

Grijs op reis

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft onderzoek gedaan naar de mobiliteit van ouderen. Op basis van verschillende scenario's voor mobiliteitsgroei en gedragsveranderingen doet het KiM voorspellingen over de effecten van de vergrijzing op de mobiliteit. Verder is gekeken naar verkeersveiligheid van toekomstige ouderen en het verstrekken van gratis openbaar vervoer aan vijftenzestigplussers.

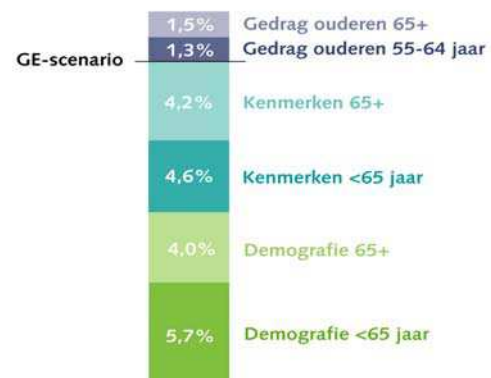
Oudere legt in de toekomst meer kilometers af

Uit toekomstscenario's blijkt dat de mobiliteit in Nederland de komende jaren blijft groeien. In 2020 is een vijfde van de bevolking ouder dan 65 jaar. In het Global Economy-scenario (GE-scenario) nemen ouderen bijna de helft van de totale mobiliteitsgroei voor hun rekening. Het groter worden van de groep ouderen zorgt voor een kwart van de groei. Het groeiende aantal werkende ouderen, de hogere inkomens, een hoger opleidingsniveau en het vaker hebben van een auto leveren eveneens belangrijke bijdragen. Deze veranderende kenmerken van ouderen leiden tot bijna een kwart van de mobiliteitsgroei.

De toekomstige ouderen gedragen zich anders dan de ouderen van nu: zij gaan vaker op pad, mijden de ochtendspits en wonen minder vaak in de stad. Deze veranderingen zitten niet in het GE-scenario en leiden tot een extra groei van de mobiliteit met bijna drie procent. De groei van het aantal activiteiten buitenshuis heeft het grootste effect. De gedragsveranderingen zullen vooral tot meer autokilometers leiden. Het openbaar vervoer blijft in de mobiliteit van ouderen ook in de toekomst een beperkte rol spelen.

Groei aandeel ouderen in verkeersdoden

Naast een effect op de mobiliteit heeft vergrijzing invloed op de verkeersveiligheid. Doordat de kwetsbare groep vijftenzestigplussers in omvang toeneemt, groeit hun aandeel in de verkeersdoden de komende decennia. In 2000 was dat aandeel een vijfde en de verwachting is dat dit doorgroeit naar een kwart in 2020.



De grootste groep slachtoffers valt onder de kwetsbare verkeersdeelnemers: voetgangers, fietsers, brom- en snorfietsers.

Gratis openbaar vervoer voor ouderen

Het verstrekken van gratis openbaar vervoer aan vijftenzestigplussers verandert weinig aan het lage aandeel openbaarvervoergebruik door deze groep. De meeste subsidie komt terecht bij ouderen die het gebruik van openbaar vervoer zelf goed kunnen betalen. Om ervoor te zorgen dat ouderen mobiel kunnen blijven, is het wellicht effectiever om diverse mobiliteitsvoorzieningen (zoals de regiotaxi, doelgroepenvervoer, individuele vervoermiddelen) breed beschikbaar te houden, in combinatie met een gedifferentieerd tariefbeleid voor ouderen.

Grijs op reis. Over de mobiliteit van ouderen. Peter Jorritsma en Marie-José Olde Kalter, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, oktober 2008, ISBN 978-90-8902-037-6

Verkenning autoverkeer 2012

De recente hoge olieprijs heeft een dempend effect gehad op de groei van het autoverkeer en de reistijdverliezen in de

periode 2002-2007. Naar verwachting dalen de brandstofprijzen tot 2012. Hierdoor versnelt de groei van het autoverkeer de komende vijf jaar (+11 tot +14%) ten opzichte van de afgelopen vijf jaar (+7%). Ook de reistijdverliezen zullen verder toenemen met +29 tot +46% ten opzichte van +39% in de afgelopen vijf jaar, zie tabel. De grote daling van het aantal verkeersdoden is voorbij. De landelijke uitstoot van NO_x en PM₁₀ neemt verder af, terwijl de CO₂-uitstoot, hoewel iets minder dan het autoverkeer, toeneemt.

