

Economische crises en mobiliteit

Peter Jorritsma

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

peter.jorritsma@minvenw.nl

Wim Groot

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

wim.groot@minvenw.nl

Henk van Mourik

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Directoraat-Generaal Mobiliteit

Henk.van.Mourik@minvenw.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
19 en 20 november 2009, Antwerpen

Samenvatting

Economische crises en mobiliteit

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 crises. Recente cijfers laten zien dat de verkeersomvang in het 2^e kwartaal van 2009 met 2 procent is gedaald ten opzichte van hetzelfde kwartaal van 2008. De congestie reageert wat heftiger op de huidige crisis: een afname van het reistijdverlies met 9 procent.

Berekeningen op basis van recente ramingen van het CPB 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 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 congestie, mogelijk zelfs met 13 procent in 2009 en nog eens met 4 procent in 2010.

Het goederenvervoer en de luchtvaartsector zijn gevoelig voor economische ontwikkelingen. De huidige statistieken laten zien dat de crisis fors toeslaat in de luchtvaart en bij het goederenvervoer. De luchtvracht is wereldwijd sinds 2008 met zo'n 17 procent afgenomen en het aantal luchtreizigers met circa 7 procent. Herstel wordt voorzien vanaf 2010. De economische recessie zorgt ook voor een daling van omzet en vervoervolume in het goederenvervoer in Nederland. Met name het internationale goederenvervoer wordt sterk geraakt. In het eerste halfjaar van 2009 is daalde de totale overslag in de Rotterdamse haven met 13 procent en de overslag van containers zelfs met 15 procent. Bij het vrachtverkeer zou in 2009 een daling van 3,5 procent kunnen optreden en in 2010 met 0,3 procent.

1. Inleiding

In deze paper beschrijven we de gevolgen van economische crises op de verkeers- en vervoerssector. Om die gevolgen te analyseren zijn drie periodes vergeleken waarin zich een economische crisis heeft voorgedaan. Er is geanalyseerd hoe diverse indicatoren van het vervoersysteem zich tijdens die periodes ontwikkeld hebben. Eén periode beslaat vijf jaar met een duidelijk dieptepunt in het middelste jaar, met een dalende economische groei in de twee voorafgaande jaren en een weer aantrekkende groei in de twee erop volgende jaren. Er wordt een relatie gelegd tussen de ontwikkeling van de vervoersindicatoren en de ontwikkeling van het volume van het bruto binnenlands product (bbp). In paragraaf 3 gaan we in op de huidige economische crisis en geven we een korte termijn doorkijk van de te verwachte effecten op de mobiliteit. Waar mogelijk wordt een kwantitatieve inschatting gemaakt van op te treden effecten.

2. Ontwikkeling vervoersindicatoren

Om een beeld te krijgen van de effecten van economische crises, is de ontwikkeling van verschillende vervoersindicatoren tijdens recessieperiodes in ogenschouw genomen (Jorritsma et al, 2009).

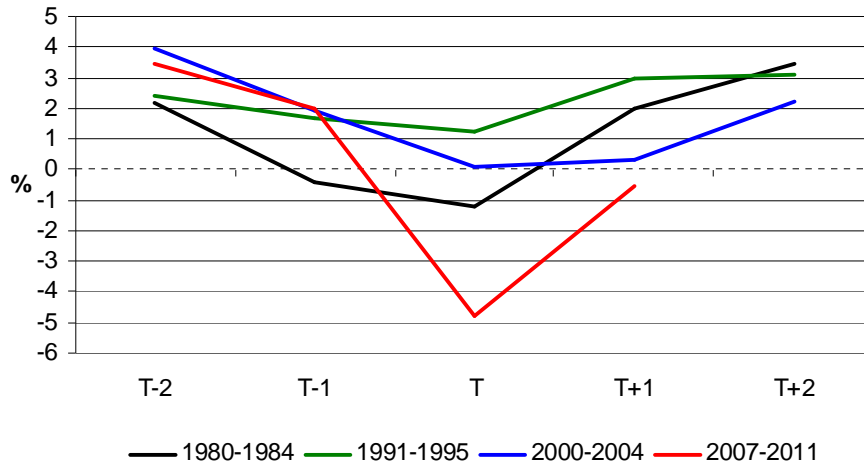
Tevens is gekeken of er een relatie aanwezig is tussen de indicatoren en de ontwikkeling van het volume van het bbp. De volgende periodes zijn onder de loep genomen: 1980-1984, 1991-1995, 2000-2004 met als dieptepunten de jaren 1982, 1993 en 2002.

De volgende indicatoren zijn in de analyse betrokken:

- Personenvervoer over de weg, via de lucht en het spoor
 - voertuigkilometers personenauto
 - voertuigkilometers personenauto voor de motieven woon-werk, zakelijk en overig (winkelen, sociaal-recreatief, onderwijs etc.).
 - voertuigkilometers afgelegd op het hoofdwegennet
 - congestie op het hoofdwegennet (in reistijdverlies)
 - luchtvaartreizigers
 - treinreizigers
- Goederenvervoer
 - voertuigkilometers vrachtauto's
 - luchtvracht.

