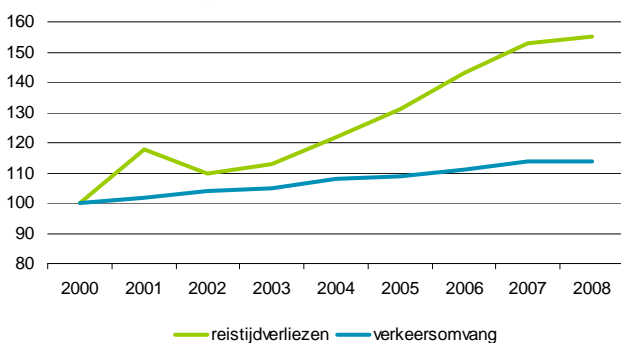


## Mobiliteitsbalans 2009

Het tijdverlies door files en verkeersdrukke is in de periode 2006-2008 gestabiliseerd. De invloed van economische crises op de totale hoeveelheid autoverkeer is niet zo groot en de verkeersveiligheid neemt toe. Dit zijn de belangrijkste conclusies uit de Mobiliteitsbalans 2009.

### Stabilisering groei tijdverlies

In de periode 2000-2006 steeg het tijdverlies door files en verkeersdrukke op de hoofdwegen fors (zie figuur). Tussen 2006 en 2008 is zowel het tijdverlies door files en verkeersdrukke als de hoeveelheid verkeer ongeveer gelijk gebleven. De aanleg van nieuwe wegen, extra rijstroken, verkeersmanagement en de verhoging van de brandstofprijzen hebben geleid tot een dempend effect.

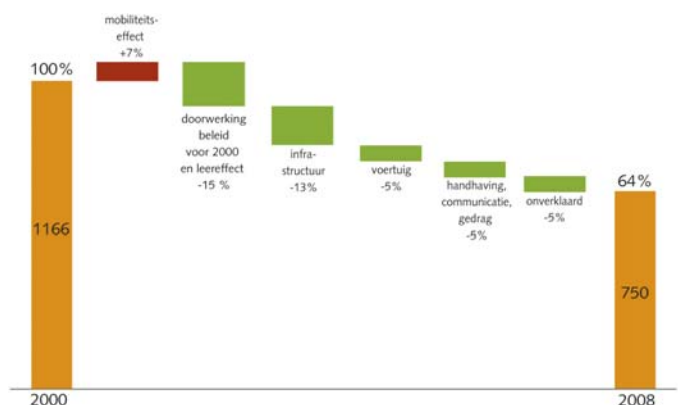


### Economische crisis: minder files

Ten tijde van een economische crisis zijn er minder files omdat het woon-werkverkeer afneemt en daardoor de druk op het hoofdwegenet minder is. Het gebruik van de auto voor vrije tijd en studie neemt juist toe. Ook is er minder vrachtverkeer op de wegen en minder mensen reizen met het vliegtuig.

### Meer verkeersveiligheid en minder milieuvuiling

Ondanks de groei van de mobiliteit neemt de verkeersveiligheid nog steeds toe. Het aantal verkeersdoden daalde tussen 2000 en 2008 met 36 procent tot 750 (zie figuur). Fietsers blijven de meest kwetsbare groep. In 2007 viel 53 procent van de verkeersdoden onder de meest kwetsbare verkeersdeelnemers: voetgangers, fietsers, brom-/snorfietsers en motor- en scooterrijders.



Door de invoering van de katalysator voor benzinemotoren en de roetfilter voor diesels is de luchtvervuiling als gevolg van het verkeer verminderd. Voor het eerst sinds 2006 daalt de uitstoot van CO<sub>2</sub> licht.

*Mobiliteitsbalans 2009*, Den Haag, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, april 2009, ISBN: 978-90-8902-051-2

## Het belang van openbaar vervoer: de maatschappelijke effecten op een rij

Vooral mensen zonder rijbewijs gebruiken het openbaar vervoer. En om het effect van een openbaarvervoerproject te beoordelen is een kosten-batenanalyse een goede methode, hoewel deze op enkele punten verbeterd kan worden. Dit concludeert het KiM in het rapport 'Het belang van openbaar vervoer'.

