

Samenvatting

Groei binnenlandse personenmobiliteit vlakkt af

Het aantal kilometers dat inwoners van Nederland van 12 jaar en ouder afleggen, nam de laatste 25 jaar met circa 40 procent toe. De groei deed zich vooral voor in de jaren tachtig en negentig van de vorige eeuw. Tussen 2000 en 2011 nam het aantal kilometers veel minder hard toe dan voor die tijd, namelijk ongeveer 4 procent. Sinds 2005 vlakkt de toename van de binnenlandse mobiliteit van personen af. Dit geldt vooral voor het autogebruik. Voor alle vervoerwijzen samen geldt dat door de jaren heen weinig is veranderd in de aantallen verplaatsingen per persoon en de tijd die aan reizen wordt besteed.

Afvlakking groei automobilititeit is niet per se structureel

Het is onzeker of de afvlakking van de groei van de automobilititeit in de toekomst doorzet: in 2011 werd in Nederland weer meer auto gereden dan in 2010. Gezien de afvlakking van de groei en de huidige economische terugval is de kans groot dat de (auto)mobilititeit de komende jaren niet zo hard meer groeit (met 1 tot 2 procent per jaar). De ontwikkeling van de (auto)mobilititeit blijft zich daarmee nog wel binnen de bandbreedte van de meest recente prognoses uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse bewegen. Door de uitbreidingen van de weggapaciteit verwacht het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) voor 2013 een verdere daling van de files op het hoofdwegennet. Daarna blijft het verkeer groeien door de aantrekkende economie en een geringe daling van de reële brandstofprijzen. Hiermee nemen ook de files weer toe.

Maatregelen tegen files op het hoofdwegennet succesvol

Het reistijdverlies door files en verkeersdrukte nam in de periode 2000-2011 op het hoofdwegennet met 22 procent toe. Het verloop over deze periode was zeer grillig: tussen 2000 en 2008 nam het reistijdverlies met 55 procent toe, gevolgd door achtereenvolgens een daling en een stijging in de jaren erna. In 2011 daalde het reistijdverlies op het hoofdwegennet 18 procent ten opzichte van 2010, terwijl tegelijkertijd de hoeveelheid verkeer met 3 procent toenam. Bekeken over de hele periode 2000-2011 zorgden lokale veranderingen in het aantal inwoners, het aantal werkzame personen en het autobezit op bepaalde plaatsen en tijdstippen voor meer verkeer. Deze

lokale veranderingen leverden de grootste bijdrage aan de toename van het reistijdverlies. Naast de gestegen brandstofprijzen hebben vooral beleidsmaatregelen als de aanleg van spitsstroken, wegverbredingen en verkeersmanagement het reistijdverlies doen afnemen. De effecten van deze maatregelen zijn vooral de laatste jaren zichtbaar geworden.

Tot 2010 was het reistijdverlies in de regio Amsterdam, één van de drie economische kernregio's, het grootst: ongeveer een derde van het totaal voor het hele hoofdwegennet. In 2011 nam dit aandeel af tot hetzelfde niveau als in de Zuidvleugel van de Randstad.

Minder groei van de automobilititeit ook elders zichtbaar

Niet alleen in Nederland, maar ook in andere landen is de groei van de binnenlandse automobilititeit, uitgedrukt in het totaal aantal afgelegde kilometers, aan het afvlakken. Dit is in het bijzonder het geval in landen als de VS, Australië, Japan, Frankrijk en Duitsland. In landen met een opkomende economie groeit de mobiliteit wel sterk.

Autogebruik: meer 'solo', minder 'meerijden'

Nederlanders rijden steeds vaker alleen in de auto. Het aantal kilometers dat Nederlanders op de passagiersstoel of achterbank van de auto afleggen, is de afgelopen 11 jaar met 9 procent gedaald; vooral sinds 2005. Dat komt doordat binnen het huishouden steeds meer mensen zelf over een auto beschikken. Vooral onder vrouwen is het autobezit toegenomen, onder andere door hun hogere arbeidsparticipatie. Autobestuurders legden in 2011 in totaal 10 procent meer kilometers af dan in 2000. Deze groei vlakke vanaf 2008 af. De gestegen brandstofprijzen en de recente economische crisis hadden een extra dempende werking.

