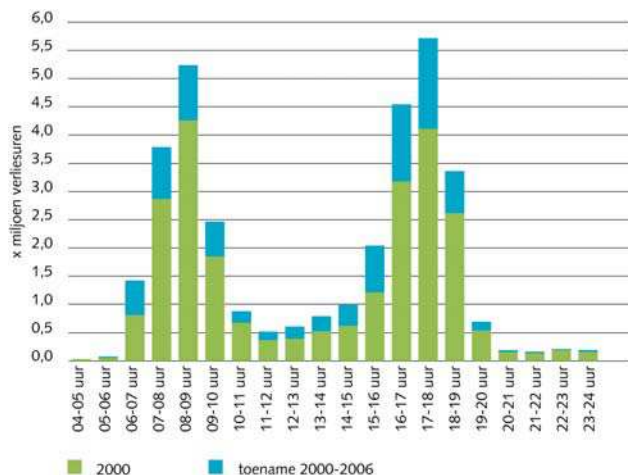


Mobiliteitsbalans 2008

Ieder jaar onderzoekt het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) hoe het staat met de mobiliteit in Nederland. De Mobiliteitsbalans 2008 staat in het teken van congestie.

Het reistijdverlies in files op het Nederlandse hoofdwegennet neemt sneller toe dan de verkeersomvang; respectievelijk 53% tegen 13% in de periode 2000-2007. Dat is vooral zichtbaar tijdens de spits op de wegen rond de grote steden in de Randstad. Doordat die wegen al heel intensief worden gebruikt, leidt een geringe toename van het verkeer tijdens de spits dan al snel tot extra file. Daarnaast duren de spitsen steeds langer en wordt het ook buiten de spits steeds drukker. Dat is te zien in de onderstaande figuur.



figuur 1: toename reistijdverliezen van 2000-2006 naar uren van de dag

Op de snelwegen in de Randstad is er meer reistijdverlies. De verkeersomvang buiten de Randstad groeit echter sterker dan in de Randstad. Het gaat dan vooral om de wegen in Gelderland en Noord-Brabant die op de Randstad zijn gericht. Files en vertragingen leveren economische schade op; de totale kosten in 2007 worden geschat op 2,7 à 3,6 miljard euro. Dat is 10 procent meer dan in 2006.

De Randstad is vergeleken met andere stedelijke regio's in Europa: het Ruhrgebied, de Vlaamse Ruit en de Engelse North West-regio. Daaruit blijkt dat het hoofdwegennet in de Randstad niet alleen per vierkante kilometer aanzienlijk meer rijstroken heeft, maar ook intensiever wordt gebruikt door meer auto's en dat daardoor de kans op vertragingen ook het grootst is. In de Randstad wordt niet vaker gebruik gemaakt van de auto dan in de andere onderzochte stedelijke gebieden. Integendeel! Alle inwoners van de Randstad rijden samen 33 miljard kilometers per jaar; dat betekent 14 kilometer per dag per persoon. De inwoners van de andere regio's reizen 20 kilometer per dag. Minder dan de helft (47%) van de Randstedelingen verplaatst zich in de auto tegenover 60% in de andere gebieden.

Verschillende maatregelen zoals de aanleg van spits- en plusstroken, nieuwe wegen en wegverbredingen, verkeers- en incidentenmanagement en verkeersinformatie zijn effectief gebleken in het tegengaan van congestie. Waren die niet genomen dan was het reistijdverlies met 66% gegroeid in plaats van met 53%.

De Mobiliteitsbalans levert een bijdrage aan de gedachtevorming over de beperking van de congestie in Nederland. De bevindingen kunnen onder meer gebruikt worden voor lopende beleidstrajecten als het Kabinetsprogramma Randstad Urgent, de Randstadvisie 2040 en de in het najaar te verschijnen MobiliteitsAanpak.

Mobiliteitsbalans 2008, congestie in perspectief, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, juni 2008, ISBN 978-90-8902-027-7

Blijvend anders onderweg: Mobiliteit allochtonen nader bekeken

Het imago van de fiets, het gevoel van verkeersonveiligheid en onvoldoende fietsvaardigheden bepalen het lage fietsaandeel onder allochtonen. De auto wordt vooral door Turkse en Marokkaanse mannen gezien als statussymbool, je kunt ermee laten zien dat je iets bereikt hebt in Nederland. Het openbaar

vervoer wordt vooral door Marokkaanse, Surinaamse en Antilliaanse vrouwen gebruikt vanuit praktische overwegingen. De verschillen worden naar verwachting in de toekomst kleiner, maar zullen nog tientallen jaren blijven bestaan.

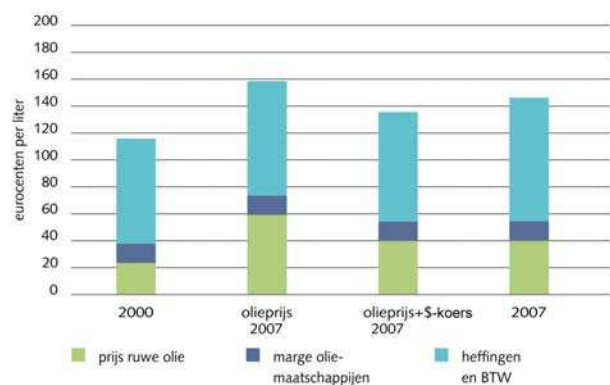
Dit zijn de belangrijkste conclusies van het KiM in de notitie 'Blijvend anders onderweg, mobiliteit allochtonen nader bekeken'. Stimuleren van het fietsgebruik onder allochtonen kan het verschil met autochtonen kleiner maken. Extra winst valt te behalen bij het vergroten van het zelfvertrouwen en de ervaring, waardoor allochtonen zich minder onveilig voelen in het verkeer. Naast specifieke maatregelen gericht op het fietsgebruik, kunnen bestaande maatregelen de verschillen in mobiliteitsgedrag ook kleiner maken, zoals het autovrij maken van de schoolomgeving, meer vrijliggende fietspaden en verhoging van de parkeertarieven.

