

Het Filemonster

Files op onze snelwegen zijn voor velen een terugkerende ergernis. De schade hiervan wordt geraamd op 3 miljard euro per jaar.ⁱ Nadat in 1955 de eerste file werd gesignaleerd, is het filemonster flink gegroeid, ondanks de vele plannen om het in toom te houden. Midden jaren tachtig werden de filekosten nog geschat op een tiende van het huidige niveau en om dit te verlagen maakte de Regering in 1988 een ambitieus plan om de files tot een derde terug te brengen. In plaats hiervan verdriedubbelde het fileleed tot 2010. Deze beleidsnota onderschatte de files dus met een factor negen. Ook latere fileprognoses zijn ruimschoots overtroffen. De samenleving blijkt minder maakbaar dan gedacht, zeker als het om files gaat. Een deel van de opgestelde plannen – zoals prijsbeleid – is niet uitgevoerd vanwege gebrek aan draagvlak. Een belangrijker oorzaak van de hardnekkige onderschatting van de files is onvoldoende besef van de oorsprong ervan. Het filemonster bijt namelijk terug, zoals de Telegraaf eind vorig jaar schreef.ⁱⁱ

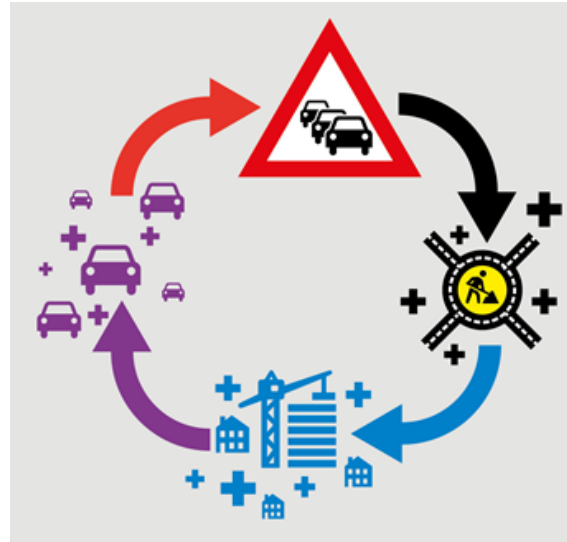


Files oplossen lijkt simpel: er willen meer mensen van A naar B dan er wegcapaciteit is, dus leggen we extra asfalt aan en de files verdwijnen. Helaas werkt het zo niet. Het fileprobleem is bijna uitsluitend een stedelijk probleem. Juist de snelwegen in en bij de stedelijke agglomeraties hebben last van files en daar ontstaan vervoersknelpunten.ⁱⁱⁱ Die stadssnelwegen zijn onderdeel van het stadsgewestelijk mobiliteitssysteem en veel ritten erover blijven binnen het stadsgewest.^{iv} Omdat je op een filevrije

stadssnelweg flink harder kan rijden dan op stedelijke wegen, trekt verkeer uit de stad naar de autoweg. Totdat zoveel verkeer de stadssnelweg neemt dat daar files ontstaan en de omweg voor anderen niet meer aantrekkelijk is. De gemiddelde snelheid van de auto in onze grote steden zal in de spits rond de 25 km/uur liggen^v, zodat een filevrije stadssnelweg waar je 100 km/uur kan rijden een bijzonder aantrekkelijke route is. Omdat veel automobilisten deze snelle route kiezen, ontstaat er een nieuw evenwicht, met opnieuw files op de stadssnelweg. Wel is de gemiddelde snelheid van de auto in de stad iets hoger geworden. De bereikbaarheid binnen de stad is wel wat verbeterd, maar op de nieuwe of verbrede stadssnelweg is het filemonster terug.

Naast deze wisselwerking tussen de stadssnelweg en het verkeer in de stad, dragen nog twee terugkoppelingen bij aan terugkeer van de files.^{vi} Een bekende wetmatigheid is dat als we ons sneller verplaatsen, dat we dan ook verder weg gaan. Meer snelheid leidt dus tot meer mobiliteit met als gevolg ook een toename van knelpunten.^{vii} Ten derde zijn goed bereikbare locaties een magneet voor nieuwe stedelijke activiteiten. Bedrijven, instellingen en bewoners trekken naar goed bereikbare plekken. De Amsterdamse Zuid-as is hiervan een sprekend voorbeeld. Nadat de ringweg A10 was aangelegd, ontstond hier, aan de toenmalige rand van de stad, veel nieuwe bedrijvigheid. Gevolg van deze magneetwerking van infrastructuur op de stedelijke ontwikkeling, is dat ook de verkeersdrukte in de loop der jaren daar toeneemt. Dit is een derde brok waarvan het filemonster groeit.

