Lang leve de file

Hans de Jongh

De verstopte wegen zijn, behalve een kwelling, ook een bron van geld en inspiratie. Met creativiteit en techniek zoeken ondernemers oplossingen om het fileleed te verzachten.

Files hebben een grote aantrekkingskracht, niet alleen op auto's, maar ook op ondernemers. Dat is niet cynisch bedoeld. Want files zorgen niet alleen voor vertragingen en een hoge bloeddruk, ze brengen ook winst en werkgelegenheid.

Praat met de wegenbouwers, de ingenieursbureaus en de consultants. Zij verdienen allemaal, van eenpitter tot multinational, aan het fileleed. De congestie op de Nederlandse wegen leidt tot creatieve ideeën, nieuwe bedrijven en extra werk.

Helaas is alleen bekend wat de files kosten: meer dan ¤ 600 mln per jaar volgens Transport en Logistiek Nederland. Wat de opstoppingen opleveren is niet becijferd. Maar een tocht door cyberspace maakt duidelijk dat een groot aantal bedrijven en instellingen er direct of indirect aan verdient. Dat varieert van een radiostation zoals BNR Nieuwsradio, dat zich grotendeels richt op de filerijder, tot de kampioen van ondernemend Nederland, TomTom. Daartussen bevinden zich hoogleraren Verkeerskunde, in zowel Enschede als Delft, lobbygroepen als Connekt, die zich sterk maken voor rekeningrijden, en de Verkeersinformatiedienst, die onder andere met zijn 'Traficams' internetters laat zien waar de wegen dagelijks vollopen. Het gaat al met al om een bruisende 'bedrijfstak', die is ontstaan sinds de eerste file in 1955 op de Nederlandse wegen verscheen.

Zelf aan de slag

En de vooruitzichten zijn goed. Want ondanks alle adviezen, extra asfalt en informatie, staat één ding voor iedere kenner vast: onbezorgd rondtoeren door Nederland is een illusie. Met de toename van de files neemt, met andere woorden, de behoefte toe aan oplossingen en mogelijkheden om ons toch op een aanvaardbare manier te verplaatsen. 'Het probleem wordt er niet minder op', zegt bijvoorbeeld Peter van der Mede, de baas van Goudappel Coffeng. Dit bureau, opgericht in 1963, was een van de eersten die zich op de verstopping van de Nederlandse wegen stortten. Het bedrijf, dat inmiddels met 250 werknemers verkeersmodellen maakt, is nog steeds een begrip voor elke overheid die wegen wil aanleggen.

ILLUSTRATIE: CAROLYN RIDSDALE

Er zijn ook andere manieren ontwikkeld om het wegennet te ontlasten. Volgens het bedrijf Mobility Mixx is veel te winnen door werknemers over te halen om niet meer met de auto naar het werk te reizen. Nu doen ze dit vaak noodgedwongen wel, stelt Paul Dam, de baas van deze dochtermaatschappij van LeasePlan.

Waar veel mensen volgens Dam tegen aanhikken, is dat ze geen alternatief hebben voor hun eigen auto als ze voor hun werk op pad moeten. Maar als er bijvoorbeeld een poolwagen in de parkeergarage van het bedrijf staat, dan laat een op de tien werknemers de eigen auto voor de deur van zijn huis staan.

Er zijn overigens meer alternatieven dan een poolauto. Mobility Mixx laat werknemers via de computer zien hoe ze snel met trein, taxi, huurauto en ov-fiets naar afspraken kunnen. Alle vormen van transport kunnen worden geboekt en afgerekend via een persoonlijke website. Werknemers hoeven geen treinkaartje te kopen en kunnen op vertoon van hun elektronische reispas zonder geld op zak de taxi of huurauto in. Declaratieformulieren hoeven dan ook niet meer te worden ingevuld. Dat betekent minder bureaucratische rompslomp voor de werknemer, terwijl de werkgever goedkoper uit is. Dat komt omdat Mobility Mixx met vervoerders gunstige prijsafspraken heeft gemaakt.

Exportproduct

En het werkt. De helft van de gebruikers gaat niet meer met de eigen auto naar zijn werk. Bovendien neemt het klantenbestand met detacheerder Yacht en Rijkswaterstaat snel toe. Daarnaast zijn de eerste afnemers van Mobility Mixx nog steeds meer dan tevreden. Dam: 'Dat is voor mij een teken dat de

Maar, zo legt een andere adviseur uit, van Den Haag, de provincies of de gemeentes moeten we niet te veel verwachten. Wie daadwerkelijk vooruit wil, moet zelf aan de slag, zegt Daan van Egeraat, een voormalig ambtenaar bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat die inmiddels al jarenlang voor zichzelf bezig is. Met zijn adviesbureau Montefeltro mikt Van Egeraat op 'een ander perspectief op bereikbaarheid'. 'Ik streef ernaar om bedrijven uit hun luie stoel te krijgen. Want dat moet. Het komt namelijk niet goed met de mobiliteit.'

