

# 'Nederland stevent af op verkeersinfarct'

Jaarlijks € 1 mrd extra nodig, anders komt verkeer muurvast te staan, zegt Steven van Eijck van RAI Vereniging

Arend Clahsen  
Amsterdam

Een nieuwe regering moet zich tijdens de formatie direct buigen over grote investeringen in de infrastructuur en over een heet hangijzer als rekeningenrijden. Dit stelt voorzitter Steven van Eijck van de RAI Vereniging. Over vier jaar zal het verkeer vastlopen 'en vanaf 2025 komt het op het spoor en de weg ook niet meer in beweging', aldus Van Eijck.

Hij maakt zijn opmerkingen na een gesprek van de zogenoemde Mobiliteitsalliantie met directeur-generaal Bereikbaarheid Mark Frequin van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Er zijn inzichten gedeeld op basis van de thema's waar de alliantie op inzet — zoals betalen naar gebruik op de weg en extra investeringen in de infrastructuur — en wat de gevolgen zijn voor een volgend kabinet. Uit de gedachteswisseling komt naar voren dat er tot en met 2028 nergens budget voor is, nadat de afgelopen jaren € 20 mrd was bezuinigd op infrastructuuruitgaven. Het bevestigt de opvatting van Van Eijck dat het vijf over twaalf is. Voor oplopende uitgaven aan beheer, onderhoud en vervanging is het budget te krap. Voor extra investeringen in spoor of weg is tot 2028 geen geld. Voor stimulering van innovaties is geen geld en zelfs het budget om met spitsmijden de filedruk te verminderen is op.

'Wij vragen om jaarlijks minstens € 1 mrd aan extra investeringen', aldus Van Eijck, een van de drijvende krachten achter de Mobiliteitsalliantie. Dit verbond van partijen als NS, Arriva, RAI, ANWB en Transport en Logistiek Nederland wil dat verder ook over grotere thema's wordt nagedacht, zoals zelfrijdende auto's, de aanleg van lichtreilen betalen voor gebruik. 'Bij die € 1 mrd kun je veel optimaal regelen, maar om nog enige beweging in het verkeer te houden is minimaal € 0,5 mrd nodig. Als er niets gebeurt, sta je in feite met de rug naar de toekomst.'

Uit het overleg blijkt dat rekeningenrijden een lange doorlooptijd kent. De besluitvorming en wetgeving kan in een kabinetsperiode, maar daadwerkelijke invoering kan acht jaar duren. Hij benadrukt dat van rekeningenrijden alleen sprake kan zijn als andere belastingen op bezit zoals de bpm en de motorrijtuigenbelasting verdwijnen.

Beprizing kan volgens Van Eijck effectief zijn om niet-werkenden uit de spits te houden. Circa 40% van het verkeer tijdens de spits is niet werkgerelateerd. 'Met de huidige techniek kun je de tarieven differentiëren, voor mensen die niet op een ander moment kunnen rijden, als zzz erts, kan een lager tarief gelden, voor anderen een hogere tarief.'

Om een deel van het woon-werkverkeer van de weg te krijgen zou verder volgens Van Eijck een fiscale stimulering van de e-fiets helpen zoals bij het oude fietsplan. Dat is snel in te voeren en bij een afstand van twaalf kilometer geeft een groot deel van de mensen aan graag twee deelen per week met de fiets te gaan als dat kan.'

## 'Wij geloven meer in het gebruik van slimme technologie'

AUTO

Het is ontzeggelijk dat in een opgaande conjunctuur ook de mobiliteit toeneemt. Je moet het alleen wel in de context bekijken. Nederland is nog steeds een van de best georganiseerde landen in het afhandelen van mobiliteit.

Dat betekent niet dat je stil moet zitten. Bij grotere investeringen in harde infrastructuur is wel de vraag of dat ruimtelijk mogelijk is of financieel haalbaar.

Wij geloven meer in het gebruik van slimme technologie zodat er meer capaciteit uit bestaande infrastructuur wordt gehaald.

Wij geloven ook in prijsmaatregelen om de pieken af te vlakken. Maar om dat effectief te maken, dien je naar de laatste kilometer in het openbaar vervoer te kijken. 70% van de woon-werkkilometers wordt per auto afgelegd. Dat komt omdat de "last mile" de verbinding tussen op en wegplek niet optimaal is ingericht. Daardoor kost zo'n reis 80% tot 90% meer tijd dan met de auto.

Op langere termijn kunnen zelfrijdende auto's hierop twee manieren helpen. We

**'De "last mile" — van ov naar werkplek — kost met ov 80% tot 90% meer tijd dan met de auto'**



**Naam:**  
Ceas de Wijs

**Functie:**  
Geo van Dymiq (voorheen Imtech Traffic & Infra)

zijn nu al ver genoeg voor experimenten met elektrische auto's die de laatste kilometer naar het werk kunnen afleggen. We missen dat soort creativiteit alleen in de beleidsopdracts.

