

File aanpak op de korte termijn

Lindy Molenkamp
Projectmanager FileProof
Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer
l.molenkamp@avv.rws.minvenw.nl
telefoon: 010 282 5912
mobiel: 06 515 302 39

Robert de Jong
TNO, business unit Mobiliteit & Logistiek
robert.dejong@tno.nl
telefoon: 015 269 6859

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2006,
23 en 24 november 2006, Amsterdam

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	<i>Achtergrond en doelstellingen</i>	<i>4</i>
1.2	<i>FileProof?</i>	<i>4</i>
2	Proces	5
3	De maatregelen.....	6
3.1	<i>Aanpak reguliere files</i>	<i>6</i>
3.2	<i>Bevorderen doorstroming bij incidentele files</i>	<i>10</i>
3.3	<i>Het bieden van alternatieven (anders denken en doen)</i>	<i>14</i>
4	Effecten	16

Samenvatting

Fileaanpak op de korte termijn

Mobiliteit is een belangrijk onderdeel van onze samenleving en dat wil het rijk faciliteren. De Nota Mobiliteit biedt oplossingen om in 2020 de bereikbaarheid flink te verbeteren en daarmee ook de files aan te pakken. Niet alle oplossingen zijn echter op korte termijn beschikbaar. De Minister vindt dat we ook op de korte termijn de weggebruiker niet in de kou kunnen laten staan en er alles aan moeten doen om het fileleed te verzachten.

Begin februari heeft de Minister een V&W- breed projectteam geïnstalleerd. Dat kreeg de opdracht om binnen één maand een eerste selectie van kansrijke ideeën van binnen VenW te presenteren en een plan voor de volgende fase te maken, waarin ook samenwerking met de buitenwereld wordt gezocht. Het project is tevens een voorbeeldproject in de ‘Veranderopgave’ van VenW.

Ruim drieduizend ideeën van burgers, bedrijven, kennisinstellingen, andere overheden en VenW-ers zijn eerst door het projectteam gescreend en vervolgens beoordeeld door een groep externe deskundigen. Circa veertig uiteindelijk door de Minister overgenomen ideeën zijn ondergebracht in implementatieprojecten.

De maatregelen zijn in drie hoofdgroepen geclusterd: (1) capaciteit vergroten bij reguliere files, (2) capaciteit behouden bij ongevallen / werk in uitvoering en (3) verleiden tot anders doen en denken. Er is nadrukkelijk gekozen voor uitvoering van ‘best practices’, internationale ervaringen en praktische ingrepen op korte termijn.

Alle maatregelen zullen worden geëvalueerd om de daadwerkelijke effecten te meten. Deze evaluaties lopen van 2006 t/m 2008.

1 Inleiding

1.1 Achtergrond en doelstellingen

Mobiliteit is een belangrijk onderdeel van onze samenleving. Het rijksbeleid is erop gericht om die mobiliteit te faciliteren. De Nota Mobiliteit biedt oplossingen om in 2020 de bereikbaarheid flink te verbeteren en daarmee ook de files aan te pakken. Niet alle oplossingen zijn echter op korte termijn beschikbaar. Betalen voor mobiliteit zal bijvoorbeeld pas vanaf 2012 ingevoerd zijn. Het bouwprogramma vergt eveneens een lange voorbereidingstijd; bovendien staat dat onder druk vanwege de luchtkwaliteit. Intussen nemen de files toe, het ene jaar wat meer dan het andere, maar de trend is tot nu toe geweest: ongeveer 5 procent per jaar. In 2006 en 2007 vindt Groot Onderhoud plaats aan het hoofdwegennet, waardoor – ondanks projectspecifieke maatregelen die Rijkswaterstaat vaak in samenwerking met regionale partijen neemt – nog extra files kunnen ontstaan.

