



Ministerie van Infrastructuur en Milieu



Gedrag in mobiliteitsbeleid

Congres Kennis voor
Gedragsbewust Beleid

Arjen 't Hoen
plv. directeur Kennisinstituut
voor Mobiliteitsbeleid (KiM)



Inhoud

1. Mobiliteitsbeleid al zeer gedragsbewust ...
... maar wel verbeteringen mogelijk
2. Invloed van ontwikkelingen op mobiliteitsgedrag
 - Casus: automatische voertuigen
3. Mobiliteitsgedrag verschilt tussen groepen
 - Casus: ruimtelijke en sociale divergentie in fietsgebruik
4. Mobiliteitsbeleid en onbewuste gedragsreacties
5. Directe interactie tussen kennis en beleid van groot belang



1. Mobiliteitsbeleid al zeer gedragsbewust...

Onderzoeksinstrumentarium, bijvoorbeeld:

- parameters in verkeer- en vervoermodellen op basis van waargenomen mobiliteitsgedrag;
- studies naar reistijdwaardering.

Effectiviteit van maatregelen:

- modal shift beleid niet effectief; auto en OV geen communicerende vaten
- Anders Betalen voor Mobiliteit: veel onderzoek naar hoe het gedrag van automobilisten zal veranderen, afhankelijk van de vormgeving van de maatregel



... maar wel verbeteringen mogelijk

2. Mobiliteitsgedrag verandert onder invloed van technologische en sociaal-economische ontwikkelingen.
 - Casus: automatische voertuigen
3. Mobiliteitsgedrag verschilt tussen groepen
 - Casus: ruimtelijke en sociale divergentie in fietsgebruik
4. Nog meer rekening houden met onbewuste gedragsreacties bij vormgeving beleidsmaatregelen (BIT)

2. Invloed ontwikkelingen op gedrag (1)

- Technologische en sociaal-economische ontwikkelingen beïnvloeden het mobiliteitsgedrag
- Onzekere toekomst
- En het kan snel gaan...



<https://www.youtube.com/watch?v=ri6HRHZ20RI>



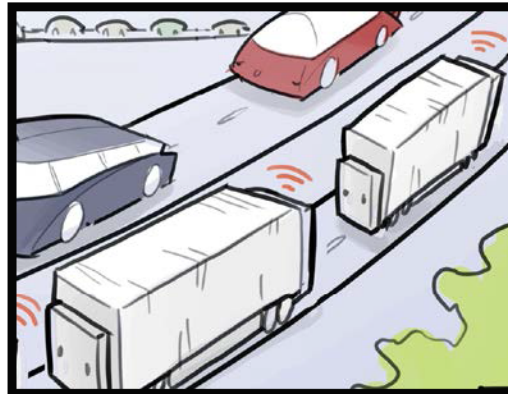
2. Invloed ontwikkelingen op gedrag (2)

10 onzekere ontwikkelingen samengevat

- 1 Demografische ontwikkelingen: bijv. omvang en effecten immigratie/emigratie
- 2 Sociaal-economische polarisatie: kloof naar inkomen, opleiding en gezondheid
- 3 Leefpatronen en leefstijlen
- 4 Re-urbanisatie en krimp
- 5 Energieke netwerksamenleving: bijv. zelforganisatie en zelfredzaamheid
- 6 Het Nieuwe Werken
- 7 Het Nieuwe Winkelen
- 8 Technologie en verplaatsingsgedrag
- 9 Nieuwe vormen van vervoer: bijv. e-fiets, zelfrijdende auto
- 10 Europese en mondiale trends

2. Invloed ontwikkelingen op gedrag (3)

- Voorbeelden
 - Nieuwe vormen van reisinformatie
 - Ontwikkeling autodelen
- Casus: scenariostudie automatische voertuigen ('de zelfrijdende auto')

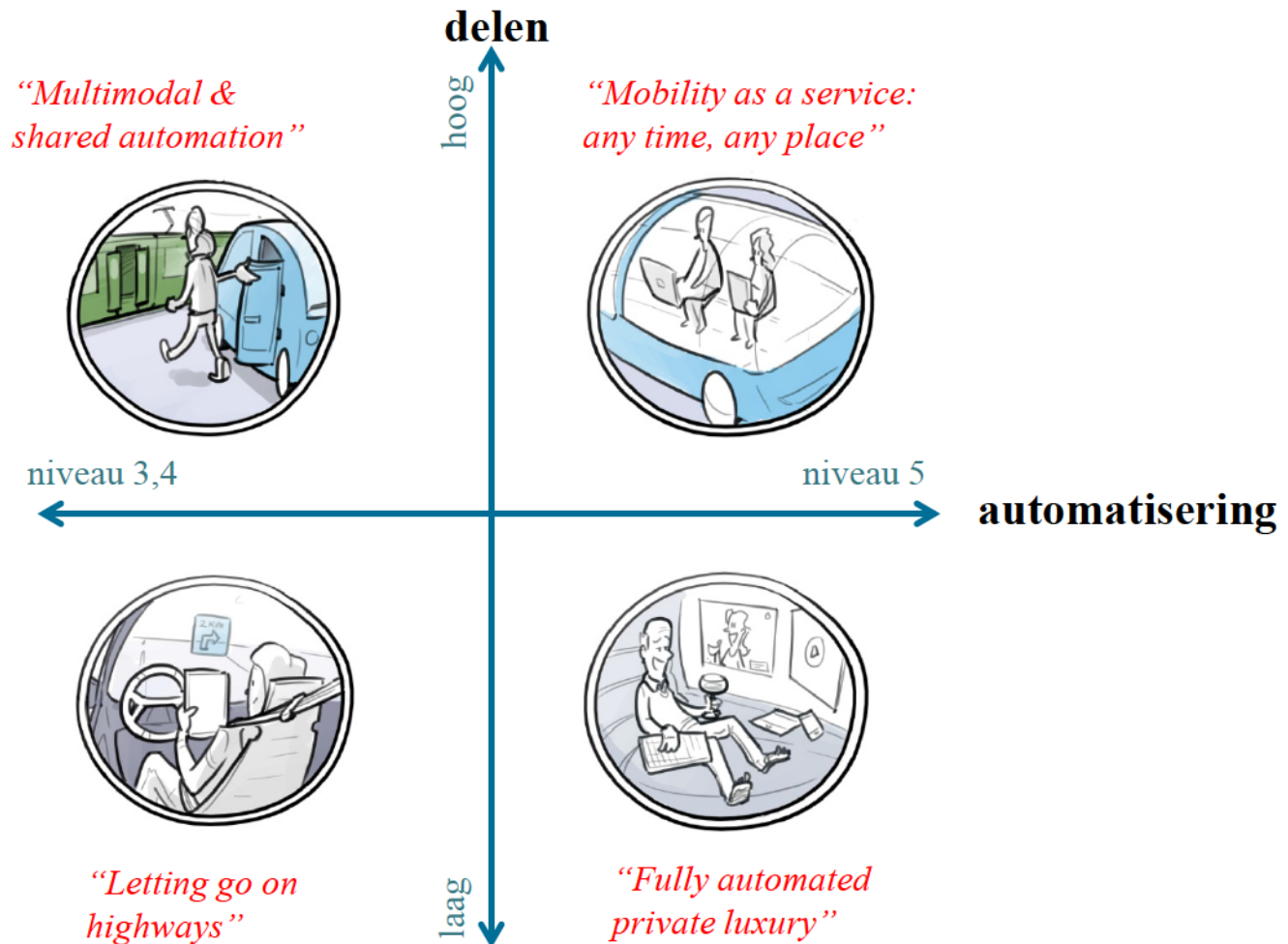


Casus 1: automatische voertuigen

- Belangrijke onzekerheden vervoersysteem
 - Niveau van automatisering
 - Mate van delen (bezit en ritten)
- Belangrijke drijvende krachten
 - Technologische ontwikkeling (*markt*)
 - Voorkeuren / acceptatie / attitude (*burger*)
 - Beleid en regulering (*overheid*)
- Gevolgen voor
 - Andere vervoer-/transportwijzen: OV, fiets/lopen, goederenvervoer
 - Maatschappij: veiligheid, sociale inclusie, RO, economie, milieu
 - Mobiliteitsvraag: ritten, voertuigkilometers, etc.



Casus 1: Automatische voertuigen (2)





Tabel: Eerste indicatie van effecten zelfrijdende auto

	<i>Mobility as a service: any time, any place</i>	<i>Automated private luxury</i>	<i>Letting go on highways</i>	<i>Multimodal and shared automation</i>
WEGCAPACITEIT EN OMVANG AUTOVERKEER				
Capaciteit	+	+	o/+	o/+
Omvang van het autoverkeer	+	++	o/+	o
ANDERE VERVOERWIJZEN				
Openbaar vervoer	--	--	o	o/+
Gebruik fiets	o/+	-	o	+
Automatisering goederenvervoer	++	++	+	+
BREDERE MAATSCHAPPELIJKE GEVOLGEN				
Aantal parkeerplekken	--	o	o	-
Ruimtelijke spreiding	+	++	o	o/-
Sociale inclusie	++	+	o	o
Verkeersveiligheid	++	++	+	+
Milieu en leefbaarheid	+	-	o/-	o/+
Markt autofabrikanten	-	+	o	--
Aantal autodealers	--	o	o	--
Chauffeurs (ov en goederenvervoer)	--	--	o	o



3. Mobiliteitsgedrag verschilt tussen groepen

- Verschillen tussen leeftijdsgroepen
- Verschillen tussen sociaal-economische groepen
- Verschillen tussen regio's
- Casus: ruimtelijke en sociale divergentie in fietsgebruik



Casus: ruimtelijke en sociale divergentie in fietsgebruik

Is fietsen in Nederland booming?

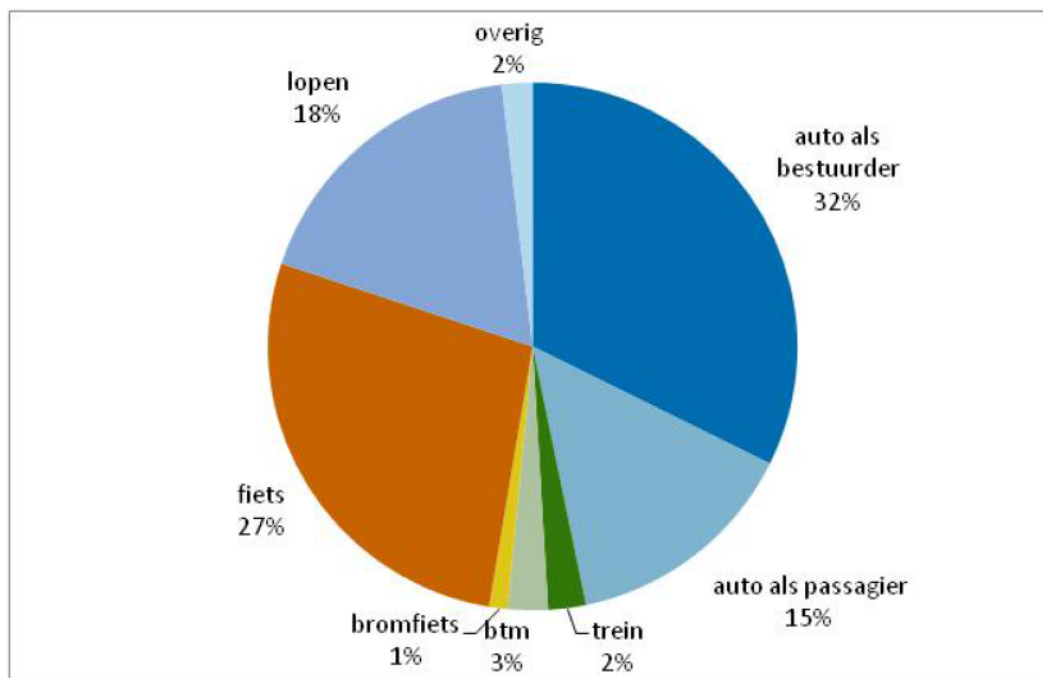
Ontwikkeling fietsaandeel (als % van alle verplaatsingen) is...

- A. Toegenomen
- B. Gelijk gebleven
- C. Afgenomen



Fietsgebruik in...

2010 ~ 25%
2005 ~ 25%
2000 ~ 25%
1995 ~ 25%
1990 ~ 25%
1985 ~ 25%

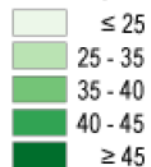


Bron: KiM Mobiliteitsbeeld 2014/2015

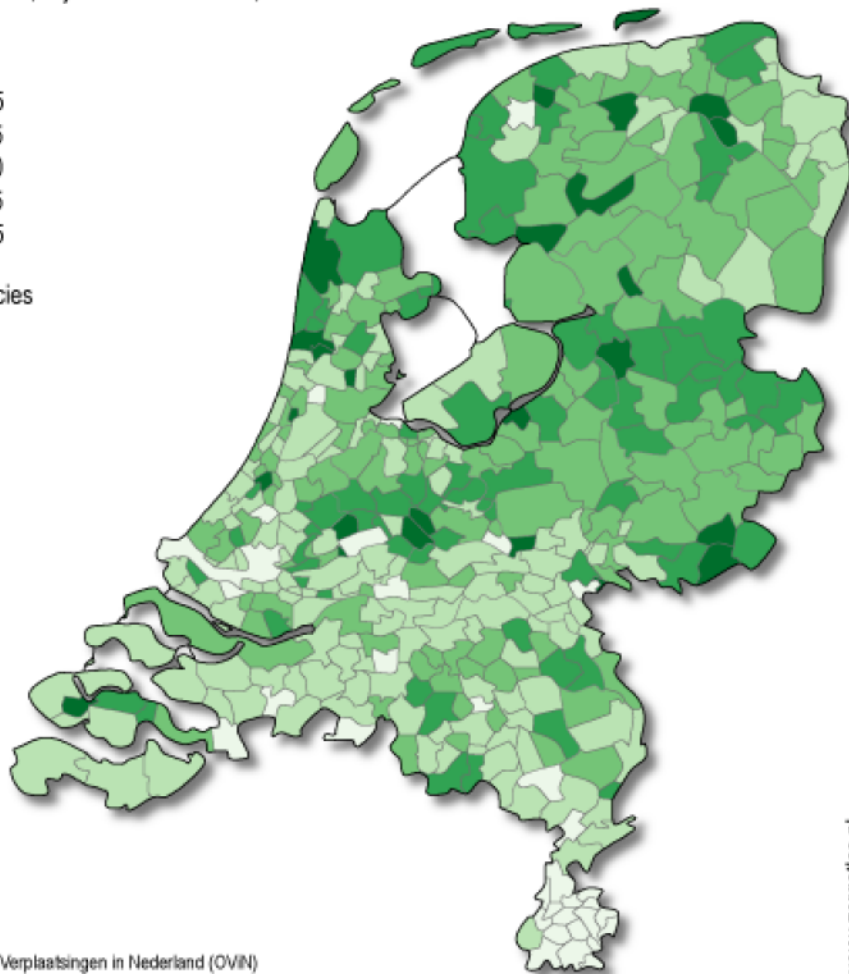
Fietsgebruik 2010-2013

per gemeente, bij afstand van < 7,5km

Percentage



— provincies



Bron: Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN)

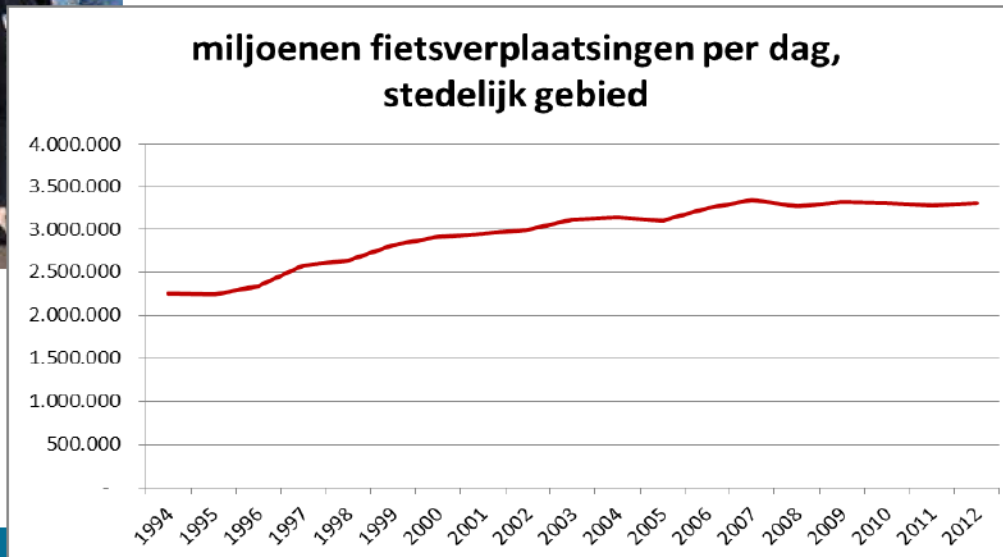
www.zorgatlas.nl

... maar grote ruimtelijke verschillen...

