

Samenvatting

De mobiliteit van Nederlanders is sinds 1985 met bijna 40 procent gestegen. Het aantal autokilometers nam met 55 procent het meest toe. De groei van het autoverkeer zorgt voor meer files, waardoor de reistijden toenemen en de bereikbaarheid onder druk komt te staan. Vertragingen door files op het hoofdwegennet namen van 2000 tot en met 2008 toe met 58 procent, ondanks overheidsmaatregelen. De belangrijkste oorzaken voor de toename van de vertragingen zijn de groei van de bevolking, een toename van het aantal vrouwen en mannen met een baan en het toegenomen autobezit.

Onderzoeksvragen

Om de ontwikkelingen in de mobiliteit en bereikbaarheid beter te kunnen verklaren, heeft het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) gegevens over de mobiliteit en bereikbaarheid in Nederland bij elkaar gebracht en geanalyseerd. Daarmee komt het KiM tegemoet aan de informatiebehoefte bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat

Het KiM heeft een model ontwikkeld waarmee het mogelijk is om – op basis van het aantal verplaatsingen en reizigerskilometers – te bepalen welk deel van de mobiliteitsgroei het gevolg is van bevolkingsgroei en welk deel van veranderingen in het gedrag van Nederlanders. Om de bereikbaarheid op het hoofdwegennet te verklaren, heeft het KiM met statistische analyses het verband onderzocht tussen invloedsfactoren enerzijds (zoals het aantal inwoners, banen en autobezit) en bereikbaarheidsfactoren anderzijds (bijvoorbeeld reistijdverlies). Beide methoden zijn nog in ontwikkeling. Om de ontwikkelingen in de mobiliteit van personen beter te kunnen verklaren, doet het KiM dit jaar nader onderzoek naar de achtergronden van de veranderingen in het gedrag, zoals het afleggen van langere woon-werkafstanden. De eerste resultaten van dat onderzoek zullen worden gepubliceerd in de *Mobiliteitsbalans 2010*. Op het gebied van de bereikbaarheid komt het KiM dit jaar ook met een studie naar de ontwikkeling en verklaring van de betrouwbaarheid en robuustheid op het hoofdwegennet, vanuit het perspectief van de reiziger.

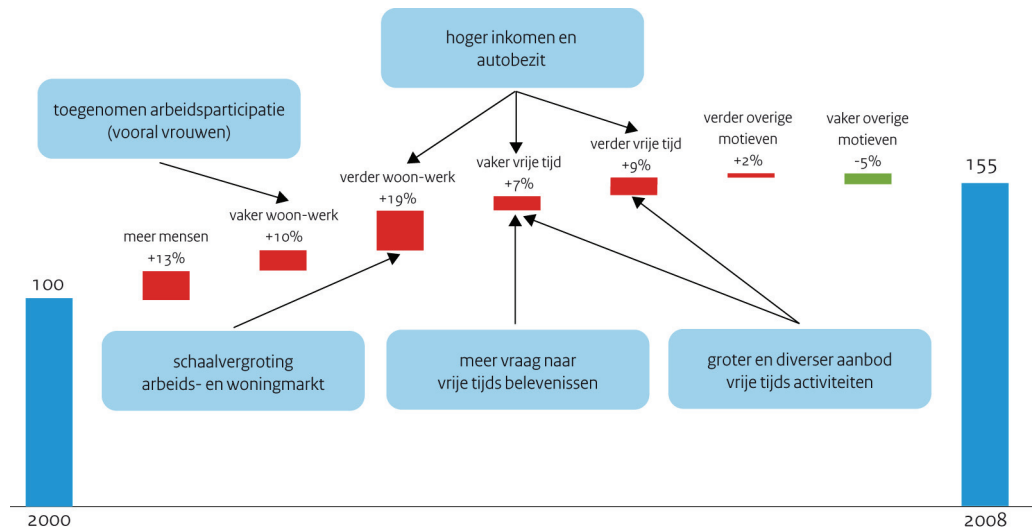
Mobiliteit van personen

De mobiliteit van de bevolking van 12 jaar en ouder is sinds 1985 met bijna 40 procent toegenomen tot een totaal van 172 miljard reizigerskilometers. Die groei heeft zich vooral voorgedaan aan het eind van de jaren tachtig en het eind van de jaren negentig. Sinds 2000 is het aantal kilometers ook gegroeid, maar minder hard dan voor die tijd, en de laatste jaren lijkt het aantal reizigerskilometers te stabiliseren. Anders dan de afgelegde kilometers, is er relatief weinig veranderd in de aantallen verplaatsingen en de tijd die Nederlanders besteden aan 'onderweg zijn'. Per saldo gaat in 2008 ongeveer de helft van de verplaatsingen per auto, één op de twintig verplaatsingen per openbaar vervoer en een kwart met de fiets. Sinds 2000 is deze verdeling nauwelijks veranderd.