De vraag is of de vervoersindicatoren hetzelfde verloop laten zien als het volume van het bbp tijdens de crisisperiodes. Neemt het autogebruik af, is er minder congestie, maken mensen minder gebruik van het vliegtuig of de trein? Worden er minder goederen vervoerd en is dat ook te merken aan de ontwikkeling in het vrachtverkeer? En hoe is de ontwikkeling in de luchtvracht? In de volgende paragrafen komen de ontwikkelingen in het personenvervoer over de weg, via de lucht en het spoor aan bod. Tot slot bespreken we de ontwikkelingen in het goederenvervoer.

In figuur 1 is de ontwikkeling van de veranderingen in het bbp weergegeven voor de verschillende onderscheiden crisisperiodes¹. De figuur laat zien dat de tweede oliecrisis, met het dieptepunt in 1982, en de huidige recessie, met een geraamd dieptepunt in 2009, de zwaarste crises van de afgelopen 30 jaar zijn. De andere twee periodes laten een minder laag dieptepunt zien.



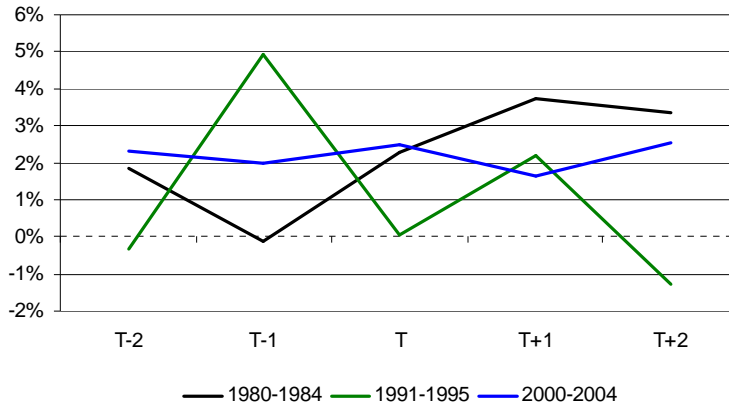
Figuur1: BBP volumegroei in periodes met conjuncturele neergang (procentuele veranderingen ten opzichte van het voorgaande jaar) Bron: CPB, 2009

2.1 Personenvervoer

Wegverkeer

De ontwikkeling van het wegverkeer (figuur 2) laat een zwakke relatie zien met de op- en neergaande conjuncturele bewegingen. Alleen in de periode 1991-1995 neemt de groei op het dieptepunt van de crisis af.

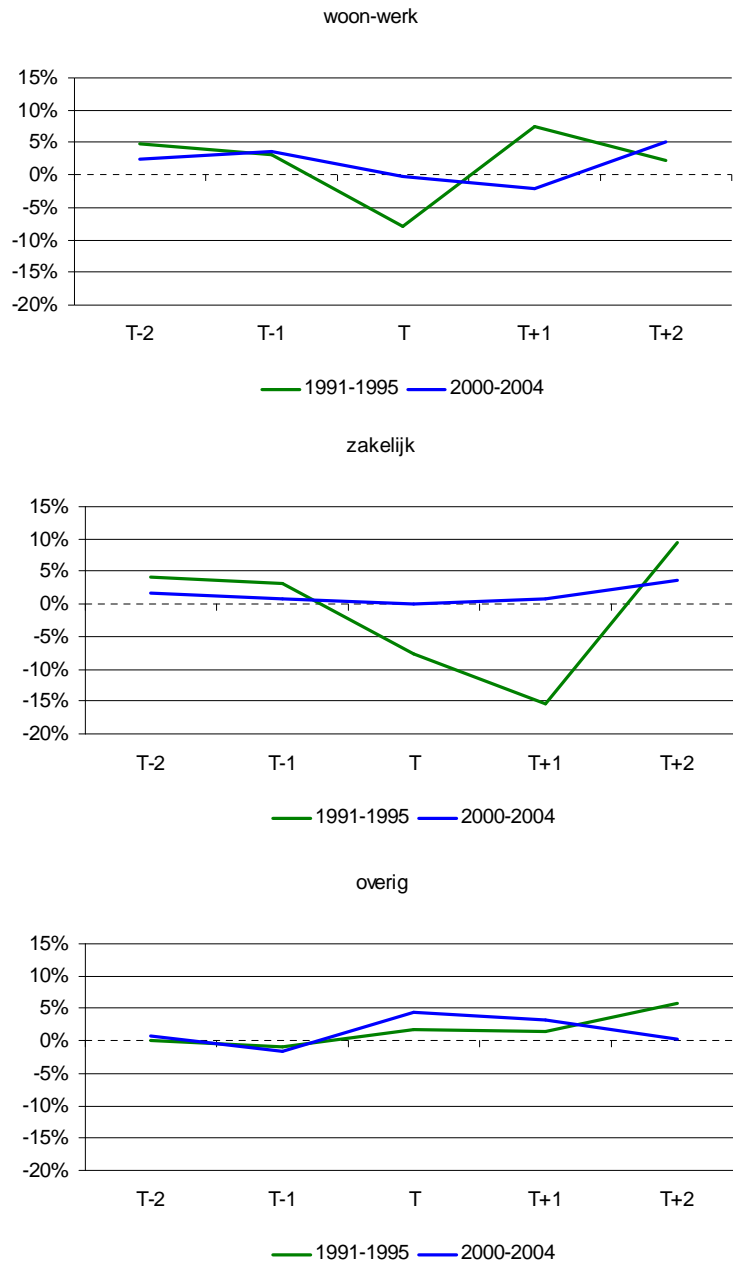
¹ Op tijdstip T is de crisis op haar dieptepunt, T+1 betreft een jaar daarna, T+2 is twee jaar na het dieptepunt. T-1 betreft een jaar voor het dieptepunt, T-2 is twee jaar voor het dieptepunt.



