

WELKE MAATREGELEN HEBBEN ECHT EFFECT OP HET TERUGDRINGEN VAN FILES?

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft als doelstelling om de files op de drukste punten in het land met 20 procent terug te dringen. Hiertoe worden allerlei maatregelen ontwikkeld en geïmplementeerd door de regio's die zijn aangewezen als de drukste van het land. In totaal zijn dit er twaalf. Variërend van het opheffen van weefvakken tot campagnes met dieren in de file, en van slim parkeren (en een deel van de woon-werkafstand afleggen op de fiets of met het OV) tot informatie-DRIP's langs drukke wegen.

Goedbedoelde en –bedachte maatregelen. De vraag is in hoeverre deze maatregelen daadwerkelijk bijdragen tot het reduceren van de filedruk. Feit is dat de bekendheid van veel van deze maatregelen onder de daadwerkelijke gebruikers (bestuurders van motorvoertuigen in de betreffende regio) laag is.

Willen we de filedruk wel oplossen?

Deze vraag is actueel want files zijn een graadmeter van de staat van de Nederlandse economie. De afgelopen drie tot vier jaar was het een stuk rustiger op 's lands wegen. Tegelijkertijd zuchtte Nederland ook onder een hoge werkloosheid, en werden sectoren die traditioneel een groot aandeel hebben in het wegverkeer (transport en logistiek, bouw) zwaar getroffen door de economische crisis. Nu het economisch voorzichtig beter gaat, komen de files ook weer terug. Volgens de Verkeersinformatiedienst (VID) neemt de filedruk sinds de tweede helft van 2014 weer toe. In de eerste helft van 2015 was de filedruk volgens de ANWB een kwart hoger dan in dezelfde periode in 2014. Tussen 2007 en 2012 nam deze juist met 50 procent af. Net zoals met bijvoorbeeld het terugdringen van roken en drinken (hoge accijnsopbrengsten op tabak en alcohol) is de vraag actueel in hoeverre de overheid de filedruk echt wil oplossen. Want er is hoe dan ook een economische keerzijde.

Meer asfalt heeft een tijdelijk effect

Er zijn meer stemmen in verkeersland die roepen dat de eerder genoemde regionale maatregelen niet voor een duurzame oplossing zorgen. Transportorganisatie EVO zegt in 2014 nog dat meer asfalt 'overduidelijk' werkt. Ook in politiek Den Haag wordt met name door VVD en PVV de oplossing van het fileprobleem vooral in meer asfalt gezocht. Een extra rijstrook voor de A1 tussen Deventer en de Duitse grens, het doortrekken van de A15, of het tot autosnelweg promoveren van provinciale wegen. De roep om meer asfalt klinkt al lang.

Al in de jaren tachtig kwam echter het inzicht dat nieuwe en bredere wegen snel weer volliepen. Verkeerspsycholoog Cees Wildervanck stelde onlangs in de Telegraaf dat meer asfalt juist niet werkt¹. Volgens hem is het een kortetermijnoplossing. Na een of twee jaar staat de weg weer helemaal vol. Wildervanck noemt de verklaring hiervoor psychologisch: *Als een weg wordt verbreed krijgen mensen het idee dat de verbinding beter is geworden. Dan zijn ze eerder geneigd om bijvoorbeeld buiten de stad te gaan wonen en zijn ze bereid om langer te rijden om op hun werk te komen. Vaak gaan mensen ook later vertrekken. Maar zodra iedereen dat doet, lopen de wegen alsnog vol*. Het effect op de doorstroming is volgens Wildervanck klein. Hij noemt de A2 tussen Utrecht en Amsterdam als voorbeeld. Op het verbrede stuk van 5 rijstroken gaan automobilisten harder rijden. Vervolgens komen ze alsnog in een flessenhals terecht als de weg weer teruggaat naar twee of drie rijstroken. Het effect op de doorstroming is daardoor zeer gering.

