiets	positief	positief	
Hebben van een auto	breed	breed	
Fysieke gesteldheid	breed / positief	breed / positief	
Zelfbeeld			
Houding t.o.v. autogebruik	niet veel invloed	geen invl. / pos.	
Houding t.o.v. OV gebruik	niet veel invloed	geen invloed	
Houding t.o.v. lopen	geen invloed	niet veel invloed	
Ingeschatte vaardigheid	geen invloed	geen invl. / pos.	
Steun van familie	geen invloed	niet veel invloed	
Steun van universiteit / werkplek	geen invloed	geen invloed	
Dat fietsen gewoon of juist raar is	geen invloed	geen invloed	
Fysiek actief (zelfbeeld)	positief	positief	
Een fietser (zelfbeeld)	geen invloed	niet veel invloed	
Milieubewustheid	erg positief	positief	
Gezondheid	erg positief	positief	
Huidige gewoonte	niet veel invloed	positief	sign.

De locatie van de herkomst ten opzichte van het fietsnetwerk, samenhang van het netwerk, soort en kwaliteit van de infrastructuur en gedeelde of gescheiden ruimte zijn allemaal significant beter gescoord in Nederland doordat hier een beter fietsnetwerk ligt. Op sommige van deze factoren is vooral gescoord dat ze geen invloed hebben, dit laat zien dat deze factoren goed genoeg gevonden werden, ze ontmoedigen mensen niet om te gaan fietsen, maar hoe goed ze ook zijn, bemoedigend worden ze niet.

Veiligheid tijdens het fietsen is geen issue in Nederland, hierdoor kunnen mensen meer genieten van het fietsen. De verschillen in invloed van weersomstandigheden, veelzijdigheid van de omgeving (winkels en terrasjes in de buurt hebben) en gezondheidseffecten laten zien dat fietsen in Engeland in eerste instantie als sport wordt gezien, en in tweede instantie pas als vervoermiddel. Dit verklaart ook waarom douchevoorzieningen belangrijker worden gevonden. Fietsen wordt in Engeland vooral gedaan door enthousiastelingen voor wie het een levenswijze, een sport en een vervoersmiddel is, in die volgorde.

Bevindingen

De belangrijkste bevindingen van dit onderzoek zijn:

- Fietsen moet eerst saillant zijn (het moet in het hoofd zitten als optie) bij mensen voordat andere factoren een rol gaan spelen: mensen moeten fietsen eerst als optie gaan zien;
- Onveiligheid kan deels worden opgelost met infrastructuur, deels door attitudes van automobilisten aan te pakken en deels door automobilisten bekender te maken met omgaan met fietsers;
- Een aantal factoren worden belangrijker als veiligheid geen issue meer is, dit is ten minste het geval voor ontspanning en het kunnen genieten van de omgeving tijdens het fietsen;

- Voor de meeste fietsers in Engeland is de fiets een levenswijze, voor de meeste fietsers in Nederland een gebruiksvoorwerp niet meer dan een vervoerswijze;
- Er zijn belangrijke verschillen tussen hoe mensen die niet fietsen tegen het fietsen aankijken en hoe mensen die wel fietsen het vinden. Fietsers hechten meer waarde aan het gevoel van vrijheid tijdens het fietsen en vinden de prijsverschillen met andere vervoerswijzen belangrijker dan niet-fietsers;
- Een aantal van de factoren uit dit onderzoek kunnen mensen wel ontmoedigen, maar nooit echt bemoedigen. De factoren waarvan dat in dit onderzoek duidelijk is geworden zijn: soort en kwaliteit van infrastructuur, houding ten opzichte van andere vervoersmiddelen, het hebben van de benodigde vaardigheden en fitheid en steun van familie en universiteit;
- Een beter fietsnetwerk en betere veiligheid zorgt niet voor een groter gevoel van vrijheid tijdens het fietsen.

Toepassing

De kennis die is opgedaan met dit onderzoek kan worden toegepast om zo bruikbaar advies voor de Engelse en de Nederlandse situatie te kunnen geven.

Het eerste advies is: laat mensen er achter komen dat fietsen ook voor hen een optie is, ook al is het op dat moment misschien geen goede optie, zodra fietsen onderdeel van de vergelijking wordt heb je al vooruitgang geboekt. Hier hangt het tweede advies sterk mee samen, wil je meer mensen aan het fietsen krijgen, dan moeten mensen zien dat fietsen niet alleen iets is voor fanatiekelingen. Laat zien dat de fiets ook een nuttig vervoermiddel kan zijn, waar niet per se een hele andere levensstijl mee gepaard gaat.

Belangrijk voor het fietsen in Engeland is het verbeteren van de veiligheid. Dit vraagt een systematische aanpak in drie sporen die tegelijkertijd moeten lopen. Het netwerk van fietsinfrastructuur moet verbeterd worden, en dit moet gebeuren aan de hand van een visie en een prioritering van die visie, niet door alleen maar schakels aan het netwerk toe te voegen als daar toevallig gelegenheid toe is. De publieke houding ten opzichte van fietsers moet bovendien veranderen, door te laten zien hoe weinig het kost om fatsoenlijk met een fietser in het verkeer om te gaan, of door automobilisten te laten ervaren hoe het is om in een vijandige omgeving te moeten fietsen. Hiermee verbonden moeten automobilisten bovendien vertrouwd worden met het delen van ruimte met fietsers. Dit begint met het verwachten van fietsers op de weg, want als een fietser niet verwacht wordt door een automobilist en deze bovendien niet weet hoe om te gaan met een fietser, kunnen snel gevaarlijke situaties ontstaan. Dit moet worden aangepakt met campagnes en in uitzonderlijke gevallen door langs en op de weg reminders te plaatsen, om de automobilist er aan te herinneren dat fietsers hier te verwachten zijn.

In Nederland kan heel wat gewonnen worden door het fietsen van een lange afstand naar het werk ook als sportieve bezigheid te gaan zien. Als je fietsen bekijkt als training in plaats van als langzaam vervoermiddel wordt het extra aantrekkelijk om langere afstanden te gaan fietsen aangezien een langere afstand een betere training is. Specifieke doelgroepen kunnen bovendien op de gezondheidseffecten van fietsen als actief vervoermiddel worden gewezen.

Fietsers in Nederland waren behoorlijk tevreden over het gemak waarmee je op de fiets onderweg kunt stoppen voor een snelle boodschap. Door dit voordeel van de fiets meer naar buiten te brengen kunnen twijfelaars wellicht overtuigd worden om toch wel voor de fiets te kiezen.