

Vergaderjaar 2008–2009

29 644

Planologische Kernbeslissing Nota Mobiliteit

Nr. 92

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 september 2008

Hierbij bied ik u mede namens de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat de Nationale Mobiliteitsmonitor 2008 aan.¹ Deze monitor, die gericht is op de uitvoering van de Nota Mobiliteit, rapporteert over de ontwikkelingen in de periode 2000 tot en met 2007.

Achtergronden

Conform de Planwet Verkeer en Vervoer dient het beleid, dat is vastgelegd in de essentiële onderdelen van de Nota Mobiliteit, door de betrokken overheden te worden gemonitord. Hierover wordt jaarlijks verslag gedaan in de Nationale Mobiliteitsmonitor. Eveneens conform de Planwet bied ik deze monitor op Prinsjesdag aan uw Kamer aan.

Doel

Doel van de Nationale Mobiliteitsmonitor is in beeld te brengen hoe ver de overheden gezamenlijk staan in het bereiken van de doelen van de Nota Mobiliteit én inzicht te geven in (het effect van) getroffen maatregelen. De monitor voorziet hiermee in de benodigde informatie voor bijsturing van beleid en uitvoering. De resultaten van deze monitor zijn benut bij het opstellen van de Dynamische Beleidsagenda Nota Mobiliteit en de MobiliteitsAanpak, die u in oktober 2008 zullen worden aangeboden.

Belangrijkste resultaten

De afgelopen jaren lieten een aanhoudende groei van zowel het personen- als goederenvervoer zien. De gunstige economische ontwikkeling van de laatste jaren lijkt een sterke groei van de mobiliteit met zich mee te hebben gebracht.

Het verkeer op het hoofdwegennet is in de periode 2000 tot en met 2007 met 14% toegenomen, deze groei werd verwacht in de Nota Mobiliteit. In dezelfde periode is het reistijdverlies in files² met 57% gestegen. De getroffen maatregelen hebben de groei met 11% geremd. Als de geplande capaciteitsmaatregelen, die om luchtkwaliteitsredenen (nog) niet zijn

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

² Reistijdverlies in files wordt uitgedrukt in voertuigverliesuren bij snelheden onder de 50 kilometer per uur.

uitgevoerd, wel waren gerealiseerd had de groei van het reistijdverlies met 4% extra kunnen worden gereduceerd.

De ochtend- en avondspits worden drukker en duren langer. De automobilist in de Randstad kiest er vaker voor om vroeger naar zijn vaste werkplek te reizen.

In de Randstad staat de automobilist «traditioneel» de meeste tijd in de file, maar de percentuele groei van het reistijdverlies in de file was in 2007 juist het sterkst in de schil om de Randstad.

De totale omvang van het reistijdverlies in files was in 2007 al groter dan in de Nota Mobiliteit (als oriëntatiewaarde voor 2010) werd verwacht. Het wegennet wordt in de spits op enkele assen in de Randstad maximaal gebruikt. Hierdoor leidt elke extra auto tot een relatief sterke groei van de files en leiden lokale vertragingen, vaker dan verwacht in de Nota Mobiliteit, tot bovenregionale hinder.

Het gebruik van het openbaar vervoer groeide in 2007. De vervoersprestatie van de NS nam in 2007 met 3% verder toe tot 15,5 miljard reizigerskilometers. De vervoersprestatie van bus, tram en metro groei van 6,2 miljard in 2005 via 6,4 miljard in 2006 naar 6,5 miljard reizigerskilometers in 2007.

De klanttevredenheid van de NS-reiziger is in 2007 toegenomen, 70% van de reizigers gaf een rapportcijfer 7 of hoger. De reiziger waardeerde het stads- en streekvervoer in 2007, net als in 2006, met een 7,0. De reizigerswaardering van sociale veiligheid in het openbaar vervoer was in 2007 onverminderd hoog, al boven de doelstelling in de Nota Mobiliteit. De punctualiteit van het personenvervoer per spoor is in 2007 flink gestegen en op koers richting doel.

Op ritten tot 7,5 km wordt de fiets al sinds 2000 in 32% van de gevallen gebruikt. Wel is de laatste jaren sprake van forse groei van het gebruik van de fiets in het voor- en natransport van de trein. Het totale fietsgebruik is sinds 2000 (licht) stijgend. Het aantal fietsdiefstallen is in 2006 en 2007 gedaald in de richting van het doel.

Het marktaandeel van van de Nederlandse zeehavens in de totale overslag in de Hamburg/Le Havre-range is de laatste jaren stabiel gebleven en de toegevoegde waarde van de havens is gegroeid. Het short sea vervoer vanuit Nederland is in 2007 gegroeid tot 40,5 miljoen ton. Daarmee is de doelstelling uit de Nota Mobiliteit al gehaald.

Het passagiervervoer op Schiphol is in 2007 met 3,8% toegenomen en het tonnage via Schiphol vervoerde vracht is met 5,5% toegenomen.

Ondanks de groei van de mobiliteit is de ontwikkeling van de veiligheid op de weg gunstig en goed op weg richting het doel. De neergaande trend in het aantal verkeersdoden zette zich in 2007 door en ook het aantal ziekenhuisgewonden liet in 2006 een afname zien. De veiligheid op het spoor voldeed in 2007 aan de in de Nota Mobiliteit gestelde risiconormen voor werknemers en passagiers en aan het gestelde maximum aantal doden per jaar op overwegen.

De emissie van CO₂ door verkeer en vervoer nam licht toe in 2007. De aanpak van knelpunten uit het rijks-infrastructurele Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) in de ecologische hoofdstructuur vordert. In 2007 zijn negen knelpunten opgelost. Dit houdt in dat er nog 179 knelpunten aangepakt moeten worden.

Voor verdere informatie verwijs ik u naar de Nationale Mobiliteitsmonitor 2008, die ik u tezamen met deze brief toezend.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings