



## Nieuwsbrief KiM juli 2014

### Nummer 28



### **Niet auto loos, maar auto later**

Het mobiliteitsgedrag van Nederlandse jongvolwassenen (18-30 jaar) is veranderd. Ze gebruiken de auto minder vaak en richten zich meer op de fiets en het openbaar vervoer. Naarmate ze ouder worden neemt hun automobilititeit echter weer toe. Verklaringen voor dit veranderde mobiliteitsgedrag kunnen onder meer gevonden worden in gewijzigde maatschappelijke omstandigheden en veranderingen in de woonomgeving. Van een fundamenteel andere houding ten aanzien van de auto is echter geen sprake. Dat zijn de belangrijkste conclusies uit het KiM onderzoek 'Niet auto loos, maar auto later', dat is uitgevoerd in opdracht van de Unit Strategie van het Directoraat-Generaal voor de Bereikbaarheid van het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Uit publicaties in de media en onderzoeksrapporten blijkt dat jongvolwassenen in verschillende westerse landen minder gebruik maken van de auto. De vraag is in welke mate deze trend voor Nederland opgaat en hoe die is te verklaren. Nederlandse jongvolwassenen gebruiken de auto, net als in andere westerse landen, inderdaad minder vaak. Dit heeft onder meer te maken met de veranderende maatschappelijke positie van jongvolwassenen. Het aantal werkende jongvolwassenen is afgenomen, terwijl het aantal studenten – die minder autorijden dan werkende jongeren – juist is toegenomen. Tevens heeft de woonomgeving een effect op het automobilitieitsgedrag; door een toename van het aantal jongvolwassenen in de stedelijke gebieden, in combinatie met de groei van het aantal studenten in de steden, zien we onder jongvolwassenen een verschuiving optreden van de

auto naar meer gebruik van de fiets en het (stedelijk) openbaar vervoer. Op basis van de onderzoeksresultaten ligt het niet voor de hand dat jongvolwassenen een wezenlijke andere houding ten opzichte van de auto hebben dan andere generaties. Een ruime meerderheid van de jongvolwassenen wil in de toekomst een auto bezitten. Als ze ouder worden, zich settelen en in een andere levensfase terecht komen, zullen ze naar verwachting een auto aanschaffen en gebruiken.

De resultaten zijn gebaseerd op analyses met data uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG 1995-2003) en het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON 2004-2009), literatuuronderzoek, een uitgebreide survey onder de Nederlandse bevolking, interviews met deskundigen en focusgroepgesprekken met jongvolwassenen.

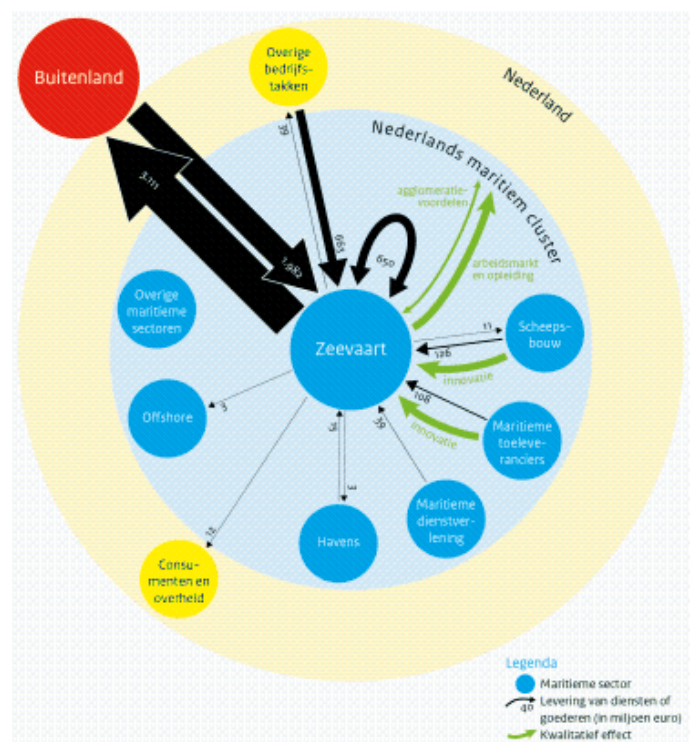
[Download de publicatie 'Niet auto loos, maar auto later'](#)

## Ver weg maar toch dichtbij

De Nederlandse zeevaartsector is sterk internationaal georiënteerd maar tegelijkertijd van belang voor andere Nederlandse maritieme sectoren. Dit heeft niet alleen te maken met de aankopen van de zeevaartsector bij andere Nederlandse maritieme sectoren, maar ook met niet-financiële relaties. Binnen de maritieme cluster valt de rol op van de Nederlandse zeevaartsector als pullfactor voor innovaties, evenals de bijdrage die de Nederlandse zeevaartsector levert aan het aanbod van personeel met nautische kennis voor andere maritieme sectoren. Daarnaast is het aannemelijk dat de zeevaartsector bijdraagt aan clustereffecten zoals schaal- voordelen, imago en agglomeratie-effecten, maar dit effect is niet kwantificeerbaar.