Minister Peijs van Verkeer en Waterstaat heeft haar departement opgeroepen om ook op de korte termijn de weggebruiker niet in de kou te laten staan; iedereen moet zijn uiterste best moeten doen om het fileleed te verzachten. Secretaris-Generaal Geert van Maanen en Directeur-Generaal Rijkswaterstaat Bert Keijts hebben in januari aan de Adviesdienst Verkeer en Vervoer gevraagd om snel met ideeën te komen om de fileproblematiek voor de korte en middellange termijn aan te pakken. Daarop is een departementsbreed projectteam samengesteld onder de interne naam *FileProof*. Het team kreeg de opdracht om op 1 maart een eerste selectie van kansrijke ideeën van binnen Verkeer en Waterstaat te presenteren en een plan voor de volgende fase te maken, waarin ook samenwerking met de buitenwereld wordt gezocht. Binnen het departement wordt het project beschouwd als voorbeeld van een nieuwe manier van werken (de ‘Veranderopgave’): gericht op de samenleving, met goede interne samenwerking (tussen beleid, inspectie en uitvoering) en politiek bewust.

1.2 FileProof?

Het project voor de aanpak van files heeft binnen Verkeer en Waterstaat de naam *FileProof* meegekregen. Vanwaar die naam? De hoofdgedachte is dat files niet geheel te voorkómen zijn, maar dat overheid en burgers er wel veel aan kunnen doen om ze niet uit de hand te laten lopen, en om de schade voor de samenleving te beperken. In dit kader stelt Verkeer en

Waterstaat zich de vraag: doen wij nu alles, maar dan ook echt álles in de strijd tegen de files? (“Is Verkeer en Waterstaat *FileProof*?” – en deze vraag kan natuurlijk worden doorgetrokken naar andere overheden en organisaties). Een tweede vraag is of wij allen als individuen in ons reisgedrag niet nog beter met de files kunnen omgaan dan nu het geval is. (“Bent u al *FileProof*?”). En in de derde plaats mag je de term ook op zijn Nederlands uitspreken: onorthodoxe middelen worden niet geschuwd, er worden (doordachte) proeven gedaan in de aanpak van files.

In de publiekscommunicatie wordt de term *FileProof* niet gebruikt, maar wordt aangesloten bij het ingeburgerde begrip “van A naar Beter”

2 Proces

Medio februari is binnen Verkeer en Waterstaat een intranetsite geopend, waar medewerkers hun ideeën ter bestrijding van files konden indienen. Tegelijkertijd werd een tiental brainstormsessies gehouden op verschillende plaatsen in het land. Dit leverde veel ideeën op: groene maar ook rijpe. Alleen al in de eerste drie weken werden via de website en de brainstormsessies ruim 2.000 ideeën ingediend. Het project was inmiddels ook in de pers gekomen en via websites van krant en omroep kwamen nog eens honderden reacties – waaronder ook veel constructieve ideeën – van burgers binnen. Ook enkele bedrijven en platforms boden op eigen initiatief ideeën aan.

Alle ideeën zijn eerst door het projectteam gescreend op verwerkbaarheid (m.n.: zijn ze voldoende specifiek?) en plausibel effect op de files (binnen maximaal enkele jaren). Dubbelingen zijn zoveel mogelijk eruit gefilterd en de overgebleven ideeën zijn doorgegaan naar een panel van zes externe experts. Deze experts hebben de ideeën beoordeeld op effecten en implementatieaspecten. Aan de hand van de expertbeoordeling heeft het projectteam een lijst van de meest kansrijke ideeën samengesteld en deze voorgelegd aan de departementale top, waaronder de Minister. Op basis van deze consultatie zijn ruim twintig implementatieprojecten gedefinieerd en in uitvoering gegaan, waarover ook direct de Tweede Kamer werd geïnformeerd.