In stedelijke gebieden neemt fietsgebruik toe...

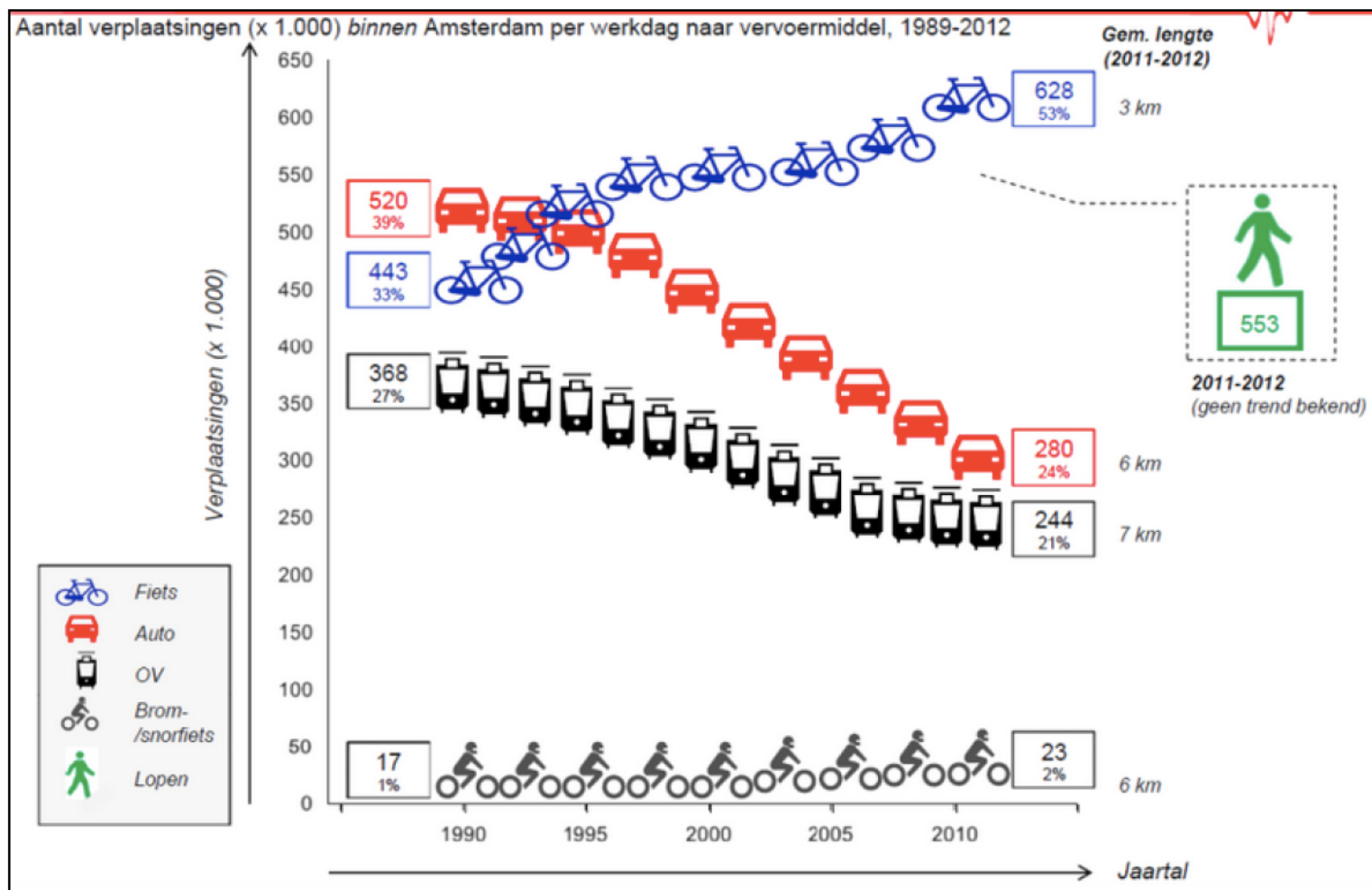


Bron: Analyses Uva (Harms et al. 2014)