De groeiende mobiliteit komt grotendeels voor rekening van de auto. Vooral eind jaren tachtig en begin jaren negentig is de automobilititeit sterk gegroeid. De met de auto afgelegde afstand is sinds 1985 met 55 procent gestegen (figuur S.1). De groei lijkt zich de laatste jaren vooral voor te doen in de woon-werkmobiliteit en is voor

een belangrijk deel toe te schrijven aan veranderingen in het gedrag: met name de langere verplaatsingsafstanden per persoon (+30 procent), maar ook het aantal verplaatsingen per persoon (+12 procent). De bevolkingsgroei verklaart ongeveer een kwart van de toename (+13 procent).

Figuur S.1
Verklaring groei autogebruik
1985-2008



Achterliggende verklaringen voor de toegenomen woon-werkafstanden zijn mogelijk de hogere inkomens en het toegenomen autobezit, schaalvergroting op de arbeids- en woningmarkt en een uitbreiding van het wegennet. De belangrijkste verklaring voor de stijging van het aantal woon-werkverplaatsingen, is waarschijnlijk de toename van de arbeidsdeelname, vooral van vrouwen. Dat ook de verplaatsingen en afgelegde afstand in de vrije tijd zijn toegenomen, komt waarschijnlijk eveneens door de stijging van het inkomen en de groei van het autobezit. Daarnaast spelen ontwikkelingen in vraag naar en het aanbod van vrijetijdsvoorzieningen mogelijk een rol.

Bereikbaarheid hoofdwegennet

De toename van het autogebruik zorgt voor meer files op het Nederlandse hoofdwegennet. Gedurende de periode 2000-2008 is het reistijdverlies in files op het hoofdwegennet met 58 procent toegenomen. Deze toename vindt vooral plaats tijdens de spitsuren van 06.00 tot 10.00 uur en van 15.00 tot 19.00 uur. Er zijn ook regionale verschillen: vooral op de hoofdwegen rond Amsterdam en Utrecht is het reistijdverlies toegenomen. Van medio 2007 tot eind 2008 is het reistijdverlies stabiel. Van 2007 tot eind 2008 zijn ook de verkeersomvang en de betrouwbaarheid van de reistijd gestabiliseerd. Tussen 2000 en 2007 was er sprake van een toename van het verkeer en een verminderde betrouwbaarheid.

Het aandeel van het reistijdverlies in de totale reistijd op het hoofdwegennet in de Randstad en omstreken, is toegenomen van 13 procent tot 18 procent. De gemiddelde reistijd is in de periode 2000-2008 desalniettemin gelijk gebleven. Dit komt doordat de toename van bevolking en van het aantal banen vooral leidden tot meer verkeer op tijden en op wegen waarop sneller gereden kan worden. Het verkeer buiten de Randstad neemt sterker toe dan in de Randstad. In de Randstad

is de toename in de daluren en in de ochtendspits van 06.00 tot 10.00 uur groter dan in de avondspits.

