

Samenvatting

De recente hoge olieprijs heeft een dempend effect gehad op de groei van het autoverkeer en de reistijdverliezen in de periode 2002-2007. Naar verwachting dalen de brandstofprijzen tot 2012, met eerst nog een piek in 2009. Hierdoor versnelt de groei van het autoverkeer de komende vijf jaar ten opzichte van de afgelopen vijf jaar. Ook de reistijdverliezen zullen verder toenemen. De reistijdverliezen worden beperkt door de geplande wegwitbreidingen uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) 2009. De tabel hieronder laat de trends zien voor de komende vijf jaar.

Trends van de afgelopen vijf jaar en verkenning voor de komende vijf jaar

	2002-2007	In 2007	2007-2012
Autoverkeer op Nederlands grondgebied	+7%	130 miljard km	+11 tot +14%
Autoverkeer op hoofdwegen	+9%	63 miljard km	+9 tot +12%
Reistijdverliezen op hoofdwegen	+39%	68 miljoen uren	+29 tot +46%
Verkeersdoden	-25%	791	-13 tot +8%
Ziekenhuisgewonden (cijfer 2006)	-10%	16.750	-10 tot +5%
CO ₂ -uitstoot autoverkeer (cijfer 2006)	+7%	35 miljard kg	+9 tot +13%
NO _x -uitstoot autoverkeer (cijfer 2006)	-19%	125 miljoen kg	-24 tot -26%
PM ₁₀ -uitstoot autoverkeer (cijfer 2006)	-25%	8 miljoen kg	-41 tot -43%

Autoverkeer

De groei van het autoverkeer, gemeten in aantal autokilometer op alle Nederlandse wegen, was de afgelopen vijf jaar 7 procent. De komende vijf jaar groeit het autoverkeer in Nederland naar verwachting met 11 tot 14 procent. Dat is meer dan de afgelopen vijf jaar.

Het verschil in groei komt voornamelijk door de veronderstelde verlaging van de brandstofprijzen tot en met 2012. Van 2002 tot en met 2007 namen de brandstofprijzen met ruim 20 procent toe. Hierdoor werd de groei van het autoverkeer met 3 procent afgezwakt. Van 2007 tot en met 2012 nemen naar verwachting de brandstofprijzen af met 4 tot 11 procent af.

Op hoofdwegen groeide het autoverkeer in de afgelopen vijf jaar meer dan het totale autoverkeer in Nederland: 9 procent versus 7 procent. Dit is een bekend fenomeen in Nederland maar het komt ook omdat het dempende effect van hogere brandstofprijzen op autoverkeer op hoofdwegen minder groot is. Bij een daling van de brandstofprijzen versnelt de groei van het autoverkeer op hoofdwegen dan ook minder dan op overige wegen. Hierdoor zal de groei van het autoverkeer op

hoofdwegen de komende vijf jaar kleiner zijn dan de groei van het totale verkeer. Dat kwam in het verleden maar weinig voor.

Reistijdverliezen

In de afgelopen vijf jaar groeiden de reistijdverliezen op hoofdwegen met 39 procent. Het bruto binnenlands product heeft de sterkste invloed gehad op de groei van de reistijdverliezen (+43 procent). De reistijdverliezen zijn enigszins gedempt door de hoge brandstofprijzen uit 2007 (-7 procent) en de aanleg van hoofdwegen (-10 procent).

De komende vijf jaar zullen de reistijdverliezen naar verwachting met 29 tot 46 procent toenemen als 70 procent van de wegwitbreidingen die gepland zijn vóór 2012 ook daadwerkelijk gerealiseerd zullen worden voor 2012. Ditzelfde percentage gold voor de plannings uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) 1999 en het MIT 2002. Als 100 procent van de wegwitbreidingen uit het MI(R)T 2009 worden gerealiseerd zullen de reistijdverliezen minder hard stijgen, namelijk met 25 tot 41 procent.

Zonder de geplande aanleg van wegen uit het MIRT 2009, inclusief spits- en plusstroken, zullen de reistijdverliezen in de periode 2008-2012 met 38 tot 58 procent toenemen.

Verkeersonveiligheid

In de afgelopen 22 jaren daalde het aantal verkeersdoden met 50 procent, ondanks de groei van het verkeer. De laatste 5 jaren namen daarvan de helft (-25 procent) voor hun rekening, vooral door de sterke daling in 2004. De verwachting is dat de komende vijf jaar de reductie veel minder groot zal zijn: -13 procent tot +8 procent. De bovenkant van deze bandbreedte (+8 procent) baseren we op de groei van het autoverkeer tot en met 2012 en gelijkblijvende aantallen slachtoffers per kilometer. De onderkant van de bandbreedte (-13 procent) baseren we op de invloed van de maatregelen uit het Strategisch Plan Verkeersonveiligheid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat uit 2008.

Het aantal ziekenhuisgewonden is de afgelopen vijf jaar minder snel gedaald dan het aantal verkeersdoden: -10 procent. Maar, net als bij verkeersdoden, is ook hier het aantal slachtoffers per gereden kilometer gedaald. Voor de ontwikkeling in de komende vijf jaar hanteert het KiM een bandbreedte voor het aantal ziekenhuisgewonden van -10 procent tot +5 procent, gebaseerd op dezelfde uitgangspunten.

Emissies door het autoverkeer

De emissie-eisen van de Europese Unie hebben er toe geleid dat, ondanks de groei van het autoverkeer, de uitstoot van stikstofdioxide NO_x en fijn stof PM_{10} door het autoverkeer in absolute zin is gedaald sinds 1985. De kooldioxide-uitstoot (CO_2) door het autoverkeer is nog gekoppeld aan het autoverkeer: de CO_2 -uitstoot is even sterk gegroeid.

Tot 2012 zet de trend door van verdere stijging van CO_2 -uitstoot en verdere daling van NO_x - en PM_{10} -uitstoot. Er vindt wel een lichte ont koppeling plaats tussen de CO_2 -uitstoot en het autoverkeer als gevolg van de relatief hoge olieprijs. Hoge brandstofprijzen leiden tot zuiniger rij- en aankoopgedrag waardoor het gemiddelde brandstofverbruik per gereden kilometer tot 2012 minder sterk groeit.