

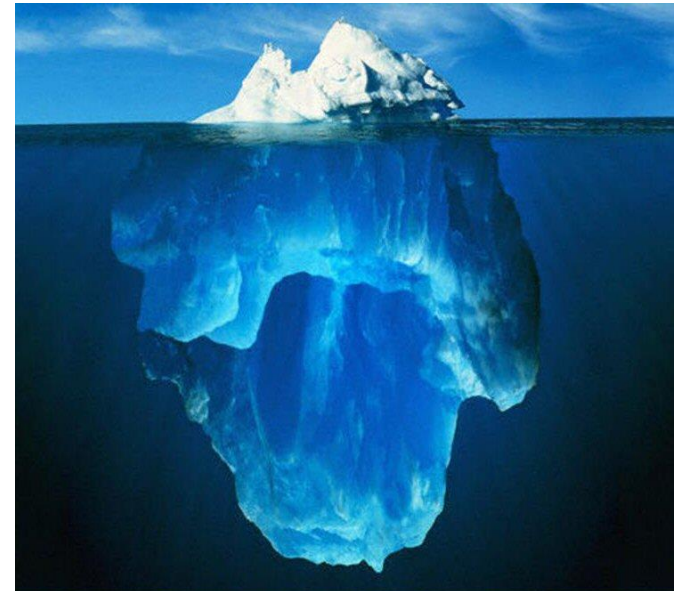
Dynamiek in mobiliteit

Prof. dr. ing. Karst Geurs
Universiteit Twente

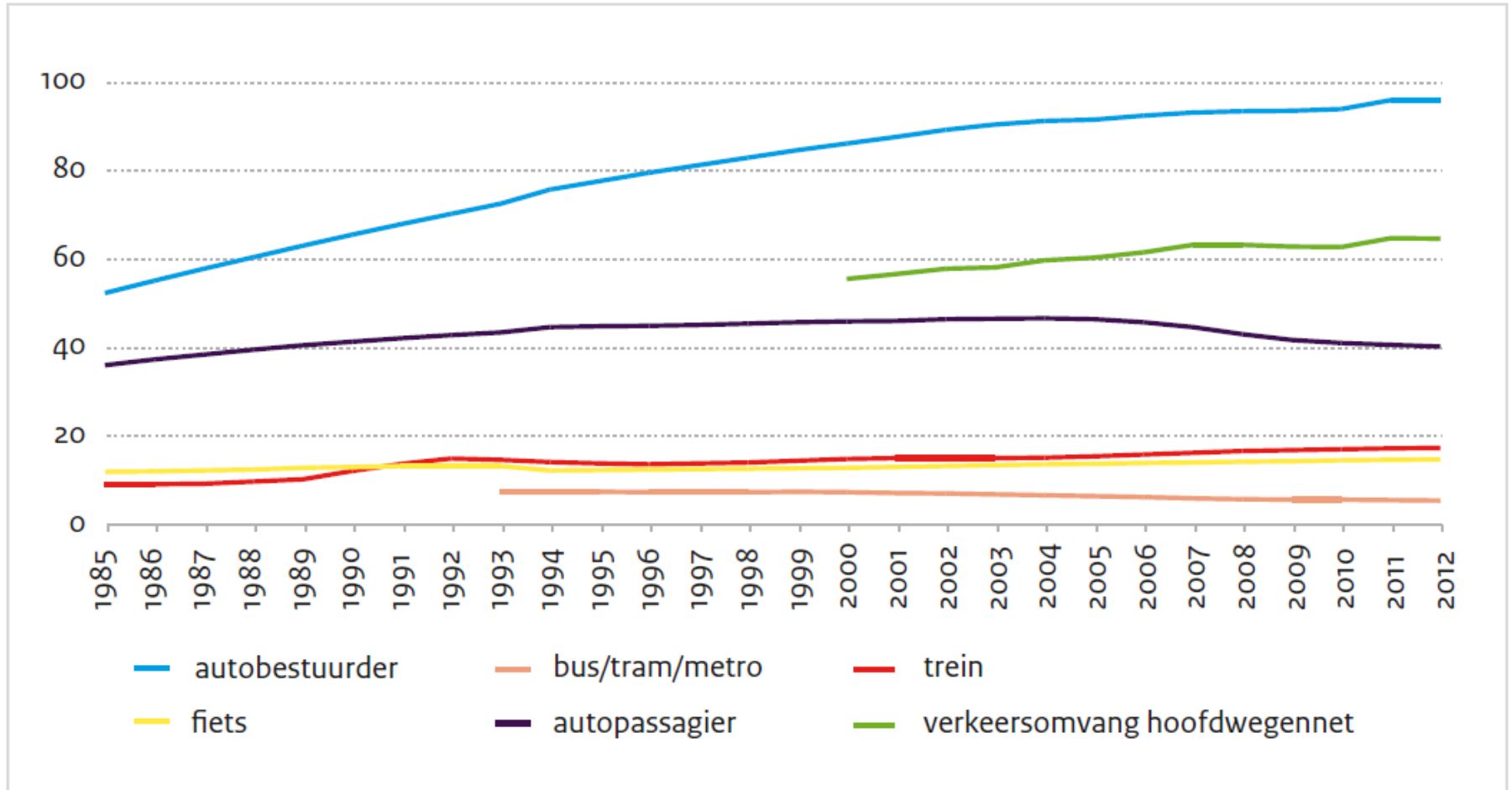


Inhoud

- Waarom is het MPN belangrijk?
- Eerste resultaten analyses dynamiek in mobiliteit, 2013-2014
- Conclusies



Autogebruik groeit vanaf 2005 amper meer



Bron: KiM, Mobiliteitsbalans 2013

Ten eerste

Voor de autoluwte generatie is duur parkeren geen probleem

Amsterdam wil het autobezit ontmoedigen met duurdere parkeervergunningen voor inwoners. De oplossing lijkt zich vanzelf aan te dienen. Want veel jonge stadsbewoners malen niet meer om een vierwieler voor de deur. Onhandig, onnodig, te duur, vies, niet cool.

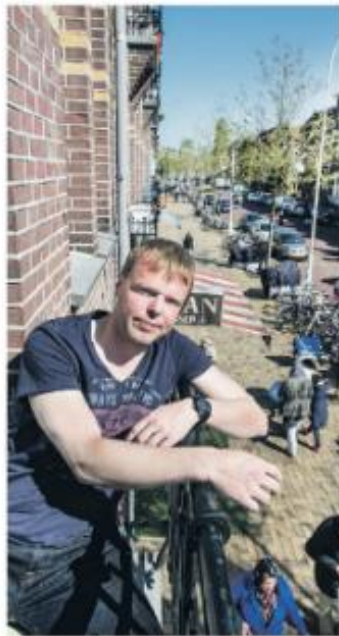
Tekst **Marjon Bolwijn** Foto's **Guus Dubbelman**

Marius Schulte Nordholt
Leeftijd 35 jaar
Werk communicatieadviseur
gemeente Almere
Vervoermiddelen trein, motor,
fiets, tram, deelauto

Tien jaar lang reed Marius Schulte Nordholt in tweedehandsauto's, maar toen de laatste bak het twee jaar geleden begaf, zwoer hij dit voertuig af. 'Ik stond voor de vraag of ik een nieuwe auto zou kopen of mijn geld aan iets anders zou besteden. Ik koos voor het laatste. Een auto is duur in gebruik en alle onkosten. Bij thuiskomst is het elke keer weer vele rondjes rijden voor een parkeerplaats en als je hem nodig hebt is het graven in je geheugen waar hij ook alweer stond.'

Van het geld dat Marius autolooos bespaarde, kocht hij een uitrusting voor kitesurfen, nam hij motorrijlessen en kocht een motor. Die kan hij altijd kwijt op de stoep, op dezelfde plek, vlak bij huis, gratis. Voor zijn werk in Almere neemt de Amsterdammer nu de trein, op loopafstand van zijn etage in Amsterdam-Oost. In reistijd maakt het geen verschil, het blijven dezelfde dertig minuten. Voor bezoek aan vrienden is moeilijk met het openbaar vervoer te bereiken plaatsen buiten de stad, heeft hij een abonnement op een deelauto. Die heeft hij het Paasweekend ook gebruikt om zijn kitespullen in te vervoeren naar Mulderberg.

'Met een deelauto ben je veel bewuster van de kosten van een autorit, omdat je per keer een rekening krijgt. Dat maakt dat ik niet naar de auto's heb. De motor heb ik ook niet meer.



'Autorijden stond voor mij voor ultieme vrijheid: overal heen kunnen waar en wanneer je maar wilt. Maar in de stad is het een last en boezame bezigheid. Ik heb erin zelf zitten.

Melanie van der Horst
Leeftijd 29 jaar
Werk programma-directeur
Green Business Club Zuidas
Vervoermiddelen fiets, heel
soms een geleende auto

Melanie van der Horst vijf dagen per week in 25 minuten van Amsterdam West naar haar kantoor op de Zuidas in Amsterdam. Waar grote kantoorloos talentvolle young professionals niet meer kunnen lokken met een lease-auto als secundaire arbeidsvoorwaarde. 'Steeds minder jonge hoogopgeleiden hechten aan een auto als statussymbool. Liever hebben zij keuzevrijheid in al hun arbeidsvoorwaarden,' merkt Melanie aan de Zuidas.

Dat geldt ook voor haar. Zoals meer collega's aan de Zuidas heeft zij een 'mobiliteitsbudget': een vast bedrag per maand voor reiskosten. 'Wie fietst, geeft niks uit en heeft dus extra inkomsten. Dit stimuleert geen auto te gebruiken. Het kost mij alleen af en toe een panty, want die overleeft de fietstocht niet altijd.'

Autoloze werknemers aan de Zuidas kunnen voor zakelijke ritten gebruikmaken van een deelauto. Het is een van de projecten die de Green Business Club en een aantal bedrijven van de grond hebben gekregen. 'Parkeer ruimte is voor bedrijven een grote kostenpost, dus zoeken die goedkopere alternatieven.'

Zelf heeft Melanie van der Horst 'helemaal niks' met het fenomeen auto. Als mijn vriend en ik op bezoek gaan bij iemand die ver weg woont, dan heb ik een deelauto gehuurd.