Voor elk project is een ander deel van de VenW-organisatie verantwoordelijk gemaakt, waarbij de trekker vaak andere onderdelen en / of organisaties buiten het departement inschakelt om het projectresultaat te helpen realiseren. Daarnaast worden door het departementsbrede projectteam een aantal ‘centrale’ taken verricht, zoals het verzamelen en verdiepen van ideeën, ondersteuning bij evaluatie en communicatie, financiering en de overall organisatie en regie van het programma.

Op een aantal thema's waren weliswaar veel ideeën ingediend maar zagen de experts nog geen invulling die effectief zou leiden tot filevermindering. Hiervoor zijn in april verdiepingssessies gehouden met deskundigen, andere overheden en belanghebbenden: provincies en gemeenten, bedrijven, kennisinstituten, studenten, burgers, enzovoort – in totaal zo'n 150 mensen. Het betrof de thema's: het onderliggend wegennet; openbaar vervoer; gedrag van de weggebruiker; goederenvervoer; informatievoorziening. In de eerste sessie over elk thema werden zo veel mogelijk ideeën gegenereerd; de tweede sessie was steeds gericht op convergentie, uitmondend in een uitgewerkte formulering van de meest kansrijke ideeën. Er was veel enthousiasme en uit elke sessie zijn een aantal interessante ideeën voortgekomen. Eveneens in april is met externe stakeholders overlegd in de Overlegorganen Verkeer en Waterstaat. Daarbij zijn weer nuttige contacten gelegd voor de uitvoering van de projecten.

3 De maatregelen

3.1 Aanpak reguliere files

Capaciteit vergroten bij reguliere files (deze ‘dagelijkse’ files veroorzaken ongeveer 80% van de reistijdverliezen op het hoofdwegennet). Voorbeeldmaatregelen:

Openingstijden bruggen aanpassen (2006/2007)

Een aantal bruggen in het hoofdwegennet gaan tijdens de spitsen open. Per locatie zal een afweging worden gemaakt of deze spitsopening gehandhaafd blijft of dat in de periode tussen 6.00-10.00 en 15.00-19.00 de bruggen dicht blijven om de doorstroming op de weg te verbeteren

Filerijden, file mijden (2007/2008)

Aan het nieuwe rijexamen wordt een onderdeel toegevoegd met als doel om beginnende bestuurders rijgedrag aan te leren dat een gunstig effect heeft op een vlotte en veilige doorstroming van het wegverkeer. Hierdoor kan (extra) filevorming worden voorkomen. Aan bod komen onder andere het gebruik van spitsstroken en invoegen op snelheid. Ook zal een massamediale campagne worden gestart om alle automobilisten te informeren over gewenst rijgedrag in en rond files.

Aangepaste bebording bij knooppunten hoofdwegennet (2007)

Op diverse wegvakken wordt de bebording wordt aangepast met als doel het verkeer rustiger en veiliger van strook te laten wisselen en onnodige weefbewegingen te voorkomen. Soms kan door eerder te laten voorsorteren, op andere plaatsen is het juist gewenst dat weggebruikers op dezelfde strook doorrijden. Deze maatregelen verbeteren de benutting van de rijbaan en verkleinen de kans op filevorming.

Revisie Aansluitingen (2007)

Problemen bij aansluitingen kunnen de veiligheid en doorstroming van de hoofdrijbaan verminderen. Op tientallen locaties worden maatregelen genomen om deze problemen tegen te gaan:

- *Doorgetrokken streep links:* Als voorkómen wordt dat voertuigen van rijstrook wisselen, worden hiaten op de meest rechter rijstrook niet meer opgevuld en het kan invoegend verkeer gemakkelijker invoegen. Hiertoe wordt een doorgetrokken streep aangebracht tussen rijstroken.
- *Verlengde invoegstrook:* Door het verlengen van de invoegstrook wordt het voor vrachtverkeer mogelijk om op snelheid in te voegen. Ook dient een verlengd puntstuk te voorkomen dat bestuurders reeds invoegen wanneer ze nog niet op gelijke snelheid met de hoofdrijbaan zijn. Het rustiger verkeersbeeld dat hierdoor ontstaat kan de doorstroming bevorderen.
- *Fileventiel:* Bij file wordt het afslaand verkeer toegestaan met een lage snelheid over de vluchtstrook langs de file te rijden en zo ongehinderd de afrit te bereiken, of zich op te stellen op de vluchtstrook als er een file is op de afrit (afritbuffer). Door toepassing van

