



Blijf ondanks coronacrisis investeren in infrastructuur

Economische Wegwijzer 2020 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. Het aanpakken van knelpunten in het wegennet is één van de maatregelen om deze schadepost te verlagen. Voor een gerichte aanpak is inzicht nodig in waar de grootste knelpunten zich voordoen. Met de jaarlijkse publicatie van de Economische Wegwijzer bieden TLN en evofenedex dat inzicht, vanuit het perspectief van het vrachtvervoer. Daaraan wordt een concrete lijst met prioriteiten voor de toekomst gekoppeld. De huidige coronacrisis zorgt dit jaar voor een daling van de filedruk, maar duidelijk is dat de files na de crisis weer zullen terugkeren.

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. Hoe hoger het aandeel vrachtverkeer, 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.



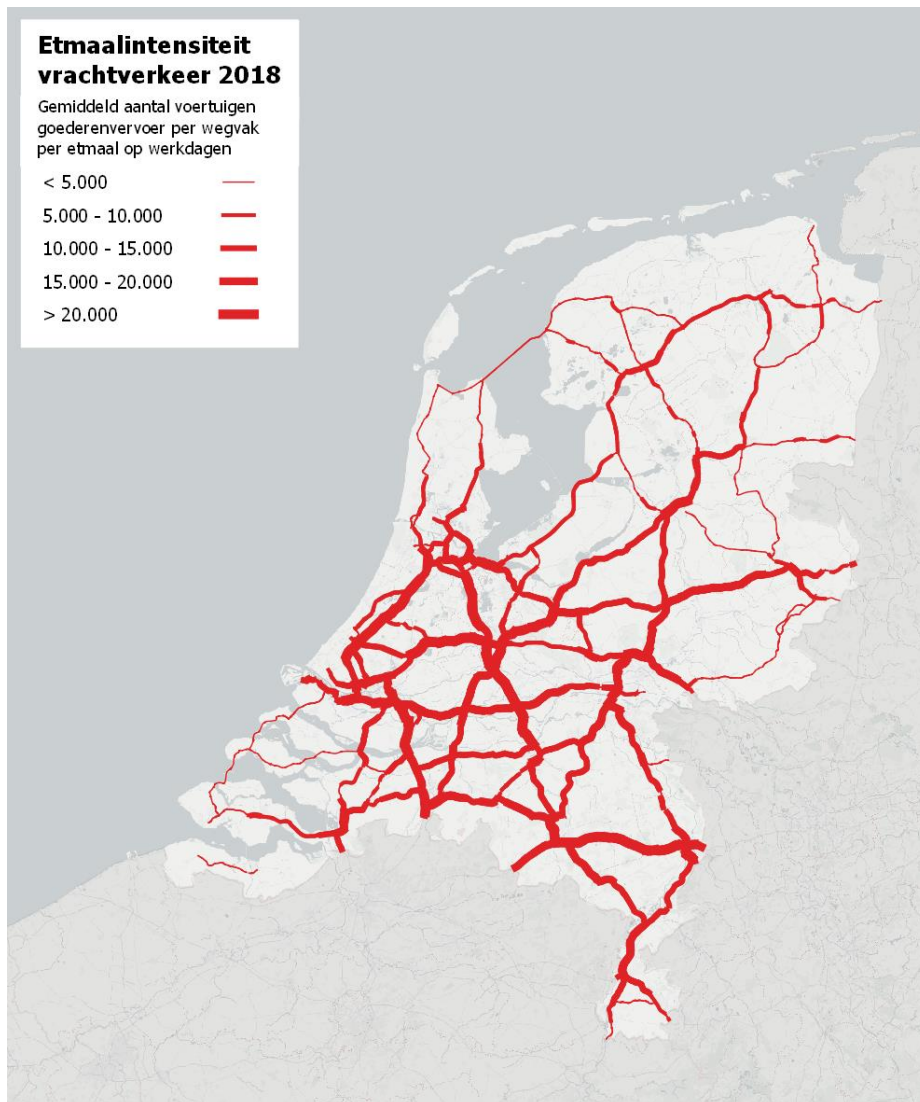
Voor het hoofdwegennet maken we gebruik van de volgende gegevens:

Een analyse door Panteia van de duurste knelpunten voor het vrachtverkeer in 2019

- Kerncijfers Mobiliteit 2020, Kennisinstituut voor Mobiliteit
- Het Rijksinvesteringsprogramma MIRT 2021
- 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 is.