Op reis in de vrije tijd: minder vaak, maar verder weg

Een steeds groter deel van de vrije tijd gaat gepaard met mobiliteit. Deze vrijetijds mobiliteit nam de afgelopen 25 jaar sterk 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 aan vrijetijdsvoorzieningen. Inmiddels is de omvang van het vrijetijdsverkeer gestabiliseerd. Nederlanders reizen minder vaak, maar wel verder weg. Dit laatste heeft mogelijk te maken met de schaalvergroting in de vrijetijdssector en een steeds meer gespecialiseerd aanbod aan voorzieningen.

Auto- en rijbewijsbezit nemen in Nederland nog altijd toe

De tijd die Nederlanders aan binnenlandse reizen besteden, neemt niet meer toe. Dit is mogelijk een voorteken van een vorm van verzadiging. We zien dit nog niet terug in de ontwikkeling van het autobezit: dat neemt nog

licht toe, waar in andere landen het plafond wél lijkt te zijn bereikt. Ook neemt in Nederland het rijbewijsbezit nog toe, zowel bij jongeren als bij ouderen.

Jongvolwassenen besteden minder tijd aan reizen

In Engeland en Duitsland blijken vooral jongvolwassenen het afgelopen decennium veel minder de auto te hebben gebruikt en relatief meer de fiets en het openbaar vervoer. In Nederland is een vergelijkbare trend zichtbaar: jongvolwassenen hebben minder vaak gereisd, minder kilometers afgelegd en minder tijd aan reizen besteed. Er zijn wel verschillen naar geslacht, reismotief en opleidingsniveau. Daarnaast is ook de omvang van deze bevolkingsgroep afgenomen.

Internetsamenleving lijkt niet tot minder mobiliteit te leiden

Over het algemeen is de invloed van ICT op de mobiliteit, en de afvlakking daarvan, nog niet goed vast te stellen. De snelle opkomst van de e-commerce heeft weliswaar een effect op het personen- en goederenvervoer, maar levert een beperkte bijdrage aan de afvlakking van de mobiliteitsgroei. Door e-commerce neemt de mobiliteit soms af (bijvoorbeeld bij het boeken van een reis via het internet in plaats van bij het reisbureau) en ontstaat soms juist nieuwe mobiliteit. Het e-werken neemt toe. Dit kan tot een reductie van de mobiliteit leiden of tot werken op andere tijdstippen, maar het kan ook nieuwe mobiliteit oproepen. De netto-effecten zijn niet duidelijk. Dat geldt ook voor de mobiliteitseffecten van sociale netwerken, waar vooral jongeren gebruik van maken.

Internationale mobiliteit beïnvloedt nauwelijks de afvlakking in Nederland

Reizen naar het buitenland zijn de afgelopen jaren veel sterker toegenomen dan reizen binnen Nederland. Deze toename levert echter maar een beperkte verklaring voor de afvlakking van de groei van de binnenlandse automobilititeit. Dat komt doordat het totale aantal internationale reizen ten opzichte van die binnen Nederland gering is, ongeveer 2 procent (lopen en fietsen niet meegerekend).

Het grootste deel van de internationale reizen gaat over relatief korte afstanden en heeft te maken met de dagelijkse bezigheden, zoals wonen, werken, winkelen en studeren. Ongeveer 12 procent betreft vakantie-reizen. De voor een vakantie-reis afgelegde afstanden laten een spectaculaire groei zien. Het vliegtuig krijgt hierin een steeds groter aandeel en maakt verdere reizen mogelijk binnen het beperkte tijdsbudget dat de meeste vakantie-gangers ter beschikking hebben. Het aandeel van de auto in de internationale mobiliteit neemt af. De gestegen welvaart en de dalende prijs van het vliegen als gevolg van de opkomst van de low cost carriers hebben aan deze ontwikkeling bijgedragen.

