



Gericht investeren voor minder economische schade door files

Economische Wegwijzer 2019 nader verklaard

Files veroorzaken niet alleen grote ergernis, maar ook grote financiële schade. Vooral bij het goederenvervoer over de weg. Goederen kunnen niet op tijd worden afgeleverd en vrachtauto's staan nodeloos stil. Het is een kostenpost die doorwerkt in de totale logistieke keten en daarom de concurrentiekracht van de Nederlandse economie negatief beïnvloedt. Dit vraagt om een oplossing. De laatste jaren is er voortgang geboekt bij de aanpak van knelpunten. Op veel belangrijke corridors zijn wegverbredingen gerealiseerd, of staan gepland. Dat heeft daar geleid tot een vermindering van de filedruk. Maar het is de vraag of de wegwitbreidingen voldoende oplossend vermogen bieden voor de middellange en lange termijn en of alle belangrijke knelpunten ook daadwerkelijk tijdig worden aangepakt. In 2017 was er al sprake van een forse stijging van de filedruk, deze trend heeft zich doorgezet in 2018.

Beperkte middelen vragen gerichte investeringen

Om de schade voor de Nederlandse economie zoveel mogelijk te beperken is een goed beeld nodig van de precieze knelpunten op het wegennet. Als die duidelijk zijn, kan gericht naar de meest effectieve en meest economische oplossing worden gezocht. Daarbij is duidelijk dat de beschikbare financiële middelen de komende jaren beperkt zijn. Dat vraagt om prioriteit voor die knelpunten die de meeste economische schade veroorzaken.

Perspectief vrachtverkeer helpt bij maken keuzes

De hoeveelheid vrachtverkeer is een goede graadmeter voor het economische belang van een weg. De reistijdwaardering is namelijk bij het wegvervoer veel hoger dan bij ander verkeer. Met reistijdwaardering wordt bedoeld de mate waarin weggebruikers bereid zijn te betalen voor een uur tijdswinst. Deze waarden worden regelmatig onderzocht door het Kennisinstituut voor het Mobiliteitsbeleid (KiM). Dat onderzoek geeft aan dat de waardering voor vrachtverkeer ruwweg 4,5 keer hoger is dan voor woon-werkverkeer en ruim 1,5 keer hoger dan zakelijk verkeer. Dus hoe hoger het aandeel vrachtverkeer op een bepaalde weg, hoe groter het belang van de economische centra die door de weg met elkaar worden verbonden. Het bepalen van de grootste knelpunten voor het vrachtverkeer helpt daarom bij het maken van keuzes voor een economische optimale besteding van de schaarse overheidsmiddelen.

Vier vragen voor gerichte prioriteiten

TLN en evofenedex hebben een analyse gemaakt van de grootste knelpunten voor het vrachtverkeer. Dat is gedaan aan de hand van een viertal vragen:

1. Op welke wegen is de intensiteit van het vrachtverkeer het grootst?
2. Op welke van die wegen doen zich de grootste knelpunten (files) voor?
3. Welke van deze knelpunten worden door de overheid aangepakt?
4. Welke ontwikkelingen kunnen voor nieuwe knelpunten voor het vrachtverkeer zorgen?



Het resultaat is een lijst met 'witte vlekken', van knelpunten waarvoor nog geen adequate oplossing is. Hier zal snel een oplossing voor moeten komen.

Voor het hoofdwegennet maken we gebruik van de volgende gegevens:

- Een analyse door Panteia van de duurste knelpunten voor het vrachtverkeer in 2018
- Mobiliteitsbeeld 2019, Kennisinstituut voor Mobiliteit
- Het Rijksinvesteringsprogramma MIRT 2020
- Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) uit 2017

Vrachtverkeer concentreert zich op aantal corridors

Voor vrachtverkeer zijn met name de corridors tussen de mainports Rotterdam, Schiphol en het achterland het drukst bereden. Naar het oosten zijn dat vooral de corridor A20/A12/A28/A1 en de corridor A15/A50/A1. Naar het zuidoosten gaat het om de corridor A16/A58/A67 en naar het zuiden om de A16. Tevens is ook de A2 tussen Amsterdam en 's-Hertogenbosch een belangrijke vrachtcorridor.

Filecijfers zijn per wegvak bekend

Rijkswaterstaat (RWS) maakt elke jaar overzichten van wegen met de grootste filedruk. Per wegvak wordt het aantal files en de gemiddelde lengte bijgehouden. Tevens wordt de filezwaarte berekend. Dat is de gemiddelde filelengte x de gemiddelde duur van de file. De filezwaarte wordt uitgedrukt in kilometerminuten. Deze gegevens verschillen uiteraard van jaar tot jaar, bijvoorbeeld als gevolg van wegwerkzaamheden. Fileoverzichten geven daarom elk jaar een iets andere rangschikking aan van de grootste knelpunten.

