



Nieuwsbrief KiM | Nummer 20 | juli 2012

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Inhoud

Onderzoeksnieuws | Feestelijke ondertekening samenwerkingsovereenkomst Mobiliteitspanel Nederland (MPN) | Multimodale achterlandknooppunten in Nederland | Verklaring reistijdverlies en betrouwbaarheid op hoofdwegen 2000-2010 | KiM-rapport 'De luchtvaart in het EU-emissiehandelssysteem' in het Engels vertaald | KiM-fellows |

Onderzoeksnieuws

Feestelijke ondertekening samenwerkingsovereenkomst Mobiliteitspanel Nederland (MPN)

Op vrijdag 15 juni is de samenwerkingsovereenkomst voor het Mobiliteitspanel Nederland (MPN) getekend door de drie initiatiefnemers: het KiM (namens IenM), Goudappel Coffeng en de Universiteit Twente. Het MPN is een onderzoeksinstrument met als doel om de dynamiek in verplaatsingsgedrag van een vaste groep personen en huishoudens in de tijd in kaart te brengen, en te beschrijven hoe wijzigingen in verplaatsingsgedrag, persoonlijke en huishoudkenmerken en andere mobiliteitsbeïnvloedende

factoren samenhangen. Het MPN is bedoeld voor het beantwoorden van onderzoeksvragen als:

- Wat is de invloed van life-events (bijvoorbeeld nieuwe baan, geboorte van een kind of scheiding) op de dynamiek in de mobiliteit?
- Hoe verandert het aankoopgedrag, bezit en gebruik van voertuigen en ov-abonnementen door de tijd heen en hoe is dit van invloed op de dynamiek in de mobiliteit?
- Wat is de relatie tussen ruimtelijke dynamiek en veranderingen in het mobiliteitsgedrag?

Het MPN wordt in eerste instantie opgezet voor de periode 2012 – 2016. Via deze nieuwsbrief houden we u op de hoogte van de ontwikkelingen rondom het MPN.

Multimodale achterlandknooppunten in Nederland

Nederland heeft verschillende regio's die op een grote afstand van bestaande containeroverslagterminals liggen ('de witte vlekken'), zoals Weert, Westland, Flevoland, Deventer-Apeldoorn-Zutphen en regio Tiel-Ede-Nieuwegein. In deze gebieden zijn plannen voor nieuwe terminals. Als die er komen, zijn er nog nauwelijks nog witte vlekken. De overslagcapaciteit voor containers in Nederland is op dit moment op regionaal niveau voldoende om aan de vraag te kunnen voldoen. Dit zal met de geplande uitbreidingen in de meeste regio's ook in 2020 en 2030 nog het geval zijn. Maar bij een



hoge economische groei en een grootschalige verschuiving van wegvervoer naar vervoer per spoor en binnenvaart is de overslagcapaciteit in de toekomst niet meer voldoende. Ook bieden de Europese ambities voor zo'n verschuiving van het vervoer over lange afstanden mogelijkheden voor Nederlandse overslagterminals om zich te ontwikkelen tot internationale vervoersknooppunten.

Het onderzoek naar multimodale knooppunten in het achterland heeft het KiM verricht op verzoek van het Directoraat-Generaal Bereikbaarheid van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM). In het onderzoek is de huidige situatie inzake openbare (voor derden toegankelijke) container-terminals binnen Nederland en de ontwikkeling van deze terminals in kaart gebracht. De volgende vragen stonden centraal: waar ontbreken nog terminals voor een landelijk dekkend netwerk? Hoe ontwikkelen zich de overslagvoorzieningen in de achterlandknooppunten? Zijn er terminals die zich ontwikkelen tot *hub* in het continentaal vervoer? Op basis van analyses is nagegaan of er terminals ontbreken en is aan de hand van prognoses over de toekomstige overslag van containers in Nederland nagegaan of er voldoende overslagcapaciteit is. Ook is onderzocht of continentaal vervoer een potentiële markt is voor deze achterlandterminals.

Multimodale achterlandknooppunten in Nederland. Een studie naar containeroverslagterminals in het achterland van Nederlandse zeehavens. Johan Visser, Jan Francke en Hugo Gordijn. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, mei 2012.