Dit blijkt uit de publicatie 'Ver weg maar toch dichtbij: positie van de zeevaartsector in de Nederlandse maritieme cluster' van het KiM. In dit onderzoek is de relatie tussen de zeevaartsector en andere delen van het maritiem cluster geanalyseerd. Een bijlage bij de publicatie is een in opdracht van het KiM uitgevoerd onderzoek van de Erasmus Universiteit Rotterdam en TNO naar handelsrelaties van de zeevaartsector.

[Download de publicatie 'Ver weg en toch dichtbij'](#)



## Effecten ander ov-studentenreisproduct

Ruim tweederde van het gebruik van het huidige studentenreisproduct houdt rechtstreeks verband met de studie, en betreft reizen van of naar onderwijs of stage. Het reizen tussen kamer en ouderlijk huis is daarin niet inbegrepen, dit betreft nog eens circa 10 procent van het gebruik van het studentenreisproduct. Door de uitbreiding met een deel van de MBO-ers jonger dan 18 jaar zullen er bij een ongewijzigd studentenreisproduct minimaal 10 procent meer 'vrij reizen' kilometers met de trein gemaakt worden en 17 procent meer met bus, tram en metro. Een doorrekening van acht fictieve varianten voor een alternatieve invulling van het studentenreisproduct laat zien dat varianten op basis van het huidige studentenreisproduct met een maandelijkse eigen bijdrage zouden leiden tot minder afname van het ov-gebruik dan varianten met een kortingskaart, trajectkaart of vast budget. De verwachte afname van het ov-gebruik vanuit de huidige gebruikersgroep van het studentenreisproduct loopt voor de doorgerekende varianten uiteen van 1 procent tot circa 15 procent minder kilometers, hetgeen overeenkomt met respectievelijk 0,25 tot 3,75 procent minder ov-gebruik in Nederland (waarbij de toename vanwege de uitbreiding met doelgroep MBO-18min niet is inbegrepen).

Dit concludeert het KiM in de publicatie Effecten ander ov-studentenreisproduct. Naar aanleiding van een in het regeerakkoord opgenomen maatregel is in opdracht van het Directoraat-Generaal Bereikbaarheid van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, mede op verzoek van de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, verkend hoe gevoelig het reisgedrag van studenten is voor de kenmerken van een mogelijk ander studentenreisproduct. Inmiddels heeft het kabinet op 28 april een akkoord op hoofdlijnen bereikt met enkele oppositiepartijen over Het Studievoorschot. Het studentenreisproduct is daarbij in het bredere perspectief van het studiefinancieringsstelsel en investeren in hoger onderwijs getrokken, waarbij ervoor gekozen is de kaart goeddeels in zijn huidige vorm te laten bestaan. Wel komt de kaart ook beschikbaar voor MBO-ers jonger dan 18 jaar en zal samen met de onderwijssector en vervoerders worden bezien hoe de druk op de spits in het ov kan worden verminderd.

[Download de publicatie 'Effecten ander ov-studentenreisproduct'](#)

## Het begrijpen van falen bij transportinnovaties

KiM-fellow Tim Schwanen, Universiteit Oxford

Tim Schwanen is sinds 2009 docent Geografie aan de Universiteit Oxford. Hij studeerde Sociale Geografie aan de Universiteit van Utrecht en is daar ook gepromoveerd (cum laude) op de relatie tussen stedelijke inrichting en verplaatsings- en activiteitengedrag. Hij was daarna in Utrecht postdoc en universitair docent. Hij doet in Oxford onder andere onderzoek naar de factoren die de kans op succes vergroten van sociaal-technische innovaties in vervoer, zoals elektrische auto's, autodelen en gebruik van specifieke apps. Daarnaast geeft hij onderwijs aan bachelor- en masterstudenten en begeleidt hij promovendi. Tim Schwanen is als fellow verbonden aan het KiM.

### Zijn er al opvallende resultaten te melden?

Opvallend in Londen is de actieve, stimulerende rol van Transport for London (TfL), een lokale overheidsorganisatie met korte lijntjes naar de Londense burgemeester. Een zeer groot deel van het transportbeleid is bij TfL gebundeld, zowel op het gebied van openbaar vervoer, planning van infrastructuur, uitvoering, evaluatie, regulering van de taximarkt en onderhandeling met de lokale autoriteiten (*boroughs*). Andere steden in het Verenigd Koninkrijk kijken met jaloezie naar de slagkracht van TfL en proberen soortgelijke organisaties te creëren, maar tot op heden slechts met beperkt succes. Eén van de acties van TfL is plaatsing van een groot aantal oplaadpalen voor elektrische auto's. Opvallend genoeg zijn er vooral veel geplaatst in het centrum van Londen, terwijl daar het aantal auto's juist relatief klein is. Die laadpalen blijken minder dan twee procent van de tijd te worden benut. De collectieve beeldvorming op het gebied van elektrische auto's is dat het nog geen *desirable object* is. Dat staat een echte doorbraak voorlopig in de weg.

