

Samenvatting ‘Hubs en Kansen voor gedragsverandering’

Marlene van Doorne | 24-08-2023

Introductie

In Europa werken we toe naar een CO₂ neutrale unie. Echter blijkt dat de uitstoot van de transport sector in Europa de afgelopen decennia is toegenomen. Om hier verandering in te brengen, werken de Europese lidstaten toe naar een groen en efficiënt multimodaal netwerk. Mobiliteitshubs zijn fysieke plekken binnen dit netwerk die de overstap tussen vervoersmiddelen mogelijk maken. Dit kan een overstap zijn van een privé voertuig naar het openbaar vervoer of van het openbaar vervoer naar een deelauto of -fiets, of van de trein naar de bus. De mogelijkheden zijn eindeloos.

In Nederland, maar ook in andere Europese landen, worden mobiliteitshubs als onderdeel gezien van de oplossing voor het mobiliteitsprobleem in plattelandsgebieden. Niet-stedelijke gebieden in Europa hebben te maken met een afname van openbaar vervoer. Het openbaar vervoersnetwerk kan niet efficiënt ingericht worden door de grote afstanden tussen economische activiteiten en lage bevolkingsdichtheid in plattelandsgebieden. Bevolkingskrimp en veroudering dragen bij aan het verdwijnen van openbaar vervoer in deze gebieden.

Om vervoersmogelijkheden te behouden in plattelandsgebieden worden verschillende nieuwe vervoersdiensten geopperd, zoals demand-responsive transport (DRT), Mobility-as-a-Service, deelvervoer en mobiliteitshubs. Er zijn al verscheidene onderzoeken gedaan in Nederland naar de factoren die intermodaal personenvervoer (een reis met meer dan één vervoersmiddel) beïnvloeden, in zowel stedelijke als niet-stedelijke gebieden. Er is echter nog niet onderzocht welke gedragsfactoren de keuze tussen een unimodale reis met de auto en een intermodale reis via een mobiliteitshub beïnvloeden in plattelandsgebieden in Nederland.

Onderzoeksvragen:

1. Welke gedragsfactoren beïnvloeden het reizigersgedrag van intermodale en potentiële intermodale reizigers via hubs in niet-stedelijke gebieden in Nederland?
2. Welke gedragsinterventies kunnen intermodaal reizigersgedrag via hubs in niet-stedelijke gebieden in Nederland stimuleren?