In 2018 deden de grootste knelpunten voor het *totale verkeer* zich voor op:

	Van	Naar	Koplocatie
A20	Hoek van Holland	Gouda	Terbregseplein
A4	Delft	Amsterdam	Zoeterwoude-Dorp
A27	Utrecht	Gorinchem	Noordeloos
A20	Hoek van Holland	Gouda	Moordrecht
A16	Rotterdam	Breda	Ridderkerk-Noord
A4	Vlaardingen	Hoogvliet	Kethelplein
A1	Amsterdam	Apeldoorn	Barneveld
A20	Gouda	Hoek van Holland	Nieuwerkerk ad IJssel
A12	Arnhem	Den Haag	Oudenrijn
A50	Arnhem	Eindhoven	Bankhoef

Bron: RWS, *publieksrapportage*
Hoofdwegennet 2018

In zeven stappen naar duurste files voor vrachtverkeer



Sinds 2010 laat TLN samen met evofenedex een overzicht maken van de grootste knelpunten voor het vrachtverkeer in het voorgaande jaar. De methode is in 2010 ontwikkeld door TNO en sinds 2018 geactualiseerd door Panteia. Daarbij is gebruik gemaakt van RWS gegevens en op hoofdlijnen de volgende methode gehanteerd:

1. Bepalen van het percentage vrachtverkeer per wegvak en per rijrichting;
2. Koppelen van het percentage vrachtverkeer aan de gegevens over de filezwaarte per wegvak en rijrichting;
3. Corrigeren van de gegevens uit stap 2 voor binnen en buiten de spits (het aandeel vrachtverkeer is tijdens de spits lager dan daarbuiten)
4. Vaststellen van het aantal rijstroken per wegvak en rijrichting
5. Bepalen van het aantal voertuigverliesuren voor vrachtauto's per wegvak en rijrichting met behulp van de filezwaarte, het aandeel vrachtverkeer in de spits, het aandeel vrachtverkeer in de daluren en het aantal rijstroken per wegvak per richting
6. Bepalen van het schadebedrag voor vrachtverkeer per wegvak en rijrichting door het aantal voertuigverliesuren te vermenigvuldigen met de 'value-of-time' (reistijdwaardering) van € 46,96 per uur (Bron: Prognoses Reistijdwaarderingen Goederenvervoer, Rijkswaterstaat).
7. Rangschikken van de lijst van wegvakken en richtingen naar schadebedrag, aflopend van hoog naar laag.

Dat levert voor 2018 het volgende beeld op:

Tabel 2: Top-50 wegvakken met grootste schade voor het vrachtverkeer in 2018

<i>rank</i>	<i>weg</i>	<i>koplocatie</i>	<i>traject</i>	<i>schade (€mln)</i>
1	A20	tussen Crooswijk en Terbregseplein	van Hoek van Holland naar Gouda	7,1
2	A27	tussen Lexmond en Noordeloos	van Utrecht naar Gorinchem	6,9
3	A4	tussen Leidschendam en Zoeterwoude-Dorp	van Delft naar Amsterdam	6
4	A20	tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Moordrecht	van Hoek van Holland naar Gouda	5,8
5	A27	tussen Noordeloos en Lexmond	van Gorinchem naar Utrecht	4,9
6	A50	tussen Ewijk en Bankhoef	van Arnhem naar Oss	4,5
7	A12	tussen Westervoort en Duiven	van Arnhem naar Oberhausen	4,5
8	A2	tussen Batadorp en De Hogt	van Eindhoven naar Maastricht-Noord	4,3
9	A1	tussen Hoevelaken en Barneveld	van Amersfoort naar Apeldoorn	4,2
10	A4	tussen Ketheltunnel en Kethelplein	van Vlaardingen naar Hoogvliet	4,2
11	A16	tussen Moerdijkbrug en 's-Gravendeel	van Breda naar Rotterdam	4,2
12	A16	tussen Feijenoord en Ridderkerk-Noord	van Rotterdam naar Breda	3,8
13	A2	tussen Utrecht Papendorp en Oudenrijn	van Utrecht naar 's-Hertogenbosch	3,7
14	A4	tussen Roelofarendsveen en Hoogmade	van Amsterdam naar Delft	3,7
15	A27	tussen Industrieterrein Avelingen en Merwedeburg	van Gorinchem naar Breda	3,7
16	A12	tussen Nieuwerbrug en Woerden	van Den Haag naar Utrecht	3,5
17	A58	tussen Brug Over Het Wilhelminakanaal Hm 20.7 en Oirschot	van Tilburg naar Eindhoven	3,4



