

## Nieuwe file-inzichten met bereikbaarheidskaart

### Zapline

**Tijdverlies:** Files in 2020 zeker twee keer zo lang

### Intro

**De Bereikbaarheidskaart voorspelt transporteurs meer exacte rittijden en geeft inzicht of ze in 2020 nog op de juiste locatie zitten.**

### Tekst

“Ondanks alle overheidsmaatregelen zullen de wegen in de Randstad de komende jaren nog steeds verder dichtslibben”, voorspelt Henk Tromp, medeontwikkelaar van de vernieuwde bereikbaarheidskaart dat door het samenwerkingsverband Transumo is ontworpen. “Als we niets doen, staan we in 2015 tot drie keer zo lang en zo vaak in de file en als we alle wegen aanleggen die nu gepland zijn, staan er over dertien jaar toch nog twee keer zo veel files als nu. In 2020 is het niet meer mogelijk is om met de auto in een uur Schiphol te bereiken vanuit Amersfoort of Rotterdam, behalve ’s nachts en op rustige momenten in het weekend.”

Tromp baseert zijn sombere voorspellingen op de dynamische bereikbaarheidskaart die ook rekening houdt met tijdverlies door files. Hierdoor kunnen weggebruikers precies uitrekenen hoe lang een rit werkelijk gaat duren. Hoe snel kun je in de ochtendspits van Groningen naar Amsterdam rijden? Hoe laat moet ik vertrekken om nog op tijd op Schiphol aan te komen? Op de bereikbaarheidskaart zijn de voorspellingen in een oogopslag zichtbaar. Aan de hand van een vernuftig rekenmodel doet de interactieve kaart bovendien voorspellingen over de bereikbaarheid van elk gebied in Nederland in 2020. Als je een ritje luchthaven laat berekenen, kleurt plots een groot deel van het achterland donkerrood. Meer dan anderhalf uur reistijd om de luchthaven te halen. Haast al vanaf Utrecht.

“Vooral de reistijden onder Amsterdam en op de zuidflank boven Rotterdam worden steeds onbetrouwbaarder”, voorspelt Tromp. “Automobilisten zullen hier dertig tot vijftig procent langer over een rit gaan doen. Voor vervoerders en verladers betekent dit dat het organiseren van het logistieke proces nog belangrijker wordt. De bereikbaarheidskaart maakt de capaciteitsproblemen van het wegennet rond de grote steden duidelijk zichtbaar en is daarmee een belangrijk instrument om de toekomstige planning aan te passen en efficiënter te maken. Je kunt de verwachte reistijden in het model van deur tot deur nauwkeurig inschatten op verschillende momenten van de dag en daar je beleid op aanpassen. Ik verwacht dat er meer distributiepunten en meer nachttransporten zullen komen en een verschuiving van vestigingsplaatsen.”

**Uitwijken** “Bereikbaarheid is duidelijk een groeiend economisch probleem”, zegt de initiatiefnemer van de Bereikbaarheidskaart Daan van Egeraat van Adviesbureau Montefeltro. “De files hebben steeds meer invloed op de concurrentiepositie van bedrijven en daarmee op de vastgoedmarkt. Eén procent verslechtering van de bereikbaarheid leidt tot 0,3 procent waardevermindering van kantoren. De kans is daarom groot dat in de komende jaren nog meer bedrijven vanuit Amsterdam zullen uitwijken naar bijvoorbeeld Rotterdam en Den Haag.” Volgens de kaart hebben bedrijven rond deze twee steden in de toekomst de hoogste ‘bezoekerspotentie’ en ontplooiingsmogelijkheden als het gaat om het aantal beschikbare arbeidsplaatsen.

Maar ook gebieden buiten de Randstand zullen volgens Van Egeraat steeds meer een vestigingsalternatief bieden. “De informatie van de Bereikbaarheidskaart kan reden zijn om de locatiekeuze te herzien. Dat geldt zeker ook voor verladers. Deze kunnen nu zien hoe de verzorgingsgebieden zich ontwikkelen, hoe goed deze bereikbaar blijven en daar het distributienetwerk op aanpassen. Dat is een grote verbetering op de filekaartjes van de overheid. Nu kun je reëel berekenen wat de beste keuze is.”

