

Samenvatting

De economische crisis heeft vorig jaar uiteenlopende effecten gehad op het verkeer vervoer in Nederland. Door de invloed van internationale ontwikkelingen was het effect van de crisis op het goederenvervoer en de luchtvaartsector zeer groot. De crisis had nauwelijks effect op de verkeersomvang en het gebruik van het openbaar vervoer. Daarentegen was het effect op de files aanzienlijk. Deze reacties vergroten het inzicht in verbanden tussen mobiliteit en factoren die daar invloed op hebben. De economische neergang had ook positieve effecten: naast minder verkeer en minder congestie, ook minder uitstoot van CO₂.

De totale mobiliteit stabiliseerde en de hoeveelheid verkeer op de hoofd-wegen nam in 2009 slechts met 1 procent af. Toch hadden automobilisten maar liefst 10 procent minder last van vertraging door files en verkeers-drukke. Het aantal treinreizigers daalde niet in het afgelopen jaar.

Het goederenvervoer kreeg te maken met een ongekend grote daling van 12 procent. Ook de luchtvaartsector had het zwaar te verduren. Het aantal passagiersbewegingen via Schiphol daalde in 2009 met 8 procent. Alleen de regionale luchthavens zaten nog in de lift. Door de economische crisis nam de CO₂-uistoot van het wegverkeer met 4 procent af.

Woon-werkverkeer drijvende kracht achter groei mobiliteit

De mobiliteit van Nederlanders nam de laatste 25 jaar met zo'n 40 procent toe, vooral in de tachtiger en negentiger jaren. 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. Die afstand nam voor automobilisten toe van gemiddeld 15 kilometer in 1985 tot bijna 22 kilometer in 2008. Nederland bevindt zich in de top van Europese landen voor wat betreft de tijd die werknemers spenderen aan het reizen van huis naar werk. Werknemers met een hoog opleidingsniveau, een hoog inkomen en een fulltime baan wonen gemiddeld het verst van hun werk.

De gemiddelde snelheid van een woon-werkverplaatsing met de auto steeg van 41 km/uur in 1985 naar 47 km/uur in 2008. Enerzijds heeft dat te maken met de sterke verbetering van het wegennet in de afgelopen 20 jaar. Anderzijds, en wellicht belangrijker, is het feit dat de langere woon-werkafstanden voor een groot deel worden afgelegd op het hoofdwegennet, waarop een hogere snelheid met de auto mogelijk is.

De toename van het autoverkeer komt niet doordat mensen minder met het openbaar vervoer reizen of minder vaak de fiets pakken. De verdeling over de verschillende vervoerswijzen is in de afgelopen 20 jaar nauwelijks veranderd. Ruim de helft van alle verplaatsingen gaat per auto, een kwart met de fiets en ongeveer één op de twintig met het openbaar vervoer. 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 namelijk bijna evenveel autoverkeer als op doordeweekse dagen. Op zondag is het wel rustiger: dan zijn bijna de helft minder auto's onderweg. De economische crisis lijkt weinig invloed te hebben op de totale mobiliteit en het verkeersvolume op het hoofdwegennet. In plaats van een jaarlijkse groei van een paar procent in de afgelopen jaren, was tussen 2008 en 2009 een beperkte afname van de belasting van het hoofdwegennet zichtbaar: 1 procent. De congestie op het hoofdwegennet nam in die periode wel met 10 procent af.

Treingebruik groeit aanhoudend, stads- en streekvervoer stabiel

Terwijl de totale mobiliteit sinds 2007 ongeveer gelijk bleef, groeide het treingebruik in de periode 2007-2009. Doordat scholieren en studenten naar verhouding meer met de trein reizen, is het spoor minder afhankelijk van zakelijk verkeer. 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.

Op landelijk niveau spelen trein, bus, tram en metro met 5 procent van alle reizen een bescheiden rol. Plaatselijk bestaan echter grote verschillen. Zo doet het openbaar vervoer in de ochtendspits naar de vijf grootste stedelijke regio's nauwelijks onder voor de auto.

Scholieren en studenten zijn goed voor bijna de helft van alle bus-, tram- en metrokilometers. Het gebruik van het stads- en streekvervoer bleef van 2000 tot 2008 ongeveer gelijk, maar per regio zijn er grote verschillen. Zo steeg het aantal reizigerskilometers met bus, tram en metro in Haaglanden en in Zeeland met 15 procent, terwijl dat aantal in Rotterdam en Noord-Holland met 10 procent daalde.

Luchtvaartsector kreeg het zwaar te verduren

Door de economische crisis kreeg de luchtvaartsector het zwaar te verduren. Het aantal passagiersbewegingen via Schiphol daalde van ruim 47 miljoen in 2008 naar iets meer dan 43 miljoen in 2009. Het aantal passagiersbewegingen dat op Schiphol begon of eindigde, liep al sinds juli 2008 terug, terwijl het aantal transferpassagiers nog groeide. Dit houdt mogelijk verband met de vliegbelasting die destijds werd ingevoerd. Sinds het vierde kwartaal van 2009 zit het passagiersvervoer weer in de lift.

Het totaal aantal passagiersbewegingen op de Nederlandse luchthavens steeg van 10 miljoen begin jaren tachtig naar 50 miljoen in 2008. De regionale luchthavens lieten de afgelopen jaren een aanzienlijke groei zien. Hun aandeel in de Nederlandse luchtvaart steeg van 4 procent in de jaren negentig tot ruim 6 procent in 2009. Eindhoven is de grootste regionale luchthaven. Tussen 2008 en 2009 groeide in Eindhoven het aantal passagiersbewegingen nog, in tegenstelling tot de andere Nederlandse luchthavens. Nederlanders maken vanwege de geringe afstand ook gebruik van een aantal Duitse en Belgische luchthavens.

