

Een kritische beschouwing van bevolkingsontwikkelingen en de effecten op mobiliteit

Erik Sambell

Graduation Date:
28 August 2009

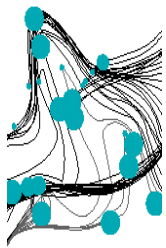
Graduation committee:
Van Maarseveen
Bas Tutert
Rob Huisman (*Haskoning*)
Van Reisen

Organisation:
Haskoning

Afgelopen eeuw is er sprake geweest van een stabiele bevolkingsgroei naar 16,5 miljoen personen in 2008. In de komende decennia echter zal de bevolking zich in grootte en samenstelling ontwikkelen op een wijze welke nog niet eerder voorgekomen is. Vanaf 2010 zal Nederland in versneld tempo gaan vergrijzen waarbij uiteindelijk 25 procent van de Nederlanders 65 jaar of ouder is. Na 2011 zal de groep tussen 20 en 65 jaar in omvang gaan krimpen en vanaf 2038 zal na een piek van 17,5 miljoen de bevolking dalen in aantal. Alle regio's hebben te maken met een toenemend aandeel van ouderen, maar op het vlak van de ontwikkeling van de bevolkingsomvang zijn er grote verschillen. Regio's in Limburg of Zeeland hebben nu al te maken met krimp, terwijl de provincie Flevoland bijvoorbeeld een turbulente bevolkingsgroei te wachten staat.

Bovenstaande ontwikkelingen zijn gebaseerd op prognoses van het CBS. Er is echter gebleken dat er een hele reeks aan prognoses, scenario's en modellen beschikbaar om in bevolkingsprognoses te voorzien. Hierbij is duidelijk geworden dat bij verkeersprognoses vaak een scenario gebruikt wordt, welke een grotere bevolkingsgroei schetst dan de prognoses van het CBS. Dit verschil loopt op tot een discrepantie van een miljoen personen in 2020. Dit scenario is in 1995 door de gezamenlijke planbureaus opgesteld en kent de naam European Coordination (EC). Uit gesprekken met gemeenten en uit de literatuur is voortgekomen dat gemeenten dit scenario uit gemak en voor eigen voordeel lijken te gebruiken. Gemeenten zijn zich er van bewust dat het EC scenario niet meer realistisch is, maar dit scenario past vaak beter bij de ambitie van een gemeente om te groeien. Om deze groei te realiseren, zetten gemeenten initiatieven op als nieuwe woningbouw of infrastructuur. Net als voor woningbouwprogramma's geldt dat bij de onderbouwing van nieuwe infrastructuur het aantal inwoners in de regio een belangrijke factor is. Als er namelijk meer inwoners in een verkeersmodel worden ingevoerd, genereert het model meer verkeer. Nut en noodzaak van nieuwe projecten zijn zo beter te beargumenteren. Ook op het terrein van woningbouw is een soortgelijke trend te zien. Veel van de grotere gemeenten die zelf een prognosemodel gebruiken, hebben de mogelijkheid om zelf woningbouwplannen in te voeren. Vervolgens kunnen deze woningbouwplannen gerechtvaardigd worden met de bevolkingsgroei die deze ingevoerde plannen in het model genereren. Daarom verwachtten gemeenten vaak dat het aantal inwoners en arbeidsplaatsen meer toeneemt dan wat op meer regionale schaal reëel is.

De belangrijkste sleutelontwikkelingen voor de mobiliteitsontwikkeling in de komende decennia zijn de verandering in bevolkingssamenstelling en het mobiliteitsgedrag van ouderen. De verandering in bevolkingssamenstelling is tweeledig. Enerzijds zal de krimp van de mobiel actieve leeftijdsgroep 20 tot 65 jarigen tot een afname van mobiliteit leiden. Anderzijds zal de groei van het aantal ouderen weer voor



groei van mobiliteit zorgen, al zal dit waarschijnlijk van een kleinere orde zijn. Daarnaast leidt de huishoudverdunding tot een hogere automobilititeit, omdat de aankoop van personenauto's vaak gebeurt op huishoudniveau. Het blijkt al uit mobiliteitsonderzoeken dat de mobiliteit van ouderen de laatste jaren per persoon flink gegroeid is. De oorzaken hierachter zijn een verhoogde arbeidsparticipatie, meer welvaart, hoger rijbewijsbezit en een betere gezondheid. De stijgende arbeidsparticipatie geldt overigens voor vrouwen van alle leeftijden, bij ouderen is deze stijging het sterkst. Helaas zijn de genoemde bevolkingsontwikkelingen en veranderingen in mobiliteitsgedrag vaak niet goed verwerkt in verkeersmodellen. Voor dit onderzoek is het verkeersmodel NRM hiervoor nader bekeken. Het blijkt dat de demografische invoer voor het toekomstjaar niet meer realistisch is en van een te hoog aantal inwoners uitgaat. Daarnaast houdt het NRM te weinig rekening met de verhoogde mobiliteit van ouderen in de komende jaren.

Voor dit onderzoek is door middel van het NRM een mobiliteitsprognose gedaan voor Oost-Nederland om de invloed van bevolkingsontwikkelingen op mobiliteit te bepalen. Hierbij is in plaats van het EC scenario de meer realistische regionale CBS prognose gebruikt. Ook is er rekening gehouden met de hogere mobiliteit onder ouderen. Zoals verwacht blijft de mobiliteit ten opzichte van basisjaar 1998, ook onder dit scenario, stijgen. De mobiliteit is in 2020 met 15 procent gestegen, terwijl het EC scenario nog een stijging van 19 procent voorschrijft. Voor de ontwikkeling van automobilititeit zijn grotere verschillen merkbaar. Daar er op basis van het EC scenario uitgegaan kan worden van een stijging van 48 procent, gaat dit scenario uit van een stijging van 36 procent. De extra mobiliteit is voor 6 procentpunt verantwoordelijk. In vergelijking met de huidige prognoses voor Oost-Nederland daalt met de mobiliteit ook de congestie. Hierbij is zichtbaar dat het autoverkeer zich anders verdeelt over het wegennetwerk. Ten opzichte van een prognose op basis van het EC scenario is er gemeten in verliesuren 13 procent minder congestie op het hoofdwegennet en 8 procent minder congestie op het onderliggende wegennet. Deze discrepantie is terug te voeren het hogere aantal reizen van ouderen met het motief overig of winkelen. Deze reizen zijn doorgaans van kortere afstand dan werkgerelateerde reizen en zullen daarom vaker op het onderliggende wegennet plaatsvinden. Uit de ruimtelijke analyse is duidelijk dat steden vaak meer verkeer aantrekken dan voorheen gedacht.