	2002-2007	2007-2012
Autoverkeer op Nederlands grondgebied	+ 7%	+ 11 à + 14%
Reistijdverliezen op hoofdwegen	+ 39%	+ 29 à + 46%
Verkeersdoden	- 25%	- 13 à + 8%
CO ₂ -uitstoot autoverkeer	+ 7%	+ 9 à + 13%

2012 is een belangrijk ijkpunt voor het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Niet alleen staat de invoering van de kilometerprijs omstreeks die tijd gepland, ook zullen veel wegprojecten uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) 2009 gerealiseerd zijn. Daarom heeft het KiM een verkenning uitgevoerd naar de verkeerssituatie en de externe effecten, zoals verkeersonveiligheid en de uitstoot van milieuverontreinigende stoffen in 2012. Deze korte termijn is bij verkeer en vervoer tot dusver onderbelicht gebleven. De *Verkenning autoverkeer 2012* van het KiM vult dit gat.

Verkenning autoverkeer 2012. Henk van Mourik, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, oktober 2008, ISBN: 978-90-8902-036-9

Doelen en daden

De meeste doelen uit de Nota Mobiliteit zijn haalbaar binnen de periode tot 2020. Wel moeten voorgenomen beleidsmaatregelen dan ook daadwerkelijk zijn uitgevoerd. Dit geldt

bijvoorbeeld voor het terugbrengen van de congestie op het hoofdwegennet, het verbeteren van de punctualiteit van de treinen en de verbetering van kwaliteit van de hoofdvarewgen. Dit is een van de conclusies uit een onderzoek van het KiM naar de haalbaarheid, de doelen en ambities uit de Nota Mobiliteit.

Een van de belangrijkste beleidsmaatregelen binnen de tijdshorizon van de Nota Mobiliteit is 'anders betalen voor mobiliteit'. Deze maatregel is cruciaal om de doelen op het terrein van congestie, milieu en verkeersveiligheid te bereiken.

In enkele gevallen hangt het bereiken van de doelstelling af van de vraag hoe sterk factoren als bevolking, werkgelegenheid of inkomen zich zullen ontwikkelen. Zo is de doelstelling om de betrouwbaarheid van de reistijden op het hoofdwegennet te verbeteren alleen haalbaar in het laagste groeiscenario. De reductie van CO₂-uitstoot is niet haalbaar in het hoogste groeiscenario. De integrale groei van het gebruik van het stads- en streekvervoer lijkt niet haalbaar zonder extra beleidsmaatregelen.

Sinds het uitkomen van de Nota Mobiliteit zijn op enkele terreinen nieuwe ambities geformuleerd. Ook hiervan heeft het KiM de haalbaarheid onderzocht. De verdere reductie van het aantal verkeersdoden en vergroting van het aandeel van de binnenvaart in het containervervoer lijken haalbaar, mits de daarbij horende maatregelen alle worden uitgevoerd. Het KiM acht de kans klein dat de nieuwe ambities worden waargemaakt inzake de groei van het personenvervoer per trein en de verdere reductie van CO₂-uitstoot.

Doelen en daden, Herijking van de Nota Mobiliteit. Fons Savelberg, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, september 2008, ISBN 978-90-8902-038-3

Invloed van infrastructuur op de economie

Leidt een infrastructuurproject tot effecten als een stijging van grondprijzen en werkgelegenheid? En neemt een kosten-batenanalyse deze effecten wel (goed) mee? Deze vragen leiden vaak tot discussie, ook in relatie tot het goederenvervoer.

Op verzoek van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat beschreef het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) in een essay de keten aan effecten in de economie die een infrastructuurproject tot gevolg heeft. Vervolgens is aangegeven hoe dit in een kosten-batenanalyse opgenomen wordt. In het bijbehorende achtergronddocument wordt voor de geïnteresseerde lezer dieper op de materie ingegaan. Zo wil het KiM de discussie rond de manier waarop omgegaan wordt met deze effecten faciliteren en beter toegankelijk maken voor de betrokkenen.

De invloed van een goederenvervoerproject op de economie, Hoe wordt dit meegenomen in een kosten-batenanalyse?
Sytze Rienstra en Johan Visser, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, augustus 2008, ISBN: 978-90-8902-029-1

Goederenvervoer en de discussie over indirecte effecten, een verkenning van de indirecte effecten van goederenvervoerprojecten. Johan Visser, Joost Kolkman en Sytze Rienstra, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, augustus 2008, ISBN 978-90-8902-032-1

Milieuschattingen in planstudies

In de zogenoemde planstudiefase van nieuwe infrastructuur toetst de overheid of bij gebruik van deze nieuwe infrastructuur luchtnormen en geluidsgrenswaarden zullen worden overschreden. Veel politici en beleidsambtenaren ervaren de huidige berekeningen van die mogelijke overschrijding als ondoorzichtig en ingewikkeld.

Om berekeningen te vereenvoudigen, stelt het KiM voor om bij de toets op normoverschrijdingen niet meer uitsluitend te werken met de resultaten van de huidige modelberekeningen. In de huidige berekeningen wordt op basis van één toekomstscenario getoetst of er overschrijdingen plaatsvinden, zonder rekening te houden met onzekerheden.

