

Vergaderjaar 2015–2016

**31 305**

**Mobiliteitsbeleid**

**Nr. 213**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 oktober 2015

Hierbij bied ik u het «Mobiliteitsbeeld 2015» aan van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)<sup>1</sup>. Dit «Mobiliteitsbeeld 2015» 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 2015 naar voren komen. Ik geef u eerst de uitkomsten en daarna een reactie op enkele hoofdpunten.

### **Congestie**

Uit het Mobiliteitsbeeld 2015 blijkt dat de personenmobiliteit in Nederland sinds een paar jaar niet meer groeit en zich over het totaal heeft gestabiliseerd op een niveau van 184 miljard reizigerskilometers. Voor de kilometers op het hoofdwegennet zien we een stijging van 2% ten opzichte van 2013. Dit betreft een verschuiving van overige wegen naar het hoofdwegennet.

In de jaren 2004–2014 is het reistijdverlies op het hoofdwegennet gedaald met 15%. Aanleg van extra rijstroken heeft voor 50% bijgedragen aan deze afname van het reistijdverlies, terwijl de economische crisis er voor 16% aan heeft bijgedragen.

Naar verwachting groeit onder invloed van een aantrekkende economie en een lagere brandstofprijzen het reistijdverlies tot 2020 met 45 procent ten opzichte van het niveau in 2014, waarbij rekening is gehouden met de projecten die nog worden opgeleverd.

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

## **Fiets**

In het Mobiliteitsbeeld 2015 valt verder op dat het fietsgebruik tussen 2004 en 2014 met 9 procent is toegenomen. Een groot deel van die groei komt voor rekening van de e-fiets. Ook mensen jonger dan 65 jaar gebruiken de e-fiets steeds vaker. Meer dan de helft van alle e-fietskilometers wordt afgelegd voor vrijetijdsdoeleinden en tussen 2013 en 2014 is er bij de e-fiets vooral een toename zichtbaar in de werk- en winkelgerelateerde kilometers. De actieradius van de e-fiets is anderhalf keer zo groot als die van de «gewone» fiets.

## **Spoor**

Het treingebruik groeide tussen 2004 en 2014 met 25 procent. Bevolkingsgroei, toename van het aantal studerenden, gestegen brandstofprijzen, een ruimer aanbod van treinen en een betere betrouwbaarheid waren volgens het KiM belangrijke oorzaken van de groei.

## **Luchtvaart**

Tussen 2004 en 2014 is het aantal passagiersbewegingen op Schiphol met bijna 30 procent gegroeid tot bijna 55 miljoen. Dat betrof 17 miljoen intercontinentale reizigers en 38 miljoen reizigers komende uit Europese landen. Het aantal passagiersbewegingen op de regionale luchthavens groeide in 2014 met bijna 9 procent naar 6 miljoen. Het aandeel van de regionale luchthavens ten opzichte van het totaal aantal passagiersbewegingen in Nederland is in de laatste 10 jaar verdubbeld naar circa 10 procent.

## **Goederenvervoer**

Het goederenvervoer in Nederland (zowel in termen van vervoerd gewicht als in termen van ladingtonkilometers) ligt in 2014 weer op hetzelfde niveau als voor de economische crisis. Ondanks de sterkere concurrentie nam de overslag van goederen in Rotterdam in 2014 toe. Met name de containeroverslag zat met een groei van bijna 6 procent in de lift. In 2014 nam het aandeel van de binnenvaart in het achterland containervervoer verder toe.

Tot zover een aantal bevindingen van het KiM. Ik geef hierbij op deze onderwerpen graag een korte beleidsreactie.

## **Fiets**

Allereerst de fiets. De toename van het fietsgebruik is een belangrijke ontwikkeling voor Nederland. Wij zijn met partijen (overheden, maatschappelijke organisaties, branche) in de Tour de Force bezig ons gezamenlijk beter te positioneren om de groei van het fietsgebruik in goede banen te leiden.

## **Groei**

De voortgaande groei van het spoor, de luchtvaart en het goederenvervoer is conform onze verwachtingen. Op deze beleidsterreinen liggen er belangrijke opgaven, waarover de Staatssecretaris en ik met uw Kamer reeds in gesprek zijn. Voor spoor werken we in de herijking van de spooragenda en het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer aan continue verbetering. Voor de luchtvaart is de groei van Schiphol en regionale luchthavens onderwerp van gesprek aan de Alderstafels. Bij het goederenvervoer, naast de investeringen in de vaarwegen, is er de

komende jaren in elk geval € 44,3 miljoen beschikbaar voor investeringen via de topsector logistiek.

### **Congestie op de weg**

De congestie op de weg vraagt om een specifieke reactie gezien de door het KiM verwachte groei van de files richting 2020. Op de wegen zien we de afgelopen jaren duidelijke positieve ontwikkelingen. De verwachte toename van het reistijdverlies plaatst ons de komende jaren echter voor een hernieuwde opgave om overal te voldoen aan de doelstelling voor de reistijd<sup>2</sup>.

Investerings in wegen zijn effectief, dat blijkt uit de cijfers van het KiM. We leggen tot 2020 daarom nog eens ruim 400 km extra rijstroken aan en we gaan door met het programma Beter Benutten waarmee we de bestaande infrastructuur beter gebruiken en nieuwe technologische ontwikkelingen op het gebied van verkeersmanagement en intelligente voertuigen stimuleren. Deze investeringen zijn door het KiM in de berekeningen meegenomen. Ik moet daarom constateren dat het investeringsvolume de komende jaren de groei van de economie niet bij kan benen. Dit geldt tot 2020, met de verwachte gunstige economische ontwikkeling.

Daarnaast is er op de langere termijn ook sprake van een *mismatch* tussen de beschikbare middelen en de omvang van de fileproblematiek, ook als de economische groei op langere termijn op een laag scenario uitkomt. Ik heb uw Kamer eerder bij brief van 13 februari 2013 (Kamerstuk 33 400 A nr. 48) op de hoogte gesteld dat de doelen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), ondanks alle voorgenomen investeringen tot 2028, niet haalbaar zijn.

We investeren manifest in de bereikbaarheid van Nederland en met de kwaliteit van onze infrastructuur behoren we wereldwijd tot de top. De huidige tendens op de wegen, de prognoses van het KiM en de knelpunten die ook bij lage groei in 2028 nog resteren onderstrepen de noodzaak van structurele investeringen in infrastructuur rond onze steden en op de economische corridors.

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

---

<sup>2</sup> Zoals opgenomen in de SVIR: reistijd nooit langer dan 1,5 keer de normale reistijd (op ringwegen maximaal 2 keer)