deze maatregel slaat congestie van uitvoegend verkeer minder snel terug op het doorgaande verkeer, en omgekeerd. Het fileventiel wordt reeds toegepast in Duitsland en heet daar *Stauventil*. In Duitsland wordt volstaan met een vast bord met als betekenis: “vanaf hier is vluchtstrookgebruik bij filevorming toegestaan”. Voor de Nederlandse situatie wordt momenteel bekeken wat de meest geschikte (goedkope, begrijpelijke en juridisch stand houdende) wijze van aanduiden is.

Filewaarschuwingsbord op Onderliggend wegennet (2007) en Hoofdwegennet (2006)

Hierbij gaat het om plaatsing van dynamische borden langs het onderliggend wegennet op locaties die naar rijkswegen leiden. Deze borden geven aan of er een file op de rijksweg staat, zodat weggebruikers bij filemelding een alternatieve route kunnen kiezen.

Groene golfteam (2007/2008)

Vertraging voor het verkeer ontstaat niet alleen op het hoofdwegennet, maar ook op het onderliggend wegennet. Voor de weggebruiker telt uiteindelijk de reistijd van-deur-tot-deur. Uit eerder onderzoek is gebleken dat er in Nederland ruim vijfduizend verkeersregelinstanties staan. Door verandering van verkeersstromen en door groei van het verkeer kunnen wachtrijen langer worden dan gewenst, de regeling zou dan eigenlijk opnieuw afgesteld moeten worden. In praktijk zijn veel regelingen niet (meer) afgesteld op de huidige verkeersstromen. Optimalisatie van alle VRI's in Nederland zou tot een vermindering van ca. tien miljoen reistijdverliesuren kunnen leiden [Wilson & Middelham].

Aanpassen van verkeersregelingen vraagt gespecialiseerde kennis en brengt werk en kosten met zich mee. De expertise is niet zo dik gezaaid (bijvoorbeeld bij kleinere gemeenten, maar zelfs bij regionale diensten van Rijkswaterstaat). Ook heeft het afstellen van verkeersregelingen niet altijd de hoogste prioriteit van de wegbeheerder, hoewel er veel te winnen valt voor de weggebruiker; overigens soms ook op gebieden zoals verkeersveiligheid en luchtkwaliteit.

Verkeer en Waterstaat stelt nu een “Groene golf”-team in om wegbeheerders te adviseren en bij te staan. Voor een periode van 2½ jaar worden 25 pas afgestudeerde academici en HBO-ingenieurs geworven, die worden opgeleid tot VRI-specialist. Het team onderzoekt in

opdracht van de wegbeheerder de betreffende regeling, geeft aan op welke wijze de regeling kan worden verbeterd en kan helpen bij het tot stand brengen van die verbetering. Kosten van hard- en software aanpassingen blijven gewoon voor rekening van de wegbeheerder.

Het team komt langs op uitnodiging van wegbeheerders. Het is niet zeker of aan alle verzoeken gehoor gegeven kan worden, zo nodig zal het team prioriteiten stellen. Daarbij zal voorrang worden gegeven aan kruisingen waar de grootste maatschappelijke baten te behalen valt, men denke aan doorstroomroutes op het regionale wegennet en aan zwaarbelaste aansluitingen op het hoofdwegennet. Het streven is om in een periode van twee jaar tijd (2007 en 2008) 25% van de verkeersregelininstallaties in Nederland te analyseren en waar mogelijk beter af te stellen, en om daarmee een forse reistijdwinst voor de weggebruikers te realiseren. Het besparingspotentieel zal nader worden onderzocht in enkele proefprojecten.