Het KiM-voorstel gaat uit van een andere benadering: experts zouden op basis van goede beslisinformatie ruwweg moeten aangeven waar de nieuwe infrastructuur normen en grenswaarden mogelijk zal overschrijden.

Milieuschattingen in planstudies, een voorstel tot vereenvoudiging. Jan Anne Annema en Mig de Jong, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, augustus 2008, ISBN 978-90-8902-030-7

Psychologie en prijsbeleid

Voor de wijze van invoeren van de kilometerprijs is het van belang dat Nederlanders de kilometerprijs acceptabel vinden. Daarnaast is het belangrijk dat de kilometerprijs effectief is in het beïnvloeden van mobiliteitsgedrag. De mate van acceptatie en de effectiviteit zijn volgens het KiM afhankelijk van kenmerken van het individu, kenmerken van het systeem en de communicatie hierover.

Personen die weinig hinder ondervinden van de kilometerprijs vinden de kilometerprijs acceptabeler dan personen die wel hinder ondervinden. Mensen die veel gebruik maken van de auto, woon-werkforensen die geen vergoeding krijgen, bewoners van het platteland en jongeren zijn minder te spreken over de kilometerprijs dan mensen die weinig rijden, forensen die de woon-werkreis vergoed krijgen, stedelingen en ouderen.

Door mensen in de auto direct feedback te geven over de kosten zal de effectiviteit van de kilometerprijs toenemen. Het komt de acceptatie ten goede als mensen achteraf kunnen betalen en als de opbrengsten ten gunste van verkeer en ver-

voer komen. Daarnaast zullen mensen de kilometerprijs waarschijnlijk acceptabeler vinden als de tarieven simpel worden gehouden. De acceptatie en effectiviteit van de kilometerprijs zullen volgens het KiM eveneens groter worden door mensen vooraf te informeren over de gevolgen voor hun persoonlijke situatie.

Psychologie en prijsbeleid, Acceptatie en effectiviteit van de kilometerprijs. Lucas Harms en Ellen van der Werff, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, november 2008, ISBN 978-90-8902-035-2

Decentraal Spoor Centraal

Het KiM verwacht dat tussen 2006 en 2020 het vervoer op de gedecentraliseerde spoorlijnen met 35 tot 55 procent zal groeien. Dit groeitempo ligt hoger dan het KiM in een eerdere studie heeft becijferd voor het landelijke treinvervoer. Het verschil zit vooral in de kwaliteitsverbeteringen die samenhangen met de openbare aanbesteding van de treindiensten.

Dit concludeert het KiM uit een quickscan van de marktontwikkeling in het personenvervoer op twintig spoorlijnen die onder de verantwoordelijkheid van provincies en stadsregio's vallen.

Tussen 2002 en 2006 groeide dit vervoer veel harder dan het vervoer op het landelijke net. Ook dat komt vooral door de doorgevoerde kwaliteitsverbeteringen die samenhangen met de openbare aanbesteding van enkele van deze lijnen. Op dit moment zijn deze lijnen goed voor zeven procent van de totale markt voor treinvervoer.

Decentraal Spoor Centraal, Quickscan van de marktontwikkelingen in het personenvervoer op gedecentraliseerde spoorlijnen. Harry van Ooststroom en Fons Savelberg, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, oktober 2008, ISBN 978-90-8902-034-5

Ook verschenen zijn:

- Ex-ante-evaluatie in het MIRT
- Vrijetijdsverkeer in perspectief
- Flexibiliteit en optiewaarde bij ruimtelijke investeringsprojecten
- Koers op kennis

KiM-publicaties

Publicaties van het KiM zijn aan te vragen bij het KiM: kimpuplicaties@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.

Nieuwe programmamanager KiM

Odette van de Riet is per 1 november begonnen als programmamanager bij het KiM. Zij volgt Nelly Kalfs op, die vertrokken is naar de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer van de gemeente Amsterdam. Odette was hiervoor werkzaam bij de Sectie Transportbeleid en Logistieke Organisatie van de Faculteit Techniek, Bestuur en Management (TU Delft) en als managing director van het Delft Centre for Aviation. Daarnaast is zij werkzaam geweest als programmamanager en MT-lid bij RAND Europe.

Als programmamanager is Odette verantwoordelijk voor de programma's: Gedrag, Leefomgeving en ruimte, en Overheidsorganisatie.

Naast Odette bestaat het management van het KiM uit directeur Carl Koopmans en plaatsvervangend directeur Arjen 't Hoen. Carl Koopmans is verantwoordelijk voor het programma Bereikbaarheid en mobiliteit, en Arjen 't Hoen is programmamanager voor de programma's Economie en welvaart, en Marktordening.