



Nieuwsbrief KiM | Nummer 21 | november 2012

# Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

## Inhoud

Over het KiM | Odette van de Riet gaat Behavioural Insight Team (BIT) trekken | Kennislijnen van het KiM in 2013 |

Onderzoeksnieuws | Mobiliteitsbalans 2012: Nieuwste inzichten over mobiliteit en files | Verkeersveiligheid fietsende senioren | Rujie Wang, een Chinese promovenda, onderzoekt agglomeraties aan de VU

## Over het KiM

### Odette van de Riet gaat Behavioural Insight Team (BIT) trekken

Vanaf 1 december zal Odette de oprichting van het IenM-brede Behavioural Insight Team (BIT) gaan trekken. De oprichting hiervan maakt onderdeel uit van de Strategische Kennis- en Innovatie-agenda van IenM en valt onder verantwoordelijkheid van de directeur Kennis, Innovatie en Strategie, Hans Leeflang. Zij zal dit voor minimaal een jaar gaan doen en mogelijk langer afhankelijk van de evaluatie van het BIT die na een jaar zal plaatsvinden.

Vanaf 1 december zal het managementteam van het KiM bestaan uit:

- Jaap de Wit (wetenschappelijk directeur)
- Arjen 't Hoen (plv. directeur en kennislijnmanager)
- Jan van der Waard (kennislijnmanager)

## Kennislijnen van het KiM in 2013

De kennislijnen waar het KiM in 2011 en 2012 mee heeft gewerkt zijn bedoeld om duidelijk te maken welke kennis er bij het KiM te halen is en om het werk van het KiM te structureren. Deze kennislijnen zijn niet in beton gegoten: aantal en inhoud moeten aansluiten bij de belangstelling van onze opdrachtgevers en bij ontwikkelingen in

de kennis rond mobiliteit. Een onlangs uitgevoerde evaluatie van de kennislijnen leidt tot een aantal aanpassingen. In 2013 zal het KiM werken met de volgende zes kennislijnen:

1. Mobiliteit, bereikbaarheid en ruimte (Jan van der Waard)
2. Mobiliteit van groepen (Jan van der Waard)
3. Duurzame mobiliteit, veiligheid en transitie (Arjen 't Hoen)
4. Modellen en data (Jan van der Waard)
5. Maatschappelijk belang, rol van de overheid en marktordening (Arjen 't Hoen)
6. Evaluaties en afwegingskaders (Arjen 't Hoen)

## Onderzoeksnieuws

### Mobiliteitsbalans 2012: Nieuwste inzichten over mobiliteit en files

Tussen 2000 en 2011 nam het tijdverlies door files en vertraging op het hoofdwegenet met 22 procent toe. In 2011 daalden de files op het hoofdwegenet ten opzichte van 2010. Dit kwam vooral door aanleg van spitsstroken en wegverbredingen en door verkeersmanagement (beter benutten). Met de doorlopende uitbreiding van de wegcapaciteit volgt in 2013 een verdere daling van de files op het hoofdwegenet. Daarna nemen de files naar verwachting weer toe. Dat komt door de dan naar verwachting weer aantrekkende economie en bijbehorende toename van de automobiliteit, die overigens sinds 2005 niet zo sterk meer groeit als in de jaren daarvoor.

Deze conclusies trekt het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) in de Mobiliteitsbalans 2012. In de Mobiliteitsbalans geeft het KiM jaarlijks een overzicht van de stand van zaken van de mobiliteit in Nederland.

### Groei binnenlandse personenmobiliteit vlakkt af

Het aantal kilometers dat inwoners van Nederland van 12 jaar en ouder afleggen, nam de laatste 25 jaar met circa 40 procent toe. De groei deed zich vooral voor in de jaren tachtig en negentig van de vorige eeuw. Tussen 2000 en 2011 nam het aantal kilometers veel minder hard toe dan voor die tijd, namelijk ongeveer 4 procent. Sinds 2005 vlakkt de toename van de binnenlandse mobiliteit van personen af. Dit geldt vooral voor het autogebruik. Andere westerse landen laten vergelijkbare ontwikkelingen zien.