Blijvend anders onderweg, mobiliteit allochtonen nader bekeken, Marie-José Olde Kalter, Den Haag, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, april 2008, ISBN: 978-90-8902-025-3

Olieprijzen, economische groei en mobiliteit

Een hoge olieprijs heeft een gunstige invloed op de beleidsopgave van bouwen, benutten en beprijzen uit de Nota Mobiliteit. Dit concludeert het KiM in het rapport 'Olieprijzen, economische groei en mobiliteit'. De mate waarin dit de effectiviteit van het beleidsinstrumentarium vermindert, is mede afhankelijk van de ontwikkeling van de congestie op lange termijn.

Het onderzoek verkent enkele onzekerheden in de beleidsomgeving van de Nota Mobiliteit. Uit het onderzoek blijkt dat een hoge olieprijs maar een beperkt effect heeft op de mobiliteit. Een geringe daling van de mobiliteit kan echter relatief grote gevolgen hebben voor de congestie. De huidige hoge prijzen voor benzine, diesel en LPG zijn voor een belangrijk deel toe te schrijven aan de prijsstijging van ruwe olie. Voor het eurogebied is een aanzienlijk deel van de prijsstijging van ruwe olie weer tenietgedaan door een waardevermindering van de dollar (zie figuur 2).



figuur 2: prijsstijging Euro95 nader verklaard

Olieprijzen, economische groei en mobiliteit, Wim Groot en Henk van Mourik, Den Haag, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, mei 2008, ISBN: 978-90-8902-026-0

Wikken en Wegen: Het afwegen van investeringen in transportinfrastructuur en van de veranderende rol van de overheid

Steeds vaker spelen private partijen een rol bij het ontwikkelen en financieren van een transportinfrastructuurproject. Dat roept vragen op. Welke rol heeft de overheid in die gevallen? Welke maatschappelijke afweging moet worden gemaakt als de rol van de overheid slechts beperkt is, en welke instrumenten kunnen daarbij behulpzaam zijn? De notitie 'Wikken en wegen' van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid gaat op deze vragen in.

Het KiM heeft zes door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gebruikte evaluatie-instrumenten op een rij gezet. Deze instrumenten hebben als gezamenlijk kenmerk dat effecten in geld gewaardeerd worden, en ze zeggen iets over de (maatschappelijke) waarde van een project. Het gaat om de volgende instrumenten:

- o De 'Business Case';
- o Het ICRE-afwegingskader economische structuurversterking;
- o OEI (Overzicht Effecten Infrastructuur, op basis van maatschappelijke kosten-batenanalyse);
- o OEI bij MIT Verkenningen en OEI bij MIT planstudies;
- o PPC (Publiek-Private Comparator) en PSC (Publieke Sector Comparator).

Deze evaluatie-instrumenten zijn vergeleken en er is beargumenteerd wat hun functie is, als sprake is van een grote private rol in de totstandkoming van een project. De combinatie van gegevens uit de Business Case- en uit OEI-analyse laat de meest voor de hand liggende overheidsrol zien, beredeneerd vanuit de economische theorie van publieke belangen.

Deelname KiM aan het OEI bij MIT symposium

Donderdag 5 juni presenteerde de Dienst Verkeer en Scheepvaart van RWS de werkwijzer 'OEI bij MIT planstudies' tijdens het drukbezochte Symposium 'OEI bij MIT'.



Het KiM manifesteerde zich op de informatiemarkt van het symposium met een toelichting op de OEI gerelateerde activiteiten van het KiM. Het KiM werkt aan de verdere ontwikkeling van OEI methodologie, bijvoorbeeld de waardering van

reistijdbetrouwbaarheid. Daarnaast spelen we een actieve rol in de kennisuitwisseling van OEI door bijvoorbeeld de co-organisatie van het interdepartementale kernteam OEI.

VenW'ers kennen ons verder vanwege onze advisering bij KBA's van grote projecten. Ten slotte beantwoorden we op ad-hocbasis specialistische vragen over de werking van OEI, bijvoorbeeld over het meenemen van belastingen en heffingen in een KBA.

Ook verschenen zijn:

- o Substitutiemogelijkheden luchtverkeer-hogesnelheidstrein
- o Effecten van klimaatverandering op verkeer en vervoer
- o ABvM: van eindbeeld naar tussenfase
- o Toets op verkeersmodel LMS
- o Second opinion toekomstverwachting vrachtvervoer over de weg
- o File facts
- o Trends in beleving: een notitie naar aanleiding van het KiM-rapport 'Beleving en beeldvorming van de mobiliteit'

KiM-publicaties

Publicaties van het KiM zijn aan te vragen bij het KiM: kimpublikaties@minvenw.nl of als PDF te downloaden van onze website www.kimnet.nl. U kunt natuurlijk ook altijd contact opnemen met één van onze medewerkers. Ons telefoonnummer is 070 351 1965.