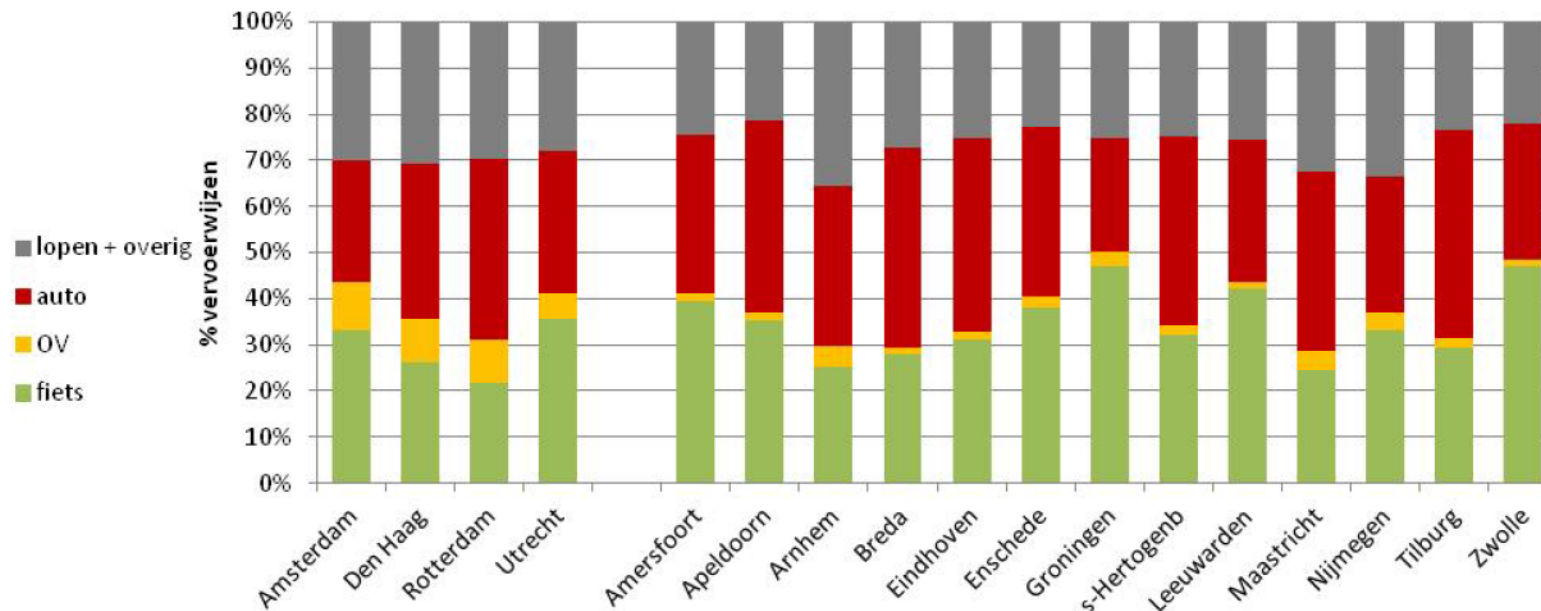


zoals in Amsterdam...





maar niet in alle steden is groei zichtbaar...

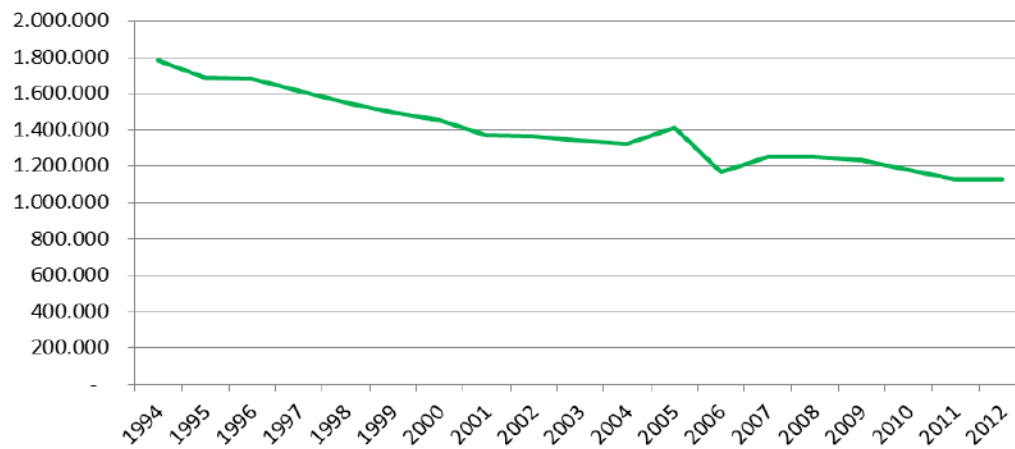


Bron: KiM Mobiliteitsbeeld 2014

... en zeker niet op het platteland...



