

Recept tegen verkeersinfarct: aan het eind van de file het gas erop

Elfanie toe Laer
Rotterdam

Het verkeer loopt steeds vaker en hardnekkiger vast, maar heel soms stroomt het ineens goed door op de wegen. Omdat het rustig weer is, er geen ongelukken gebeuren én omdat er 'goed wordt gereden'. Wat is dat eigenlijk, goed rijden?

'Vijfvan de honderdvijftig dagen reed het lekker door.' Gerard Eijkelenboom, programmamanager rijgedrag bij de Verkeersonderneming, herinnert het zich met verbazing. Zijn organisatie zet zich in voor de goede bereikbaarheid van de regio Rotterdam en onderzoekt hoe die beter kan. Zo hield een datateam maandenlang de A20 bij Rotterdam in de gaten. Ieder spitsuur was het raak, op die vijf doordeweekse ochtenden na. Ja, het was rustig weer en inderdaad, er gebeurden geen ongelukken. Maar er was nog een verklaring, bleek uit data-analyse: de automobilisten reden heel netjes.

'Wie actief, anticiperend en voorspelbaar rijdt, is een goede chauffeur. Maar een echte definitie van goed rijgedrag bestaat niet', zegt Eijkelenboom. 'Die zou er moeten komen, want dan kun je iemand bestempelen als een A-, B- of C-rijder en kun je daar rekening mee houden. Maar in de praktijk blijkt dat lastig.'

In 2016 deed de Verkeersonderneming met het kwalitatieve onderzoek *De karakters van de snelweg* wel een poging verschillende rijgebruikers in kaart te brengen. Er rolden zes stereotypen uit, waaronder de Zombie, het Geweten en de Baas. Eijkelenboom: 'Handig om te weten, maar we ontdekten dat niemand altijd hetzelfde rijkarakter is. De relaxte vakantieganger vertoont ander rijgedrag als hij in tijdnood zit. Dat maakt het moeilijk om op de persoon te sturen.'



A20, bij Rotterdam. 'Goed' rijgedrag leidt tot betere doorstroom. FOTO: HHH

Als Erik Verhoef, verkeerseconoom aan de Vrije Universiteit, de spitsdrukte bestudeert, bekijkt hij de weg vanuit verschillende invalshoeken en ziet dan een samenspel van gedragingen. 'Ik zie hoe, waar en wanneer we rijden, en kijk daarnaast naar ons ruimtelijk gedrag: waar we wonen, werken en winkelen. Op die verschillende niveaus heb je te maken met individuele en collectieve belangen, en daar zit een spanningsveld tussen.'

Verhoef haalt econoom William Vickrey aan, die al in 1952 aantoonde dat spitsmijden de fileproblematiek kan oplossen. Toch bleek dit nooit een structurele oplossing te zijn. Verhoef: 'Als er een betere doorstroom is, zal dat ertoe leiden dat meer mensen de weg opgaan, omdat het dan zo lekker doorrijdt.' Er is één dag dat al deze problemen veel minder spelen. Vrijdagochtend staan er standaard een

stuk minder files. Er zijn die dag niet minder auto's op de weg, zoals vaak wordt aangenomen, ze zijn alleen beter verdeeld. De data-analisten van de Verkeersonderneming telden op de A20 zeventienhonderd auto's die vrijdagochtend een uurtje later de weg op gingen. Een verschuiving die ertoe leidde dat het verkeer goed doorliep.

Verhoef: 'Vrijdags zie je dat flexibiliteit loont. Die dag is het vaak niet erg om iets later te beginnen.' Bedrijven zouden, als het aan Verhoef ligt, een voorbeeld aan de vrijdag moeten nemen: als werkgevers flexibel zijn in hun werktijden, wordt het fileprobleem vanzelf verlicht. Maar ook hier is sprake van een spanningsveld, merkt hij. 'Voor bedrijven is het het aantrekkelijkst als alle andere bedrijven flexibel worden, want dan zijn hun werknemers op tijd.'

Onderzoek naar het filevriendelijkste

Meer en langere files

In het derde kwartaal van 2018 stonden automobilisten 13% langer vast dan in 2017, de filezwaarte nam dit jaar met 20% toe. De grootste knelpunten:

- A27 Utrecht-Breda, bij Lexmond-Noordeloos
- A4 Amsterdam-Den Haag, bij Roelofarendsveen-Hoogmade
- A4 Den Haag-Amsterdam, bij Leidschendam-Zoeterwoude
- A58 Breda-Eindhoven, bij Moergestel-Oirschot
- A15 Rotterdam-Gorinchem, bij Papendrecht-Sliedrecht

rijgedrag loopt door. In Rotterdam gaat binnenkort een proef lopen waarbij bedrijven autorijders gaan helpen om zo efficiënt mogelijk samen te voegen, het zogenaamde 'weven'. Daarnaast wordt gekeken hoe automobilisten gestimuleerd kunnen worden om, als zij de file uit rijden, gas te geven. Eijkelenboom: 'Nu blijven ze vaak langzaam rijden omdat ze bang zijn om nóg een file in te rijden. Dat belemmert de doorstroom.'

Verhoef is betrokken bij proeven met verhandelbare spitsrechten. Automobilisten kunnen dan handelen in rechten om in de spits te mogen rijden. De eerste resultaten zijn veelbelovend, vervolgonderzoek is in voorbereiding.

De ANWB blijft intussen hameren op de eigen verantwoordelijkheid van de automobilist, en geeft daarbij graag en vaak advies, vertelt expert verkeersveiligheid Ton Hendriks. 'Het wisselen van rijstroken bijvoorbeeld, zorgt voor meer files en je schiet er weinig mee op. Niet doen dus. Veel automobilisten kijken bovendien tijdens het filerijden op hun telefoon. Daardoor kan een kop-staartbotsing ontstaan en dan wordt de file nog langer. Je moet je dus concentreren op waar je mee bezig bent: autorijden. Ook als het langzaam gaat.'

5 dagen

Van de 150 filedagen die geanalyseerd zijn, reed het verkeer op vijf dagen door.