### Wie gebruikt het openbaar vervoer?

Het openbaar vervoer (OV) is voor de bereikbaarheid vooral van belang tijdens de spits naar de grote steden. Dagelijks wordt het openbaar vervoer gebruikt voor 5 procent van de verplaatsingen in Nederland. Tijdens de spits naar de grote steden, gaat ongeveer 40 procent van de reizen langer dan 10 kilometer met het OV.

Doelgroepen als ouderen en mensen met een handicap maken niet meer dan gemiddeld gebruik van het OV. Voor de mate

van OV-gebruik onder volwassenen is het ontbreken van een rijbewijs relevanter dan leeftijd, handicap of inkomen. Volwassenen zonder rijbewijs realiseren een derde van hun mobiliteit (verplaatsingen en kilometers) met het openbaar vervoer. Een dermate hoog aandeel komt niet terug bij andere doelgroepen.

### Kosten-batenanalyses

De gemiddelde cijfers over gebruik en kosten van het ov zeggen weinig over de effecten van specifieke OV-projecten. De gangbare systematiek om de maatschappelijke effecten van investeringen te beoordelen, kosten-batenanalyse (KBA), doet dat wel. De belangrijkste baten van een OV-project zijn meestal de reistijd- en reiskostenbesparingen. Ongeveer een derde van de KBA's van Nederlandse OV-projecten liet zien dat door het project de welvaart verbetert. Bijdragen die het OV levert aan de daarvoor gestelde beleidsdoelen, komen terug als bate in een KBA, hoewel dit niet altijd direct zichtbaar is. Enkele verbeteringen in deze KBA's zijn nog mogelijk. Dit betreft de manier waarop in de KBA wordt omgegaan met vermeden parkeerkosten, minder accijnsinkomsten, de waarde van het OV als terugvaloptie en een betere aansluiting op de beleving van reistijd en comfort door reizigers. Met name als een OV-project de frequentie, de zitplaatskans of het comfort van het OV aanzienlijk beïnvloedt, kan de verbetering van de systematiek substantiële impact hebben op het KBA-resultaat.

*Het belang van openbaar vervoer: de maatschappelijke effecten op een rij*, Peter Bakker (KiM), Peter Zwaneveld (CPB), Den Haag, gezamenlijke uitgave van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid en het Centraal Planbureau, maart 2009, ISBN: 978-90-8902-043-7

### Internationale benchmark capaciteit luchthavens

Schiphol blijkt een goed ontwikkeld knooppunt. Gemeten in vliegbewegingen was Schiphol in 2007 de vijfde luchthaven van Europa. Schiphol blijkt ook een goed ontwikkelde vestigingsplaats. In een gebied van twintig bij twintig kilometer rondom de luchthaven, zijn er bij Schiphol de meeste terreinen speciaal voor luchthavengerelateerde bedrijvigheid.

Ook in de toekomst zal dit naar verwachting zo blijven. Dat geldt niet voor de capaciteit als knooppunt. De ruimte om daarin te groeien is relatief beperkt. Op de ranglijst van beschikbare capaciteit neemt Schiphol een achtste plaats in.

Eind april is de publicatie 'Internationale benchmark capaciteit luchthavens' verschenen. Hierin wordt Schiphol vergeleken met 23 andere Europese luchthavens op hun huidige en toekomstige capaciteit als knooppunt en als vestigingsplaats.

