



Nieuwsbrief KiM | Nummer 12 | oktober 2010

# Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

## Inhoud

Door crisis in 2009 tien procent minder congestie | Meer verkeer en meer files in 2015 | Infrastructuur en economische structuurversterking | Ook verschenen zijn

## Door crisis in 2009 tien procent minder congestie

Als gevolg van de economische crisis hadden automobilisten tien procent minder last van vertraging door files en verkeersdrukte in 2009. De hoeveelheid verkeer op de hoofdwegen nam echter maar met één procent af. Het aantal treinreizigers daalde niet in het afgelopen jaar. Doordat scholieren en studenten naar verhouding meer met het openbaar vervoer reizen, is het spoor minder afhankelijk van zakelijk verkeer. Voor het internationale vervoer waren de gevolgen van de crisis veel groter. Het goederenvervoer kreeg te maken met een ongekend grote daling van twaalf procent. Ook de luchtvaartsector had het zwaar te verduren. Het aantal passagiersbewegingen via Schiphol daalde in 2009 met acht procent. Alleen de regionale luchthavens zaten nog in de lift.

Dit staat in de Mobiliteitsbalans 2010 waarin het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid een overzicht geeft van de stand van zaken van de mobiliteit in Nederland.

De economische crisis blijkt zeer uiteenlopende effecten te hebben gehad op het verkeer en vervoer in Nederland. Door de invloed van internationale ontwikkelingen was het effect op het goederenverkeer en de luchtvaartsector zeer groot. De crisis had een beperkt effect op de hoeveelheid verkeer en nauwelijks effect op het gebruik van het openbaar vervoer. Daarentegen was het effect op de files aanzienlijk. Een relatief kleine afname van het verkeer (één procent) heeft blijkbaar een relatief grote afname van de congestie tot gevolg (tien procent).

Het woon-werkverkeer is de drijvende kracht achter de groei van de mobiliteit in de afgelopen decennia. De mobiliteit van Nederlanders nam de laatste 25 jaar met zo'n 40 procent toe. Sinds 2000 stijgt het aantal kilometers dat mensen afleggen minder hard en sinds 2007 lijkt dit aantal min of meer stabiel te blijven.

Voor de autokilometers namen in de afgelopen decennia toe. Het woon-werkverkeer is voor een derde deel verantwoordelijk voor die toename. Vanaf 2000 is de groei van het autoverkeer zelfs bijna geheel aan het woon-werkverkeer toe te schrijven. Dit komt doordat meer mensen, vooral vrouwen, een baan hebben en doordat de afstand tussen wonen en werken is toegenomen.

In het weekend staan er op de hoofdwegen minder files. Dat komt niet doordat er dan veel minder auto's op de weg zijn, maar door een grotere spreiding van het gebruik over de dag. Op zaterdag is er evenveel autoverkeer als op doordeweekse dagen. Op zondag is het wel rustiger; dan zijn bijna de helft minder auto's onderweg.

Terwijl de totale mobiliteit sinds 2007 ongeveer gelijk bleef, groeide het treingebruik in de periode 2007-2009. De groei was als gevolg van de economische teruggang in 2009 wel minder groot dan in 2007 en 2008.

Van 2000 tot 2009 nam het treingebruik met 16 procent toe. Vooral de groei van de bevolking en de ontwikkeling van de economie droegen daar aan bij. De verhoging van de tarieven remde het treingebruik in die periode af.

Probleempercepties van burgers over bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid blijken niet overeen te komen met de harde cijfers. Hoewel Nederlanders files, verkeersongevallen en milieuvier-

vuiling nog steeds als belangrijke maatschappelijke problemen zien, ervaren zij deze de laatste jaren steeds minder als een persoonlijk probleem. Dat is opmerkelijk omdat de fileproblemen, tot de tijdelijke omslag door de crisis, alleen maar zijn toegenomen, het aantal ernstig gewonden door het verkeer steeg en de uitstoot van CO<sub>2</sub> niet afnam.

