



Mobiliteit in post-Covid-19 Nederland

**Is de trein straks een
gepasseerd station?**

Juli 2020

KPMG.nl



Na de onverwachte schok van de gezondheids crisis die door Covid-19 is ontstaan, wordt ook de enorme impact van Covid-19 op verschillende sectoren van de economie steeds duidelijker. Momenteel wordt in Nederland de intelligente lockdown afgebouwd. Een hoopvolle ontwikkeling die zorgt voor een toenemende maatschappelijke en economische activiteit, en daarmee resulteert in een herstel van de mobiliteit naar het normale niveau.¹ Deze toenemende mobiliteit kent echter op de langere termijn de nodige uitdagingen, met name in het regionale vervoer. De komende periode kent nog veel onzekerheid. Belangrijke vragen daarbij zijn of mensen in dezelfde mate blijven thuiswerken. En of het lukt het om reizigers en hun reizen te spreiden over de dag. Maar op basis van ervaringen uit het verleden (die geen garantie bieden voor de toekomst) verwacht KPMG dat Covid-19 mogelijk blijvende gevolgen zal hebben voor trein en auto op regionaal niveau en bij ongewijzigd beleid een (semi-)permanente verschuiving van trein naar de auto. Dit artikel beschrijft de uitdagingen en oplossingsrichtingen die KPMG ziet op het gebied van regionale mobiliteit (reisafstanden van meer dan 20 kilometer), waar trein en auto de dominante vervoersmiddelen zijn.²

Covid-19 heeft directe gevolgen voor reisgedrag

De uitgangspunten van het overheidsbeleid om uit de Covid-19-crisis te komen, hebben een grote impact op de mate waarin en de wijze waarop we ons de komende periode gaan verplaatsen. Naast de gebruikelijke relatie tussen economische ontwikkeling en mobiliteitsvraag,³ zijn de volgende ontwikkelingen, vanuit een mobiliteitsoogpunt, van belang:



1. Thuiswerken heeft (beperkt) blijvend effect



2. OV-gebruik voor langere periode verminderd



3. Reizigers hebben toenemende voorkeur voor individueel vervoer

1. Thuiswerken heeft (beperkt) blijvend effect

Al sinds begin maart, het begin van de intelligente lockdown in Nederland, is het devies 'werk thuis waar het kan'. Deze oproep van de regering blijft in ieder geval tot september onverminderd van kracht. Begin april kon ongeveer 60% van de werkende (deels) gehoor geven aan deze oproep, voor 44% was het zelfs mogelijk om vier tot vijf dagen vanuit huis te werken.⁴ In deze periode is het aantal reizigers in het ov drastisch teruggelopen en zijn er ook nauwelijks meer files.

Onduidelijk is echter of werknemers en werkgevers ook op de lange termijn thuiswerken blijven omarmen. De Covid-19-crisis maakt dat werkgevers nadenken over de gewenste nieuwe balans tussen thuis en op locatie werken.⁵ Op dit moment is het nog te vroeg om hier conclusies uit te trekken. Wel zien we in recent onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) dat 27% van de mensen aangeeft ook na de coronacrisis vaker vanuit huis te willen werken.⁶ De kans is echter klein dat deze groep 'full time' vanuit huis zal (kunnen) blijven werken. Al is het maar vanuit het simpele feit dat 60% van de werkenden het ontbreken van het sociale aspect van werken en de interactie met collega's als een groot gemis ervaart.⁷ Als de wens/ambitie van deze groep werkelijkheid wordt, zou dit betekenen dat voor ongeveer 27% van de werkenden de Covid-19-crisis enige blijvende invloed zal hebben op de mate waarin wordt thuisgewerkt. Hoeveel dagen mensen daadwerkelijk extra gaan thuiswerken ten opzichte van het pre-Covid-19 tijdperk is nog onduidelijk.



27%

wil na de coronacrisis vaker vanuit huis werken



60%

mist collega's

¹ 'Verkeersdrukke bijna terug op normaal niveau, maar files blijven uit' (18 juni 2020) via www.nos.nl.

² Zie ook CBS, 'Personenmobiliteit: van en naar het werk' op www.cbs.nl.

³ Hoewel mobiliteitsvraag toeneemt bij een toenemende economische ontwikkelingen, neemt zij in tijden van crises niet af. Zo was er tijdens de recessie in 2008-2009 enkel een stagnatie van afgelegde kilometers in Nederland te zien. Zie Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), 'Mobiliteitsbeeld 2019' en KiM, 'Mobiliteitsbeeld 2015'.

⁴ Nina Borgosavac, 'Coronacrisis of niet: 40 procent werkenden gaat nog gewoon naar het werk' (8 april 2020) via www.nos.nl.

⁵ Yasmine Esser, 'Het nieuwe werken na de coronacrisis: veel meer vanuit huis, als het aan deze bedrijven ligt' (18 mei 2020) in *De Volkskrant*.

⁶ KiM, 'Mobiliteit en de coronacrisis' (20 april 2020) p 14.

⁷ Nationale Vacaturebank en Intermediair, 'Helpt Nederlanders wil blijven thuiswerken, maar focus blijft lastig met kinderen thuis' (mei 2020).

2. OV-gebruik voor langere periode verminderd

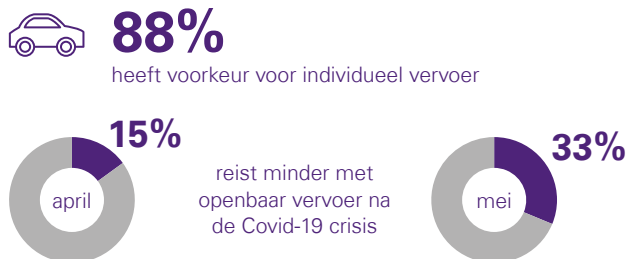
In de eerste periode na de lockdown was het aantal NS-reizigers met 90% teruggelopen van 1,3 miljoen naar 110 duizend reizigers per dag. Met het versoepelen van de maatregelen neemt echter ook het aantal treinreizigers weer toe. Afgelopen periode was de beschikbare capaciteit aan zitplekken bij NS slechts 40% van de totale capaciteit van voor de Covid-19-crisis, een belangrijke beperking.⁸ Met het versoepelen van de maatregelen wordt nu weer de volledige zitcapaciteit beschikbaar. Onduidelijk is echter of die capaciteit dan ook direct weer volledig benut wordt. NS zelf gaat ervan uit dat ze pas over vijf jaar, in 2025, hetzelfde aantal dagelijkse reizigers vervoert als in 2019.⁹