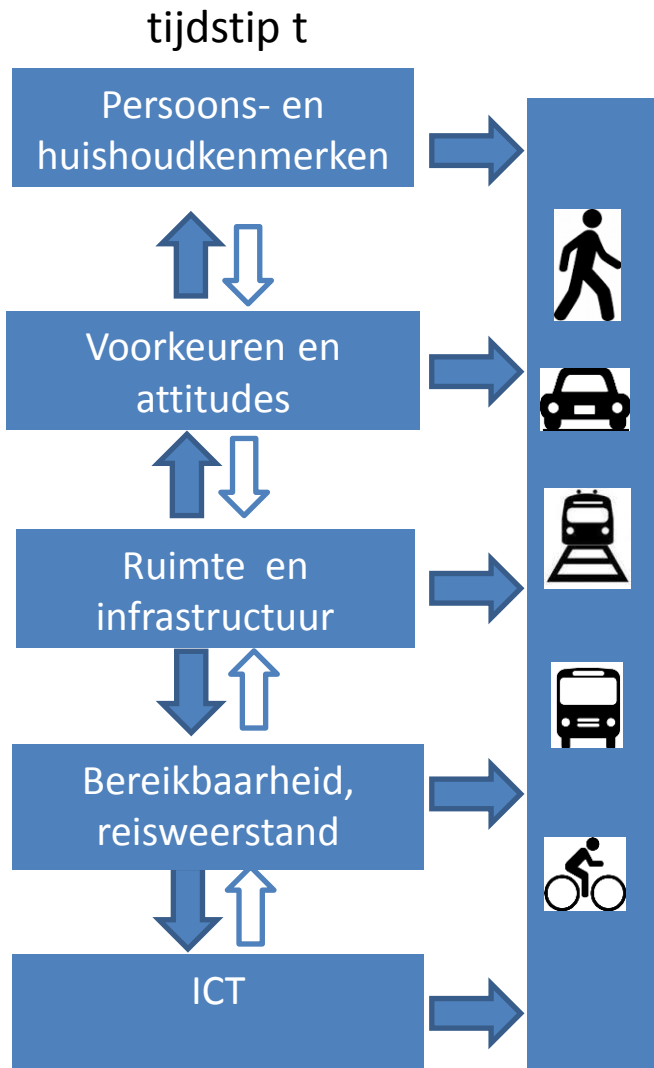


met asexuele fietstassen, maar ik kom overal waar ik moet zijn. Fietsen houdt mij in beweging. Bij slecht weer ben ik weleens met de motor naar mijn werk, maar dat komt maar zelden voor.





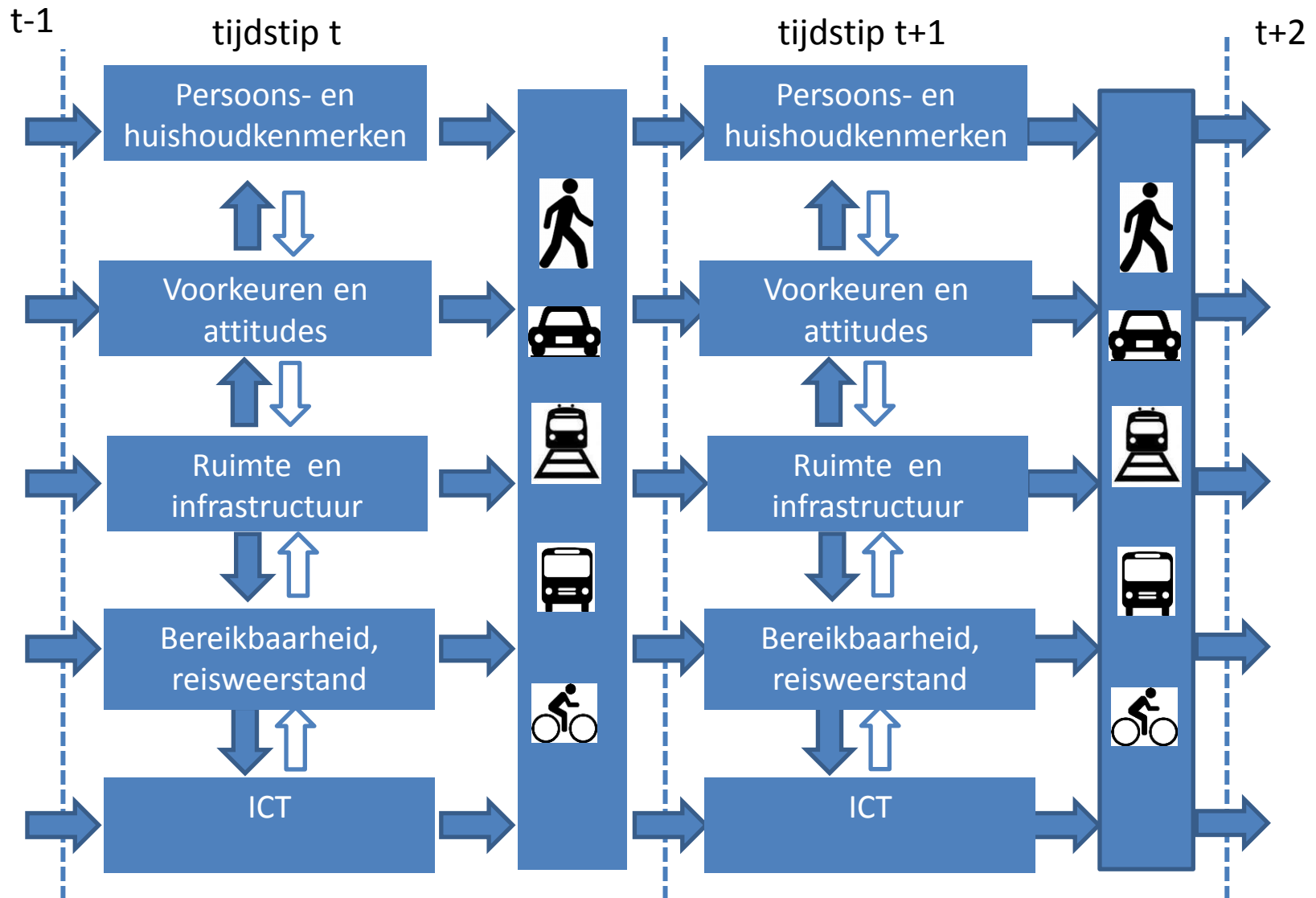
Een statische aanpak



Nadelen:

- Oorzaak – gevolg (causaliteit) niet aan te tonen
- Alleen variatie in gedrag *tussen* personen
- Kans op overschatten effecten

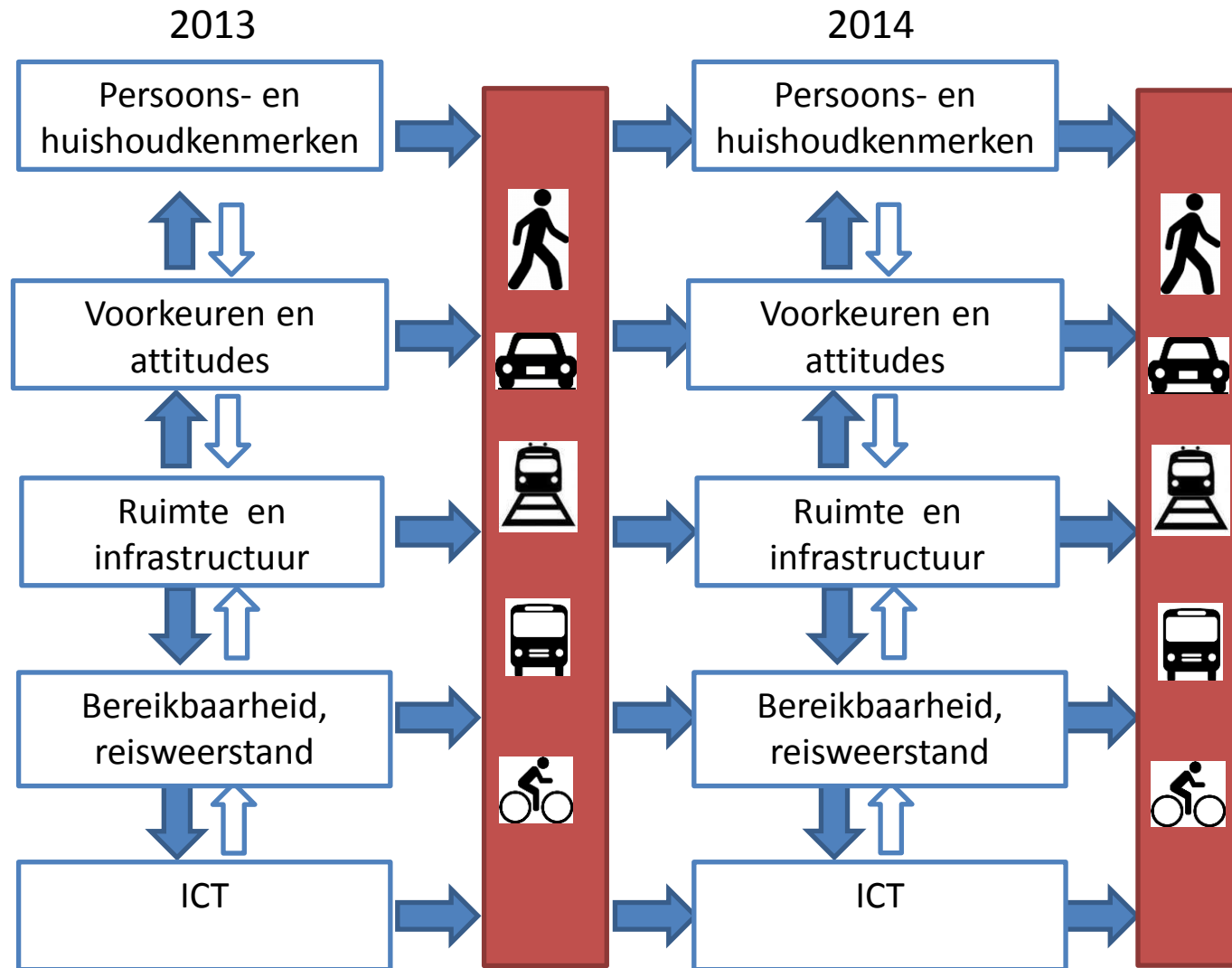
Een dynamische (panel) aanpak



Voorbeelden analyses met mobiliteitspanels

- Analyses met longitudinaal verplaatsingsonderzoek (1984-1989) (Kroesen, 2014)
 - Veranderingen in leeftijd, woon- en werkomgeving hebben significante invloed op vervoerwijzekeuze
- Analyses life-events met Duits mobiliteitspanel (Scheiner en Holz-Rau, 2013)
 - mobiliteitsgedrag lijkt op macro-niveau stabiel in de tijd, maar op individueel niveau is dat niet zo
 - life-events (geboorte van kind, krijgen van baan, rijbewijsbezit, verhuizing) hebben significante (maar beperkte) invloed op vervoerwijzekeuze

