

Zo zijn de files op te lossen...

ws.blendle.com

Door regen, schemer en het gebrek aan vakanties is november al jaren de drukste filemaand. Ook in 2016 is het raak. Wat is de beste oplossing tegen files? Rekeningrijden staat met stip bovenaan.

DOOR MARCEL VAN LIESHOUT

4. Verkeerstechnische ingrepen en technologische innovatie

Lang heeft Rijkswaterstaat betoogd dat tunneldosering (om veiligheidsredenen de vervoersstroom door een tunnel beperken met rode kruisen op matrixborden) niet bijdraagt aan de files. Sind kort geeft de dienst toe dat die dosering misschien toch stremmingen bevordert. In algemene zin pleiten verkeerskundigen ervoor vervoersstromen beter te monitoren. De batterij camera's boven de weg dient nu vooral om boetes te innen.

De ANWB ziet onoplettende automobilisten een groeiende bijdrage leveren aan filevorming en pleit voor terugkeer van politiecontrole op de snelwegen. De afstemming van verkeerslichten laat bij veel op- en afritten te wensen over.

Technologische innovaties kunnen ook helpen. Het vrachtvervoer op één rijbaan vastpinnen door middel van platooning: de voorste truck bepaalt, via een wifverbinding volgen de andere als vanzelf. Er wordt mee geëxperimenteerd, maar invoering lijkt nog ver weg. Hetzelfde geldt voor zelfrijdende auto's.

Bij alle verbeterde gps-hulpmiddelen om drukte te voorspellen houdt de ANWB de automobilist een spiegel voor: kijk eens wat vaker voor vertrek naar actuele informatie. Een half uurtje uitstel kan soms al lonend zijn.

3. Spitsmijden, thuiswerken en beter openbaar vervoer

Overheden en bedrijven proberen al jaren automobilisten te belonen, bijvoorbeeld met cadeaubonnen, als ze maar buiten de spits naar werk of huis gaan. In de praktijk gaat het om bescheiden vervoersstromen (82 duizend automobilisten staan bij projecten geregistreerd) en de meesten laten niet echt de auto staan, ook als er een beloning is bij alternatief vervoer.

De trein? Die puilt al uit in de spits, en treinforezen betalen al wel een soort spitstarief: alleen in daluren is er korting. Thuiswerken wordt veel bepleit maar werkgevers voeren geen actief stimuleringsbeleid: 25 procent van de beroepsbevolking werkt weleens een dagje thuis.

Ook beter openbaar vervoer kan helpen het aantal automobilisten omlaag te krijgen. De hele vervoerssector pleit ervoor: investeer fors in lightrail tussen werk- en woonsteden, vooral om de filedruk in de Randstad te verminderen.

Deze week kwam het Kennisinstituut Mobiliteit met een onderzoekje naar de populariteit en het imago van vervoermiddelen. Niet verrassend: 80 procent zweert bij de auto, de fiets staat er ook nog aardig op, ov heeft het slechtste imago. Vooral bij hen uiteraard die er zelden gebruik van maken.

Het is niet zo makkelijk om de verstokte automobilist te verleiden. Sterker, sommige automobilisten vinden de dagelijkse file niet zo erg: even een rustpuntje tussen werk en

thuis.

2. Meer asfalt, harder rijden en knelpunten aanpakken

Over de winst van asfalt voor de filebestrijding zijn de verkeerskundigen het niet eens. De een grijpt terug naar de jaren voor de economische crisis, toen het op snelwegen vaker vaststond, met minder asfalt en een kleiner wagenpark (nu: 8,1 miljoen). De ander bezweert dat meer asfalt alleen maar een aanzuigende werking heeft.

Enige consensus is er over knelpunten als die op de A4 tussen Den Haag en Leiden en de A58 tussen Tilburg en Eindhoven. Het pleidooi voor meer asfalt gaat steevast gepaard met de roep om meer 130-kilometertrajecten. Rijkswaterstaat bepleit die in elk geval voor de A2 (Holendrecht-Vinkeveen), de A12 (Duiven-Duitse grens) en de A27 (Eemnes-Almere). Voorlopig is niet aangetoond dat harder rijden leidt tot betere benutting van de wegcapaciteit.

1. Rekeningrijden, ook bekend als kilometerheffing

Betalen voor het gebruik en niet het bezit van de auto lijkt eerlijk. Het leidt vanzelf tot minder automobiliteit en daarmee minder files. Het brengt de verstokte automobilist tot denken over nut en noodzaak van een rit en brengt alternatief vervoer in beeld. In alle vormen van rekeningrijden - een vlak tarief per kilometer of bijvoorbeeld een heffing voor de spits - is de winst dat er minder hoeft te worden uitgegeven aan nog meer infrastructuur. Daarnaast is er milieuwinst. Welke variant van rekeningrijden er ook wordt ingevoerd, er hoort een ruil bij - afschaffing van de motorrijtuigbelasting en van de BPM, de aankoopbelasting - en dat gaat ten koste van de schatkist van het rijk.

Minder automobiliteit leidt ook tot minder accijnsopbrengsten. Een spitsheffing voor de snelwegen kan er gauw toe leiden dat autoverkeer uitwijkt naar alternatieve routes, die dan overbelast raken.

De vrees is ook dat de praktische uitvoering (kastje in elke auto?, permanente cameracontrole?) tot hoge kosten leidt. Het Centraal Planbureau en topambtenaren noemen rekeningrijden desondanks de onontkoombare oplossing: de enige die de filedruk structureel kan verminderen.