

De invloed van de coronacrisis op de reistijd- en betrouwbaarheidswaardering

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Roel Faber

Juli 2021

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) maakt analyses van mobiliteit die doorwerken in het beleid. Als zelfstandig instituut binnen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) maakt het KiM strategische verkenningen en beleidsanalyses.

De inhoud van de publicaties van het KiM behoeft niet het standpunt van de minister en de staatssecretaris van IenW weer te geven

Notitie

Achtergrond van de reistijdwaardering

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) is in 2019 begonnen met een project dat tot doel heeft de kengetallen met betrekking tot de reistijdwaardering en de betrouwbaarheidswaardering te updaten. Deze kengetallen worden gebruikt bij de afweging van investeringen in mobiliteit in Nederland, bijvoorbeeld met behulp van Maatschappelijke Kosten-Baten Analyses (MKBA's). Deze investeringen leiden immers tot een betere bereikbaarheid, vaak als gevolg van reistijdwinst of een hogere betrouwbaarheid van de reistijd. De maatschappelijke baten van de verbeterde bereikbaarheid wordt berekend met behulp van de reistijd- en betrouwbaarheidswaarderingskengetallen. Deze reistijd- en betrouwbaarheidsbaten zijn vaak de belangrijkste batenpost van een mobiliteitsmaatregel. De huidige waarderingskengetallen zijn gebaseerd op veldwerk dat in 2009 en 2011 is uitgevoerd en zijn toe aan actualisatie. Voor het bepalen van de nieuwe waarderingskengetallen heeft KiM aan Significance op basis van een Europese aanbesteding een onderzoeksopdracht verleend.

Mogelijk effect van COVID-19

Het nieuwe veldwerk voor de bepaling van de kengetallen zou plaatsvinden in mei 2020. Het veldwerk bestaat normaal gesproken uit twee onderdelen: 1) respondenten die via een online panel worden geworven (panel-respondenten) en 2) respondenten die tijdens hun reis worden geworven (intercept-respondenten). Na de wereldwijde uitbraak van COVID-19 hebben wij besloten om dit veldwerk uit te stellen. Het was niet haalbaar om deze intercept-respondenten te werven in mei 2020, gezien de contactbeperkende maatregelen die waren ingesteld om verspreiding van het virus te voorkomen. Wij hebben nog wel een pilotstudie gehouden begin maart 2020 (voordat de coronamaatregelen werden ingesteld), ten behoeve van het testen van de vragenlijsten. Voor deze pilotstudie hebben wij alleen panel-respondenten gebruikt. Daarmee is deze pilot meting niet representatief en kunnen de resultaten niet worden gebruikt voor het bepalen van de hoogte van de waarderingskengetallen.

Vrij snel werd duidelijk dat de coronacrisis ingrijpende gevolgen heeft voor onze mobiliteit. Zeker op de korte termijn, waarin onze mobiliteit door de contactbeperkende maatregelen werd beknut, maar ook op de lange termijn, bijvoorbeeld als gevolg van structurele veranderingen in het thuiswerken. Veel gevolgen waren en zijn echter nog steeds onzeker. Door deze onzekerheid twijfelden wij in hoeverre COVID-19 een effect zou hebben op de reistijdwaardering, met als onderliggende vraag of dit effect structureel zou kunnen zijn. Dit is belangrijk omdat kengetallen voor reistijdwaardering en betrouwbaarheidswaardering lang meegaan. Kengetallen die tijdens de corona-epidemie zijn bepaald zijn daar mogelijk niet voor geschikt. De voornaamste reden om het effect van COVID-19 op de waardering goed uit te zoeken is dan ook praktisch van aard: het al dan niet bestaan van een tijdelijk effect is van grote invloed op onze beslissing om het veldwerk van het hoofdonderzoek wel of niet op relatief korte termijn te houden.

Methode

Om het effect van COVID-19 op de reistijdwaardering te onderzoeken hebben wij Significance gevraagd om een extra meting uit te voeren tijdens COVID-19. Deze meting gebruikt net zoals de pilotmeting alleen panel-respondenten. De resultaten van deze extra meting hebben zij vergeleken met de pilot-meting (van maart 2020). De nieuwe meting

is uitgevoerd in september en oktober 2020. Dit was in een periode met relatief minder strikte maatregelen. Wel was er bijvoorbeeld nog steeds sprake van een thuiswerkplicht, waren er restricties op bijeenkomsten en bleef de 1,5meter afstand leidend. De besmettingsgraad steeg ook duidelijk gedurende deze periode, waarin enkele maatregelen ook werden aangescherpt.

