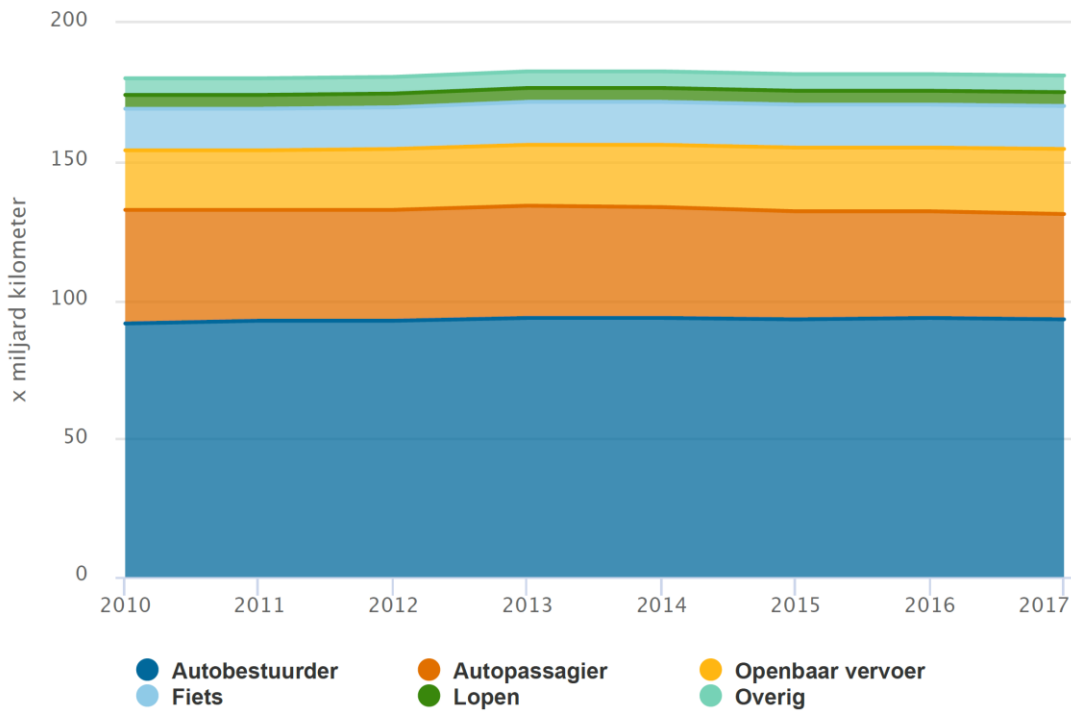
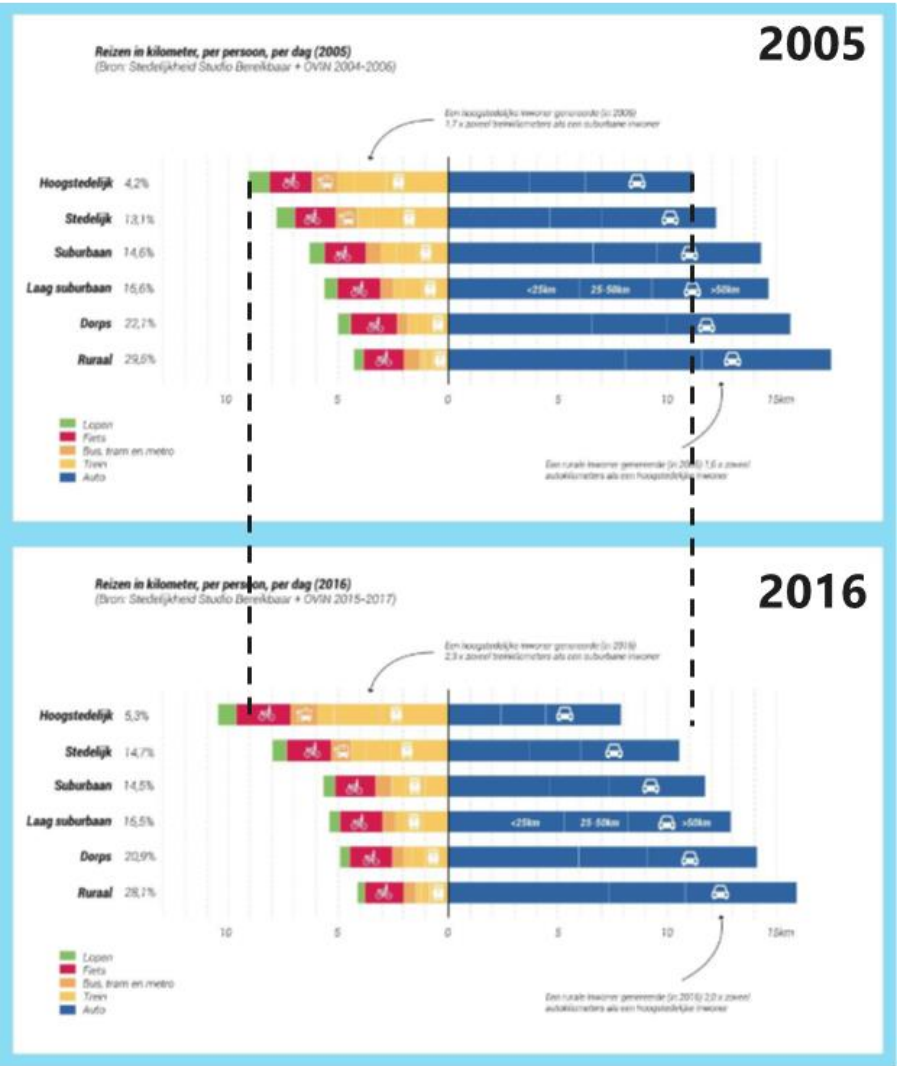


