

Vergaderjaar 2016–2017

**31 305**

**Mobiliteitsbeleid**

**Nr. 217**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 oktober 2016

Hierbij bied ik u, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, het «Mobiliteitsbeeld 2016» aan van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)<sup>1</sup>. Dit «Mobiliteitsbeeld 2016» is een digitale publicatie die wordt ontsloten via de internetsite [www.kimnet.nl](http://www.kimnet.nl) van het KiM. Een papieren versie is voor de volledigheid bijgevoegd.

Het KiM is een onafhankelijk instituut binnen het Ministerie dat strategische kennisproducten levert ten behoeve van de beleidsvorming op het gebied van mobiliteit. De inhoud van de publicaties van het KiM hoeft niet het standpunt van de Minister of de Staatssecretaris van IenM weer te geven.

Hieronder presenteer ik u de belangrijkste hoofdboodschappen, zoals die uit het Mobiliteitsbeeld 2016 naar voren komen. Ik geef u eerst de uitkomsten en daarna een reactie op enkele hoofdpunten.

### *Ontwikkeling Hoofdwegennet*

Uit het Mobiliteitsbeeld 2016 blijkt dat in de jaren 2005–2015 het reistijdverlies op het hoofdwegennet is gedaald met 1 procent. Aanleg van extra rijstroken heeft voor het grootste deel bijgedragen aan deze afname van het reistijdverlies op het hoofdwegennet over deze periode. Zonder de extra rijstroken zou het reistijdverlies 48 procent hoger zijn geweest. Als er geen economische crisis zou zijn geweest, zou het reistijdverlies 16 procent hoger zijn uitgevallen. In het algemeen neemt het verkeer op het hoofdwegennet nog steeds toe, in 2015 met 2 procent ten opzichte van 2014. In lijn met de verwachting van het KIM vorig jaar is het reistijdverlies op het hoofdwegennet gestegen, in 2015 met 22 procent. Deze toename kan voor bijna de helft worden toegeschreven aan een toename van verkeer, dalende brandstofprijzen en een groter effect van ongevallen. Het grootste aandeel van de toename van het reistijdverlies op het hoofdwegennet komt voor rekening van de avondspits. Naar verwachting

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

groeit onder invloed van een aantrekkende economie en een lagere brandstofprijs het reistijdverlies tot 2021 met 38 procent ten opzichte van het niveau in 2015, waarbij rekening is gehouden met de projecten (extra wegcapaciteit) die nog worden opengesteld.

### *Grootstedelijke gebieden*

Het woon-werkverkeer van en naar de grootstedelijke agglomeraties Utrecht, Rotterdam en Amsterdam nam tussen 2005 en 2015 toe. Die toename komt vooral op het conto van de inwoners van die agglomeraties. Zij zijn met name meer woon-werkverplaatsingen gaan maken naar plaatsen buiten de eigen agglomeratie.

### *Ontwikkeling fietsgebruik*

Sinds 2005 is het fietsgebruik toegenomen met bijna 11 procent. Een deel van het toegenomen fietsgebruik komt voor rekening van de e-fiets, die behalve door ouderen ook steeds vaker wordt gebruikt door volwassenen jonger dan 65 jaar. In totaal leggen personen van 12 jaar en ouder een tiende van alle fietskilometers af op een e-fiets.

### *Ontwikkeling Spoor en stad-streekvervoer*

Een andere ontwikkeling die het Mobiliteitsbeeld aangeeft is dat het aantal reizigerskilometers per trein toenam van 15,2 miljard in 2005 tot 18,5 miljard in 2015, een toename van bijna 22 procent. Dit betekent een gemiddelde jaarlijkse groei van 2,0 procent over die periode. Voor het eerst sinds 2011 zijn weer gebruikscijfers van bus, tram en metro bekend op basis van ov-chipkaartdata. Het aantal met bus, tram en metro gereisde kilometers bedraagt voor 2014 5,2 miljard en voor 2015 5,4 miljard reizigerskilometers.

Naast de ontwikkeling van de congestie, het woon-werkverkeer in de stedelijke gebieden, het fietsgebruik en het aantal reizigerskilometers per spoor laat het Mobiliteitsbeeld onder meer ontwikkelingen in het goederenvervoer en luchtverkeer zien. Ook voor milieuaspecten en verkeersveiligheid geeft het recente inzicht in de ontwikkelingen.

Tot zover een aantal bevindingen van het KiM. Ik geef hierbij graag een korte reactie.

Allereerst de groei van het aantal reizigerskilometers per spoor. De gestage groei geeft het belang aan van de verdere uitbreiding van de capaciteit en kwaliteit van het spoorvervoer, belangrijke projecten daarvoor, zoals het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, zijn opgenomen in het MIRT.

Het KiM laat zien dat de opgave rondom de steden groter wordt. Ook zien we een toename in het fietsgebruik. De verwachting is dat de fiets een belangrijke bijdrage kan leveren aan het invullen van de stedelijke opgave. Wij zijn daarom met partijen in de Tour de Force bezig om een gezamenlijke fietsagenda te formuleren waarmee we de kansen die de fiets biedt voor het verbeteren van de regionale bereikbaarheid kunnen verzilveren. Met de inzet van Beter Benutten maatregelen zorgen we tevens voor verbetering van reistijden in de spits op specifieke knelpunten in stedelijke gebieden.

Ten aanzien van het reistijdverlies door files kunnen we concluderen dat deze de laatste jaren weer sterk toeneemt. Nu de economie weer aantrekt zien we dat mensen zich weer meer gaan verplaatsen, het wordt daarom

drukker op de weg. In en rond de grootstedelijke gebieden groeit het autoverkeer nog sneller. Het KiM laat zien dat de opening van extra stroken het grootste effect heeft op het beperken van reistijdverlies op het hoofdwegennet.

Ondanks onze inspanningen blijven de files op korte termijn stijgen. Het is voor de gebruiker en voor onze economie daarom belangrijk dat we blijven investeren in infrastructuur en bereikbaarheid, dat is ook een voorwaarde voor economische groei. De toenemende drukte op de wegen onderstreept de noodzaak om zowel in als buiten de Randstad door te gaan met de verbetering van reistijd en dit vraagt om slimme oplossingen en investeringen in infrastructuur die voor verlichting gaan zorgen. Met de verlenging van het Infrastructuurfonds zorgt het kabinet ervoor dat opgaven in de toekomst aangepakt kunnen worden.

Naast geplande openstellingen voor 2021 zijn een groot aantal belangrijke projecten die nog op stapel staan na 2021 gereed. Deze projecten zullen de files heel gericht aanpakken, maar zijn logischerwijs niet opgenomen in de voorspellingen voor 2021. Ik wijs u op geplande openstelling van de volgende belangrijke wegbreidingen: knooppunt Hoevelaken, Ring Utrecht, A13/A16 Rotterdam, Blankenburgverbinding, ViA15 en A27 Houten-Hoopolder. In de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) die ik de eerste helft van 2017 naar u zend, schets ik een beeld van de toekomstige bereikbaarheidsopgaven (2030 en 2040) voor alle modaliteiten.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus