

TEKST: LUCAS VAN DER HOEVEN / FOTOGRAFIE: AERO CAMERA



NOG JAREN TE GAAN



'Miljoenen guldens die zij niet weet te besteden, houdt minister Jorritsma van Verkeer en Waterstaat jaarlijks op haar begroting over. Dat is natuur-

lijk ronduit bedroevend', oordeelt prof. dr. Piet H.L. Bovy, als hoogleraar verbonden aan de TU-Delft op het gebied van de Algemene Vervoer- en Verkeerskunde. Een gesprek met de 'goeroe' over de kosten en oplossingen van files.

DE GROEI VAN DE VERKEERSINTENSITEIT IS NIET BIJ TE BENEN.

'Via Shell'
nr. 2;
april - mei
1998
p. 12 - 13

Ondanks de jaarlijkse tien miljard gulden aan investeringen in het wegennet blijft het tobben. Ook de meerjaren-uitbreiding van het railnet ter grootte van zo'n zestig miljard gulden zal het fileprobleem maar mondjesmaat verlichten. 'Want ondanks alle belastingen - inclusief het "kwartje van Kok" - is autorijden de afgelopen dertig jaar steeds goedkoper geworden', zegt prof. dr. Piet H.L. Bovy. 'En dus zullen files nog wel even blijven bestaan. De belangrijkste factor is dat de planning in Nederland voor het uitvoeren van grote infrastructurele werken maar liefst tweemaal zoveel tijd vergt dan in andere Europese landen. Dat komt door de lange planprocedures. Denk aan de planologische kernbeslissingen, de wijzigingen van het bestemmingsplan en de beroepsprocedures van betrok-



kenen tegen de plannen tot aan de Raad van State toe. Vaak gaat er zo'n tien jaar mee heen. Maar ook gemeenten en provinciale staten rekken het proces maximaal op. Zo bestaan er bijvoorbeeld al meer dan dertig jaar plannen om de rijksweg A4 van Rijswijk via Delft naar Rotterdam aan te leggen. Ook liggen de plannen voor "light-rail"-verbindingen al jaren op uitvoering te wachten. Zoals bijvoorbeeld de verbindingen rondom Utrecht en Amsterdam en die tussen Rotterdam naar Den Haag. Niet alleen de planvorming en procedures kosten veel tijd, maar ook operationeel schiet de overheid te kort.'

'Congestie is vooral een regionale aangelegenheid, die zich voor driekwart voordoet

in de Randstad', meent Bovy. 'De totale groei van het verkeer bedraagt 2% op jaarbasis. Die omvang neemt toe als gevolg van de groei van de werkgelegenheid, de bevolkings- en inkomensgroei. Op de snelwegen stijgt de verkeersintensiteit echter met 4% jaarlijks. Die groei valt eenvoudigweg niet bij te benen. Dat is de oorzaak van een dreigend verkeersinfarct. Paradoxaal genoeg echter treedt dat nog niet op. Want de individueel ervaren filelast ligt voor de Randstad al enige jaren op zo'n 15 minuten. Die individuele beleving van het wachten treedt ook in andere sectoren op zoals in supermarkten, bij het spoor, in bussen en bij vliegtuigen. Zolang die 15 minuten tijdsvertraging voorspelbaar is, ervaren velen dat niet als problematisch. Chauffeurs anticiperen daarop door eenvoudigweg eerder te vertrekken. Dat ligt anders als de onvoorspelbaarheid toeneemt. Overigens worden de kosten van filevorming geschat op enige miljarden per jaar'. Hij voegt er aan toe: 'Een beetje file is altijd noodzakelijk voor een zo optimaal economisch gebruik van wegen. Verspilling treedt immers op als de zeer dure rijkswegen - enige miljoenen guldens per strekkende kilometer - onvoldoende zouden worden benut.'

60 MILJARD GULDEN

'Tegenover elke openbaar vervoer-reiziger staan acht personen die de voorkeur geven aan de eigen auto', zegt Bovy. 'Als een achtste deel van alle autorijders zou besluiten om de trein te nemen, dan vergt dat een verdubbeling van de huidige spoor- en buscapaciteit. Dat kan dus niet. Het is een gevolg van het achterblijven van de investeringen in die sector sinds de jaren vijftig, terwijl er wel veel meer wegen bijkwamen. In het openbaar vervoer wordt de komende decennia maar liefst zo'n 60 miljard gulden geïnvesteerd. Maar ook in de toekomst zal de trein niet kunnen voldoen aan de verder gestegen vraag naar vervoer. Ook het kosteloos maken van het openbaar vervoer biedt geen soelaas, want daar zouden

'BEDILZUCHT OVERHEID ZAL LEIDEN TOT FIASCO'

vooral wandelaars en fietsers gebruik van maken. Dat zou tot nog meer mobiliteit leiden. Terwijl haast geen enkele automobilist de auto dan zou laten staan. De uitwisselbaarheid tussen trein- en auto-passagiers is dan ook beperkt. De meeste chauffeurs geven overigens de voorkeur aan eigen vervoer, omdat zij reeds een eigen wagen voor de deur hebben staan, het openbaar vervoer ter plekke onvoldoende is, de reistijd ermee langer is en het comfort geringer. Bovendien kunnen veel automobilisten hun reiskilometers declareren en worden de kosten zodoende op de werkgevers afgewenteld. Zo heeft het kwartje van Kok de automobiliteit nauwelijks beïnvloed. Dat komt omdat feitelijk alle indirecte kosten van het eigen vervoer door alle belastingbetalers worden opgebracht. Nog erger is dat die kosten via het reiskostenforfait ten dele aftrekbaar zijn voor de belastingen. Kortom, Nederlanders zijn eigenlijk te goedkoop uit.'

OPLOSSINGEN

'Flexibiliteit kan tot minder filevorming leiden', vindt Bovy. 'Dat kan bijvoorbeeld door het invoeren van spits- en dalurentarieven, het bevorderen van het fietsgebruik en het variëren in de tijd en regio van werkuren, recreatie en het spreiden van vakanties. De kostenverhoudingen en verhoogde reistijden zouden meer moeten worden opgevangen door algehele spreiding van vraag en aanbod naar vervoer. Merkwaardig is echter dat telewerken niet tot minder verkeer leidt. Maar juist averechts werkt en extra verkeer oproept. Blijkbaar is het zo, dat hoe gemakkelijker mensen communiceren, hoe makkelijker zij elkaar bezoeken.'

Het meeste effect verwacht Bovy van het rekeningrijden middels dynamische tollens. 'Dat leidt tot een herverdeling van het verkeer. In de spitsuren zal het aanbod met 30% verminderen. Het ministerie stelt een sluitend systeem voor waarbij iedereen te allen tijde moet betalen. Dat wordt dus een ramp, want automobilisten zijn inventief en zullen altijd risico-mijdend gedrag vertonen. Waterdichte systemen zijn alleen maar tegen zeer hoge kosten te realiseren. Daarom pleit ik zelf liever voor een systeem van filevrije betaalstroken. Waarbij degenen die daar geen gebruik van willen maken, grote kans lopen om in een file terecht te komen. Door het maken van "pay-lanes" neemt carpoolen en uitwijken naar daluren toe. Daardoor wordt het maken van bewuste eigen keuzes door automobilisten bevorderd.' Bovy voorspelt: 'De bedilzucht van de overheid zal uitlopen op een fiasco.'