

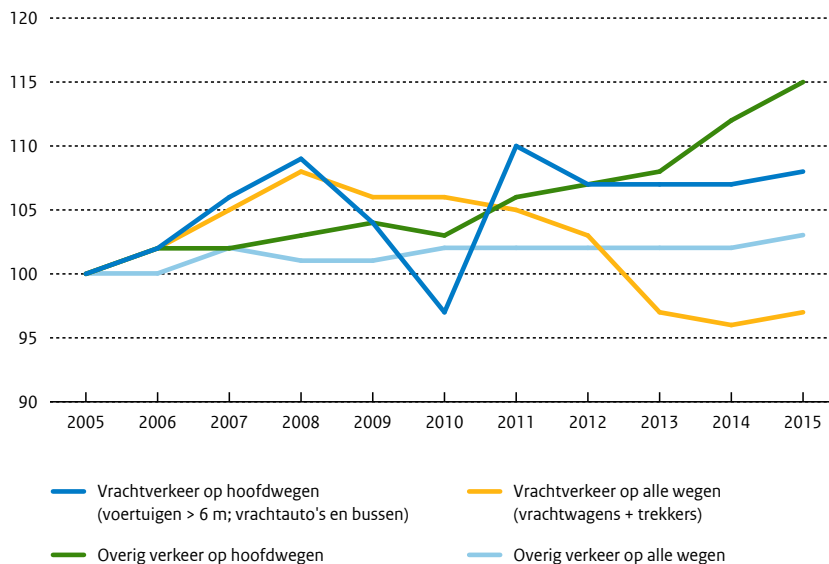
7. Bijdrage vrachtverkeer aan reistijdverlies

In 2015 is het vrachtverkeer, waarvan de groei sinds 2011 was gestagneerd, op zowel hoofdwegen als op alle wegen weer gaan toenemen (beide 1 procent: figuur 1). Het overige verkeer (personen- en bestelauto's) groeide harder op de hoofdwegen (2,6 procent) dan op alle wegen (1 procent).

Het vrachtverkeer op alle wegen in Nederland was voor de economische crisis fors toegenomen, meer dan het overige verkeer (personenauto's en bestelauto's). Na 2008 nam het echter af, terwijl het overige verkeer op ongeveer gelijk niveau bleef (figuur 1).

In de periode 2005-2015 nam het vrachtverkeer op de hoofdwegen in de Randstad en op aansluitende wegen (zie kaartje figuur 1 in achtergrond 'Reistijdverlies op het hoofdwegennet in 2015') met 8 procent toe (figuur 2). Sociaal-economische factoren (gemeten met het aantal banen per gemeente, omdat het bbp per COROP niet beschikbaar was) dragen hier 3 procent aan bij. Zonder economische crisis van 2008-2015 zou het vrachtverkeer extra zijn toegenomen met circa 5 procent. De prijs van diesel zakte in 2015 met circa 13 procent (gecorrigeerd voor inflatie) tot het niveau van 2005 en droeg daardoor niet bij aan de toename van het verkeer in de periode 2005-2015. De wegwitbreidingen met extra stroken hebben geleid tot 4 procent meer vrachtverkeer. Verondersteld wordt dat een deel van het vrachtverkeer door deze maatregelen een andere route koos (van andere wegen naar hoofdwegen).

Figuur 1 Ontwikkeling vrachtverkeer en overig verkeer op alle wegen en op hoofdwegen in de Randstad en andere stedelijke regio's, 2005-2015 (afgelegde kilometers, index:2005=100). Bron: CBS en RWS.



Figuur 2 Verklaring van de ontwikkeling van het vrachtverkeer op hoofdwegen in de Randstad en andere stedelijke regio's, 2005-2015 Bron: KiM.