Bron: Panteia o.b.v. cijfers RWS, 2019



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 2019 deden de grootste knelpunten voor het *totale verkeer* zich voor op:

	Van	Naar	Koplocatie
A20	Hoek van Holland	Gouda	Terbregseplein
A1	Amsterdam	Apeldoorn	Barneveld
A20	Hoek van Holland	Gouda	Moordrecht
A4	Amsterdam	Den Haag	Zoeterwoude-Dorp
A20	Gouda	Hoek van Holland	Nieuwerkerk ad IJssel
A27	Utrecht	Gorinchem	Noordeloos
A16	Rotterdam	Breda	Ridderkerk-Noord
A4	Den Haag	Rotterdam	Kethelplein
N325 ¹	Arnhem	Arnhem-Velperbroek	Presikhaaf
A12	Oberhausen	Arnhem	Duiven

Bron: RWS, *publieksrapportage Rijkswegennet 2019*

¹ De N325 is een provinciale weg rond Arnhem en voorzien van verkeerssignalering van Rijkswaterstaat. Om de doorstroming van verkeer rond Arnhem te verbeteren werkt Rijkswaterstaat aan de verlenging van de A15 naar de A12 (ViA15). Hierbij worden de verkeersgegevens van de N325 gemonitord.

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 (etmaalpercentage voor werkdagen);
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 voorgaande stappen;
6. Bepalen van het schadebedrag voor vrachtverkeer per wegvak en rijrichting door het aantal voertuigverliesuren te vermenigvuldigen met de 'value-of-time' van € 47,19 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 2019 het volgende beeld op:

Tabel 2: Top-50 wegvakken met grootste schade voor het vrachtverkeer in 2019

<i>rank</i>	<i>weg</i>	<i>koplocatie</i>	<i>traject</i>	<i>schade (€mln)</i>
1	A1	tussen Hoevelaken en Barneveld	tussen Amsterdam en Apeldoorn	8,7
2	A27	tussen Lexmond en Noordeloos	tussen Utrecht en Gorinchem	6,9
3	A20	tussen Rotterdam-Crooswijk en Terbregseplein	tussen Hoek van Holland en Gouda	6,7
4	A20	tussen Nieuwerkerk Aan Den IJssel en Moordrecht	tussen Hoek van Holland en Gouda	6,2
5	A4	tussen Zoeterwoude-Rijndijk en Zoeterwoude-Dorp	tussen Amsterdam en Den Haag	5,7
6	A27	tussen Noordeloos en Lexmond	tussen Breda en Almere	5,2
7	A50	tussen Ewijk en Bankhoef	tussen Arnhem en Oss	4,8
8	A4	tussen Roelofarendsveen en Hoogmade	tussen Amsterdam en Den Haag	4,8
9	A12	tussen Waterberg en Grijsoord	tussen Arnhem en Utrecht	4,6
10	A12	tussen Westervoort en Duiven	tussen Arnhem en Oberhausen	4,4
11	A2	tussen Batadorp en De Hogt	tussen Eindhoven en Maastricht-Noord	4,4
12	A12	tussen Zevenaar en Duiven	tussen Oberhausen en Arnhem	4,4
13	A20	tussen Moordrecht en Nieuwerkerk Aan Den IJssel	tussen Gouda en Hoek van Holland	4,2
14	A4	tussen Limesaquaduct en Zoeterwoude-Rijndijk	tussen Amsterdam en Den Haag	4,2
15	A16	tussen Moerdijkbrug en 's-Gravendeel	tussen Breda en Rotterdam	4,1
16	A15	tussen Sliedrecht-West en Sliedrecht-Oost	tussen Ridderkerk en Gorinchem	4,1
17	A2	tussen Utrecht Papendorp en Oudenrijn	tussen Amsterdam en 's-Hertogenbosch	4
18	A15	tussen Rotterdam-Heijplaat en Benelux	tussen Ridderkerk en Oostvoorne	3,9
19	A50	tussen Renkum en Grijsoord	tussen Oss en Arnhem	3,7
20	A4	tussen Ketheltunnel en Kethelplein	tussen Den Haag en Rotterdam	3,6
21	A15	tussen Sliedrecht-Oost en Sliedrecht-West	tussen Gorinchem en Ridderkerk	3,6
22	A16	tussen Rotterdam-Feijenoord en Ridderkerk-Noord	tussen Rotterdam en Breda	3,5
23	A27	tussen Industrieterrein Avelingen en Merwedeburg	tussen Gorinchem en Breda	3,4
24	A4	tussen Leidschendam en Zoeterwoude-Dorp	tussen Den Haag en Amsterdam	3,3
25	A58	tussen Brug Over Het Wilhelminakanaal Hm 20.7 en Oirschot	tussen Tilburg en Eindhoven	3,3
26	A58	tussen Brug Over Het Wilhelminakanaal Hm 20.7 en Moergestel	tussen Eindhoven en Tilburg	3,1
27	A2	tussen Martinus Nijhoffbrug en Zaltbommel	tussen Utrecht en 's-Hertogenbosch	3
28	A20	tussen Prins Alexander en Terbregseplein	tussen Gouda en Hoek van Holland	3
29	A27	tussen Nieuwendijk en Werkendam	tussen Breda en Gorinchem	2,9
30	A4	tussen Rijswijk-Centrum en Ypenburg	tussen Rotterdam en Den Haag	2,9
31	A15	tussen Sliedrecht-Oost en Hardinxveld-Giessendam	tussen Ridderkerk en Gorinchem	2,9
32	A4	tussen Ringvaart-Aquaduct en Roelofarendsveen	tussen Amsterdam en Den Haag	2,9