18	A15	tussen Sliedrecht-West en Sliedrecht-Oost	van Ridderkerk naar Gorinchem	3,3
19	A20	tussen Moordrecht en Nieuwerkerk Aan Den IJssel	van Gouda naar Hoek van Holland	3,1
20	A15	tussen Sliedrecht-Oost en Sliedrecht-West	van Gorinchem naar Ridderkerk	3,1
21	A4	tussen Zoeterwoude-Rijndijk en Zoeterwoude-Dorp	van Amsterdam naar Delft	3,1
22	A12	tussen Nieuwegein en Oudenrijn	van Utrecht naar Den Haag	3
23	A15	tussen Papendrecht en Sliedrecht-West	van Ridderkerk naar Gorinchem	2,9
24	A58	tussen Brug Over Het Wilhelminakanaal Hm 20.7 en Moergestel	van Eindhoven naar Tilburg	2,9
25	A12	tussen Waterberg en Grijsoord	van Arnhem naar Utrecht	2,8
26	A4	tussen Limesaquaduct en Zoeterwoude-Rijndijk	van Amsterdam naar Delft	2,8
27	A20	tussen Prins Alexander en Terbregseplein	van Breda naar Rotterdam	2,8
28	A4	tussen Zoeterwoude-Dorp en Leidschendam	van Amsterdam naar Delft	2,8
29	A12	tussen Zevenaar en Duiven	van Oberhausen naar Arnhem	2,8
30	A27	tussen Everdingen en Lexmond	van Utrecht naar Gorinchem	2,7
31	A16	tussen Prins Alexander en Terbregseplein	van Breda naar Rotterdam	2,7
32	A1	tussen Deventer-Oost en Bathmen	van Apeldoorn naar Hengelo	2,7
33	A12	tussen Grijsoord en Waterberg	van Utrecht naar Arnhem	2,5
34	A27	tussen Nieuwendijk en Werkendam	van Breda naar Gorinchem	2,5
35	A58	tussen Oirschot en Best	van Tilburg naar Eindhoven	2,5
36	A16	tussen Moerdijkbrug en Klaverpolder	van Rotterdam naar Breda	2,4
37	A27	tussen Rijnsweerd en Lunetten	van Utrecht naar Gorinchem	2,3
38	A28	tussen De Uithof en Rijnsweerd	van Amersfoort naar Utrecht	2,3
39	A2	tussen Lingebrug en Geldermalsen	van Utrecht naar 's-Hertogenbosch	2,2
40	A4	tussen Ringvaart-Aquaduct en Roelofarendsveen	van Amsterdam naar Delft	2,1
41	A15	tussen Sliedrecht-Oost en Hardinxveld-Giessendam	van Ridderkerk naar Gorinchem	2,1
42	A4	tussen Hoogmade en Roelofarendsveen	van Delft naar Amsterdam	2,1
43	A13	tussen Overschie en Kleinpolderplein	van Rijswijk naar Rotterdam	2,1
44	A2	tussen Martinus Nijhoffbrug en Waardenburg	van 's-Hertogenbosch naar Utrecht	2,1
45	A2	tussen Deil en Waardenburg	van Utrecht naar 's-Hertogenbosch	2
46	A2	tussen Jan Blankenbrug en Vianen	van Utrecht naar 's-Hertogenbosch	2
47	A1	tussen Barneveld en Voorthuizen	van Amersfoort naar Apeldoorn	2
48	A2	tussen Martinus Nijhoffbrug en Zaltbommel	van Utrecht naar 's-Hertogenbosch	2
49	A2	tussen Empelbrug en Kerkdriel	van 's-Hertogenbosch naar Utrecht	2
50	A2	tussen Geldermalsen en Deil	van Utrecht naar 's-Hertogenbosch	1,9

Bron: Panteia



Een aantal van deze knelpunten ligt dicht bij elkaar. Het is daarom ook interessant om over meerdere wegvakken te kijken naar de vertraging. Hiertoe is een aantal 'trajecten' opgesteld, die bestaan uit een serie aansluitende wegvakken op een weg, tussen twee knooppunten. Deze trajecten kunnen ook weer worden gerangschikt naar economische schade. Dan ontstaat het volgende beeld:

Tabel 3: Top-20 van trajecten met meeste economische schade voor het vrachtverkeer (totaal van beide richtingen) in 2018

ranking	weg	traject	schade (mln €) 2017	schade (mln €) 2018
1	A4	knp Burgerveen – knp Prins Clausplein	23,8	26,1
2	A15	knp Ridderkerk – knp Gorinchem	16,3	17,9
3	A27	knp Everdingen – knp Gorinchem	16,1	16,8
4	A12	Gouwe – knp Oudenrijn	13	15,7
5	A20	knp Terbregseplein – knp Gouwe	12	15,1
6	A4	knp Prins Clausplein - knp Benelux*	10,9	13,3
7	A12	knp Waterberg – knp Oud Dijk	9,5	11,6
8	A2	knp Deil – knp Empel	9	11,1
9	A27	knp Gorinchem – knp Hooipolder	9,1	10,8
10	A58	knp de Baars – knp Batadorp	10,6	10,8
11	A2	knp Holendrecht – knp Oudenrijn	11,6	10,4
12	A20	knp Kleinpolderplein – knp Terbregseplein	10,2	9,9
13	A2	knp Batadorp – knp De Hogt*	7,3	9,6
14	A16	knp Ridderkerk – knp Klaverpolder	8,3	9,2
15	A2	knp Everdingen – knp Deil	7,9	8,3
16	A16	knp Terbregseplein – knp Ridderkerk	6,8	8,2
17	A1	knp Beekbergen – knp Azelo	7,6	7,9
18	A58	knp Galder – knp de Baars	7,1	7,1
19	A28	knp Rijnsweerd – knp Hoevelaken	7	5,8
20	A50	knp Grijsoord – knp Valburg*	3,6	5,6

Bron: Panteia

*Traject is nieuw t.o.v. 2017

De totale directe vertragingsschade in 2018 door vertragingen voor het vrachtverkeer op deze top 20 trajecten is 231 miljoen euro. In de vorige versie van de Economische Wegwijzer bedroeg de schade voor de top 20 trajecten nog 210 miljoen euro. Een stijging dus van 10%.

De grootste economische schade in 2018 vond, net als in 2017, plaats op de A4 tussen knooppunt Burgerveen en knooppunt Prins Clausplein met 26,1 miljoen euro. Het traject met de grootste absolute stijging is de A20 tussen knooppunt Terbregseplein en knooppunt Gouwe.

De samenstelling van de top-20 is nauwelijks veranderd. De gehele top 5 is gelijk aan die van vorig jaar. Van de trajecten die in 2018 in de top-20 staan, is de schade in bijna alle



gevallen gestegen ten opzichte van het jaar daarvoor. Alleen op de A2 van Holendrecht naar Oudenrijn, de A20 van het Kleinpolderplein naar het Terbregseplein en de A28 tussen de knooppunten Rijnsweerd Hoevelaken is een daling te zien.

Nieuw in de top 20 zijn de A4 tussen het Prins Clausplein en knooppunt Benelux en de A2 tussen Batadorp en De Hogt. Het traject op de A50 tussen de knooppunten Grijsoord en Valburg is grootste nieuwkomer met een stijging van maar liefst 55% ten opzichte van het jaar ervoor.

Afgelopen jaar zijn de werkzaamheden op de A1 tussen Eemnes en Bunschoten afgerond en is de weg opengesteld. Dit heeft er toe geleid dat het traject tussen knooppunt Eemnes en knooppunt Hoevelaken uit de top 20 is verdwenen (van 11,7 miljoen euro naar 4,2 miljoen euro schade). Ook de A27 van Eemnes naar Rijnsweerd en A67 tussen de knooppunten Leenderheide en Zaarderheike zijn uit de top 20 verdwenen.

Er is sprake van een stijging van de directe fileschade voor het vrachtverkeer in 2018 met ruim 5,6% procent ten opzichte van het vorige jaar. Voor de berekening van de totale fileschade – dus inclusief indirecte kosten – is Panteia uitgegaan van een aangepaste methodiek van het KiM. In 2017 heeft het KiM voor een andere methodiek gekozen, op basis van empirisch onderzoek. Voorheen werd gewerkt met een model. De nieuwe methode wordt gezien als betrouwbaarder. Ten opzichte van de Panteia-berekeningen van eerdere jaren zou er hiermee sprake zijn van een trendbreuk. Daarom zijn de schadebedragen voor de voorgaande jaren 2009 – 2017 met de nieuwe KiM-methode her berekend. Het resultaat is te zien in figuur 2.

Files kosten vrachtverkeer € 1,1 - 1,4 miljard per jaar

Panteia heeft een inschatting gemaakt van de directe vertragingsschade van alle knelpunten voor het vrachtverkeer. Voor 2018 komt die uit op € 436 miljoen. Dat is een stijging van 5,6% ten opzichte van 2017 (€ 413 miljoen).