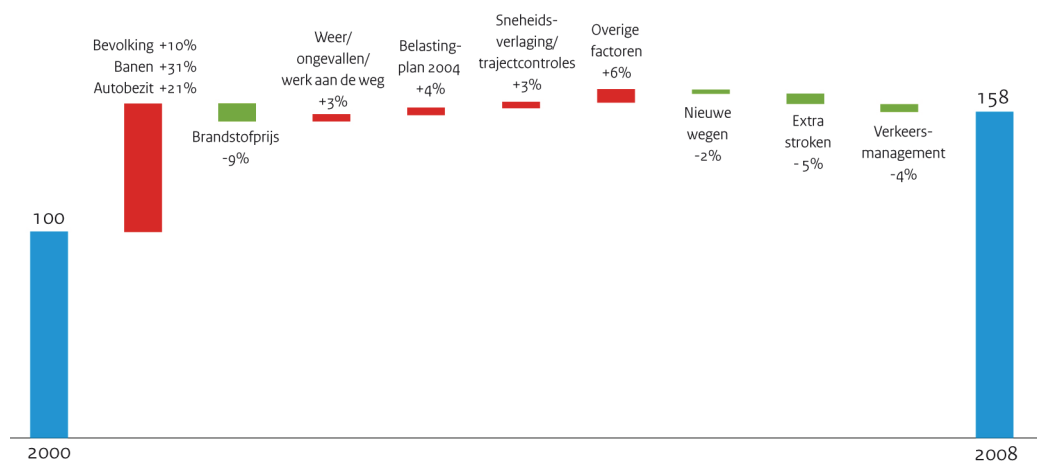
De belangrijkste oorzaken van de toename van reistijdverlies zijn de groei van de bevolking, het grotere aantal banen en het toegenomen autobezit (figuur S.2). De stijging van de brandstofprijs zorgt voor een demping. Wegwerkzaamheden, weersomstandigheden en ongevallen hebben in de periode 2000-2008 bij elkaar voor 3 procent extra reistijdverlies gezorgd.

Door het Belastingplan 2004 is de belasting op de vergoeding van woon-werkverkeer verlaagd, vooral door het afschaffen van de vergoedingslimiet van 30 kilometer. Op basis van modelberekeningen van het CPB in 2004 is geschat dat deze maatregel in 2008 ten opzichte van 2000 tot ongeveer 4 procent meer reistijdverlies geleid heeft. Deze schatting wordt bevestigd door de resultaten van regressieanalyses ter verklaring van het autogebruik in de periode 1985-2007.

De invoering van snelheidsbeperkingen tot 80 km/uur gecombineerd met trajectcontroles, leidt tot 3 procent meer reistijdverlies. De wisselingen in toegestane snelheden en de handhaving daarvan op zeer drukke wegen, beïnvloeden de doorstroming van het verkeer. Dit geldt niet alleen voor het verkeer waar de maatregel van kracht is, maar ook voor het achteropkomend verkeer.

Zonder de aanleg van nieuwe verbindingen, wegverbredingen, spits- en plusstroken en verkeersmanagement zou het reistijdverlies gestegen zijn tot 69 procent. Openstelling van nieuwe wegen heeft geleid tot 2 procent minder reistijdverlies. Spits- en plusstroken en wegverbredingen zorgen voor een afname van 5 procent. Verkeersmanagement (vooral route-informatie) levert een reductie van 4 procent op.

Figuur S.2
Verklaring toename reistijdverlies in files op het hoofdwegennet 2000-2008



Volgens de beleidsnota's *Samenwerken aan Bereikbaarheid* in 1996 en *Benutting 2002* zou het reistijdverlies in files in de periode 2000-2008 zonder beleid met 45 procent toenemen. Door de aanleg van spits- en plusstroken, wegverbredingen en nieuwe wegen zou die toename kunnen worden beperkt tot 17 procent (figuur S.3).

Achteraf blijkt het reistijdverlies in files tussen 2000 en 2008 echter met 58 procent te zijn toegenomen.

Het reistijdverlies in files blijkt in 2008 35 procent hoger dan verwacht werd (figuur S.3). De oorzaak van dit verschil wordt voor bijna de helft (14 procent) verklaard door een andere ontwikkeling van omgevingsfactoren, zoals een andere spreiding in tijd en ruimte van wonen en werken. Ook het effect van deze omgevingsfactoren op het reistijdverlies was anders dan ingeschat. Doordat verder de effecten van het Belastingplan niet zijn meegenomen, is het reistijdverlies hoger (4 procent). Een groot deel van het verschil (14 procent) komt ook doordat het voorgenomen beleid in die periode ten dele (nog) niet is uitgevoerd (bijvoorbeeld de verbreding van de A2 tussen Holendrecht en Oudenrijn en de aanleg van spitsstroken langs de A12 van Gouda naar Utrecht). Het effect van de gerealiseerde maatregelen (nieuwe wegen, extra stroken, verkeersmanagement en 80km-zones) blijkt even groot te zijn als verwacht (-8 procent).

Figuur S.3

Reistijdverlies in files hoofdwegennet volgens planning en realisatie