Verdeling over vervoerswijzen verandert nauwelijks

Sinds 2000 is de verdeling van de mobiliteit over de verschillende vervoerswijzen nauwelijks veranderd. In 2011 gebeurt de helft van alle verplaatsingen in Nederland met de auto, een kwart met de fiets, één op de vijf te voet en één op de twintig met het openbaar vervoer. Van alle afgelegde kilometers neemt de auto bijna drie kwart voor zijn rekening, het openbaar vervoer 13 procent en de fiets 8 procent. Ongeveer de helft van alle afgelegde kilometers betreft 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. In deze periode zijn meer Nederlanders gaan werken en nam de gemiddelde woon-werkafstand toe, van 16 tot 18 kilometer. Dat komt vooral doordat het aantal werknemers met een hoog opleidingsniveau, een hoog inkomen en een fulltimebaan het afgelopen decennium is toegenomen. Zij hebben het ervoor over om verder naar het werk te reizen.

Plaatselijk grote verschillen in openbaar-vervoergebruik

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

Treingebruik neemt verder toe

Tussen 2000 en 2011 nam het aantal kilometers dat met de trein werd afgelegd, met 17 procent toe. Vooral de groei van de bevolking, de ontwikkeling van de economie, de toename van het aantal studenten met een ov-studentenkaart en het uitgebreidere aanbod van treinen droegen daaraan bij. De verhoging van de tarieven remde de groei van het treingebruik in die periode enigszins af. Het treingebruik laat door de jaren heen een grillig verloop zien: tussen 2004 en 2007 waren jaarlijkse groeicijfers van 4 tot 5 procent gebruikelijk, tussen 2008 en 2010 was de jaarlijkse groei minder dan 1 procent. Deze geringere groei had te maken met de kredietcrisis en de naweeën daarvan, en mogelijk ook met de achterblijvende prestaties van de NS bij het op tijd rijden. In 2011 trok de groei weer aan, voor het grootste deel door een toename van het gebruik van de ov-studentenkaart.

Stads- en streekvervoer lange tijd stabiel

Het totale gebruik van het stads- en streekvervoer in Nederland nam van 2000 tot 2011 met ongeveer 6 procent toe, min of meer gelijk met de groei van de bevolking. Plaatselijk zijn er grote verschillen. Sommige nieuwe

hoogwaardige openbaar-vervoerslijnen (Zuidtangent Haarlemmermeer, RandstadRail, HOV Twente) laten een aanzienlijke groei zien. Daar staan dalingen op andere lijnen tegenover. Tussen 2000 en 2009 was het vervoer gemiddeld stabiel, met enkele fluctuaties. Voorlopige cijfers laten tussen 2009 en 2011 een groei zien. In deze periode werd de ov-chipkaart steeds verder ingevoerd en werd het steeds moeilijker het vervoer te meten. Het is daarom onduidelijk of de vervoersgroei in deze periode het gevolg is van een verschil in methodiek of van een daadwerkelijk groter aantal afgelegde reizigerskilometers.

Fietsers leggen langere afstanden af

Fietsers hebben sinds 2000 in totaal 14 procent meer kilometers afgelegd. Dat komt deels door de toename van de bevolking en deels doordat mensen vaker en ook voor langere afstanden de fiets pakken. Deze toename geldt voor alle reismotieven, behalve voor het winkelen. Vooral ouderen zorgden voor de toename van het fietsgebruik. Enerzijds omdat er meer ouderen zijn, anderzijds doordat zij vaker zijn gaan fietsen. De reisafstanden per fiets zijn toegenomen. Dit heeft te maken met de schaalvergroting van voorzieningen en het uitdijen van het stedelijk gebied. Ook de woon-werkafstanden zijn daardoor langer geworden. De fiets wordt steeds meer gebruikt in combinatie met een treinreis; op dit moment gaat het om 4 procent van alle fietsritten. Naar schatting heeft inmiddels 6 procent van de Nederlanders boven de 12 jaar een elektrische fiets. E-bikekilometers betreffen vooral nieuw vervoer en vervangen daarnaast de gewone fietskilometers.