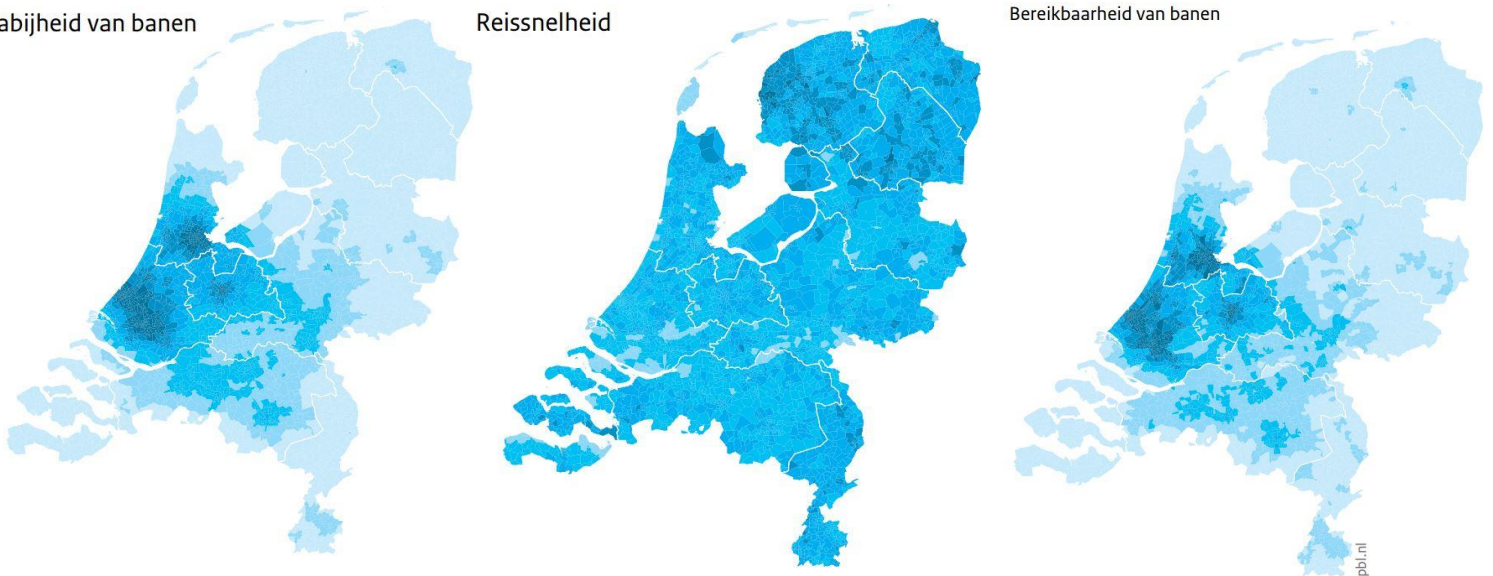
Om een uitweg te vinden uit het doolhof van de terugkerende files, is het nodig naar het hele stedelijke mobiliteitssysteem te kijken en niet alleen naar de snelwegen. Voor de economie draait het om een goede bereikbaarheid en die ontstaat uit de combinatie van reissnelheid en de nabijheid van arbeidsplaatsen en voorzieningen. In stedelijke agglomeraties zijn de afstanden korter, maar is de vervoerssnelheid lager dan in de meer landelijke regio's. De uitkomst van deze tegengestelde invloeden is dat de bereikbaarheid in grote steden toch beter is dan in de minder verstedelijkte delen van ons land. Onderstaande kaartjes van Nederland laten dit zien.^{viii} Het kaartje met de beste bereikbaarheid is vrijwel hetzelfde als dat met de 'nabijheid van banen'. In de noordvleugel van de Randstad zijn in de avondspits 1,1 miljoen banen bereikbaar voor de inwoners.^{ix} Zonder congestie zou dit nog bijna 40% hoger zijn, rond de 1,5 miljoen. Maar ondanks de files is de bereikbaarheid in de regio Amsterdam/Utrecht door de korte afstanden, toch flink hoger dan in middelgrote steden die nauwelijks last van congestie hebben, zoals Groningen en Enschede. In die steden zijn 0,3 tot 0,4 miljoen banen bereikbaar. De scores van de zuidvleugel, de Brabantse steden en Arnhem/Nijmegen liggen in tussen die van de noordvleugel en Groningen. Uit deze analyse van bereikbaarheid en congestie in de 15 grootste Nederlandse steden blijkt dat omvang en dichtheid van het stedelijk gebied belangrijker is voor de bereikbaarheid dan de optredende congestie. De steden met de beste bereikbaarheid van banen tijdens de spits hebben tegelijkertijd ook het meeste fileleed. Hun betere bereikbaarheid is een drijfveer voor bedrijven en inwoners om naar de stad te trekken. Met de noordvleugel als grootste trekpleister.