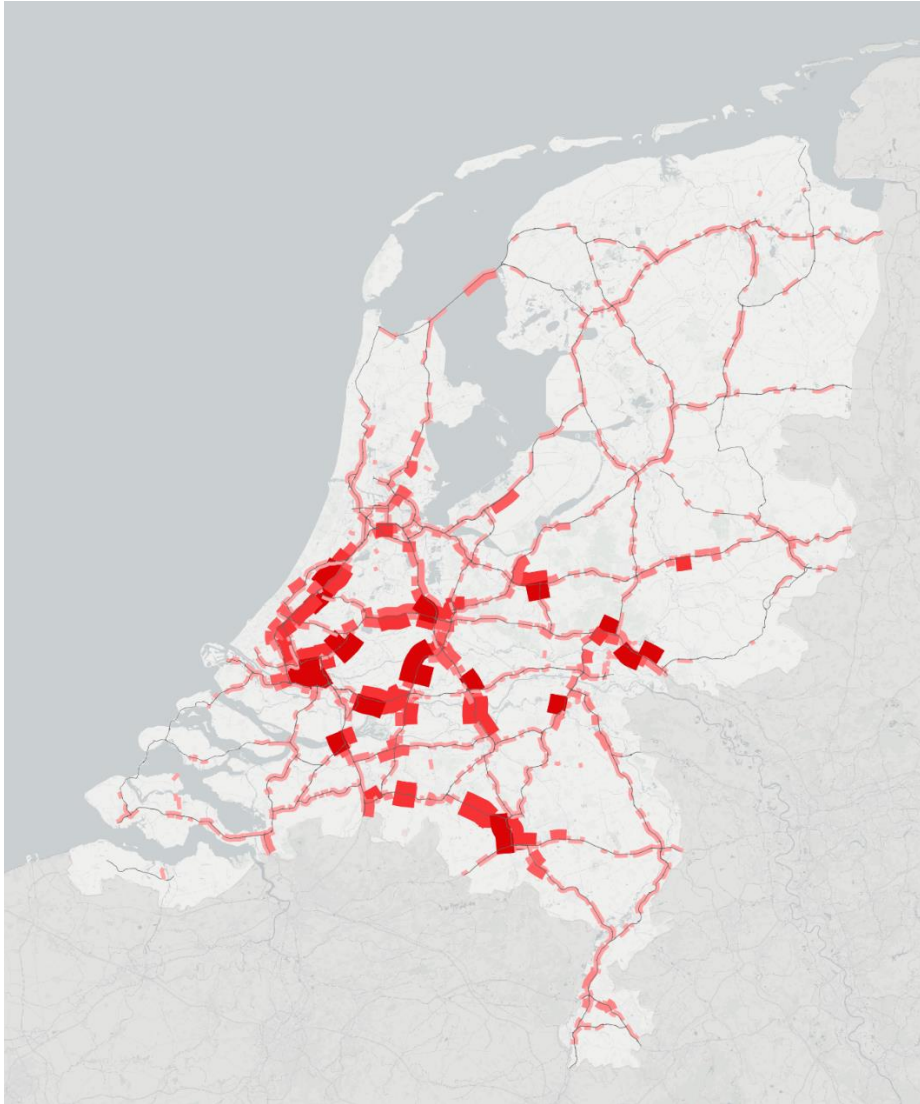


33	A58	tussen Oirschot en Best	tussen Tilburg en Eindhoven	2,9
34	A20	tussen Rotterdam-Crooswijk en Rotterdam-Centrum	tussen Gouda en Hoek van Holland	2,7
35	A15	tussen Gorinchem en Gorinchem	tussen Ridderkerk en Gorinchem	2,7
36	A15	tussen Papendrecht en Sliedrecht-West	tussen Ridderkerk en Gorinchem	2,6
37	A2	tussen Geldermalsen en Deil	tussen Utrecht en 's-Hertogenbosch	2,6
38	A12	tussen Nieuwerbrug en Woerden	tussen Den Haag en Utrecht	2,5
39	A12	tussen Harmelen en De Meern	tussen Den Haag en Utrecht	2,5
40	A1	tussen Deventer-Oost en Bathmen	tussen Apeldoorn en Hengelo	2,5
41	A15	tussen Gorinchem en Hardinxveld-Giessendam	tussen Gorinchem en Ridderkerk	2,4
42	A58	tussen Sint Annabosch en Ulvenhout	tussen Tilburg en Breda	2,4
43	A27	tussen Everdingen en Lexmond	tussen Utrecht en Gorinchem	2,4
44	A16	tussen Moerdijkbrug en Klaverpolder	tussen Rotterdam en Breda	2,4
45	A2	tussen De Hogt en Batadorp	tussen Maastricht-Noord en Eindhoven	2,4
46	A16	tussen Rotterdam-Prins Alexander en Terbregseplein	tussen Breda en Rotterdam	2,4
47	A1	tussen Hoevelaken en Hoevelaken	tussen Apeldoorn en Amsterdam	2,3
48	A2	tussen Empelbrug en Kerkdriel	tussen 's-Hertogenbosch en Utrecht	2,3
49	A58	tussen Tilburg-Reeshof en Bavel	tussen Tilburg en Breda	2,3
50	A27	tussen Utrecht-De Uithof en Lunetten	tussen Utrecht en Gorinchem	2,3

Bron: Panteia

Figuur 2 geeft deze informatie grafisch weer.