3. Reizigers hebben toenemende voorkeur voor individueel vervoer

Als gevolg van de Covid-19-crisis neemt de aantrekkelijkheid van gemeenschappelijk vervoer af. De eerste signalen wijzen op een toenemende voorkeur om alleen te reizen om zo contacten met derden en risico op besmetting te vermijden.¹⁰ In april bestond bij 88% van de Nederlandse bevolking een sterke voorkeur voor gebruik van individueel vervoer in plaats van openbaar vervoer.¹¹ Maar ook bij de huidige uitgesproken voorkeur voor individueel vervoer is de vraag of dit blijvend is. De inzichten hierover verschillen, zo gaf eind april 2020 ongeveer 15% aan minder met de trein te zullen gaan na de Covid-19-crisis, terwijl eind mei zelfs een derde van de ondervraagden dit aangaf.¹²

Het blijft bovendien niet alleen bij intenties. Nederlandse autobedrijven meldden begin juni dat de verkoop van tweedehandsauto's in de lift zit, met als belangrijke aanleiding de Covid-19-crisis.¹³ Deze stijgende voorkeur voor individueel vervoer is niet uniek voor Nederland en er is een vergelijking te maken met landen waar de Covid-19-crisis reeds over de piek heen is. Zo laat onderzoek zien dat Chinese consumenten een sterk toegenomen belangstelling hebben voor het kopen van een auto.¹⁴ In regio's die het ergst getroffen waren door Covid-19 gaf zelfs twee derde van de respondenten aan dat zij in de komende zes maanden een auto wilden kopen.¹⁵ Deze intenties lijken zich al deels te vertalen naar verkoopcijfers, want de Chinese automarkt liet in april een 4,4% groei zien ten opzichte van een jaar terug.¹⁶ Ook in het Verenigd Koninkrijk lijkt de behoefte aan een auto toegenomen. Onderzoek uit mei aldaar laat zien dat meer dan de helft van de rijbewijshouders zonder auto, overweegt een auto te kopen na het einde van de lockdown.¹⁷



⁸ OV Magazine, 'Met maatwerk naar 40% reizigerscapaciteit' (8 mei 2020) op www.ovmagazine.nl.

⁹ Peter van Ammelrooy, 'Corona vergt bij NS vijf jaar herstel: pas in 2025 weer op het niveau van 2019' in *De Volkskrant*.

¹⁰ KiM, 'Mobiliteit en de coronacrisis' (20 april 2020) p 21.

¹¹ KiM, 'Mobiliteit en de coronacrisis' (20 april 2020) p 21.

¹² 'Onderzoek: Nederlander wil na corona meer met eigen vervoer reizen' (22 mei 2020) via www.anwb.nl.

¹³ NOS, 'Verkoop van gebruikte auto's door ov-mijders in de lift' (3 juni 2020).

¹⁴ IPSOS, 'Impact of Coronavirus to new car purchase in China' (12 maart 2020).

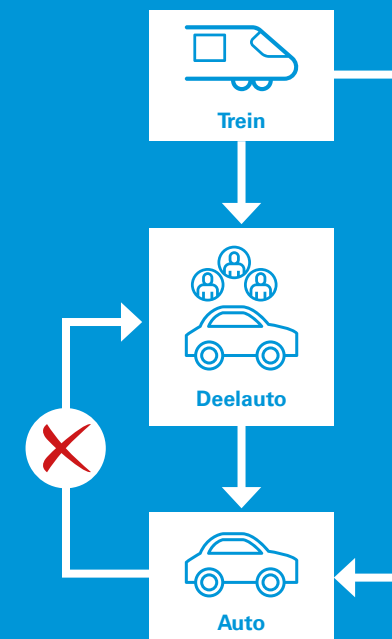
¹⁵ M.b.t. de respondenten die op het moment van onderzoek geen auto hadden. IPSOS, 'Impact of Coronavirus to new car purchase in China' (12 maart 2020).

¹⁶ Peter Campbell, Joe Miller, Claire Bushey en Kana Inagaki 'Time to buy a car? Industry hopes for coronavirus silver lining' in *Financial Times* (19 mei 2020).

¹⁷ Peter Campbell, Joe Miller, Claire Bushey en Kana Inagaki 'Time to buy a car? Industry hopes for coronavirus silver lining' in *Financial Times*. (19 mei 2020).

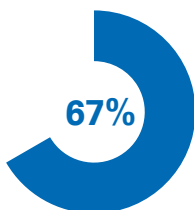
Impact Covid-19 op deeleconomie is onzeker

De potentie van de deeleconomie (*Mobility as a Service, MaaS*), voor het tegengaan van klimaatverandering en congestie is groot. Een intensiever gebruik van de deelauto's, deelscooters, deelfietsen en deelsteps zal de capaciteit op de weg sterk vergroten. De exacte impact van Covid-19 op de ontwikkeling van dit concept is daarentegen erg onzeker. Zo zal een deel van de huidige treinreizigers mogelijk overstappen naar de deelauto vanwege hygiënebezwaren tegen ov en tegelijkertijd zullen bestaande deelauto-gebruikers mogelijk overstappen naar autobezit aangezien er mogelijk ook hygiënebezwaren tegen deelauto's zijn.



FIGUUR 1 Overzicht onderzoeken gedragsveranderingen

In China gaf tweederde van de respondenten uit de ergst getroffen regio's aan een auto te willen kopen in de komende zes maanden



Intentie om auto te kopen in zwaarst getroffen regio's

In VK gaf de helft van de rijbewijsbezitters zonder auto aan te overwegen een auto te kopen na de lockdown



Intentie om auto te kopen onder rijbewijs bezitters

In Nederland is een derde van de mensen voor-nemens na de crisis minder vaak gebruik te maken van het openbaar vervoer.



