

13 oktober 2012 zaterdag

Files voorlopig geen verleden tijd

De positieve geluiden uit Den Haag over de daling van het aantal files (RD 4-10) mogen geen aanleiding zijn om rustig achterover te leunen, betoogt prof. dr. Henk Meurs.

Het gaat goed met de doorstroming op de weg. De afgelopen maanden is het aantal uren dat automobilisten en chauffeurs verloren door files opnieuw met 3 procent gedaald, terwijl ze zelfs wat meer kilometers aflegden.

De betere doorstroming komt volgens minister Schultz van Infrastructuur en Milieu doordat de afgelopen jaren tal van wegen zijn verbreed. Meer asfalt lijkt dus te werken. Wordt daarmee de jarenlange discussie tussen weggebruikers en de milieubeweging over nut en noodzaak van asfalt beslecht in het voordeel van de asfaltadepaten?

Maatregelen

Om die vraag te beantwoorden, moeten we naar de achtergronden van de files kijken. De laatste decennia zijn de files globaal gesproken steeds verder toegenomen, met als gevolg groeiende reistijdverliezen in de spitsen. De oorzaak van al die files is de almaar toenemende mobiliteit, veroorzaakt door de groei van het aantal banen, het aantal inwoners, de inkomens en het autobezit.

Ook zijn mensen steeds verder van hun werk gaan wonen of niet meeverhuisd bij verandering van baan. Daardoor namen de woon-werkafstanden toe. De reiskostenvergoedingen van werkgevers, de belastingvrije aftrek van deze vergoedingen en de voortdurende capaciteitsuitbreiding van de weg en het spoor maakten deze ontwikkeling mogelijk en voor veel mensen aantrekkelijk. De keuze om te bouwen op locaties ver van de werkgebieden maakte reizen bovendien noodzakelijk.

De huidige economische crisis remt de groei van de mobiliteit. Mensen veranderen minder vaak van baan dan vroeger en verhuizen ook niet meer zo snel. Tegelijkertijd breiden wegbeheerders nog wel steeds de capaciteit van de wegen uit. Hier zien we dus een trendbreuk. Nu de capaciteitsuitbreiding van de weg nauwelijks meer gepaard gaat met groei van de mobiliteit, daalt het aantal en de lengte van de files.

Overigens hebben ook andere factoren een rol gespeeld. Belangrijk is het toenemende thuis werken, mede als gevolg van beleidsmaatregelen van overheden en bedrijfsleven. Ook flexibelere werktijden dragen bij aan de afname van files.

Verder hebben wegbeheerders de laatste jaren tal van nieuwe kleinschalige maatregelen doorgevoerd met een aanzienlijk effect op de capaciteit en de benutting van wegen. Denk aan betere informatievoorziening aan weggebruikers over omrijroutes bij ongevallen, betere samenwerking tussen wegbeheerders waardoor bijvoorbeeld verkeerslichten bij autosnelwegen beter zijn afgesteld

en betere scheiding van regionaal en doorgaand verkeer op een aantal wegen, zoals bij Utrecht, Den Bosch en Eindhoven.

En dan hebben we nog de hoge brandstofprijzen, die zorgen voor een minder snelle stijging van het autokilometrage dan gebruikelijk en dus voor minder files. Niet onbelangrijk, tot slot, is dat steeds meer kantoren in de omgeving van stations worden gebouwd.

Toekomst

Wat betekent dit alles voor de toekomst? We kunnen ervan uitgaan dat de mobiliteitsgroei weer groter zal worden zodra het met de economie beter gaat. Mensen gaan weer verhuizen of veranderen van baan, met grotere woon-werkafstanden. Deze inhaalvraag kan de huidige gunstige situatie op weg en spoor snel weer veranderen met meer files, vollere treinen, meer verliesuren en grotere onbetrouwbaarheid van reistijden tot gevolg. De gedachte dat de grootste problemen zijn opgelost, zal dan snel zijn achterhaald.

Capaciteitsuitbreiding vergt lange ontwikkelingstijd en is duur. Selectieve uitbreiding is altijd zinvol op specifieke locaties, maar geen panacee. Er zijn daarom ook andere maatregelen noodzakelijk. Te denken valt aan het stimuleren van flexibel werken naar tijd en plaats. Ook zal ict een steeds belangrijkere rol gaan spelen. Denk aan de ontwikkeling van goede navigatiesystemen, waarmee mensen informatie krijgen die hun reistijd voorspelt en minimaliseert. Ook de ruimtelijke ordening zal een bijdrage moeten leveren door bij keuzen van locaties voor wonen, werken en voorzieningen te zorgen voor een goede afstemming op regionale schaal.

Dit beleid zal moeten worden gecontinueerd. Toch zal, wanneer de nood weer hoog wordt, ook de discussie over prijsbeleid betalen naar gebruik van de weg weer oplaaien. Hoe politiek gevoelig dit onderwerp ook ligt, betalen naar de mate van gebruik is natuurlijk wel eerlijk (in ieder geval eerlijker dan betalen op basis van het bezit van een auto) en bewezen effectief.

Openbaar vervoer

Waar ik het nog niet over heb gehad, is het openbaar vervoer. Dat zal altijd een belangrijke rol spelen om economische centra bereikbaar te houden. Op drukke verbindingen is kwaliteitsverbetering noodzakelijk, bijvoorbeeld met snelle treinen die met een hoge frequentie en betrouwbaar reizigers vervoeren.

De gedachte dat het ov een grote rol kan spelen om fileproblemen te verminderen, is echter achterhaald door de werkelijkheid. De woonplaatsen en bestemmingen van reizigers liggen te verspreid om van het ov een echte bijdrage aan de filebestrijding te kunnen verwachten.

Ketenmobiliteit, waarbij verschillende vervoerssystemen inclusief de auto naadloos op elkaar aansluiten, zal een gedeeltelijk antwoord kunnen zijn. Maar het is niet hét antwoord en vergt nog veel werk, in de vorm van verdere integratie van vervoerbewijzen, informatiesystemen en organisatie.

De positieve geluiden uit Den Haag over de daling van de files mogen geen aanleiding zijn voor achteroverleunen. Herstel van de economie zal leiden tot groei van de mobiliteit, waardoor de bereikbaarheid van de economische kerngebieden opnieuw hoog op de agenda zal verschijnen. Daarnaast is er aandacht nodig voor nieuwe oplossingen voor de bereikbaarheid in krimpregio's. Het zou verstandig zijn als beleidsbepalers zich voorbereiden op een breed palet van opgaven.

De auteur is bijzonder hoogleraar mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling aan de Radboud Universiteit in Nijmegen.