Voorrangs-‘Haarlemmermeer’ (2007/2008)

Op locaties waar terugslagfiles op het hoofdwegennet ontstaan door wachtrijen op de afrit, kan de voorrangssituatie op de onderliggende ‘Haarlemmermeer’-type kruisingen worden gewijzigd. Door verkeer op de kruisende weg voorrang te laten verlenen aan het verkeer dat van de afrit komt, kan filevorming op het hoofdwegennet worden tegengegaan.

UV-filter (2007/2008)

Op plaatsen waar veel vrachtverkeer rijdt dan wel afslaat, wordt een aparte uitvoegstrook voor vrachtverkeer aangelegd. Doordat het vrachtverkeer eerder uitvoegt dan het overige verkeer is het voor personenauto’s gemakkelijker de uitvoegstrook te bereiken. Het rustiger verkeersbeeld dat hierdoor ontstaat verkleint de kans op files.

Fileverwachting op DRIP+ (2007)

Dynamische routeinformatiepanelen presenteren de fileverwachting voor de korte termijn (krimp of toename), opdat de (beleefde) hinder afneemt. Ook kan middels het systeem een verkeersalarm worden afgegeven (bijv. voor de volgende dag).

Doorstroming A10 Gecoördineerd regelen (2007)

De A10 is van groot belang voor Amsterdam en de regio. Dit project heeft als doel de reistijd van de weggebruiker op netwerkniveau (dus zeker niet alleen op de snelweg!) te verbeteren en wordt geïnstalleerd op de Ring Amsterdam (A10). Toeritdosering is het beheersen van de verkeersstroom op een oprit naar de hoofdrijbaan van een autosnelweg. Bij gecoördineerde toeritdosering bepaalt een centrale bedieningseenheid voor de aan elkaar gekoppelde opritten hoeveel verkeer op een bepaald tijdstip mag worden toegelaten, afhankelijk van de actuele situatie. Ook worden onder andere de aansluitingen en verkeersregelininstallaties aangepakt.

Voorstudie benuttingsmaatregelen in knooppunten

Door (beperkte) infrastructurele aanpassing kan de capaciteit van diverse knooppunten worden vergroot. Bekeken zal worden welke knooppunten hiervoor in aanmerking komen, op welke wijze en tegen welke kosten. Het streven is om eind 2006 een implementatievoorstel op hoofdlijnen te hebben, opdat dit onder het nieuwe kabinet kan worden uitgevoerd.

3.2 Bevorderen doorstroming bij incidentele files

Deze maatregelen zijn gericht op maximaal capaciteitsbehoud bij ongevallen en werk-in-uitvoering (kenmerkend is dat deze voor de meeste weggebruikers onverwacht optreden, waardoor extra hinder ontstaat: gemiste afspraken e.d., onbetrouwbaarheid). Voorbeelden:

Mobiel expertteam voor verkeerscentrales (2007/2008)

Een mobiel team van in totaal 12 verkeerskundigen biedt ondersteuning aan de regionale verkeerscentrales met als doel het verkeersmanagement op een hoger plan te tillen. De experts ondersteunen onder andere bij de ontwikkeling en implementatie van draaiboeken, die van toepassing zullen zijn bij minder gebruikelijke maar wel extreem filegevoelige situaties zoals evenementen en grote ongevallen.

Verplaatsbare barrier (2007/2008)

Bij wegwerkzaamheden wordt een snel verplaatsbare barrier toegepast om de richtingen te scheiden of het werk af te schermen. Door verplaatsing kan deze in korte tijd extra capaciteit in een richting creëren

Soms komt een weg in één richting capaciteit te kort terwijl er in de andere richting juist een grote overcapaciteit is. Dit komt met name voor in werk-in-uitvoeringssituaties (WIU) tijdens de spitsen. Zou het niet mooi zijn om dan een rijstrook tijdelijk bij de andere rijbaan te kunnen voegen? In de Verenigde Staten wordt soms een verplaatsbare barrier tussen de rijbanen toegepast, in Nederland is het nog nooit geprobeerd.

