

# Samenvatting

---

De mobiliteit van Nederlanders groeit nog steeds, maar niet meer zo sterk als in de jaren tachtig en negentig. Tussen 2000 en 2008 steeg het aantal reizigerskilometers over de weg met vijf procent en tussen 2000 en 2007 over het spoor met negen procent. De luchtvaart groeide in deze periode met 21 procent veel sterker. Het goederenvervoer groeide tussen 2000 en 2008 eveneens met 21 procent.

De laatste jaren is het tijdsverlies door files en verkeersdrukke ongeveer gelijk gebleven. De verkeersveiligheid is in het algemeen toegenomen, maar dat geldt niet voor fietsers. Door schonere auto's veroorzaakt het verkeer minder luchtvervuiling. De uitstoot van CO<sub>2</sub> neemt sinds 2006 licht af.

Het verleden leert dat we ons tijdens een economische crisis niet veel minder gaan verplaatsen. Het woon-werkverkeer neemt wel af, maar het vrijetijdsverkeer groeit. Er zijn minder files en verkeersdrukke op de hoofdwegen. Het goederenvervoer en de luchtvaart zijn gevoelig voor schommelingen in de economie. Als de voorspellingen over de ontwikkeling van de economie uitkomen, krijgen we in 2009 en 2010 minder last van files.

## **Niet vaker op pad, wel langere afstanden**

Sinds 1985 is de mobiliteit van de bevolking met 40 procent toegenomen. Dat komt niet doordat we vaker op pad gaan, maar als we op pad gaan leggen we gemiddeld langere afstanden af. Zowel in 1985 als in 2008 verplaatsten Nederlanders zich gemiddeld drie keer per dag. Het aantal kilometers steeg echter van 28 naar 35 kilometer per persoon per dag.

Van alle verplaatsingen in Nederland ging in 2008 de helft per auto, een kwart met de fiets, 17 procent te voet en 5 procent met trein, bus, tram en metro.

Het autogebruik is sinds 1985 met 54 procent toegenomen. Belangrijke oorzaken zijn de groei van de bevolking, de toename van het aantal werkende mensen, de grotere woon-werkafstanden en het feit dat mensen vaker en verder van huis vrijetijdsactiviteiten ondernemen. Daarnaast hebben hogere inkomens en lagere kosten voor autogebruik geleid tot meer autobezit. Vooral de tweede auto is in opmars: één op de vijf huishoudens heeft meer dan één auto.

Tussen 2000 en 2008 groeide het autogebruik met 10 procent.

Het gebruik van de trein nam sinds 1985 eveneens fors toe met meer dan een verdubbeling van het aantal treinkilometers. De invoering

van de ov-studentenkaart zorgde in 1991 in één klap voor een groei van 40 procent. Tussen 2000 en 2007 nam het treingebruik met ruim 9 procent toe. De groei van de bevolking, de gestegen koopkracht, de ov-studentenkaart en het feit dat treinen meer op tijd rijden, zijn oorzaken van deze groei. Ook de files op de wegen en de gestegen benzineprijzen droegen daaraan bij. Duurdere treinkaartjes hadden een negatief effect op het treingebruik.

Het gebruik van bus, tram en metro is tussen 2000 en 2007 stabiel gebleven.

Voor de luchtvaart is de gestegen welvaart de belangrijkste factor die de groei verklaart. Verder speelt mee dat de kosten van het vliegen sterk zijn gedaald door de opkomst van goedkope vliegmaatschappijen. Die opkomst is mogelijk gemaakt door het liberaliseringsbeleid van de Europese Unie.

Het beleid van de overheid (bijvoorbeeld de vliegtax), de olieprijs en incidenten met een mondiale impact zoals de aanslagen van 11 september 2001 en de uitbraak van SARS, zijn van invloed op de animo van mensen om het vliegtuig te nemen.