Figuur 2: Wegvakken met grootste schade voor het vrachtverkeer in 2019



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 2019

ranking	weg	traject	schade (mln €) 2018	schade (mln €) 2019
1	A4	knp Burgerveen – knp Prins Clausplein	26,1	27,2
2	A15	knp Ridderkerk – knp Gorinchem	17,9	21,5
3	A27	knp Everdingen – knp Gorinchem	16,8	17,5
4	A12	Gouwe – knp Oudenrijn	15,7	16,9
5	A4	knp Prins Clausplein - knp Benelux	13,3	16,7
6	A20	knp Terbregseplein – knp Gouwe	15,1	16,6
7	A27	knp Gorinchem – knp Hooipolder	10,8	13,3
8	A12	knp Waterberg – knp Oud Dijk	11,6	13,2
9	A2	knp Deil – knp Empel	11,1	12,8
10	A16	knp Ridderkerk – knp Klaverpolder	9,2	12
11	A2	knp Holendrecht – knp Oudenrijn	10,4	11,8
12	A58	knp de Baars – knp Batadorp	10,8	11,7
13	A20	knp Kleinpolderplein – knp Terbregseplein	9,9	11,3
14	A58	knp Galder – knp de Baars	7,1	11,2
15	A2	knp Everdingen – knp Deil	8,3	10,3
16	A2	knp Batadorp – knp De Hogt	9,6	9,2
17	A1	knp Hoevelaken – aansl A30 (Barneveld)*	4,5	8,9
18	A1	knp Beekbergen – knp Azelo	7,9	8,5
19	A50	knp Grijsoord – knp Valburg	5,6	8,4
20	A16	knp Terbregseplein – knp Ridderkerk	8,2	7,1

Bron: Panteia

*Traject is nieuw t.o.v. 2018

De totale directe vertragingsschade in 2019 door vertragingen voor het vrachtverkeer op deze top 20 trajecten is 266 miljoen euro. In de vorige versie van de Economische Wegwijzer bedroeg de schade voor de top 20 trajecten nog 231 miljoen euro. Een stijging van 15%.

