

Samenvatting

Reistijdverlies door files bijna terug op het niveau van 2000

In 2012 was het reistijdverlies door files en verkeersdrukke op het hoofdwegennet 5 procent hoger dan in 2000. In dezelfde periode nam de hoeveelheid verkeer op het hoofdwegennet met 16 procent toe. Nadat het reistijdverlies tussen 2000 en 2008 fors toenam met 55 procent, nam het vervolgens elk jaar (met uitzondering van 2010) af totdat het in 2012 dus bijna het niveau van 2000 bereikte. Lokale veranderingen in het aantal inwoners, arbeidspatronen en autobezit zorgden voor meer verkeer op bepaalde tijden en plaatsen. Deze lokale veranderingen leverden de grootste bijdrage aan de toename van het reistijdverlies. De aanleg van spits- en plusstroken, wegverbredingen en verkeersmanagement hebben tot een afname van het reistijdverlies geleid. De effecten van deze maatregelen zijn vooral de laatste jaren zichtbaar geworden. In 2012 was het reistijdverlies 14 procent minder dan in 2011, terwijl de omvang van het verkeer gelijkbleef. Ook de economische crisis heeft de laatste jaren bijgedragen aan de afname van het reistijdverlies.

Het reistijdverlies door files was in de Noordvleugel van de Randstad tot 2010 ongeveer tweemaal zo groot als dat in de Zuidvleugel. Sindsdien is het reistijdverlies in de Noordvleugel zeer sterk afgenomen, in de Zuidvleugel was de afname beperkter. Het reistijdverlies in Noord-Brabant is veel kleiner dan in de beide andere regio's.

Einde van de afname van het reistijdverlies in zicht

Naar verwachting zal het wegverkeer in 2013 minder dan 1 procent groeien. Voor de periode tot en met 2017 verwacht het KiM dat onder invloed van een aantrekkende economie en een dalende brandstofprijs het wegverkeer zal toenemen met gemiddeld 1½ procent per jaar. Mede door uitbreiding van de wegcapaciteit daalt naar verwachting het reistijdverlies door files op het hoofdwegennet in 2013 met ruim 13 procent en in 2014 met 1½ procent. Zonder aanvullend beleid neemt in de periode 2015-2017 het reistijdverlies door files naar verwachting weer toe met gemiddeld 2½ procent per jaar. Dit komt door de verwachte toename van het verkeer.

Groei van binnenlandse mobiliteit van personen vlakke sinds 2005 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 '80 en '90 van de vorige eeuw. Tussen 2000 en 2012 nam het aantal kilometers veel minder hard toe dan voor die tijd, namelijk met 5 procent. Sinds 2005 doet zich een verdere afvlakking van de groei van de mobiliteit voor, vooral van het autogebruik.

Autogebruik: meer 'solo', minder 'meerijden'

De afvlakking van de groei van het autogebruik hangt vooral samen met de daling van het aantal kilometers dat Nederlanders afleggen op de passagiersstoel of achterbank van de auto. Dit aantal is de afgelopen 12 jaar met 12 procent gedaald, vooral sinds 2005. Binnen het huishouden beschikken steeds meer mensen zelf over een auto. Dit komt vooral door de toegenomen zelfstandigheid en arbeidsparticipatie van vrouwen. Autobestuurders legden in 2012 in totaal 11 procent meer kilometers af dan in 2000. Deze groei vult sinds 2008 af. De economische crisis lijkt een extra dempende werking te hebben gehad.

Jongvolwassenen reizen minder met de auto

Een andere factor die bijdroeg aan de afvlakking van de groei van het autogebruik is de ontwikkeling van de automobilititeit van jongvolwassenen van 18-29 jaar. Deze is tussen 1995 en 2009 afgenomen, zowel in aantal verplaatsingen als in afgelegde kilometers. Dit kwam onder meer door de afname van het aantal werkende jongeren en de toename van het aantal studerende jongeren die bovendien in de stedelijke gebieden wonen. De status van het autobezit onder Nederlandse jongvolwassenen is vooralsnog echter onveranderd. Het KiM verwacht daarom niet dat de afname van de automobilititeit onder jongvolwassenen zich verder zal voortzetten.