Het gaat om een barrier van betonnen segmenten die flexibel met elkaar verbonden zijn. Een speciale machine kan als een soort ritssluiting het lint van segmenten van over de breedte van een rijstrook verleggen. Dit gebeurt met een snelheid van ongeveer 6 kilometer per uur (volgens de fabrikant moet zelfs 10 km/u haalbaar zijn). Zo wordt het mogelijk om bijvoorbeeld in de ochtendspits 2 rijstroken in de drukste richting aan te bieden en 1 rijstrook in de tegenrichting, terwijl in de avondspits de dan zwaarder belaste tegenrichting een rijstrook erbij krijgt.



Het project begint met een internationale oriëntatie, overleg met marktpartijen (aannemers) en een inventarisatie van wegwerkzaamheden waarbij de verplaatsbare barrier uitkomst zou kunnen bieden. Het gaat daarbij om reeds voorziene wegwerkzaamheden die hinder dreigen te veroorzaken, waarbij tijdelijk bijvoorbeeld wel 3 rijstroken voor het verkeer gereserveerd kunnen worden maar niet 4, en waar op bepaalde momenten de ene richting, op andere momenten de andere richting duidelijk het zwaarst belast zal zijn. Een complex element in het project is dat er in een regulier WIU-project zal worden ‘ingebroken’: dat kan natuurlijk alleen als alle betrokken partijen het zien zitten.

In de tweede fase wordt de eerste proeftoepassing uitgevoerd. Mede afhankelijk van de ervaringen in deze proef worden in de derde fase een of zelfs twee (parallele) proeven gedaan op een ander traject. De vierde fase is de evaluatie, met een belangrijke rol voor een breed samen te stellen klankbordgroep. Het is de bedoeling om te komen tot bindende adviezen omtrent inzet van de verplaatsbare barrier bij wegwerkzaamheden (wanneer niet, wanneer wel, en hoe dan?). Ook zal in deze fase gekeken worden naar kansen voor deze constructie in niet-WIU situaties

Bergers pilot (2007)

In de huidige situatie bestaan er onvoldoende prikkels om bergers te stimuleren om met zo kort mogelijke aanrijtijden op een incidentlocatie te arriveren. Dit project op de Ruit Rotterdam houdt in dat bergers middels een bonus/malussysteem geprikkeld gaan worden de aanrijtijden te bekorten. Hiermee kan de blokkade sneller worden opgeheven en de filevorming worden bekort. De controle op het nakomen van de afspraken vindt plaats door “*tracking & tracing*”-technologie.

Extra camera's (2007) & andere maatregelen op de Ruit Rotterdam (2006)

Incident management is het geheel aan organisatorische maatregelen dat er op gericht is incidenten zo snel mogelijk af te handelen om de eruit voortvloeiende files en stremmingen te verminderen. Op de Ruit Rotterdam worden 100 extra camera's geplaatst, opdat Rijkswaterstaat zich in voorkomende gevallen snel een goed beeld kan vormen en direct passende maatregelen kan nemen. Het *stand-by* houden van een ZOAB-reiniger op de Ruit

van Rotterdam (operationeel sinds juni) moet zorgen voor een snellere afhandeling van ongelukken, waarbij het Zeer Open Asfalt Beton verontreinigd is (bijv. door olie of benzine) en schoongemaakt moet worden. Het inzetten van de ZOAB-reiniger is onderdeel van een samenhangend pakket aan maatregelen op de Ruit van Rotterdam, waartoe ook behoren het verkorten van de aanrijtijden van bergers, de inzet van calamiteitenschermen (operationeel sinds juli) en het uitzetten van zwaailichten (behalve het eerste voertuig) op de plaats van een ongeval.