Intentie om minder vaak met OV te reizen

Bron: IPSOS, Financial Times, ANWB, KPMG bewerkt

KPMG verwacht dat voorgaande ontwikkelingen in combinatie met het verder van het slot gaan van de Nederlandse economie en de bijbehorende mobiliteitsbehoefte mogelijk zal resulteren in een significante verschuiving van trein- naar autoreizigers. Ondanks het feit dat de NS-capaciteit weer volledig beschikbaar is, geeft een overgroot deel (88%) aan voorkeur te hebben voor een individueel vervoersmiddel voor dagelijks woon-werkverkeer. Bij afstanden tot 20 kilometer is een elektrische fiets of speed pedelec mogelijk nog een alternatief voor de trein naast de auto,¹⁸ maar op langere afstanden is momenteel geen ander alternatief voorhanden dan de auto (of motor). Aangezien de langeafstand-treinreizigers veelal in de hogere inkomenscategorieën vallen, is een overstap naar de auto ook vanuit financieel oogpunt plausibel.¹⁹ Op voorheen reeds drukke vervoerscorridors, zoals in het kader het traject Den Bosch – Utrecht, kan dit in de spits zorgen voor een toename van bijna 5 tot 10% van het aantal weggebruikers ten opzichte van de pre-Covid-19-situatie. Voorgaande ontwikkelingen en bijbehorende uitdagingen zijn afgelopen periode, met verminderde ov-capaciteit, breed herkend getuige de initiatieven om de vervoersvraag te spreiden (thuiswerken, gespreide werktijden, gespreide lesroosters voor scholieren en studenten). De uitdagingen op de lange termijn zijn echter zeker zo groot.



¹⁸ MobilityLabel, 'Van fietspotentieel naar fietsbeleid' op www.mobilitylabel.com.

¹⁹ CBS-data 2018; CBS, 'Personenmobiliteit: van en naar het werk' (2018) via www.cbs.nl; Hoewel de Planbureaus verwachten dat minder gebruik van ov een beperkt effect heeft op autogebruik, lijkt dit scenario gezien de recente verkoopcijfers van tweedehandsauto's, het KIM-rapport en de onderzoeken in China en het VK niet ondenkbaar. PBL, CPB en SCP, 'Gedeeltelijk thuiswerken en online-onderwijs houden druk op ov beheersbaar' (2 juni 2020).

Voorbeeld: mogelijke impact voor het traject Den Bosch - Utrecht

Het traject Den Bosch – Utrecht leent zich goed voor een verkenning van de mogelijke impact van corona op mobiliteit.²⁰ De A2 verbindt deze steden, waar vóór Covid-19 dagelijks in de spits ongeveer 5,5 duizend auto's per uur gebruik van maakten. Op hetzelfde treintraject tussen Den Bosch en Utrecht reisden in de spits ongeveer 2,7 duizend zakelijke reizigers per uur. Kijkend naar de impact van Covid-19 op de keuze voor gebruik van trein of auto zien we dat door toenemende behoefte aan individueel vervoer forensen kiezen voor de auto (individueel vervoer). Hierbij zien we twee mogelijke invalshoeken.

1. Sterke voorkeur individueel vervoer, veel thuiswerken

- Tot 88% van de ov-reizigers heeft een (sterke) voorkeur voor individueel reizen²¹
- Tegelijkertijd wordt er veel thuisgewerkt: tot wel 2 dagen per week extra ten opzichte van pre-Covid-19
- Dit zou op het traject Den Bosch – Utrecht kunnen leiden tot een toename van 10% verkeer tijdens spitsstijden



2. Lichte voorkeur voor individueel vervoer, lichte stijging thuiswerken

- Tot 50% van de ov-reizigers heeft een voorkeur voor individueel reizen
- Thuiswerken ondervindt een lichte stijging: gemiddeld 1 dag per week extra ten opzichte van pre-Covid-19
- Dit zou op het traject Den Bosch – Utrecht kunnen leiden tot een toename van 5% verkeer tijdens spitsuren

Uitgangspunten



Pre-corona
5.500
auto's per uur



Pre-corona
2.700
reizigers per uur



5%
stijging van de
werkloosheid

27%

van de reizigers zal in vergelijking met pre-Covid-19 meer thuiswerken. Het aantal dagen hangt af van het scenario.



Tot
70%

van de treinreizigers die niet meer met de trein wil, stapt in de auto



²⁰ Voor de berekeningen in dit kader is gebruikgemaakt van data van de NS en de NDW.

²¹ Dit komt overeen met het onderzoek van het KIM van april 2020.



Overstap naar de auto is mogelijk blijvend

Het voorbeeld Den Bosch – Utrecht laat zien dat de huidige Covid-19-situatie een groot aantal mensen kan laten overstappen van de trein naar de auto. De mate waarin dit daadwerkelijk gebeurt is nu nog ongewis en hangt samen met de toekomstige mate van thuiswerken en of de huidige aversie tegen het ov blijft. Tevens bestaat momenteel veel onduidelijkheid over de gevolgen van de Covid-19-crisis op de langere termijn (zie kader voor mogelijke scenario's die KPMG ziet). De huidige unieke situatie met Covid-19 kent geen precedent, waardoor geen inzicht is in onderzoeken die zich specifiek richten op de tijdelijkheid van overstappen van trein naar auto. Wel zijn vanuit het verleden diverse onderzoeken bekend die maken dat KPMG vreest dat een korte-termijn overstap van trein naar auto een permanent karakter krijgt.

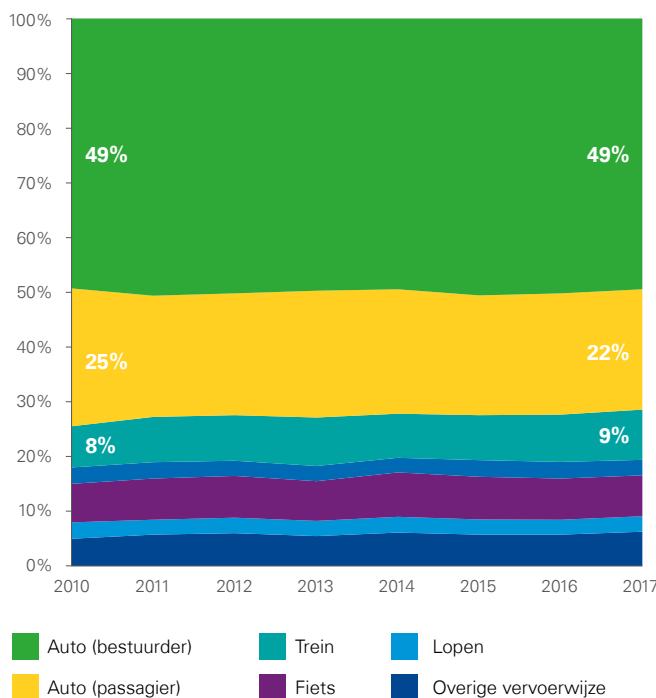
1. Hoe langer de crisis, des te kleiner de overstapkans