*Internationale benchmark capaciteit luchthavens*, Joost Kolkman en Jaap Anne Korteweg, Den Haag, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, april 2009, ISBN: 978-90-8902-056-7

### Imago en openbaar vervoer

Iedereen heeft wel een oordeel over het openbaar vervoer. Vaak is dat oordeel niet zo positief: 'de trein is altijd te laat', 'de coupés zijn overvol', of 'het is duur en tijdrovend'. Gek genoeg heerst het negatieve beeld vooral onder mensen die zelden of nooit met het openbaar vervoer reizen. Automobilisten overschatten bijvoorbeeld vaak de reistijd en de kosten van het openbaar vervoer. Het oordeel berust dus niet altijd op de werkelijkheid.

Dit rapport neemt het imago van het openbaar vervoer onder de loep. Hoe kan het dat beeld en werkelijkheid soms ver uit elkaar liggen? Wat zijn de voornaamste punten van kritiek? In welke opzichten is het imago van het openbaar vervoer voor verbetering vatbaar? Het rapport zet allereerst uiteen waarom imago en identiteit belangrijk zijn in het openbaar vervoer. Het verkent hoe 'goed' of 'slecht' het openbaar vervoer nu werkelijk is en hoe verschillende mensen erover denken. Maar bovenal gaat dit rapport over marketingkansen. Sommige daarvan worden al steeds meer benut, maar er liggen nog altijd veel mogelijkheden.

*Imago en openbaar vervoer*, Jaco Berveling, Peter Bakker, Lucas Harms en Ellen van der Werff, Den Haag, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, april 2009, ISBN: 978-90-8902-051-2

## Ook verschenen zijn:

- Welvaartseffecten van het internaliseren van externe kosten
- Economische effecten in regionaal prijsbeleid
- Zuinig met goed op weg. Beleid voor efficiencyverbetering in het goederenwegvervoer
- Second opinion 'Vervoer basisnet relevante gevaarlijke stoffen over weg en spoor naar chemiepark Delfzijl en de Eemshaven'
- Second opinion 'Infrastructuurkosten van het vrachtverkeer over de weg'
- Breda-Utrecht uitgerekend. Audit over de vervoerwaarde van een nieuwe spoorlijn
- Het scheiden van de markt. Vraagontwikkelingen in het personen- en goederenvervoer
- Slow motion. Economische crisis en mobiliteit
- Verklaring van de bereikbaarheid via het hoofdwegennet 2000-2007
- Samenwerking tussen zeehavens
- De rol van kosten-batenanalyse in de besluitvorming

## Vertrek Carl Koopmans; Arjen 't Hoen waarnemend directeur

Per 1 september zal Carl Koopmans het KiM helaas verlaten. Hij wordt onderzoeksdirecteur bij SEO Economisch Onderzoek en blijft daarnaast hoogleraar aan de Vrije Universiteit Amsterdam.

Arjen 't Hoen zal per 1 september de functie van directeur waarnemen. Jan van der Waard van de Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS) van Rijkswaterstaat zal tijdelijk het programma 'Mobiliteit en Bereikbaarheid' gaan trekken (naast zijn werkzaamheden voor DVS). Pauline Wortelboer van het KiM neemt de programma's 'Economie en Welvaart' en 'Marktordening' waar.

## Tijdelijke managementstructuur KiM per 1 september

### Managementteam

Arjen 't Hoen	-	waarnemend directeur
Odette van de Riet	-	programmamanager
<i>Inhoudelijke verantwoordelijke/aanspreekpunt programma's</i>		
Bereikbaarheid en mobiliteit		Jan van der Waard
Economie en welvaart		Pauline Wortelboer
Gedrag		Odette van de Riet
Leefgeving en ruimte		Odette van de Riet
Marktordening		Pauline Wortelboer
Overheidsorganisatie		Odette van de Riet

## KiM-publicaties

Publicaties van het KiM zijn aan te vragen bij het KiM: [kimpuplicaties@minvenw.nl](mailto:kimpuplicaties@minvenw.nl) of als PDF te downloaden van onze website [www.kimnet.nl](http://www.kimnet.nl). U kunt natuurlijk ook altijd contact opnemen met één van onze medewerkers. Ons telefoonnummer is 070 351 1965.