**miljoenen fietsverplaatsingen per dag,
platteland**



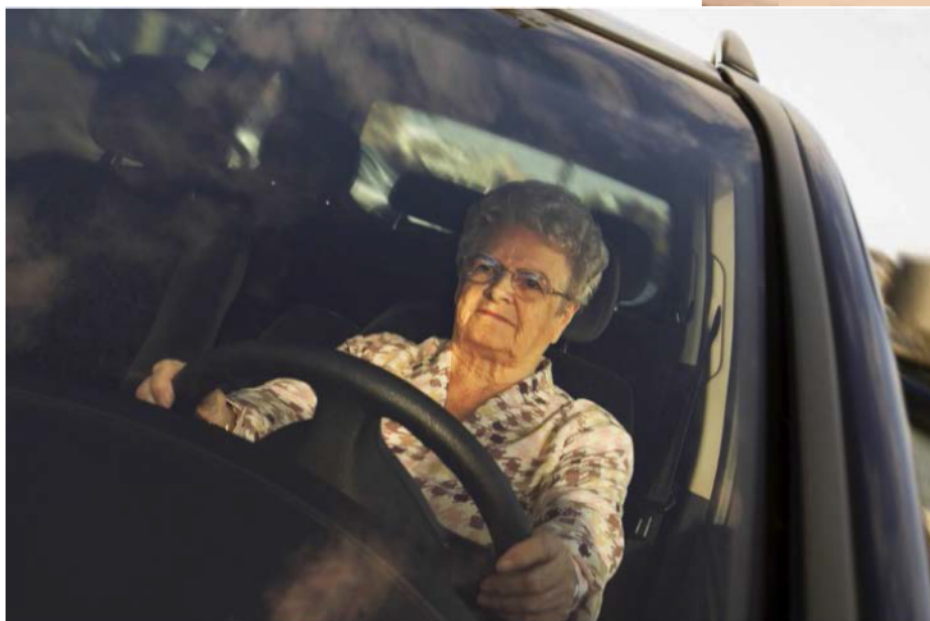
Bron: Analyses UvA (Harms et al. 2014)

... en grote **sociale** verschillen...



Baby-boomers

fietsen vaker en over grotere afstanden
(ook vaker per auto)