Op de weg moet je vooral kijken naar slimmer benutten van de capaciteit. Het gebruik van prijsinstrumenten gecombineerd met ingrepen om de drukte bij de stad weg te masseren zou de ideale mix zijn.

Door verkeersregelschakelaties slim met elkaar en met voertuigen te laten communiceren, kun je verkeerslichten langer of korter op groen laten staan. Met dit soort ingrepen kun je 2,5% tot 30% capaciteitswinst halen.'



In 2021 loopt het verkeer op de (spoor)wegen vast, voorspelt Van Eijck. Geld om de problemen aan te pakken is er niet.

WEGGEBRUIKERS

## 'We kunnen geen extra asfalt bij blijven leggen'

De notie dat er iets moet gebeuren om de groei van het transport en van de aangelegde kilometers in goede banen te leiden is er. Maar men weifelt waar men op moet inzetten. Zelfrijdende auto's bieden op lange termijn een groot potentieel. Toch moet ook op de korte termijn de druk op de infrastructuur aangepakt worden, dus zoekt men naar "no regret"-maatregelen, ook voor het verbeteren van de verkeersveiligheid. Men wil geen investeringen doen die later overbodig blijken.

De basisinfrastructuur moet op orde zijn, maar men kan geen extra asfalt blijven leggen. Dit wordt buiten de spits amper gebruikt. De kanalen liggen in nieuwe technologie. Door auto's met elkaar en met het verkeersmanagement te laten communiceren kan de capaciteit beter benut worden. Ten eerste kun je maatregelen nemen om het verkeer te geleiden en te verdelen. Ten tweede kun je verkeer beter spreiden over de dag. Ten slotte kunnen slimme voertuigen korter op elkaar rijden op smallere rijstroken en beter op elkaar aansluiten.

**Spookfiles — door plotseling remmen — kunnen met slimme technologie voorkomen worden**



**Naam:**  
Peter Morsink

**Functie:**  
Projectmanager mobiliteit en verkeersveiligheid bij Royal HaskoningDHV

ticiperen. Spookfiles — door plotseling remmen — kunnen zo voorkomen worden. Uiteindelijk gaat nieuwe technologie een substantieel verschil maken in doorstroming, uitstoot en veiligheid. De overheid kan dat versnellen, of door een verplichtstelling van nieuwe apparatuur of door samen met de markt de invoering van de nieuwe technologie te stimuleren. Belangrijk is dat er draagvlak is bij weggebruikers.

De verschillende patterners in de keten, zoals de overheid, verzekeraars, de auto-industrie en brancheorganisaties zouden daartoe meer moeten gaan samenwerken en onderzoeken en analyses kunnen uitvoeren om dat te bereiken.'

TREIN

## 'Kilometerheffing alleen lost het probleem niet op'

In Nederland kun je het mobiliteitsprobleem niet aanpakken met alleen een kilometerheffing. Je moet de autorijder ook vertellen om uit zijn veilige cocoon te komen, anders sluit hij toch achter aan in de rij ondanks de heffing.

Het belangrijkste is het openbaar vervoer robuuster en minder storinggevoelig te maken. Dat er met een hogere frequentie op het spoor gereden gaat worden op een aantal trajecten is noodzakelijk omdat de steden niet veel meer auto's aankunnen. Maar als er dan een verstoring optreedt, staan er ook meer treinen vast en op het spoor in de file.

Een oplossing is dat je op een aantal plekken — in het bijzonder tussen Utrecht en Leiden — het spoor verdubbelt. Bij een stremming in de richting van Schiphol kun je dan via de westzijde van de Randstad omrijden.

Nu ontbreekt die de reservecapaciteit. Mensen moeten uitstappen op een station en hopen dat een volgende trein hen meeneemt, terwijl de trein en de machinist al aanwezig zijn als er om- en door-



**Naam:**  
Alex Muller

**Functie:**  
Consultant verkeer en vervoer bij Movares

gereden had kunnen worden. Mainport Schiphol van 2016 diverse dagen niet bereikbaar. Met een rospoornet kan dat voorkomen worden.

Investeringen in uitdijng van het spoor zijn haar, maar als we niet zo voor een robuust mobilsysteem dan kan de vertening van de concurrentie nog dunderder blij Pas vanaf 2028 komt nieuw budget. Dat is tijd we niet hebben. Over vier jaar staan we vast op de en op het spoor. In de zingen gaat het over de en de immigratie, maar over de vraag hoe we st de uitgewen daaraan te verdienen.'

**'Het belangrijkste is om het openbaar vervoer robuuster en minder storingsgevoelig te maken'**