

Past “Corona” in de bandbreedte van de WLO?

Jan Ritsema van Eck – PBL - jan.ritsemavaneck@pbl.nl

Rob Euwals – CPB – r.w.euwals@cpb.nl

Hans Hilbers – PBL – hans.hilbers@pbl.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk Corona Editie 2020

Inleiding

Dit jaar bereikte de corona-pandemie Europa en Nederland, met ingrijpende gevolgen voor het dagelijks leven. Nederland werkte opeens massaal thuis, treinen en snelwegen waren leeg. De scenario's van Welvaart en Leefomgeving ofwel WLO 2015¹ vormen de onderlegger voor de NMCA en voor doorrekening van MIRT-projecten. Kunnen die nog wel kloppen, nu de wereld er zo anders uitziet?

De WLO, onzekerheid en bandbreedtes

De WLO is een studie naar de lange-termijnontwikkeling van economie en leefomgeving, die grofweg elke 10 jaar uitkomt. De laatste, uit 2015, heeft zichtjaren 2030 en 2050 en kent een scenario Hoog, met hoge economische en demografische groei en meer klimaatbeleid; en Laag, met lage economische groei, bevolkingskrimp en minder klimaatbeleid. Dat geeft een redelijke bandbreedte. Conjuncturele schommelingen en de jaarlijkse aanpassing van de CBS-bevolkingsprognose zijn geen aanleiding voor aanpassing.

Duidelijk nieuwe inzichten kunnen wel tot aanpassingen leiden. Eind 2019 waren de fors hogere geraamde bevolkingsgroei van CBS² en lagere geraamde productiviteitsgroei van CPB³ aanleiding voor aanpassing van de WLO-cijfers⁴ voor de komende NMCA. De effecten voor mobiliteit blijken echter beperkt doordat deze ontwikkelingen elkaar deels compenseren. Maar hoe zit dat met de corona-pandemie?

¹ CPB/PBL (2015) *Nederland in 2030 en 2050: twee referentiescenario's. Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving.*

² Stoeldraijer et al (2019) *Kernprognose 2019-2060: 19 miljoen inwoners in 2039.*

³ Adema et al (2019) *Zorgen om Morgen. Vergrijzingsstudie 2019.*

⁴ Ritsema van Eck et al (2020) *Actualisatie invoer mobiliteitsmodellen 2020.*

Corona, bevolking en economie

CBS⁵ en CPB⁶ hebben de mogelijke effecten van corona geraamd met een gunstig en een ongunstig scenario. Het ongunstige scenario heeft een tweede golf met hernieuwde contactbeperkingen en vertraging in beschikbaarheid van een vaccin. Beide scenario's veronderstellen geen fundamentele veranderingen op de lange termijn. Per saldo komt de bevolking voor 2030 én 2050 in het gunstige scenario zo'n 150.000 lager dan eerder geraamd, en in het ongunstige scenario zo'n 500.000. De bevolking komt dan in 2030 op 18,0 tot 18,3 miljoen; net binnen de bandbreedte van de geactualiseerde WLO (18,0 tot 19,0 miljoen). Voor 2050 valt de bevolkingsomvang (18,9 à 19,2 miljoen) ruimschoots binnen de WLO-bandbreedte (17,9 à 20,7 miljoen).

In het gunstige scenario herstelt de economie zich tot 2025 en blijft het bbp daarna ongeveer 4% achter bij de eerdere raming; in het ongunstige scenario herstelt de economie zich niet voor 2025 en is de economische schade 4% tot 9%. Net als bij de bevolkingscijfers past dit in 2030 net binnen de geactualiseerde WLO-bandbreedte, en in 2050 ruim.

Structurele veranderingen in mobiliteitsgedrag?

Bevolking en economie lijken dus op termijn binnen de WLO-bandbreedte te blijven, maar ook het mobiliteitsgedrag wordt door corona beïnvloed.

In de WLO was de trend naar meer thuiswerken opgenomen door bij WLO Hoog het aantal woonwerkritten voor toekomstjaren te verlagen. In een recente studie van het KiM⁷ verwachten werknemers ook na de coronacrisis meer te blijven thuiswerken. De vraag is: wordt door de coronacrisis het niveau van 2050 eerder gehaald, of komt het op lange termijn ook op een hoger niveau? Daarnaast is de vraag wat de verdere effecten zijn: wordt de thuisblijvende auto voor andere doeleinden gebruikt? Wordt verder van je werk wonen gemakkelijker? Dit soort effecten dempen het effect van minder woon-werkverplaatsingen.

Door corona is het OV minder in trek, terwijl fietsenwinkels gouden tijden beleven, en het autobezit in steden versneld is toegenomen. Ook hier is onzeker hoe dit verder gaat. Het lijkt niet waarschijnlijk

⁵ Stoeldraijer et al *Bevolkingsvarianten bij de MEV-scenario's 2020*

⁶ CPB (2020), *Actualisatie Middellangetermijnverkenning 2022-2025*.

⁷ Hamersma et al (2020) *Thuiswerken en de coronacrisis*

dat het OV in 2030 of 2050 nog onveilig voelt vanwege corona, al zal niet iedere OV-reiziger terugkeren.

Conclusie

Corona heeft effect, op de bevolkingsomvang, de economie en waarschijnlijk ook op het mobiliteitsgedrag. Het tempert de groei van de mobiliteit, al is de mate waarin nog onzeker. Onzekerheid over de mobiliteitsontwikkeling is echter niet nieuw. De WLO scenario's zijn juist gebouwd om om te gaan met onzekerheid. Vooralsnog lijkt de bandbreedte van de WLO zeker, qua bevolking en economie, groot genoeg om de meeste directe effecten te absorberen. Dit neemt niet weg dat corona gedragsveranderingen in gang kan zetten waarvan we de effecten nog niet goed kunnen overzien. Bij een nieuwe WLO zullen deze effecten, en de onzekerheid daarin, meegenomen worden. We hopen dat de andere bijdragen van deze bundel ons daarin helpen.