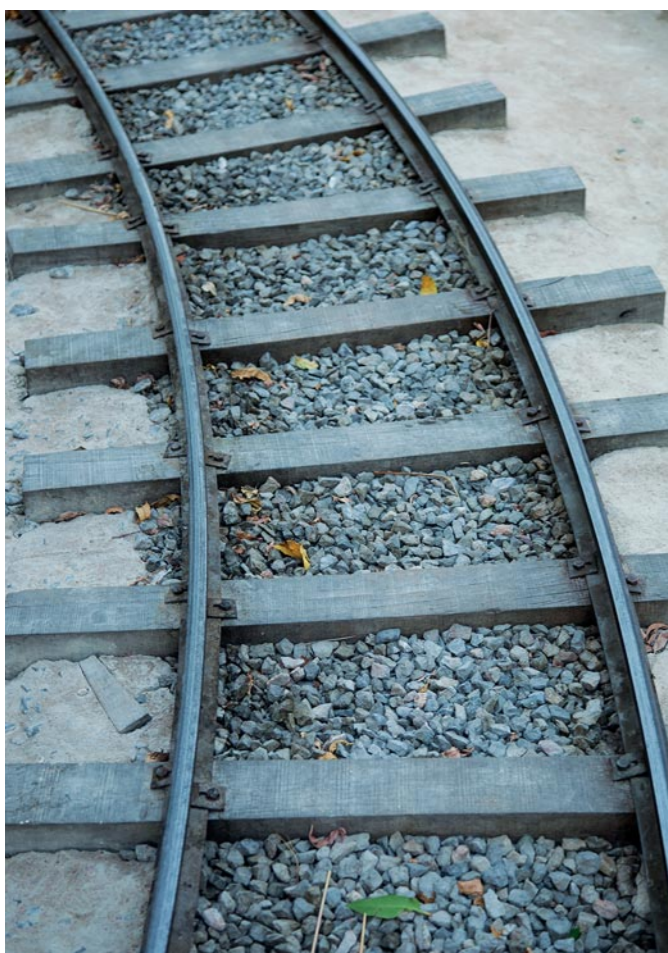




**Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft onderzoek gedaan naar inzichten voor het stimuleren van ketenmobiliteit waarbij ketenmobiliteit is gedefinieerd als een verplaatsing van A naar B, waarbij minstens twee vervoerwijzen worden gebruikt. Ketenmobiliteit op basis van de juiste vervoerswijzen is goed voor de stedelijke bereikbaarheid en duurzaamheid. We stelden Arjen 't Hoen, plaatsvervangend directeur van het KiM, enkele vragen.**

## Transitie naar meer ketenmobiliteit



### Welke maatregelen kunnen bijdragen aan de transitie naar meer ketenmobiliteit?

"Allereerst: uit de KiM-studie 'Kenmerken van veelbelovende ketens' volgt dat het stimuleren van ketenverplaatsingen geen doel op zich is. Verplaatsingen met één duurzame vervoerwijze (unimodaal) zoals het reizen met enkel het OV, de (elektrische) fiets of lopend zijn ook beter voor stedelijke bereikbaarheid en duurzaamheid dan de (unimodale) autoverplaatsing. Het hangt dus van de situatie af of een ketenverplaatsing of een verplaatsing met één vervoerwijze het meest veelbelovende alternatief is.

Het aandeel ketenverplaatsingen in Nederland is ongeveer 4% (in 2017). Bij ongeveer 88% van de ketenverplaatsingen in Nederland wordt de langste afstand met een duurzame vervoerwijze (OV, fietsen of lopen) afgelegd. Dit zijn de meest veelbelovende ketenverplaatsingen vanuit het oogpunt van duurzaamheid en stedelijke bereikbaarheid.