Blikschade? Doorrijden naar P-plaats (2007)

Weggebruikers blijven bij materiële schade veelal wachten op de politie alvorens hun voertuigen van de ongevalsplek te halen. In dit project worden maatregelen voorbereid en uitgevoerd om de weggebruikers de mogelijkheid te bieden en te stimuleren bij blikschade zelf het voertuig snel van de rijbaan te halen en verzekeringszaken op een parkeerplaats of bij een tankstation af te handelen.

Antikantelsysteem (2007)

Een elektronisch stabiliteitssysteem grijpt in bij kritieke situaties en verkleint daarmee de kans dat een vrachtwagen kantelt. Antikantelsystemen bieden daarmee een kans om capaciteitsverliezen door ongevallen met vrachtverkeer terug te dringen. Dit project betreft een pilot om met antikantelsystemen op de meest gevoelige vrachtwagens.

In de rij, uit de file (2007) pilot

Hierbij gaat het er om te onderzoeken wat het effect op de doorstroming is, wanneer bij ongevallen het verkeer per rijstrook mag passeren in plaats van dat het verkeer moet ritsen. De afwikkeling is dan vergelijkbaar met het afrijden van een veerpont. Een politieagent of weginspecteur dient het verkeer hiervoor te regelen. Een modelsimulatie en een grootschalige praktijkproef gaat aan een daadwerkelijke implementatie vooraf.

Vaste omleidingsroutes (2007/2008)

Voor relatief zwakke schakels van het hoofdwegennet worden omleidingsroutes over het onderliggend wegennet afgesproken en met vaste bebording aangegeven, zodat bij incidenten

direct een alternatief voorhanden is. Dit is positief voor zowel de doorstroming van het wegennet als de betrouwbaarheid van reistijden.

Hoogtemeldingen vóór de laatste uitwijkmogelijkheid (2007/2008)

Door niet alleen detectie van voertuighoogtes vlak voor een tunnel toe te passen, maar ook vóór de laatste uitwijkmogelijkheid, kan onnodige afsluiting van tunnels op het hoofdwegennet worden voorkomen. De te hoge voertuigen worden dan al rijdende uit het verkeer gehaald en leveren geen verkeershinder voor het overige verkeer op.

3.3 Het bieden van alternatieven (anders denken en doen)

Verplaatsbare stations gecombineerd met P+R (2007-2009)

Met een provisorische P+R-stationsvoorziening wordt in de praktijk een mogelijke locatie uitgetoetst, in plaats van een (duur) definitief station te openen na een zware afwegingsprocedure. Een goed gekozen P+R-locatie kan de reistijd van en naar steden sterk bekorten.

Probeerkaart OV (2007)

Een verhuizing of een andere baan zijn beide gelegenheden waarbij een werknemer op zoek gaat naar een nieuwe handigste woon-werk verplaatsing. Deze situaties kunnen aanleiding zijn gewoontegedrag te doorbreken en bieden daardoor een kans om ander mobiliteitsgedrag te stimuleren. Door mensen laagdrempelig kennis te laten maken met het OV via een proefabonnement zal uiteindelijk een deel ervoor kiezen om blijvend gebruik te maken van het OV.

Voorbeeldfunctie VenW (2007)

Het doel van dit project is om grootschalig telewerken, flexwerken en televergaderen binnen de eigen organisatie te stimuleren en te realiseren.

Stimuleren mobility card (2007)

De mobility card moet lease-autorijders en anderen die een zakelijke verplaatsing maken een gemakkelijke manier verschaffen om ook gebruik te maken van andere vervoersmodaliteiten zonder dat dit nadelige consequenties heeft voor henzelf of voor hun werkgever. Dit door het

aanbieden van een eenduidige pas die ‘gratis’ (voor de gebruiker) openbaar vervoer mogelijk maakt.