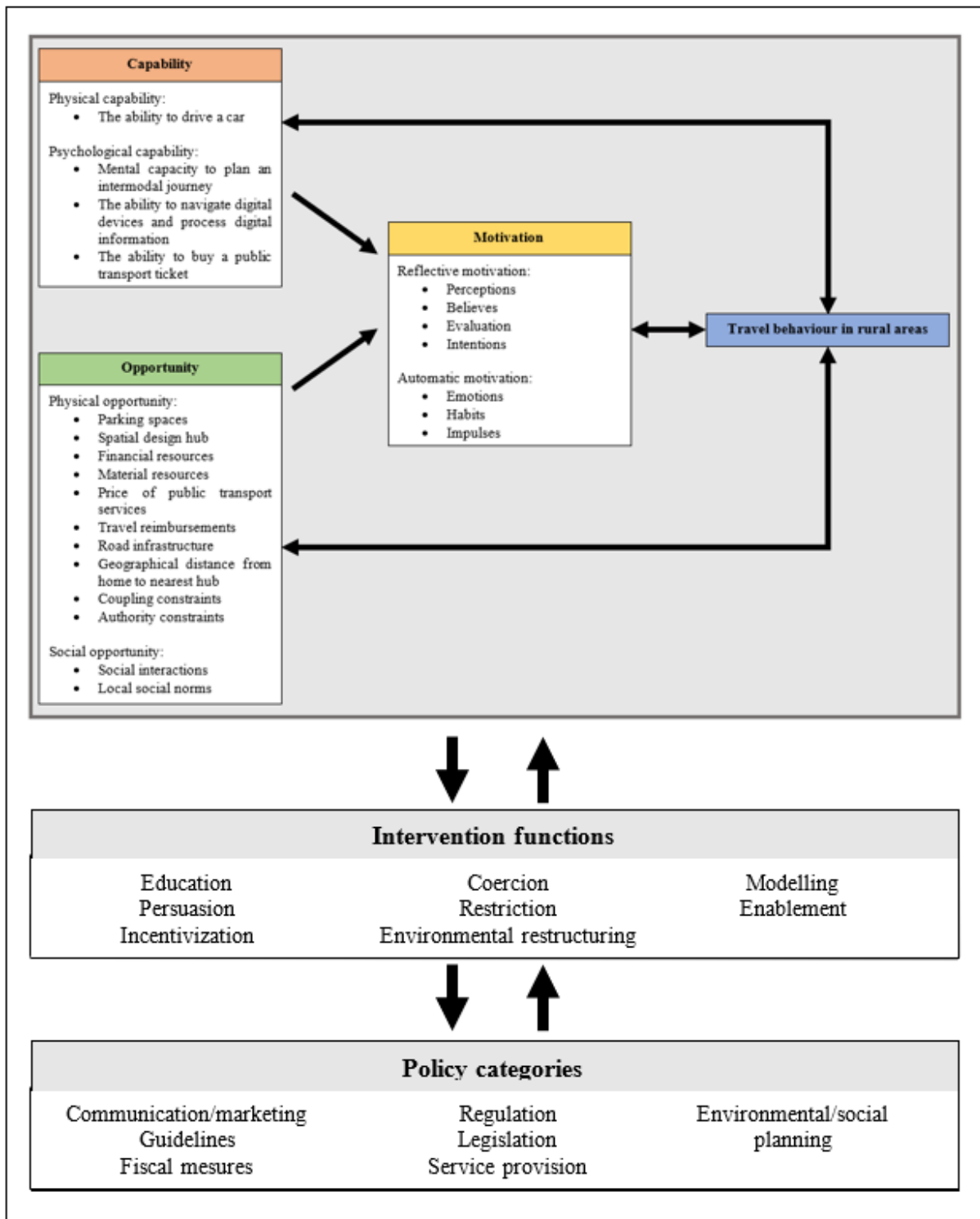
Case study

Om deze onderzoeksvragen te beantwoorden zijn de provincies Groningen en Drenthe geselecteerd als case voor dit onderzoek. In de provincies Groningen en Drenthe is er in 2018 een hub-programma uitgerold om te garanderen dat iedereen zich kan verplaatsten naar zijn of haar gewenste bestemming en met het gewenste vervoersmiddel. Hubs in Groningen en Drenthe zijn bestaande bus en treinstations die een knooppunt vormen van openbaar vervoer in de regio. Als onderdeel van het hub-programma worden er deelauto's of -fietsen, P+R voorzieningen, laadpalen, toiletten, winkeltjes, wifipunten, waterpunten en fietsparkeervoorzieningen geplaatst bij een aantal hubs. Daarbij is er een DRT-dienst, de hubtaxi, ingevoerd om inwoners die moeilijk te been zijn of ver van een hub wonen de mogelijkheid te bieden om de overstap te maken op het openbaar vervoer. Het plan is om de hubs in Groningen en Drenthe in de toekomst verder te ontwikkelen, zodat het aantrekkelijker en gemakkelijker wordt om via een hub te reizen.

Theoretisch kader

Het gedragsmodel, het *behavioural change wheel* (BWC), van Michie et al. (2011) is toegepast in dit onderzoek, omdat er een verbinding wordt gemaakt tussen gedragsfactoren die het gewenste gedrag beïnvloeden en (beleids)interventies die het gewenste gedrag kunnen stimuleren. In het BWC bestaan gedragsfactoren uit *capabilities*, *opportunities*, en *motivation*. *Capabilities* omvatten alle fysieke en psychologische functies van een persoon. *Opportunities* hebben betrekking op externe factoren die het gedrag van een individu beïnvloeden. Dit zijn fysieke omgevingsfactoren, zoals infrastructuur, beschikbare financiële en materiele middelen, en sociale omgevingsfactoren, zoals de heersende sociale norm. *Motivation* omvat de processen in het brein die leiden tot gedrag. Dit bestaat uit bewuste keuze processen, zoals een evaluatie of een plan, en uit automatische processen, zoals

gewoontes en emoties. Het BWC model van Michie et al. (2011) is geïntegreerd in het conceptueel model hieronder weergegeven.



Resultaten

Er zijn bevindingen opgesteld op basis van dertien gestructureerde diepte interviews met inwoners van plattelandgebieden in Groningen en Drenthe en een expert workshop met beleidsmakers van nationale en gedecentraliseerde overheden. Ten eerste worden de inzichten uit de diepte interviews gepresenteerd. Als tweede de inzichten uit de expert workshop. Als laatste worden de onderzoeksvragen beantwoord

