

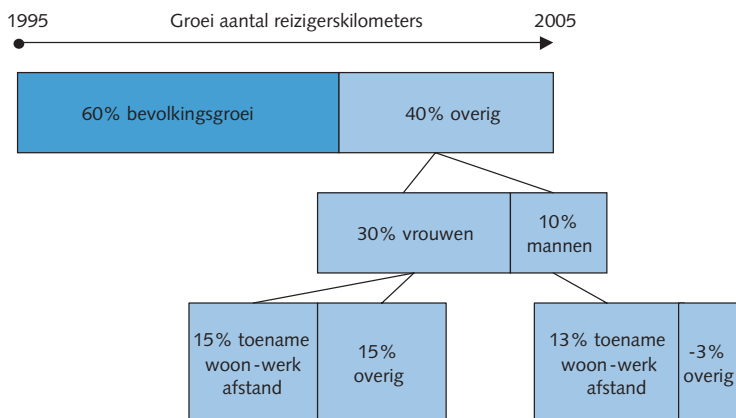
Samenvatting

Personenmobiliteit: meer mensen en grotere woon-werkafstanden

In de periode 1995-2005 is de personenmobiliteit met 10% gegroeid tot 184 miljard reizigerskilometers. Circa 60% van de groei kan verklaard worden uit de groei en de gewijzigde samenstelling van de bevolking (zie figuur S.1). De overige 40% is het gevolg van veranderingen in het individuele mobiliteitsgedrag: per persoon worden grotere afstanden afgelegd. Mensen zijn in toenemende mate bereid en financieel in staat verder van hun werk te wonen: de woon-werkafstand is toegenomen van gemiddeld 18 kilometer medio jaren negentig naar 22 kilometer in 2005. Dit wordt niet zozeer veroorzaakt door de ligging van woon- en werklocaties; het betreft vooral keuzes die mensen zelf maken.

Vooraf de mobiliteit van vrouwen is toegenomen: dit verklaart 30% van de mobiliteitsgroei (figuur S.1). De individualisering heeft tot een hogere arbeidsparticipatie van vrouwen geleid. Daardoor concentreert de mobiliteit zich steeds sterker in de spits.

Figuur S.1
De groei van de personenmobiliteit verklaard



De auto was en is verreweg het populairste vervoermiddel. Het openbaar vervoer, waaronder de trein, vervult een belangrijke rol in en rond de vijf grote steden (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht, Eindhoven). De toegenomen welvaart maakt bijzondere vormen van vervoer voor steeds meer mensen mogelijk: het reizen per vliegtuig is sterk gegroeid. Dit is mede het gevolg van liberalisering, die tot de opkomst van prijsvechters heeft geleid.

Goederenmobiliteit: toenemende invloed van globalisering

De goederenmobiliteit op Nederlands grondgebied is tussen 1995 en 2005 met 26% toegenomen tot 120 miljard tonkilometer. De economische groei en dan vooral de groei van de internationale handel zijn hiervoor verantwoordelijk. De goederenmobiliteit is daardoor de afgelopen tien jaar harder gegroeid dan de personenmobiliteit.

Het binnenlandse goederenvervoer groeit minder dan op grond van de groei van de economie zou kunnen worden verwacht. Dit is het gevolg van onder andere de verdienstelijking van de Nederlandse economie. De handel met het buitenland is de afgelopen jaren verschoven naar meer intercontinentale relaties waardoor het goederenvervoer vooral bij zee- en luchtvaart fors toenam. De helft van de goederenuitvoer betreft wederuitvoer, waarbij goederen in Nederland worden ingevoerd om na een beperkte economische handeling weer te worden uitgevoerd. Deze wederuitvoer is de afgelopen tien jaar verdrievoudigd.

De meest opmerkelijke ontwikkeling is de ongekende groei in het containervervoer. Tussen 1995 en 2005 is het aantal overgeslagen containers in de Nederlandse zeehavens verdubbeld, van 4,7 naar 9,4 miljoen TEU. Bijna 30% van deze toename in containeroverslag heeft betrekking op toegenomen import uit China.

Er zijn geen substantiële verschuivingen opgetreden in de aandelen van de verschillende vervoerwijzen. Het spoorgoederenvervoer en de luchtvracht laten hoge groeicijfers zijn maar hun marktaandeel blijft beperkt.

Middelen: efficiencyverbetering

Het aantal personenauto's is tussen 1995 en 2005 met een kwart toegenomen tot ruim 7 miljoen. De aantallen vrachtwagens, vliegtuigen, binnenvaartschepen en treinen zijn min of meer gelijk gebleven. Hun capaciteit in laadvermogen en zitplaatsen is echter substantieel toegenomen. Daarmee is een efficiencyverbetering bereikt.

Nederland geeft veel geld uit aan transport

De totale directe en indirecte uitgaven aan transport door consumenten bedragen ruwweg 68 miljard euro, inclusief de transportkosten 'in' de producten die zij kopen. Daarmee beslaan de uitgaven aan vervoer circa 7,25% van de totale uitgaven in Nederland.

Via diverse fondsen en begrotingen investeert de overheid jaarlijks circa 13 miljard euro in infrastructuur en in de exploitatie van het openbaar vervoer. Zonder deze investeringen en subsidies zou de kwaliteit van het vervoersysteem slechter geweest, en zou de mobiliteitsgroei zijn afgeremd. Afgezet tegen het bruto binnenlands product zijn de overheidsinvesteringen niet of nauwelijks toegenomen.

