



Wim Korver

TNO Inro

Waarom reizen mensen?

In haar streven om de groei van de mobiliteit te beperken, richt de overheid zich veelal op het vervoermiddel. Veel minder aandacht is er voor de reden waarom mensen zich verplaatsen. Kan een analyse van de achterliggende redenen voor de gemaakte verplaatsingen behulpzaam zijn bij het opstellen van een effectief verkeers- en vervoerbeleid?

De mobiliteit in Nederland neemt nog steeds toe. De afgelopen jaren bedroeg de stijging gemiddeld 1 procent per jaar. In 1997 is de totale personenmobiliteit in Nederland ten opzichte van 1985 met circa 28 procent toegenomen. Een forse groei, die de overheid door middel van het verkeers- en vervoerbeleid tracht te beperken. Hierbij gaat de meeste aandacht uit naar de toename van het autoverkeer dat met circa 35 procent groeide. De beleidsdoelstellingen zijn dan ook merendeels gekoppeld aan de vervoerprestaties per modaliteit. Voordeel hiervan is dat het helder en (redelijk) makkelijk te meten is. Nadeel is dat het voorbij gaat aan de drijfveren *waarom* mensen zich verplaatsen.

De reden van de verplaatsing is beschreven door het begrip ritmotief. De door het CBS gehanteerde indeling is: woon-werk, zakelijk, winkelen, onderwijs, sociaal-recreatief (visite, ontspanning en toeren) en overig. Als naar de ontwikkeling van de vervoerprestaties voor deze ritmotieven wordt gekeken, blijkt ten eerste dat een aantal ritmotieven helemaal niet zo sterk groeit als menigeen wel denkt. Mensen gaan niet anders reizen, maar vooral verder. Ten tweede blijkt dat het traditionele onderscheid tussen enkele ritmotieven aan erosie onderhevig is. De bestaande indeling is steeds minder in staat

om alle dynamiek goed te kunnen vastleggen.

Een voorbeeld hiervan is het zakelijk personenverkeer. Heel veel mensen gaan er nog steeds

Het nationale verkeer en vervoerbeleid gaat voorbij aan de drijfveren waarom mensen zich verplaatsen.

voetstoots vanuit dat het zakelijk personenverkeer groeit. Sterker nog, vrij algemeen is de opvatting dat dit zelfs sterker groeit dan gemiddeld. Ook in veel vervoermodellen zit deze relatie: hogere economische groei leidt tot meer zakelijke (auto)mobiliteit. Met name de laatste jaren, als gevolg van de economische opleving, bestaat de indruk dat de economische groei zich direct vertaalt in (meer) autokilometers. Niets is echter minder waar. Ten opzichte van 1985 is het zakelijk personenverkeer met circa 10 procent afgenomen. Het aandeel van zakelijk verkeer in de totale mobiliteit is dan ook gedaald van 12 procent naar 9 procent. Een vergelijkbare ontwikkeling valt waar te nemen met betrekking tot het aantal zakenauto's. Ook dit is in dezelfde periode vrijwel stabiel gebleven en het aandeel ervan in het totale autobezit is dus afgenomen.

Hoe kan dat nu: een toenemende economische ontwikkeling en een afnemend aantal zakelijke kilometers? Natuurlijk is het zo dat door de economische groei meer mensen gaan werken en dus ook meer mensen zich zakelijk gaan verplaatsen. Tevens verandert de economische structuur, bijvoorbeeld het toenemend belang van de dienstensector, hetgeen eveneens leidt tot een opwaartse druk op het aantal zakelijke kilometers: vooral veroorzaakt door meer interactie (overleg, verkoopgesprekken, samenwerking enzovoort.). Maar de economische groei leidt eveneens tot een toename van de arbeidslonen en dus ook van de uurkosten. Omdat zakelijk verkeer per definitie grotendeels in werktijd plaatsvindt, ondervin-

Ten opzichte van 1985 is het zakelijk personenverkeer met circa 10 procent afgenomen.

den organisaties aan den lijve de kosten van deze ritten. Dit betekent dat bedrijven gestimuleerd worden om het zakelijk verkeer efficiënter te organiseren. In de praktijk valt dit bijvoorbeeld goed te zien bij verkoopmedewerkers, onderhoudsmonteurs en dergelijke.