Mobiliteit ontwikkelt zich anders in stedelijke gebieden



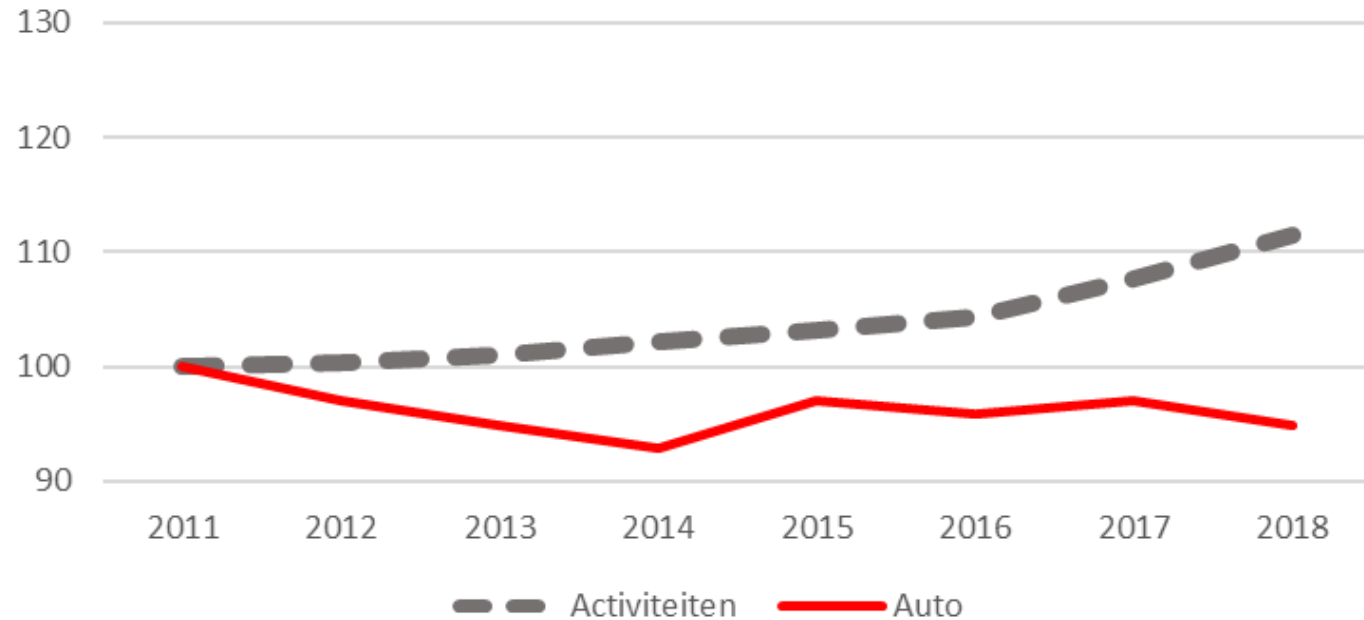
Ontwikkeling afgelegde afstand per vervoerwijze, KiM 2019



Ontwikkeling per stedelijkheidsgraad, Studio Bereikbaar (OVIN)

Autogebruik in steden neemt af ondanks groei

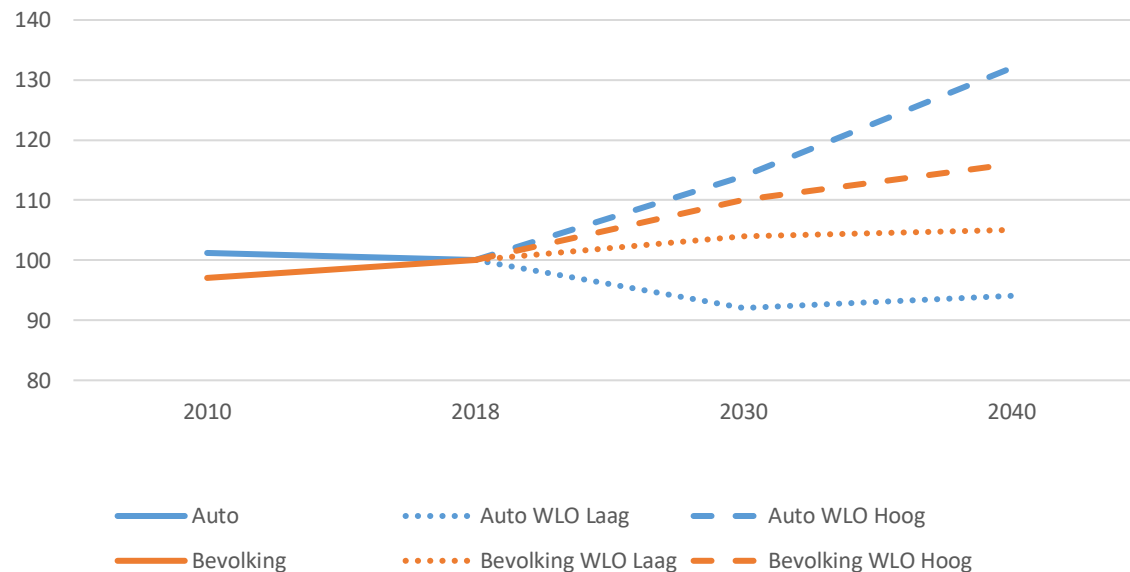
Ontwikkeling activiteiten en autogebruik binnenstad Rotterdam



- Nabijheid, functiemenging en verblijfskwaliteit
- Uitsortering en zelfselectie
- Ruimtedruk begrenst mogelijkheden voor de auto