*Mobiliteitsbalans 2010, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, oktober 2010.*

## Meer verkeer en meer files in 2015

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.

Dat blijkt uit de 'Verkenning mobiliteit en bereikbaarheid 2011-2015'. In deze verkenning kijkt het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid vooruit naar de ontwikkelingen in de nieuwe kabinetsperiode 2011-2015.

Het totale wegverkeer zal naar verwachting in 2015 bij een gemiddelde economische groei 14 procent hoger zijn dan in 2010. Dat leidt in 2015 tot 16 procent meer vertraging door files en verkeersdrukte op het hoofdwegennet dan in 2010. Afhankelijk van de economische ontwikkeling kunnen deze vertragingen echter ook fors meer of minder zijn: bij minder economische groei 4 procent en bij meer economische groei 30 procent.

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

De verwachting is dat het aantal reizigerskilometers in het stads- en streekvervoer gezien de ontwikkelingen in de afgelopen tien jaar ongeveer gelijk zal blijven.

Na de scherpe daling in 2009 neemt het aantal passagiers op de Nederlandse luchthavens in de periode 2010-2015 naar verwachting met 11 procent toe. Als de economie meer of minder groeit, zal het aantal passagiers ook meer (16 procent) of minder (6 procent) groeien.

*Verkenning mobiliteit en bereikbaarheid 2011-2015, Jan Francke, Harry Derriks, Hugo Gordijn, Wim Groot en Fons Savelberg, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, oktober 2010.*

## Infrastructuur en economische structuurversterking

Alle aspecten die een rol spelen bij economische structuurversterking maken onderdeel uit van een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). Naast financiële en economische aspecten spelen bij het invullen van de doelstelling om economische structuur te versterken ook natuur, milieu, ruimtelijke en sociale aspecten een rol. Ook MKBA's gaan uit van dit brede welvaartsbegrip. Dit sluit dus goed aan.

Wel zijn in een MKBA sommige effecten 'verborgen' (bijvoorbeeld bereikbaarheid van een specifieke regio) of leiden effecten niet tot een netto-effect (bijvoorbeeld herverdeling van activiteiten tussen regio's). Met name bij projecten met meer strategische doelstellingen kan het wenselijk zijn deze effecten expliciet inzichtelijk te maken voor besluitvormers, zonder dat dit overigens leidt tot een ander MKBA resultaat.

Dit concludeert het KiM naar aanleiding van de vraag of de MKBA bij de evaluatie van infrastructuurprojecten afdoende is om de bijdrage aan economische structuurversterking te analyseren. Hiertoe is in dit rapport de literatuur omtrent economische structuurversterking geanalyseerd, zijn de doelstellingen van het ruimtelijke, economische en mobiliteitsbeleid in beeld gebracht, is gekeken naar de gebruikte argumentatie bij beslissingen rond grote projecten en is ingegaan op de evaluatiepraktijk in andere landen.

*Infrastructuur en economische structuurversterking, Sytze Rienstra en Johan Visser, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, september 2010.*

## Ook verschenen zijn

- Achterlandcongestie en de rol van shortsea en binnenvaart
- Duurzaamheid in kosten-batenanalyses verkeer en vervoer
- Second opinion kosten en baten capaciteitsverruiming Maasgeul
- Monitoringskader nationale databank wegverkeersgegevens

### Meer informatie

Publicaties van het KiM zijn aan te vragen bij het KiM:

[kimpublicaties@minvenw.nl](mailto:kimpublicaties@minvenw.nl)

Ze zijn ook als PDF te downloaden op [www.kimnet.nl](http://www.kimnet.nl).

U kunt natuurlijk ook altijd contact opnemen met een van onze medewerkers via telefoonnummer 070 351 19 65.

Dit is een uitgave van het

**Ministerie van Infrastructuur en Milieu**

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag

[www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm](http://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm)

[www.kimnet.nl](http://www.kimnet.nl)

Oktober 2010