

# **VAN STILSTAND NAAR VOORUITGANG**

**Voorstellen van de SP voor betere doorstroming in het verkeer**

Voorjaar 2008

Emile Roemer  
Tweede Kamerlid SP



## **Inleiding - Niet treiteren maar verleiden**

Als er één onderwerp is dat permanent in de belangstelling staat, is het wel het verkeer. En dan vooral de files en de problemen in het openbaar vervoer. Het onderwerp komt stevast terug, zowel op verjaardagen en bij het koffieautomaat als in de politiek. En dat zal ook nog een tijd zo blijven, want makkelijke oplossingen bestaan er niet. Er zijn geen tovermiddelen waarmee we de problemen doen verdwijnen – hoe hard sommige politici dat ook beweren.

**De SP is er van overtuigd dat de problemen fors terug te dringen zijn. Dat zal niet met een wondermiddel gaan, maar wel met een uitgeknipte mix van maatregelen. Daarmee kunnen we de druk op knelpunten verminderen en het openbaar vervoer tot een reëel alternatief maken voor heel veel mensen, zodat we die kunnen verleiden om de auto vaker te laten staan.**

Verleiden: dat is voor de SP het belangrijkste begrip als het gaat om het bestrijden van de problemen. Het zal niet werken om mensen de auto uit te treiteren. Teveel mensen hebben gewoon geen keuze: zij moeten op een bepaalde tijd op een bepaalde plek zijn omdat hun baas dat wil. En een loodgieter kan ook niet per trein naar zijn klanten. Veel beter is het om zoveel mogelijk mensen een alternatief te bieden dat sneller, goedkoper en veiliger is dan in de spits in de auto zitten. Nu moeten mensen vaak kiezen tussen de file naar het werk of als haring in de ton met de trein. Als die mensen kunnen kiezen voor een comfortabele en betrouwbare trein, zullen velen van hen dat doen. En als meer mensen de kans krijgen om vaker thuis te werken, zal ook dat bijdragen aan het terugdringen van files.

**Maar voor er realistische alternatieven zijn, is het oneerlijk om autogebruikers alvast te treffen met hogere kosten voor het rijden in de spits in de Randstad. Daarom is de SP fel tegen het plan van dit kabinet om snel een kilometerheffing in te voeren. De files zijn er vooral omdat achtereenvolgende regeringen gefaald hebben. Gefaald in de aanpak van knelpunten en gefaald door structurele verwaarlozing van het openbaar vervoer. Daar mag je de huidige weggebruiker niet voor straffen met een filebelasting!**

De politiek moet mensen gaan stimuleren om andere keuzes te maken. Dat begint met het bieden van die keuzes. En pas als die er zijn kan je kijken hoe we mensen zo eerlijk mogelijk laten betalen voor hun keuzes. Niemand zal het erg vinden dat de vervuiler betaalt, of dat mensen die ‘groene’ keuzes maken worden beloond – zolang er maar echte keuzes te maken zijn. En daar concentreert de SP zich dan ook op in dit verkeersplan.

**De SP wil mensen meer keuze geven om hun auto te laten staan of de grootste drukte te mijden. Tot die keuze er daadwerkelijk is, kun je mensen geen filebelasting laten betalen. Éerst alternatieven bieden, dan praten over andere vormen van beprijzen. Daarbij blijft voor de SP het uitgangspunt dat wie meer rijdt, meer betaalt. Ongeacht waar en hoe laat je rijdt. Hiervoor is een ingewikkelde en miljardenverslindende kilometerheffing niet nodig. Eerlijker betalen kan ook via de brandstofaccijnzen of door de feitelijk gereden kilometers af te rekenen met behulp van de kilometerteller. Dan kunnen we meteen de kosten van het bezit van de auto verlagen.**

Wij willen een cultuuromslag. De politiek holt al jaren achter de problemen aan. Wij willen de problemen bestrijden door ze zoveel mogelijk te voorkomen. Voor de toekomst moeten we problemen voorkomen door de alternatieven uit te breiden. Alleen zo komen we van stilstand tot vooruitgang.