Figuur 2: Groei wegverkeer tijdens verschillende recessieperiodes, in voertuigkilometers, motorvoertuigen op Nederlands grondgebied (procentuele veranderingen ten opzichte van het voorgaande jaar). Bron: PBL.

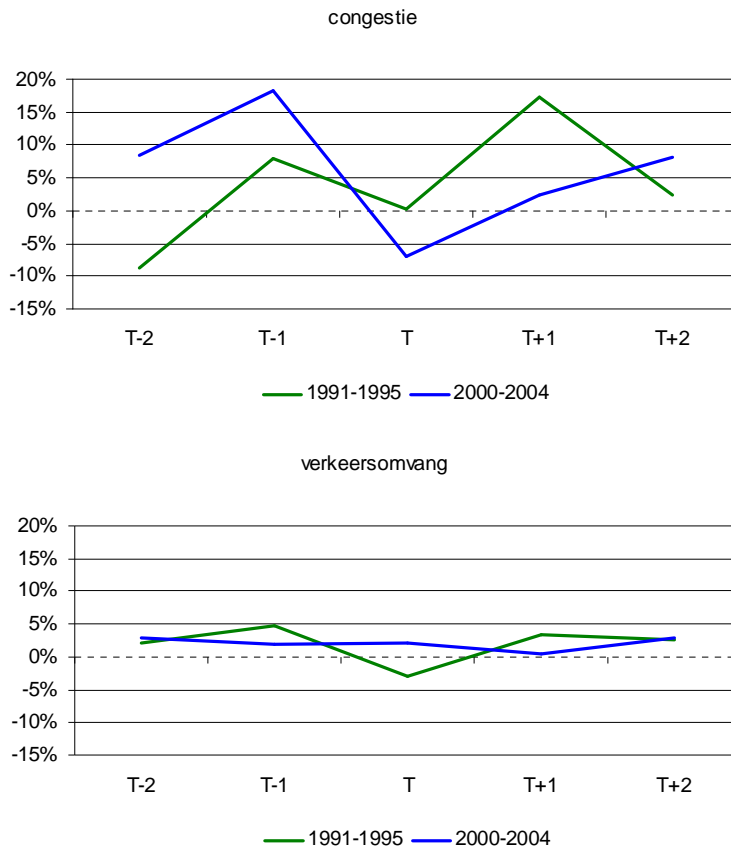
Als we vervolgens de ontwikkeling van de automobilititeit voor de verschillende verplaatsingsmotieven in ogenschouw nemen (figuur 3), dan zien we wel degelijk een samenhang tussen de werkgerelateerde motieven en de conjunctuur². De veranderingen in automobilititeit in het woon-werkverkeer en zakelijk verkeer houden voor de periodes 1991-1995 en 2000-2004 ongeveer gelijke tred met de economische groei en krimp. Daarentegen laat de groei van niet werk gerelateerde verplaatsingen, zoals winkelen, sociaal-recreatief en studie, geen relatie met de economische groei zien. Ook in het dieptepunt van de recessie is er een nog een (geringe) groei van dit verkeer.

² De data voor de periode 1980-1984 zijn niet beschikbaar



Figuur 3: Ontwikkeling automobilititeit woon-werk, zakelijk en overige motieven tijdens verschillende recessieperiodes in voertuigkilometers (procentuele veranderingen ten opzichte van het voorgaande jaar). Bron: OVG/MON.

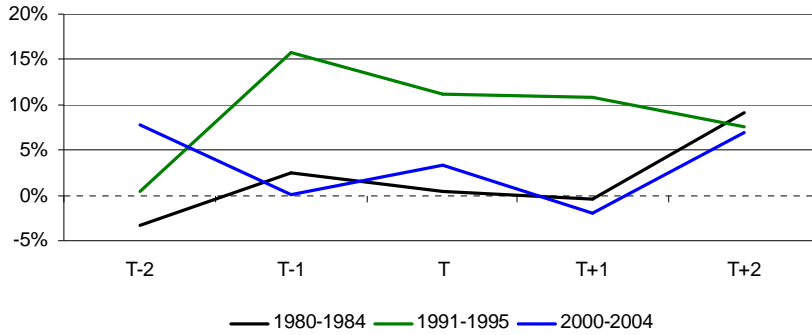
In tijden van economische crises neemt de congestie op het Nederlandse hoofdwegenet af (figuur 4). Bij een aantrekkende economie neemt de congestie ook weer toe. Deze samenhang kan hoogstwaarschijnlijk verklaard worden door de sterke relatie tussen de ontwikkeling van de werkgerelateerde motieven en de conjunctuur. Voor de periode 1991-1995 is dezelfde relatie zichtbaar met de ontwikkeling in verkeersomvang op het hoofdwegenet.



Figuur 4: Ontwikkeling congestie (in voertuigverliesuren) en verkeeromvang (in voertuigkilometers) op het Nederlandse hoofdwegennet tijdens verschillende recessieperiodes (procentuele veranderingen ten opzichte van het voorgaande jaar). Bron: PBL (verkeersomvang), KiM (congestie).