### **Goederenvervoer steeds meer internationaal en intercontinentaal**

Het goederenvervoer is tussen 2000 en 2008 met 21 procent gestegen, gemiddeld met 2,4 procent per jaar. Het internationale vervoer steeg harder (met 27 procent) dan het binnenlandse vervoer (met 11 procent). Het aandeel van het internationale vervoer in het totale goederenvervoer wordt steeds groter. In 2008 was 66 procent van het goederenvervoer internationaal.

In 2008 ging 41 procent van het goederenvervoer over de weg, 3 procent over het spoor, 31 procent over zee, 18 procent over de binnenwateren en 7 procent via pijpleidingen.

In tonnen vracht zat de grootste toename tussen 2000 en 2008 bij de zeevaart en het wegvervoer. In procenten groeide het goederenvervoer over het spoor in deze periode het sterkst (met 62 procent). De omvang is nog steeds klein, maar het goederenvervoer over het spoor is bezig aan een comeback.

De groei van de economie is de belangrijkste oorzaak van de stijging van het goederenvervoer. Een steeds groter deel van de Nederlandse goederenmobiliteit hangt samen met de in- en uitvoer van goederen. Ons land verdient het nationaal inkomen steeds meer in de dienstverlening en steeds minder met de productie van goederen, wat een dempend effect heeft op de groei van het goederenvervoer. Ook worden er steeds meer duurdere producten van hogere kwaliteit gemaakt. De omzet stijgt daardoor in geld, maar niet in hoeveelheid.

### **Stabilisering groei tijdsverlies**

In de periode van 2000 tot 2008 steeg het tijdsverlies door files en verkeersdrukke op de hoofdwegen met 55 procent. De omvang van het verkeer groeide met 14 procent. Zowel het tijdsverlies door files en verkeersdrukke als de hoeveelheid verkeer, is sinds halverwege 2006 echter ongeveer gelijk gebleven.

Het grotere tijdsverlies is voor 62 procent terug te voeren op de toename van het aantal inwoners, banen en auto's. De verlaging van de belasting op de vergoeding van het woon-werkverkeer in het Belastingplan 2004, snelheidslimieten en trajectcontroles, het weer, ongevallen en wegwerkzaamheden hebben voor nog eens 10 procent tijdsverlies gezorgd. De verhoging van de brandstofprijs heeft het tijdsverlies met 9 procent teruggebracht. De aanleg van nieuwe wegen, extra rijstroken en verkeersmanagement hebben geleid tot een dempend effect van 11 procent op de stijging van het tijdsverlies. Zonder die maatregelen was de groei uitgekomen op 66 procent.

Voor weggebruikers is de betrouwbaarheid van de reistijd belangrijk. Het gaat dan om de mate waarin de weggebruiker de reistijd op bepaalde momenten van de dag kan voorspellen. Hoe groter de afwijking van de gemiddelde reistijd (inclusief files), des te kleiner is de voorspelbaarheid. Door de jaren heen is de voorspelbaarheid van reistijden tijdens de ochtendspits vrijwel constant gebleven. In de dalperiode en tijdens de avondspits is de afwijking van de gemiddelde reistijd groter geworden.

### **Verkeersveiligheid: ontwikkeling bij automobilisten positiever dan bij fietsers**

Ondanks de groei van de mobiliteit neemt de verkeersveiligheid nog steeds toe. Tussen 2000 en 2008 daalde het aantal verkeersdoden met 36 procent tot 750. Het aantal mensen dat na een verkeersongeluk in een ziekenhuis terecht komt, daalde veel minder sterk, namelijk met slechts 2 procent tot 18.190 in 2007.

In 2007 viel 53 procent van de verkeersdoden onder de meest kwetsbare verkeersdeelnemers: voetgangers, fietsers, brom- en snorfietsers en motor- en scooterrijders. Van de ziekenhuisgewonden behoorde 73 procent tot die groep.