***Emile Roemer***

***Woordvoerder Verkeer voor de SP in de Tweede Kamer***

## Slimmer op de snelweg

De SP gelooft niet dat het treiteren van de automobilist gaat bijdragen aan een oplossing. Het plan van de regering om via een kilometerheffing een verkapte spitsbelasting in te voeren moet dan ook van tafel. U kunt het verzet hiertegen steunen via [www.geenfilebelasting.nl](http://www.geenfilebelasting.nl)

We geloven wel dat we met een goede mix van slimme maatregelen een eind op weg komen. Een belangrijk ingrediënt is ‘dosering’. In de spitsrijden nu eenmaal meer mensen naar een knelpunt toe, dan erdoor. Indien het aantal mensen dat een knelpunt bereikt gelijk staat aan het aantal mensen dat het knelpunt verlaat, dan is de file voorkomen. Met het doseren van de toestroom kunnen opstoppingen voorkomen worden. Ook door de toestroom naar een aantal kleine knelpunten beter te doseren kan de doorstroming in de hele regio worden verbeterd.

De SP ziet verkeersdosering als een zeer belangrijk middel om problemen te vermijden. Het navigatiesysteem dat heel veel mensen inmiddels gebruiken kan hiervoor worden verbeterd. Bijvoorbeeld door de actuele reisduur van een traject aan te duiden, inclusief de tijd die men waarschijnlijk in de file moet doorbrengen. Je zou dit voor vertrek en tijdens de reis kunnen raadplegen. Het systeem moet dan rekening houden met een voorspelling van de op te lopen vertraging door files. Zodoende kunnen mensen die een keuze hebben, kiezen om op een rustiger moment de weg op te gaan. Door het systeem ook te koppelen aan de OV-informatiediensten kan je snel zien of een reis sneller met het openbaar vervoer kan worden afgelegd.

Met behulp van de juiste informatie en ‘netwerkplanning’ kunnen we advies op maat over route en reistijd krijgen. Dit vereist slechts een kleine investering in verbetering van bestaande navigatietechnologie.

Dankzij verkeersdosering kan het gebruik van wegen goed aangepast worden aan de beschikbare capaciteit. Ook kunnen we heel wat beter gebruik maken van technieken om het verkeer over bepaalde rijbanen te verdelen. Zo kunnen we in de spits de toestroom met behulp van verkeerslichten beter doseren. De technologie is er klaar voor, het is hoog tijd voor een serieuze praktijktest.

- Stop onmiddellijk met de invoering van een filebelasting. Het geld dat vrijkomt (1,5 miljard euro bij invoering en 300 miljoen euro per jaar voor uitvoering) kunnen we investeren in slimme oplossingen.
- Start een grootschalige proef op waarbij mensen met hun navigatiesysteem gebruik kunnen gaan maken van meer informatie voor verkeersdosering.
- Start een proef met het intelligent toewijzen van rijbanen m.b.v. verkeerslichten om beter te doseren.

### *Snellere doorstroming, kortere filetijd*

Een betere begeleiding van het verkeer vermindert het aantal plotselinge bewegingen, met als gevolg: minder files. Een eenvoudig voorbeeld is het soepeler verlopen van het ‘ritsen’ wanneer er een langer rittraject is en duidelijk is waar auto’s nog mogen inhalen. Verder kan op veel plekken de wegmarkering beter en doen we er goed aan de maximumsnelheid aan te passen bij invoegstroken. Zo zal bij deze punten minder snel een file ontstaan.

- Zorg voor langere en duidelijkere ritsstroken op de snelwegen
- Verbeter de wegmarkering m.b.t. het in- of uitvoegen
- Zorg voor aangepaste maximumsnelheid bij invoegstroken op knelpunten

#### *Aangepaste snelheid bij filedreiging*

Omdat matrixborden boven de rijstroken vertraagd op verkeerssituaties reageren, zijn zij bij files momenteel weinig effectief. Dat moet verbeterd worden. Tot dat geregeld is, kunnen we bij nadering van een knelpunt de maximumsnelheid stapsgewijs verlagen, vooral in de spits. Er moet natuurlijk wel een goede controle zijn op het naleven van deze aangepaste snelheden. Niet op ieder knelpunt zullen de files verkort worden, maar als de aangepaste snelheden verstandig ingezet worden, zullen de files zeker afnemen.