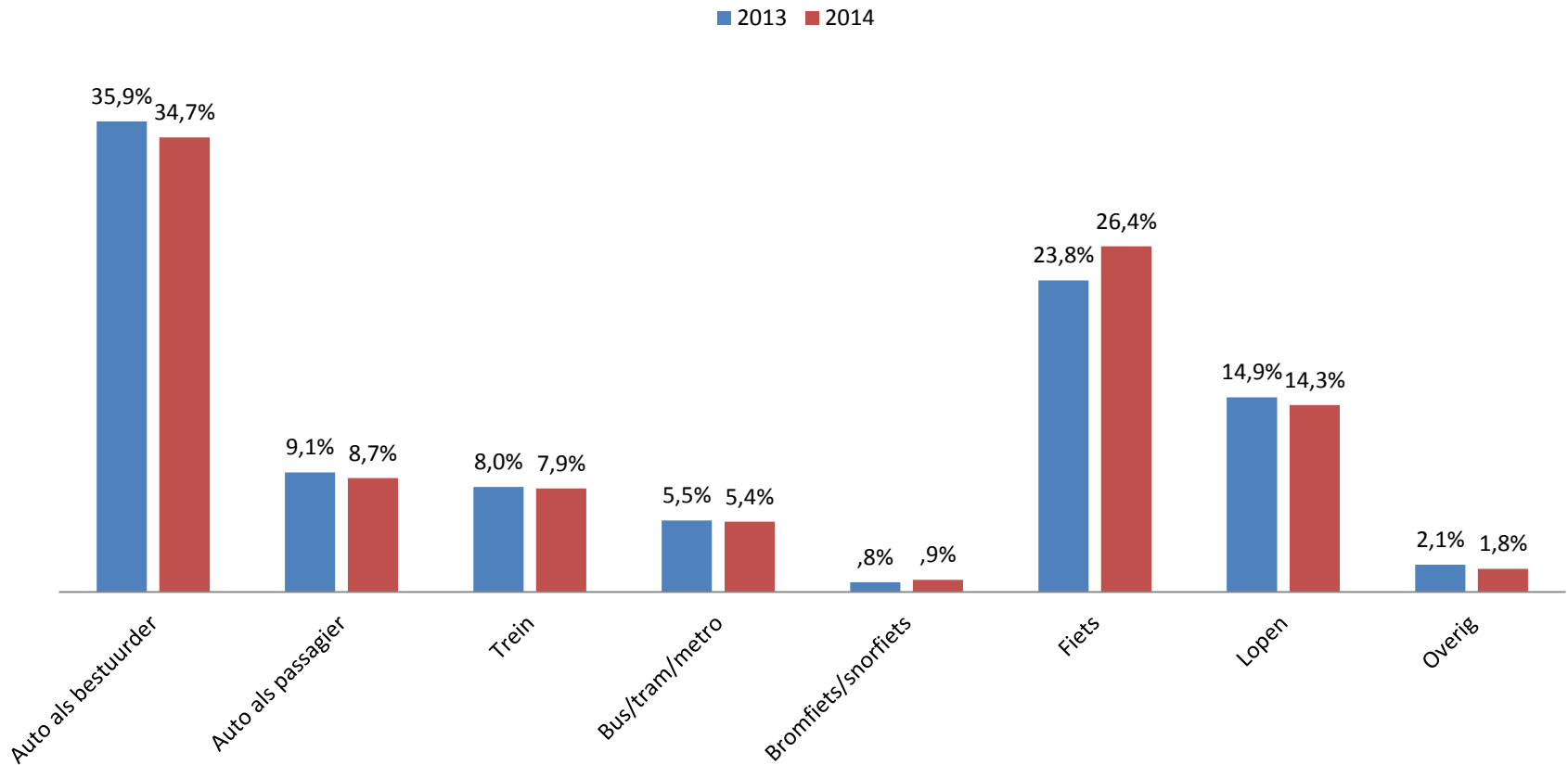
Dynamiek in het MPN 2013-2014



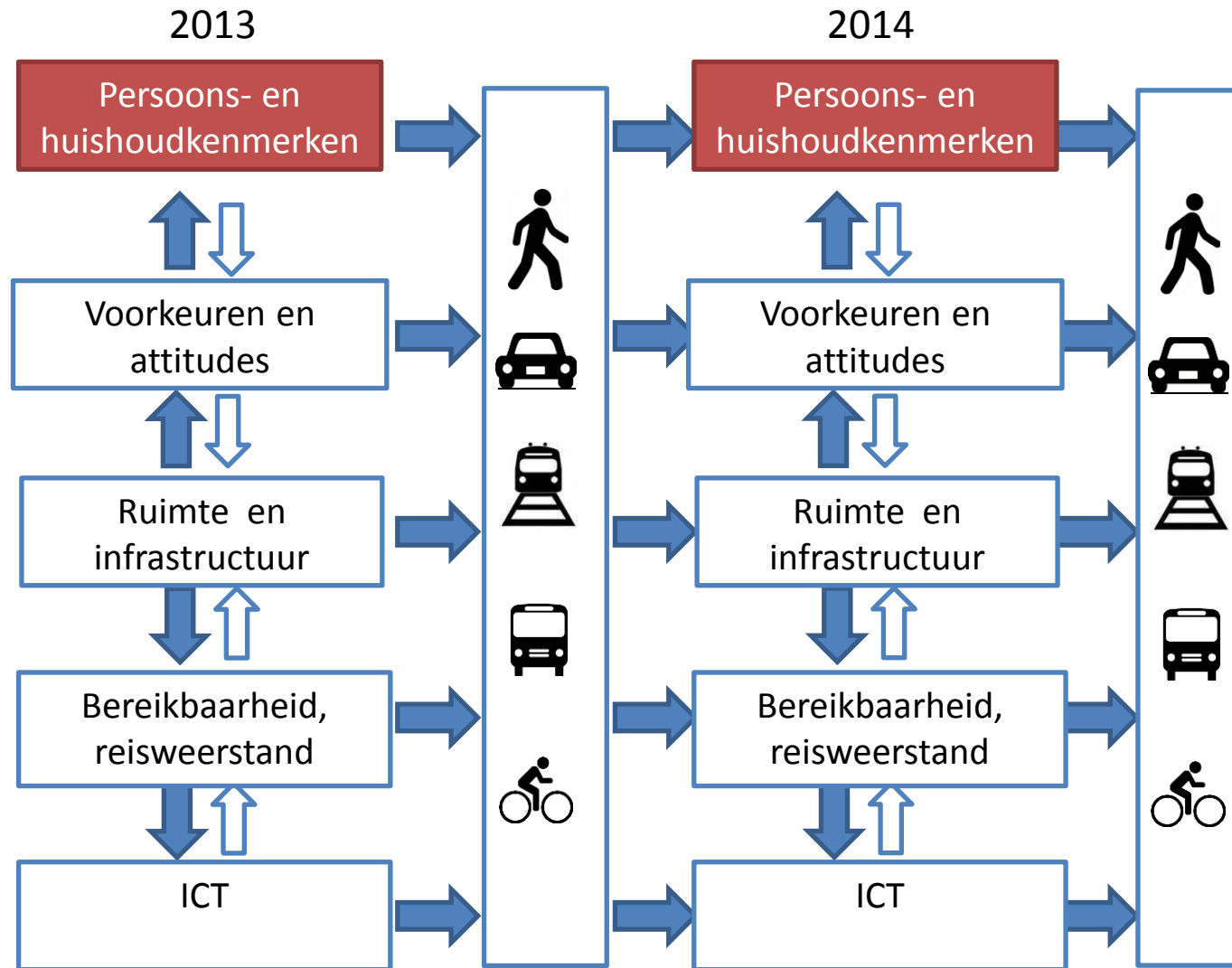
Vervoerwijzekeuze in 2013 en 2014

(beide jaren meegedaan)

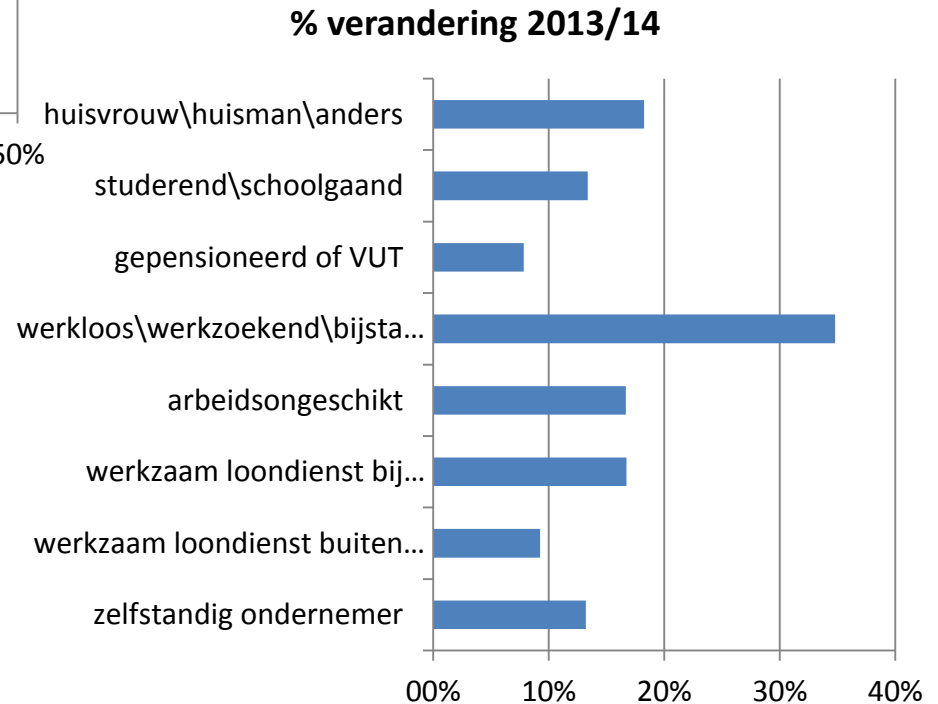
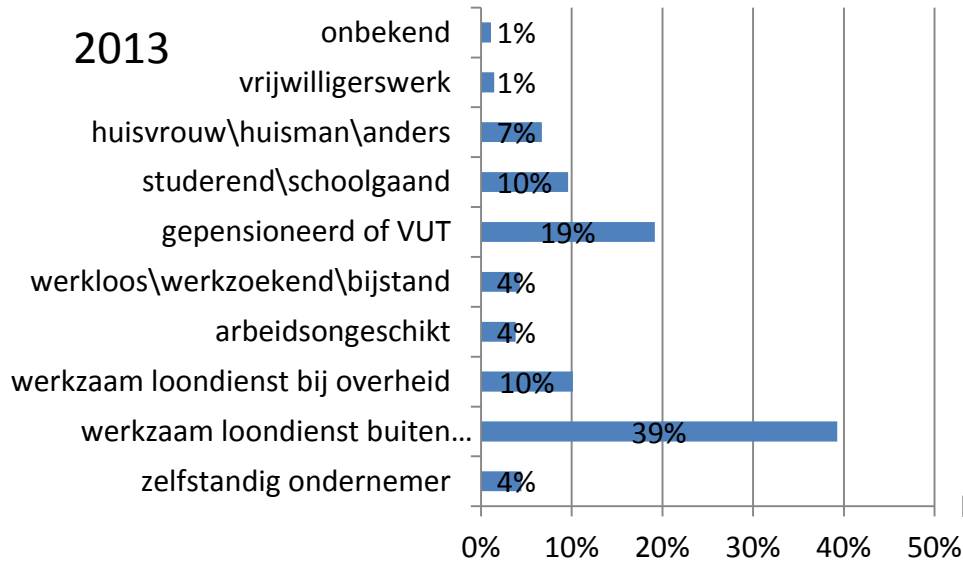
Hoofdvervoermiddelklasse verplaatsing



