Samenvatting

Na een zeer sterke groei in de jaren tachtig en negentig neemt de totale binnenlandse mobiliteit van personen sinds 2005 niet meer toe. Dit geldt vooral voor het autogebruik. Het is niet duidelijk waar dat behalve door de kredietcrisis door komt. De files op het hoofdwegennet namen in 2010 toe door de opleving van de economie. In 2011 nemen de files echter af, mede door uitbreiding van de wegcapaciteit. In tegenstelling tot aan het begin van deze eeuw blijkt het verband tussen de hoeveelheid verkeer op het hoofdwegennet en de files de laatste jaren niet meer stabiel. Er is dan ook geen eenvoudige vuistregel meer om de files te voorspellen. Het treingebruik neemt nog wel toe, maar minder hard dan enkele jaren geleden. De luchtvaart zit weer in de lift, maar heeft nog niet het niveau van vóór de kredietcrisis. Vooral de regionale luchthavens trekken meer passagiers. Het goederenvervoer herstelde van de kredietcrisis door de opleving van de wereldhandel, de zeevaart voorop. Het aantal verkeersdoden daalde in 2010 gestaag verder, maar het aantal ernstig gewonden nam toe, vooral onder fietsers. De CO_2-uitstoot is de afgelopen 10 jaar minder hard gestegen dan de hoeveelheid verkeer.

Mobiliteit van personen neemt in Nederland niet meer toe

In 2010 legden de Nederlanders in eigen land ongeveer 3 procent meer kilometers af dan in het jaar 2000. De toename in dit decennium is veel kleiner dan in de jaren tachtig en negentig van de vorige eeuw. Sinds 2005 doet zich in het binnenlandse vervoer een stabilisatie voor, vooral in het autogebruik. Dit is ook zichtbaar op het hoofdwegennet, waar de verkeersomvang in 2009 en 2010 zelfs licht daalde. De kredietcrisis had duidelijk een dempend effect op de groei van de mobiliteit. Het is echter nog niet duidelijk waarom de mobiliteit al vóór de kredietcrisis stabiliseerde. Andere westerse landen laten eenzelfde beeld zien. De stabilisatie van het vervoer zegt overigens niet per se iets over de toekomst.

De helft van alle verplaatsingen in Nederland gebeurt met de auto, een kwart met de fiets, één op de vijf lopend en één op de twintig met het openbaar vervoer. Van de afgelegde kilometers neemt de auto bijna driekwart voor zijn rekening, het openbaar vervoer 13 procent en de fiets

8 procent. Al 10 jaar lang verandert deze verdeling over de verschillende vervoerswijzen nauwelijks. Ongeveer de helft van alle afgelegde kilometers heeft een sociaal-recreatief motief: bezoek aan familie of vrienden, uitgaan of recreatieve reizen. Sinds 2000 deed de grootste groei zich voor in het woon-werkverkeer: een toename met 18 procent.

Autogebruik: meer 'solo', minder meerijden

De stabilisatie van het autogebruik hangt samen met de afname van het aantal kilometers dat Nederlanders op de passagiersstoel of achterbank van de auto afleggen. Dit aantal is de afgelopen 10 jaar namelijk met 9 procent gedaald, vooral sinds 2005. Mensen rijden vaker alleen in de auto. Dat komt doordat de huishoudens steeds kleiner worden en binnen het huishouden meer mensen zelf over een auto beschikken. Dit laatste geldt vooral voor vrouwen. Zij zijn de afgelopen 10 jaar steeds vaker gaan werken: het overgrote deel van de half miljoen nieuwe banen die er tussen 2000 en 2010 zijn bijgekomen, is door vrouwen ingenomen. Autobestuurders legden over de periode tussen 2000 en 2010 in totaal 9 procent meer kilometers af. Deze groei vlakte vanaf 2006 af.