Ouderen legden meer kilometers af

Bij ouderen hebben zich in de periode 1997-2012 nauwelijks ontwikkelingen voorgedaan in het aantal verplaatsingen en de reistijd per persoon per dag. Het aantal afgelegde kilometers nam wel toe, vooral in de leeftijdscategorie 60 tot 64 jaar. Oorzaken zijn de toename van het aantal personen in deze categorie en de hogere arbeidsparticipatie. Het aandeel autobestuurder in het totaal aantal verplaatsingen van ouderen is gegroeid. Dat heeft deels te maken met het toegenomen rijbewijs- en autobezit. Het aandeel autopassagier en lopen is echter afgenomen, terwijl het fietsgebruik toenam. Het aandeel werkgerelateerde verplaatsingen voor 55-64-jarigen nam toe van 18 procent in 1997 tot 23 procent in 2012.

Internetsamenleving leidt niet per se tot minder mobiliteit

De sterke opkomst van het aanbod aan en het gebruik van ICT in de samenleving leidt tot tegengestelde effecten op de mobiliteit. Per saldo is de invloed van ICT op de totale mobiliteit beperkt. Dat geldt dus ook voor de rol van de internetsamenleving als verklaring voor de afvlakking van de mobiliteitsgroei. Het telewerken is toegenomen, vooral onder hoger opgeleiden. De tijd die aan woon-werkverkeer werd besteed, nam echter niet zichtbaar af. Veel mensen telewerken immers vaak maar een deel van de dag. Ook het online-winkelen is in omvang sterk toegenomen. Bij sommige mensen komt dit in de plaats van mobiliteit (bijvoorbeeld het boeken van een reis via het internet in plaats van bij het reisbureau), terwijl het bij anderen juist tot extra mobiliteit leidt (het bezoeken van webwinkels maakt nieuwsgierig en mondt uiteindelijk uit in vaker of verder weg fysiek winkelen). Ook de mobiliteitseffecten van de sociale media, waar vooral jongeren gebruik van maken, zijn niet duidelijk.

De auto blijft dominant

Sinds 2000 is de verdeling van de mobiliteit over de verschillende vervoerswijzen nauwelijks veranderd. In 2012 vindt de helft van alle verplaatsingen in Nederland met de auto plaats, 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. Vanaf 2011 stabiliseert het woon-werkverkeer, vooral als gevolg van de economische crisis.

Treingebruik nam ook in 2012 toe

Tussen 2000 en 2012 nam het aantal kilometers dat met de trein werd afgelegd, met ruim 19 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 hieraan bij. Daarentegen remde de verhoging van de tarieven de groei van het treingebruik in die periode 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, terwijl tussen 2008 en 2010 de jaarlijkse groei minder was dan 1 procent. In 2011 en 2012 trok de groei weer aan, deels door een toename van het gebruik van de ov-studentenkaart, deels door allerlei marketingacties.

Geen recente gegevens meer over het stads- en streekvervoer

Het totale gebruik van het stads- en streekvervoer in Nederland nam van 2000 tot 2011 met ongeveer 7 procent toe, min of meer in lijn met de groei van de bevolking. Deze groei vond vooral plaats tussen 2009 en 2011, daarvoor was de omvang stabiel. Vanaf 2012 zijn geen betrouwbare cijfers meer beschikbaar over het gebruik van het stads- en streekvervoer. Het onderzoek waar het gebruik sinds jaar en dag mee werd gemeten is stopgezet, terwijl de chipkaartregistraties (de beoogd opvolger) nog niet zijn gepubliceerd.

Ov-studentenkaart groot aandeel in totale ov-markt

In 2012 hadden circa 670.000 studenten een ov-studentenkaart. Sinds 2005 steeg het aantal kaarthouders met gemiddeld 2,5 procent per jaar. Voor het overgrote deel van de met deze kaart gereisde kilometers hoeft de gebruiker niet te betalen. Deze 'vrij-reizenkilometers' vormen een kwart van alle kilometers die met het openbaar vervoer worden afgelegd. Ongeveer 14 procent van de vrij-reizenkilometers is niet aan de studie gerelateerd. Minder dan 5 procent van de kilometers die met de ov-studentenkaart worden gereisd, betreft reizen met kortingskaarttarief.