Die stelling heeft Van Egeraat met enkele andere partijen inzichtelijk gemaakt. Samen met onder meer Goudappel Coffeng heeft hij een zogenoemde Nationale Bereikbaarheidskaart ontwikkeld (http:// www.bereikbaarheidskaart.nl). Volgens Van Egeraat biedt de kaart een 'ander perspectief' op de verkeersproblemen van Nederland. Meer concreet: je ziet als ondernemer of je op de juiste plaats zit. De kaart maakt in één oogopslag duidelijk hoe lang potentiële klanten erover doen om langs te komen. En niet alleen nu, maar ook in 2020. Van Egeraat: 'Met deze kaart kun je zien: moet ik hier blijven zitten of toch gaan verkassen?'

Wat de kaart laat zien, is dat het verkeersinfarct almaar groter wordt. Het aantal mensen dat bijvoorbeeld Rotterdam in 2020 binnen een uur kan bereiken is een miljoen minder dan nu het geval is. Vandaar dat Van Egeraat het bedrijfsleven oproept om bijvoorbeeld in flexplekken en telewerken te investeren. Zo kunnen organisaties hun afhankelijkheid van het verstopte wegennet beperken. Uit zijn eigen onderzoek, verricht onder bijna twintig grote ondernemingen in de Randstad, blijkt dat hier veel geld mee te besparen valt in de vorm van minder parkeerruimte en kleinere kantoren.

Waar het uiteindelijk allemaal om draait is dat mensen efficiënter gebruikmaken van de ruimte op de wegen. Volgens Jan Linssen van ARS Traffic & Transport Technology kan de doorstroming met 10 à 15% verbeteren. En dat zonder milieubelasting en tegen veel lagere kosten dan de bouw van nieuwe wegen. Een van de manieren om dit te bereiken is het belonen van autorijders als zij de spits mijden. Tussen 2006 en 2007 is hiermee door ARS T&TT, enkele universiteiten en de Rabo geëxperimenteerd. De proef, op de A12 tussen Zoetermeer en Den Haag, was een 'overdaverend' succes. Linssen: 'Het was aanleiding voor wegbeheerders om dit beloningsconcept ook op een aantal andere probleemlocaties toe te passen.' Inmiddels worden ook regelmatige gebruikers van de Hollandse Brug bij Almere beloond als zij tijdens de 'piekuren' geen gebruikmaken van deze dienstverlening deugt.'

Alleen hebben te weinig bedrijven dit door. En dat is frustrerend voor Dam, die vanaf dit jaar zwarte cijfers hoopt te schrijven. 'Wij hebben het beste product ter wereld, maar te weinig mensen kennen ons nog. Kennelijk moeten de files nog groter worden.'

Toch zijn alle kenners het erover eens: bedrijven kunnen beter zakendoen met Mobility Mixx en andere aanbieders van alternatieve reisoplossingen dan wachten op meer asfalt. Als het om vervoer gaat zal de vraag namelijk altijd het aanbod van wegen overtreffen. Daar kan Den Haag niets aan veranderen, zegt bijvoorbeeld Van Egeraat. 'Bedrijven moeten zelf aan de slag. Je moet niet wachten op de overheid.'

Dat merken ook de ondernemingen die zich sterk maken voor een spoedige invoering van rekeningrijden. Het gaat onder meer om de Eindhovense chipproducent en voormalige Philips-dochterNXP, Siemens Nederland en LogicaCMG. Zij willen samen met bijvoorbeeld KPN en de Rabobank de kilometerheffing technisch uitvoerbaar maken. De regering wil de heffing, waarmee de overheid ook de files wil terugdringen, in 2011 invoeren voor vrachtwagens. In 2012 volgen de personenwagens. Als dit wordt gehaald, is Nederland het eerste land waar het rekeningrijden nationaal wordt ingevoerd. Het kan daarmee voor NXP en zijn partners dienen als springplank voor buitenlandse expansie. 'Dit kan een groot exportproduct zijn', aldus Paul de Bot, vicepresident Strategy & Business Development van NXP.

Het zou niet de eerste verkeersoplossing zijn waarmee Nederlandse bedrijven buiten de lands grenzen de markt opgaan. ARS T&TT heeft zijn verkeersinformatiediensten al elders in Europa verkocht. Meer recent heeft het Haagse bedrijf een kantoor geopend in China. En ook Goudappel Coffeng doet internationaal goede zaken met zijn 'transportplanningsoftware'.

Of het Nederlandse rekeningrijden ook een exportsucces wordt, valt nog te bezien. Er moeten nog veel wettelijke en fiscale hobbels genomen worden wil de regering haar ambities op tijd kunnen realiseren. Ondertussen vreest het bedrijfsleven voor Haagse vertragingen waarvan buitenlandse rivalen kunnen profiteren. 'De trage besluitvorming hier gaat zo langzamerhand een nadeel vormen', waarschuwt Linssen van ARS T&TT. Dat betekent echter niet dat hij bij de pakken neerzit. Want de dichtgeslibde wegen zijn en blijven een groeimarkt. 'Absoluut', zegt Linssen. 'Wij zijn van mening dat mobiliteit net zo'n elementaire levensbehoefte is als eten en drinken.'

verbinding tussen Flevoland en ’t Gooi. Filemijden gaat, commercieel uitgevoerd door ARS T&TT, in mei ook van start bij de Moerdijkbrug. Bovendien wordt de proef op de A12 uitgebreid.

Artikel uit de bijlage van dinsdag 16 april.