Hoe langer de maatregelen van kracht zijn, zoals bijvoorbeeld het houden van anderhalve meter afstand, des te waarschijnlijker is een overstap van trein naar auto. Hiervoor schetsten we al dat er een sterke behoefte bestaat aan individueel vervoer, welke – zo verwachten wij – blijft bestaan zolang overheidsmaatregelen van kracht zijn en nog geen vaccin beschikbaar is.²² Aangezien het nog maanden en mogelijk jaren kan duren voor een vaccin breed beschikbaar is, zal een overstap van trein naar auto niet bij een paar maanden blijven. Hierdoor krijgen overstappers de kans het autorijden tot een gewoonte te maken. En op het moment dat reisgedrag in de auto een gewoonte is, wordt de overstap terug naar de trein lastiger.²³

2. In verleden weinig overstap van auto naar trein

Specifieke cijfers over de mate waarin voormalig treinreizigers vanuit de auto weer voor de trein kiezen, zijn niet voorhanden. Wel leert het verleden ons dat het bijzonder lastig is om (bestaande) autogebruikers (terug) in de trein te krijgen. Ondanks grote campagnes de afgelopen decennia om gebruik van het ov te stimuleren, is het aantal afgelegde kilometers per type vervoersmethode al jaren gelijk, zoals te zien is in figuur 2.²⁴

FIGUUR 2 Veranderingen in reisgedrag over tijd

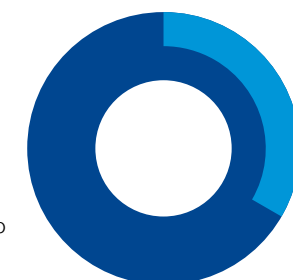


Bron: CBS, KPMG bewerkt

Ook experimenten met het verlagen van de prijs van het ov bleken in het verleden weinig succesvol. Autogebruikers wisselden niet naar het ov en de gerealiseerde toename aan ov-gebruik was volledig toe te schrijven aan een intensiever gebruik door huidige ov-reizigers en een wisseling van wandelaars en fietsers naar het ov.²⁵ Andere onderzoeken laten zien dat bij een verbetering van het ov slechts nul tot drie van de nieuwe ov-reizigers voorheen in de auto zat.²⁶ De automobilist in het ov krijgen is daarmee niet onmogelijk, maar wel een proces van de lange adem.²⁷

FIGUUR 3 Herkomst nieuwe reizigers bij ov-verbeteringen

Bij verbetering van het ov is
0-3 van de
10 nieuwe
reizigers afkomstig uit de auto



Afkomstig uit auto
Nieuwe ov-reizigers

²² Edwin Van Der Aa en Niels Klaassen 'Coronaminister Hugo de Jonge: 'Het virus is nog niet klaar met ons'' (13 juni 2020) in *Het Parool*.

²³ Lally, Philippa, et al. 'How are habits formed: Modelling habit formation in the real world' (2010) *European journal of social psychology* 40:6 998-1009; KiM, 'Macht der gewoonte' (juni 2014); Møller, Berit, en John Thøgersen, 'Car use habits: An obstacle to the use of public transportation?' (2018) *Road pricing, the economy and the environment* 301-313.

²⁴ KiM, 'Uitwisseling gebruikersgroepen: auto-ov' (5-november2015); KiM, 'Mobiliteitsbeeld 2019' (12 november 2019).

²⁵ OVPRO, 'Prijs ov speelt nauwelijks rol bij keuze voor auto boven ov' (27 februari 2018).

²⁶ P. Bakker en P. Zwaneveld, 'Het belang van openbaar vervoer, de maatschappelijke effecten op een rij' (2009) uitgegeven door KiM en CPB.

²⁷ OVPRO, 'Automobilist in ov krijgen is lastig, maar niet onmogelijk' (30 april 2019) op www.ovpro.nl.

3. Auto biedt voordelen die trein niet heeft

Als belangrijk argument voor het gebruik van de auto wordt de flexibiliteit genoemd: op pad gaan op de momenten dat het de bestuurder uitkomt en indien nodig op het laatste moment de plannen en bestemming wijzigen. Daarnaast laten studies zien dat controle, plezier en status redenen zijn om voor een auto te kiezen.²⁸ Anderzijds zijn het 'nuttig maken' van reistijd en ontlopen van verkeersstress veelgehoorde argumenten om de auto te laten staan.²⁹ Op dit moment wijzen veel onderzoeken echter uit dat het risico voor het krijgen van Covid-19 een belangrijke, bijkomende reden voor mensen is om de auto te kiezen.³⁰ Dit overstapargument is naar verwachting van grote invloed op de keuze van reizigers van hun vervoersmiddel. Bovendien bestaat de kans dat overstappende treinreizigers niet meer uit de auto willen, nadat zij (een deel van) de gemakken van de auto hebben ontdekt.

²⁸ KIM, 'Uitwisseling gebruikersgroepen: auto-ov' (5 november 2015).

²⁹ KIM, 'Uitwisseling gebruikersgroepen: auto-ov' (5 november 2015).

³⁰ Zie de aangehaalde onderzoeken onder punt 3 op pagina 3.

FIGUUR 4 Overzicht scenario's die bepalend zijn voor ontwikkeling vervoersvraag

Op dit moment bestaat nog veel onduidelijkheid en onzekerheid over de gevolgen van de Covid-19-crisis op de langere termijn. Dit maakt het lastig om eenduidige voorspellingen te doen over de lange-termijn impact op de mobiliteitsvraag in Nederland. Tegelijkertijd lijken met de huidige kennis twee factoren bepalend te gaan zijn voor de toekomstige mobiliteitsbehoefte, te weten:

1. Economische ontwikkeling, de mate waarin sprake is van economische groei of krimp is een belangrijke drijver achter de mobiliteitsvraag.
2. Voorkeur voor individueel vervoer, dit gaat over de mate waarin Nederlanders als gevolg van angst voor Covid-19-besmetting niet kiezen voor een groepsvervoersmiddel (openbaar vervoer, carpoolen) en juist alleen willen reizen.