Meer asfalt lijkt dus geen adequate oplossing om de files terug te dringen. Maar wat werkt dan wel? Enkele (omstreden) maatregelen.

Kilometerbeprijzing

In 2010 scheelde het een haar, of het 'Anders Betalen voor Mobiliteit', oftewel de kilometerheffing, in Nederland was ingevoerd. Onder aanvoering van de ANWB en de Telegraaf werd een sterke anti-campagne gevoerd. Na 2010 is de kilometerheffing niet meer op de politieke agenda teruggekomen. Het Nederlandse systeem was ingewikkeld, de te betalen heffing per kilometer was afhankelijk van nogal wat factoren: tijd, plaats, verbruik en vervuiling van de auto. Ter compensatie zou dan de motorrijtuigenbelasting worden verlaagd: meer betalen voor gebruik van, in plaats van het bezit van een auto. Uit berekeningen van het CPB bleek dat de filedruk door een variabele kilometerheffing (naar tijd en plaats) met 35 tot zelfs 55 procent zou afnemen. Een stuk meer dan de huidige doelstelling van 20 procent.

De kilometerheffing is in Nederland dus van de baan. In Londen wordt echter al sinds 2003 de *congestion charge* geheven, een belasting op voertuigen die een bepaald punt passeren (en daarmee de congestion charge zone binnen rijden). De oud-burgemeester van Londen Ken Livingstone noemde de invoering van deze belasting het enige in zijn politieke loopbaan dat beter ging dan verwacht. Uit cijfers van 'Transport for London' uit 2013 – tien jaar na invoering – blijkt dat de verkeersdruk in de stad met 10 procent is afgenomen².

Goedkoper maken van het openbaar vervoer

Een ander regelmatig naar voren gebrachte manier om de volle Nederlandse wegen te ontlasten is het veel goedkoper of gratis maken van het openbaar vervoer. Een belangrijk tegenargument voor deze maatregel is dat ov-reizigers en autoreizigers totaal verschillende groepen zijn. De ov-reiziger is veel vaker afhankelijk van het openbaar vervoer, terwijl de autoreiziger – en zeker de leaserijder – vrijwel geen enkele prikkel heeft om het ov te nemen.

¹ Telegraaf, 23 november 2015

² Transport for London, het transportbedrijf van de stad. Bron cijfer: <http://www.bbc.com/news/uk-england-london-21451245>

Dit wordt onderstreept door onderzoek dat I&O Research in 2015 heeft uitgevoerd³: 58 procent van de Nederlanders neemt de auto naar het werk, en slechts 12 procent het openbaar vervoer (waarvan 9 procent de trein). Er blijkt wel potentieel te zijn voor het openbaar vervoer, maar dit wordt niet of nauwelijks benut. Voor zakelijke reizen is het autogebruik met driekwart nog hoger. Een op de zes (18 procent) neemt de trein. Het openbaar vervoer in Nederland wordt duur gevonden. In hetzelfde onderzoek zijn nadere analyses gedaan per gebruiker. Hieruit komt naar voren dat zowel autorijders als ov-gebruikers de kosten van het openbaar vervoer als een zwakte zien. Verder heeft het ov – en zeker de trein – te maken met een hardnekkig negatief imago onder de *niet-reizigers*. Ov-gebruikers zelf oordelen juist steeds positiever: in de OV-Klantenbarometer van 2014 werd voor het eerst de grens van een 7,5 voor de tevredenheid over het ov geslecht⁴. Uit het imago-onderzoek komt hetzelfde beeld: actieve treinreizigers waarderen het ov met een 8, terwijl niet-treinreizigers een 4 gemiddeld geven.