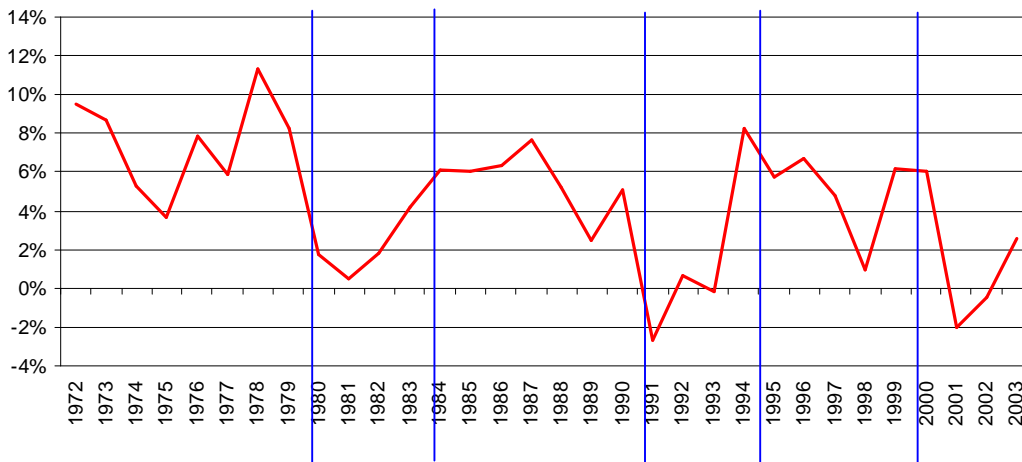
Luchtvaart

De luchtvaartsector is gevoelig voor economische ontwikkelingen en incidenten met een mondiale impact, zoals de aanslagen van 11 september 2001, de oorlog in Irak en de uitbraak van SARS in Azië, die tot een afname van het vliegverkeer leidden. In figuur 5 is de ontwikkeling van het aantal reizigers op Schiphol weergegeven voor de verschillende recessieperiodes. Er is een zwakke relatie met het conjunctuurverloop. Dat is opmerkelijk, omdat de huidige crisis wereldwijd een afname van het passagiersvervoer laat zien (figuur 6).



Figuur 5: Ontwikkeling luchtreizigers op Schiphol tijdens verschillende recessieperiodes (procentuele veranderingen ten opzichte van het voorgaande jaar). Bron: CBS.

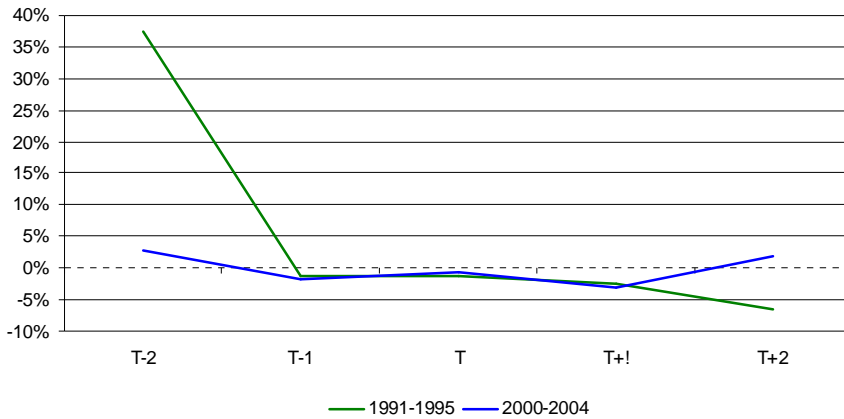
Beschouwen we de ontwikkeling van de luchtreizigers wereldwijd over een periode van 30 jaar, dan tekenen de verschillende crises en incidenten zich duidelijker af (figuur 6).



Figuur 6: Ontwikkeling luchtreizigers wereldwijd 1972-2003 (procentuele veranderingen ten opzichte van het voorgaande jaar). Bron: IATA.

Treinreizigers.

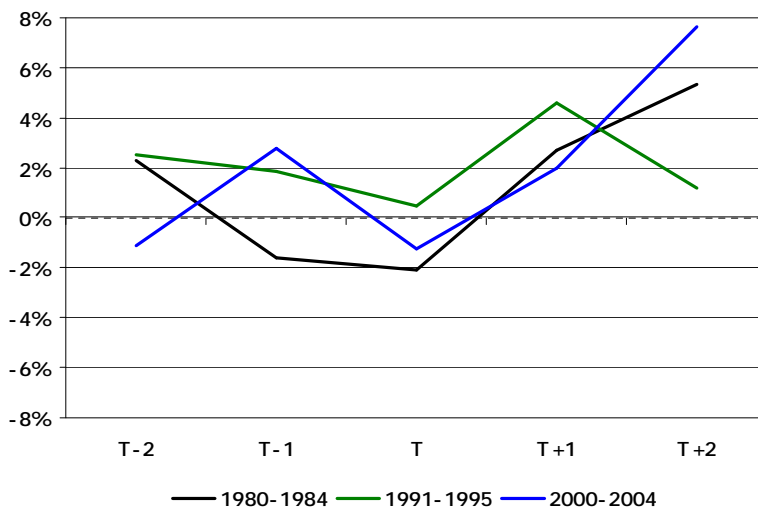
In de periode 1991-1995 wordt de groei van het aantal treinreizigers beïnvloed door de introductie van de ov-studentenkaart, waardoor het treinvervoer in 1991 met ongeveer 40 procent steeg. In de jaren daarna liep het treinvervoer enigszins terug door aanpassing van de reisvoorwaarden. In de recessieperiode aan het begin van deze eeuw is een afname van het treingebruik te zien. Naast een mogelijke invloed van de conjunctuur zijn de slechte prestaties van de NS op het gebied van de punctualiteit daar verantwoordelijk voor.