Nabijheid van banen

Reissnelheid

Bereikbaarheid van banen



Figuur: Invloed van nabijheid en reissnelheid op de bereikbaarheid van banen, 2010 (PBL 2014)

Om de bereikbaarheid te verbeteren is het dus nodig twee parallelle sporen te volgen. Grotere en dichter bebouwde steden ontwikkelen, waardoor we profiteren van korte afstanden. En tegelijkertijd zorgen dat de vervoerssnelheid in de steden toeneemt of in ieder geval niet achteruit gaat.^x Betere vervoersmogelijkheden binnen de steden zijn een voorwaarde voor de gewenste groei van de stad en voor een sterke stedelijke economie. Zonder betere mobiliteit binnen de stad, loopt die vast en zoeken bewoners en bedrijven een plek elders. Zoals overal in de wereld is te zien, zijn grote steden alleen bereikbaar te maken en te houden met een slimme combinatie van de auto, metro en fiets. Hierbij zullen we wel moeten accepteren dat het filemonster zal blijven rondwaren op de snelwegen in onze sterk verstedelijkte regio's. Net zoals geaccepteerd wordt dat de gemiddelde snelheid van de auto in bruisende metropolen maar 20 km/uur is en in grote steden 30 km/uur.

Delft, mei 2017

Arie Bleijenberg

mail@ariebleijenberg.nl

www.ariebleijenberg.nl

ⁱ *Mobiliteitsbeeld 2016* van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. Dit rapport raamt verder de maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid op 14 miljard euro en de milieukosten van het verkeer op 7 miljard (alle cijfers voor 2015). Ter vergelijking: de maatschappelijke kosten veroorzaakt door werkstress worden op 4,6 miljard euro per jaar geraamd (*Kosten van arbeidsongeschiktheid en zorg*, TNO 2015).

ⁱⁱ "Filemonster groeit en groeit" kopte *de Telegraaf* op 18 november 2016. In het artikel: "We waren in het begin allemaal blij dat de snelwegen breder werden met het gebruik van de spitsstroken en nieuw asfalt, maar nu het wegennet is volgelopen moeten we constateren dat we er niets mee zijn opgeschoten."

ⁱⁱⁱ De recente *Markt- en Capaciteitsanalyse 2017* van het Ministerie van infrastructuur en Milieu.

^{iv} 75% van alle autoverplaatsingen is korter dan 20 km (CBS).

^v Cijfers van TomTom laten zien dat de gemiddelde snelheid van de auto in de vier grote steden 30 km/uur is. Zonder vertragingen zou die 33 km/uur bedragen en in de spits ongeveer 25 km/uur. Dit komt overeen met cijfers uit grote buitenlandse steden. In Greater London met 8,5 miljoen inwoners en veel stadssnelwegen rijdt de auto gemiddeld 30 km/uur. In Berlijn is de gemiddelde snelheid van de auto 25 km/uur.

^{vi} Statische analyse van de effecten van wegaanleg op de files in en om Amerikaanse steden over de periode 1983-2003 laat zien dat 1% meer wegcapaciteit leidt tot 1% extra verkeer, waardoor de files dus niet verdwijnen. Zie *The Fundamental Law of Road Congestion: Evidence from US cities* (2011).

^{vii} Uitgewerkt en onderbouwd in mijn boek *Nieuwe Mobiliteit* (2015).

^{viii} *Kiezen én delen - Strategieën voor een betere afstemming tussen verstedelijking en infrastructuur* (2014) van het Planbureau voor de Leefomgeving.

^{ix} Karst Geurs, *De temporele en ruimtelijke dynamiek van autobereikbaarheid* in tijdschrift S+RO van februari 2016.

^x De drie miljoen inwoners van de meest verstedelijkte gemeenten zijn gemiddeld 10% meer tijd kwijt aan hun mobiliteit dan de andere Nederlanders (CBS).