Huidige basisscenario WLO-Hoog laat een trendbreuk zien

Ontwikkeling bevolking en autokilometers
2018 = 100

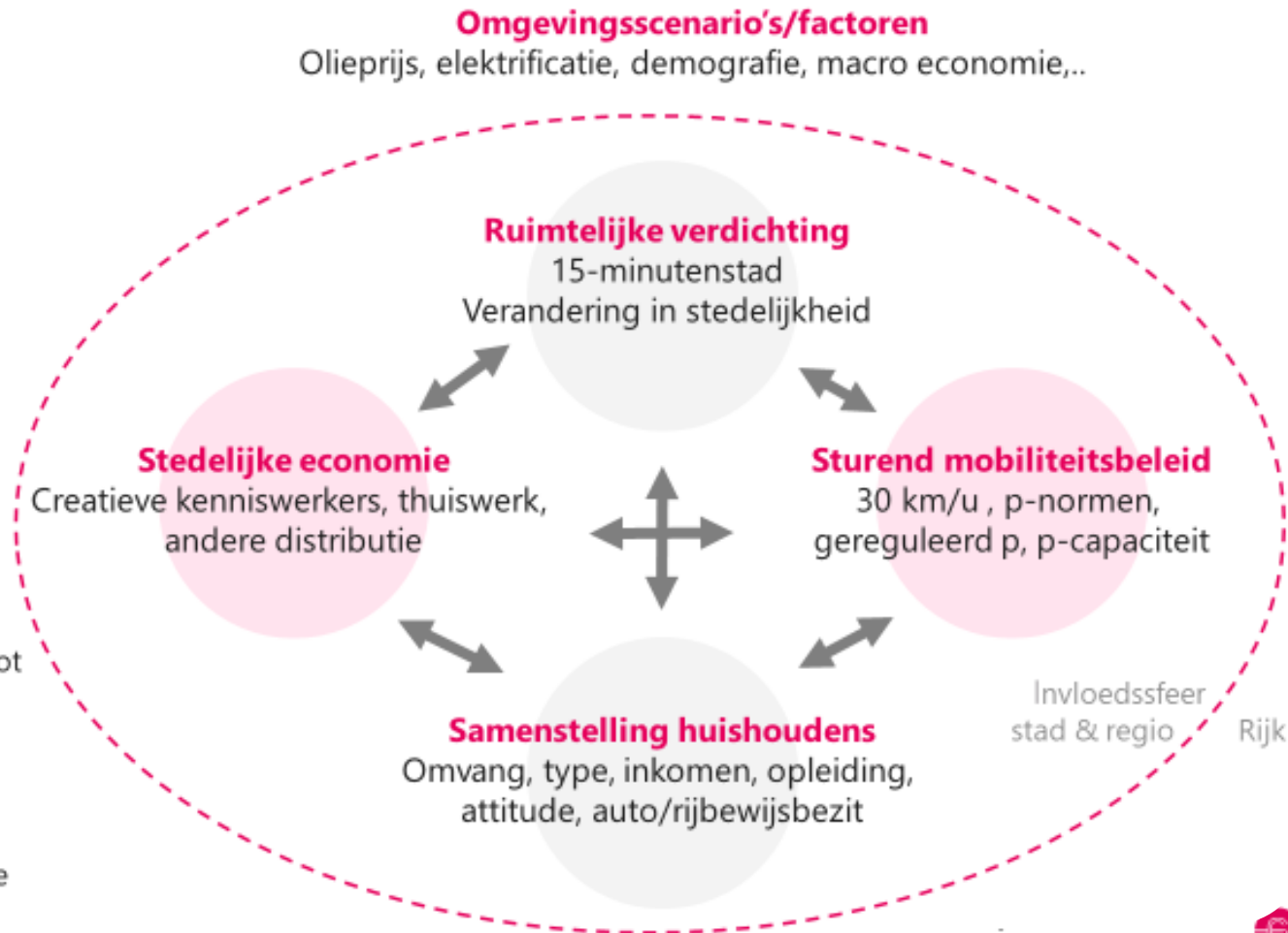


- Het **autogebruik per inwoner neemt toe tot 2040** en het aantal kilometers groeit 2x zo snel als de bevolking
- Deze **trendbreuk is het sterkst in stedelijke gebieden**, dat heeft twee oorzaken:
 - **beleidsarme prognoses houden geen rekening met continuïteit ontwikkeling** stedelijk mobiliteitsbeleid
 - **gehanteerde marco-economische uitgangspunten** (o.a. daling variabele autokosten) leiden tot sterke groei van automobilitéit ook in stedelijk gebied

Stedelijk mobiliteitsgedrag resultaat van complexe interacties

Samenspel van zichzelf versterkende complexe interacties leiden tot **ander menselijk gedrag**.

Modellen proberen deze complexiteit te reduceren tot verschillende verklarende variabelen en de elasticiteiten daartussen, maar het is de vraag of daarmee de totale complexiteit van onderlinge relaties goed wordt gevangen.



Drie mogelijke toekomsten

WLO-Hoog

- Beleidsarm
- Goedkopere automobilititeit

Beleidsconsistent

- Stedelijke mobiliteitsbeleid in lijn met afgelopen jaren
- Kosten auto en OV meer in balans