Aan de hand van deze twee factoren ziet KPMG een viertal scenario's die de toekomstige mobiliteitsbehoefte kenmerken.

SCENARIO 1: **Spoedig herstel van vervoersvraag en reisgedrag naar niveau 2019**

Verwachting in dit scenario is dat de economie een snel herstel laat zien en vanaf 2022 weer op het niveau zit van 2019. De thuiswerk-effecten zijn niet blijvend en het aandeel thuiswerkers keert terug richting het niveau van voor de Covid-19 crisis. Dankzij de aanwezigheid van een vaccin is ook de capaciteit in het ov weer volledig beschikbaar. Een klein deel van de oorspronkelijke ov-reizigers en carpoolers stapt over op de auto. Gevolg is dat filedruk het niveau van 2019 overstijgt en dat in het ov, met name in de spits, de beschikbare capaciteit niet toereikend is.

SCENARIO 2: **Recessie zorgt voor structurele afname van vervoersvraag**

Ondanks de beschikbaarheid van een vaccin en het weer openstellen van de maatschappij, blijft het consumentenvertrouwen laag en stagneert de economische groei. Gevolg is dat de vervoersvraag zal afnemen. Op de weg neemt de algehele filedruk af ten opzichte van 2019, maar blijven de fileknelpunten van voor de Covid-19-crisis bestaan. Het aantal reizigers met het openbaar vervoer neemt af tot niveau van 2017/2018, waarbij de druk op het ov onverminderd groot blijft.

SCENARIO 4: **Behoeft aan 'eigen vervoer' zorgt bij sterke economische groei voor exponentiële groei vervoersvraag**

De aanwezigheid van een vaccin zorgt dat maatschappelijke en economische barrières worden weggenomen. Gevolg is een sterk herstel van de economie naar het niveau (en de groei) van 2019. De mobiliteitsvraag neemt echter veel sterker toe, omdat de Covid-19-crisis een blijvende impact heeft op de behoefte van mensen om alleen te reizen. Reizigers kiezen hierdoor steeds vaker voor alternatieve vervoersmiddelen, op de relatief korte afstand de (elektrische) fiets en op langere afstanden een eigen auto in plaats van het openbaar vervoer of carpoolen.

SCENARIO 3: **Ondanks recessie sterke vervoersvraag**

In dit scenario is sprake een recessie, waarbij angst voor een opleving van de Covid-19-crisis blijft bestaan. Deze angst is ook terug te zien in de mate waarin pre-Covid-19 ov-reizigers en carpoolers ervoor openstaan om de trein als vervoerswijze te blijven gebruiken. Hierdoor ontstaat een sterke behoefte aan mogelijkheden om alleen te reizen, bijvoorbeeld op de fiets of met eigen auto. Dit zorgt, ondanks een toename in thuiswerken voor een blijvend hoge vervoersvraag.



Structurele impact op klimaatdoelstellingen en economie mogelijk

Als een deel van de treinreizigers zoals hiervoor geschetst inderdaad blijvend overstapt naar de auto, dan zal dat op termijn leiden tot een structurele toename van het aantal autobewegingen. Dit stelt de Nederlandse overheid voor een aantal uitdagingen rondom belangrijke strategische doelstellingen voor het terugdringen van congestie en realiseren van klimaatdoelstellingen:

1. Toenemende congestie zal een remmend effect hebben op economische groei

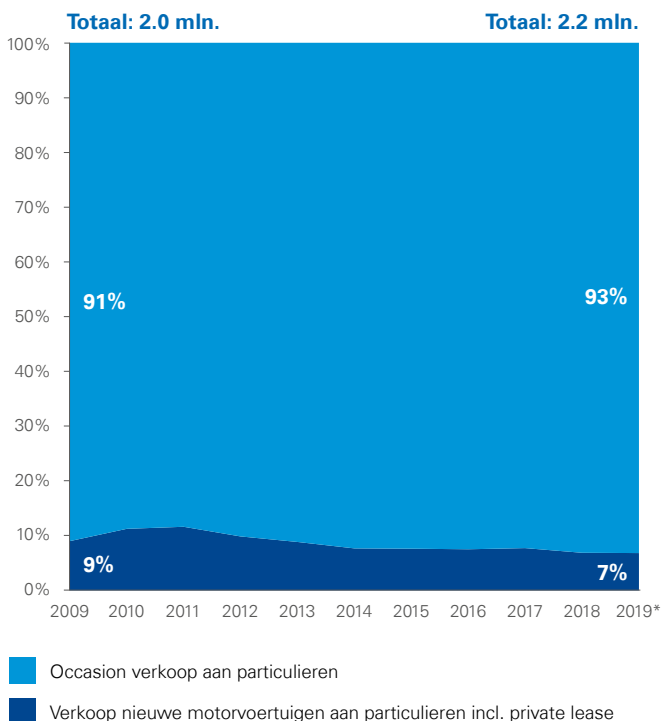
Op het moment dat het aantal autoreizigers toeneemt, komt daarmee extra druk te staan op de voorheen al drukke Nederlandse wegen, met name in de spits. Op diverse trajecten stonden er voor Covid-19 al gedurende grote delen van de dag files en dit zal verder toenemen. Zeker als de economie op termijn weer aantrekt en mensen de auto niet laten staan voor de trein, kunnen de wegen ernstig verstopt raken. Dit brengt aanzienlijke kosten met zich mee, wat remmend werkt op de economische groei. Deze verwachte extra congestie zal een negatieve impact hebben op economische groei. Zo werden in 2018 de maatschappelijke kosten voor files geraamd op 3,3 à 4,3 miljard euro, wat destijds neerkwam op 0,5% van het bruto binnenlands product.³¹

2. Toenemend autogebruik bemoeilijkt realiseren klimaatdoelstellingen

Hoewel de Covid-19-crisis voor de korte termijn zorgt voor een aanzienlijke daling in de uitstoot van CO₂,³² zijn de vooruitzichten voor de lange termijn voor mobiliteit mogelijk minder zonnig. Een verschuiving van ov-reizigers naar de auto zal de CO₂-uitstoot vergroten. Immers, het is de verschuiving van een relatief schone vervoerswijze gemeten naar de gemiddelde uitstoot per reizigerskilometer (ov), naar een naar verwachting relatief vervuilende vervoerswijze (brandstofauto).