De samenstelling van de top-20 is nauwelijks veranderd. Van de trajecten die in 2019 in de top-20 staan, is de schade in bijna alle gevallen gestegen ten opzichte van het jaar daarvoor. Alleen de A2 tussen de knooppunten Batadorp en De Hogt en de A16 van het Terbregseplein tot knooppunt Ridderkerk laten een daling zien.

De grootste economische schade in 2019 vond, net als in 2018, plaats op de A4 tussen knooppunt Burgerveen en knooppunt Prins Clausplein met 27,2 miljoen euro. Het traject met de grootste stijging is de A1 tussen Hoevelaken en de aansluiting met de A30 bij Barneveld. Ten opzichte van 2018 is de schade bijna verdubbeld naar bijna 9 miljoen euro. Dit is ook de enige nieuwkomer in de lijst.



Er is sprake van een stijging van de directe fileschade voor het vrachtverkeer in 2019 met 7,4 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 herberekend. Het resultaat is te zien in figuur 2.

Files kosten vrachtverkeer € 1,221-1,588 miljard per jaar

Panteia heeft een inschatting gemaakt van de directe vertragingsschade van alle knelpunten voor het vrachtverkeer. Voor 2019 komt die uit op € 468 miljoen. Dat is een stijging van ruim 7% ten opzichte van 2018 (€ 436 miljoen).

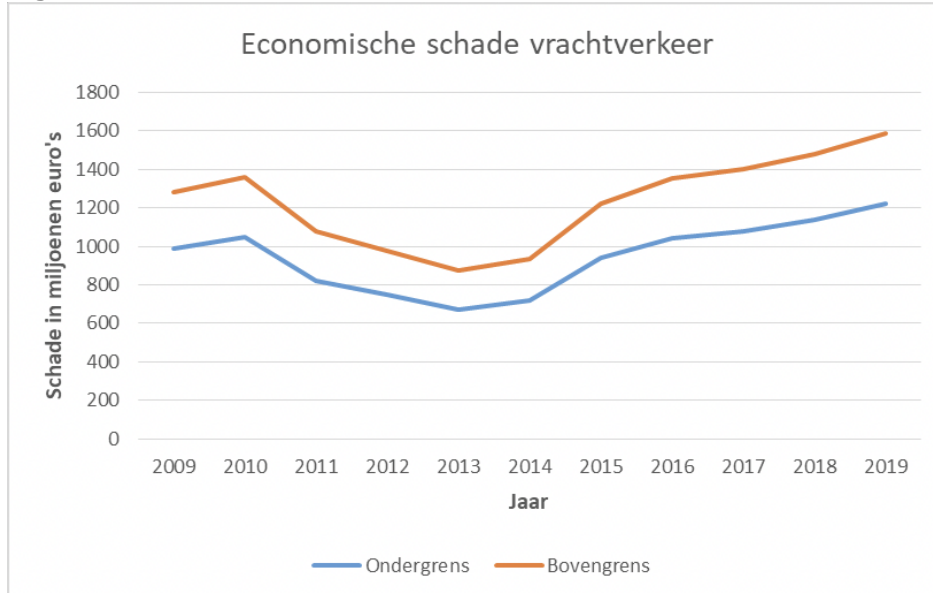
Naast deze directe vertragingsschade, leiden files voor het vrachtverkeer ook tot andere, extra kosten. Zo kan een file worden vermeden door om te rijden (omrijkosten). Ook kan door files de inzet van extra voertuigen noodzakelijk zijn om binnen een bepaald tijdvenster toch alle goederen te kunnen afleveren. 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 2019 op € 1,221 tot € 1,588 miljard.

Stijgende trend economische schade

De economische schade voor het vrachtverkeer ligt ook in 2019 weer ver boven het niveau van 2010. Dat was ooit 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 3: Economische schade voor het vrachtverkeer tussen 2009-2019



Bron: Panteia

Extra wegcapaciteit helpt

Uit de Economische Wegwijzers die TNO en Panteia vanaf 2009 hebben gemaakt, blijkt dat grote knelpunten na uitbreiding van de wegcapaciteit sterk zijn gedaald gedurende de afgelopen jaren. Tabel 4 toont een aantal voorbeelden. Na de capaciteitsuitbreiding zien we een sterke terugval in de schadebedragen. Echter met de aantrekkende economie van de laatste jaren is ook te zien dat de schade weer verder toeneemt op deze trajecten. Desalniettemin liggen de meeste bedragen nog ver onder het niveau van vóór de wegutbreiding.