Utilitaire fiets hoofdwegen (2007)

Door verhoging van de kwaliteit van bestaande doorgaande fietsroutes, wordt beoogd het autoverkeer op korte afstanden te verminderen. Het gaat met name om routes parallel aan dagelijkse filetrajecten. In samenwerking met de Fietsersbond en het Fietsberaad stimuleert VenW de beheerders (veelal verschillende regionale overheden per route) om gezamenlijk actie te ondernemen, zoals wegwerken van onderhoudsachterstand, verbeteren van de indeling of verhogen van de prioriteit bij kruisingen.

Bij de bus achterop (2007)

Op zwaarbelaste snelwegtrajecten gaat in de spitsen een frequente pendelbusdienst rijden waarop forensen hun fiets kunnen meenemen. Waar mogelijk wordt de bus in de gelegenheid gesteld om langs files te rijden. Gebruikers arriveren snel en gemakkelijk op hun bestemming, en de snelweg wordt ontlast.

Vrije dag? Dan een filevrije dag! (2007)

In dit project worden sociaal-recreatieve reizigers verleid de spits te mijden, met als bedoeling het totale spitsverkeer terug te dringen. Hiertoe wordt een internet-portal opgezet met reistijdvoorspellingen (zie volgende item) en bieden publiekstrekkingen (zoals recreatieparken) de reizigers arrangementen aan. Een bijbehorende mediacampagne heeft als doel de reizigers hiervan bewust te maken.

Betere verkeers- en reisinformatie via het internet (2007)

Goede verkeersinformatie kan leiden tot verminderde beleving van hinder. Ook past een deel van de spitsreizigers het reisgedrag op basis van deze informatie aan. Door het opzetten van een website waarop alle informatie voor de weggebruiker is samengebracht, kan hierin worden voorzien. Een belangrijke impuls daaraan geeft de geavanceerde reistijdvoorspeller, die bijvoorbeeld rekening houdt met wegwerkzaamheden en die via de website kan worden geraadpleegd. Het publiek zal middels een brede campagne worden geïnformeerd over de mogelijkheden.

Prijs voor beste initiatief om files te doen verminderen (jaarlijks vanaf 2007)

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gaat jaarlijks een prijs (van AnaarBeter-prijs) uitloven aan een partij die bijzonder heeft bijgedragen aan filevermindering. De overheid schrijft niet voor hoe dat dan moet, maar beoogt marktinitiatieven in het algemeen te stimuleren en de maatschappelijke betrokkenheid te vergroten.

4 Effecten

Er is nadrukkelijk gekozen voor uitvoering op korte termijn van ‘best practices’, internationale ervaringen en praktische ingrepen op korte termijn. Voor alle maatregelen is tevoren een eerste inschatting gemaakt van de effecten. Alle maatregelen worden geëvalueerd, begeleid door een vast team van specialisten. Van veel maatregelen (bijv. fileventiel) worden lokaal of regionaal zichtbare effecten verwacht, de evaluatie zal zich dan ook op dit niveau toespitsen. Andere maatregelen (bijv. file(vermijndend) gedrag opnemen in rijexamenstof) zullen landelijk effect hebben maar dat effect zal niet zo groot zijn dat het onomstotelijk kan worden vastgesteld uit de filecijfers: daarom zal hier meer op het niveau van individuele attitudes en gedrag worden geëvalueerd.

De evaluatie van een aantal individuele maatregelen is al gestart. Daarnaast wordt eind augustus een brede 0-meting (“stated preference”) gehouden onder weggebruikers / mobilisten. Deze meting wordt in de loop van de tijd nog enkele keren herhaald om trends te kunnen volgen en effecten van maatregelen te bepalen.

Referenties:

Wilson, Ad & Frans Middelham: *Wordt Nederland goed geregeld?* In: Verkeerskunde 1/2000