Naast deze directe vertragingsschade, leiden files voor het vrachtverkeer ook tot andere, extra kosten. Zo kan een file worden vermeden door om te rijden (omrijkosten). Ook kan door files de inzet van extra voertuigen noodzakelijk zijn om binnen een bepaald tijdvenster toch alle goederen te kunnen afleveren. Verder vereist het inspelen op files aanpassingen in de rit- en routeplanning en dus extra inspanningen van de planningsafdelingen van ondernemers.

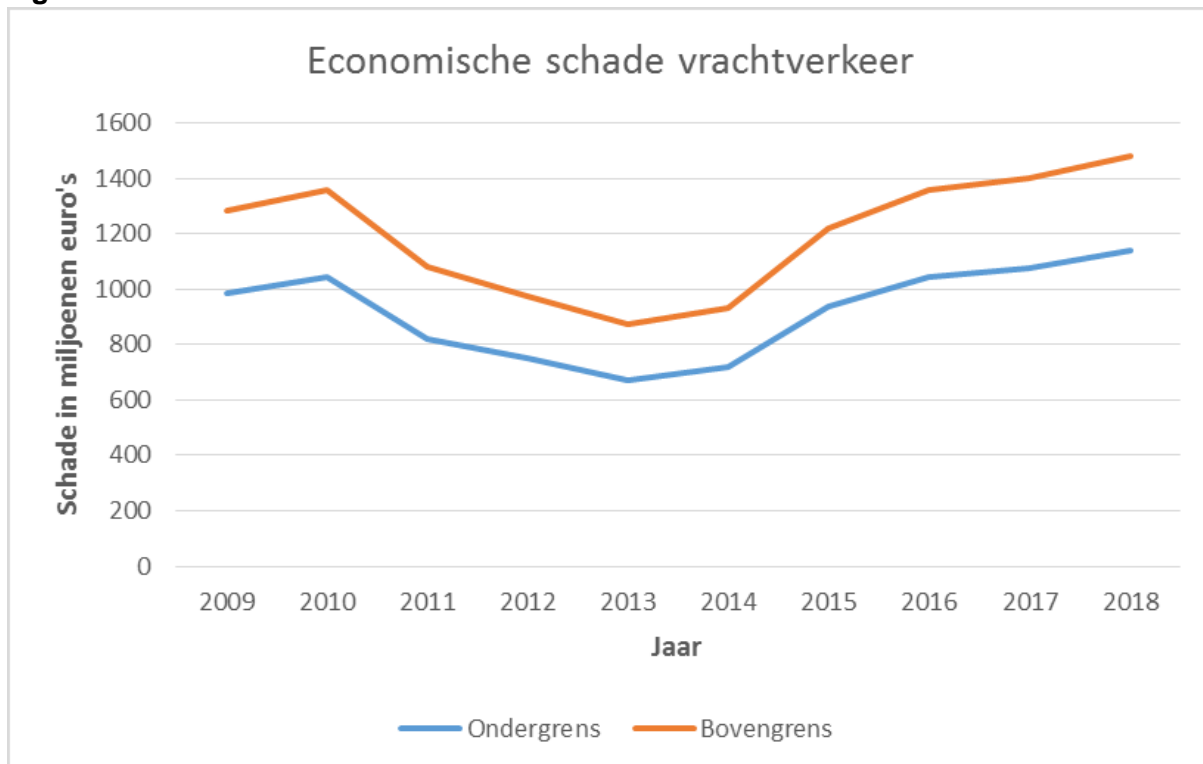
Panteia schat de totale kosten voor het vrachtverkeer als gevolg van files in 2018 op € 1,138 tot € 1,479 miljard.



Stijgende trend economische schade

De economische schade voor het vrachtverkeer in 2018 ligt weer boven het niveau van 2010. Dat was het hoogste niveau sinds TLN en evofenedex in 2009 de schades voor het vrachtverkeer lieten berekenen. Onderstaande figuur toont de resultaten van de Economische Wegwijzer sinds 2009.

Figuur 2: Economische schade voor het vrachtverkeer tussen 2009-2018



Bron: Panteia

Extra wegcapaciteit helpt

Uit de Economische Wegwijzers die TNO en Panteia voor 2009 t/m 2018 hebben gemaakt, blijkt dat de fileschade op grote knelpunten na uitbreiding van de wegcapaciteit sterk zijn gedaald gedurende de afgelopen jaren. Tabel 4 toont een aantal voorbeelden, waarop de doorstroming na capaciteitsuitbreiding is verbeterd. Echter, met de aantrekkende economie is ook te zien dat de schade weer verder toeneemt op deze trajecten. Desalniettemin liggen de meeste bedragen nog ver onder de niveau van vóór de wegbuitbreiding. Hier kan tegenover staan dat de wegverbredingen hebben geleid tot extra files op andere delen van het netwerk. De cijfers van Panteia bieden onvoldoende basis voor analyses over de overall effecten. Het KiM geeft in zijn Mobiliteitsbeeld 2019 aan dat de uitbreiding van het wegennet met extra rijstroken een belangrijke dalende werking heeft gehad op de ontwikkeling van het reistijdverlies. Zonder deze extra stroken zou het reistijdverlies tussen 2010 en 2018 zo'n 29% hoger liggen. Extra wegen hebben volgens het KiM een verlagend effect gehad van ca 3%.