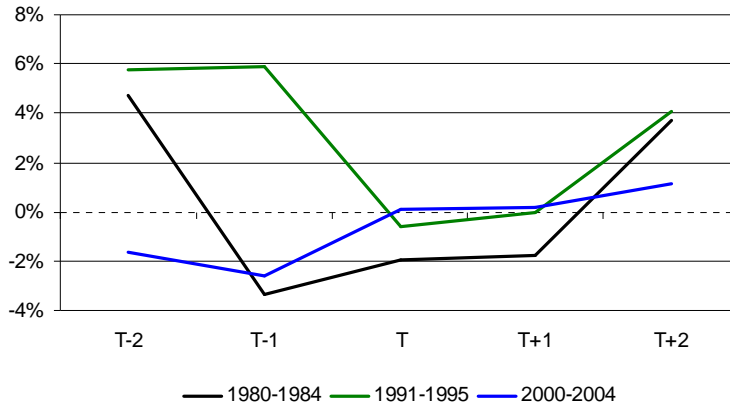
Figuur 7: Ontwikkeling treinreizigers tijdens verschillende recessieperiodes (procentuele veranderingen ten opzichte van het voorgaande jaar) Bron: NS reizigers

2.2. Goederenvervoer

De goederenmobiliteit wordt sterk bepaald door de ontwikkelingen in de economie. In figuur 8 is de ontwikkeling in de Nederlandse goederenmobiliteit weergegeven voor de drie recessieperiodes. De ontwikkeling van de tonkilometers laten een neer- en opgang zien en vertonen daarmee een sterke samenhang met de ontwikkeling van het bruto nationaal product. Voor de overslag in de Nederlandse zeehavens is de relatie met de conjunctuurontwikkeling minder duidelijk aanwezig. Die samenhang is wel duidelijk zichtbaar bij de ontwikkeling van het vrachtverkeer op Nederlands grondgebied (figuur 9).

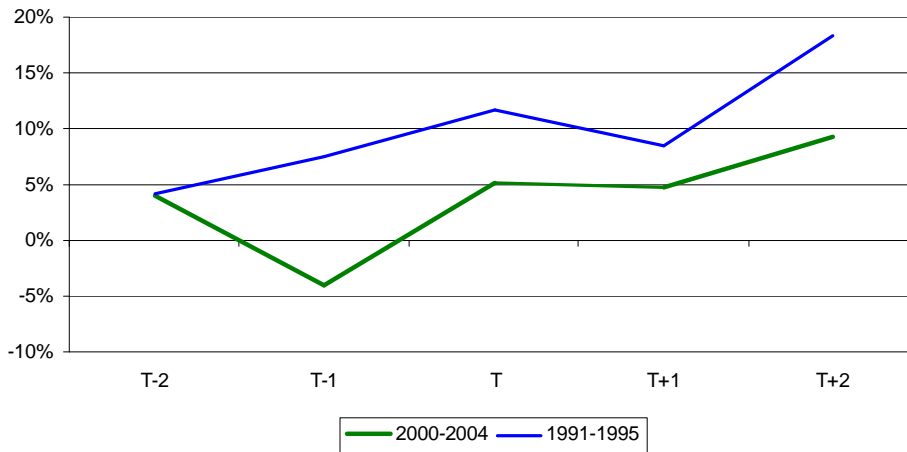


Figuur 8: Goederenvervoer op Nederlands grondgebied tijdens verschillende economische recessieperiodes (procentuele veranderingen ten opzichte van voorgaand jaar) Bron: CPB, CBS



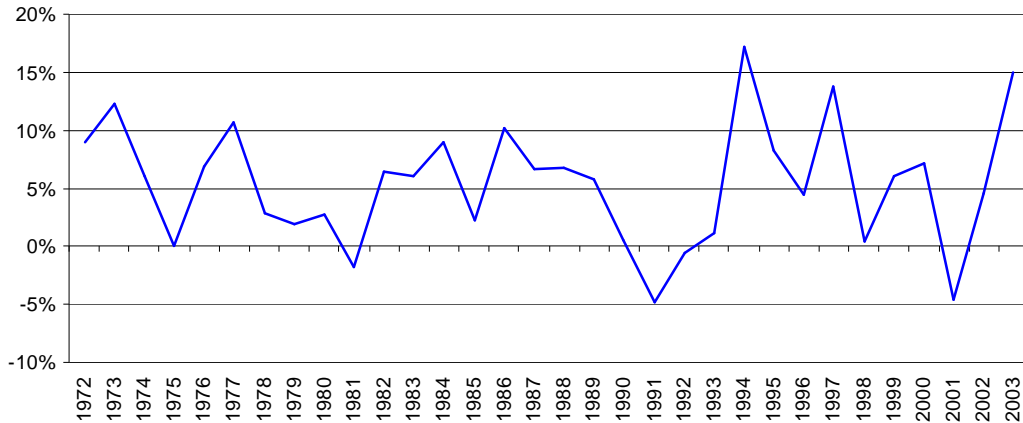
Figuur 9: ontwikkeling vrachtverkeer op Nederlands grondgebied tijdens verschillende economische recessieperiodes (procentuele veranderingen ten opzichte van voorgaand jaar). Bron: PBL.