Verklaring reistijdverlies en betrouwbaarheid op hoofdwegen 2000-2010

Het tijdverlies door files en vertragingen op het hoofdwegenet nam van 2000 tot 2010 met 49% toe. Dit komt vooral doordat werknemers wisselden van baan, en veranderingen van aantallen inwoners en autobezit in gemeenten. Zonder de aanleg van nieuwe wegen, wegverbredingen, spits- en plusstroken en verkeersmanagement zou het reistijdverlies nog 16% hoger zijn geweest. Tot 2000 liep het tijdverlies door files en vertragingen ongeveer gelijk op met de verkeersomvang. Sindsdien is het reistijdverlies moeilijker te voorspellen. De ontwikkeling van de onbetrouwbaarheid van de reistijd – de mate waarin de reis langer duurt dan verwacht – kwam vrijwel overeen met die van het reistijdverlies. Een deel van de onbetrouwbaarheid van de reistijd is een direct gevolg van extreme reistijden. Het netwerk blijkt dan onvoldoende robuust om de gevolgen op te vangen van incidenten en van uitschieters in de hoeveelheid verkeer. Het reistijdverlies door extreme reistijden nam minder sterk toe dan de totale onbetrouwbaarheid.

Deze conclusies staan in een onderzoek naar de ontwikkeling en verklaring van aspecten van de bereikbaarheid op hoofdwegen in Nederland. Doel van de studie is om op basis van empirisch

onderzoek inzicht te geven in de ontwikkeling en verklaring van bereikbaarheid op het hoofdwegenet – vanuit het perspectief van de reiziger. Het KiM heeft het onderzoek uitgevoerd op verzoek van het directoraat-generaal Bereikbaarheid van het ministerie van IenM. Sommige resultaten zijn eerder gepubliceerd in de Mobiliteitsbalans 2011. In dit achtergronddocument wordt een totaaloverzicht gegeven en wordt dieper ingegaan op de beschreven ontwikkelingen en verklaringen voor de bereikbaarheid op het hoofdwegenet.

Verklaring reistijdverlies en betrouwbaarheid op hoofdwegen 2000-2010. Empirisch onderzoek naar aspecten van bereikbaarheid. Han van der Loop. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, april 2012.

KiM-rapport 'De luchtvaart in het EU-emissiehandelssysteem' in het Engels vertaald

Op 20 april is het KiM-rapport 'De luchtvaart in het EU-emissiehandelssysteem' in de Engelse vertaling uitgebracht. Staatssecretaris Joop Atsma van IenM stelde de uitkomsten van het (Nederlandstalige) rapport op 9 maart aan de orde in de Europese Milieuraad. Hij riep zijn Europese collega's op om in eigen land een soortgelijk onderzoek te doen. Een Engelstalige versie van het rapport kon dan ook niet uitblijven.

Het rapport gaat over de gevolgen van het Europese emissiehandelssysteem (ETS) voor de luchtvaart. De CO₂-emissies van vluchten van, naar en binnen Europa zijn per 1 januari 2012 toegevoegd aan dit systeem. Luchtvaartmaatschappijen moeten beschikken over emissierechten naar rato van hun CO₂-uitstoot. Uit het KiM-onderzoek komt naar voren dat het ETS de Europese luchtvaartmaatschappijen 0,2% passagiers kan kosten, als zij de kosten die ze hiervoor moeten maken doorberekenen in de tickets. Diverse landen buiten de EU hebben inmiddels aangegeven het ETS te willen boycotten.

Civil Aviation in the EU Emissions Trading Scheme. Effects on the aviation sector, consumers and the environment. Joost Kolkman, Saeda Moorman, Jaap de Wit. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, maart 2012.

KiM-fellows

Van de ruimte én het vervoer!

**KiM-fellow prof. Piet Rietveld,
Vrije Universiteit Amsterdam**



Piet Rietveld (1952) werkt sinds 1990 als hoogleraar Vervoerseconomie aan de faculteit der Economische Wetenschappen en Bedrijfskunde (ruimtelijke economie) van de Vrije Universiteit in Amsterdam. Hij studeerde in 1975 cum laude af aan de Erasmus Universiteit in Rotterdam (econometrie). Door de jaren heen is hij geleidelijk van de ruimtelijke economie in de vervoerseconomie terecht gekomen. Piet onderschrijft vooral het belang van de combinatie van beide vakgebieden.

Piet, wat is je persoonlijke relatie met het KiM?

“Als fellow van het KiM heb ik goede contacten met een aantal KiM-onderzoekers. Ik word gevraagd om vragen aan te scherpen of kennis in te brengen in projecten. Bijvoorbeeld bij de Mobiliteitsbalans in de rol van reviewer om de kwaliteit van het eindproduct te verhogen. Inhoudelijk is het samenwerken met het KiM voor mij erg interessant. De relatie met het KiM biedt mij een ‘antenne’ voor de toepasbaarheid van kennis.”

