

Economische Wegwijzer

Economische schade door files blijven aanpakken

2011



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 hele logistieke keten.

In deze economische wegwijzer presenteren EVO en TLN de top-20 trajecten van duurste files voor het goederenvervoer. Het betreffen de verkeerscijfers van het jaar 2010. Het overzicht is tot stand gekomen na een analyse van TNO. De 50 grootste knelpunten op wegvakniveau zijn hierbij gecombineerd tot een lijst van 20 duurste trajecten.

ECONOMISCHE SCHADE DOOR FILES VOOR HET GOEDERENVERVOER BLIJFT HOOG!

Deze economische wegwijzer geeft de cijfers weer van 2010. De schade door reistijdverliezen op de 'top twintig trajecten met de meeste economische schade voor het vrachtverkeer' bedroeg 182 miljoen euro. Dat is 14% meer dan in 2009 (159 miljoen). De meeste knelpunten komen voor op de belangrijke goederenvervoer- en achterlandverbindingen zoals A1, A2, A4, A12, A15, A20, A27, A28 en A50.

In 2010 is er veel aan de weg gewerkt, er was sprake van extreme weersomstandigheden en de economische situatie was beter dan in 2009. Deze omstandigheden hebben invloed op de filecijfers. De top twintig in 2011 zal anders zijn. Op enkele trajecten is de doorstroming verbeterd door wegverbredingen. In 2011 zijn er volgens de registratie van de Verkeersinformatiedienst (VID) minder files geweest. Dit kan betekenen dat de economische schade ook voor het goederenvervoer is gedaald. De cijfers van 2011 zijn echter nog niet bekend. Desondanks blijft de economische schade onacceptabel hoog. EVO en TLN vinden het zorgelijk dat er geen plannen bestaan voor trajecten waar nu al forse schade wordt geleden, bijvoorbeeld A15 (Papendrecht-Gorinchem) of A16 (Rotterdam-Breda).

Daarnaast blijft structurele aanpassing van de bereikbaarheid in veel regio's noodzakelijk. Zo verminderen extra rijstroken bijvoorbeeld op de A9 bij Velsen, de A1 door het Gooi, de A28 tussen Utrecht en Amersfoort en de A50 Heteren-Ewijk alleen tijdelijk de files.

Wat moet er structureel verbeteren?

EVO en TLN vinden dat de volgende knelpunten (in willekeurige volgorde) met prioriteit moeten worden aangepakt:

- A1 't Gooi
- Koppeling A8-A9
- Ring A10 Noord
- Ring Utrecht (A12, A27, randweg Noord)
- Knooppunt Hoevelaken A28/A1
- Ring Rotterdam (A13/A16, A20-A15)
- Nieuwe Westelijke Oeververbinding A15-A20
- A15 Sliedrecht-Hardinxveld/Giessendam
- A 4 Zuid (Hoeksche Waard)
- A27 Everdingen-Hoopolder
- Koppeling A15/A12 Ressen-Zevenaar
- A1 Apeldoorn-Twente
- A2 knp Deil-Den Bosch
- Corridor A58-A67
- A2 Maasbracht-Geleen



Wijnand van Zanten, telefoon (079) 36 36 214
e-mail wvzanten@tln.nl • www.tln.nl



Jeroen de Veth, telefoon (079) 34 67 204
e-mail j.deveth@evo.nl • www.evo.nl

In zeven stappen naar de duurste files voor het goederenvervoer

In 2011 heeft TNO voor EVO en TLN een overzicht gemaakt van de grootste knelpunten in 2010 voor het vrachtverkeer. TNO heeft daarbij gebruik gemaakt van RWS-gegevens en op hoofdlijnen de volgende methode gehanteerd:

1. Bepalen van het percentage vrachtverkeer per wegvak en per rijrichting;
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 filezwaarte, het aandeel vrachtverkeer in de spits, het aandeel vrachtverkeer in de daluren en het aantal rijstroken per wegvak per richting;
6. Bepalen van het schadebedrag voor vrachtverkeer per wegvak en rijrichting door het aantal voertuigverliesuren te vermenigvuldigen met de 'value of time' van € 43,72 per uur;
7. Rangschikken van de lijst wegvakken en richtingen naar schadebedrag, aflopend van hoog naar laag.

Het resultaat van het doorlopen van deze stappen is de top 50 knelpunten vrachtverkeer 2010. Een aantal van deze knelpunten ligt dicht bij elkaar op specifieke 'trajecten'. Deze trajecten kunnen ook weer worden gerangschikt naar economische schade. Dan ontstaat het volgende beeld:

Top 20 van trajecten met meeste economische schade voor het vrachtverkeer (totaal van beide richtingen) in 2010				
Rangorde 2010	Rangorde 2009	Traject	Economische schade in miljoenen euro (↑ meer/↓ minder schade dan in 2009)	Lengte in kilometers
1	1	A2 knp Holendrecht-knp Oudenrijn	24,7 ↑	32,5
2	2	A12 Gouwe-knp Oudenrijn	16,3 ↓	33,8
3	3	A50-knp Grijsoord-knp Valburg	16 ↑	14,6
4	7	A2 Knp Everdingen-knp Deil	13,4 ↑	18,3
5	8	A28 Knp Rijnsweerd-knp Hoevelaken	12,5 ↑	20,3
6	12	A1 Knp Diemen-knp Muiderberg	9,7 ↑	9,3
7	5	A20 Knp Kleinpolderplein-knp Terbregseplein	8,8 ↓	9,9
8	10	A27 knp Everdingen-knp Gorinchem	8,7 ↑	21,3
9	16	A15 Papendrecht-knp Gorinchem	8,3 ↑	12,1
10	19	A27 knp Lunetten-knp Everdingen	7,7 ↑	12,1
11	17	A4 knp Burgerveen- aansl N11	7,2 ↑	10,4
12	6	A13 knp Ypenburg-knp Kleinpolderplein	6,5 ↓	14
13	-	Knp Benelux-knp Vaanplein	6,4 ↑	2,6
14	-	A4 knp De Hoek-knp Burgerveen	6 ↑	12,4
15	14	A12 knp Lunetten-knp Maanderbroek	5,7 ↓	47,4
16	-	A10 Coenplein-Nieuwe Meer	5,3 ↑	10,1
17	-	A2 knp Het Vonderen-knp Kerensheide	5,3 ↑	18,6
18	9	A27 knp Gorinchem-knp Hooipolder	4,8 ↓	21,3
19	15	A1 knp Eemnes-knp Hoevelaken	4,5 ↓	16,7
20	-	A28 knp Hattermerbroek- knp Lankhorst	4,5 ↑	31,5

TNO berekent de directe vertragingsschade van alle files voor het vrachtverkeer in 2010 op zo'n 401 miljoen euro. De totale kosten voor het goederenvervoer en logistieke processen als gevolg van files schat TNO op 954 miljoen tot 1,240 miljard euro per jaar.

Naast directe vertragingsschade, leiden files voor het vrachtverkeer ook tot andere 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 plannersafdelingen. Indirecte kosten van files bestaan bijvoorbeeld uit vertragingen in het productieproces van bedrijven.

