

---

## Samenvatting

---

Dit document verkent in samenhang twee onzekerheden in de beleidsomgeving van de Nota Mobiliteit: de mobiliteitsgroei en de ontwikkeling van de ruwe olieprijs. De mobiliteitsgroei - en meer in het bijzonder het verloop van de congestie - is van cruciaal belang voor de beleidsopgave op het terrein van bouwen, benutten en beprijzen. Naast de mobiliteitsgroei is de prijs van ruwe olie een belangrijke exogene factor in de beleidsomgeving. Tegelijkertijd zijn olieprijsen weer van direct belang voor de mobiliteit en de economische ontwikkeling.

Hoe moeten we aankijken tegen de toekomstige onzekerheden op het terrein van de congestiegroei? De huidige langetermijnsenario's van de gezamenlijke planbureaus (Welvaart en Leefomgeving; WLO) geven aan dat er tot 2040 in termen van congestie sprake kan zijn van sterk uiteenlopende ontwikkelingen. In het laagste groeiscenario (Regional Communities) ligt de congestie op het hoofdwegennet in 2040 nog onder het niveau van 1990; in het hoogste groeiscenario (Global Economy) blijft de congestie doorgroeien in het huidige tempo. Uiteindelijk ligt in 2040 de congestie in het GE-scenario circa 70% boven het niveau van 2002. Overigens leidt introductie van prijsbeleid tot een aanzienlijk smallere bandbreedte in de uitkomsten voor congestie, zowel in 2020 als in 2040<sup>1</sup>.

Nog voor we de impact van hogere olieprijsen op mobiliteit nader bezien, werpen we een korte blik op de achterliggende oorzaken van de huidige hoge brandstofprijzen. Deze zijn voor een belangrijk deel toe te schrijven aan de prijsstijging van ruwe olie sinds het eind van de jaren negentig. De oorzaak van deze prijsstijging is vooral de toenemende wereldvraag naar olie. De economische opkomst van China en India speelt hierin een belangrijke rol. Voor het eurogebied is een aanzienlijk deel van de prijsstijging van ruwe olie weer tenietgedaan door een waardevermindering van de dollar. Deze daling is deels weer gecompenseerd door een stijging van de tarieven van brandstofaccijnzen. Per saldo is in de periode 2000-2007 de benzineprijs aan de pomp gestegen met circa 25%.

Wat betekenen hogere brandstofprijzen voor de mobiliteit van het goederenvervoer en het personenvervoer? Het goederenwegvervoer, de binnenvaart en *shortsea shipping* kennen op korte termijn slechts beperkte mogelijkheden om hogere brandstofprijzen af te wentelen op hun afnemers. Dit in tegenstelling tot de luchtvaart waar het gebruikelijk

---

<sup>1</sup> In de WLO-scenario's is niet gerekend met de invoering van prijsbeleid. Mede op verzoek van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is dat in een later stadium wel gebeurd; CPB/AVV (2006), *WLO mobiliteitsscenario's met prijsbeleid*. Den Haag: CPB, Notitie.

---

is om hogere brandstofprijzen door te berekenen in transporttarieven. Voor de transportsector is op lange termijn slechts in geringe mate sprake van vraaguitval als gevolg van hogere olieprijsen.

Voor het personenautovervoer biedt de literatuur steun voor een lange termijn-brandstofprijselasticiteit op de gereden kilometers van circa -0,3 en op het brandstofverbruik van -0,5 à -0,7. Dat wil zeggen: bij een verhoging van de brandstofprijs met 10% worden er op lange termijn 3% minder kilometers verreden en wordt 5 à 7% minder brandstof verbruikt. Het voornaamste effect bij het brandstofverbruik gaat uit van een verbeterd verbruik per kilometer (efficiency). Bij zulke lage waarden wordt in de literatuur de vraag naar mobiliteit en in het verlengde daarvan naar motorbrandstoffen als weinig prijsgevoelig aangemerkt.

Een verkenning aan de hand van elasticiteiten beperkt zich tot de invloed op mobiliteit en brandstofverbruik. Om meer gedetailleerd zicht te krijgen op de verkeerskundige effecten van een hoge olieprijs voor Nederland hebben we een prijsvariant doorgerekend met het Landelijk Modelsysteem (LMS). Het gaat daarbij om de hoge-olieprijsvariant voor het Global Economy-scenario: na een aanvankelijke prijsstijging in de periode 2000-2006 tot circa 60 dollar per vat<sup>2</sup> stabiliseert de olieprijs zich op lange termijn weer op een niveau van 47 à 53 dollar per vat<sup>3</sup>. De hieruit afgeleide brandstofprijsstijging voor het wegverkeer bedraagt in 2020 circa 17% en leidt tot een vermindering van de automobilititeit met circa 4%. Daarbij past het zakelijk verkeer zijn mobiliteit nauwelijks aan, in tegenstelling tot het sociaalrecreatief verkeer dat meer mogelijkheden heeft om de autokilometers te beperken. Voor de congestie zijn de effecten van een hoge olieprijs aanzienlijk groter. Dit is vooral het gevolg van het sterk kromlijnige karakter van het verband tussen mobiliteit en congestie. Een geringe vermindering van de mobiliteit leidt tot een relatief sterke vermindering van de congestie. In de hoge olieprijsvariant valt de congestie voor geheel Nederland ongeveer 12% lager uit.

Een hoge olieprijs heeft invloed op de effectiviteit van al het beleid dat is gericht op congestievermindering. Uit de berekening met het LMS blijkt dat een hoge olieprijs een beperkt effect heeft op de mobiliteit. Een geringe daling van de mobiliteit kan echter relatief grote gevolgen hebben voor de congestie. Het reducerende effect van een hoge olieprijs op de congestie is substantieel te noemen zoals de LMS berekening laat zien.

---

<sup>2</sup> In prijzen van 2007.

<sup>3</sup> De huidige hoge olieprijs roept de vraag op of de planbureaus met te lage prijzen hebben gerekend. Hierbij moet onderscheid worden gemaakt tussen olieprijsen op korte en lange termijn. Op korte termijn kunnen vraag en aanbod zich onvoldoende aanpassen en leidt een sterke toename van de vraag (bijvoorbeeld vanuit China en India) direct tot prijsstijgingen. Op lange termijn passen vraag en aanbod zich aan. Nieuwe oliebronnen worden aangeboord waarvan de winningskosten beneden de huidige - hoge - olieprijs liggen. Het kan nog geruime tijd duren voordat deze bronnen operationeel zijn, maar het verleden geeft aan dat dit een aannemelijke reactie is.

---

Dit houdt in dat een hoge olieprijs een gunstige invloed heeft op de beleidsopgave van bouwen, benutten en beprijzen uit de Nota Mobiliteit. Deze gunstige invloed geldt eveneens voor de verkeersveiligheid- en milieudoelstellingen. De mate waarin dit de effectiviteit van de in de Nota Mobiliteit gekozen beleidsinstrumenten vermindert is mede afhankelijk van de ontwikkeling in de congestie op lange termijn, die zijn eigen onzekerheid kent.