### IK VERWACHT DAT DE CORONACRISIS TOT BLIJVEND MEER THUISWERKEN ZAL LEIDEN

Ketenreizigers die de langste afstand met OV afleggen hebben een duidelijk ander profiel dan autoreizigers. Ze zijn onder andere vaak jonger, hoger opgeleid en wonen vaker in stedelijk gebied en dichterbij OV. Daarnaast betreffen het vaak routinematige reizen zoals voor woon-werk en onderwijs. Deze ketenverplaatsingen kunnen onder andere worden gestimuleerd door beschikbaarheid van OV nabij werk- en onderwijslocaties. Bij ketenreizen met de auto als hoofdvervoerwijze is het motief vaak het mijden van drukte in steden. Een manier om de kans op dit type ketenverplaatsing te vergroten is reizigers onderweg informeren over de nabijheid van overstaplocaties, zoals een park and ride.

Ketenmobiliteit kan verder op een aantal andere manieren worden gestimuleerd. Zo is aandacht voor soepel overstappen en efficiënt vervoer van natransport belangrijk; beide worden vaak gezien als barrières voor het maken van een ketenverplaatsing. Beschikbaarheid van deel-systemen en goede verbinding tussen (fiets)parkeren en OV-voorzieningen zijn voorbeelden van aspecten die het maken van ketenverplaatsingen makkelijker maken. Om dit te realiseren is afstemming tussen vervoerders die het OV aanbieden, gemeenten voor het realiseren van (OV-) knooppunten en het Rijk om overkoepelend het netwerk te faciliteren noodzakelijk. Het gaat bij het stimuleren van ketenverplaatsingen dus niet alleen om het investeren in infrastructuur."

### HOE DE WERELD ER NA DE CORONACRISIS UITZIET, IS KOFFIEDIK KIJKEN

*De coronacrisis heeft effect op ons dagelijks leven en zorgt voor veranderingen die we terug zien in onze mobiliteit. In het begin was de verwachting dat de veranderingen van tijdelijke aard zouden zijn en nu spreekt men al over gedragsveranderingen die mogelijk een blijvend effect kunnen hebben op onze mobiliteit. De maatregelen van de overheid en werkgevers proberen de anderhalve-meter-maatschappij zo goed mogelijk vorm te geven. Deze maatregelen hebben samen met onze gedragsveranderingen invloed op de veranderingen en hebben misschien wel een blijvend effect op onze mobiliteit. Hoe ziet u dit blijvend effect in de mobiliteit terugkomen, wat betekent dat voor reizigers en voor het mobiliteitssysteem?*

"Hoe de wereld er na de coronacrisis uitziet, is koffiedik kijken. Maar we kunnen er op basis van onder andere ons onderzoek 'Nieuwe inzichten mobiliteit en de coronacrisis' wel iets over zeggen. Uit een enquête van het KiM onder deelnemers aan het Mobiliteitspanel Nederland (MPN) blijkt dat begin juli ongeveer 48% van de werkenden geheel of gedeeltelijk thuis werkte. Van die thuiswerkers verwacht ongeveer 45% ook na de coronacrisis vaker te gaan thuiswerken dan voor de coronacrisis. Dit percentage was trouwens aan het begin van de crisis lager, namelijk 25%. Dit vaker thuiswerken verwacht men doorgaans slechts een deel van de werkdagen te doen. De meeste thuiswerkers (ongeveer 60%) verwachten in de toekomst één tot twee dagen per week thuis te werken. Minder dan 10% van de thuiswerkers verwacht meer dan 25 uur per week thuis te gaan werken.

Alhoewel deze gegevens gebaseerd zijn op wat mensen nu zeggen in de toekomst te gaan doen, verwacht ik dat de coronacrisis tot blijvend meer thuiswerken zal leiden. Meer mensen hebben er nu ervaring mee opgedaan, en voor veel mensen is het inmiddels gewoon geworden. Datzelfde geldt voor digitaal vergaderen. Een deel van de mensen die sinds de coronacrisis vaker digitaal vergaderen, verwacht dit ook na de coronacrisis vaker te gaan doen. Dit deel is nu 60%.