- Verbeter de matrixborden door ze eerder te laten reageren op verkeerssituaties
- Verlaag stapsgewijs de maximumsnelheid bij het naderen van een knelpunt
- Zorg voor een goede controle op juiste (aangepaste) snelheid

#### *Minder ongelukken = minder files*

Bijna tien procent van de files wordt door ongevallen veroorzaakt. Meer verkeersveiligheid betekent dus minder files. De SP heeft lange tijd aangedrongen op verplichte autoverlichting overdag. Onlangs heeft de regering dit voorstel overgenomen. Maar er is meer mogelijk om op eenvoudige wijze de veiligheid te verbeteren. Laat bijvoorbeeld mistachterlamp bij een noodremming als waarschuwing gaan knipperen. Zorg bij iedere snelweg voor een vluchtstrook. Op die manier veroorzaakt een stilgevallen auto niet al te veel vertraging. Ook snel bergende van stilstaande auto's kan hier een belangrijke bijdrage aan leveren. Daarom moet het bergende zo goed georganiseerd worden dat het dichtstbijzijnde bedrijf onmiddellijk een auto bergt en daarna pas de toedracht en schadeafhandeling bekeken worden. En plaats vaker schermen bij ongelukken, zodat niet ook de andere rijrichting gestremd raakt door nieuwsgierige kijkers.

- Laat de mistachterlamp knipperen bij een noodremming.
- Elke snelweg (ook waar een spitsstrook is aangelegd) krijgt weer een volwaardige vluchtstrook, zodat een kapotte auto niet meteen tot een file leidt.
- Laat berging van stilgevallen auto's altijd zo snel mogelijk plaatsvinden, dus door het dichtstbijzijnde bergingsbedrijf en door achteraf de toedracht en schadeafhandeling vast te stellen.
- Plaats vaker zichtschermen bij ongelukken.

## Slimmer werken

Het is goed mogelijk om te zorgen dat minder mensen in de spijtijden van en naar werk moeten. Vooral de werkgevers kunnen hier een belangrijke bijdrage aan leveren. Ook werknemers kunnen (eventueel binnen CAO-besprekingen) voorstellen doen. De regering moet werkgevers op hun verantwoordelijkheden wijzen en eventueel fiscale voordelen geven om het leveren van een bijdrage aan de filebestrijding te stimuleren.

### *Gespreide werktijden, gespreide reistijden*

Flexibele werktijden ontlasten de spits. Helaas reageren werkgevers vaak conservatief en wijzen zij vooral op de nadelen: kantoren moeten langer openblijven, en aan de randen van de dag is een deel van de werknemers afwezig. Daar staat echter tegenover dat te laat komende werknemers het bedrijf geld kosten en irritatie oproepen. Gespreide werktijden hebben als bijkomend voordeel dat ze als een aantrekkelijke secundaire arbeidsvoorwaarde ingezet kunnen worden. Bovendien kunnen bedrijven dan meer uren per dag bereikbaar zijn. Voorop staat wel dat een werkgever niet eenzijdig flexibele werktijden mag afkondigen. Goed overleg – zowel tussen werkgever en werknemer onderling als via de CAO – blijft een eerste vereiste.

### *Thuiswerken voorkomt filerijden*

Ongeveer een derde van alle werknemers werkt soms thuis. Ze zouden dat zelfs graag wat vaker doen. Ook buiten deze groep zijn veel mensen in telewerken geïnteresseerd. De vakcentrale FNV heeft berekend dat in combinatie met gespreide werktijden de files met tien procent zouden afnemen als alle mogelijkheden tot thuiswerken worden benut. Tien procent betekent wekelijks tachtig miljoen minder autokilometers. Werkgevers en werknemers moeten hier samen uit kunnen komen.

- Zet gespreide werktijden en thuiswerken hoog op de agenda bij overleg tussen werkgevers en werknemers. Hierbij gaat het er natuurlijk ook om dat bedrijven die dicht bij elkaar liggen niet allen dezelfde werktijden kennen.
- De Rijksoverheid geeft het goede voorbeeld door voor haar werknemers gespreide werktijden in te voeren.
- De Rijksoverheid geeft het goede voorbeeld door haar werknemers, voor zover mogelijk, thuis te laten werken. Streef om te beginnen naar 1 dag in de week per werknemer.

