

Slimme technologie en minimum aan nieuw asfalt lossen fileprobleem op

Onlangs werd bekend dat de FES gelden na 2015 zullen worden gebruikt om de staatsschuld af te lossen. Dit betekent onder meer dat er twee miljard euro minder naar verbetering van de infrastructuur gaat. Is dit een probleem? Niet als het betekent dat we uitermate slim en effectief moeten werken. Wel als het minimum wat nodig is om de grootste knelpunten tijdens de spits op te lossen ook niet beschikbaar is.

De begroting van (voorheen) Verkeer & Waterstaat bestaat traditioneel uit investeringen in benutten (betere benutting van bestaande wegen), beprijzen (bijvoorbeeld de kilometerheffing) en bebouwen (nieuwe wegen aanleggen). Deze investeringen staan in een bepaalde verhouding tot elkaar. Op dit moment is beprijzen uit beeld, en ligt het zwaartepunt op een betere benutting en meer asfalt.

So far so good. Met een betere benutting is inderdaad nog veel winst te behalen. Het is zelfs mogelijk om binnen vier jaar 20% van de automobilisten in de spits van de weg te houden, waardoor er tijdens de spits geen files van langer dan 3 kilometer meer voorkomen. Je lost zo de grootste bron van ergernis op, we reduceren kosten en dragen bij aan een gezonder milieu.

We durven deze concrete voorspelling aan, omdat we de afgelopen jaren intensief hebben gewerkt aan plannen die dit kunnen realiseren. Onder de naam 'Vrij baan voor vernuft' is TNO met een dertigtal marktpartijen (samenwerkend als NIO: Nederland Innovatie onderweg) gaan onderzoeken hoe bestaande wegen beter benut kunnen worden, door bestaande technologieën slim te combineren. Die marktpartijen zijn onder andere IBM, Falkplan, KPN, ARS en TomTom.

We blijken het bestaande wegennet als een integraal geheel te moeten managen, in plaats van in allerlei deeltjes, zoals nu gebeurt. Concreet betekent dit het combineren van meldingen boven snelwegen op borden en individuele, gepersonaliseerde navigatie en verkeersinformatie via telefoons, die met lokale apps worden geperfectioneerd. Door deze combinatie kunnen we veel beter voorspellen waar nog ruimte is op het wegennet.

We leren steeds meer over het reisgedrag van mensen, waardoor individuele adviezen kunnen worden geven; niet alleen op de weg, maar ook al voor vertrek, thuis of op het werk. Regionaal verkeer dat naar Assen moet, rijdt in de spits via andere wegen dan verkeer uit de Randstad dat naar Assen rijdt. Zo sluiten we aan op de belevingswereld van de automobilist en benutten we de infrastructuur optimaal.

Deze nieuwe slimme benutting van technologie zet Nederland als innovatieland met betrekking tot mobiliteit op de kaart, en heeft de potentie uit te groeien tot aantrekkelijk exportproduct.

De technologie om het bestaande wegennet optimaler te benutten is er. Om te realiseren dat we over 4 jaar de lange files kwijt zijn is 1 miljard euro nodig. Maar er zit nog een adder onder het gras. Het verkeer zal blijven groeien, en dit betekent dat we helaas ook niet ontkomen aan een minimum van nieuw asfalt. Als het terugdringen van de FES gelden gepaard gaat met een vermindering van nieuwe infrastructuur, dan bouwen we feitelijk weer aan langere files. Benutten levert deze regeerperiode snelle resultaten op, maar willen we ook in de volgende regeerperiode verlost zijn van fileleed, dan zal er nu

ook moeten worden gewerkt aan de aanleg van nieuwe infrastructuur. Regeren is immers vooruitzien.

Lorike Hagdorn, directeur mobiliteit TNO