De toename van de vraag naar autogebruik en autobezit, conform de mobiliteitswensen die blijken uit de diverse onderzoeken, zal zich namelijk voornamelijk vertalen in een toenemende vraag naar (en gebruik van) relatief oude brandstofauto's. Immers particulieren kopen (inclusief private lease) voornamelijk tweedehandsauto's: van de jaarlijkse 2,2 miljoen particuliere autotransacties is 93% tweedehands (zie figuur 5). Mensen in de werkzame leeftijd, die geen autoforens-geschiedenis hebben, zijn extra geneigd tot het aanschaffen van een tweedehandsauto.

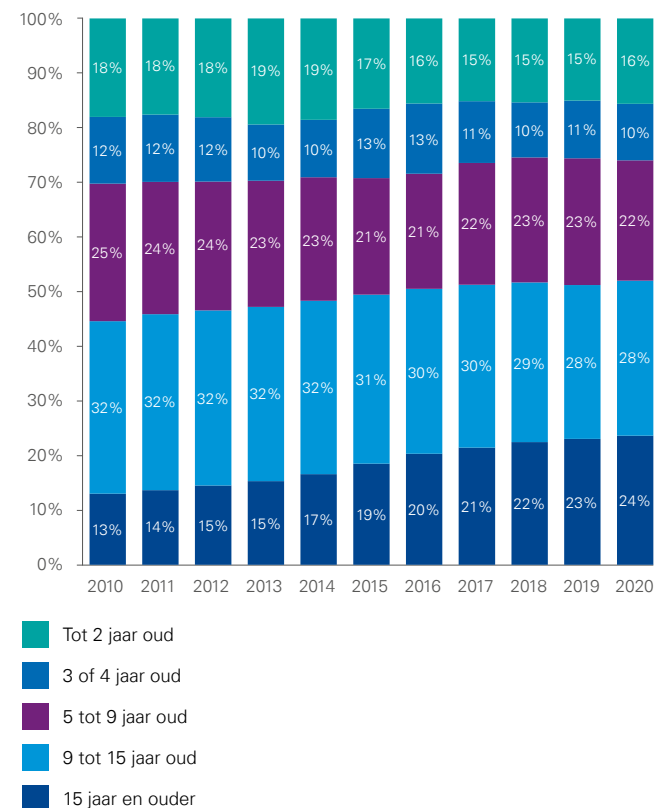
FIGUUR 5 Verkoop aan particulieren over tijd



Bron: BOVAG RAI, 2019 is indicatie, KPMG bewerkt

Dit zal ertoe leiden dat de trend van een steeds verder verouderend wagenpark versterkt zal worden, waardoor naar waarschijnlijkheid niet alleen het aantal auto's zal toenemen maar ook de uitstoot per auto. Zoals te zien in onderstaand figuur neemt de leeftijd van het bestaande autopark toe. Waar in 2010 nog maar 45% van de auto's 9 jaar of ouder was, is dit in 2020 toegenomen tot 52% (zie figuur 6).

FIGUUR 6 Samenstelling wagenpark over tijd



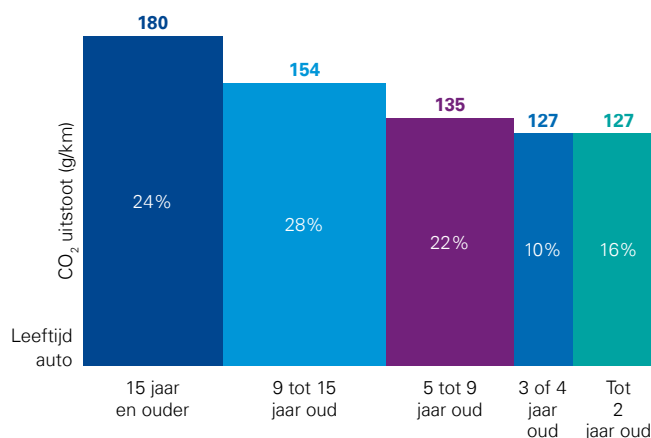
Bron: CBS, KPMG bewerkt

³¹ KiM, 'Mobiliteitsbeeld 2019' (12 november 2019).

³² RTL, 'Flinke daling uitstoot door coronacrisis, klimaatdoelen opeens binnen bereik' (24 april 2020).

Deze verschuiving creëert grote extra uitdagingen voor het realiseren van de klimaat-doelstellingen vanuit het Klimaatakkoord en het terugdringen van de stikstofuitstoot. De CO₂-uitstoot van auto's neemt namelijk af naarmate zij nieuwer zijn. Door relatief lang door te rijden in oudere auto's en tweedehandsauto's aan te (blijven) schaffen, worden de voordelen van nieuwe, schonere auto's niet volledig benut. De gemiddelde uitstoot per categorie auto's en de relatieve grootte van de groep in figuur 7 laten zien dat slechts een klein deel van het huidige wagenpark een lagere uitstoot heeft.

FIGUUR 7 Gemiddelde CO₂ uitstoot auto's naar leeftijd



Breedte van de kolommen laat het aandeel auto's in deze categorie zien, zie het percentage in de kolommen voor het exacte aandeel.

Bron: TNO, KPMG bewerkt

Hoe nu verder?

Aangezien een (blijvende) overstap van trein naar auto waarschijnlijk lijkt, rijst de vraag welke mogelijkheden er zijn om deze trend daar waar mogelijk te keren en de bijkomende uitdagingen het hoofd te bieden. Een aanpak die op meerdere gebieden ingrijpt is essentieel. Een duidelijke visie vanuit (regionale) overheden op mobiliteit in brede zin zou hierbij een goede stap zijn.