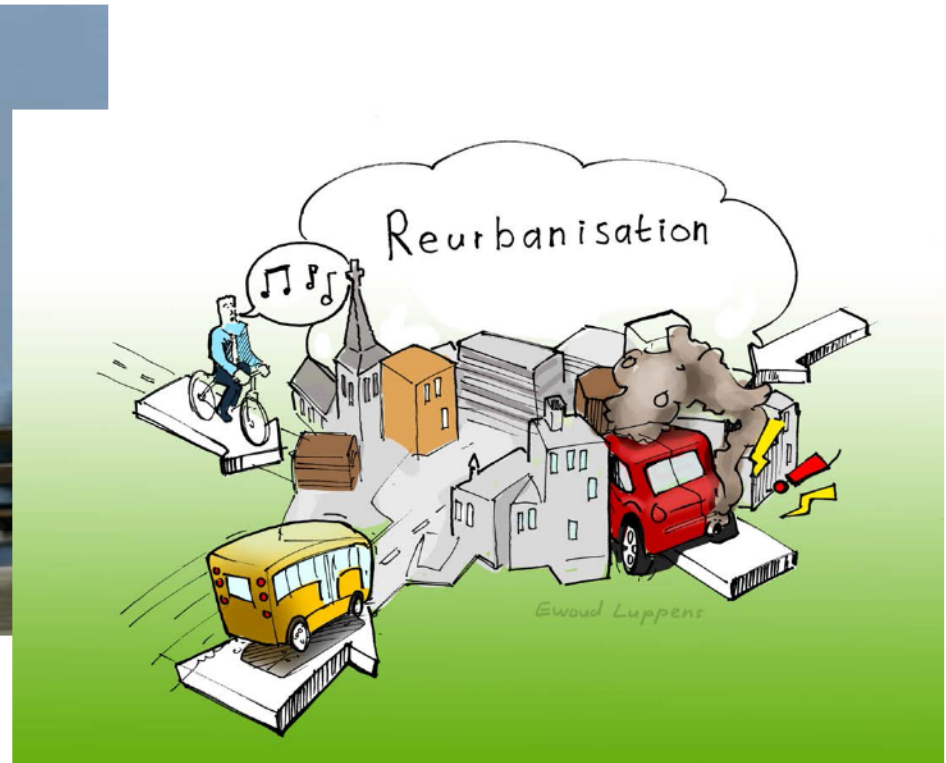


Jongvolwassenen (18-30)

fietsen vaker en maken minder gebruik van de auto, met name in stedelijke gebieden

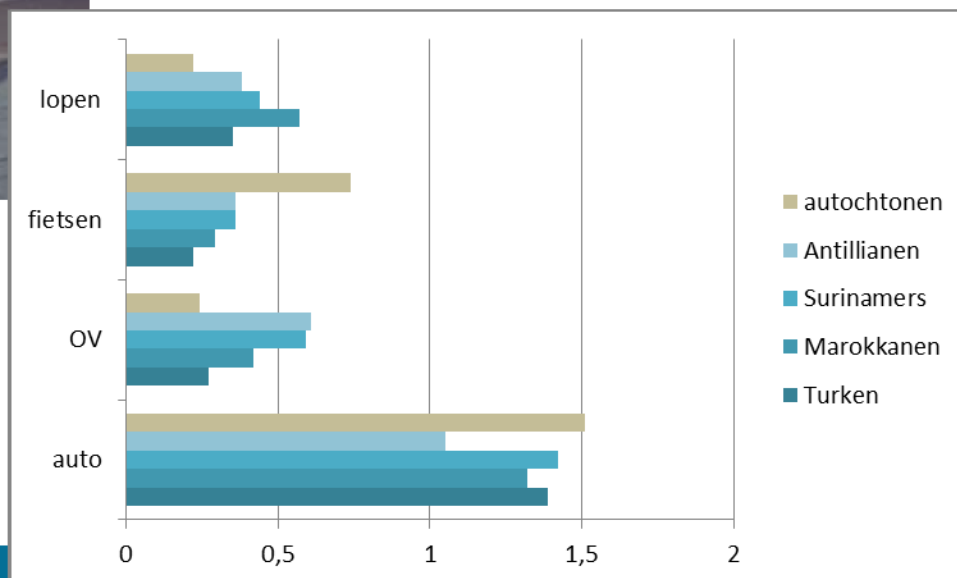


Bron: Analyses UvA (Harms et al. 2014)



Niet-westerse allochtonen

fietsen weinig en aandeel in bevolking neemt toe



Bron: SCP 2008



Uitdagingen voor beleid

- Gedecentraliseerd fietsbeleid en de rol van de rijksoverheid
- Schaalsprong in steden, kansen op platteland
- Transitie naar meer en verder op de e-fiets?



4. Beleidsmaatregelen en onbewuste gedragsreacties

- Nog meer rekening houden met onbewuste gedragsreacties bij vormgeving beleidsmaatregelen
- Binnen IenM: Behavioural Insight Team (BIT)
- Voorbeeld: belonen of straffen?
 - Belonen (met geld, cadeaus, ...): bijv. stimuleren fietsgebruik, spitsmijden
 - Straffen: bijv. ticket tax, boetes

5. Directe interactie tussen kennis en beleid

- Voor gedragbewust beleid directe interactie beleid en kennis van groot belang
- KiM: op warme afstand van beleid
- Vraagsturing via socratische dialogen



5. Directe interactie tussen kennis en beleid (2)

- Kennis aan Tafel:



- gesprekken, presentaties korte notities over beschikbare kennis;
- het beantwoorden van ad hoc vragen;
- het (inter)nationale kennisnetwerk toegankelijk maken voor IenM (bij wie is wat te halen);
- het ondersteunen bij het formuleren van onderzoeksvragen;
- het deelnemen in begeleiding door IenM uitbesteed onderzoek;
- het adviseren over onderzoeksprogramma's externe instituten.



Dank voor jullie aandacht!

Arjen 't Hoen

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

www.kimnet.nl

arjen.t-hoen@minienm.nl

06 - 215 22 738