### Afvlakking groei autogebruik niet per se structureel

Het is onzeker of de afvlakking van de groei van de het autogebruik in de toekomst doorzet: in 2011 werd in Nederland weer meer auto gereden dan in 2010. Gezien de afvlakking van de groei en de huidige economische terugval is de kans groot dat de (auto) mobiliteit de komende jaren nog maar beperkt groeit (met 1 tot 2 procent per jaar). Door de uitbreidingen van de wegcapaciteit verwacht het KiM voor 2013 een verdere daling van de files op het hoofdwegennet. Daarna blijft het verkeer groeien door de aantrekende economie en een geringe daling van de reële brandstofprijzen. Hiermee nemen ook de files weer toe.

### Maatregelen tegen files op het hoofdwegennet succesvol

Het reistijdverlies door files en verkeersdrukte nam in de periode 2000-2011 op het hoofdwegennet met 22 procent toe. Het verloop over deze periode was zeer grillig: tussen 2000 en 2008 nam het reistijdverlies met 55 procent toe, gevolgd door achtereenvolgens een daling en een stijging in de jaren erna. In 2011 daalde het reistijdverlies op het hoofdwegennet 18 procent ten opzichte van 2010. Dat kwam vooral door beleidsmaatregelen als de aanleg van spitsstroken, wegverbredingen en verkeersmanagement. Tot 2010 was het reistijdverlies in de regio Amsterdam, één van de drie economische kernregio's, het grootst: ongeveer een derde van het totaal voor het hele hoofdwegennet. In 2011 nam dit aandeel af tot hetzelfde niveau als in de Zuidvleugel van de Randstad.

### Autogebruik: meer 'solo', minder 'meerijden'

Nederlanders rijden steeds vaker alleen in de auto. Het aantal kilometers dat Nederlanders op de passagiersstoel of achterbank van de auto afleggen, is de afgelopen 11 jaar met 9 procent gedaald; vooral sinds 2005. Dat komt doordat binnen het huishouden steeds meer mensen zelf over een auto beschikken. Vooral onder vrouwen is het autobezit toegenomen, onder andere door hun hogere arbeidsparticipatie. Autobestuurders legden in 2011 juist méér kilometers af dan in 2000 (+10 procent). Deze groei vlakte vanaf 2008 af. De gestegen brandstofprijzen en de recente economische crisis hadden een extra dempende werking.

### Auto- en rijbewijsbezit nemen in Nederland nog altijd toe

De tijd die Nederlanders aan binnenlandse reizen besteden, neemt niet meer toe. Dit is mogelijk een voorteken van een vorm van verzadiging. We zien dit nog niet terug in de ontwikkeling van het autobezit: dat neemt nog licht toe, waar in andere landen het plafond wél lijkt te zijn bereikt. Ook neemt in Nederland het rijbewijsbezit nog toe. Jongvolwassenen hebben minder vaak gereisd, hebben minder kilometers afgelegd en minder tijd aan reizen besteed. Daarnaast is ook de omvang van deze bevolkingsgroep afgenomen.

### Internetsamenleving en internationale mobiliteit (nog) geen verklaring voor afvlakking

De invloed van ICT op de (afvlakking van) mobiliteit is nog niet goed vast te stellen. Zo kan het e-werken tot reductie van mobiliteit leiden, maar ook nieuwe mobiliteit oproepen. Reizen naar het buitenland zijn de afgelopen jaren veel sterker toegenomen dan reizen binnen Nederland. Deze toename levert echter maar een beperkte verklaring voor de afvlakking van de groei van de binnenlandse automobilititeit. Dat komt doordat het totale aantal internationale reizen ten opzichte van die binnen Nederland gering is, ongeveer 2 procent (lopen en fietsen niet meegerekend).

### Treingebruik neemt verder toe, stads- en streekvervoer lange tijd stabiel

In 2011 nam het treingebruik meer toe dan in de twee jaren daarvoor, vooral door het gebruik van de ov-studentenkaart. Tussen 2000 en 2009 bleef het gebruik van bus, tram en metro min of meer stabiel, daarna laten voorlopige cijfers groei zien. Dit kan echter ook te maken hebben met een andere manier van meten.