Tabel 4: Trajecten met grote economische schade voor het vrachtverkeer

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2010-2018
	(€ mln)	(€ mln)	(€ mln)	(€ mln)	(€ mln)	(€ mln)	(€ mln)	(€ mln)	(€ mln)	(€ mln)
A2 Holendrecht – Oudenrijn	24,7	5,7	1,2	2,8	3	6,4	7,4	11,6	10,4	-58%
A12 Gouwe – Oudenrijn	16,3	8,3	7,8	5,4	6,4	8,5	13	13	15,7	-4%
A50 Grijsoord – Valburg	16	10,1	6,1	3,2	1,4*	4,1*	3,5	3,6	5,6	-65%
A1 Diemen – Muiderberg	9,7	4,5	2,8	3,7	6,4	8,6	8,7	2,7	1,1	-89%
A27 Lunetten – Everdingen	7,7	2,4	0,6	0,5	0,7*	1,2	1,7	2,5	4,1	-47%
A28 Rijnsweerd – Hoevelaken	12,5	14,2	14,1	4,9	1,7*	4,3*	4,4	7	5,8	-54%

Bron: TNO en Panteia (* = berekening TLN)

Komende jaren verdere groei files verwacht

Voor de komende jaren wordt een verdere groei van de files verwacht. Zo laten de filecijfers van de ANWB zien dat de filezwaarte in de eerste negen maanden van 2019 met 13% is gestegen ten opzichte van dezelfde periode in 2018. De kanttekening hierbij is wel dat de ANWB voor de files niet alleen naar het hoofdwegennet kijkt, maar ook naar het onderliggende wegennet. Voor de komende jaren verwacht het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) dat het totale reistijdverlies op het hoofdwegennet in 2024 met 23% is toegenomen in vergelijking met 2018.

Aanpak overheid is goed, maar kan beter

De overheid heeft een meerjareninvesteringsprogramma voor de weginfrastructuur, het MIRT. Daarin zijn diverse projecten opgenomen om de knelpunten op het hoofdwegennet aan te pakken. Om te zien of ook voor het vrachtverkeer de belangrijkste knelpunten worden aangepakt, zijn de investeringsplannen vergeleken met de top 20 knelpunten voor het vrachtverkeer.

Op de volgende trajecten is de besluitvorming gaande, of is realisatie gestart:

MIRT 2020

- A15 Papendrecht-Sliedrecht gereed: 2020-2021
- A27 Houten – Hooipolder
 - Everdingen-Hooipolder **gereed: 2027-2029 (PAS)**
 - Houten-Everdingen **gereed: 2028-2030 (PAS)**
- A20 Nieuwerkerk aan de IJssel - Gouda gereed: 2026-2028
- A12 Waterberg – Oud Dijk (project Via15) **gereed: 2022-2024 (PAS)**
- A20 Kleinpolderplein - Terbregseplein
 - A16 Rotterdam (via 13/A16) gereed: 2022-2024
 - A24 Blankenburgverbinding gereed: 2022-2024
- A27/A12 Ring Utrecht gereed: 2027-2028 (PAS)
- A28/A1 Knooppunt Hoevelaken gereed: 2023-2025 (PAS)
- A1 Apeldoorn-Azelo
 - Deventer-Deventer-Oost, Rijssen-Azelo gereed: 2020-2022



- Apeldoorn-Twello) gereed: 2023-2025
- SmartwayZ.NL: InnoVA58
 - A58 Galder-St. Annabosch gereed: 2023 (PAS)
 - A58 Tilburg-Eindhoven gereed: 2023 (PAS)

Vanwege de uitspraak van de Raad van State over de Programma Aanpak Stikstof (PAS) op 29 mei 2019 worden lopende planuitwerkingen worden momenteel door het ministerie van I&W geïnventariseerd. Duidelijk is dat deze uitspraak gevolgen kan hebben voor zowel de planning als uitgaven voor specifieke projecten. In bovenstaand overzicht is dat bij de betreffende projecten aangegeven met (PAS).

Voor de volgende trajecten vindt een MIRT-Onderzoek of –verkenning plaats, maar is de besluitvorming nog niet gestart:

MIRT 2020

- A2 Deil-Empel
- A4 Burgerveen-N14
- A4 Haaglanden-N14
- A15 Papendrecht - Gorinchem
- A20 Nieuwekerk a/d IJssel-Gouda

Bij deze projecten zal de economische schade dus voorlopig niet dalen.