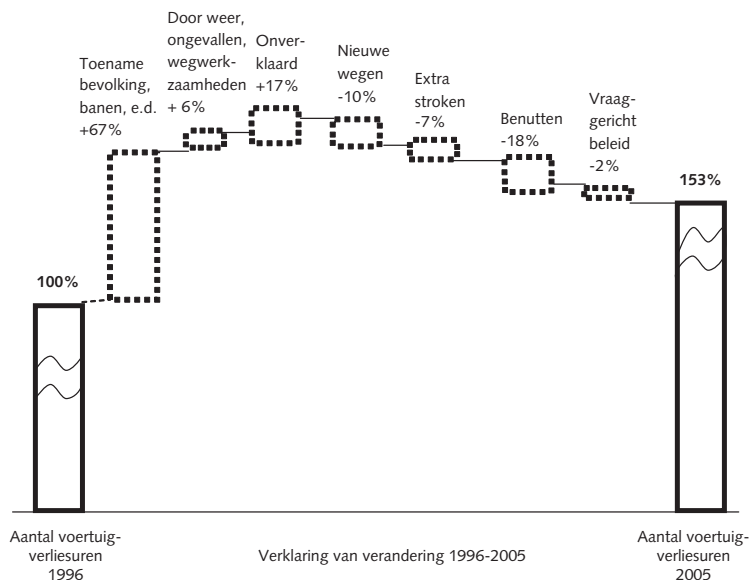
Infrastructuur beter benut

Met dit geld is vooral de infrastructuur van weg en spoor uitgebreid. Zo is het Nederlandse wegennet in de afgelopen 10 jaar met 7,5% gegroeid. Ook hier zijn efficiencyverbeteringen gerealiseerd. Veel uitbreidingen in spoor en weg betroffen het toevoegen van capaciteit op bestaande verbindingen (bijv. extra rijstroken en treinsporen) en systemen voor verkeersmanagement (bijv. matrixborden boven snelwegen). Daarmee is de benutting van infrastructuur gestimuleerd.

Files: groei afgeremd door overheidsbeleid

Het tijdverlies in files groeide tussen 1996 en 2005 met ruim 50% (figuur S.2). Zonder overheidsmaatregelen zou die groei 90% zijn geweest. De punctualiteit van treinreizen en vliegen is ongeveer gelijk gebleven.

Figuur S.2
Verklaring toename
congestie op het
hoofdwegennet



Ondanks de groei van de files heeft het verkeerssysteem gefunctioneerd. Ook in gebieden met relatief veel files – rond de vijf grote steden – is het aantal verplaatsingen van meer dan tien kilometer gegroeid. Wel heeft de reiziger aanpassingen gepleegd door de filedruk. Zo begint de ochtendspits steeds vroeger. En, anders dan in de rest van Nederland, is in de vijf grootstedelijke agglomeraties de bijdrage van de auto in de vervoersgroei relatief bescheiden geweest. De groei van het treinverkeer is juist geconcentreerd in de grootstedelijke agglomeraties.

Verkeersveiligheid en milieu: wisselend beeld

Het hoofddoel van het mobiliteitsbeleid is groei accommoderen binnen grenzen van leefomgeving en veiligheid. Terugkijkend op de afgelopen tien jaar zijn de ontwikkelingen in het mobiliteitsbeleid rond leefomgeving en verkeersveiligheid wisselend. Met het aanbrengen of afdwingen van technische verbeteringen aan infrastructuur en vervoermiddelen heeft beleid op deelterreinen succes geboekt, maar (nog) niet overal.

Ondanks de mobiliteitsgroei

- zijn het aantal verkeersdoden en het aantal ziekenhuisgewonden in de periode 1996-2005 met respectievelijk 35% en 7% gedaald; dit komt deels door beleidsmaatregelen zoals uitbreiding van 30 en 60 km/u wegen,
- is de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen (stikstofoxiden, NO_x en fijn stof, PM_{10}) in de periode 1995-2005 met ruwweg 40% gedaald, vooral door Europees beleid om via emissie-eisen wegvoertuigen schoner te maken.

De uitstoot van kooldioxide (CO_2) is daarentegen de afgelopen tien jaar gestaag gegroeid ondanks Europees beleid om personenauto's zuiniger – en daarmee CO_2 -armer per gereden kilometer – te maken. Consumenten hebben door toegenomen inkomens steeds zwaardere auto's gekocht waardoor technische winst voor een deel is weggenomen.

Aan de afname van geluidhinder door wegverkeer door onder andere geluidsschermen en aanleg van stil asfalt is enkele jaren geleden een einde gekomen door de toenemende verkeersintensiteit. Sinds 1990 is de geluidhinder rond Schiphol ondanks groei van het vliegverkeer afgenomen, maar de laatste jaren stagneert de afname. Belangrijke oorzaak van de afname aan het begin van de jaren negentig zijn stillere vliegtuigen en aanpassingen in vliegroutes.

De maatschappelijke kosten als gevolg van de problemen in het mobiliteitssysteem (files, ongevallen en leefomgeving) zijn minimaal 20 miljard euro per jaar, en bestaan voornamelijk uit kosten door verkeersongevallen en milieuschade. Files leiden tot minder maatschappelijke kosten dan verkeersongevallen en milieuschade. De samenleving ervaart files echter als een belangrijk maatschappelijk probleem.