

# Samenvatting

Na een daling van de mobiliteit door de economische crisis neemt de hoeveelheid verkeer van 2010 tot 2015 weer toe. Het wegverkeer groeit de komende 5 jaar naar verwachting harder dan in de afgelopen 5 jaar. Dit betekent dat er ook weer meer files komen. In het afgelopen jaar leidde een geringe daling van de hoeveelheid verkeer tot een veel grotere daling van vertraging door files en verkeersdrukte. De komende jaren is een omgekeerde ontwikkeling te verwachten. Het doel dat de overheid zich heeft gesteld voor de vermindering van files ligt daardoor bij ongewijzigd beleid buiten bereik. Voor het goederenvervoer en de luchtvaart, die beide sterk afhankelijk zijn van internationale ontwikkelingen, waren de gevolgen van de crisis veel groter. Bij het economisch herstel trekt echter zowel de goederenstroom als het aantal luchtvaartpassagiers ook weer sneller aan.

## Groei bij bijna alle vervoerswijzen

Op de middellange termijn stijgt de mobiliteit zelfs bij een beperkte economische groei bij alle vervoerswijzen, met uitzondering van het stads- en streekvervoer.

Het aantal autokilometers dat we afleggen, ligt in 2015 bij een gemiddelde economische groei naar verwachting 14 procent hoger dan in 2010. Bij minder economische groei is dat 12 procent en bij meer economische groei 17 procent.

De groei van het reizigersvervoer per spoor ligt tussen 2010 en 2015 afhankelijk van de economische ontwikkelingen tussen de 6 en 11 procent. Bij een gemiddelde economische groei wordt voor de komende 5 jaar een toename met 9 procent geraamd. Dat is een kwart minder groei dan in de afgelopen 5 jaar (2006-2010).

Het is de verwachting dat het aantal reizigerskilometers met bus, tram en metro gezien de ontwikkelingen in de afgelopen 10 jaar ongeveer gelijk blijft.

Het aantal passagiers op de Nederlandse luchthavens neemt na de scherpe daling in 2009 in de periode 2010-2015 weer toe. De raming is 11 procent.

Als de economie meer of minder groeit, zal het aantal passagiers ook meer (16 procent) of minder (6 procent) groeien.

#### **Sterke toename goederenoverslag**

In de eerste helft van 2010 zien we, in vergelijking met de eerste helft van 2009, een forse toename van de goederenoverslag in de zee- en luchthavens. Deze groei heeft sterk te maken met het aanvullen van voorraden. Dit effect zal later dit jaar aan belang inboeten en leiden tot een minder sterke groei.

Het goederenvervoer op Nederlands grondgebied (weg, binnenvaart, spoor en pijpleiding) komt pas in 2015 weer in de buurt van het niveau van vóór de economische crisis. De vrachtoverslag in de zee- en luchthavens groeit echter sneller als gevolg van de aantrekkende wereldhandel en bereikt naar verwachting al in 2011 de omvang van vóór de crisis.

Tussen 2010 en 2015 ramen we de groei van het goederenvervoer op Nederlands grondgebied op 12 procent (met een minimum van 6 en een maximum van 17 procent). De raming voor de groei van de zeevracht in die periode ligt op 16 procent (minimaal 11 en maximaal 23 procent), voor de luchtvracht is de raming 30 procent (minimaal 22 en maximaal 38 procent).

#### **Vertraging door files neemt toe met 16 procent**

Automobilisten hadden in 2009 door de crisis 10 procent minder last van files en verkeersdrukke op de hoofdwegen. Door de aantrekkende economie neemt de vertraging door files en verkeersdrukke op de middellange termijn weer toe. Bij een gemiddelde economische groei van 1¼ procent per jaar ligt de vertraging op het hoofdwegennet in 2014 weer op hetzelfde niveau als vóór de crisis. In 2015 is er dan 16 procent meer vertraging dan in 2010. Door onzekerheid over de toekomstige economische ontwikkeling kan dit echter fors meer of fors minder zijn. Bij minder economische groei blijft de vertraging op de hoofdwegen de komende jaren nog onder het niveau van voor de crisis en is de vertraging in 2015 slechts 4 procent groter dan 2010. Als de economie echter meer groeit, neemt het tijdverlies in 2015 ten opzichte van 2010 met 30 procent toe.

De maximumwegcapaciteit van het hoofdwegennet wordt op steeds meer plaatsen en gedurende steeds grotere delen van de dag bereikt. Een kleine toename van de hoeveelheid verkeer leidt daardoor tot een veel grotere toename van files en vertraging. In de Nota Mobiliteit stelde de overheid zich ten doel de files in 2020 terug te brengen tot het niveau van 1992. Bij ongewijzigd beleid ligt dit doel ook bij een kleine economische groei buiten bereik.

### **Minder verkeersdoden**

In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid staat als doel een vermindering van het aantal verkeersdoden tot maximaal 750 in 2010 en tot maximaal 500 in 2020. Bij een gelijkmatige ontwikkeling betekent dit een daling tot 625 verkeersdoden in 2015. Dit doel wordt volgens de raming nagenoeg gehaald (630 verkeersdoden in 2015).