- **Capabilities:**
 Uit de interviews bleek dat de fysieke vaardigheid om auto te kunnen rijden het reizigersgedrag beïnvloedde. Respondenten die geen auto konden rijden, verplaatste zich via een intermodale reis.
 Psychologische en mentale capaciteiten beïnvloedde de keuze tussen de auto en een intermodale reis. Veel respondenten wisten voorafgaand aan het interview niet wat een hub was, en/of waren niet op de hoogte van de vervoersmogelijkheden via een hub, als P+R of deelvervoer. Daarbij komt dat respondenten die zich met de auto verplaatste het uitzoeken van reisinformatie en het plannen van een intermodale reis als ingewikkeld en te veel moeite beschouwden. Dit gold ook voor respondenten die incidenteel reizen met het openbaar vervoer. Anderzijds prefereerde sommige respondenten het openbaar vervoer in sommige situaties, als een verre rit of tijdens de spits, omdat zij auto rijden dan te belastend vonden.
- **Opportunities:**
 De fysieke omgeving beïnvloedde het gedrag van de respondenten. Een aantal respondenten gaf aan dat zij simpel weg te ver van een hub wonen om een intermodale reis te maken. Desondanks gaven sommige aan dat zij dat wel graag zouden willen, als de hub wat dichterbij zou zijn. Verder bleek ook de bereikbaarheid van de gewenste bestemming vanaf de dichtstbijzijnde hub een obstakel. Sommige gaven aan dat de reis te lang duurde met het openbaar vervoer ten opzichte van de auto of dat ze te veel overstappen zouden moeten maken. Ook speelde de afstand vanaf het eind station tot de bestemming een rol bij de keuze voor een intermodale reis. Verder gaven respondenten aan dat zij een kiosk, toilet, beschutting, parkeerplaatsen voor de auto en de fiets, laadpalen, veel overstap mogelijkheden, frequente verbindingen, deelfietsen, veiligheid (verlichting etc.) en sociale contacten prefereren op een hub.
 Kijkend naar beschikbare financiële en materiele middelen, bleek vooral het autobezit een rol te spelen bij intermodaal reizigersgedrag. Respondenten die geen of een auto beschikbaar hadden in het huishouden verplaatste zich op een intermodale manier, terwijl bij unimodale auto passagiers twee of meer aanwezig waren in het huishouden. Verder werd het openbaar vervoer als duur beschouwd. Zeker wanneer respondenten meerdere auto's in het bezit hadden, en ze al belastingen en verzekeringen moesten betalen voor het bezitten van de auto's.
 Ook de sociale omgeving beïnvloedde de keuze van de respondenten. Alle respondenten gaven aan dat het hebben van een auto de heersende sociale norm is in hun dorp. Wanneer er een hub is in een dorp, werd het als normaler beschouwd om met het openbaar vervoer te reizen.
- **Motivation:**
 Naast al deze factoren, bleek motivatie een belangrijke en interessante factor. Uit de interviews kwam naar voren dat de perceptie over het openbaar vervoer en de auto sterk verschilde per respondent. Dit bepaalde het reizigersgedrag, maar ook de intentie om het gedrag te veranderen. Deze percepties en intenties werden niet altijd bepaald door eerdere ervaringen of door de nabijheid van een hub. Vooral intrinsieke motivatie bleek een belangrijke factor voor intermodale reizigers om zich op deze manier te verplaatsen.
 Als laatste bleek uit de interviews dat gewoontes belangrijk zijn in het dagelijkse reizigersgedrag van respondenten. Het was gemakkelijk om met de auto te gaan en te blijven gaan als een respondent dit eenmaal gewend was. Voor incidentele reizen waren autogebruikers soms geneigd om zich op een intermodale manier te verplaatsen.

De hierboven beschreven resultaten werden gepresenteerd tijdens de expert workshop. Dit was een online workshop van ongeveer anderhalf uur. Er waren zes experts aanwezig van verschillende organisaties waaronder het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de Provincie Drenthe, Gemeente Groningen, vervoersregio Groningen-Assen, OV-Bureau Groningen-Drenthe en Publiek Vervoer. Tijdens de workshop werden vier interventies besproken die van te voren waren opgesteld op basis van de resultaten en om het gesprek te starten over gedragsinterventies. Verder werden er nog vier mogelijke interventies toegevoegd door de experts om meer intermodaal vervoer in de provincies te stimuleren.

Conclusie

Uit de interviews bleek dat vooral de fysieke omgeving, psychologische en mentale capaciteit en motivatie reizigersgedrag beïnvloedden van intermodale en potentiële intermodale reizigers in plattelandsgebieden in Nederland. Uit de expert workshop kwamen acht mogelijke interventies naar voren om intermodaal reizigersgedrag via een hub te stimuleren in plattelandsgebieden. Op basis van dit onderzoek worden de volgende interventierichtingen aanbevolen: het vergroten van de kennis over hubs en de daarbij behorende vervoersmogelijkheden, het uitbreiden van het openbaar vervoersnetwerk, het betrekken van werkgevers bij mobiliteitsbeleid, en het belemmeren van autogebruik. Een afweging dient gemaakt te worden door beleidsmakers tussen de verwachte impact van de interventie en de kosten van de interventie. Maar zoals aangetoond in dit onderzoek bieden hubs een kans voor meer intermodale verplaatsingen in plattelandsgebieden in Nederland.