Stedelijke trend

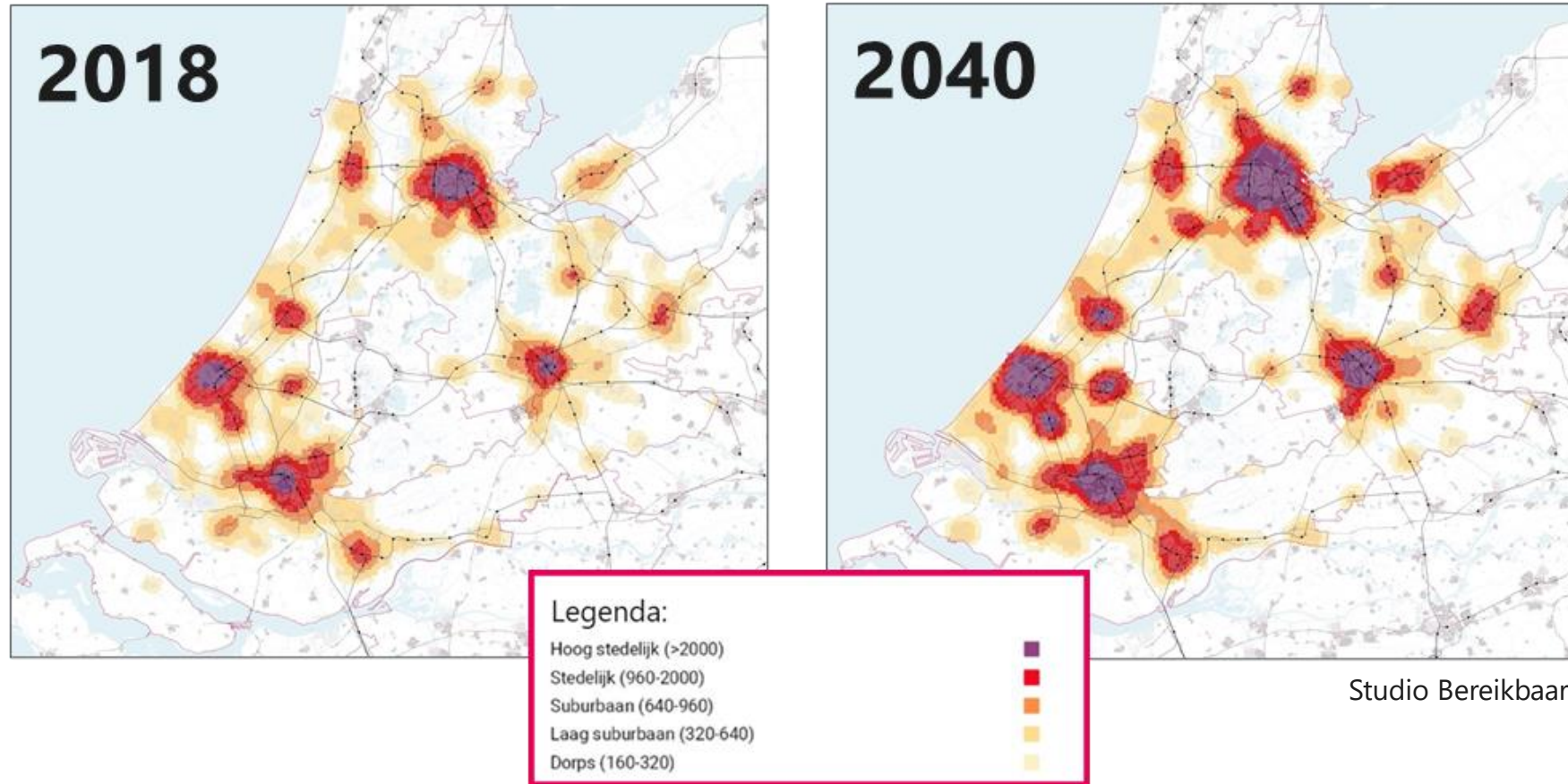
- Stedelijkheid van gebieden neemt toe
- Trends in stedelijke mobiliteit zetten zich door
- Mobiliteitssysteem past zich daar op aan

Toelichting beleidsconsistent

Uitgangspunten Nederland (LMS) op een rij

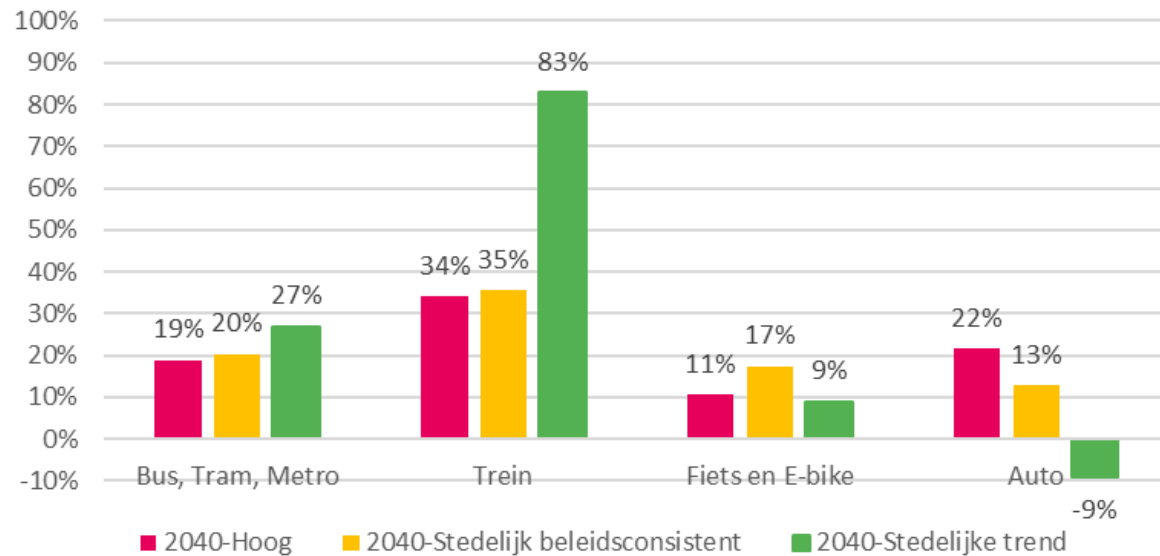
	Hoogstedelijke gebieden	Stedelijke gebieden
Autobezit*	Afname autobezit met 9% per huishouden t.o.v. 2018	Autobezit per huishouden blijft gelijk t.o.v. 2018
Betaald Kortparkeren	- Minimumtarief €4,- per uur in 2040 - Nominale verdubbeling betaald parkeren tarief - Invoering betaald parkeren in gebieden die nu nog geen betaald parkeren hebben	- Minimumtarief €2,- per uur in 2040 - Nominale verdubbeling betaald parkeren tarief - Invoering betaald parkeren in gebieden die nu nog geen betaald parkeren hebben
Snelheid autonetwerk	Alle wegen 30 km/h	- Stadsontsluitingswegen 50 km/h - Wijkontsluitingswegen 30 km/h
Fietssnelheid	Snelheidsverhoging fiets van 10% op relaties van, naar en binnen hoogstedelijk gebied	Snelheidsverhoging fiets van 10% op relaties van, naar en binnen stedelijk gebied
Macro-economische uitgangspunten	- Ruimtelijke vulling: WLO-hoog 2040 - Variabele autokosten: 86 (index 2018=100), gemiddelde WLO-Hoog en Laag - Autobezit buiten (hoog)stedelijke gebieden, gemiddelde WLO-Hoog en Laag - Inkomensontwikkeling, gemiddelde WLO-hoog en laag - Thuiswerken, 5% minder spitsritten voor woon-werk t.o.v. 2018, gemiddelde WLO-Hoog en Laag	

Toelichting Stedelijke trend

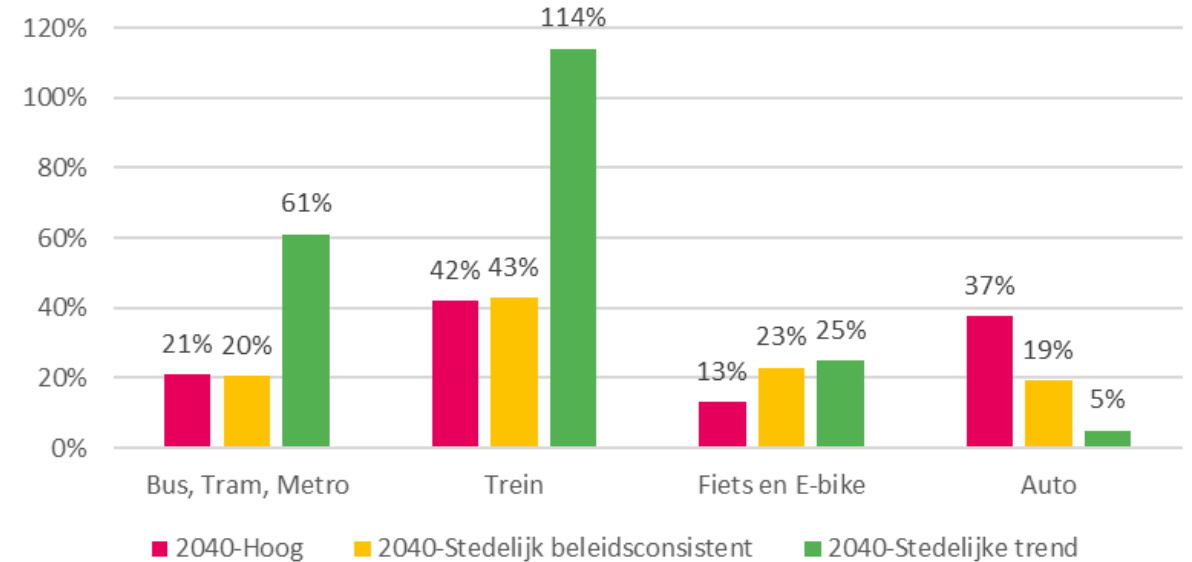


Heel ander beeld van de ontwikkeling en daarmee van de opgave

Nederland – verplaatsingen
% ontwikkeling t.o.v. 2018

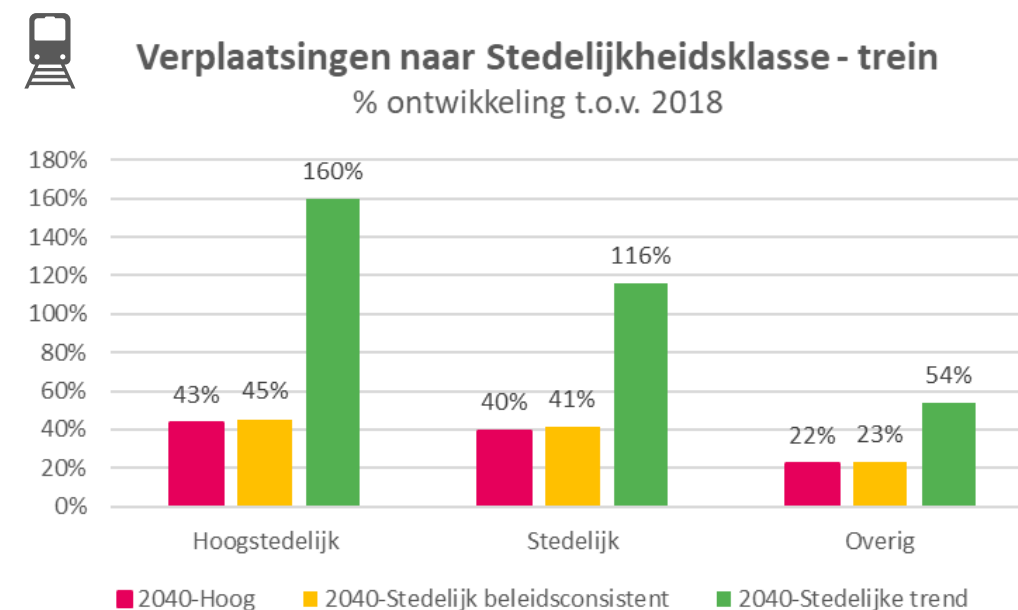
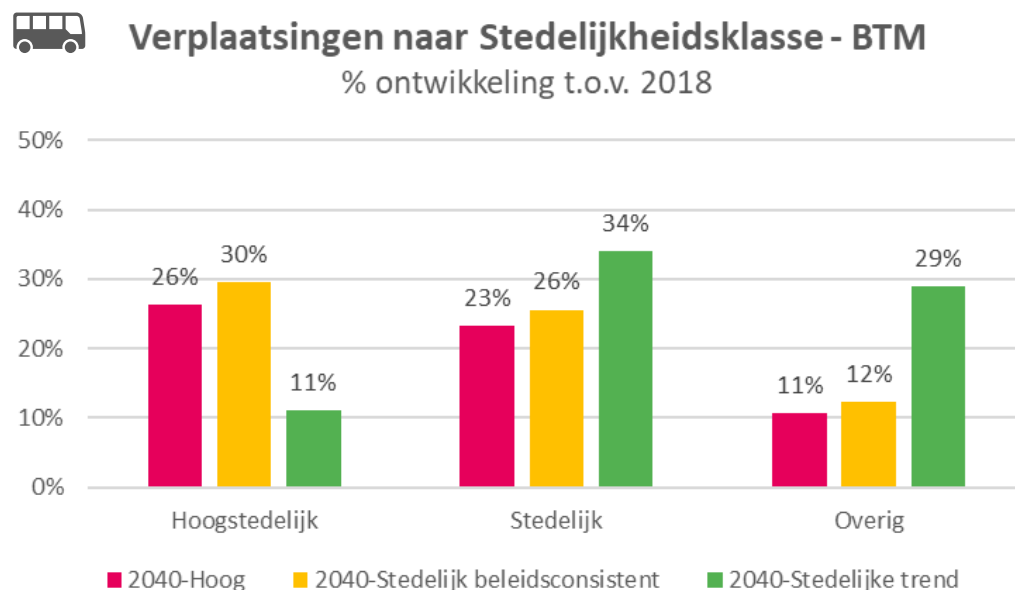


Nederland – kilometers*
% ontwikkeling t.o.v. 2018



