

Aanbod, gebruik en reistijdverlies hoofdwegennet, 2000-2018

Indicator | 29 september 2020

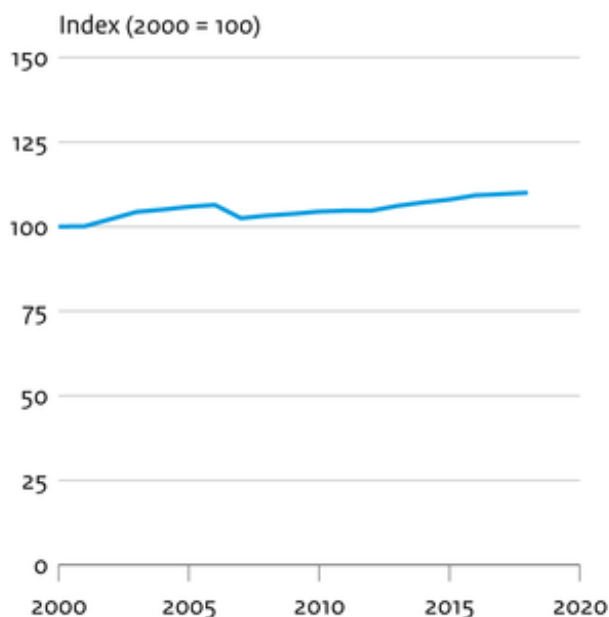
U bekijkt op dit moment een archiefversie van deze indicator. De actuele indicatorversie met recentere gegevens kunt u via deze [link](#) [1] bekijken.

Tussen 2000 en 2018 is het rijkswegennet uitgebreid met 497 kilometer weglengte; dat is een toename van 10 procent. Feitelijk is de uitbreiding nog iets groter, omdat in dezelfde periode een aantal rijkswegen aan de provincies is overgedragen. Daarnaast is de capaciteit van het rijkswegennet vergroot doordat extra rijstroken en spitsstroken zijn opengesteld. Dat leidde in dezelfde periode tot een toename van het aantal rijstrookkilometers met 19 procent. De congestie nam de laatste jaren toe, maar ligt nog onder het niveau van topjaar 2008.

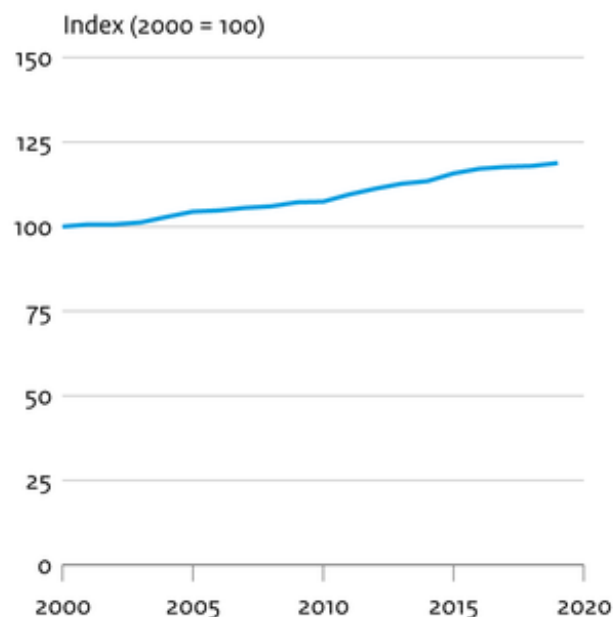
[figuurgroep]