Belangrijk is ook om verschillende modaliteiten in samenhang te bekijken en om klimaatdoelstellingen niet uit het oog te verliezen.³³ Naast deze integrale aanpak zijn er verschillende opties, die elk een eigen tijdspad qua implementatie, kosten en effecten op congestie en klimaat met zich meebrengen. Onderstaande tabel geeft een overzicht, waarna de opties op de volgende pagina's zijn toegelicht.

	Klimaat	Congestie- vermindering	Termijn	€ Burger	€ Overheid	€ Bedrijfsleven
1. Stimuleren thuiswerken				-	ntb	ntb
2. Spreiden verkeer buiten piekuren				-	ntb	ntb
3. Vergroten ov-capaciteit door hoog-frequent ov				-	€€	-
4. Invoeren slooppremie				-	€	-
5. Verlagen BPM				-	€€	-
6. Invoeren rekeningrijden				€€€	€	€€
7. Stimuleren autonoom rijden				€	€	€€€
8. Subsidiëren ov-ritprijs				-	€€	-
9. Stimuleren koop emissieloze auto's				-	€€	-
10. Aanleggen extra asfalt				-	€€€	-

³³Rijksoverheid, 'Toekomstbestendige mobiliteit, Brede maatschappelijke heroverweging' (20 april 2020).

Meest kansrijk:



1. Thuiswerken (blijven) stimuleren

Het (blijven) stimuleren van thuiswerken kan naar verwachting een aanzienlijke bijdrage leveren aan het realiseren van klimaatdoelstellingen en het voorkomen van congestie. Uitdaging daarbij is om te borgen dat het stimuleren van thuiswerken ook op de lange termijn effectief blijft. Dit vraagt om een gezamenlijke aanpak van werkgevers, werknemers en overheid. De eventueel bijkomende kosten voor overheid en bedrijfsleven zijn nog niet bekend. De verwachting is wel dat thuiswerken steeds moeilijker wordt over tijd. Op dit moment willen veel mensen weer vaker naar kantoor en over tijd zullen zowel economische als sociale wensen het stimuleren van langdurig thuiswerken een uitdaging maken.



2. Spreiden verkeer buiten piekuren

Op 24 juni meldde de ANWB dat er weer evenveel kilometers op de weg werden afgelegd als voor de Covid-19-crisis, maar dat veel van de bekende files vooralsnog uitbleven.³⁴ Dit kwam door een spreiding van het wegverkeer overdag, waardoor de voorheen gebruikelijke piekbelasting tijdens spitsuren minder was. Indien werkgevers, onderwijsinstellingen en overheid deze spreiding blijven stimuleren, kan de druk op de wegen en ook in het ov in de spitsuren worden verminderd. Net als bij thuiswerken is de uitdaging hier om ook op langere termijn een betere spreiding te realiseren. Uitdaging daarbij is dat reis- en werktijden niet geïsoleerd kunnen worden bezien, omdat dit vaak is afgestemd op bijvoorbeeld schooltijden, kinderopvang, sporttijden, etc.



3. Vergroten ov-capaciteit door versneld invoeren hoogfrequent ov

Het vergroten van de ov-capaciteit door versneld invoeren van hoogfrequent ov zal helpen een groter deel van de huidige ov-reizigers bij het ov te houden. Vergroten van de beschikbare capaciteit maakt het voor reizigers beter mogelijk om afstand tot elkaar te houden, waardoor bij reizigers de noodzaak voor individueel vervoer kan afnemen. Hierdoor blijft het ov voor een grotere groep reizigers een alternatief voor de auto.



4. Invoeren slooppremie

Het invoeren van een sloopsubsidie voor oudere tweedehandsauto's kan relatief goedkoop uitgevoerd worden, aangezien het gaat om auto's met een relatief lage waarde. Hierdoor kan worden voorkomen dat het wagenpark verouderd en de gemiddelde uitstoot per auto verhoogd wordt. De verwachte vraag naar auto's zal worden opgevangen door met name jonge tweedehands (import) en nieuwe auto's. Dit zal een forse reductie in CO₂ opleveren (zie figuur 7).



5. Verlagen belasting van personenauto's en motorrijwielen (BPM)

Een verlaging van de BPM zal over de gehele linie een vernieuwing van het wagenpark kunnen inluiden, met als gevolg dat de uitstoot verlaagd wordt. Een risico van deze maatregel is dat dit ook kan leiden tot een verdere verschuiving van ov naar auto, doordat de aanschaf van auto's goedkoper wordt.³⁵

Overige maatregelen

Naast deze maatregelen, zijn er nog meer mogelijkheden om zowel de fileproblematiek als de CO₂-uitstoot door verkeer tegen te gaan. Deze maatregelen kennen echter een langere implementatie-termijn en/of hogere bijkomende kosten. Voor de volledigheid zijn deze wel in het overzicht opgenomen:



6. Invoeren rekeningrijden

De grootste impact op zowel klimaat- als congestievermindering kan naar verwachting worden bereikt door invoering van het rekeningrijden (kilometerheffing). Door een verhoging van de prijs zal een toename in autogebruik worden geremd en zullen reizigers worden aangezet om te kiezen voor alternatieve vervoerswijzen.³⁶ De voordelen voor rekeningrijden zijn in eerdere studies onderzocht en uiteengezet.³⁷ Het technisch ontwikkelen van rekeningrijden en haar randvoorwaarden alsmede alle wettelijke kaders, betekent echter dat rekeningrijden de komende 7 tot 10 jaar vrijwel onmogelijk is. Op langere termijn biedt het wel een belangrijke mogelijkheid.



7. Stimuleren autonoom rijden

In de toekomst kunnen autonome (zelfrijdende) auto's een aanzienlijke positieve impact hebben op zowel klimaat als congestievermindering. Deze auto's rijden zuiniger en maken efficiënter gebruik van de beschikbare wegcapaciteit.³⁸ Uit onderzoek van KPMG uit 2019 komt naar voren dat Nederland een leidend land is als het aankomt op het implementeren van nieuwe technologie die zelfrijdende auto's mogelijk maakt.³⁹ Het technisch ontwikkelen van autonoom rijden op de wegen, alsook het invoeren van het wettelijke kader en de randvoorwaarden, zal echter nog minimaal 7 tot 10 jaar duren. Vervolgens zal er een langzame

³⁴ ANWB, 'Weer meer verkeer op de weg, maar waar zijn de files?' (24-06-2020) op www.anwb.nl.