In algemene zin is ook interessant dat het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) in de publicatie Kerncijfers Mobiliteit 2020 opmerkt dat het reistijdverlies in 2019 3,5% hoger ligt dan in 2008, terwijl het hoofdwegennet in 2019 wel 15% meer verkeer verwerkte dan in 2008. Het reistijdverlies per afgelegde afstand ligt hierdoor in 2019 nog steeds onder het niveau van 2008 (10,1% lager). Dit is een indicatie dat de extra wegcapaciteit die tussen 2008 en 2019 is aangelegd – o.a. als gevolg van de spoedaanpak wegen vanaf 2009 – in relatieve zin wel degelijk voor minder files zorgt.



Tabel 4: Trajecten met grote economische schade voor het vrachtverkeer

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2010-2019
	(€ mln)	(€ 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	11,8	-52%
A12 Gouwe – Oudenrijn	16,3	8,3	7,8	5,4	6,4	8,5	13	13	15,7	16,9	4%
A50 Grijsoord – Valburg	16	10,1	6,1	3,2	1,4*	4,1*	3,5	3,6	5,6	8,4	-48%
A1 Diemen – Muiderberg	9,7	4,5	2,8	3,7	6,4	8,6	8,7	2,7	1,1	1,9	-80%
A27 Lunetten – Everdingen	7,7	2,4	0,6	0,5	0,7*	1,2	1,7	2,5	4,1	4,8	-38%
A28 Rijnsweerd – Hoevelaken	12,5	14,2	14,1	4,9	1,7*	4,3*	4,4	7	5,8	6,5	-48%

Bron: TNO en Panteia (* = berekening TLN)

2019 recordjaar voor al het wegverkeer

Niet alleen qua fileschade voor het vrachtverkeer is 2019 een recordjaar. Uit de publicatie Kerncijfers Mobiliteit 2020 van het KiM blijkt dat de totale verkeersomvang op het hoofdwegennet in 2019 licht (+0,7%) toenam. Het totale reistijdverlies nam vorig jaar echter met 6,9% toe. Daarmee is het reistijdverlies in 2019 op een historisch maximum beland. Het ligt namelijk 3,5% hoger dan in 2008 (voorheen het historisch maximum).

Veel top-20 trajecten opgenomen in MIRT

Veel van de trajecten uit de top-20 met duurste files voor het vrachtverkeer zijn bij de overheid in beeld en opgenomen in het meerjareninvesteringsprogramma voor de weginfrastructuur, het MIRT. Het gaat om de volgende trajecten:

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

Traject	MIRT-fase
A1 Hoevelaken – aansl A30 Barneveld	In verkenningsfase. 2020: Voorkeursalternatief, 2022: Ontwerptracébesluit, 2023: Tracébesluit, 2024: Start realisatie.
A1 Beekbergen – Azelo	In realisatiefase. Oplevering 2025
A2 Deil – Empel	In verkenningsfase. 2021: Voorkeursbeslissing, 2021/2022: Ontwerptracébesluit, 2023/2024: Tracébesluit
A4 Burgerveen-Prins Clausplein	<ul style="list-style-type: none"> Deeltraject A4 Vlietland-N14: Planuitwerking. Openstelling in 2020-2022. Deeltraject N14-Burgerveen: in planuitwerking. 2024: Vaststellen Tracébesluit, 2026: start realisatie
A4 Prins Clausplein - Benelux	In planuitwerking. In kader project Haaglanden-N14 wordt het deeltraject Schiedam-Den Hoorn verbreed. Ook de toegang tot Den Haag vanaf de A4 wordt verbeterd (A4 Haaglanden). 2021: Tracébesluit, 2023 start realisatie.
A12 Waterberg – Oud Dijk	Project Via15. In realisatiefase. 2020: Start realisatie, 2022-2024: Openstelling



