

## 2. Reistijdverlies op het hoofdwegennet in 2015

In de avondspits is het reistijdverlies in 2015 ten opzichte van 2014 het meest toegenomen (15-19 uur 28 procent); in de ochtendspits (6-10 uur) met 19 procent. Figuur 1 laat zien dat de toenames van reistijdverlies in de avondspits van 16-18 uur in 2015 (kaartje 2) alle plaatsvonden op locaties waar in 2014 al relatief veel reistijdverlies was (kaartje 1). Alleen de file op de A1 tussen Hilversum en Amersfoort is afgenomen, omdat er een extra rijstrook is opengesteld. De verkeersomvang is op de locaties waar het reistijdverlies toenam, juist gelijk gebleven of afgenomen (3e kaartje), terwijl buiten de spits wel een toename is opgetreden (4e kaartje). Wellicht kan de toename van het reistijdverlies met 22 procent voor een groot deel worden verklaard door relatief kleine verschuivingen van het verkeer over tijdstippen van de dag en locaties op het hoofdwegennet. Deze verschuivingen leiden lokaal tot een toename van verkeer en een relatief sterke stijging van het reistijdverlies, zonder dat er sprake is van een grote toename van de verkeersomvang in afgelegde voertuigkilometers op de hele dag en het hele netwerk. Zonder de toename van het reistijdverlies zou de verkeerstoename in de avondspits groter geweest zijn dan 1,4 procent. Hetzelfde geldt, maar in minder sterke mate, voor de ochtendspits.

Er zijn indicaties dat het netwerk in de afgelopen jaren gevoeliger is geworden voor veranderingen in de verkeersomvang. Bij kleine veranderingen in de verkeerstoename kunnen grotere veranderingen in reistijdverlies optreden dan voorheen. De volgende bevindingen hebben hierop betrekking.

- De verkeersomvang per rijstrookkilometer is in de periode 2000-2008 met 8 procent toegenomen, van 2008-2013 door uitbreiding met extra stroken met 4 procent afgenomen en van 2013-2015 weer met 1 procent toegenomen.
- Nagegaan is in welke situaties per wegvak per dagdeel de gemiddelde snelheid gemiddeld onder 70 km/uur komt. Indien de kans hierop in 2014 tussen ongeveer 30 en 50 procent is, lijkt de kans op toename van het reistijdverlies door toename van verkeer het grootst te zijn. Indien de kans op een gemiddelde snelheid per wegvak per dagdeel boven 50 procent is, lijkt de kans op toename van het reistijdverlies veel minder toe te nemen. Nadere analyses zijn nodig om na te gaan of deze veranderingen in de tijd ook echt opgetreden zijn.
- Sinds 2008 is het aandeel van de lange files (in lengte en tijdsduur) verminderd en is het aandeel van de kortere files toegenomen. Ook zijn de files meer verspreid over het netwerk en op verschillende tijden van de dag.
- Volgens landelijke cijfers is de verhouding tussen toename verkeersomvang en toename reistijdverlies in de periode 2000-2015 toegenomen van gemiddeld circa 1: 2,5 in de periode 2000-2005 naar circa 1: 3,5 in de periode 2000-2010. In de periode 2011-2015 zijn de schommelingen tussen de cijfers te groot om een schatting te maken.
- Er zijn derhalve indicaties, maar geen sluitend bewijs dat er geleidelijk meer verkeer verspreid over de hoofdwegen komt ten opzichte van de capaciteit en dat het reistijdverlies sterker reageert op toe- en op afnamen van verkeer. Er zijn ook indicaties dat de aard van de samenhang tussen veranderingen in verkeersomvang en veranderingen in reistijdverlies veranderd is: door veranderingen in verkeersomvang zijn de files meer verspreid over meer plaatsen en tijden, er zijn meer korte, maar minder lange files dan enige jaren geleden.

Kortom, de laatste jaren lijkt het wegennet gevoeliger te reageren op lokale veranderingen in het verkeer. De aard van dit fenomeen en de en de oorzaken daarvan vereisen nader onderzoek.

**Figuur 1** Omvang van reistijdverlies in avondspits (16-18 uur) in 2014 op hoofdwegen (kaart 1). Ontwikkeling reistijdverlies in avondspits 2014-2015 (kaart 2). Ontwikkeling van verkeersomvang in avondspits 2014-2015 (kaart 3). Ontwikkeling van verkeersomvang in dalperiode (9-16 uur) (kaart 4).