³⁵ Op dit moment loopt er discussie over de aanpassing van de BPM en onderliggende meetmethode, zie Laurens Berentsen, 'Nieuwe meetmethode autobelasting blijft voor onenigheid zorgen' (3 juni 2020) in FD.

³⁶ Zie voor een recente achtergrond Erika de Jooe & Charlotte Biskop, 'Rekeningrijden kan oplossing voor files zijn, maar politiek wil (nog) niet' (12-06-2020) op www.nos.nl.

³⁷ CPB, 'Kilometerheffing op drukke wegen in spits gunstig voor de welvaart, maar lastig uitvoerbaar' (13-04-2015).

³⁸ Momenteel wordt 25% van de files veroorzaakt door ongevallen, zie NPO Radio 1, 'Zelfrijdende auto's kunnen ook voor méér files zorgen' (28-04-2019).

³⁹ KPMG, Autonomous Vehicles Readiness Index 2019.

ingroei (door nieuwe auto's) gaan komen waardoor het nog eens 5 tot 8 jaar duurt wil een substantieel gedeelte van het wagenpark daadwerkelijk autonoom rijden.



8. Subsiëren ov-ritprijs

Door het verder subsidiëren van het ov kunnen de kosten voor de burger naar beneden gebracht worden, waardoor het ov financieel gunstiger wordt. Echter uit diverse onderzoeken blijkt dat voor de (middel)langeafstand-forens kostenverschillen nauwelijks een reden blijken om van auto naar ov over te stappen.⁴⁰



9. Stimuleren koop en gebruik emissieloze auto's

Stimuleren van aanschaf van emissieloze auto's kan via voortzetten van bestaande stimuleringsregelingen. Het zal echter nog lang duren voordat dit werkelijk effect heeft. Het gebrek aan effectiviteit is ook een belangrijk punt van zorg vanuit de Algemene Rekenkamer.⁴¹ Daarnaast is slechts een deel van de autokopers er gevoelig voor, aangezien de investeringen in vergelijking met een tweedehandsauto nog steeds hoog zijn. Nieuwe-autokopers hebben vaak relatief jonge auto's en zullen bij aanschaf van emissieloze auto's vaak hun bestaande auto's als tweedehands verkopen, waardoor deze niet uit het wagenpark genomen worden. Los van voorgaande is het van belang om barrières voor op grote schaal emissieloos rijden weg te nemen, bij elektrisch rijden vraagt dit om voldoende laadinfrastructuur inclusief een upgrade van het onderliggende netwerk.



10. Aanleggen extra asfalt

De aanleg van extra asfalt kan een uitkomst bieden voor congestie, maar heeft een negatieve impact op het milieu. Door extra wegcapaciteit toe te voegen, wordt het gebruik van de auto aantrekkelijker, waardoor uitstoot kan toenemen. Bovendien maakt een toenemend autogebruik van de aanvankelijk gerealiseerde filevermindering slechts een tijdelijk effect.⁴² Het verbreden van wegen en/of aanleg van nieuwe wegen, inclusief het naar voren halen van reeds geplande projecten, zal bovendien pas over minimaal 3 tot 5 jaar effect hebben. In de tussentijd zal de congestie mogelijk toenemen door werkzaamheden.

Conclusie: er is geen 'silver bullet'; combinatie van integraal beleid is noodzakelijk

De Covid-19-crisis brengt, naast de ernstige effecten voor volksgezondheid en economie, een groot risico voor een blijvende mobiliteitsverschuiving met zich mee. Door de toegenomen behoefte aan individueel vervoer is een blijvende toename in wegverkeer te verwachten. Om te zien of dit effect gaat optreden, is frequente monitoring van de drukte op de weg en in het ov van groot belang, net als het actualiseren van het inzicht in gedrag en wensen van reizigers. Als de toename in wegverkeer werkelijkheid wordt, dan brengt dit aanzienlijke problemen met betrekking tot congestie (en daarmee economie) en klimaatverandering met zich mee. Om deze problemen voor te zijn, is snel actie nodig. Uit onze analyse van de verschillende mogelijkheden blijkt dat er echter geen 'silver bullet' is. Wel leert de Covid-19-crisis ons dat een nieuwe, integrale visie op mobiliteit nodig is. Het is aan de overheid om, samen met mobiliteitspartijen, werkgevers- en werknemersvertegenwoordiging, hierin de regie te nemen.

⁴⁰Zie OVPRO, 'Prijs ov speelt nauwelijks rol bij keuze voor auto boven ov' (27 februari 2018). Daarnaast blijken ov-campagnes een proces van de lange adem, zoals eerder uiteengezet.

⁴¹Algemene Rekenkamer (2020). Autobelastingen als beleidsinstrument.

⁴²Zie ook de cijfers uit KiM, Mobiliteitsbeeld 2019 p 70. Na de vorige economische crisis en aanleg van extra wegen stijgt het reistijdverlies weer sinds 2013.

Contact

Tom Hesselink

Director

Deal & Growth Strategy
E: Hesselink.Tom@kpmg.nl
M: +31 6 27 04 73 29

Wesley Willemse

Senior Manager

Strategy & Operations – Public Sector
E: Willemse.Wesley@kpmg.nl
M: +31 6 51 20 51 56

© 2020 KPMG Advisory N.V., ingeschreven bij het handelsregister in Nederland onder nummer 33263682, is lid van het KPMG-netwerk van zelfstandige ondernemingen die verbonden zijn aan KPMG International Coöperatieve ('KPMG International'), een Zwitserse entiteit. Alle rechten voorbehouden.

De in dit document vervatte informatie is van algemene aard en is niet toegespitst op de specifieke omstandigheden van een bepaalde organisatie. Wij streven ernaar juiste en tijdige informatie te verstrekken. Wij kunnen echter geen garantie geven dat dergelijke informatie op de datum waarop zij wordt ontvangen nog juist is of in de toekomst blijft. Daarom adviseren wij op grond van deze informatie geen beslissingen te nemen behoudens op grond van advies van deskundigen na een grondig onderzoek van de desbetreffende situaties. De naam KPMG en het logo zijn geregistreerde merken van KPMG International.