Traject	MIRT-fase
A15 Ridderkerk-Gorinchem	<ul style="list-style-type: none">Deeltraject Papendrecht-Sliedrecht: Werkzaamheden gestart. gereed: 2020-2021Deeltraject Papendrecht-Gorinchem: In verkenningfase. 2021: voorkeursbeslissing, 2022: Ontwerptracébesluit, 2023: Tracébesluit
A16 Terbregseplein – Ridderkerk	In verkenningfase. Zoekgebied voor de nieuwe oeververbinding: Feyenoord-Kralingen. Het streven is om de Voorkeursbeslissing te nemen in het najaar van 2021.
A20 Kleinpolderplein – Terbregseplein	Is project A16 Rotterdam. In realisatiefase. Oplevering 2022 - 2024.
A20 Terbregseplein – Gouwe	In planuitwerking. Project is vertraagd omdat er geen inschrijvingen van ingenieursdiensten zijn binnengekomen. 2022: Ontwerptracébesluit, 2023: Tracébesluit (inclusief voorbereiding van de realisatie), 2024-2027: Realisatie
A27 Everdingen – Gorinchem A27 Gorinchem – Hooipolder	Realisatiefase. Start werkzaamheden in 2022, openstelling: <ul style="list-style-type: none">Everdingen-Hooipolder in 2027-2029Houten-Everdingen in 2028-2030
A58 de Baars – Batadorp	Is project InnovA58 Eindhoven-Tilburg. Planuitwerkingsfase. Medio 2022: Ontwerptracébesluit, 2023-2026: Openstelling
A58 Galder – de Baars	<ul style="list-style-type: none">Is project InnovA58 Galder-Sint Annabosch: Planuitwerkingsfase. Najaar 2015: voorkeursbeslissing, 2025-2029InnovA58 Breda – Tilburg: in verkenningfase. 2021 (Q3): Voorkeursbeslissing, 2022-2024: Planuitwerking, 2024: Tracébesluit, 2024-2026: Realisatie

Bron: MIRT Projectenoverzicht 2021

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

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 per 2017 financiële afspraken tot 2030 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 toekomstscenario'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.

Ondanks Coronacrisis op termijn nog steeds veel files verwacht

Sinds de coronacrisis in maart 2020 ook Nederland in zijn greep kreeg, is het aantal files dit jaar drastisch gedaald. Als gevolg van thuiswerken, aangepast onderwijstijden en andere



maatregelen is het verkeersvolume op het hoofdwegennet in de eerste drie kwartalen van 2020 volgens het KiM circa 17% lager dan over dezelfde kwartalen van 2019. Het reistijdverlies ligt 41% lager. Het KiM verwacht dat het reistijdverlies voor heel 2020 kan dalen met 30% in een 'basisscenario', tot 40% in een 'dieperdaalscenario' ten opzichte van 2019. Tot 2025 verwacht het KiM dat het wegverkeersvolume op het hoofdwegennet 4,5% - 10,5% boven het volume van 2019 zal uitkomen. Dit wordt vooral veroorzaakt door de economische groei en het groeiend aantal inwoners. Ook al is de verwachting dat er ook op langere termijn meer digitaal gewerkt en gestudeerd wordt, kan het totale reistijdverlies op het hoofdwegennet in 2025 toch 20% hoger zijn dan in 2019. In een scenario met veel negatievere economische effecten van de coronacrisis komt het totale reistijdverlies op het hoofdwegennet volgens het KiM in 2025 weer op hetzelfde recordniveau als in 2019, het huidige record. Deze cijfers geven aan dat de doorstroming op het wegennet ook voor de langere termijn nog steeds veel aandacht verdient, van zowel de sector als de overheid.

Stikstof blijft infraprojecten klemzetten

Investerings in (weg)infrastructuur zijn nu meer dan welkom om ons uit de crisis te helpen. Het is nog volstrekt onduidelijk of de maatregelen die het kabinet neemt om de stikstofcrisis te overwinnen voldoende zijn om ruimte te creëren voor MIRT-projecten. In haar reactie op het advies van de commissie Remkes geeft het kabinet aan dat een vrijstelling voor de bouwactiviteiten in de aanlegfase van projecten komt. Daarmee zijn de woning- en utiliteitsbouw geholpen, wat positief is. Maar voor veel infraprojecten is er simpelweg onvoldoende stikstofruimte voor de gebruiksfase. Dat maakt vergunningverlening onmogelijk. Dit geeft de minister ook aan in haar brief over de stand van zaken rond de zeven prioritaire MIRT-projecten, waarbij in ieder geval bij vier projecten vertraging wordt opgelopen. Dit is echter nog niet alles, waarschijnlijk zullen veel meer projecten vertraging ondervinden of zelfs zullen worden uit- ofgesteld vanwege de stikstofproblematiek.

