

Vergaderjaar 2009–2010

29 644

Planologische Kernbeslissing Nota Mobiliteit

Nr. 94

BRIEF VAN DE MINISTER EN STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 november 2009

Hierbij bieden wij u de Nationale Mobiliteitsmonitor 2009 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 2008.

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.

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 (de effecten van) getroffen maatregelen. De monitor voorziet hiermee in de benodigde informatie voor bijsturing van beleid en uitvoering. Om de voortgang van het beleid aan te geven, zijn in deze monitor vijftientig indicatoren opgenomen die in het Nationaal Mobiliteitsberaad zijn vastgesteld.

Belangrijkste resultaten: indicatoren grotendeels op koers

De afgelopen jaren lieten een aanhoudende groei zien van zowel het personen- als het goederenvervoer. In 2008 is de omvang van de totale mobiliteit voor het eerst stabiel gebleven. Mogelijke oorzaak is de start van de economische recessie in de tweede helft van 2008. In 2008 is gebleken dat twintig van de vijftientig indicatoren op koers liggen. Van twee indicatoren is nog niet vast te stellen of de doelstelling wordt gehaald. De drie indicatoren die – evenals voorgaande jaren – niet op koers liggen, hebben allemaal betrekking op het wegverkeer. Het betreft het reistijdverlies in files, het aantal trajecten met gewenste reistijd in de

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

spits, en de betrouwbaarheid in de spits. De Nota Mobiliteit gaat er echter vanuit dat deze drie doelen voor het wegverkeer haalbaar zijn als benutten én bouwen én beprizen volledig zijn uitgevoerd. De effecten van deze maatregelen en de daarmee beoogde wijziging van de koers kunnen echter nu nog niet worden gemonitord.

Lichte toename reistijdverlies en langere spitsduur

Reistijdverlies als gevolg van files nam in 2008 licht toe ten opzichte van 2007. Het grootste reistijdverlies treedt op rond de vier grote steden en op de wegen die de grote steden ontsluiten. In de periode 2000 tot en met 2008 steeg, vooral door de toename van economische en sociale activiteiten, het reistijdverlies in files met 58 procent. Dit ondanks maatregelen zoals nieuwe wegen en verkeersmanagement. Zonder deze maatregelen zou het reistijdverlies in de periode 2000 tot en met 2008 met 69 procent zijn toegenomen. De groei van 58 procent is groter dan in de Nota Mobiliteit werd verwacht voor 2010 (circa 40 procent). De spitsperiodes duren weer langer. De automobilist in de Randstad kiest er vaker voor om vroeg van huis te gaan en voor de ochtendspits naar zijn werk te reizen. De zakelijke reiziger reist op weg naar een afspraak nog wel in de spits.

Openbaar vervoer

Landelijk gezien is het aantal reizigerskilometers met het openbaar vervoer de laatste jaren gestegen. Vooral het aantal gereisde kilometers per spoor is in 2008 sterk gegroeid: de vervoersprestatie van de NS nam met ruim 4 procent toe tot 16,2 miljard reizigerskilometers. Op het centraal spoor is het vervoer in 2008 met ruim 3 procent toegenomen. Voor bus, tram en metro zijn de reizigerskilometers enigszins gelijk gebleven vanaf 2000. In de periode 2003–2008 is het aantal reizigerskilometers gestegen van 6,3 naar 6,4 miljard. Het jaar 2008 laat een daling zien van 6,5 naar 6,4 miljard reizigerskilometers, maar daarbij moet rekening gehouden worden met de lange periode waarin gestaakt werd. Het aanbod van bus, tram en metro is tussen 2000 en 2007 met ruim 6 procent gestegen (gegevens over aanbod 2008 niet bekend). Bij de NS namen de klanttevredenheid en het gevoel van sociale veiligheid van de reizigers in 2008 licht toe, net als in voorgaande jaren. Hetzelfde geldt voor het regionale openbaar vervoer. De punctualiteit van het spoorvervoer is in 2008 met 0,2 procent afgenomen. Dit is een verandering ten opzichte van de vorige jaren, toen steeds sprake was van een (lichte) stijging.

Fiets

Op ritten tot 7,5 kilometer wordt de fiets al sinds 2000 in ongeveer 31 procent van de gevallen gebruikt. Het totale fietsgebruik stijgt licht sinds 2003. In 2008 betrof het 13,7 miljard fietskilometers. Het aantal fietsdiefstallen daalde in 2008 met 100 000.

Marktaandeel zeehavens en passagiersvervoer Schiphol stabiel

Het marktaandeel van de Nederlandse zeehavens in de totale overslag in de Hamburg-Le Havrerange bleef in 2008, net als voorgaande jaren, stabiel. De stijgende lijn in de groei van de toegevoegde waarde van de havens hield in 2008 aan. Het shortsea-vervoer vanuit Nederland groeide vorig jaar tot 42,5 miljoen ton. Het passagiersvervoer op Schiphol bleef in 2008 stabiel. Weliswaar daalde het vervoer naar EU-landen, maar het passagiersvervoer naar niet-EU-landen binnen Europa en het intercontinentale passagiersvervoer lieten wel groei zien. Het marktaandeel tonnage via Schiphol vervoerde vracht bleek ook stabiel op 20 procent.

Aantal verkeersdoden neemt verder af

De ontwikkeling van de veiligheid op de weg is gunstig. De afname van het aantal verkeersdoden zette in 2008 door. Daarentegen laten de meest recente cijfers (2007) van het aantal ziekenhuisgewonden een stijging zien. De veiligheid op het spoor voldeed in 2008 aan de in de Nota Mobiliteit gestelde risiconormen voor werknemers en passagiers. Het aantal doden per jaar op overwegen bleef in 2008 ruim onder het gestelde doel.

Meer CO₂-emissie

De emissie van CO₂ door verkeer en vervoer nam in 2008 weer toe, na een lichte daling in 2007. Daarentegen verbeterde de luchtkwaliteit, mede door daling van de NO_x-emissie van verkeer en vervoer. De aanpak van knelpunten in de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) – uit het rijksinfrastructuurele Meerjaren-programma Ontsnippering (MJPO) – vordert gestaag. In 2008 zijn twaalf van de 208 in het MJPO geïdentificeerde knelpunten geheel opgelost en 22 gedeeltelijk.

Behoefte aan lokale en regionale verkeersgegevens

Het wegennet heeft, met name in de Randstad, de grenzen van de capaciteit bereikt. Dagelijkse (lokale) schommelingen, zoals meer verkeer vanwege evenementen, incidenten of plaatselijk dichte mist, leiden steeds vaker tot bovenregionale problemen. Lokale effecten zijn nationaal uitgemiddeld niet altijd zichtbaar. Behalve aan nationale cijfers is daarom behoefte aan lokale en regionale gegevens. Het is dus noodzakelijk dat regionale overheden ook analyses op regionaal en/of corridor-niveau uitvoeren. Daarom zijn dit jaar voor het eerst de regionale reistijden van deur-tot-deur voor OV en auto opgenomen in de monitor.

Voor verdere informatie verwijzen wij u naar de Nationale Mobiliteitsmonitor 2009, die wij u tezamen met deze brief toezenden.

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

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
J. C. Huizinga-Heringa