### *Dichter bij huis werken*

Dagelijks spoeden ruim tienduizenden ambtenaren zich uit het hele land in de auto naar Den Haag. Dit leidt tot gigantische files. De overheid moet niet alleen het thuiswerken stimuleren, maar ook een aantal regionale dependances voor haar werknemers in te richten ten noorden, oosten en zuiden van de Randstad. Zo kunnen zij dichterbij huis naar het werk. Hoewel de precieze effecten nog niet zijn doorgerekend, is het wel zeker dat zowel de wegen als de stad meer lucht zullen krijgen.

- De Rijksoverheid geeft bureaumedewerkers de mogelijkheid dichterbij huis werken door op een aantal strategische plaatsen Rijksinloopcentra op te zetten.

*Verbeter het goederenvervoer over water en spoor*

In Nederland gaat het grootste deel van het goederenvervoer over de weg. Het overige deel komt vooral voor rekening van de binnenvaart en het spoor. Hoewel door de Betuwelijn ook het vrachtvervoer over het spoor wat zal toenemen, heeft vooral de binnenvaart de komende jaren ruimte om fors te groeien.

Vrachtwagens dragen voor vijftientig procent bij aan de files. Het zou al mooi zijn als we een kwart van de trucks uit de spits kunnen halen door investeringen in overslagpunten voor de binnenvaart en het spoorgoederenvervoer. Dan hoeven vrachtwagens minder goederenvervoer van begin- naar eindpunt te verzorgen, en kunnen ze vooral het eindvervoer naar de plek van bestemming voor hun rekening nemen.

- Zorg dat vervoer per spoor en water sneller en goedkoper wordt dan vervoer over de weg. Dit kan o.a. door rechtstreekse overslagmogelijkheden op binnenvaartschepen in de grote havens en het versneld inlopen van achterstallig onderhoud.
- Zorg voor meer overslagpunten langs vaarwegen en spoorwegen.

## **Slimmer met het openbaar vervoer**

Veel mensen die in de file stil staan, zouden eigenlijk veel liever met de trein gaan. Alleen is dat voor hen momenteel geen optie. Bijvoorbeeld omdat de treinen op hun traject overvol zitten. Of omdat ze dan wel eerst met de auto naar het station moeten, terwijl er volstrekt onvoldoende parkeerruimte is, en het parkeren bij het station soms ook nog eens heel duur is.

### *Liever een rijdende trein dan een stilstaande auto*

De regering wil tot 2020 miljarden euro's besteden de invoering en uitvoering van de kilometerheffing, die dus een verkapte filebelasting is. In de eerste plaats gaat het om meer dan een miljard aan introductiekosten. Daarna gaat jaarlijks tot zo'n driehonderd miljoen naar de uitvoering. Al die inningskosten zijn weggegooid geld.

Verder wil het kabinet tot 2020 twintig miljard euro besteden aan de aanleg van extra wegen. Als we in plaats daarvan alle bovengenoemde maatregelen invoeren om de files terug te dringen, kunnen we een groot deel van die twintig miljard euro in het openbaar vervoer investeren. Goed en comfortabel openbaar vervoer zal heel veel mensen verleiden om uit de file in de trein of bijvoorbeeld de snelwegbus te stappen. De files zullen daardoor aanzienlijk afnemen.

De trein en de bus zijn nu bij veel mensen niet geliefd. Ze willen de luxe van deur-tot-deur vervoer en ook enige privacy. Bovendien moet openbaar vervoer betrouwbaar zijn. Daarom is het nodig dat de overheid hier flink in investeert. Er moet meer spoor bij komen, maar ook nieuwe vormen van busvervoer moeten een kans krijgen, zoals de snelwegbus en een landelijk netwerk van snelle bussen. Er is echt een investering in kwaliteit nodig om mensen te verleiden om de spits te verlaten en in de trein of bus te stappen.

- Breid het hoofdspoor-net en de regionale spoorlijnen uit door het beschikbare geld niet alleen voor wegen te gebruiken. Zorg ook voor meer materieel.
- Investeer in slimme nieuwe vormen van openbaar vervoer, zoals de snelwegbus en een landelijk netwerk van snelle bussen.
- Breid het gemeentelijk openbaar vervoer van grote steden uit naar de buitengebieden. (Trek bijvoorbeeld metrolijnen door naar forensensteden.)
- Verbeter de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer door een einde te maken aan de slechte onderlinge afstemming van diensten door alle verschillende vervoersbedrijven.
- Verlaag de tarieven voor trein en bus.