Sector blijft investeren in verduurzaming, digitalisering en efficiencyverbetering

De sector transport en logistiek staat voor de uitdaging om de eerder ingezette lijn van verduurzaming, digitalisering en efficiencyverbetering door te zetten in een economisch moeilijkere periode. In de huidige situatie is het voor ondernemers moeilijk om grote investeringen te doen. In een recente ledenpeiling door TLN geven zij aan ook meer moeite te hebben om operaties efficiënt te plannen en uit te voeren, o.a. vanwege extra maatregelen en procedures in verband met corona. Tegelijk lijkt door de coronacrisis ook het besef bij ondernemers van het belang van investeringen in verdere digitalisering, datadeling en intermodale oplossingen toe te nemen, om verstoringen beter op te kunnen vangen en de marktpositie verder te versterken. Wij verwachten dan ook dat zodra de coronabeperkingen kunnen worden opgeheven en de economie weer kan groeien, deze investeringen versneld zullen worden gedaan. Dat zal bijdragen aan efficiëntere inzet van mensen en voertuigen en daarmee aan een optimaal gebruik van de (weg)infrastructuur.

Ten aanzien van investeringen in verduurzaming van de logistiek hebben wij de indruk dat ondernemers momenteel vooral noodzakelijke vervangingsinvesteringen doen. Daarbij worden oudere voertuigen vervangen door de schoonste Euro VI-voertuigen. Daarmee blijft de dalende trend van emissies van fijnstof en stikstofoxiden (NOx) intact. Wij verwachten dat zodra de economische situatie verbetert, de investeringen in nieuw materieel zullen



toenemen. Daarmee blijft de sector bijdragen aan verlaging van stikstofdeposities. Specifieke aandacht zal de sector moeten hebben voor het tegengaan van de manipulatie van Adblue-systemen in vrachtauto's, zoals ook aangegeven in het eindadvies van het Adviescollege Stikstofproblematiek (Remkes). Verder zullen de afspraken uit het Klimaatakkoord er ook toe leiden dat de sector de komende jaren steeds meer zal investeren in 'Zero Emission'-voertuigen. De recente afspraken tussen de staatssecretaris van I&W, de gemeenten en het bedrijfsleven over ZE-gebieden in de grotere steden zorgen op dit vlak voor de nodige duidelijkheid. Het realiseren van een goede en adequate laadinfrastructuur, de beschikbaarheid van voldoende voertuigaanbod en de hoge meerkosten ten opzichte van de conventionele dieselveertuigen zijn nog wel belangrijke aandachtspunten.

Wensen TLN en evofenedex

De verwachting dat na de coronacrisis de files minimaal weer op het recordniveau van 2019 zullen terugkeren is reden om de investeringsplannen in het hoofdwegennet met volle kracht door te zetten. Van de 20 duurste knelpunten voor het vrachtverkeer die in de nieuwe Economische Wegwijzer staan opgesomd, zijn er 14 in het MIRT opgenomen. Dat betekent dat er al stappen zijn ondernomen om ze aan te pakken. Het is essentieel dat deze projecten daadwerkelijk worden gerealiseerd. Enkele top-20 trajecten ontbreken echter nog in het MIRT, waaronder de grote knelpunten A12 Gouwe-Oudenrijn en de A2 Holendrecht-Oudenrijn. Bij die trajecten is een onderzoek naar de aard van de doorstromingsproblemen noodzakelijk. Het verbeteren van de doorstroming op de duurste knelpunten zal een aanzienlijke verlaging van de economische schade betekenen en het wegvervoer in staat stellen zijn vitale rol voor de samenleving efficiënt te kunnen vervullen.

Prioriteitenlijst met voort te zetten MIRT-projecten

	Weg	Knelpunt
1	A1	Hoevelaken – aansl A30 Barneveld, incl. Knooppunt Hoevelaken
2	A2	Deil – Empel
3	A4	Burgerveen-Prins Clausplein
4	A4	Prins Clausplein - Benelux
5	A12	Waterberg – Oud Dijk
6	A15	Ridderkerk-Gorinchem
7	A16	Terbregseplein – Ridderkerk
8	A20	Terbregseplein – Gouwe
9	A58	de Baars – Batadorp
10	A58	Galder – de Baars

Onderzoek noodzakelijk voor:

- A12 Gouwe – Oudenrijn
- A2 Holendrecht - Oudenrijn



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 2020