Lengte en capaciteit van rijkswegennet

Lengte



Capaciteit

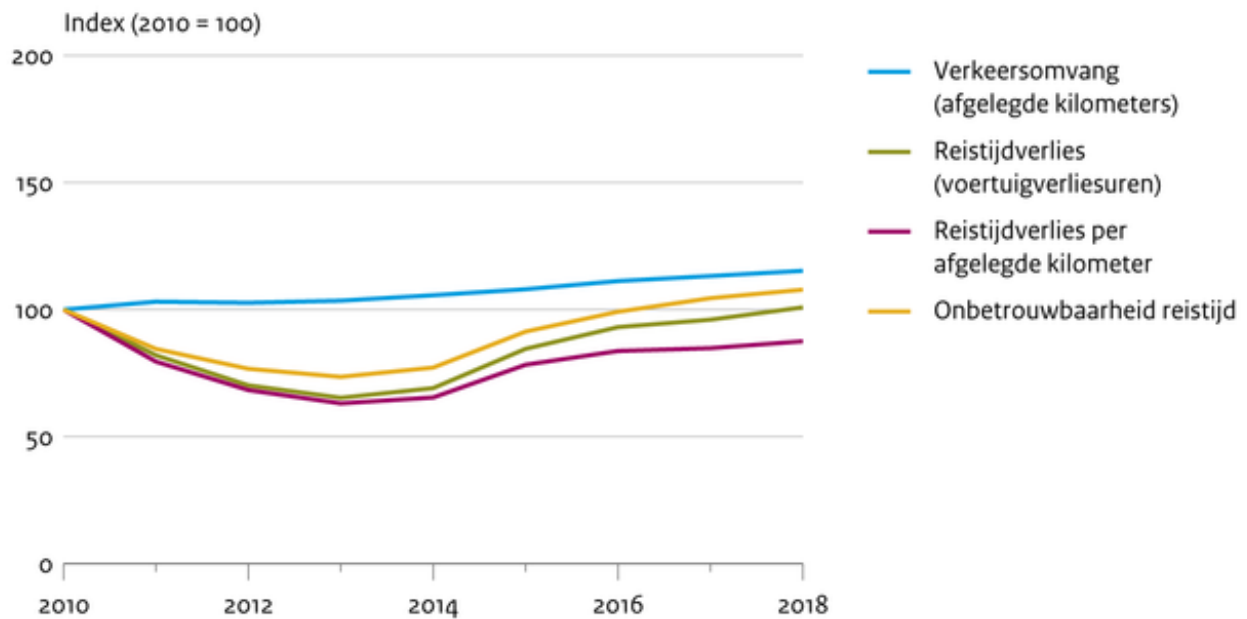


Bron: CBS; KiM

PBL/aug20
www.clo.nl/nl213705

- [Download figuur](#) [2]
- [Download data \(xlsx\)](#) [3]
- [Download data \(ods\)](#) [4]