De daling van het aantal verkeersdoden is onder fietsers en andere kwetsbare verkeersdeelnemers minder groot dan onder inzittenden van auto's. Het aantal fietsers dat na een ongeval in het ziekenhuis terecht komt, nam de afgelopen jaren zelfs toe. Voor ruim driekwart deed die stijging zich voor bij fietsers van boven de 40 jaar. Waarschijnlijk komt dat doordat 40-plussers meer zijn gaan fietsen.

De groei van de mobiliteit in de periode 2000-2008 heeft geleid tot een toename van het aantal verkeersdoden met ongeveer 7 procent. Daartegenover staat een daling van 42 procent door maatregelen als aanpassing van de infrastructuur (30- en 60 km/uur-wegen), voorlichting, educatie, handhaving en vervoertechnologie (bijvoorbeeld airbags, ABS).

### **Minder luchtvervuiling.**

Het verkeer en vervoer veroorzaakt een aanzienlijk deel van de milieuproblemen in Nederland. Het gaat dan om de luchtkwaliteit (door uitstoot van verzurende stoffen en fijn stof), het broeikas effect en geluidsoverlast.

In 2007 was het verkeer en vervoer verantwoordelijk voor 19 procent van de uitstoot van broeikasgassen (vooral kooldioxide, CO<sub>2</sub>), voor 27 procent van de uitstoot van verzurende stoffen (zoals stikstof) en voor 32 procent van de uitstoot van fijn stof. Bijna een derde van de bevolking heeft last van verkeersgeluid.

Door de invoering van onder andere de katalysator voor benzinemotoren en het roetfilter voor dieselmotoren is de lucht schoner geworden. Ondanks de stijging van de verkeersomvang daalt de uitstoot van verzurende stoffen en fijn stof. De uitstoot van CO<sub>2</sub> daalt voor het eerst sinds 2006, maar licht. Het positieve effect van zuiniger motoren valt weg tegen de gemiddeld steeds zwaardere auto's die mensen kopen.

Rond de luchthavens is de geluidsoverlast afgenomen, onder andere door zeer lawaaiige vliegtuigen te verbieden. De vermindering van het geluid door geluidswerende maatregelen op en langs snelwegen, zoals schermen en stiller asfalt, is in het laatste decennium teniet gedaan door het toenemende verkeer.

### **Maatschappelijke kosten verkeer: ongevallen grootste post**

De kosten van files en vertragingen, verkeersongevallen en milieuschade door verkeer, lagen in 2008 tussen minimaal 15 en 26 miljard euro per jaar. De grootste kostenpost betreft de verkeersongevallen: tussen 10,4 en 13,6 miljard euro. De milieuschade wordt becijferd op 2 tot 8,5 miljard euro. Files en vertragingen kosten tussen 2,8 en 3,6 miljard euro. Deze kosten zijn in 2008 ten opzichte van 2007 met 7 procent gestegen.

### **Economische crisis: minder files**

De tweede oliecrisis van 1979, de economische dip van 1993 en het uiteenspatten van de internetzeepbel in 2002 laten zien wat de invloed is van economische crises op de mobiliteit. De invloed op het autoverkeer blijkt niet zo groot te zijn. Het gebruik van de auto voor woon-werkverkeer en zakelijk verkeer daalt, maar het gebruik van de

auto voor vrije tijd en studie neemt toe. Er zijn daardoor wel minder files in tijden van economische crisis. Het goederenvervoer en de luchtvaartsector zijn gevoelig voor economische ontwikkelingen. Berekeningen op basis van recente ramingen van het CPB en recente cijfers van het CBS laten zien welke gevolgen de huidige crisis kan hebben voor de verkeersomvang en de files in 2009 en 2010. De verkeersomvang op het hoofdwegennet zou in 2009 met een half procent tot 2 procent kunnen dalen en in 2010 weer licht kunnen stijgen met een half procent. Dit zou kunnen leiden tot een sterke vermindering van de files, mogelijk zelfs met 8 tot 15 procent in 2009 en nog eens met 3 procent in 2010. Bij het vrachtverkeer zou in 2009 een daling van 2,5 tot 3,5 procent kunnen optreden en in 2010 met 0,3 procent.