#### Feiten en cijfers uit de Mobiliteitsbalans 2012:

- De helft van alle verplaatsingen in Nederland gebeurt met de auto, een kwart met de fiets, één op de vijf lopend en één op de twintig met het openbaar vervoer.
- Van het aantal afgelegde kilometers neemt de auto bijna drie kwart voor zijn rekening, het openbaar vervoer 13 procent en de fiets 8 procent.
- Fietsers hebben sinds 2000 in totaal 14 procent meer kilometers afgelegd, vooral doordat de reisafstanden zijn toegenomen.
- Ongeveer een derde van de Nederlanders die via Schiphol reizen, komen met de trein naar en van de luchthaven. Bij buitenlandse bezoekers is dit bijna de helft.
- Tussen 2000 en 2011 zijn de reële kosten van het goederenvervoer met 16 procent gedaald.
- In de containeroverslag nam het aandeel van Rotterdam in 2011 toe, doordat de zee-zeedoorvoer met 15 procent toenam.
- Het aantal verkeersdoden nam voor het eerst in 8 jaar toe, van 640 in 2010 tot 661 in 2011.

- De CO<sub>2</sub>-uitstoot door het verkeer nam tussen 2000 en 2011 met 6 procent toe, de uitstoot van NO<sub>x</sub> en fijn stof (PM<sub>10</sub>) nam met 34 respectievelijk 40 procent af.
- De kosten van files, verkeersongevallen en milieuschade door het verkeer lagen in 2011 tussen de 19,8 en 21,5 miljard euro. De grootste post betreft verkeersongevallen: tussen de 12 en 13 miljard euro.

### Steeds meer mensen vliegen vanaf regionale luchthavens

Het aantal passagiersbewegingen op de Nederlandse luchthavens steeg naar circa 54 miljoen in 2011. Er was een sterke dip in het 'crisisjaar' 2009, maar deze werd gevolgd door een snel herstel in 2010. Door een sterke groei in 2011 kwam het luchtvervoer in dat jaar weer uit boven het niveau van de topjaren 2007 en 2008. Vooral de regionale luchthavens lieten de afgelopen jaren een aanzienlijke groei zien. Eindhoven is nu de grootste regionale luchthaven. De recente invoering van een vliegbelasting in Duitsland heeft bijgedragen aan de groei van de luchthavens Maastricht en Eindhoven.

### Goederenvervoer over de weg blijft achter bij andere vervoersvormen

De groei van het goederenvervoer in 2010 heeft zich in 2011 doorgezet, maar niet bij alle vervoerswijzen in gelijke mate. De zeevaart kwam in 2010 weer boven het niveau van voor de kredietcrisis van 2008/2009, de binnenvaart volgde in 2011. Het spoorvervoer kwam in 2011 dicht in de buurt van het niveau dat het vóór de kredietcrisis had. Alleen bij het wegvervoer ligt de vervoersomvang nog duidelijk onder het niveau van 2008. Dit komt vooral door achterblijvende binnenlandse consumptie en bouwinvesteringen. De groei van de luchtvracht stagneerde door de recente terugval in de economie. De Nederlandse zeehavens verloren in 2011 enigszins terrein ten opzichte van andere havens zoals Hamburg en Bremen. In de containeroverslag nam het marktaandeel van Rotterdam in 2011 toe, doordat de zee-zeedoorvoer met 15 procent groeide.

*Mobiliteitsbalans 2012. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, november 2012*

## Verkeersveiligheid fietsende senioren

Oudere fietsers lopen een verhoogd risico om ernstig gewond te raken. Om dat risico te verminderen is het niet genoeg alleen infrastructurele of fietsgerichte maatregelen te nemen. Er zijn ook maatregelen nodig die het gedrag van fietsers beïnvloeden. De sociale psychologie en de gedragseconomie bieden hiervoor aangrijpingspunten.