Op een aantal trajecten uit de top-20 is nog niets opgenomen in het MIRT:

MIRT 2020

- A2 Everdingen – Deil
- A2 Holendrecht - Oudenrijn
- A2 Batadorp – de Hogt
- A12 Gouwe-Oudenrijn
- A16 Ridderkerk - Klaverpolder
- A16 Terbregseplein – Ridderkerk
- A58 St Annabosch-De Baars

Ook hier is dus voorlopig geen verlichting van de schade te verwachten.

NMCA toont problemen op langere termijn

Het ministerie van I&M heeft in 2017 een Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) gepubliceerd. De NMCA geeft inzicht in de nationale bereikbaarheidsproblematiek op langere termijn 2030-2040 na realisatie van het huidige MIRT. Deze analyse wordt om de vier jaar gemaakt. Voor het eerst is deze nu gebaseerd op de verlieskosten voor het verkeer. Daarmee heeft het ministerie de gedachte achter de Economische Wegwijzer van TLN overgenomen.

In de analyse worden alle MIRT projecten waarover tot 2030 financiële afspraken zijn gemaakt en waarvoor een eenduidige variant beschikbaar is als uitgevoerd verondersteld.



Dat geldt ook voor alle regionale projecten die financieel hard zijn. Het uitgangspunt van de NMCA zijn de nieuwe scenario's WLO 2015. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in een scenario met hoge economische groei en een scenario met lage economische groei. De NMCA brengt dus in beeld welke problemen resteren als het nu voorziene investeringsprogramma is uitgevoerd.

De NMCA geeft aan dat er na uitvoering van het MIRT nog bereikbaarheidsproblemen blijven bestaan. Voor het vrachtverkeer gaat het concreet om de volgende trajecten:

Bij lage economische groei:

- A2 Ring Eindhoven
- A2 Deil - Hintham
- A12 Gouwe - Oudenrijn
- A1 Barneveld - Apeldoorn-Zuid
- A15 Papendrecht - Gorinchem
- A15 Deil - Echteld
- A20 Kleinpolderplein - Gouwe
- A50 Paalgraven - Bankhoef
- A58 St Annabosch - Goirle
- A326 Bankhoef - Beuningen

Bij hoge economische groei komen daarbij:

- A1 Eemnes - Hoevelaken
- A2 Amstel - Oudenrijn
- A4 Kethelplein - Ypenburg
- A4 Zoeterwoude - Schiphol
- A8 Zaandam - Westzaan
- A10 ring Amsterdam
- A12 Gouwe Arnhem - Noord
- A13 Ypenburg - Rotterdam

Regeerakkoord 2017

In het regeerakkoord van Kabinet Rutte III is opgenomen dat er extra wordt geïnvesteerd in infrastructuur. Er komt € 2 mld extra voor een periode van 3 jaar en daarna € 100 mln per jaar structureel. Zo wordt er geïnvesteerd in de A4, A7, A15 in de Randstad en de verkeersaders van en naar het zuiden, oosten en noorden (A1, A2, A12, A28 en A58). Verder wil het kabinet doorgaan met de aanleg ontbrekende schakels wegennet, zoals de verlengde A15, de A13-A16, de Blankenburgverbinding en de Ring Utrecht.



Wensen TLN: Voortzetten, versnellen en nieuwe actie

Op basis van bovenstaande analyse stelt TLN met betrekking tot het vrachtverkeer een driedeling voor in de acties die moeten worden genomen om de doorstroming van het vrachtverkeer te verbeteren en de economische schade voor het bedrijfsleven te verminderen:

- **Voortzetten:** projecten uit de top-20 die al in het MIRT-besluitvormingsproces zitten. TLN vindt dat deze ook daadwerkelijk moeten worden uitgevoerd;
- **Versnellen:** projecten uit de top-20 die al in het MIRT zijn opgenomen, maar nog in een onderzoeks- of verkenningsfase zitten. TLN vindt dat de aanpak van deze trajecten moet worden versneld;
- **Nieuwe actie:** knelpunten die nog niet in het MIRT zijn opgenomen, maar ofwel in de top-20 staan, ofwel uit de NMCA naar voren komen als knelpunt in 2030 bij lage economische groei. TLN vindt dat op deze trajecten de problematiek en mogelijke oplossingen snel moeten worden onderzocht. Hierop zou het kabinet snel actie moeten ondernemen.

