

Samenvatting

De Mobiliteitsbalans 2008 presenteert de ontwikkeling en verklaring van het reistijdverlies op het hoofdwegennet in de periode 2000-2007. Dit achtergronddocument biedt aanvullende inzichten en een overzicht van alle resultaten. Er is meer tekening in de omvang van het reistijdverlies, de verklaring is verder uitgewerkt en er is een vergelijking gemaakt met het tevoren geplande beleid.

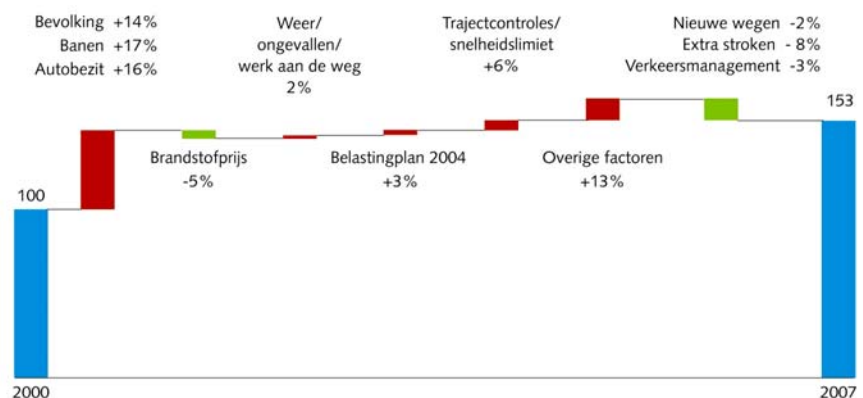
Het reistijdverlies in files en door vertraagde afwikkeling op het hoofdwegennet is in de periode 2000-2007 met 53 procent toegenomen. Het reistijdverlies is vooral gestegen tijdens en rond de spitsuren. De grootste toename in en rond de ochtendspits vindt plaats tussen 2003 en 2008 op een klein aantal trajecten die in 2003 al het meeste verkeer en het meeste reistijdverlies hebben. De stijging van reistijdverlies vond vooral plaats op de hoofdwegen rond Amsterdam en Utrecht.

Veranderingen in bevolkingsaantal van gemeenten hebben geleid tot meer verkeer en daardoor tot 14 procent meer reistijdverlies. Veranderingen in aantal banen en autobezit hebben geleid tot 17 procent en 16 procent meer reistijdverlies. Door de stijging van de brandstofprijs is het reistijdverlies met 5 procent afgenomen. De ontwikkeling van de weersomstandigheden, ongevallen en wegwerkzaamheden hebben bij elkaar tot 2 procent meer reistijdverlies geleid. Dit komt vooral door wegwerkzaamheden in de periode 2000-2003.

Figuur S1

Verklaring toename reistijdverlies door files en vertraagde afwikkeling op het hoofdwegennet

Bron: KiM, m.m.v. MuConsult



Het Belastingplan 2004 blijkt mede een oorzaak van de toename van reistijdverlies. Door dit plan is de belasting verlaagd op de vergoeding van woon-werkverkeer, vooral door het afschaffen van de vergoedingslimiet van dertig kilometer. Na invoering is het autogebruik door forensen vooral op afstanden boven dertig kilometer sterk gestegen. Het effect op de toename van reistijdverlies in de periode 2000-2007 wordt op basis van modelberekeningen geraamd op 3 procent. Dit loopt in de komende jaren op tot 9 procent (CPB, 2004).

De invoering van snelheidsbeperkingen tot 80 km/uur samen met trajectcontroles ter verbetering van de luchtkwaliteit hebben geleid tot 6 procent meer reistijdverlies in 2007 ten opzichte van 2000. De wisselingen in toegestane snelheden en de handhaving daarvan op zeer drukke wegen beïnvloedden de doorstroming van het verkeer. Dit geldt niet alleen voor het verkeer op wegvakken waar de maatregel van kracht is, maar ook voor het achteropkomend verkeer.

Openstelling van nieuwe wegen leidde tot een reductie van 2 procent. Spits- en plusstroken en wegverbredingen zorgden voor een afname van 8 procent. Verkeersmanagement (vooral route-informatie) gaf een reductie van 3 procent. Zonder deze maatregelen ter uitbreiding van het wegennet en benutting daarvan zou het reistijdverlies van 2000 tot 2007 met 66 procent gestegen zijn. Door de gerealiseerde maatregelen is de groei beperkt tot 53 procent.

Volgens de beleidsnota's 'Samenwerken aan Bereikbaarheid' in 1996 en 'Benutting 2002' zou het reistijdverlies in files in de periode 2000-2006 zonder beleid met 41 procent toenemen. Door de aanleg van spits- en plusstroken, wegverbredingen en nieuwe wegen zou dit kunnen worden teruggebracht tot een toename van 18 procent. Achteraf bleek het reistijdverlies in files tussen 2000 en 2006 met 43 procent te zijn toegenomen. Het reistijdverlies bleek in 2006 21 procent hoger dan tevoren verwacht werd. De oorzaak van dit verschil is voor de ene helft (11%) dat een groot deel van het voorgenomen beleid in die periode niet uitgevoerd is (bijv. verbreding A2 Holendrecht - Oudenrijn) of dat ervan afgezien is (bijv. spitsstrook A1 Barneveld richting Hoevelaken). De andere helft van het verschil (10%) komt doordat andere factoren meer reistijdverlies veroorzaakt hebben dan tevoren verwacht werd: meer economische activiteiten, het Belastingplan 2004 en de snelheidsbeperkingen met trajectcontroles. De aanleg van spits- en plusstroken, wegverbredingen en nieuwe wegen bleek even effectief als tevoren verwacht.

Figuur S2

Reistijdverlies hoofdwegennet volgens planning (SWAB en Benutting 2002) en realisatie