Piet interesseert zich in het bijzonder voor de kennislijnen ‘Bereikbaarheid en ruimte’, ‘Mobiliteitsgedrag en beïnvloeding’ en ‘Het belang van mobiliteit en transport’, maar geeft direct aan eigenlijk een ‘alleseter’ te zijn op gebied van de economie en soms nog breder. Hij was betrokken bij de Mobiliteitsbalans 2011 en onderzoeken naar de betrouwbaarheid van infrastructuur, ETS en de luchtvaart, en verklaringen van de bereikbaarheid.

Op welke onderzoeksgebieden houdt jij je nu op de VU bezig?

“Dat zijn meerdere onderwerpen. De relatie tussen transport en ruimtelijke ontwikkeling is een heel breed onderzoeksterrein waar wij actief zijn. Zo hebben wij gekeken naar wat je terugziet in de economie van de aanleg van het hoofdwegennet, in de periode na de oorlog. Bij de aanleg van een nieuwe snelweg blijken grote effecten en meerwaarde vooral op lokaal niveau te liggen, door de bouw van bedrijventerreinen, kantoren en gebouwen. Op een hoger regionaal niveau is de economische meerwaarde minder duidelijk. Er lijkt sprake te zijn van zogenoemde distributie-effecten, waarbij de ene regio profiteert van nieuwe verbindingen ten koste van andere regio's. Een sector die positief uit de analyse springt, is uiteraard de transportsector, die direct profiteert van betere verbindingen.”

Wat nog meer?

“Knooppunten staan momenteel erg in de belangstelling onder de noemer van *transit-oriented-development*. In principe voeren we in

Nederland al 50 jaar dit type beleid, waarbij we grote woon- en werklocaties vroeg of laat aan het openbaar vervoer (ov) proberen te verknopen. *Timing* is daarbij een belangrijk aspect. Leg je ov aan voor de bouw, dan belast je een *operator* met een tijdelijk slecht rendabele lijn. Leg je het ov later aan, dan zijn mensen weer moeilijker te bewegen er gebruik van te maken. De discussie hierover is niet eenvoudig, zeker in deze tijd van beperkte middelen.”

Doe je ook onderzoek naar vervoermiddelen?

“Ik houd me al zo'n 15 jaar bezig met de fiets. Een heel belangrijk vervoermiddel in Nederland, waar eigenlijk weinig onderzoek naar wordt gedaan. Ik heb de grote rol van de fiets in de keten onder de loep genomen, met name in het voortransport. Ook heb ik naar verschillen in fietsgebruik tussen steden gekeken en naar gedrag en concurrentie. Er wordt gezegd dat ov gestimuleerd moet worden om mensen uit de auto te krijgen, maar lokaal concurreert het ov veel meer met de fiets. Ik ben fan van de Fietsbalans van de Fietsersbond. Die geeft raadsleden aangrijpingspunten als zij iets met het fietsbeleid in hun stad willen doen. De aanleg van een fietsbruggetje of ergens de wachttijd voor een stoplicht verbeteren, kan een grote impact hebben op de kwaliteit van het fietsnetwerk en het gebruik ervan.”

En auto's, de elektrische auto bijvoorbeeld?

“Ik ben nog een beetje pessimistisch over de toekomst van de elektrische auto. De e-auto kent een belangrijke paradox waar je niet zoveel over hoort. Vanwege de lage kosten van elektriciteit is de e-auto per kilometer goedkoop in het gebruik. De relatief hoge aanschafkosten worden daardoor sneller gecompenseerd bij vervoer over langere afstanden. Maar de huidige beperkte actieradius van de e-auto en het vaak moeten opladen van de accu, zet het product juist neer voor ritten over kortere afstanden. In een metastudie hebben wij gekeken naar de betalingsbereidheid van mensen om de zogenoemde *range* van de e-auto te verlengen. Daaruit bleek dat mensen voor een e-auto minder over hebben dan voor een vergelijkbare normale auto, juist vanwege die beperkte actieradius. En voorlopig is de e-auto nog veel duurder dan een vergelijkbare normale auto – en dus afhankelijk van subsidies om een redelijke marktpenetratie te krijgen. In een ander onderzoek kijken we naar niches die wel interessant voor de e-auto zijn. We gebruiken daarvoor de theorie rond adoptie van innovatie. Enkele doelgroepen zijn interessant. De hippe gebruiker die de e-auto als statussymbool gebruikt. Een andere groep bestaat rond het groene imago natuurlijk. Ook kijken we naar de zakelijke rijders, een groep die veel kilometers per jaar maakt.”