Duidelijker beeld per stedelijkheidscategorie

Veel sterkere groei openbaar vervoer in stedelijke trend scenario



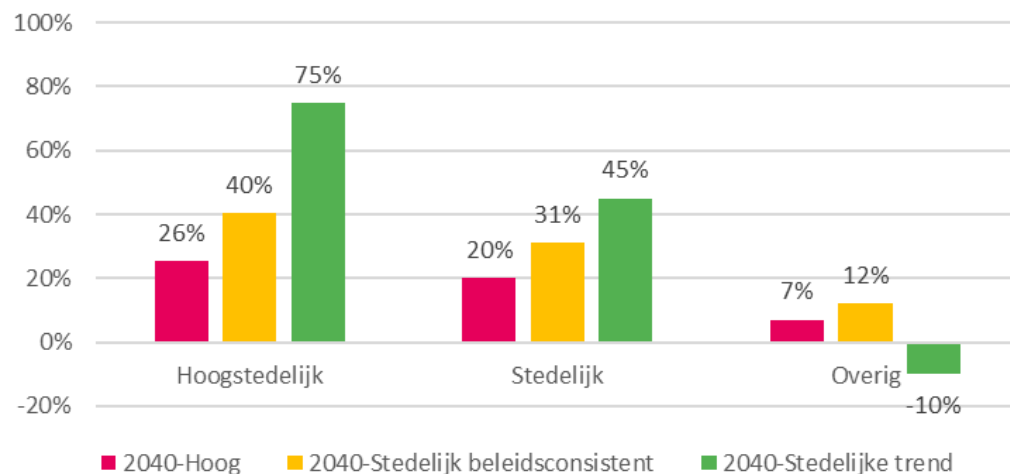
Beeld per stedelijkheidscategorie

Gebruik fiets groeit en gebruik auto neemt af in alternatieve scenario's



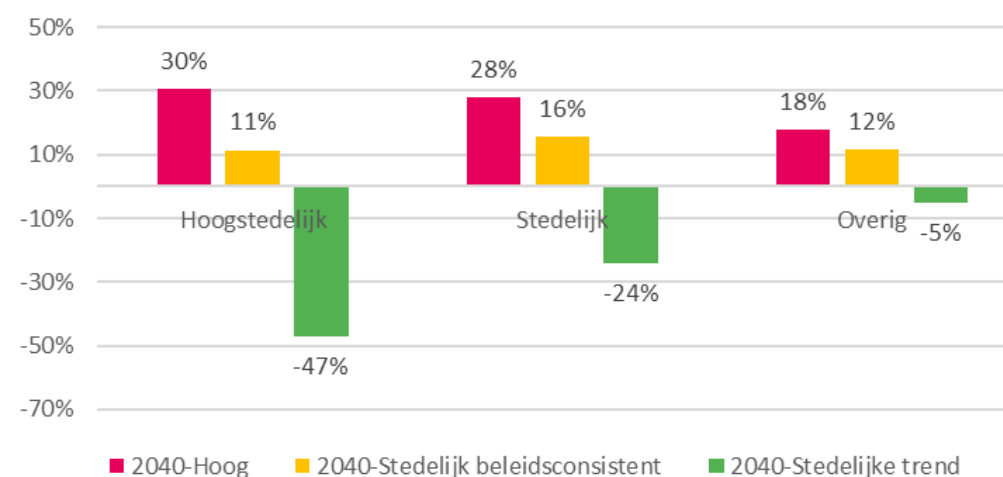
Verplaatsingen naar Stedelijkheidsklasse - fiets

% ontwikkeling t.o.v. 2018 (fiets + E-bike)



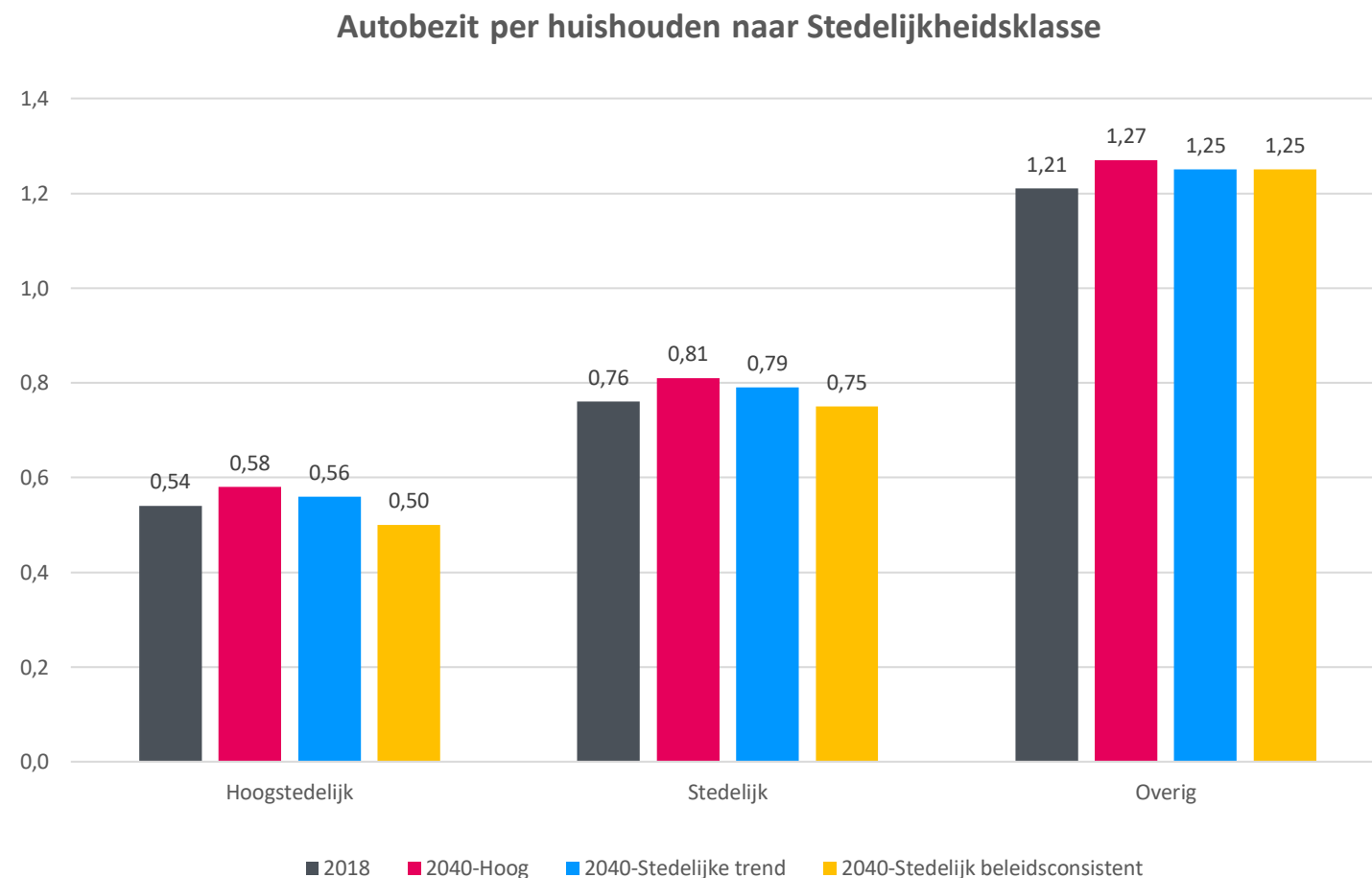
Verplaatsingen naar Stedelijkheidsklasse – auto*