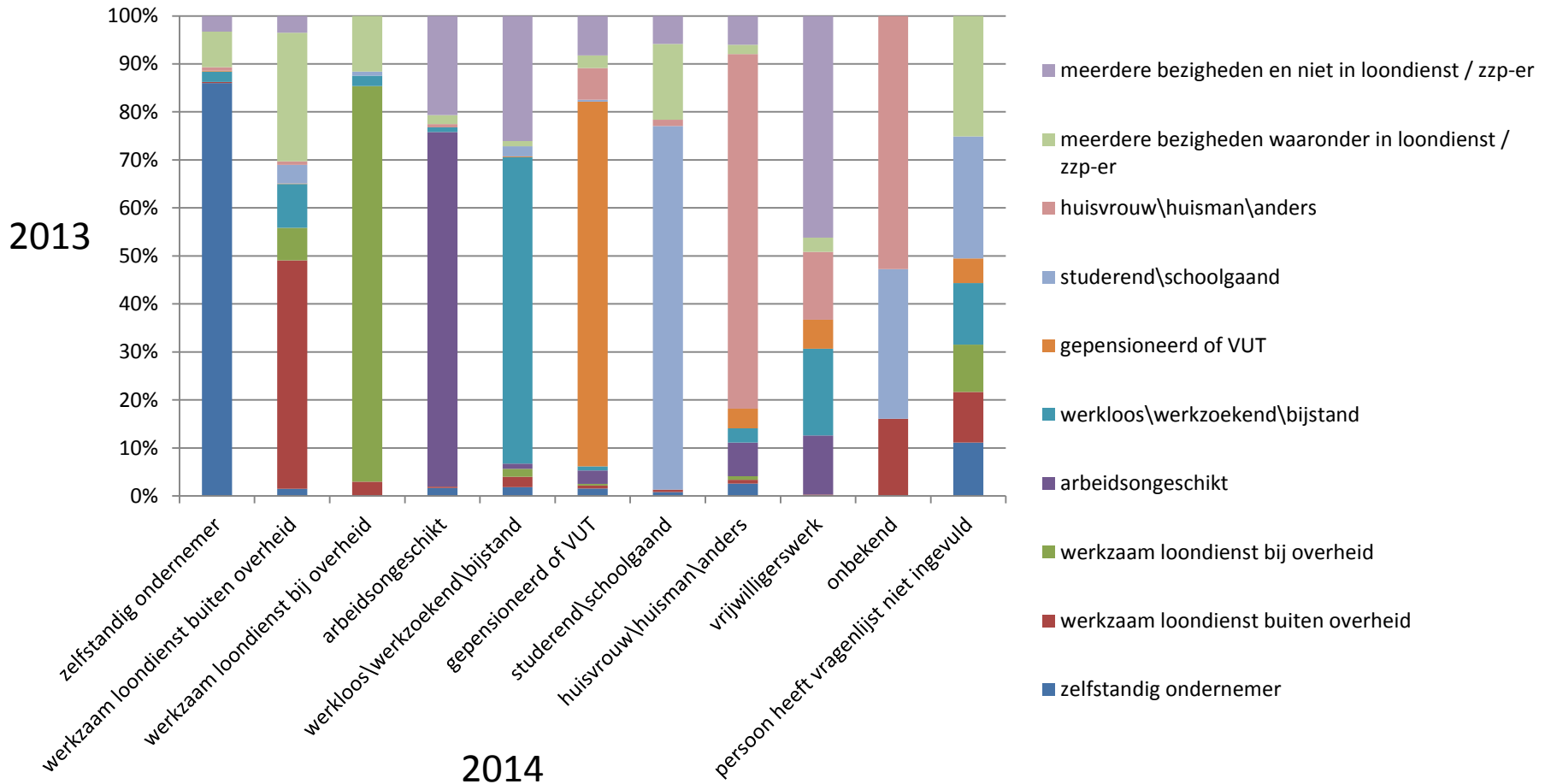
Dynamiek in het MPN 2013-2014



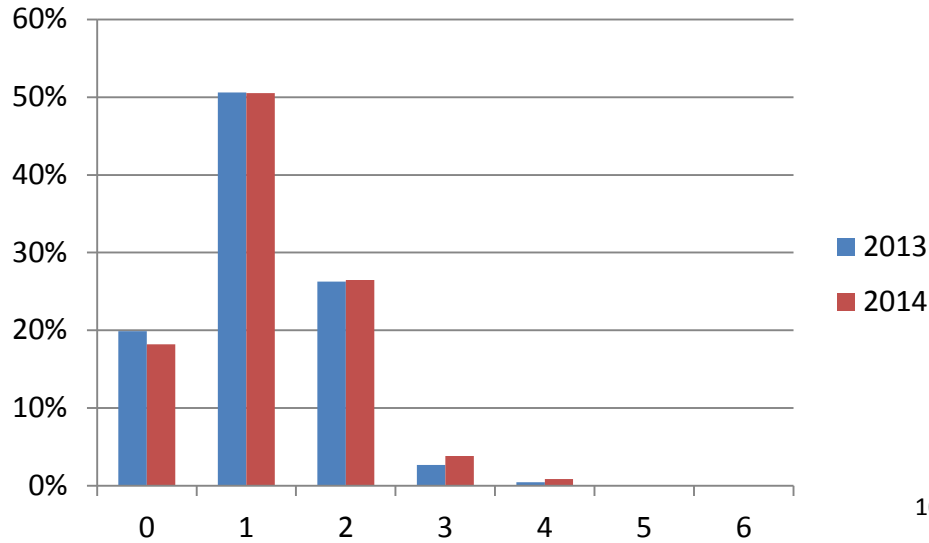
Verandering in werksituatie/opleiding



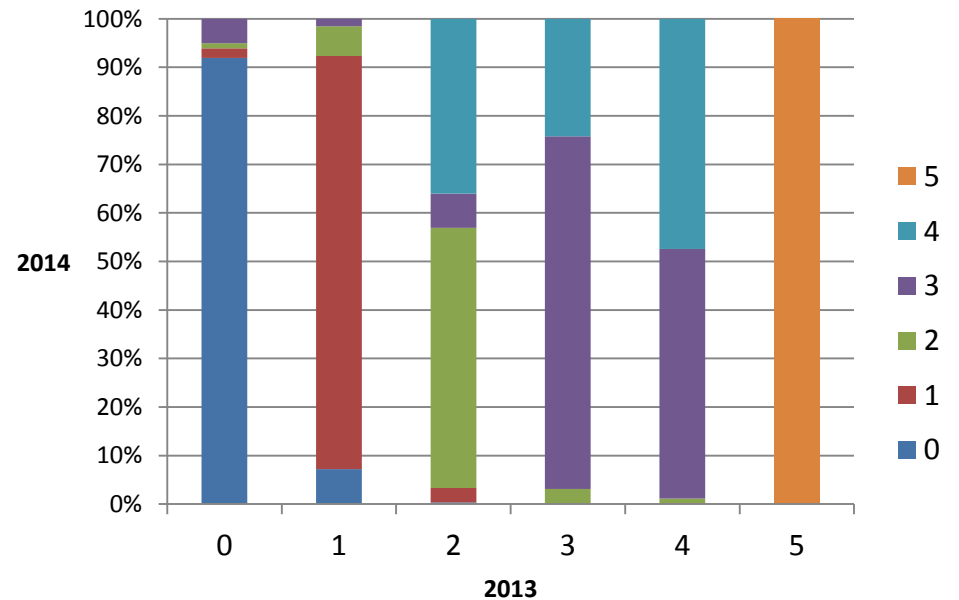
Verandering in werksituatie of opleiding 2013 vs 2014



Verandering in autobezit

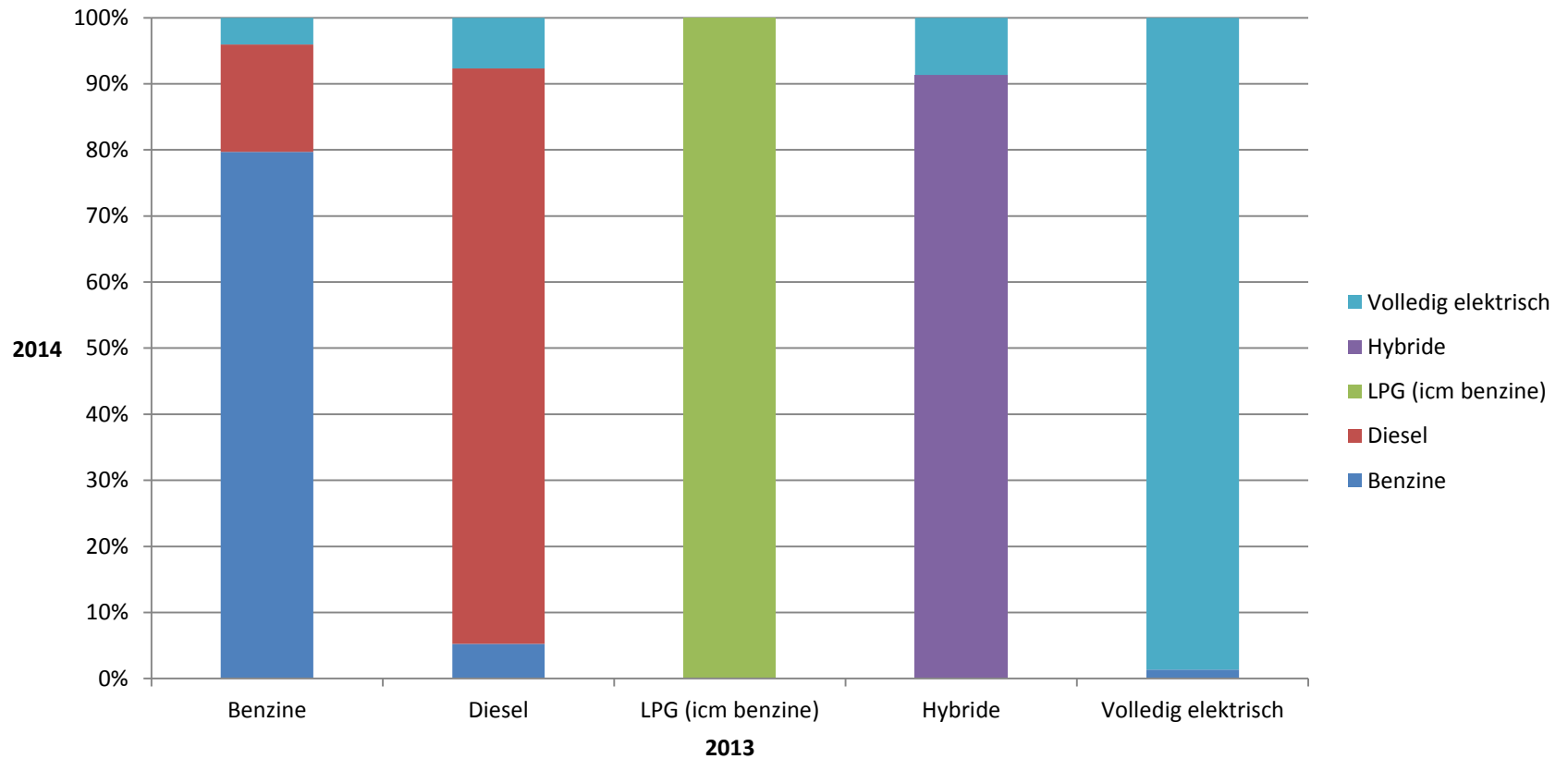


Verandering aantal auto's per hh

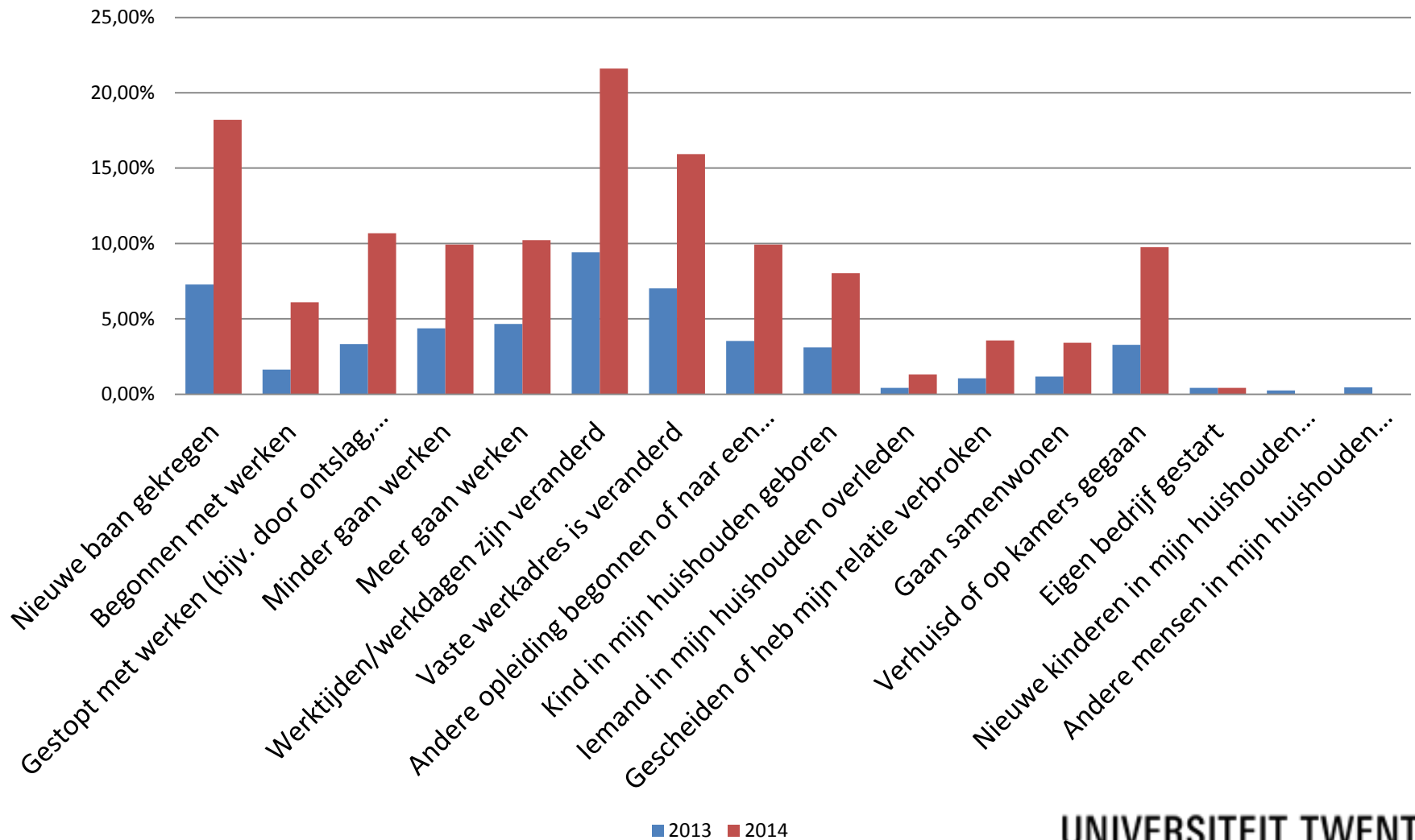


Verandering in autotype

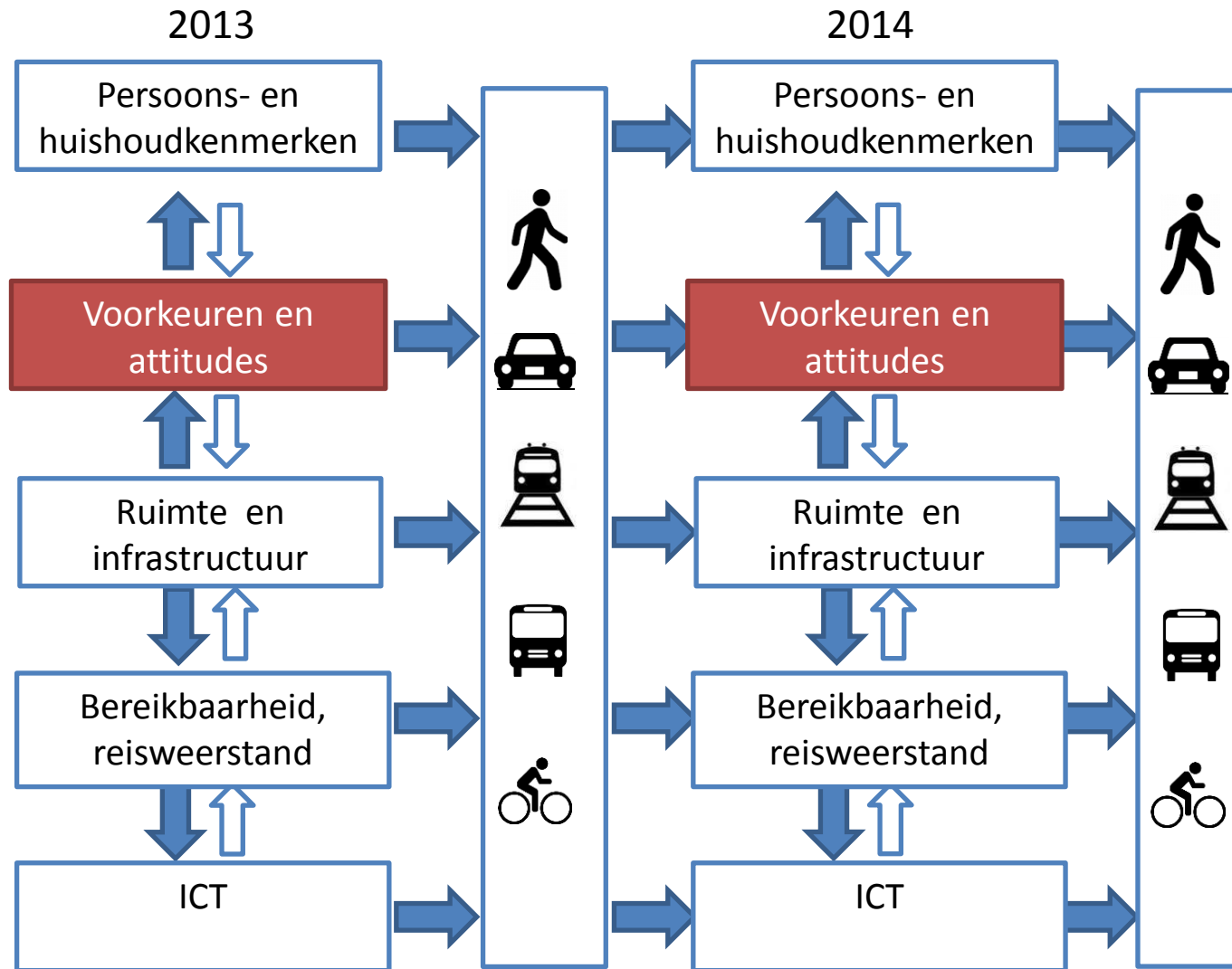
% Brandstof 1e auto in het huishouden



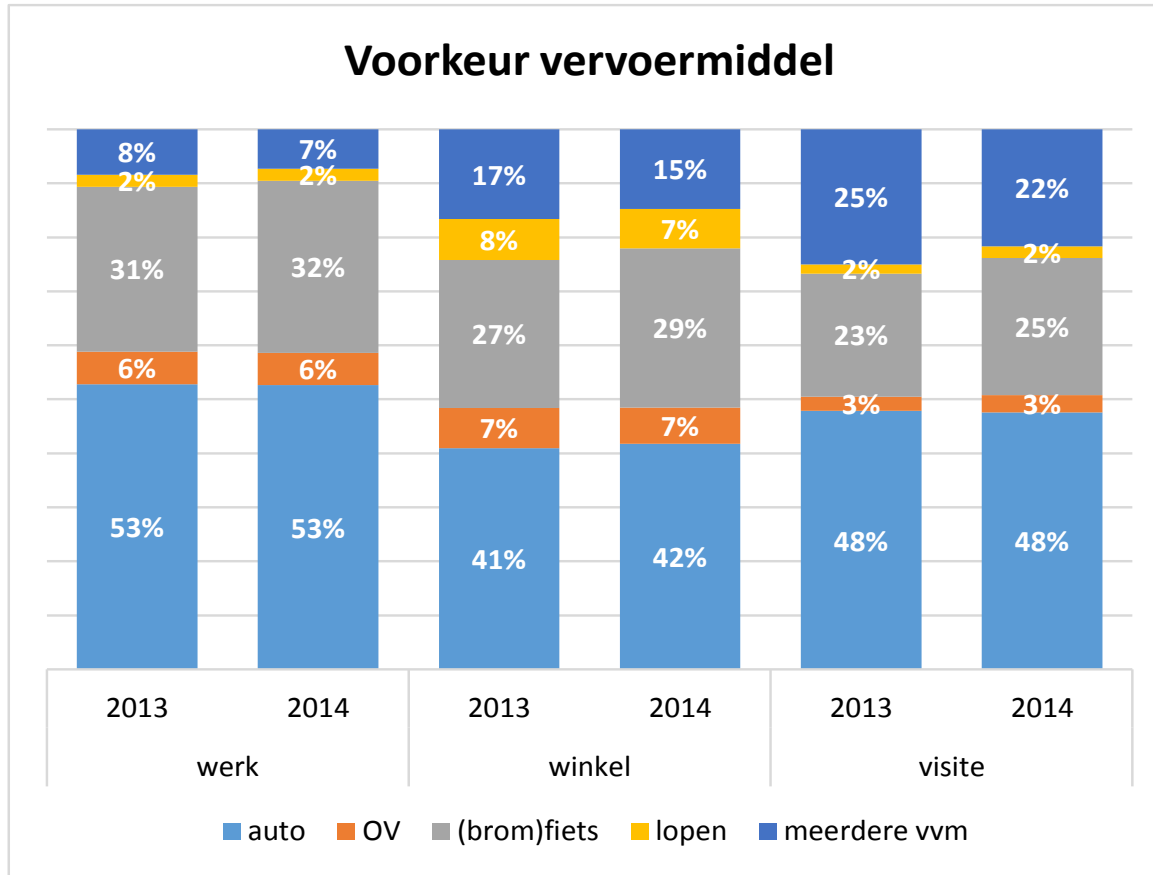
Life events 2013-2014



Dynamiek in het MPN 2013-2014

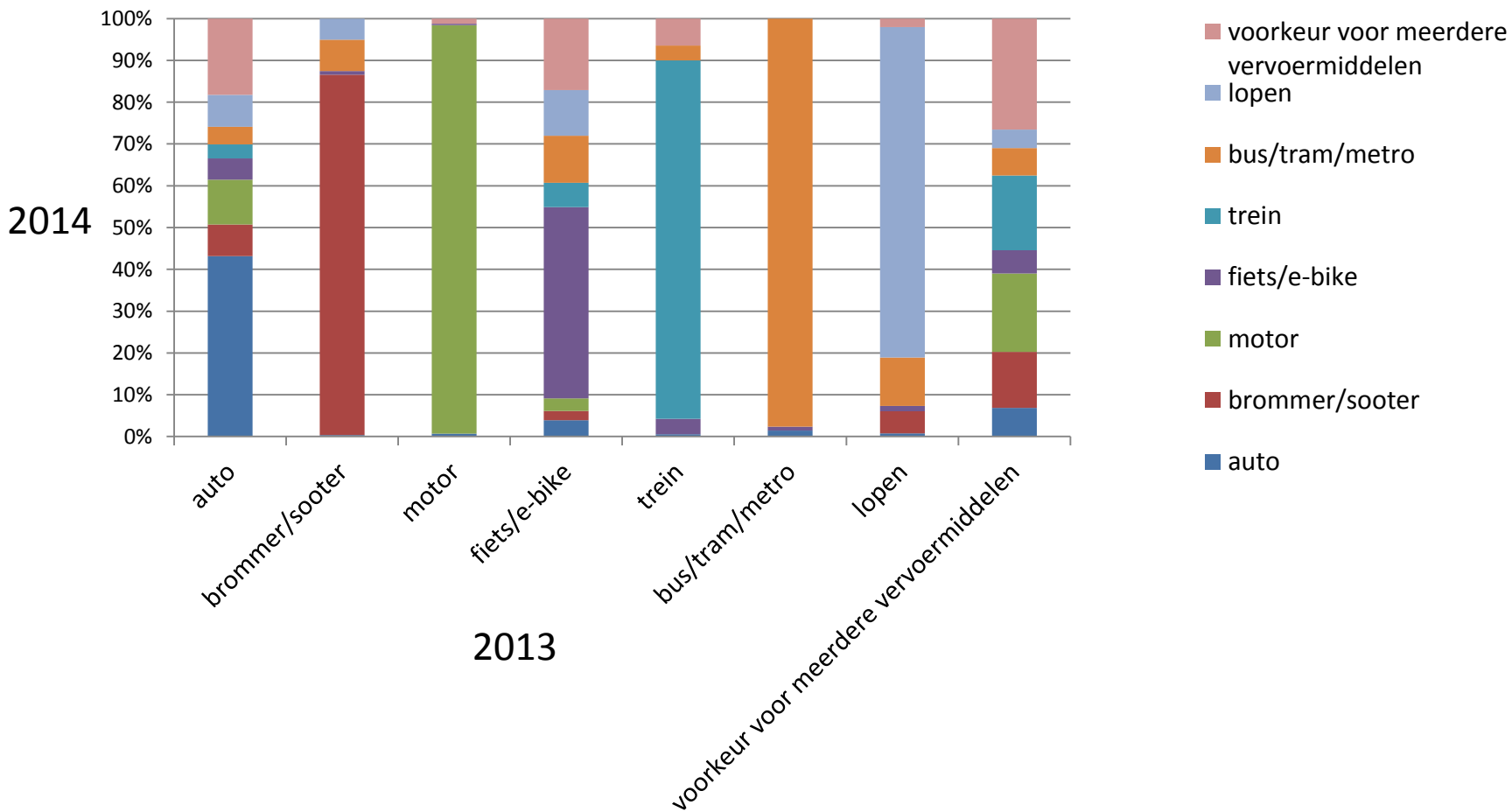


Voorkeuren voor vervoermiddelen, 2013 en 2014

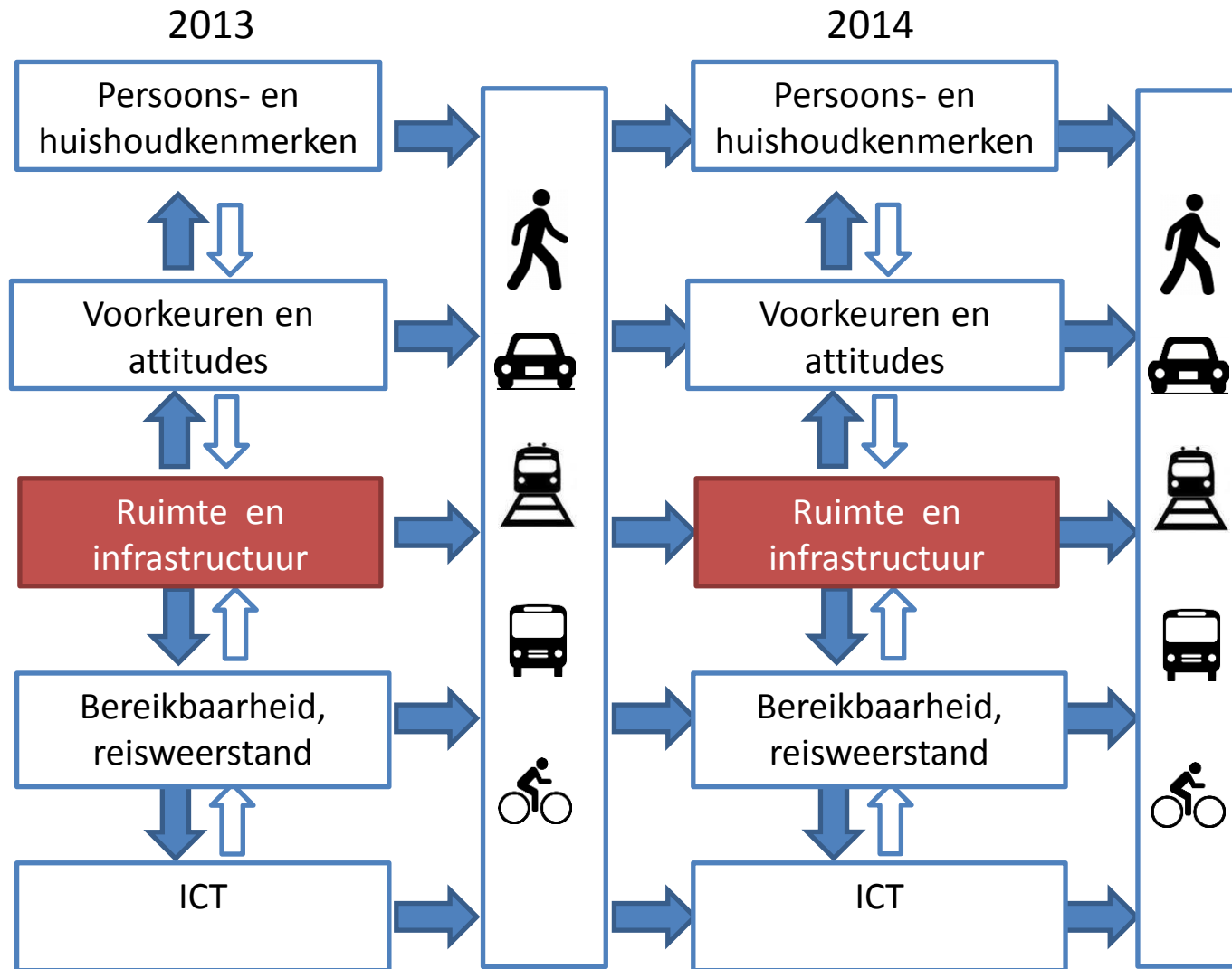