Je draait al een tijdje mee in het onderwijs en onderzoek. Waar krijg jij energie van?

“Van zowel onderwijs geven als onderzoek doen. Op de VU werken we nu met ongeveer 30 promovendi. Daarbij hoeft niet elk onderzoek langs dezelfde lijnen te verlopen. Ik leer veel van de AIO's en van het samenwerken met jonge mensen. Zij mobiliseren ontzettend veel kennis. Zo blijf ik zelf bij en word ik vaak verrast!” “Wat ook veel energie gaf was een recent contact met een transport-

club uit Indonesië. De VU heeft daar al langer een samenwerkingsverband mee en je ziet het kennisniveau de laatste jaren sterk verbeteren. De transportkennis doet er echt toe in Indonesië. De bijdrage van transport aan de economie in Indonesië is groot en er zijn nog vele 'bottlenecks' op te lossen."

"Het is natuurlijk wel een beetje vreemd dat jullie rechts rijden!"

**KiM-fellow prof. John Preston,
Universiteit van Southampton**

Professor John Preston is momenteel hoofd van de *Civil, Maritime and Environmental Engineering and Science Academic Unit* aan de Universiteit van Southampton. Daarvoor was hij directeur van de *Transportation Research Group* (2008-2011). Hij heeft meer dan 20 jaar ervaring in transportonderwijs en -onderzoek. Sinds 2010 is hij als *fellow* verbonden aan het KiM.



John, zie jij interessante overeenkomsten of verschillen tussen Engeland en Nederland?

"Engeland heeft een aantal landdelen die sterk op Nederland lijken qua bevolkingsdichtheid. Het zuidoosten bijvoorbeeld kent dezelfde capaciteits- en congestieproblemen als Nederland. We kunnen dan ook veel van elkaar leren hoe slimmer met onze infrastructuur om te gaan. In zowel Nederland als Engeland heeft het beprijzen van wegverkeer politieke vertraging opgelopen en lijkt een variant voor alleen het goederenvervoer over de weg, zoals in Duitsland, succesvol te worden tegengehouden door een sterke lobby vanuit de sector."

"Verschillen zijn er ook. Het fietsgebruik is in Nederland bijvoorbeeld veel hoger dan in Engeland. Al zie je in Londen nu een toename van het aantal fietsers door de hoge kosten van ov en de *congestion charge* in het centrum. In Engeland lijkt de private sector meer betrokken te zijn bij ruimte- en mobiliteitsvraagstukken. En verder is het natuurlijk wel een beetje vreemd dat jullie aan de rechterkant van de weg rijden."

Bij welke onderzoeken ben jij nu betrokken?

"Verkeersveiligheid is een belangrijk onderzoeksterrein voor ons. Engeland kent, net als Nederland, een zeer goede verkeersveiligheidssituatie. Maar de afname van het aantal verkeersongevallen gaat minder snel de laatste jaren en dreigt te stabiliseren. Tegelijkertijd staan ook bij ons de budgetten onder druk."

"We hebben in de praktijk onderzocht of een extra vaardigheidstraining bestuurders helpt veiliger aan het verkeer deel te nemen.

Daarvoor hebben we een auto uitgerust met allerlei instrumenten die snelheid, gas- en remgedrag, maar ook de ogen en fysieke toestand konden meten. Opvallend is dat beginnende bestuurders zich vooral fixeren op wegbeelden, terwijl meer ervaren bestuurders goede en snelle zoekstrategieën hebben voor mogelijk gevaar. Dat betekent ook dat ervaren bestuurders harder door de bocht gaan. Beginnende bestuurders worden extra waakzaam in druk verkeer of als er kwetsbare verkeersdeelnemers in beeld komen. Ervaren bestuurders hebben dat minder, zij reageren weer sterker op een slechte fysieke conditie van de weg. De training helpt jonge en oude bestuurders bewust te worden van hun eigen rijgedrag."

"In een ander onderzoek kijken we naar de fysieke omgeving van ongevalslocaties. Met name daar waar wegen de bebouwde kom net verlaten, doen zich soms gevaarlijke situaties voor. Automobilisten zijn aan het optrekken en hebben minder oog voor invoegend verkeer uit verborgen inritten. Dit vraagt om technische aanpassingen aan de infrastructuur. Ook kijken we naar kwetsbare verkeersdeelnemers en hoe we hun positie in het verkeer kunnen verbeteren. Dat zijn in Engeland met name voetgangers. Zoveel fietsers hebben we niet."

Nog andere onderzoeksterreinen?