TfL speelt ook een stimulerende rol op het gebied van autodelen. Een schaa sprong bij auto-delen werd in Londen overigens pas bereikt toen een aantal grote autofabrikanten, met name BMW en Daimler Benz, in deze markt stapten. Dit gaf het autodelen in Londen een sterke *boost*. Autodelen is voor deze autofabrikanten tot op heden een verliespost. Dat ze toch zijn gaan meedoen is omdat ze de markt beter willen begrijpen en alvast een positie willen hebben voor het geval autodelen op de lange termijn (20-30 jaar) wel winstgevend wordt en het een concurrent wordt van het huidige, op individueel eigendom gebaseerde, *business model* van de autoindustrie.

### Hoe is het om in Oxford te werken?

Het bevalt heel goed, het is een erg inspirerende wetenschappelijke omgeving. Je kunt hier heel goed nieuwe kennis oppikken. Als ik wil, kan ik mijn agenda vullen met het bij-



wonen van boeiende lezingen en seminars. Elke interessante wetenschapper wil hier wel zijn verhaal komen doen. Het interdisciplinaire karakter van Oxford spreekt me ook zeer aan.

Sommige colleges die ik geef over geografie worden bijvoorbeeld niet alleen bezocht door studenten geografie, maar ook studenten antropologie, natuurkunde en filosofie. De studenten hier zijn de *crème de la crème*, zeer gemotiveerd en zeer intelligent. Ze moeten veel essays schrijven. Op bachelorniveau zouden Nederlandse studenten hier maar moeilijk in het systeem passen. Colleges moet ik zeer goed voorbereiden om niet door het ijs te zakken: voor een college van twee uur op bachelorniveau reken ik een week voorbereiding, op masterniveau zelfs twee weken. Wat betreft de fysieke omgeving valt op dat er in Engeland veel achterstallig onderhoud is aan de publieke ruimte. Je ziet hier vaak wegen met gaten. Het spoorwegnet is verouderd en er wordt al decennia veel te weinig in geïnvesteerd, mede door de invoering van marktwerking. Het wetenschappelijk klimaat is goed, maar de kwaliteit van de transportinfrastructuur is beduidend minder! Maar voorlopig blijf ik hier graag.



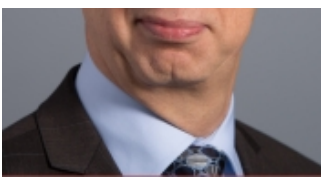
Tussen 2001 en 2004 was hij werkzaam op het ministerie van Economische Zaken, als plaatsvervangend directeur van de directie Algemene Economische Politiek. Daarvoor was hij sinds 1979 ook aan het CPB

Bovendien is hij erg goed thuis in de Haagse wereld, hetgeen voor het functioneren van het KiM van groot belang is.

Over zijn overstap naar het KiM zegt Gelauff "Ik heb met

### Verder verschenen

- [Second opinion MKBA A27 Houten-Hooipolder](#)
- [Second opinion op de MKBA van ERTMS](#)



## George Gelauff nieuwe directeur KiM

George Gelauff wordt per 1 september de nieuwe directeur van het KiM.

George is nu nog onderdirecteur van het Centraal Planbureau (CPB). Hij volgt Jaap de Wit op die eind september met pensioen gaat.

George Gelauff was sinds 2006 onderdirecteur van het CPB, na twee jaar als sectorhoofd internationale economie.

verbonden in verschillende functies. Gelauff was tussen 1998 en 2004 ook hoogleraar 'Duitslandstudies', respectievelijk 'Kenniseconomie in een internationaal vergelijkend perspectief', aan de Universiteit Nijmegen. Hij publiceerde diverse boeken en wetenschappelijke publicaties.

Met George haalt het KiM iemand in huis die veel ervaring heeft met de ontwikkeling en het gebruik van kennis ten behoeve van 'evidence based'-beleid.

heel veel plezier als directielid van het CPB gewerkt en veel geleerd de afgelopen 8 jaar. De overstap naar het KiM biedt nieuwe kansen op het grensvlak van wetenschap en beleid, waar mijn passie ligt en op een kennisgebied dat mij zeer na aan het hart ligt".

## Colofon

*Dit is een uitgave van het:*  
Kennisinstituut voor  
Mobiliteitsbeleid  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag  
[www.kimnet.nl](http://www.kimnet.nl)

*Meer informatie*  
Via [www.kimnet.nl](http://www.kimnet.nl) zijn alle publicaties van het KiM te downloaden. U kunt natuurlijk ook contact opnemen met een van onze medewerkers.

Wil je deze nieuwsbrief niet meer ontvangen? Meld je dan hier af.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor jou is bestemd. Indien je niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan je is toegezonden, word je verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.