De ontwikkeling van de luchtvracht via Nederlandse luchthavens is in figuur 10 weergegeven. Het is opmerkelijk dat voor de verschillende recessieperiodes geen duidelijke relatie met de ontwikkeling van het bbp waarneembaar is. In het begin van de jaren negentig kwam een liberalisering van de luchtvaart op gang, dat terug is te zien in een groei van de luchtvracht als het aantal passagiers.



Figuur 10: Ontwikkeling luchtvracht op Nederlandse luchthavens tijdens verschillende recessieperiodes (procentuele veranderingen ten opzichte van het voorgaande jaar). Bron: CBS.

Bedacht moet worden dat voordat een recessie waarneembaar is in indicatoren zoals het bbp, de werkloosheid en dergelijke, de luchtvaartsector al signalen van een komende recessie laat zien. Dat geldt met name voor ontwikkelingen in het wereldwijde vervoer van luchtvracht. Tot nu toe zijn de 'dippen' van relatief korte duur en niet erg diep geweest (zie figuur 11).

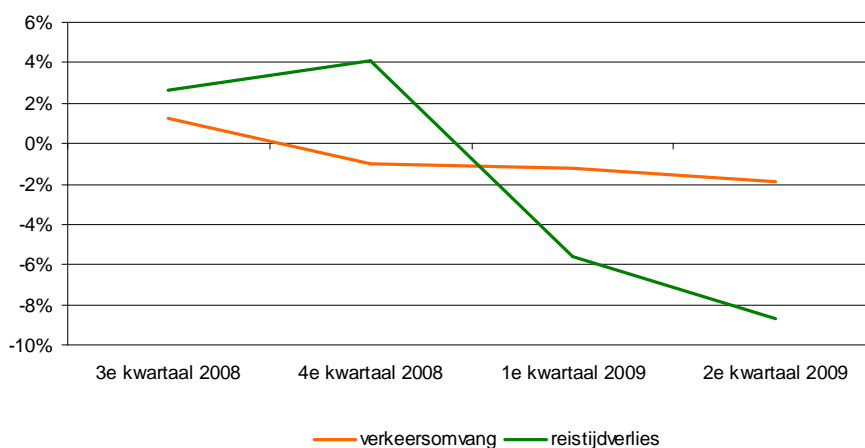


Figuur 11: Ontwikkeling luchtvracht wereldwijd 1972-2003 (procentuele veranderingen ten opzichte van het voorgaande jaar). Bron: IATA.

3. Recente ontwikkelingen en vooruitzichten

3.1 Wegverkeer

De verkeersomvang op het hoofdwegenet in Nederland, uitgedrukt in voertuigkilometers is sinds het 4^e kwartaal van 2008 licht aan het dalen. In het 4^e kwartaal van 2008 daalde dit met 1 procent ten opzichte van hetzelfde kwartaal in 2007. Inmiddels is duidelijk dat deze afname zich heeft voortgezet in 2009 (DVS, 2008, 2009). In het eerste en tweede kwartaal nam de verkeersomvang met respectievelijk 1,2 en 1,9 procent af ten opzichte van dezelfde kwartalen in 2008. Het reistijdverlies door congestie daarentegen, nam in het derde en vierde kwartaal nog toe. Deze trend is omgezet naar een forse daling in de eerste twee kwartalen van 2009; respectievelijk -5,7 en -8,7 procent (figuur 12). De huidige crisis lijkt dus wel degelijk een effect te hebben op zowel de omvang van het verkeer als de congestie.



Figuur 12: Ontwikkeling verkeersomvang en reistijdverlies 2008 en 2009 (procentuele veranderingen ten opzichte van dezelfde kwartalen een jaar daarvoor). Bron: DVS.

Dit beeld van dalende verkeersomvang en congestie wordt bevestigd door berekeningen die we hebben uitgevoerd voor de jaren 2009 en 2010 met een door het KiM ontwikkeld model (Van Mourik, 2008). Daarbij is de meest recente korte termijnraming van juni 2009 van het Centraal Planbureau over de ontwikkeling van de economie als uitgangspunt genomen (CPB, 2009). Deze raming gaat uit van een krimp van de Nederlandse economie van 4,75 procent in 2009. In 2010 wordt een krimp voorzien van een half procent.

De verwachting is dat de mobiliteit op het hoofdwegennet in 2009 met 2 procent afneemt en in 2010 licht stijgt met een half procent. De congestie zou in 2009 sterk kunnen dalen: 13 procent. In 2010 zou een afname van wellicht nog eens vier procent mogelijk zijn (tabel 1).