Voor een zo goed mogelijke inschatting van het corona-effect hebben wij besloten de pilot-respondenten opnieuw te benaderen voor deelname aan de extra corona-meting. Hierdoor kunnen wij verschillen tussen de reistijdwaardering voor- en tijdens COVID-19 van individuele personen bepalen. Wij vergelijken dus niet slechts twee verschillende groepen met elkaar. Wij hebben daarnaast gevraagd om de steekproef uit te breiden: enerzijds om betrouwbaarder schattingen te maken en anderzijds om na te gaan of eventuele verschillen in reistijdwaardering kunnen worden toegeschreven aan veranderingen in reisgedrag: bijvoorbeeld van mensen die voorheen met het openbaar vervoer reisden maar dat tijdens de extra meting met de auto deden, of van mensen die helemaal niet meer reisden.

Resultaten geven aanleiding tot uitstel van de hoofdmeting

De resultaten van de analyses op deze twee metingen zijn beschreven in het bijgevoegde eindrapport van Significance. Deze resultaten gaven ons aanleiding tot een verder uitstel van het veldwerk van het hoofdonderzoek naar maart 2022. Wij hebben hiertoe besloten naar aanleiding van twee resultaten. Ten eerste heeft Significance bij het wegverkeer een intrinsiek effect van COVID-19 op de reistijdwaardering gevonden. Dit effect valt dus niet toe te schrijven aan veranderingen in het type reizen of reizigers. Ten tweede hebben zij een veel groter effect van drukte in het openbaar vervoer geconstateerd. Dit effect is waarschijnlijk deels van tijdelijke aard en hangt af van het aantal COVID-19 besmettingen. Wij geven er de voorkeur aan om het hoofdveldwerk pas uit te voeren als de coronacrisis – en de bijbehorende maatregelen – achter ons liggen. Idealiter voeren wij nieuw veldwerk uit op het moment dat het gedrag na COVID-19 redelijk is gestabiliseerd.

Het nadeel van dit uitstel is gering. Inderdaad zijn de huidige waarderingskengetallen 10 jaar oud, maar daar staat tegenover dat de huidige contactbeperkende maatregelen en het risico op COVID-19 besmetting een invloed hebben op deze waarderingskengetallen. Het is onzeker in hoeverre dit effect structureel zal zijn. Die onzekerheid is naar onze inschatting van groter belang dan het verouderingseffect. Het voordeel van uitstel is daarmee evident. Als de invloed van COVID-19 op ons reisgedrag eenmaal is gestabiliseerd, dan zullen de dan bepaalde nieuwe waarderingskengetallen mogen rekenen op een lange houdbaarheid, veel meer dan kengetallen die tijdens de COVID-19 epidemie zouden zijn bepaald.

Resultaten niet geschikt voor gebruik bij berekening reistijdbaten

De resultaten van deze extra meting zijn niet geschikt om te gebruiken bij berekeningen van de langjarige maatschappelijke baten van reistijd- en betrouwbaarheidswinst. Dat is ook niet het doel van deze tussenmeting geweest. De analyse is gebaseerd op te weinig respondenten, die allen via een internetpanel zijn geworven. Voor een goede bepaling van de reistijdwaardering moeten ook respondenten benaderd worden via een interceptiemethode. Het is dus expliciet niet correct om de (deels tijdelijke) invloed van COVID-19 op de waarderingskengetallen, zoals die door Significance in het onderliggende rapport zijn beschreven, te gebruiken voor bepalingen van bereikbaarheidsbaten over een lange tijdhorizon, in welke vorm of op welke manier dan ook.

Nieuwe planning hoofdveldwerk

Het eindrapport met de update van de kengetallen met betrekking tot de reistijdwaardering en betrouwbaarheidswaardering verwachten wij eind 2022 te publiceren. Uiteraard zal dit afhangen van de epidemiologische situatie, met name gedurende het najaar en de winter van 2021/2022.

Colofon

Dit is een uitgave van het
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Juli 2021
Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

Auteurs:
Roel Faber.

Vormgeving en opmaak:
IenW

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)
Bezuidenhoutseweg 20
2594 AV Den Haag

Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Telefoon : 070 456 1965

Website : www.kimnet.nl
E-mail : info@kimnet.nl

Publicaties van het KiM zijn aan te vragen bij het KiM (via info@kimnet.nl) of als PDF te downloaden van onze website www.kimnet.nl. U kunt natuurlijk ook altijd contact opnemen met één van onze medewerkers.

Delen uit deze publicatie mogen worden overgenomen onder vermelding van het KiM als bron.