Het bekendste voorbeeld van gratis openbaar vervoer is de Belgische stad Hasselt, waar men in de periode 1997-2013 gratis met de bus kon reizen. Het aantal passagiers nam toe van 1.000 tot 12.000 per dag. Een spectaculaire toename, die waarschijnlijk ook op een 'hoger' niveau (dan een stad) te realiseren is. De vraag blijft echter of het dan niet – net zoals in Hasselt – vooral om lokale reizigers gaat, die in de regel niet in de spits in de file staan, of dat zakelijke rijders voortaan de trein nemen. Een andere belangrijke vraag is natuurlijk: wie betaalt? Juist omdat die vraag ook in Hasselt steeds prangender werd, is het gratis openbaar vervoer in 2013 afgeschaft⁵. De gemeente kon de jaarlijkse lasten niet meer dragen. Toch zijn er in Nederland diverse gemeenten waar bepaalde groepen inwoners (bijvoorbeeld ouderen of minima) gratis of tegen sterk gereduceerd tarief met het openbaar vervoer mogen reizen⁶.

Kwartje van Dijsselbloem?

Het 'echt' verhogen van de benzineprijs (hoewel deze de laatste maanden juist daalt) is een veel genoemde mogelijke maatregel om in elk geval het aantal auto's en autokilometers te beperken.

De leaserijder & het klimaat

Daarnaast bestaat de optie om de leaserijder strenger te belasten. De overheid werd de afgelopen jaren slachtoffer van haar eigen succes met fiscaal aantrekkelijke elektrische of hybride leaseauto's. Er werd zoveel gebruik van gemaakt dat de regeling feitelijk onbetaalbaar werd. De laatste auto die eind 2013 nog onder deze regeling viel was de Mitsubishi Outlander, die nu ook veelvuldig in het straatbeeld is te zien. Er worden al initiatieven ontplooid om de bijtelling voor leaseauto's overzichtelijker te maken: staatssecretaris Wiebes wil in zijn nieuwe belastingplan naar een laag tarief van 4 procent (voor elektrische en hybride auto's) en een hoog tarief van 22 procent.

Uit het onderzoek van I&O Research komt naar voren dat een van de belangrijke zwakten van de auto de belasting van het milieu is. Met het onlangs gesloten Klimaatverdrag in Parijs als katalysator, liggen hier kansen om het gebruik van de auto te ontmoedigen. Of het gebruik van de elektrische (lease)auto's te vergroten, door het voorgestelde lagere tarief.

³ I&O Research: *Imago-onderzoek openbaar vervoer: Wat zijn de sterkten en zwakten van het ov?, in opdracht van CROW/KpVV, augustus 2015.*

⁴ In 2001 werd nog een 6,8 gegeven. Sindsdien stijgt het cijfer gestaag.

⁵ <http://www.verkeersnet.nl/9392/hasselt-schaft-gratis-ov-af/>

⁶ Bijvoorbeeld Eindhoven: <http://www.verkeersnet.nl/13836/eindhoven-verruimd-regeling-gratis-openbaar-vervoer-voor-ouderen/>

Het op wat voor manier dan ook verder beperken van het leasewagenpark (bijna 600.000 in 2013) of het sterker belasten van bestelauto's (ruim 800.000) zal ook kunnen bijdragen aan een sterkere reductie van het wegverkeer, met name in de spits. Het gaat hier nadrukkelijk om aanvullende maatregelen.

Kilometerbeprijzing biedt meeste kansen

Een vorm van kilometerbeprijzing lijkt de beste maatregel te zijn die duurzaam, effect heeft op het terugdringen van files. Gratis of bijna gratis openbaar vervoer kan dit ook hebben, maar dan is het zeer de vraag hoe dit betaald wordt, en of de verknochte automobilist wel te porren is voor het ov. De opbrengsten in termen van filereductie zullen – op basis van de eerdere berekeningen van het CPB – groot zijn.

Terug naar de hoofdvraag van dit artikel. In hoeverre willen 'we' de files oplossen? Een kilometerheffing ligt – met name onder liberale kiezers – erg gevoelig. Deze discussie weer openen staat, zeker voor de VVD, waarschijnlijk gelijk aan politieke zelfmoord. De vraag is dan in hoeverre economische kortetermijnbelangen prevaleren boven meer langetermijnbelangen als het klimaat en duurzaamheid.