Meer fietskilometers vooral door opkomst van de elektrische fiets

Tussen 2000 en 2012 hebben fietsers in totaal 14 procent meer kilometers afgelegd. Het grootste deel van deze groei komt voor rekening van de elektrische fiets die de laatste jaren sterk in opkomst is. Het aantal 'gewone' fietskilometers is in deze periode ten opzichte van de bevolkingsomvang vrijwel onveranderd. Deze toename van het fietsgebruik geldt voor alle reismotieven, behalve voor het winkelen. Vooral ouderen hebben meer fietskilometers afgelegd. Dat kwam niet alleen doordat er meer ouderen kwamen, maar ook doordat zij per persoon meer zijn gaan fietsen. De reisafstanden per fietsverplaatsing zijn toegenomen. Dit heeft te maken met de schaalvergroting van voorzieningen, het uitdijen van het stedelijk gebied en de opkomst van de e-fiets. Naar schatting 5 procent van de Nederlanders heeft inmiddels een e-fiets, van de 60-plussers zelfs 10 procent. De laatsten leggen daarmee tweemaal zoveel kilometers af als hun leeftijdsgenoten op een gewone fiets.

Mobiliteitsontwikkeling in drie grote regio's verschillend

Een vergelijking van de mobiliteitsontwikkeling in de Noordvleugel, de Zuidvleugel en Noord-Brabant laat zien dat in Noord-Brabant de auto relatief meer wordt gebruikt. In de Noordvleugel is het aandeel van de trein hoger dan in de beide andere regio's. Sinds 2000 is het totaal aantal afgelegde kilometers in de drie regio's vooral toegenomen in de Noordvleugel en in Noord-Brabant. Ook het aandeel autobestuurder nam in dezelfde periode toe, vooral op de relaties tussen de grootste steden en de rest van de regio. De trein lijkt zijn rol vooral op de interregionale verplaatsingen te hebben versterkt. Het gebruik van de fiets is sinds 2000 toegenomen, maar niet overal even sterk. In de stad Utrecht bedraagt het aandeel fietsverplaatsingen en -kilometers momenteel zo'n 40 procent. Amsterdam en Eindhoven volgen met een aandeel van ongeveer 35 procent en Den Haag met 23 procent. In Rotterdam wordt de fiets minder gebruikt.

Luchtvaart groeide ook in 2012

Het aantal passagiersbewegingen op de Nederlandse luchthavens steeg van circa 40 miljoen in 2000 naar bijna 56 miljoen in 2012. Van deze passagiersbewegingen werden er 51 miljoen geacommodeerd op Schiphol, de rest op de regionale luchthavens. Ruim 40 procent van de reizigers op Schiphol is overstapper. Twee derde van de passagiersbewegingen op Schiphol heeft een herkomst en een bestemming binnen Europa. Noord-Amerika en Azië hebben beide een aandeel van 10 procent. Deze verhoudingen zijn de laatste jaren vrij constant. Wel zijn de reismotieven van passagiers op Schiphol de afgelopen 12 jaar aan het verschuiven. Bezoek aan familie of vrienden is toegenomen in vergelijking met andere reismotieven. Ongeveer een derde van de mensen die op Schiphol hun vliegreis beginnen of beëindigen, reist met de trein naar en van de luchthaven. Het aandeel van de regionale luchthavens in de Nederlandse luchtvaart steeg van 4 procent in de jaren '90 van de vorige eeuw tot ruim 8 procent in 2012. Eindhoven is nu de grootste regionale luchthaven.

Trendmatige groei in het goederenvervoer vlakkt af

De trendmatige groei in het goederenvervoer lag lange tijd boven de 1,5 procent per jaar voor het vervoerd gewicht en 2,0 procent per jaar voor de ladingtonkilometers. Door de economische crisis dalen vanaf 2007 de langjarige groeicijfers tot gemiddeld 0,9 procent per jaar voor het vervoerd gewicht en 0,5 procent voor de ladingtonkilometers. Het vervoerd gewicht voor alle modaliteiten samen nam in 2012 met 1 procent af; de tonkilometers op Nederlands grondgebied daalden met 2 procent. Door een afname van de binnenlandse bestedingen van burgers, bedrijven en overheid daalde het binnenlands goederenvervoer in 2012 met 3 procent. Het internationale vervoer stagneerde onder invloed van de groeivertraging in de wereldhandel. De luchtvracht reageerde in 2012 sterk op de dip in de wereldhandel en daalde met meer dan 3 procent. Het overslagvolume in de Nederlandse zeehavens nam in 2012 toe met 1,3 procent, waarmee een nieuw record werd bereikt: 586 miljoen ton. De Nederlandse zeehavens wonnen in 2012 weer terrein ten opzichte van de andere havens in de range Hamburg-Le Havre.