Bedrijven hebben fors geïnvesteerd in apparatuur om dit verkeer te optimaliseren. Waar vroeger onderhoudsmonteurs vanuit de werkvestiging vertrokken, is het nu zo dat ze daar nog nauwelijks komen. Ze vertrekken vanaf huis en worden 's nachts bevoorrad. Een ander voorbeeld is dat steeds meer gebruik gemaakt wordt van telecommunicatievoorzieningen om informatie uit te wisselen. Een derde element is dat het onderscheid tussen woon-werk verkeer en zakelijk verkeer meer en meer vervaagt. Door de toename van het aantal kenniswerkers moeten werknemers vaker overleggen; dit gebeurt veelal aan het begin of aan het eind van de dag. Valt die verplaatsing dan onder het kopje 'zakelijk' of onder 'woon-werk' verkeer?

Voorts werken steeds meer mensen op wisselende werkplekken, bijvoorbeeld detachering in de IT sector. Zijn deze verplaatsingen dan woon-werk verkeer of zakelijk? Dit alles maakt het moeilijk om het onderscheid zakelijk en woon-werk verkeer scherp te trekken.

Als het zakelijk verkeer niet de grote groeier is, welk ritmotief is dat dan wel? Belangrijk meer

dan gemiddeld groeide in de periode 1985-1997 het woon-werk verkeer, meer dan 40 procent, en het motief 'overig' groeide zelfs met meer dan 60 procent. Dit laatste is een beetje een vergaarbak, maar niettemin geeft dit goed aan dat het vervoergedrag van mensen steeds minder in vaste hokjes valt te stoppen.

De groei van het woon-werk verkeer hangt direct samen met de toename van het aantal werkers. Maar hierbij valt wel op dat het aantal verplaatsingen per persoon, door het afnemend aantal dagen dat men werkt, is gedaald. Dit betekent dat het totale volume van woon-werk verplaatsingen

Mensen gaan niet anders reizen, maar vooral verder.

slechts licht gestegen is. De grootste groei wordt veroorzaakt door de toegenomen verplaatsingslengte. De gemiddelde lengte van de woon-werk ver-

plaatsing is toegenomen van 12,5 km naar bijna 18 km. Dus ook hier geldt dat een eenvoudige conclusie als 'meer werkers leidt tot meer woon-werk verkeer' niet geheel opgaat. Werkenden zijn bereid een grotere afstand af te leggen.

Wat het voorgaande laat zien, is dat er allerlei feedback en invloeden zijn die er toe leiden dat de ontwikkeling van het ritmotief anders is dan men intuïtief denkt. En verder dat het van belang is steeds meer aspecten in ogenschouw te nemen. Dus niet alleen naar het aantal reizigerskilometers kijken, maar ook bijvoorbeeld naar het aantal verplaatsingen.

Zo blijkt dat het afgelopen decennium de mobiliteit is toegenomen. De toename hangt ten eerste samen met de toegenomen hoeveelheid mensen die zich verplaatsten: het bevolkingseffect. Daarnaast blijkt dat het vooral zo is dat men steeds verder reist: de gemiddelde verplaatsingslengte is veel sterker toegenomen dan het aantal verplaatsingen per hoofd van de bevolking. De aandelen van de verschillende ritmotieven zijn weliswaar vrij stabiel gebleven, maar, zeker

voor het zakelijk en woon-werk verkeer geldt, dat er binnen die ritmotieven veel veranderd is.

Door de toename van het aantal kenniswerkers moeten werknemers vaker overleggen.

Wat is nu het belang van de voorgaande analyse? Het toont aan dat het zich puur richten op modaliteiten niet voldoende is om goed grip te krijgen op hetgeen zich voordoet in de werkelijkheid. Dit moet altijd in samenhang gezien worden met de reden waarom mensen zich verplaatsen. Zeker de ontwikkelingen in het zakelijk verkeer mogen opmerkelijk genoemd worden. Bij de formulering van het verkeers- en vervoerbeleid is het essentieel zicht te hebben op onderliggende factoren die het vervoergedrag beïnvloeden. Meer aandacht voor de ontwikkeling in en van de reden waarom mensen zich verplaatsen is hierbij een goed hulpmiddel.

Van Dodeweerd is leverancier van magneetkaartjes voor alle systemen, plastic abonnementskaartjes en tickets voor diverse systemen. Alleenvertegenwoordiging van Fleischauer Datenträger und - service Bochum B.R.D.

Van Dodeweerd Parkingsupplies Vof

contactpersoon: dhr. R.J. van Dodeweerd
Postbus 40144
7504 RC Enschede

tel. 053-4322688
fax 053-4325350