Vrijetijdsmobiliteit per auto: minder vaak, wel verder weg

De vrijetijdsmobiliteit nam de afgelopen 25 jaar enorm toe door de stijging van het inkomen, de toename van het autobezit, de daling in de gebruikskosten van de auto en de toename van het aanbod van vrijetijdsvoorzieningen. Deze stijgende trend lijkt de afgelopen jaren echter tot staan gebracht: men reist doorgaans minder vaak, maar wel verder weg. Dat laatste komt mogelijk door een schaalvergroting in de vrijetijdssector: het aanbod aan attracties is toegenomen en gevarieerder geworden. Ook lijken reizen naar het buitenland steeds vaker de vrijetijdsverplaatsingen binnen Nederland te vervangen. De toename van de afgelegde kilometers door autobestuurders tussen 2000 en 2010 komt vooral door de bevolkingstoename en doordat men vaker en verder reist voor het werk. Werknemers met een hoog opleidingsniveau, een hoog inkomen en een fulltimebaan hebben het ervoor over om verder naar het werk te reizen. Toegenomen brandstofprijzen hadden een dempende werking.

Treingebruik groeit, stads- en streekvervoer blijft stabiel

Op landelijk niveau spelen trein, bus, tram en metro met 5 procent van alle reizen een bescheiden rol. Plaatselijk echter bestaan grote verschillen. Zo doet het gebruik van het openbaar vervoer naar de vijf grootste stedelijke regio's in de ochtendspits nauwelijks onder voor de auto. Scholieren en studenten zijn goed voor ruim 40 procent van alle trein-, bus-, tram- en metrokilometers.

Tussen 2000 en 2010 nam het aantal kilometers dat met de trein werd afgelegd met 14 procent toe. Vooral de groei van de bevolking en de ontwikkeling van de economie droegen daar aan bij. De verhoging van de tarieven remde de groei van het treingebruik in die periode af. De toename van het treingebruik is de afgelopen jaren aan het afvlakken. Jaarlijkse groeicijfers van 4 tot 5 procent die in de jaren 2004 tot 2007 gebruikelijk waren, worden de laatste jaren niet meer gerealiseerd. Het vervoer bij NS groeide in 2009 met 0,8 procent, in 2010 met bijna 0,3 procent. Dit heeft te maken met de kredietcrisis en de naweeën daarvan en mogelijk ook met de slechte prestaties eind 2010 op het gebied van op tijd rijden.

Het gebruik van de trein op de lijn Amsterdam – Eindhoven groeide tussen 2000 en 2009 harder dan het landelijk gemiddelde, als gevolg van de frequentieverhogingen en een sterkere economische ontwikkeling in de betrokken regio's. In 2010 daalt het vervoer op deze lijn plotseling. Mogelijk kozen latente autogebruikers door de afgenomen files op de A2 weer voor de auto. Op het Limburgse deel van de A2 namen de files juist toe. In dat gebied steeg ook het treingebruik in 2010 verder.

Het totale gebruik van het stads- en streekvervoer in Nederland bleef van 2000 tot 2010 ongeveer gelijk. Sommige nieuwe hoogwaardige openbaarvervoerslijnen (Zuidtangent Haarlemmermeer, RandstadRail, HOV Twente) laten aanzienlijke groeicijfers zien. Daar staan dalingen op andere lijnen tegenover. In de stadsregio's Amsterdam en Eindhoven nam het gebruik van het openbaar vervoer over de afgelopen 10 jaar licht toe. In de stadsregio Rotterdam was spraken van stabilisatie of zelfs een lichte daling, mede door de relatief achterblijvende ontwikkeling van het aantal inwoners en banen.

