

---

## Samenvatting

---

Het inzicht in de mobiliteit kan verbeterd worden door een mobiliteitsindicator te presenteren voor het personenvervoer en het goederenvervoer. De conclusie uit de uitgevoerde analyse van theorieën en data is dat het mogelijk is om deze indicator te ontwikkelen. Verschillende grootheden geven verschillende aspecten weer van het vervoer: aantal verplaatsingen, afgelegde kilometers, vervoerde tonnage en tonkilometers. Indien er behoefte is aan één omvattende indicator, dan is het aantal door personen afgelegde kilometers voor het personenvervoer de meest 'complete' grootte. Bij het goederenvervoer is dit het aantal tonkilometers.

Voor het meten van deze indicatoren zijn er nog enige lacunes. Bij het openbaar vervoer is het beschikbaar stellen van gegevens voor onderzoek door vervoerbedrijven een knelpunt. Er zijn afspraken gemaakt tussen decentrale overheden en vervoerbedrijven over de informatie-uitwisseling na de komst van de chipcard (MIPOV, 2008). Hierdoor zal meer informatie beschikbaar komen, maar deze lijkt te versnipperd om alle aspecten van de mobiliteitsindicator te kunnen meten (per vervoerwijze, per regio, per tijdstip, e.d.). De beschikbare gegevens over internationaal personenvervoer (MON, luchtvaart, besloten busvervoer en trein) dienen nog nader onderzocht te worden om te kunnen vaststellen of de ontwikkeling van het internationale personenvervoer gemeten kan worden. De lacunes in luchtvaart en goederenvervoer lijken door middel van extra analyses oplosbaar te kunnen zijn.

Er zijn nog andere mogelijkheden om het vervoer van personen en goederen tezamen in één indicator uit te drukken. Behalve in verplaatsingen, afgelegde kilometers en tonkilometers kan ook gekeken worden naar capaciteitseenheden en de economische waarde. Welke indicator te gebruiken is afhankelijk van het doel. Het vervoerde gewicht is informatief voor de vervoertechniek. Capaciteitseenheden zijn relevant met het oog op de planning van infrastructuur. Bij de economische waarde gaat het niet meer alleen om het volume van de mobiliteit, maar ook om de prijs daarvan in termen van reistijd, reiskosten en comfort. De prijs van bereikbaarheid bestudeert het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) in het kader van het project Bereikbaarheidsindicator.

In sommige gevallen geven de beschikbare bronnen afwijkende resultaten. Dit is het geval bij de ontwikkeling van het aantal reizigerskilometers volgens het WROOV en het MON. Ook is er een groot verschil in de omvang van het besloten busvervoer volgens het MON en het KNV. Voor beide verschillen is geen afdoende verklaring gevonden.