

Samenvatting

De dagelijkse mobiliteit van de Nederlander veroorzaakt op veel tijden en plaatsen problemen. Files en vertragingen zijn een normaal verschijnsel van onze samenleving geworden.

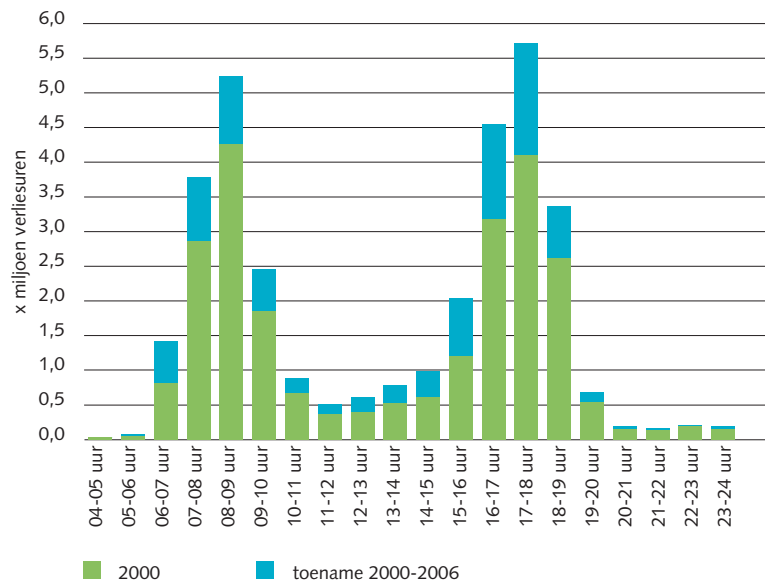
De reistijdverliezen op autosnelwegen zijn tussen 2000 en 2006 met 53 procent toegenomen. Zonder de inzet van beleidsmaatregelen – de aanleg van nieuwe wegen, extra stroken en benuttingmaatregelen als route-informatie – zou dit reistijdverlies nog dertien procentpunten hoger zijn geweest.

De groei van de reistijdverliezen is voornamelijk het gevolg van een groei van de bevolking, het autobezit en van economische activiteiten, waardoor de omvang van het verkeer is toegenomen.

Vanaf 2003 nemen de reistijdverliezen sneller toe dan de verkeersomvang. De toename van die reistijdverliezen is vooral zichtbaar tijdens de spitsuren op wegen rond de grote steden in de Randstad. Door het intensieve gebruik van die wegen, zorgt een geringe toename van het verkeer tijdens de spits al voor (extra) congestie. Dit is op de wegen buiten de Randstad in het algemeen niet het geval, ondanks het feit dat het verkeer daar ook sterk groeit. Ook worden de ochtend- en avondspitsen steeds breder. Dat is duidelijk te zien in figuur S1.

Figuur S1
Toename reistijdverliezen van 2000-2006 naar uren van de dag.

Bron: KiM



Dit beeld wordt bevestigd door een vergelijking van de congestie-situatie met andere stedelijke regio's in Europa als het Rhein-Ruhrgebied, de Vlaamse Ruit en de Engelse North West-regio.

In vergelijking met die regio's rijdt er meer verkeer op het autosnelwegennet van de Randstad en wordt het intensiever gebruikt. De kans op vertragingen en congestie is in de Randstad daardoor tijdens de spitsperiodes groter. De hogere bevolkingsdichtheid zorgt samen met de gunstige economische situatie en de opbouw van het wegennet in de Randstad voor een hogere mobiliteitsdruk en meer autoverkeer op het autosnelwegennet.

Het huidige mobiliteits- en ruimtelijk beleid weerspiegelt verschillende opvattingen over congestie. Naast puur verkeerskundige maatregelen, spelen mobiliteitsmanagement en een betere afstemming tussen ruimtelijk en mobiliteitsbeleid een belangrijke rol. Daarnaast heeft vooral prijsbeleid een steeds centralere plaats gekregen; in 2011 gaat het vrachtverkeer als eerste betalen voor elke afgelegde kilometer, een jaar later volgt in fasen het personenverkeer. In 2016 moet het systeem van kilometerbeprijzing volledig operationeel zijn.

Zijn er nog andere oplossingen te bedenken om congestie aan te pakken? Congestie komt niet alleen voor op de weg, en ook buiten het autoverkeer is het vaak een probleem van beperkte capaciteit op bepaalde plaatsen en tijden. Wellicht is het mogelijk om oplossingen voor congestie die elders zijn gevonden, toe te passen op het autosysteem.

Zo is dynamisch verkeersmanagement in de lucht- en zeevaart al veel verder ontwikkeld dan op de weg. In een vroeg stadium worden al bijsturingsmaatregelen getroffen. Ook op het spoor wordt geprobeerd om reizigers steeds sneller en beter te informeren over vertragingen. Op die manier zou dynamisch verkeersmanagement ook intensiever ingezet kunnen worden in het wegverkeer. Door automobilisten vooraf en tijdens de reis informatie te geven over alternatieve routes en reistijden, krijgt verkeersmanagement een meer proactieve rol.

Uit de horeca komt het inzicht dat je capaciteit kunt reserveren. Dat geldt in principe ook voor wegcapaciteit. Een weggebruiker vraagt zijn geplande reis aan bij een centraal planningsysteem, waarna het systeem bepaalt of zijn reis nog op het netwerk past. Daarbij kan het systeem rekening houden met het tijdstip van vertrek en de gewenste route. De automobilist krijgt toegang op het netwerk als zijn reis geen congestie veroorzaakt. Het is zelfs mogelijk om bepaalde wegvakken te reserveren, eventueel gecombineerd met beprijzing naar tijd en plaats. Uit nader onderzoek zal moeten blijken welke voor- en nadelen een dergelijk systeem heeft.