### *Stap uit de auto voor de file begint*

Niet alleen de snelwegen, ook de steden zijn steeds verder dichtgeslibd. Dit betekent dus ook opstoppingen in de bebouwde kom, met alle irritatie, tijdverspilling en luchtvervuiling van dien. Mensen kunnen zich deze ellende besparen door gebruik te maken van transferia die aan de rand van veel steden zijn verrezen. Dankzij goed openbaar vervoer tussen de transferia en de stadscentra verloopt de rit een stuk sneller en goedkoper dan per auto. Helaas zijn veel mensen slecht op de hoogte van wat transferia te bieden hebben. Overkoepelend landelijk beleid zou enorm kunnen helpen om nationaal dezelfde prijzen en regels vast te stellen, om toegankelijke informatieverlening en om de promotie landelijk te organiseren. Als aanvulling voor de transferia kunnen daar ook (elektrische) fietsen worden aangeboden.

Dat transferia een belangrijke rol kunnen spelen bij het terugdringen van de files, toont het voorbeeld van de Brabantse A2 aan. Men heeft daar heel hard gewerkt aan halvering van de filedruk. Dat is niet op iedere snelweg haalbaar, maar gemiddeld twintig procent minder moet zeker kunnen.

- Breid transferia op strategische plaatsen verder uit, vooral op wegen richting grote steden.
- Maak landelijk beleid voor transferia met duidelijke prijzen en regels en zorg voor veel meer bekendheid.
- Bied bij transferia ook (elektrische) fietsen aan.

## **Slimmer vestigingsbeleid**

Om te voorkomen dat ondanks alle alternatieven mensen nog wel met de auto moeten omdat hun bedrijf anders niet bereikbaar is, is betere ruimtelijke ordening nodig. Verstandig vestigingsbeleid kan veel ellende voorkomen.

### *Bedrijven tegen files*

In de Nota Mobiliteit waarin de kabinetsplannen staan blijkt dat niet is nagedacht over vestigingsbeleid. Bedrijven geven om financiële en logistieke redenen vaak de voorkeur aan locaties buiten de stad. Hier is ruimte voor parkeerplaatsen, maar het openbaar vervoer komt er nauwelijks. Met een goed doordacht vestigingsbeleid zouden we nieuwe bedrijven kunnen aansporen gezamenlijk vervoer te regelen voor hun werknemers. Sommige bedrijven beschikken al over eigen busdiensten. Zo vervoeren bijvoorbeeld Amsterdamse bedrijven in het Havengebied hun personeel van en naar station Amsterdam Sloterdijk. Dit verdient navolging.

Verder zouden snelwegbussen werknemers kunnen verleiden om het openbaar vervoer te gebruiken. Dit vereist wel halteplaatsen bij de bedrijventerreinen. Maar de bus moet natuurlijk niet in de file komen, dus laat hem gebruik maken van de vluchtstrook.

- Zorg voor goed vestigingsbeleid waardoor een bedrijf ook bereikbaar is met openbaar vervoer. Neem de vervoersvragen standaard mee bij de ontwikkeling van nieuwe bedrijfsterreinen en bij herontwikkeling van bestaande terreinen.
- Zorg dat er snelwegbussen naar bedrijfsterreinen gaan aan het begin en einde van de werkdag.
- Stimuleer in overleggen met het bedrijfsleven de komst van bedrijfsbussen naar OV-knooppunten.

### *Aanpak knelpunten wegen*

Natuurlijk blijven er ook knelpunten op wegen over die aangepakt moeten worden. De belangrijkste knelpunten om aan te pakken zijn plekken waar duidelijk sprake is van een 'flessenhals' waar het verkeer vastloopt (zoals de brug bij Ewijk) of waar de leefbaarheid in het geding is (zoals in Maastricht). Inventariseer deze plekken en zoek oplossingen op maat, in plaats van de weg naar zo'n flessenhals te verbreden. (Dat lost de file immers niet op, je maakt hem alleen breder.)