Dit geeft het volgende overzicht:

	Voortzetten	Versnellen	Nieuwe actie
A1	Beekbergen – Azelo; Muiden - Eemnes		Barneveld-Apeldoorn
A1/A28		Knooppunt Hoevelaken	
A2		Deil – Den Bosch	Holendrecht - Oudenrijn, Everdingen - Deil
A4	A4 Haaglanden - N14	Burgerveen – Prins Clausplein	
A10			A 10-Noord, incl A8-A9
A12			Gouwe – Oudenrijn
A16			Terbregseplein - Ridderkerk (Brienoord)
A15/A12	Via15 Ressen - Zevenaar		
A15		Ridderkerk – Gorinchem	Gorinchem - Valburg
A20		Terbregseplein – Gouwe	
A12/A27	Ring Utrecht A12,A27, randweg Noord		
A27	Houten – Hooipolder		
A50			Ewijk - Paalgraven
A58	Galder - St. Annabosch, St Annabosch – De Baars, Tilburg - Eindhoven		

Geel is: staat in top-20



Naast aanpak knelpunten ook andere actie nodig

Naast de hiervoor genoemde aanpak van knelpunten in het wegennet, is er meer nodig om de bereikbaarheid van onze economische centra de komende jaren te verbeteren. Zo zal de beschikbare wegcapaciteit beter moeten worden benut. Door de snelle technologische ontwikkelingen – met name op ICT-gebied – ontstaan er hiervoor nieuwe mogelijkheden onder de verzamelnaam ‘smart mobility’. Door communicatie tussen voertuigen en wegkantsystemen zoals verkeerslichten, is efficiënter verkeersmanagement mogelijk. Als voertuigen met elkaar kunnen communiceren kunnen zij ook dichter op elkaar rijden en kan het aantal ongelukken worden verminderd. Ook hiervan gaat een verbetering van de wegbenutting uit. De toepassing van deze technologieën vereist investeringen van zowel de overheid (als wegbeheerder) als van voertuigeigenaren.

Als derde spoor – naast ‘bouwen’ en ‘benutten’ – is wat evofenedex en TLN betreft het aanpassen van het stelsel van belastingen en heffingen voor het wegverkeer noodzakelijk. Het huidige stelsel kent relatief hoge vaste heffingen, zoals MRB en BPM. Daardoor nemen voertuigeigenaren niet altijd optimale beslissingen over het gebruik van hun voertuigen. Door vaste heffingen te vervangen door een heffing per kilometer (‘Betalen naar gebruik’) zal een deel van de weggebruikers mogelijk een andere mobiliteitsoplossing kiezen, wat de filedruk kan verminderen. Voor het vrachtverkeer zal vanaf 2023 een nieuwe ‘Vrachtwagenheffing’ van kracht worden, wat een omzetting is van (een deel van) de vaste heffingen MRB en Eurovignet/BZM naar een kilometerheffing. TLN en evofenedex vinden dat het andere wegverkeer zo snel mogelijk onder een vergelijkbare vorm van een kilometerheffing moet worden gebracht.

Voor het vrachtverkeer geldt verder dat beslissers in de logistieke ketens – vooral verladers en logistieke dienstverleners – nog beter naar de mogelijkheden moeten kijken om andere vervoerswijzen dan alleen wegvervoer in te zetten. Door voor bepaalde ladingstromen of transporten te kiezen voor een ‘modal shift’ kan ook de doorstroming op het wegennet worden verbeterd. Daarbij past wel de kanttekening dat dat alleen effect heeft voor vrachtauto’s die normaal tijdens de spits zouden rijden en door een andere vervoerswijzekeuze van de weg worden gehaald.

Tenslotte zal de logistieke sector zich zelf ook moeten blijven inspannen om de efficiency van de transportoperaties zo hoog mogelijk op te voeren. Dat kan o.a. door verdere samenwerking binnen de logistieke ketens op basis van datadeling of door de inzet van langere en zwaardere vrachtauto’s (LZV’s). Dat de logistieke sector op dit vlak al goede resultaten boekt, blijkt uit CBS-cijfers over de beladingsgraad van de afstand. Dat is het aantal afgelegde voertuigkilometers met lading als percentage van de totaal afgelegde afstanden (dus inclusief lege kilometers). Tussen 2010 en 2018 is in het binnenlandse beroepsgoederenvervoer over de weg de beladingsgraad van de afstand toegenomen van gemiddeld 64% tot ruim 70%. In het eigen vervoer nam de beladingsgraad toe van gemiddeld 61% in 2010 tot ruim 70% in 2018.



Meer weten?

Transport en logistiek Nederland

Tel 088-4567111 • info@tln.nl • www.tln.nl

evofenedex

Tel 079-3467346 • info@evofenedex.nl • www.evofenedex.nl

November 2019