Fietsers leggen langere afstanden af

Fietsers hebben de afgelopen 10 jaar in totaal 13 procent meer kilometers afgelegd. Dat komt deels door de toename van de bevolking, maar vooral doordat de reisafstanden per fiets zijn toegenomen. De schaalvergroting bij allerlei voorzieningen (scholen, winkelcentra, banken, sportaccommodaties) en het uitdijen van het stedelijke gebied zijn hiervan de oorzaak. Ook de woon-werkafstanden zijn daardoor langer geworden. De fiets wordt steeds meer gebruikt in combinatie met een treinreis. Op dit moment gaat het hierbij om 4 procent van alle fietsritten. Ruim 40 procent van de treinreizigers gebruikt de fiets om van huis naar het station te komen en terug. Op de plaats van bestemming is het gebruik van de fiets ongeveer 10 procent. Eind 2007 had ruim 3 procent van de Nederlanders boven de 12 jaar een elektrische fiets. Sindsdien is de verkoop ervan verviervoudigd.

E-bikekilometers blijken voor een groot deel gewone fietskilometers te vervangen.

Luchtvaartsector herstelt van kredietcrisis

De luchtvaartsector herstelt van de kredietcrisis. Het aantal passagiersbewegingen op de Nederlandse luchthavens steeg van circa 40 miljoen in 2000 naar circa 49 miljoen in 2010. Wel was er een sterke dip in het 'crisisjaar' 2009, maar deze werd gevolgd door een snel herstel in 2010. Het vervoer was daarmee nog niet terug op het niveau van de topjaren 2007 en 2008, toen ruim 50 miljoen passagiersbewegingen werden geteld. 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 7 procent in 2010. Eindhoven is de grootste regionale luchthaven. Nederlanders maken, vanwege de geringe afstand ernaartoe, ook gebruik van een aantal Duitse en Belgische luchthavens. In de grensgebieden was het effect van de Nederlandse vliegbelasting merkbaar. De recente invoering van een vliegbelasting in Duitsland lijkt aan de groei van de luchthavens Maastricht en Eindhoven te hebben bijgedragen.

Zeevaart voert herstel goederenvervoer aan

Tussen 1985 en 2000 groeide het goederenvervoer op Nederlands grondgebied gemiddeld 2 procent per jaar. Van 2000 tot 2010 was die gemiddelde groei minder: 1½ procent per jaar. In totaal groeide het goederenvervoer in tonnen vervoerd gewicht tussen 2000 en 2010 met 18 procent. Een oorzaak van deze afnemende trend is dat Nederland zijn inkomen steeds meer verdient in de dienstverlening en minder met de productie van goederen. Dat meer dure producten van hogere kwaliteit worden gemaakt, speelt ook een rol. Hierdoor stijgt de omzet in geld, maar niet in de hoeveelheid te vervoeren producten.

Na de daling in 2009 als gevolg van de kredietcrisis begon het goederenvervoer zich tegen het einde van dat jaar weer te herstellen. Dit herstel heeft zich in 2010 doorgezet. De zeevaart kwam in 2010 zelfs weer boven het niveau van voor de crisis, bij de luchtvracht was dat bijna het geval. Ondanks forse groeicijfers in 2010 zal het bij de andere vervoerwijzen langer duren voordat een volledig herstel is bereikt.

Ongeveer twee derde van alle containers die in Rotterdam vanuit zee aankomen of vertrekken, worden over land aan- of afgevoerd. Een derde gaat over zee van of naar Europese bestemmingen. De keuze om containers over land van of naar Rotterdam te vervoeren over de weg, per spoor of via de binnenvaart wordt onder andere bepaald door een verschil in reistijd en transporttarieven. Files en nieuwe terminals in het achterland hebben daar

invloed op. Het totale achterlandvervoer van containers liet na de dip in 2009 weer een stijging zien in 2010. Vooral het feedervervoer groeide sterk. Het vervoer over land herstelde zich nog niet van de kredietcrisis.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen is al jarenlang stabiel. Dit vervoer verloopt via relatief veilige vervoerwijzen: pijplijn, spoor en binnenvaart.