Olde Kalter, M.J., L. Harms, K. Geurs (2015), Elk vervoermiddel heeft zijn voordeel. En zijn nadeel. Over attitudes en voorkeuren ten aanzien van de auto, OV en fiets. C.V.S., 19 en 20 november 2015, Antwerpen

Veranderingen in voorkeur vervoermiddel woon-werk



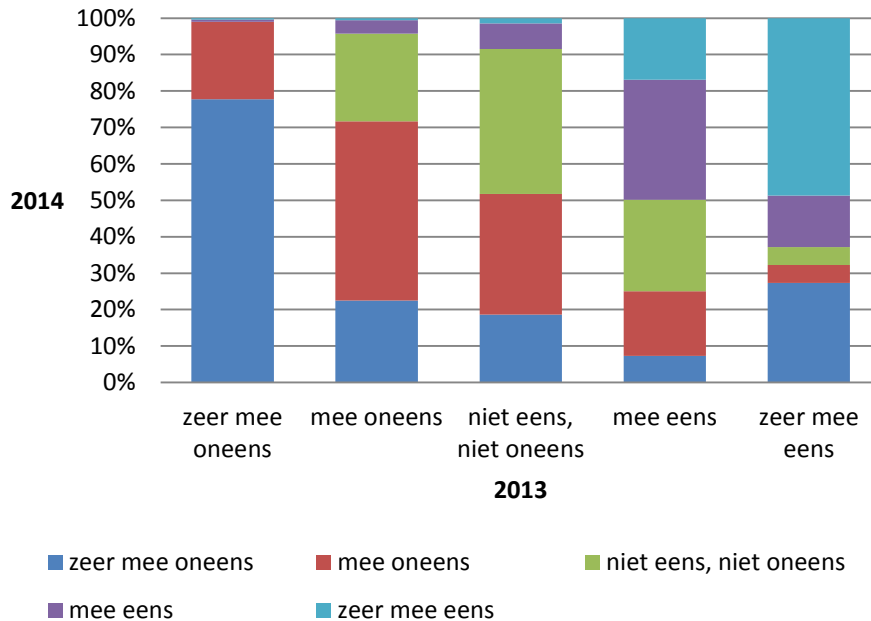
Dynamiek in het MPN 2013-2014



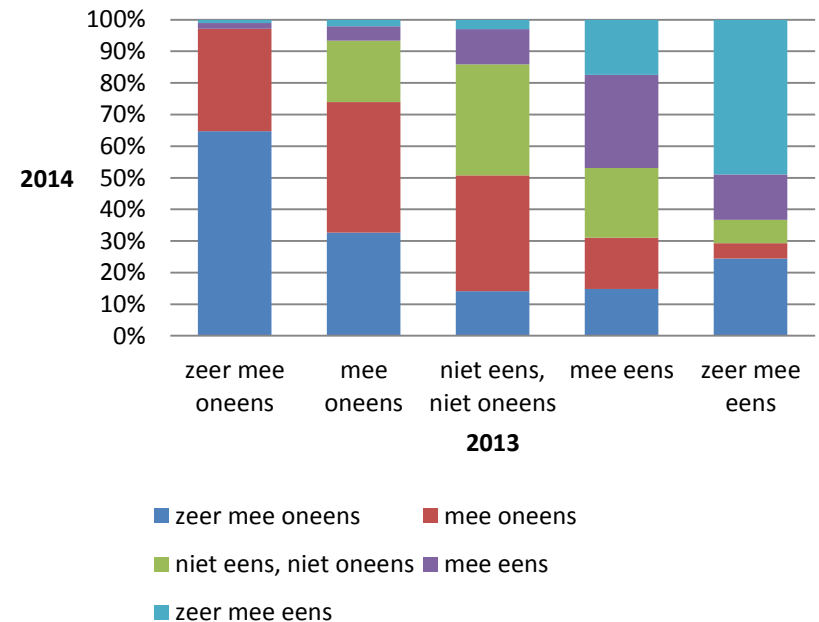
Ruimte en infrastructuur

- Mijn buurt is goed bereikbaar met de auto/OV
- Mijn buurt heeft goede fietsinfrastructuur