Prestaties van hoofdwegennet

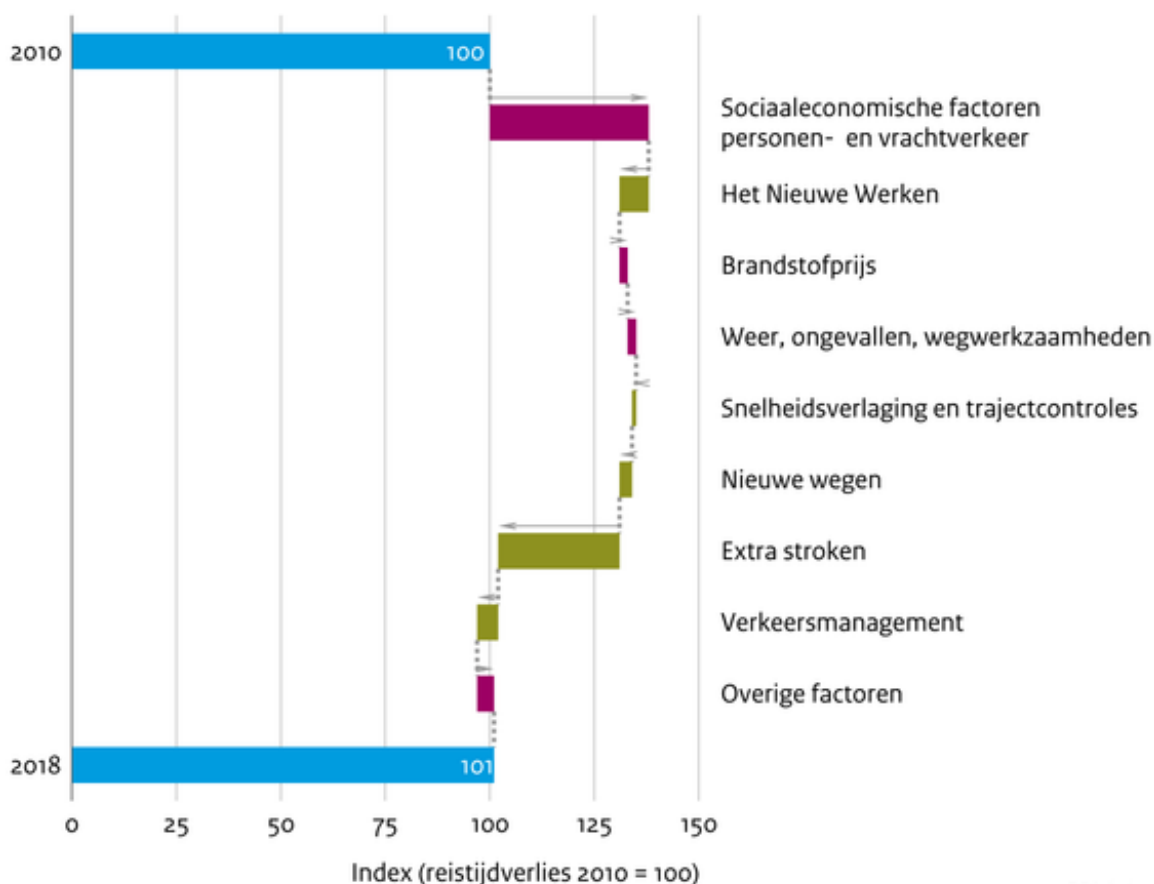


Bron: KiM 2019

PBL/jul20
www.clo.nl/nl213705

- [Download figuur](#) [5]
- [Download data \(ods\)](#) [6]
- [Download data \(xlsx\)](#) [7]

Oorzaken van reistijdverlies op hoofdwegen, 2010 – 2018



Bron: KiM 2019

 PBL/jul20
www.clo.nl/nl213705

- [Download figuur](#) [8]
- [Download data \(ods\)](#) [9]
- [Download data \(xlsx\)](#) [10]

[/figuurgroep]

Lengte en capaciteit rijkswegennet toegenomen

Tussen 2005 en 2018 is het rijkswegennet met 497 kilometer weglengte uitgebreid; dat is een toename van 10 procent. De uitbreiding bestond onder andere uit de openstelling van een deel van de A50 tussen Nistelrode en knooppunt Paalgraven, de ombouw van de randweg om Eindhoven, de doortrekking van de A37 van Hoogeveen naar Emmen en de openstelling van de A4. De toename van 10 procent is een netto-effect, want in dezelfde periode is een aantal rijkswegen aan de provincies overgedragen. Hierdoor nam de lengte van het rijkswegennet af.

Op een aantal locaties in het rijkswegennet zijn extra rijstroken en spitsstroken opengesteld. Daardoor nam de capaciteit van het rijkswegennet, gemeten in rijstrookkilometers, tussen 2000 en 2019 met 19 procent toe.

Ontwikkeling van het reistijdverlies en verkeersomvang

Het totale reistijdverlies nam in de periode 2010-2018 toe met 1%. Na een daling in de periode 2010-2013 is de congestie sinds 2013 weer gestegen. De tijdelijke daling heeft deels te maken met de economische crisis, waardoor er met name minder vrachtverkeer op de weg was. Een andere oorzaak van de daling is dat het wegennet in deze periode fors is uitgebreid met extra rijstroken (vooral in de Randstad), waardoor de wegcapaciteit toenam. In de periode 2010-2018 nam het reistijdverlies per kilometer af met 12,4%. Ten opzichte van 2017 is in 2018 wél een toename zichtbaar, namelijk van 3,2%.

De verkeersomvang nam tussen 2010 en 2018 toe met zo'n 15%. In dezelfde periode zien we ook een lichte stijging van het aantal door autobestuurders gereden kilometers. De ontwikkeling is minder beïnvloed door de economische crisis, al is in de crisisperiode wel een stabilisatie waarneembaar. Omdat de afgelegde afstand sterker is toegenomen dan de congestie, is het aantal verliesuren per afgelegde kilometer afgenomen.

Oorzaken van reistijdverlies op het hoofdwegennet zijn divers

De ontwikkeling van het reistijdverlies over de periode 2010-2018 is vooral beïnvloed door sociaaleconomische factoren. Met name de toename van het autobezit, en in iets mindere mate de groei van de bevolking en van het aantal banen, heeft geleid tot een toename van het reistijdverlies met 38%. Verder heeft een dalende brandstofprijs in de periode 2010-2018 gezorgd voor een lichte stijging van het reistijdverlies (+2%). Wegwerkzaamheden, weersomstandigheden en ongevallen (incidentmeldingen) zorgden eveneens voor zo'n 2% groei in deze periode.