**Argumenten** Onder de ‘motorkap’ van de bereikbaarheidskaart huist een dynamisch rekenmodel dat ook de oorzaken van de files in kaart brengt. Van Egeraat: “Dat geeft private partijen sterke informatie in het overleg met de overheid. Het ‘alles komt goed’ uit de Mobiliteitsnota blijkt absoluut niet te kloppen. De files zullen niet verdwijnen door alleen maar meer of bredere snelwegen te bouwen. Het zijn vooral ook de volstromende stedelijke wegen die problemen veroorzaken op de aansluitingen van de snelweg. Bereikbaarheid is schaars geworden en het is tijd dat werkgevers en overheid de mogelijkheden die er nog zijn gaan ontwikkelen en op de agenda zetten. Werkgevers kunnen bijvoorbeeld meer flexibiliteit naar de medewerkers bieden en het werken minder plaats- en tijdafhankelijk maken en de overheid kan gerichte maatregelen nemen.”

Voor de files voor de grote steden kunnen volgens Henk Tromp verminderd worden door in de eerste plaats het Openbaar Vervoer stevig te aan te pakken. Hij pleit daarom voor verbetering van het huidige spoorwegnet en voor nieuwe tracés met vanaf de snelweg goed bereikbare stations en autoterminals. Om met name het beroepsverkeer vrij baan te geven, ziet hij een mogelijkheid voor relatief dure betaalstroken op de snelweg voor mensen die perse langs de file moeten. “Vrachtwagenchauffeurs mijden de ochtendspits. Als je door wat extra te betalen er toch langs mag, kun je de logistiek van je transport beter oplossen. Dezelfde stroken kun je ’s nachts open stellen voor automatisch geleide roadtrains met verschillende vrachtauto’s achter elkaar. De mogelijkheden zijn er al, maar het is alleen juridisch nog niet rond.”

**Doorstromen** Ook bij de overheid leidt de Bereikbaarheidskaart al tot het formuleren van maatregelen. Met hetzelfde rekenmodel bekeek Tromp voor de provincie Zuid-Holland een analyse van het goederenvervoer in de zuidvleugel. “We kijken vooral hoe we het goederenvervoer in ieder geval buiten de spits kunnen laten doorstromen”, zegt Gerard Wesselink, senior beleidsmedewerker bij de provincie. “Een groot deel van het goederenvervoer in Zuid-Holland blijkt in de regio te blijven en dus relatief korte ritten over vooral de provinciale binnenwegen te maken. Slechts een kwart van het transportverkeer rijdt door naar het achterland. Dat betekent dat je inderdaad vooral naar de aansluitingen op het hoofdwegnet moet kijken. Op korte termijn kunnen we proberen meer te doen met de dynamische verkeersborden boven de weg. Ook is het zaak om afritten te verlengen als je ziet dat veel vrachtwagens die afrit nemen. We denken daarnaast aan speciale maatregelen voor het goederenvervoer zoals het ‘tovergroen’ op provinciale wegen waardoor vrachtwagens op de hoofdroute wat meer voorrang krijgt dan het kruisend verkeer. Het zijn allemaal redelijk goedkope maatregelen die we in feite op korte termijn kunnen nemen.”

## **KADER**

De Nationale Bereikbaarheidskaart is een website met een dynamische kaart van het Nederlandse wegennet waarop bedrijven kunnen zien hoe hun bereikbaarheid zich in de komende jaren gaat ontwikkelen. Het berekent niet alleen de huidige reistijden in en buiten de ochtendspits, maar voorspelt ook die van 2020. Verder heeft de website een aantal bijkaarten met de ontpleoingsmogelijkheden per gebied voor bedrijven als het gaat om het aantal beschikbare arbeidsplaatsen in de toekomst, het bezoekerspotentieel en een aantal demografische gegevens zoals inwonersaantallen en arbeidsplaatsen. Meer informatie op [www.bereikbaarheidskaart.nl](http://www.bereikbaarheidskaart.nl).