Steeds meer mensen vliegen vanaf regionale luchthavens

Het aantal passagiersbewegingen op de Nederlandse luchthavens steeg van circa 40 miljoen in 2000 naar circa 54 miljoen in 2011. Er was een sterke dip in het 'crisisjaar' 2009, maar deze werd gevolgd door een snel herstel in 2010. Door een sterke groei in 2011 kwam het luchtvervoer in dat jaar weer uit boven het niveau van de topjaren 2007 en 2008. Vooral 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 van de vorige eeuw tot ruim 8 procent in 2011. Eindhoven is nu de grootste regionale luchthaven. De recente invoering van een vliegbelasting in Duitsland heeft aan de groei van de luchthavens Maastricht en Eindhoven bijgedragen. Ongeveer een derde van de Nederlanders die via Schiphol reizen komen met de trein naar en van de luchthaven. Bij buitenlandse bezoekers is dit bijna de helft.

Goederenvervoer over de weg blijft achter bij andere vervoersvormen

De groei van het goederenvervoer in 2010 heeft zich in 2011 doorgezet, maar niet bij alle vervoerswijzen in gelijke mate. De zeevaart kwam in 2010 weer

boven het niveau van voor de kredietcrisis van 2008/2009, de binnenvaart volgde in 2011. Het spoorvervoer kwam in 2011 dicht in de buurt van het niveau dat het vóór de kredietcrisis had. Alleen bij het wegvervoer ligt de vervoersomvang nog duidelijk onder het niveau van 2008. Dit komt vooral door achterblijvende binnenlandse consumptie en bouwinvesteringen. De groei van de luchtvracht stagneerde door de recente terugval in de economie. De Nederlandse zeehavens verloren in 2011 enigszins terrein ten opzichte van de andere havens in de range Hamburg-Le Havre, vooral Hamburg en Bremen. In de containeroverslag nam het marktaandeel van Rotterdam in 2011 toe, doordat de zee-zeedoorvoer met 15 procent groeide.

Reële transportkosten in het goederenvervoer dalen

Het afgelopen decennium is er een forse verschuiving opgetreden in de wereldwijde handelsstromen. Een steeds groter deel van de handel, en daarmee van het internationale goederenvervoer, is gericht op de opkomende economieën als Brazilië, Rusland, India, China en Zuid-Afrika. In tonnen gewicht groeide het goederenvervoer van en naar Nederland tussen 2000 en 2011 met 11 procent. Economische groei en internationalisering droegen sterk aan deze groei bij. De toegenomen kosten en tarieven in de afgelopen 20 tot 30 jaar lijken geen invloed op de vervoersvraag te hebben gehad. Doordat de algemene prijsontwikkeling in die periode aanzienlijk hoger was, is het goederenvervoer immers relatief goedkoper geworden.

Vooruitzichten voor het goederenvervoer gematigd

De vooruitzichten voor de ontwikkeling van het goederenvervoer voor 2012 en 2013 zijn gematigd. Dit heeft te maken met de beperkte economische groei. Voor 2012 verwacht het KiM een daling van het vervoersvolume bij het spoorgoederenvervoer en de luchtvracht en een stabilisatie bij het goederenwegvervoer en de binnenvaart. De havenoverslag zal in 2012 naar verwachting boven het niveau van 2011 uitkomen. In 2013 trekt de wereldhandel weer aan en kan het goederenvervoer weer groeien met 1 tot 2 procent.

Ruim 11 miljard aan overheidsinvesteringen in nieuwe infrastructuur

In 2011 bedroegen de overheidsinvesteringen in nieuwe infrastructuur circa 11,2 miljard euro. Ongeveer 7 miljard euro daarvan kwam voor rekening van de decentrale overheden. Via het Infrastructuurfonds gaf het Rijk ruim 8 miljard euro uit. Ongeveer de helft van dat bedrag ging naar nieuwe infrastructuur, vooral voor uitbreiding van de hoofdwegen. Bij de uitgaven voor beheer en onderhoud lag het zwaartepunt bij de spoorwegen.