Goederenvervoer over de weg lijdt sterk onder economische crisis

Voor het vijfde jaar op rij is in 2012 het vervoerd gewicht in het goederenwegvervoer gedaald. Dit ligt inmiddels 15 procent onder het niveau van voor de crisis. Het aandeel van het wegvervoer in het totale goederenvervoer is de laatste jaren teruggelopen door achterblijvende binnenlandse consumptie en de malaise in de bouw. Ook in het containervervoer naar en van het Rotterdamse achterland is het aandeel van het wegvervoer gedaald ten gunste van het vervoer over water.

Vooruitzichten voor het goederenvervoer gematigd

In 2013 wordt de ontwikkeling van het goederenvervoer nog geremd door een geringe groei in de relevante wereldhandel en een daling in de binnenlandse bestedingen. De toename in het goederenvervoersvolume zal in 2013 beperkt blijven tot 0 à 1 procent. Voor het binnenlands vervoer wordt in dat jaar een voortgaande daling verwacht. Het internationale vervoer groeit wel, onder invloed van het herstel in de ons omringende landen. In 2014 schept een aantrekkelijke wereldhandel weer ruimte voor een hogere groei van het goederenvervoer. De luchtvracht zal daar in 2014 het meest van profiteren gevolgd door de zeevaart. De groei van het goederenvervoer over de weg, per spoor en per binnenschip komt wat moeizamer op gang en blijft ook in 2014 beperkt tot 1 procent.

Bijna 6 miljard euro Rijksuitgaven aan vervoersinfrastructuur

In 2012 gaf het Rijk via het Infrastructuurfonds 5,9 miljard euro uit aan hoofdwegen, spoorwegen, vaarwegen en aan regionale en lokale infrastructuurprojecten. In het Infrastructuurfonds zijn deze bedragen nader verdeeld naar bestemming in de zin van aanleg versus beheer en onderhoud.

Verdergaande stijging aantal ernstig verkeersgewonden

Ondanks de toename van de mobiliteit tussen 2000 en 2012, daalde het aantal verkeersdoden in die periode met ongeveer 44 procent tot 650 in 2012. Deze daling is vooral het gevolg van veiliger auto's en een veiliger inrichting van wegen. Na een toename in 2011 nam het aantal doden in 2012 weer met 11 af. Het aantal ernstig gewonden daalde licht in de periode 2000-2006, maar steeg tussen 2006 en 2011 met in totaal 30 procent. Onder auto-inzittenden is het aantal ernstig gewonden gedaald, onder fietsers sterk gestegen, vooral in ongevallen zonder motorvoertuigbetrokkenheid.

Uitstoot CO₂: lagere uitstoot per kilometer weegt niet op tegen groei autokilometers

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 2012 is de CO₂-uitstoot van personenauto's met ongeveer 12 procent toegenomen, vooral door het toegenomen aantal afgelegde autokilometers. Per afgelegde kilometer daalde de CO₂-uitstoot van personenauto's in deze periode met 2 procent. Deze daling 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. Wat de luchtvervuiling door het verkeer betreft is de dalende trend in 2012 doorgezet. Het aantal personen dat geluidshinder van het verkeer ondervindt, bleef vrijwel gelijk. Het aantal geluidsknelpunten langs de 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 2012 tussen de 19,9 en 20,9 miljard euro. Dit is exclusief de kosten van geluidshinder. Het totaal van deze kosten is de afgelopen tien jaar niet veel veranderd, maar de ontwikkeling verschilt per kostenpost. De grootste post betreft de verkeersongevallen: tussen de 13,0 en 13,4 miljard euro, ongeveer 6 procent meer dan in 2011. De kosten van CO₂-uitstoot en luchtverontreiniging door het verkeer bedroegen in 2012 circa 5,1 miljard euro, ongeveer een kwart minder dan in 2000. Files en vertragingen op het Nederlandse hoofdwegennet kostten in 2012 tussen de 1,8 en 2,4 miljard euro. Dat is gemiddeld ongeveer 14 procent minder dan in 2011.

Maatschappelijk belang van mobiliteit is 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 68 miljard euro. Dit bedrag wordt benaderd op basis van de gemaakte kosten voor vervoer en de in geld uitgedrukte tijd die aan vervoer wordt besteed. Het belang van transport voor bedrijven bedraagt ten minste 56 miljard euro, eveneens benaderd op basis van tijd en kosten.