"*Active travel* wordt meer en meer de focus van lokaal transport- en gezondheidsbeleid, waarmee reizigers gestimuleerd worden zich op een actieve manier te verplaatsen. Via het programma *iConnect* zijn we betrokken bij langlopend onderzoek naar de effecten die lokale infrastructurele verbeteringen (loop- en fietsbruggen, doorgangen) hebben op reisgedrag, fysieke inspanning en CO₂-emissie. Via zogenoemd longitudinaal onderzoek worden groepen verkeersdeelnemers in hun keuzes gevolgd. Langlopend onderzoek is belangrijk om effecten goed in kaart te kunnen brengen, maar we lopen tegen een aantal praktische zaken aan. De sponsors van het onderzoek willen snel resultaat en dat is er niet altijd. Dat maakt het vrijmaken van onderzoeksbudgetten lastiger. We moeten zelf dus ook zoeken naar zeer kosteneffectieve manieren om gegevens te vergaren. Zo hebben we laatst een theezakje meegestuurd als *incentive* bij het invullen van de enquête. Een ander *issue* is dat de veranderingen in reispatronen (zoals minder autogebruik) meer veroorzaakt lijken te worden door sterk veranderende externe factoren zoals stijgende benzineprijzen en neergaande economie, dan de positieve ingrepen in de lokale infrastructuur. Belangrijk onderzoek dus, maar zeker niet gemakkelijk."

Je noemde eerder de rol van private partijen in het mobiliteitsbeleid in Engeland. Doen jullie ook onderzoek naar de privatisering van het ov?

"Jazeker. In een ander langlopend onderzoek hebben we gekeken naar de deregulering van het busvervoer. De vervoerbedrijven in Engeland zijn veel efficiënter gaan opereren, alleen zijn de prijzen van vervoerkaartjes wel omhoog gegaan en is het aanbod niet veel beter geworden. Door het publiek wordt deze deregulering daarom als negatief beschouwd, maar volgens welvaartseconomische begrippen was het een succes! In het spoorvervoer lijkt het juist andersom te gaan. De klant is erop vooruit gegaan, maar de

operationele kosten van de vervoerbedrijven dalen maar niet. Mogelijk zit het in de complexiteit van het Engelse spoornetwerk, mogelijk in een inhaalslag aan achterstallig onderhoud dat aan de spoorinfrastructuur moest worden uitgevoerd. Dat weten we nog niet.”

Je bent fellow van het KiM. Wat houdt dat in?

“Bij sommige onderzoeken word ik gevraagd advies of *reviews* te geven. Ik vind het trouwens erg goed dat jullie Engelse samenvattingen maken bij jullie rapporten. Zodoende blijven wij hier goed op de hoogte waar jullie mee bezig zijn en wat de belangrijkste resultaten zijn van jullie onderzoeken. Ook kan ik er uit putten voor mijn lesmateriaal.”

Kom je vaak naar Nederland, op bezoek bij het KiM?

“Dat valt wel mee. Vorig jaar april was ik nog bij een seminar aanwezig. Daar heb ik veel nuttige *feedback* ontvangen op mijn presentatie. Southampton is helaas niet goed aangesloten op het EU-Hispeed-netwerk, dus ik kom met het vliegtuig. Maar als echte ov-liefhebber probeer ik altijd van het vliegveld met het ov de stad van bestemming te bereiken en ook lokaal met het ov rond te reizen.”

Tot slot, wat verwacht je van de Olympische Spelen in London deze zomer?

“We zijn erg benieuwd hoeveel toeschouwers daadwerkelijk komen kijken, zeker gezien de hoge kosten van kaartjes en logies. De vraag is of veel Londenaren de stad zullen verlaten of niet, met gevolgen voor de drukte op straat, capaciteit van het ov-systeem en extra accommodatie als Londenaren besluiten hun huizen of kamers tijdelijk te verhuren. De ov-verbinding met East-London is sterk verbeterd met het oog op wat daar allemaal gaat plaatsvinden. Er wordt een zeer gedetailleerde planning gevolgd en alle sportfaciliteiten zullen op tijd klaar zijn. Zeker is dat de stad zich van zijn beste, kosmopolitische kant gaat laten zien.”

Meer informatie

Publicaties van het KiM zijn aan te vragen bij het KiM:
kimpublikaties@minienm.nl

Ze zijn ook als PDF te downloaden op www.kimnet.nl.

U kunt natuurlijk ook altijd contact opnemen met een van
onze medewerkers via telefoonnummer 070 456 19 65.

Dit is een uitgave van het
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm

juli 2012