Dit concludeert het KiM op basis van een studie die het heeft uitgevoerd op verzoek van de afdeling Verkeersveiligheid van het

directoraat-generaal Bereikbaarheid van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. In het rapport schetst het KiM de mogelijkheden om oudere fietsers meer bewust te maken van de risico's en gebruik te maken van beïnvloeding door de sociale omgeving. In de eerste plaats kan dit door in te spelen op de menselijke aard. Mensen nemen niet altijd rationele, weloverwogen beslissingen; gedrag ontstaat vaak intuïtief en onbewust. Zo zorgt een vertekend beeld van de omvang van het verkeersveiligheidsprobleem voor een "illusie van onkwetsbaarheid". Door op dit onbewuste gedrag in te spelen kan de fietsveiligheid verbeteren.

In de tweede plaats kan gedragsverandering ontstaan door gebruik te maken van de sociale omgeving; we laten onze keuzen afhangen van de mening en het handelen van andere mensen. Veilig gedrag is dan te sturen via de normen die in die omgeving gelden en door bijvoorbeeld gebruik te maken van rolmodellen.

*Opstappen als het kan, afstappen als het moet. Een sociaalpsychologische blik op de verkeersveiligheid van fietsende senioren. Harry Derriks en Jaco Berveling. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, oktober 2012.*

## Rujie Wang, een Chinese promovenda, onderzoekt agglomeraties aan de VU

Sinds september 2011 is Rujie Wang bezig met haar promotieonderzoek bij de afdeling Regionale Economie aan de Vrije Universiteit te Amsterdam. Carl Koopmans, hoogleraar Infrastructuur en Economie, is haar promotor. Het promotietraject wordt deels gefinancierd door het KiM. Dergelijke promotietrajecten dragen bij aan de kennisbasis van het KiM, en daarmee aan de kennisbasis van IenM. Tijd om kennis te maken met Rujie Wang.

*Kun je iets vertellen over het onderwerp van je promotieonderzoek?*

"Het onderzoek waar ik nu mee bezig ben, richt zich op de impact van transport op de ruimtelijke dichtheid in stedelijke economieën. Bedrijven en werknemers leveren meer toegevoegde waarde, zoals hogere lonen en meer arbeidsproductiviteit, in een grote en dichtbevolkte stedelijke omgeving. Dit staat in de theorie bekend als agglomeratie-effecten. Een hoofddoel van mijn onderzoek is om na te gaan of verschillende transportvariabelen, zoals de lengte en kwaliteit van het wegennet en het spoornet, op nationaal niveau bepalend zijn voor deze agglomeratie-effecten."



*Wat kunnen we met de resultaten van je onderzoek?*

“Mijn onderzoek is nauw verbonden aan één van de kennislijnen van het KiM, namelijk de kennislijn Beleidsevaluaties en afwegingskaders.

Met dit onderzoek krijgen we meer grip op de impact van de transportinfrastructuur op de agglomeratie-effecten. In ex-ante- of ex-post-evaluaties, waaronder kosten-batenanalyses, kunnen deze baten van een transportinfrastructuurproject vervolgens beter worden meegenomen.”

*Hoe ervaart een jonge Chinese vrouw het Nederlandse verkeers- en vervoers-systeem? Eerst in Groningen en nu in Amsterdam.*

“Wat mij vooral opvalt, is het grote verschil tussen steden als het gaat om het aanbod van openbaar vervoer. In Groningen heb je eigenlijk alleen de bus, terwijl in Amsterdam de tram, de bus en de metro samen een goed openbaar-vervoersnetwerk vormen. Door de verschillende keuzemogelijkheden en het makkelijk kunnen overstappen is het reizen met het openbaar vervoer in Amsterdam een stuk eenvoudiger dan in Groningen. Maar als jonge buitenlander in Nederland doe ik nog steeds erg mijn best om me zo goed mogelijk aan te passen aan de stad door op mijn fiets te stappen.”

## Meer informatie

Publicaties van het KiM zijn aan te vragen bij het KiM:  
info@kimnet.nl

Ze zijn ook als PDF te downloaden op [www.kimnet.nl](http://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](http://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm)

november 2012