Dit alles betekent overigens niet dat alleen door de coronacrisis het (gebruik van het) mobiliteitssysteem er heel anders uit zal zien in de toekomst. In de langetermijnsscenario's die gebruikt worden bij het mobiliteits- en infrastructuurbeleid is namelijk al rekening gehouden met een groei van het aandeel thuiswerken. Door de coronacrisis kan deze alleen versterkt worden. Bovendien wordt de totale groei van de mobiliteit (en daarmee van de behoefte aan infrastructuur) door veel meer factoren bepaald dan het aandeel thuiswerken. Bepalend voor de ontwikkeling van de mobiliteit zijn vooral de bevolkingsomvang, de economische ontwikkeling en de brandstofprijzen."

### ONGEVEER 28% VERWACHT IN DE TOEKOMST MINDER GEBRUIK TE MAKEN VAN HET OV

*De files en vertragingen op het hoofdwegennet zorgen voor reistijdverlies en dit reistijdverlies kan weer leiden tot maatschappelijke kosten. De tijd dat men in files en vertragingen stilstaat gaat namelijk ten koste van tijd die men anders zou kunnen besteden. Verstedelijking kan het probleem rondom de grote steden*

*alleen maar groter maken. Daarboven zien we dat de coronacrisis er voor zorgt dat minder gebruik wordt gemaakt van het OV en men vaker kiest om gebruik te maken van de auto. Hoe kunnen we op deze ontwikkeling tegengaan?*

"Uit het hiervoor genoemde KiM-onderzoek 'Nieuwe inzichten mobiliteit en de coronacrisis' blijkt dat ook nadat de coronamaatregelen zijn opgeheven, een deel van de mensen verwacht nog gebruik te maken van een andere vervoerwijze dan voorheen. Ongeveer 28% verwacht in de toekomst minder gebruik te maken van het OV, tegenover 8% die een toename verwacht. Ongeveer 26% denkt vaker te gaan fietsen en 23% vaker te gaan lopen, terwijl respectievelijk slechts 4% en 3% verwachten dit minder vaak te gaan doen. Ook bij de auto denkt een grotere groep hier vaker gebruik van te maken (14%) dan minder vaak gebruik van te gaan maken (7%) in de toekomst na de coronacrisis.

Als het gaat om de verhouding auto-gebruik en OV-gebruik is het volgende nog van belang om te bedenken. Een (mogelijke) afname in het gebruik van het OV ten gunste van de auto leidt tot een procentueel veel kleinere toename van het auto-gebruik. Dit wordt veroorzaakt doordat Nederlanders het OV (trein en bus/tram/metro) voor 6% van het aantal verplaatsingen gebruiken en de auto (als bestuurder of als passagier) voor 42% van het aantal verplaatsingen (gegevens voor 2017).

De genoemde percentages over verschuivingen tussen vervoerwijzen geven uiteraard slechts een indicatie van de daadwerkelijke veranderingen in de toekomst. Veel zal afhangen van hoe mensen in de toekomst aankijken tegen het gebruik van de verschillende vervoerwijzen. Ook of en hoe de overheid en werkgevers zullen inspelen op deze ontwikkelingen, is relevant." ■

## Webinarreeks Hands-on Machine Learning met R



Vergroot uw kennis en vaardigheid in R, de basisprincipes van statistical en (tree-based) Machine Learning en het gebruik van neurale netwerken bij het modelleren van risico's.

- 6 online workshops
- 10 en 17 december 2020; 14, 21, 28 januari en 4 februari 2021
- 18 PE-punten (6 punten per blok van 2 webinars)
- € 2.250 (€ 798 per blok van 2 webinars)

[www.ag-ai.nl/PermanenteEducatie](http://www.ag-ai.nl/PermanenteEducatie)