Ongekende daling goederenvervoer

Het goederenvervoer daalde door de crisis in 2009 met 12 procent. Zo'n forse daling kwam de afgelopen decennia niet voor, zelfs niet in de periode na de oliecrisis halverwege de jaren zeventig en begin jaren tachtig. Het goederenvervoer over de weg daalde in 2009 met 13 procent. De sterkste afname werd genoteerd bij de binnenvaart en het spoorvervoer. Ook de luchtvracht werd door de crisis zwaar getroffen. Op Schiphol werd in 2009 bijna een vijfde minder vracht vervoerd. Het herstel diende zich in het vierde kwartaal van 2009 aan.

De goederenoverslag daalde in 2009 in vrijwel alle havens van Hamburg tot Le Havre, in totaal met 12 procent. In de Nederlandse havens was die daling minder groot dan bij de buitenlandse concurrenten.

Van 2000 tot 2009 groeide het goederenvervoer met 5 procent, minder dan 1 procent per jaar. Tussen 1985 en 2000 was dat nog het dubbele. De oorzaak van deze dalende trend is dat Nederland zijn inkomen steeds meer verdient in de dienstverlening en minder met de productie van goederen. Dat meer duurdere producten van hogere kwaliteit worden gemaakt, speelt ook een rol. Hierdoor stijgt de omzet in geld, maar niet in hoeveelheid te vervoeren producten.

Minder vertraging door files en verkeersdrukte in 2009

Tussen 2000 en 2008 nam voor automobilisten de vertraging als gevolg van files en verkeersdrukte toe met 55 procent. In 2009 was er door de economische crisis een daling met 10 procent.

Na een gemiddelde jaarlijkse stijging van de hoeveelheid verkeer met bijna 2 procent in de periode 2000-2008, nam dat in 2009 met 1 procent af. Blijkbaar leidt een kleine toename van het verkeer al tot een grote toename van de congestie; andersom heeft een relatief kleine afname van het verkeer een relatief grote afname van de congestie tot gevolg. Dit verband tussen verkeersomvang en congestie is de laatste jaren sterker geworden. Vermoedelijk is de oorzaak dat op steeds meer plaatsen op het hoofdwegen-net en gedurende steeds grotere delen van de dag de maximum wegcapaciteit wordt bereikt. Het tijdverlies door files en verkeersdrukte nam in de periode 2000-2009 met 40 procent toe. Zonder de aanleg van spitsstroken, wegverbredingen en invoering van maatregelen op het gebied van verkeersmanagement zou het tijdverlies 13 procent hoger zijn geweest.

De totale filekosten op het Nederlandse hoofdwegen-net worden voor 2009 geraamd op 2,4 tot 3,2 miljard euro. Dat is 10 procent minder dan in 2008. De onbetrouwbaarheid van de reistijd – de afwijking van de werkelijke reistijd ten opzichte van de gemiddelde, verwachte reistijd – steeg met 4 procent.

De aanleg van infrastructuur en maatregelen op het gebied van verkeersmanagement hadden een positieve invloed op de betrouwbaarheid van de reistijd. Zonder die maatregelen zou de onbetrouwbaarheid 15 procent hoger zijn geweest.

Aantal ernstig verkeersgewonden en uitstoot CO₂ dalen niet

Het aantal verkeersdoden daalde tussen 2000 en 2009 met 38 procent tot 720, ondanks de toename van het verkeer. Die daling is het gevolg van veiligere auto's (door bijvoorbeeld airbags), veiliger inrichting van wegen (rotondes, 30- en 60-km-wegen) en voorlichting.

In tegenstelling tot het aantal doden daalde het aantal ernstig gewonden niet. Dat aantal nam tussen 2006 en 2008 met 15 procent toe. Het gaat vooral om fietsers.

De uitstoot van luchtverontreinigende stoffen daalde tussen 2000 en 2009 ondanks een stijging van de hoeveelheid verkeer. Dat gold niet voor de uitstoot van CO₂. Echter, als gevolg van de economische crisis nam in 2009 de CO₂-uistoot van het wegverkeer wel met 4 procent af. De kosten van milieuschade en verkeersonveiligheid worden geraamd op 12 tot 22 miljard euro. Het grootste deel daarvan komt voor rekening van de verkeersonveiligheid.

Belang van mobiliteit en transport

Het belang van mobiliteit en transport is moeilijk te kwantificeren en in geld uit te drukken. Het belang kunnen we globaal bepalen door in te schatten wat burgers en bedrijven over hebben voor mobiliteit en transport. Voor burgers bedraagt het belang van mobiliteit minimaal 64 miljard euro. Dat bedrag bestaat uit de gemaakte kosten voor vervoer en de in geld uitgedrukte tijd die aan vervoer is besteed. In 2008 gaven Nederlanders ongeveer 39 miljard euro uit aan vervoerskosten, 14 procent van hun uitgaven. Dat is bijna evenveel als aan voeding wordt uitgegeven. Het belang van transport voor bedrijven bedraagt tenminste 55 miljard euro.

Beelden van burgers stroken niet met harde cijfers

Percepties van burgers over bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid blijken niet overeen te komen met de harde cijfers. Mensen ervaren files, verkeersongevallen en milieuvervuiling de laatste jaren steeds minder als een persoonlijk probleem. Dat is opmerkelijk omdat de fileproblemen, totdat de crisis in 2009 voor een tijdelijke omslag zorgde, alleen maar zijn toegenomen. Weliswaar daalde het aantal verkeersdoden de laatste jaren, het aantal ernstig gewonden steeg. En op het gebied van leefbaarheid zagen we al dat de CO₂-uitstoot niet afnam.