Op sommige trajecten kan een uitbreiding wel een structurele bijdrage aan de files leveren. Daar moet gekeken worden naar de meest effectieve wegaanleg waarbij niet alleen de doorstroming centraal staat, maar ook de kosten en de gevolgen voor het milieu en de leefomgeving. Een voorbeeld van een wegutbreiding is om een verbinding tussen de A13 en de A16 ten noorden van Rotterdam te maken. Deze verbinding is veel effectiever dan het doortrekken van de A4 door Midden-Delfland en minder schadelijk voor de omgeving.

- Stel een lijst op met knelpunten van wegen die het gevolg zijn van een flessenhals en die de leefbaarheid ernstig bedreigen. Geef het oplossen van deze knelpunten voorrang boven de geplande wegverbredingen.

## **Slimmer naar de toekomst**

Alleen al de eindigheid van de olievoorraden vereist dat wij nadenken over en investeren in de toekomst. Daarbij moeten we realistisch zijn en erkennen dat veel mensen hun privacy willen behouden. Het is daarom interessant om te zien welke nieuwe mogelijkheden momenteel worden ontwikkeld. Zoals de combinatie een privé-auto met een vorm van collectief vervoer als de 'people mover'. Dit is een systeem waarbij cabines (een soort auto's) over een geleiderails voortbewegen. Snel, milieuvriendelijk en ruimtebesparend.

Verder zal het op de langere termijn op onze overvolle wegen ondoenlijk zijn om nog kriskras door elkaar te rijden, omdat de een net iets vlugger wil dan de ander. Deze relatief kleine snelheidsverschillen kunnen voorkomen worden met behulp van cruise control, door het automatisch creëren van afstand tussen auto's (zoals nu bij treinen al gebeurt).

Veel nieuwe ideeën klinken nog heel futuristisch. Toch moeten we creatief durven denken om het verkeer in Nederland ook op de lange termijn in beweging te houden. Juist onze hoge bevolkingsdichtheid dwingt tot gedurfde keuzes. Tot nu toe hobbelt de overheid achter de ontwikkelingen aan en wordt vooral gewacht op 'de markt'. Daar is dus een cultuuromslag nodig. In wetenschappelijk en innovatief opzicht zijn er kansen voor ons land om te investeren in vernieuwende systemen van internationale allure. In een Innovatiecentrum Mobiliteit zullen onze universiteiten, het bedrijfsleven en overheden alle toekomstige vormen van mobiliteit moeten verkennen.

- Open een Innovatiecentrum Mobiliteit op om alle toekomstige nieuwe en verbeterde vormen van mobiliteit te verkennen en vooral te stimuleren.

## Ten slotte

Door slechts een beperkt aantal auto's uit de spits te halen, kunnen de files enorm teruggedrongen worden. Met 10% minder autoverkeer in de spits krijgen we al snel tot 40% minder files. Maar niet alle files zijn op te lossen, want noodweer en ongelukken zullen er altijd zijn. En als de files afnemen, zullen weer mensen uit de trein stappen en voor de auto kiezen. Zolang de mensen echter de keuze hebben om de spits te mijden, is het geen probleem om voor de keuze om dit niet te doen iets meer te laten betalen dan voor de 'groenere' keuze.

Met onze mix van maatregelen willen wij de mensen niet uit de auto treiteren, maar hen verleiden andere keuzes te maken. Voor de komende jaren (tot 2020) is hierdoor veel winst te behalen. De plannen kunnen ruim gedekt worden als we geen miljarden gaan verspillen aan de kabinetsplannen voor een filebelasting. De aanpak van knelpunten en uitbreiding van het spoor kunnen betaald worden met het geld dat we besparen door veel minder wegen te verbreden dan nu gepland.

Als al deze maatregelen genomen worden, kunnen de huidige files voor een heel groot deel worden opgelost. Dat betekent vooruitgang voor mens, milieu én bedrijfsleven.

Uiteraard staat het denken ook bij ons niet stil. Ik hoor dan ook graag welke ideeën ú heeft om het verkeer op weg en spoor te verbeteren.

Emile Roemer  
[verkeer@sp.nl](mailto:verkeer@sp.nl)