Autobereikbaarheid



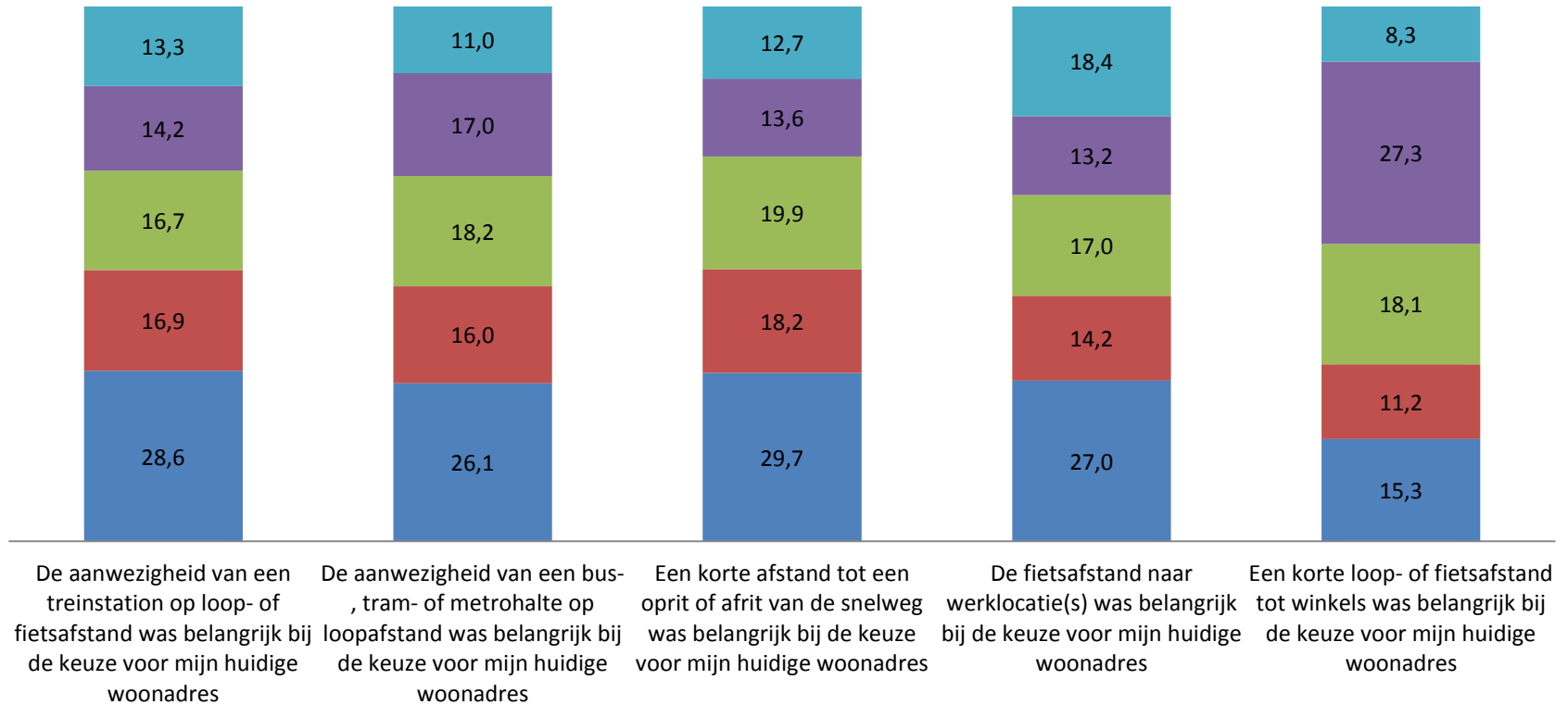
Fietsinfrastructuur



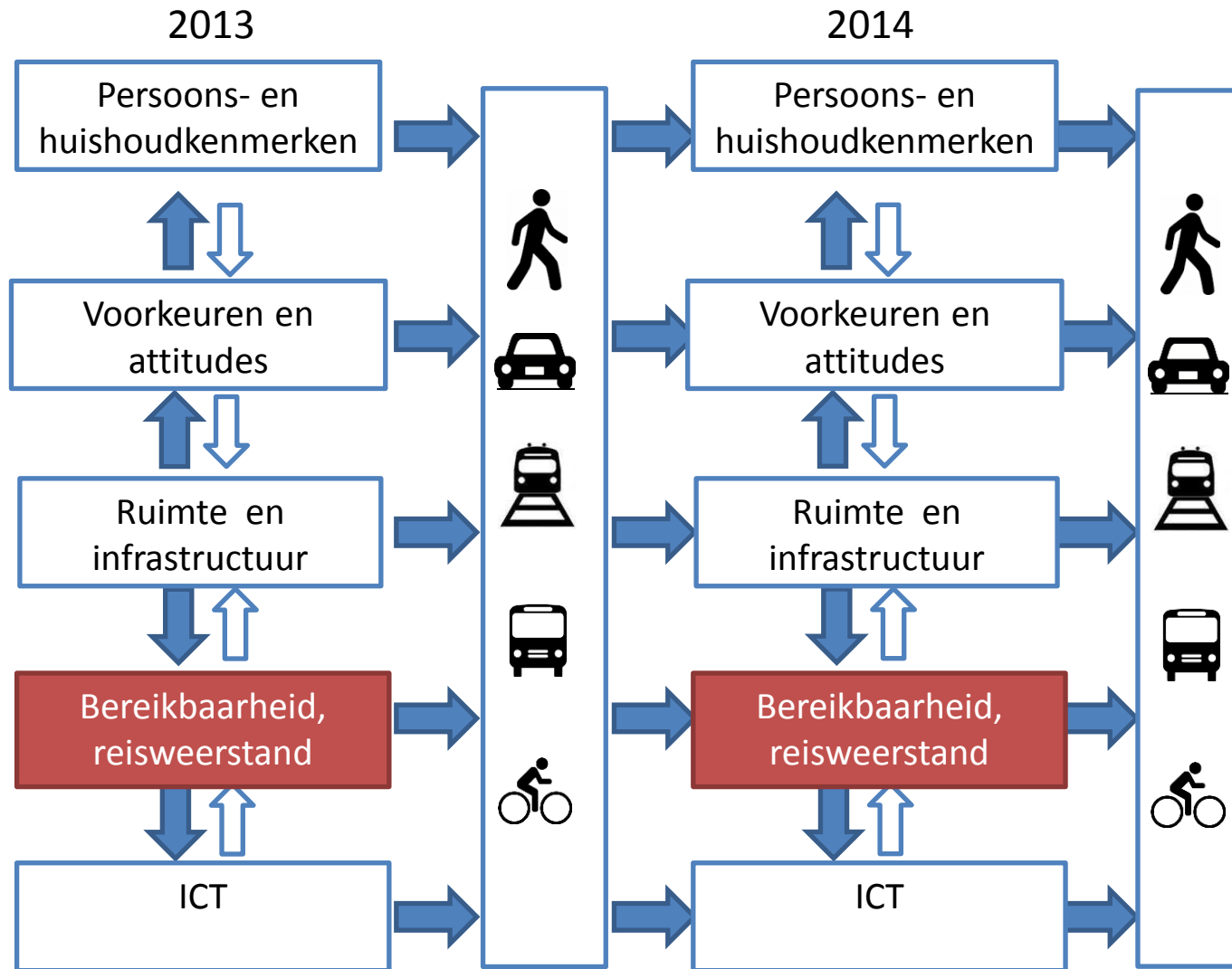
Ruimte en infrastructuur

Woonvoorkeuren 2014

■ Zeer oneens ■ Enigszins oneens ■ Neutraal ■ Enigszins eens ■ Niet van passing

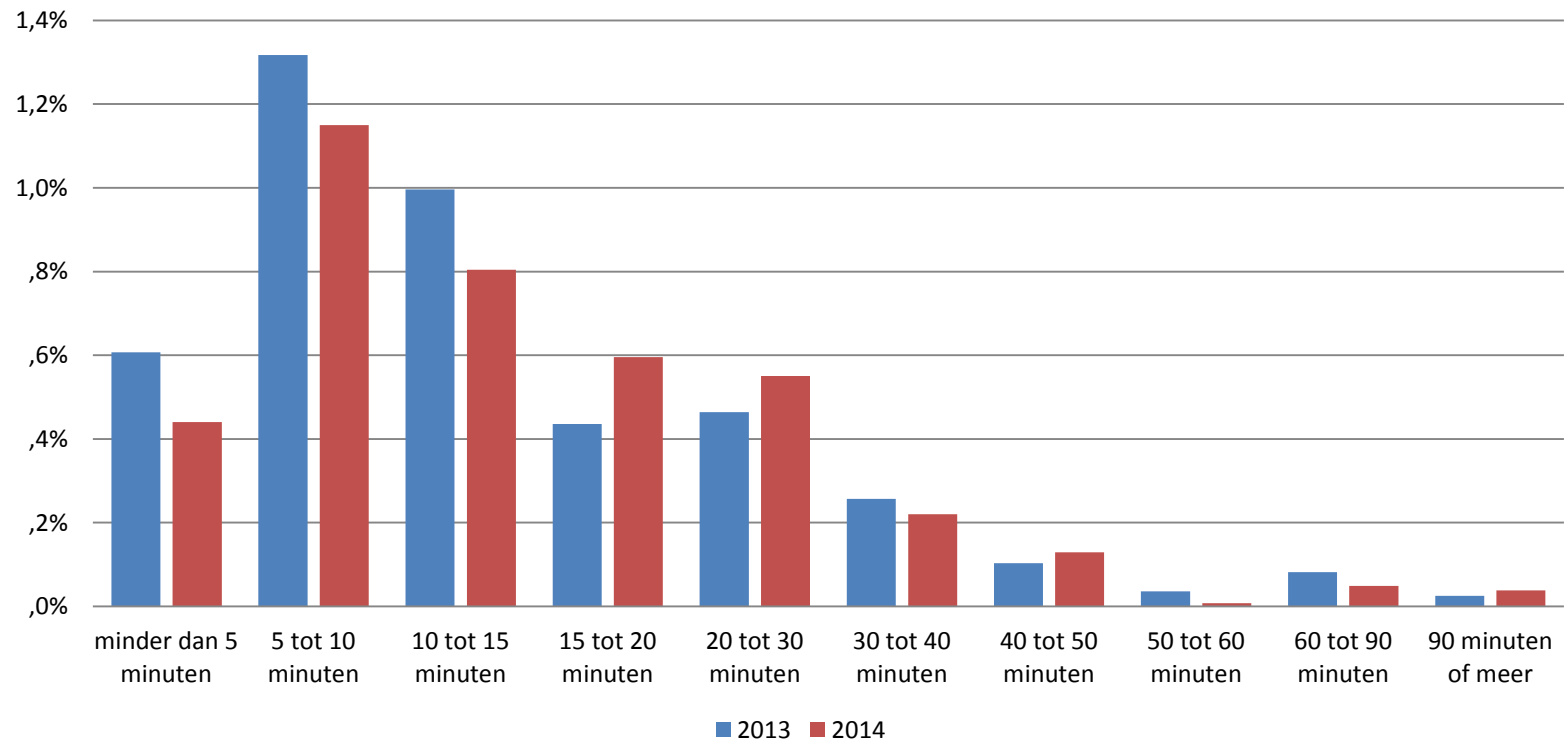


Dynamiek in het MPN 2013-2014

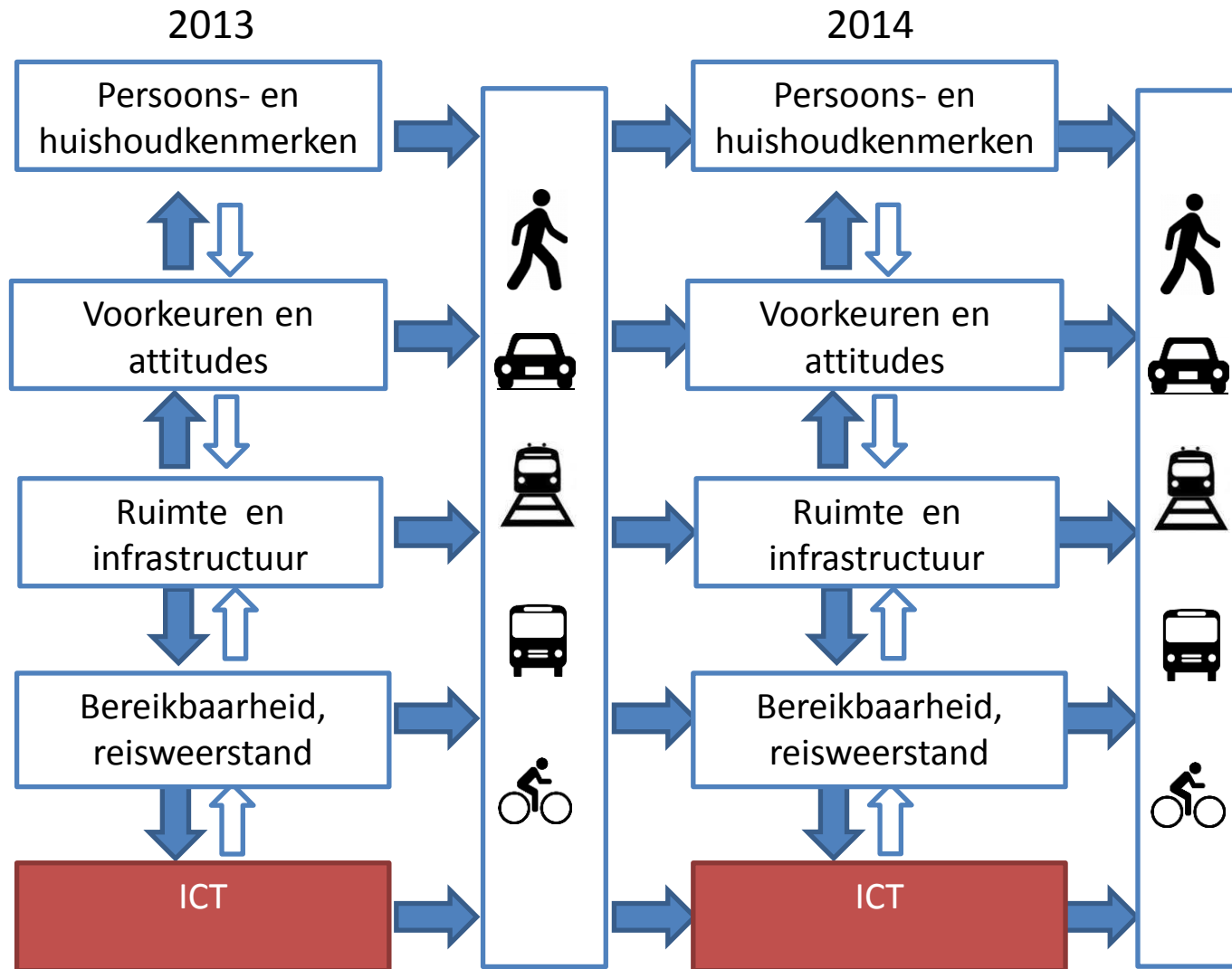


Gerapporteerde vertraging, 2013 en 2014

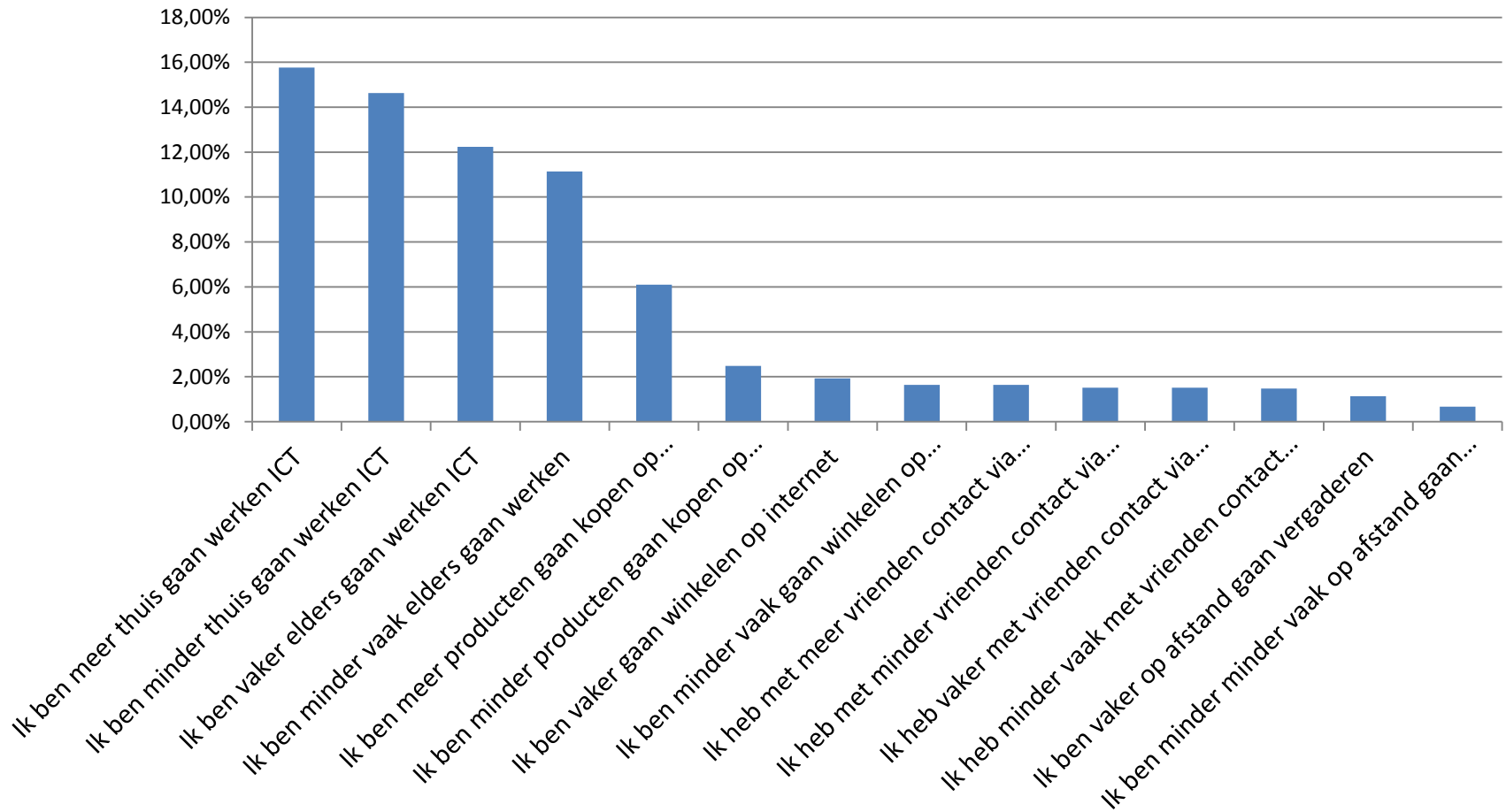
Vertraging verplaatsing (minuten)



Dynamiek in het MPN 2013-2014



Veranderingen in ICT gebruik 2013-2014



Eerste verklarende analyses van veranderingen in mobiliteit (afgelegde afstand en vervoerwijzekeuze)

Afgelegde
afstand

- Δ Winkelen op internet (-)
- Δ Rijbewijsbezit (-)
- Δ Werkadres (+)

Auto

Δ Rijbewijsbezit (+)
 Δ Parkeersituatie (+)

Fiets

Δ Voorkeur fiets (+)
 Δ Werktijden/-dagen (+)

BTM en trein

Δ bereikbaarheid buurt
per OV (+)

Conclusies

- MPN biedt vele mogelijkheden voor verklarende analyses van veranderingen in mobiliteit
- Mobiliteit lijkt op geaggregeerd niveau stabiel, maar is dat op individueel niveau veelal niet
- Veel verklarende factoren wijzigen langzaam -> meerdere jaren paneldata nodig
- Werkgerelateerde kenmerken, ICT-gebruik en voorkeuren/attitudes wijzigen relatief snel
- Effecten daarvan op veranderingen in mobiliteit zijn onderwerp van nadere studie