Aantal ernstig verkeersgewonden blijft toenemen

Ondanks de toename van de mobiliteit tussen 2000 en 2011, daalde het aantal verkeersdoden in die periode met ruim 40 procent tot 661 in 2011. Deze daling is vooral het gevolg van veiliger auto's, een veiliger inrichting van wegen, voorlichting en handhaving. In 2011 nam het aantal doden ten opzichte van 2010 met 21 toe. Het is niet duidelijk waardoor dit komt. In het verleden was wel vaker sprake van incidentele afwijkingen van de dalende trend. Het aantal ernstig gewonden daalde licht in de periode 2000-2006, maar steeg tussen 2006 en 2010 met ruim 25 procent. Deze toename heeft vooral te maken met het grotere aantal ongevallen met fietsers waarbij geen motorvoertuigen betrokken waren. Vooral oudere fietsers zijn vaker slachtoffer. Er zijn niet alleen meer oudere fietsers, zij zijn ook vaker gaan fietsen en hebben per afgelegde kilometer ook nog eens een grotere kans om gewond te raken dan jongere fietsers.

Uitstoot CO₂: effect betere motorefficiëntie tenietgedaan door zwaardere auto's

Een vijfde van de totale CO₂-uitstoot in Nederland komt voor rekening van het verkeer. Personenauto's dragen voor ruim de helft aan die uitstoot bij. Tussen 2000 en 2011 is de uitstoot van personenauto's met ongeveer 11 procent toegenomen. Dat komt vooral door het toegenomen aantal afgelegde autokilometers. Per afgelegde kilometer daalde de CO₂-uitstoot van personenauto's in deze periode met 2 procent. Dat is een optelsom van elkaar soms tegenwerkende ontwikkelingen. Zo heeft de verbeterde motorefficiëntie van nieuwe auto's de CO₂-uitstoot per kilometer van het wagenpark met circa 9 procent doen afnemen. Daarentegen leidde de toename van het gemiddelde gewicht van personenauto's tot een toename met circa 9 procent. De luchtvervuiling door het verkeer is tussen 2000 en 2011 sterk afgenomen, ondanks de groei van het verkeer. Het aantal personen dat geluidshinder van het verkeer ondervindt, bleef vrijwel gelijk. Het aantal geluidsknelpunten langs rijkswegen nam af, onder andere door de aanleg van stille wegdekken en geluidsschermen.

Maatschappelijke kosten verkeer: ongevallen grootste post

De kosten van files en vertragingen, verkeersongevallen en milieuschade door het verkeer lagen in 2011 tussen de 19,8 en 21,5 miljard euro. De grootste kostenpost betreft de verkeersongevallen: tussen de 12 en 13 miljard euro. Deze kosten zijn de afgelopen 10 jaar nauwelijks veranderd. De kosten van CO₂-uitstoot en luchtverontreiniging door het verkeer bedroegen in 2011 circa 5,2 miljard euro, ongeveer een kwart minder dan in 2000. Files en vertragingen op het Nederlandse hoofdwegenet kostten in 2011 tussen de 2,3 en 3,0 miljard euro. Dat is gemiddeld ongeveer 19 procent minder dan in 2010.

Maatschappelijk belang van mobiliteit aanzienlijk

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 61 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.

Kwaliteit en beschikbaarheid basisgegevens toenemend probleem

Het KiM constateert dat het steeds moeilijker wordt om tijdig de beschikking te krijgen over basisgegevens om de mobiliteit in beeld te brengen en te verklaren. Gegevens over de algemene personenmobiliteit zijn op steeds kleinere steekproeven gebaseerd. Allerlei technische complicaties zetten de nauwkeurigheid en betrouwbaarheid van tijdreeksen onder druk. In het openbaar vervoer is vooral de beschikbaarheid van gegevens een knelpunt. De chipkaart biedt technisch gezien weliswaar nagenoeg onuitputtelijke mogelijkheden, maar de gegevens zijn niet algemeen voor onderzoek beschikbaar. Bij het treinvervoer staan commerciële belangen de mogelijkheden voor analyses per baanvak of regio in de weg. Wat betreft het inzicht in het aantal gewonde verkeersslachtoffers, is alleen nog het nationale aantal te bepalen. De verdeling naar vervoerswijzen en leeftijd is niet meer mogelijk, omdat de politie gewonden bij verkeersongevallen steeds minder registreert.

