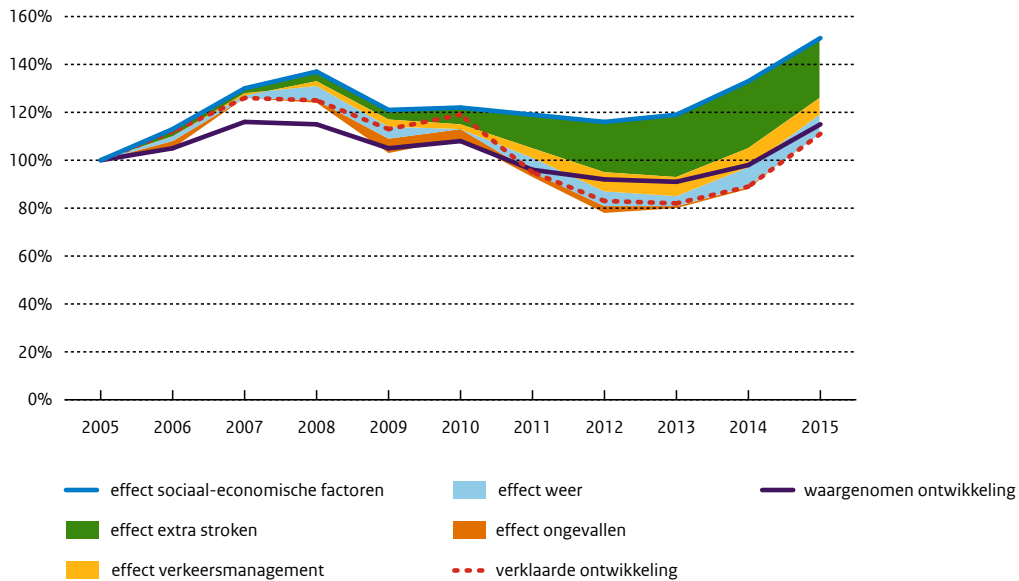


## 2. Verklaring van de ontwikkeling van de extreme reistijdverliezen

**Figuur 1** Verklaring van de ontwikkeling van de extreme reistijdverliezen op hoofdwegen in de Randstad en op aansluitende wegen, 2005-2015 (de verklaarde ontwikkeling is het effect van de sociaal-economische factoren minus de effecten van de overige factoren). Bron: KiM.



De omvang van extreme reistijdverliezen is in de periode 2005-2015 toegenomen doordat het aantal voertuigen op de weg is veranderd, als gevolg van veranderingen in bevolking, banen en autobezit (dit is het effect van sociaaleconomische factoren in figuur 1). Dit effect is vooral ingeperkt door de aanleg van extra rijstroken in de periode 2011-2013. Ook het verkeersmanagement heeft hier een bijdrage aan geleverd, vooral vanaf 2012. Evenals in 2014 waren de weersomstandigheden in 2015 relatief gunstig. Het extreme reistijdverlies was in 2015 vanwege weersomstandigheden circa 8 procent lager dan in 2005. Ongevallen hebben in 2015 ongeveer 12 procent van het extreme reistijdverlies veroorzaakt. Het effect van ongevallen op het reistijdverlies was in 2015 ongeveer gelijk aan het gemiddelde jaarlijkse effect in de periode 2005-2015 (in 2015 is het effect van ongevallen ten opzichte van 2014 met 2 procent toegenomen en ten opzichte van 2005 met 1 procent afgenomen). Wegwerkzaamheden droegen in de periode 2005-2015 nauwelijks bij aan de toename van het extreme reistijdverlies (circa 0,2 procent). Trajectcontroles, deels gecombineerd met snelheidsbeperkingen, leidden vanaf 2012 elk jaar tot een grotere afname van extreem reistijdverlies. In 2015 was het effect hiervan -3 procent ten opzichte van 2005.

De extreem lange reistijden doen zich vooral voor geconcentreerd op de snelwegen rond de grote steden (figuur 2). Dit is een indicatie dat het wegennetwerk op deze punten het meest kwetsbaar is, maar ook op andere delen zijn kwetsbare punten.

**Figuur 2** Ruimtelijke spreiding van de extreme reistijdverliezen