% ontwikkeling t.o.v. 2018



Beeld autobezit per stedelijkheidscategorie

Autobezit daalt sterker naarmate dichtheid toeneemt

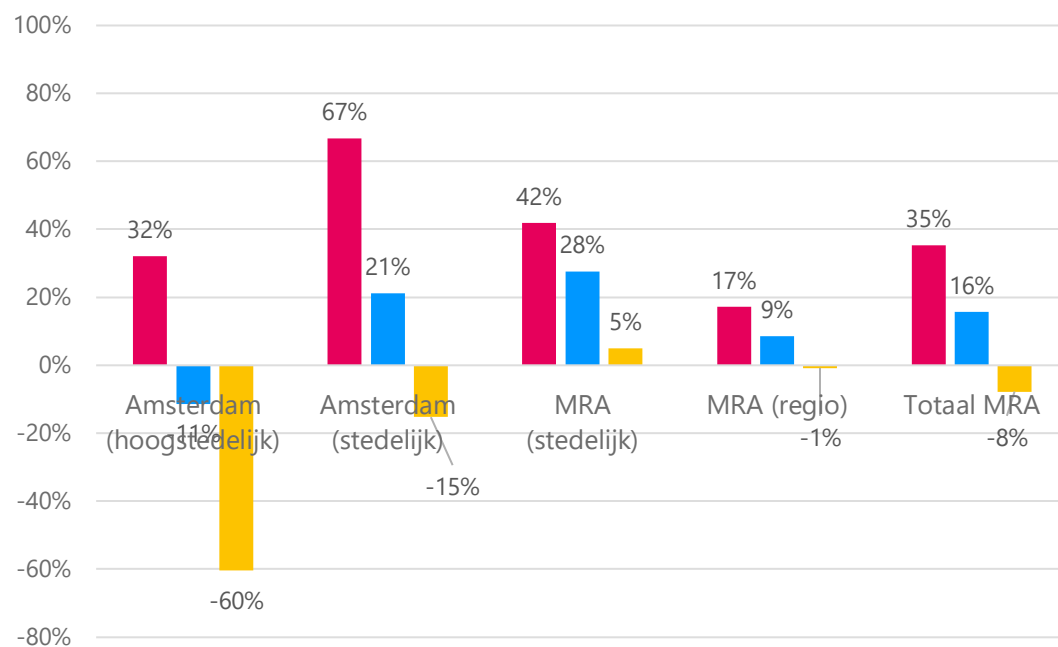


Beeld MRA-casus Multimodaal Toekomstbeeld

Sterke verschillen per gebiedstype in verplaatsingen met auto en ov



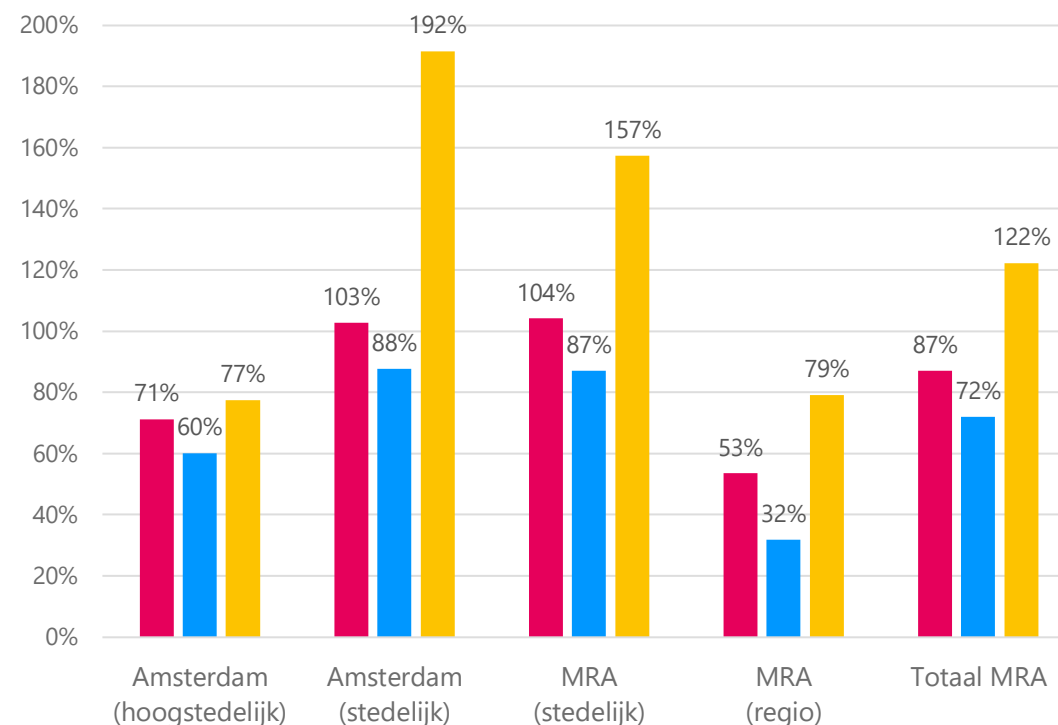
Verplaatsingen per gebied - Auto
t.o.v. 2014 in % - MRA



■ 2040 Referentie ■ 2040 beleidsonsequent ■ 2040 stedelijke trend



Verplaatsingen per gebied - OV
t.o.v. 2014 in % - MRA



■ 2040 referentie ■ 2040 beleidsonsequent ■ 2040 stedelijke trend

Kernboodschap en aanbevelingen

- **De mobiliteitstransitie is niet alleen iets wat we willen maar wat we al een tijdje zien. In (grote) steden én naar en tussen stedelijke regio's (G25).** Ander ruimtelijk en mobiliteitsbeleid heeft aantoonbaar effect op het mobiliteitsgedrag. **Deze benadering is een kans in tijden van schaarste:** een scherper beeld van de opgave geeft vooralsnog minder druk op het mobiliteitssysteem dan verwacht.
- Kijk hoe ontwikkeling van mobiliteit uitpakt voor verschillende type gebieden. Ontwikkel een **gebiedsspecifieke inzet op mobiliteitsbeleid en bijpassende (regie op) ruimtelijk beleid.** Voorkom zo verdergaande ruimtelijke, economische en sociale verschillen ('one size fits all' versterkt deze juist), **NB: dit geldt voor in de regio maar ook voor in de stad.**
- Aansluiten op deze lange termijn trends **vermindert de druk op het mobiliteitssysteem en op de onderhoudsopgave,** het is (veel) **efficiënter en duurzamer** in een tijd van schaarste aan middelen en mensen.
- **Gebruik modellen ook anders,** minder mobiliteits- of knelpuntgericht, meer om te onderzoeken wat nodig is om een bepaald doel te halen, **geef daarmee meer inzicht in bandbreedtes en beleidskeuzes (beleidsconsistent en beleidsrijk).**
- Deze benadering biedt **veel kansen die we nu al op verschillende plekken kunnen oppakken** (bereikbaarheidsprogramma's Rijk-regio, mobiliteit- en gebiedsplannen etc). Dit vraagt om een zorgvuldig en stapsgewijs proces.