Geen stabiel verband meer tussen files en verkeersomvang

Het reistijdverlies door files en verkeersdrukte nam in de periode 2000-2010 op het hoofdwegennet met 49 procent toe. Zonder de aanleg van spitsstroken, wegverbredingen en maatregelen op het gebied van verkeersmanagement zou het tijdverlies in 2010 wellicht 15 procent hoger zijn geweest. In 2009 daalde het reistijdverlies met 10 procent als gevolg van de kredietcrisis. In 2010 nam het weer toe met 6 procent; daarmee is het nog niet op het niveau van vóór de crisis. In de regio Amsterdam, één van de drie economische kernregio's, is het reistijdverlies het grootst. Het effect van extra stroken en nieuwe wegen was de laatste jaren in de regio's Amsterdam en Eindhoven het meest zichtbaar.

Tot 2000 liep het reistijdverlies op het hoofdwegennet in grote lijnen gelijk op met de verkeersomvang. Vanaf 2000 veranderde dit patroon en nam het reistijdverlies sterker toe dan de verkeersomvang, maar er kwamen ook fluctuaties voor. Vooral de laatste jaren is van een stabiel verband geen sprake meer. Dit komt doordat de verkeersomvang op het hoofdwegennet op een aantal plaatsen en tijden de maximale capaciteit bereikte. Kleine, lokale veranderingen leidden zo tot grote schommelingen in reistijdverlies. Er is dan ook geen eenvoudige vuistregel meer om reistijdverliezen te voorspellen.

De kosten van files en vertragingen op het Nederlandse hoofdwegennet lagen in 2010 tussen de 2,8 en 3,7 miljard euro. Dat is gemiddeld ongeveer 8 procent meer dan in 2009.

Meer gewonden onder fietsers

Het aantal verkeersdoden daalde tussen 2000 en 2010 met 45 procent tot 640, ondanks de toename van de mobiliteit in die periode. Die daling is vooral het gevolg van veiligere auto's (door bijvoorbeeld airbags), veiliger inrichting van wegen (rotondes, 30- en 60 km-wegen), voorlichting en handhaving. Het aantal ernstig gewonden bleef in de periode 2000-2006 stabiel, maar steeg tussen 2006 en 2009 met 20 procent. Dat komt vooral door de toename van ongevallen met fietsers waarbij geen motorvoertuigen betrokken waren.

CO_2-uitstoot relatief afgenomen

De CO_2-uitstoot van personenauto's steeg tussen 2000 en 2010 met ongeveer 6 procent. Dat is minder dan de toename van het aantal voertuigkilometers in die periode, wat mede komt door het gebruik van biobrandstoffen. Het effect van efficiëntere motoren werd teniet gedaan door een toename van het aantal zwaardere auto's en het gebruik van airco. De emissies van de luchtverontreinigende stoffen daalden tussen 2000 en 2010.

Maatschappelijk belang van mobiliteit en transport onverminderd groot

Het maatschappelijk belang van mobiliteit en transport is te bepalen door in te schatten wat burgers en bedrijven ervoor over hebben. Voor burgers bedraagt het belang van mobiliteit minimaal 66 miljard euro. Dat bedrag bestaat uit de gemaakte kosten voor vervoer en de in geld uitgedrukte tijd die aan vervoer is besteed. Het belang van transport voor bedrijven bedraagt ten minste 54 miljard euro, gemeten in tijd en kosten.

Meeste verplaatsingen over korte afstanden

Zeventig procent van alle verplaatsingen is korter dan 7,5 kilometer. Fiets en auto hebben over deze reisafstand beide een aandeel van ongeveer 35 procent. Het openbaar vervoer heeft over de korte afstanden nauwelijks betekenis. Bijna de helft van alle woonwerkverplaatsingen tot 7,5 kilometer wordt met de fiets afgelegd. Voor verplaatsingen van en naar school of opleiding is dat zelfs meer dan de helft (55 procent). De dagelijkse vrijetijdsactiviteiten op korte afstand van de woning worden voornamelijk lopend en fietsend afgelegd. De auto is dominant bij zakelijke verplaatsingen (73 procent) en dagelijkse huishoudelijke activiteiten (41 procent).