Kerngegevens mobiliteit

	Bron	2000	2006	2007	2008	2009 ²	2010 ²	2011 ²
Personenmobiliteit								
Aantal personenauto's (miljoen)	CBS	6,3	7,1	7,2	7,4	7,5	7,6	7,7
Mobiliteit in Nederland (miljard reizigerskilometers) ¹	OVG/MON/OViN	177	185	184	183	183	183	184
Autobestuurder ¹	OVG/MON/OViN	86	93	93	94	94	94	95
Autopassagier ¹	OVG/MON/OViN	46	46	45	43	42	42	42
Openbaar vervoer ¹	OVG/MON/OViN	22	22	22	22	22	22	22
Langzaam verkeer ¹	OVG/MON/OViN	17	18	19	19	19	19	19
Overig ¹	OVG/MON/OViN	5	5	5	5	5	5	5
Trein	NS, KpVV, schatting KiM	15,0	15,9	16,3	17,0	17,1	17,2	17,6
Bus, tram, metro	WROOV/NEA, schatting KiM	6,5	6,4	6,5	6,4	6,5	6,7	6,9
Luchtvaart (miljoen passagiersbewegingen)	Luchthavens	40,8	48,6	50,5	50,4	46,5	48,7	54,1
Goederenmobiliteit								
Goederenvervoer op Nederlands grondgebied (miljarden tonkilometers)		107,4	118,8	121,6	122,5	108,8	110,3	115,1
Weg (exclusief bestelauto's)	CBS/ KiM	48,9	54,5	54,9	56,3	53,6	50,0	50,7
Binnenvaart	CBS/ KiM	41,3	43,6	45,0	44,4	35,6	40,2	44,7
Spoor	CBS	4,6	6,3	7,2	7,0	5,6	5,9	6,4
Pijpleiding	CBS/ KiM	12,5	14,5	14,5	14,8	14,0	14,2	13,4
Goederenvervoer op Nederlands grondgebied (miljoen ton)	CBS/ KiM	1.486	1.701	1.777	1.776	1.640	1.682	1.736
waarvan overslag luchtvracht	CBS	1,3	1,6	1,7	1,6	1,3	1,6	1,6
waarvan overslag zeevracht	CBS	424,5	504,7	536,8	560,4	509,5	568,0	577,5
Bereikbaarheid								
Wegverkeer totaal (miljard voertuigkilometers)	CBS	117,1	126,6	128,9	131,7	131,1	130,5	133,1
Wegverkeer hoofdwegennet (miljard voertuigkilometers)	RWS-DVS	55,6	61,6	63,3	63,4	62,9	62,8	65,0
Verliestijd files en vertragingen (miljoen uren)	RWS-DVS	44,1	62,7	67,4	68,5	61,9	65,7	53,6
Hoofdwegennet Reistijd (index 2001=100)	KiM		112	116	116	113	114	115
Onbetrouwbaarheid reistijd (index 2001=100)	KiM		113	124	124	113	119	101
Verkeersveiligheid								
Verkeersdoden (aantal)	CBS/RWS-DVS	1166	811	791	750	720	640	661
Ernstig gewonden (aantal)	SWOV	16.500	15.400	16.600	17.600	18.600	19.100	
Milieu								
Uitstoot CO ₂ wegverkeer (miljard kilo)	PBL	28,1	30,0	30,6	31,3	31,0	30,6	31,0
Uitstoot NO _x wegverkeer (miljoen kilo)	PBL	155	127	126	124	114	106	101
Uitstoot PM ₁₀ wegverkeer (miljoen kilo)	PBL	10,4	8,4	8,2	8,0	7,5	7,0	6,5
Uitstoot VOS ³ wegverkeer (miljoen kilo)	PBL	71	40	37	36	33	31	29

¹ Omdat het om een steekproef gaat, heeft de omvang van het jaarlijkse mobiliteitscijfer een statistische onzekerheid. Deze onzekerheid is de afgelopen 15 jaar gestaag toegenomen doordat de steekproefgrootte van het MON/OViN afnam. De cijfers geven een trend weer en geen hard cijfer van jaar tot jaar.

² Cursief: voorlopige cijfers.

³ VOS = Vluchtige Organische Stoffen