De uitbreiding van het wegennet met extra stroken heeft een belangrijke dalende werking gehad op de ontwikkeling van het reistijdverlies (-29%). Ook verkeersmanagement - hier gemeten door te kijken naar drips (dynamisch route-informatiepanelen) en tdi's (toerit doseer installaties) - bracht het reistijdverlies omlaag. Met name extra investeringen in drips en bermdrips en in iets mindere mate in tdi's zorgden in de periode 2010-2018 voor een daling van het reistijdverlies met zo'n 5%. De aanleg van nieuwe wegen en snelheids- en trajectcontroles leidden op hun beurt tot een afname van het reistijdverlies met respectievelijk zo'n 3% en 1%. Zonder de groei van het Nieuwe Werken (thuiswerken, spitsmijden en het werken op andere plekken dan op kantoor) zou het reistijdverlies zo'n 7% hoger zijn geweest. Oftewel: het stimuleren van tijd- en plaatsonafhankelijk werken heeft een gunstig effect op het reistijdverlies.

Referenties

- CBS, [Lengte van wegen](#) [11], CBS Statline.
- KIM (2017), [Mobiliteitsbeeld 2019](#) [12], Den Haag; Ministerie voor Infrastructuur en Milieu.

Technische toelichting

Naam van het gegeven

Aanbod, gebruik en reissnelheid weginfrastructuur

Omschrijving

De ontwikkeling van de lengte en de capaciteit van het rijkswegennet, het reistijdverlies en de belangrijkste oorzaken daarvan.

Verantwoordelijk instituut

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM, auteur: Peter Jorritsma (KiM)).

Berekeningswijze

Reistijdverlies: Het reistijdverlies van voertuigen (voertuigverliesuren) wordt berekend door het rijden in files (tot 50 km/uur) en een vertraagde afwikkeling van het verkeer (tussen 50 en 100 km/uur) af te zetten tegen een referentiesnelheid van 100 km/uur. Deze referentiesnelheid is een benadering van de gemiddelde snelheid bij de vrije afwikkeling van het verkeer. Deze maat (VVU100) wordt gebruikt om het totale reistijdverlies op het hoofdwegennet weer te geven.

Geografisch verdeling

Nederland

Achtergrondliteratuur

CBS (2020), Lengte van wegen, CBS Statline. KiM (2019), Mobiliteitsbeeld 2019.

Betrouwbaarheids codering

Lengte en capaciteit wegennet, prestaties hoofdwegennet: integrale waarneming.

Referentie van deze webpagina

CBS, PBL, RIVM, WUR (2020). [Aanbod, gebruik en reistijdverlies hoofdwegennet, 2000-2018](#) [13] (indicator 2137, versie 05 , 29 september 2020). www.clo.nl. Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), Den Haag; PBL Planbureau voor de Leefomgeving, Den Haag; RIVM Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu, Bilthoven; en Wageningen University and Research, Wageningen.

Bron-URL: <https://www.clo.nl/indicatoren/nl213705>

Links

[\[1\] https://www.clo.nl/indicatoren/nl2137](https://www.clo.nl/indicatoren/nl2137) [2]
https://www.clo.nl/sites/default/files/infographics/2137_008g_clo_05_nl.png [3]
<https://www.clo.nl/sites/default/files/datasets/c-2137-008g-clo-05-nl.xlsx> [4]
<https://www.clo.nl/sites/default/files/datasets/c-2137-008g-clo-05-nl.ods> [5]
https://www.clo.nl/sites/default/files/infographics/2137_009g_clo_05_nl.png [6]
<https://www.clo.nl/sites/default/files/datasets/c-2137-009g-clo-05-nl.ods> [7]
<https://www.clo.nl/sites/default/files/datasets/c-2137-009g-clo-05-nl.xlsx> [8]
https://www.clo.nl/sites/default/files/infographics/2137_003g_clo_05_nl.png [9]
<https://www.clo.nl/sites/default/files/datasets/c-2137-003g-clo-05-nl.ods> [10]
<https://www.clo.nl/sites/default/files/datasets/c-2137-003g-clo-05-nl.xlsx> [11]
<https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/70806ned> [12]
<https://www.kimnet.nl/mobiliteitsbeeld/mobiliteitsbeeld-2019#/> [13]
<https://www.clo.nl/indicatoren/nl213705>