In de drie stadsregio's Amsterdam, Rotterdam en Eindhoven blijkt het reisgedrag over korte afstanden behoorlijk te verschillen. De auto wordt meer gebruikt in Eindhoven en Rotterdam, de fiets meer in Amsterdam. Binnen de stadsgrens Amsterdam wordt de auto veel minder vaak gebruikt dan in Rotterdam en Eindhoven. Bij verplaatsingen tussen de centrale stad en de overige gemeenten in de stadsregio's overheerst de auto. De verschillen tussen de stadsregio's zijn terug te voeren op verschillen tussen het parkeerbeleid, de ruimtelijke structuur van de stad(sregio), de samenstelling van de bevolking, het autobezit en het aanbod van openbaar vervoer. Een precieze bijdrage van elk van deze factoren aan de regionale mobiliteit is echter nog niet te geven.

Ontwikkelingen in 2011 en 2012

Het reistijdverlies door files en verkeersdrukte op het hoofdwegennet is tot en met september 2011 met ruim 9 procent gedaald ten opzichte van vorig jaar. Dit komt ook door gerealiseerde weguitbreidingen. Het bruto

binnenlands product (bbp) groeit in 2011 naar verwachting met 1½ en in 2012 met 1 procent. Reële brandstofprijzen voor het wegverkeer stijgen fors in 2011, maar zullen in 2012 weer dalen. Het wegverkeer neemt bij deze veronderstellingen in 2012 met bijna 2 procent toe ten opzichte van 2011, terwijl het reistijdverlies nauwelijks verandert.

De onzekerheid rond de toekomstraming is groot. Daarom heeft het CPB ook een 'crisisvariant' uitgewerkt, waarin de voor Nederland relevante wereldhandel in 2011 en 2012 vrijwel tot stilstand komt en het bbp in 2012 met 1,4 procent krimpt. Naar verwachting valt de groei van het wegverkeer op het hoofdwegennet in 2012 dan terug tot circa 1 procent. Bij een ongewijzigde aanleg van nieuwe strookkilometers daalt het reistijdverlies in 2012 met ruim 7 procent ten opzichte van 2011. Bij dergelijke forse mutaties in economische groei is de relatie tussen de ontwikkeling van de mobiliteit en die van de files extra onzeker.

De vraag naar goederenvervoer reageert doorgaans sterk op economische ontwikkelingen. Het goederenvervoer zal in 2011 met circa 2 procent groeien, in 2012 met circa 1½ procent. Dit is aanzienlijk minder dan de gerealiseerde groei in 2010. In de 'crisisvariant' zal het goederenvervoer in 2012 naar verwachting met 2¾ tot 5 procent afnemen.

Wij verwachten dat de ontwikkeling van het treingebruik de komende jaren zal liggen binnen een bandbreedte van 0,9 en 1,5 procent groei per jaar. In de 'crisisvariant' kan de ontwikkeling lager uitkomen dan de ondergrens van 0,9 procent.

De eerste cijfers voor 2011 van de luchtvaart geven een groei van 8,5 procent aan ten opzichte van vorig jaar. Voor Schiphol valt voor 2011 een groei te verwachten van 7 tot 10 procent tot bijna 50 miljoen passagiers. De regionale luchthavens zullen nog sterker groeien door verschuiving van chartervluchten en intensiever gebruik door low-cost-carriers.

Naar verwachting zullen de trends in de verkeersveiligheid zich de komende jaren voortzetten: een afnemend aantal verkeersdoden en een toenemend aantal ernstig gewonden als gevolg van ongevallen zonder motorvoertuig. De CO_2-emissie van het wegverkeer zal de komende jaren licht dalen door Europese CO_2-emissienormen voor het wagenpark en het toenemend gebruik van biobrandstoffen. Europese emissienormen zorgen ook voor een verdere daling van de emissie van luchtverontreinigende stoffen.