	2009	2010
	CPB juni 2009 ³	
Bbp	-4¾	-½
Olieprijs (Brent, dollars per vat)	55	61
<i>KiM berekeningen</i>		
Verkeersomvang hoofdwegennet	-2	½
Congestie hoofdwegennet	-13	-4
Omvang vrachtverkeer Nederland	-3½	-1/3

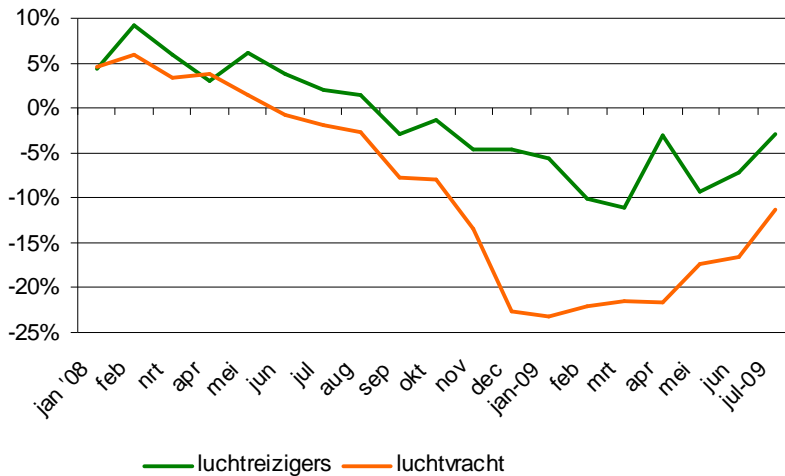
Tabel 1: Raming effect economische krimp op verkeersomvang (voertuigkilometers), congestie (voertuigverliesuren: VVU 100) en omvang vrachtverkeer (voertuigkilometers) voor de jaren 2009 en 2010 (mutaties per jaar in procenten).

Bij de ramingen voor mobiliteit en congestie benadrukken we het onzekere karakter. Een economische krimp van bijna 5 procent is in de naoorlogse periode nog niet eerder voorgekomen en is zelfs nog dieper dan het dieptepunt in de jaren dertig. Het mobiliteitsmodel waarmee deze ramingen zijn gemaakt, is getoetst voor een periode waarin geen sprake is geweest van een terugval van een dergelijke omvang. Een en ander geeft het onzekere karakter van de gepresenteerde ramingen aan.

3.2 Luchtvaart

De groei in de luchtvaart, die sinds 2002 positief was, sloeg eind 2008 om in krimp (figuur 13). Eerst in juni de luchtvracht, dan in september het passagiersvervoer. Airports Council International (ACI) rapporteerde voor de maanden t/m november 2008 een vrijwel gelijk aantal passagiers wereldwijd, maar sinds november 2008 is een forse daling van het aantal luchtpassagiers te zien. Het lijkt of een er sinds juni een stabilisatie van de afname van de passagiersaantallen optreedt. Volgens de IATA is dat vooral een effect van dalende prijzen dan een effect van een aantrekkende economie (IATA, 2009).

³ dit wordt nog geactualiseerd met MEV-2010 raming van september 2009.



Figuur 13: Maandelijkse ontwikkeling luchtvaartpassagiers en vracht, wereldwijd (procentuele veranderingen ten opzichte van het voorgaande jaar). Bron: IATA

Ook Schiphol meldt dat het aantal passagiers en het aantal vliegbewegingen in het eerste half jaar van 2009 is afgenomen met respectievelijk 11,2 procent en 9,4 procent ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar (Schiphol Group, 2009). Voor de komende twee jaar moet rekening gehouden worden met een verdere afname in het passagiers- en vrachtvervoer via de lucht. De internationale luchtvaartorganisatie IATA, raamt dat de krimp circa drie jaar zal aanhouden (IATA, 2008). Volgens de organisatie trekt de groei in 2011 weer aan. De IATA verwacht dat de vrachtsector al in 2010 weer zal groeien. Binnen de dual-hub structuur van Air France/KLM (Paris Charles de Gaulle-Schiphol) zal ook de capaciteit op verbindingen worden teruggebracht als aanpassing op de verminderde vraag. Naar verwachting zijn dat relatief vaak bestemmingen die vanuit beide hubs worden aangevlogen. Gezien de grotere thuismarkt van Parijs ten opzichte van Amsterdam kan dit ten koste gaan van Schiphol.

3.3 Goederenvervoer

De goederenmobiliteit wordt sterk bepaald door de ontwikkelingen in de economie. In Nederland zijn sinds de laatste maanden van 2008 de tekenen zichtbaar van een minder rooskleurige economische ontwikkeling. Het volume van de uitvoer van goederen was in juni 2009 12 procent kleiner dan een jaar eerder. Het volume van de invoer nam met ruim 15 procent af. Ook de industriële productie laat vanaf medio 2008 een daling zien en in juni 2009 was de gemiddelde dagproductie 13 procent lager dan in juni 2009.

De economische recessie zorgt ook voor een daling van omzet en vervoervolume in het goederenvervoer in Nederland. Met name het internationale goederenvervoer wordt sterk geraakt door de historische krimp in de internationale handel. In het eerste halfjaar van 2009 is daalde de totale overslag in de Rotterdamse haven met 13 procent en de overslag van containers zelfs met 15 procent. Het binnenvaart- en spoorvervoer zijn fors afgenomen door de afname van de industriële productie.

Volgens cijfers van het Duitse BAG⁴ zijn de Mautplichtige kilometers van Nederlandse vervoerders in Duitsland in de eerste helft van 2009 met 18 procent gedaald ten opzichte van de eerste helft van 2008. De afname bij de Nederlandse vervoerders is nog bescheiden in vergelijking met de forse dalingen van 25 procent bij de Belgische, Deense, Franse en Oostenrijkse vervoerders.

Op basis van de analyse kan voor het goederenvervoer ook worden verwacht dat de krimp de komende jaren nog aanhoudt. Overigens hebben de wegvervoerders het jaar 2008 als een 'goed tot uitstekend' jaar ervaren (TLN, 2009). Doordat de bedrijvigheid in het vierde kwartaal van 2008 instortte, zijn de verwachtingen voor 2009 wel somber. De verschillende conjunctuurindicatoren schetsen ook voor het goederenwegvervoer een minder rooskleurig beeld.

Het KiM raamt dat het vrachtverkeer op Nederlands grondgebied in 2009 met 3,5 procent afneemt ten opzichte van 2008 (tabel 1). In 2010 zal het kilometrage met nog eens 0,3 procent dalen. Het internationale transport zal dan waarschijnlijk weer een kleine groei laten zien, gegeven de positieve groeiverwachtingen van het CPB voor de relevante wereldhandel en de Nederlandse uitvoer. Dat het vrachtverkeer in 2010 toch afneemt heeft te maken met een afname van het bruto binnenlands product (- 0,5 procent), de productie in de marktsector (- 0,75 procent) en de consumptie van gezinnen (-1,0 procent) (CPB, 2009).

4. Conclusies

De economische crisis heeft invloed op de ontwikkelingen in de personen en goederenmobiliteit. Echter niet voor alle vervoermotieven is dit verband aanwezig en de sterkte van de invloed verschilt per motief. Uit de analyse blijkt dat de groei van de totale personenmobiliteit een zwakke relatie heeft met de op- en neergaande conjuncturele bewegingen. De relatie wordt sterker als wordt uitgesplitst naar de verschillende motieven. De ontwikkeling van met name het woon-werkverkeer en zakelijk verkeer vertoont een duidelijke relatie met de conjunctuur. Dat betekent een afname van de verkeersomvang van de werkgerelateerde motieven in tijden van economische neergang en een groei bij een herstellende economie. Opmerkelijk is de groei van het verkeer gerelateerd aan verplaatsingen voor winkelen, sociaal-recreatieve uitstapjes en studiedoeleinden, die nauwelijks enige relatie laat zien met de economische groei. De ontwikkeling van de automobilititeit en de congestie op het Nederlandse hoofdwegennet laat ook een samenhang zien met het verloop van bruto binnenlands product. Voor de huidige crisis zou dit een afname van zowel de verkeersomvang als de congestie op het hoofdwegennet kunnen inhouden.

De luchtvaart en het goederenvervoer bewegen in sterkere mate mee met het economisch tij. De samenhang tussen de ontwikkeling van de Nederlandse economie en de ontwikkeling in de luchtvracht vervoerd via Schiphol is niet erg sterk. Qua timing en niveau wijkt het echter af van het wereldbeeld. Sinds september 2008 is een forse daling van het aantal luchtpassagiers te zien. Bij de luchtvracht is dat al vanaf juni 2008 ingezet. Naar verwachting herstelt de luchtvracht zich vanaf 2010, het passagiervervoer pas in 2011. Het vrachtverkeer op Nederlands grondgebied zal in 2009 met 1,5 procent afnemen in 2010 nog licht dalen.

⁴ Bundesanstalt Güterverkehr, Mautstatistik, Monatstabellen, 2009.

De huidige crisis is de zwaarste crisis in 30 jaar, met grotere mutaties dan de afgelopen crises lieten zien. De uitgesproken verwachtingen over de korte termijn effecten en het herstel zijn voor een deel gebaseerd op ontwikkelingen uit het verleden. Zij bieden daarom ook geen garantie voor de toekomst, die is per definitie onzeker.

Referenties

CPB, 2009. Centraal Economisch Plan 2009. Den Haag: Centraal Planbureau.

CPB, 2009. Nieuwsbrief juli 2009. Den Haag: Centraal Planbureau.

DVS, 2008. Kwartaalmonitor bereikbaarheidsontwikkeling Hoofdwegennet, 4^e kwartaal 2008. Rotterdam: Rijkswaterstaat- Dienst Verkeer en Scheepvaart.

DVS, 2009. Kwartaalmonitor bereikbaarheidsontwikkeling Hoofdwegennet. 1^e kwartaal 2009. Rotterdam: Rijkswaterstaat- Dienst Verkeer en Scheepvaart.

DVS, 2009. Kwartaalmonitor bereikbaarheidsontwikkeling Hoofdwegennet. 2^e kwartaal 2009. Rotterdam: Rijkswaterstaat- Dienst Verkeer en Scheepvaart.

IATA, 2008. The impact of recession on air traffic volumes. IATA Economic Briefing, December, 2008. Montreal: International Air Transport Association.

IATA, 2009. Fact Sheet: Industry Statistics, July 2009. Montreal: International Air Transport Association.

Jorritsma et al., 2009. Mobiliteitsbalans 2009. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Jorritsma et al., 2009. Slow Motion. Economische crisis en mobiliteit. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Mourik, Van., 2008. Verkenning autoverkeer 2012. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Schiphol Group, 2009. Persbericht juli 2009.

TLN, 2009. Conjunctuurbericht, 4^e kwartaal. Zoetermeer: Transport en Logistiek Nederland.