

# MAAK NEDERLAND



**AANZET VOOR EEN ACTIEPLAN  
OP BASIS VAN 1000+ IDEEËN VAN ANWB-LEDEN**

**Oktober 2017**



**MAAK NEDERLAND  
FILEVRIJ**

## Inhoudsopgave “MAAK NEDERLAND FILEVRIJ”

- **Wat houdt de actie Maak Nederland Filevrij in?** P.5
- **Urgentie van fileprobleem:** P.6
  - o Feiten en cijfers over de filegroei in Nederland
  - o Terugblik: > 4.000 knelpunten van ANWB-leden (2016)
- **Het fileplan volgens ANWB-leden:** P.8
  - o Uitkomst top 10
  - o Aanvullende ideeën tegen files
  - o De blik van de professionele weggebruiker
- **Conclusie en advies** P.38

## Wat houdt de actie “MAAK NEDERLAND FILEVRIJ” in?

Nederland loopt steeds meer vast. Dat is te zien aan de ontwikkeling van de filecijfers, op de weg en ook komt het naar voren uit de signalen van ANWB-leden. Vertraging onderweg is voor veel Nederlanders een dagelijks gegeven, maar het wordt steeds meer een frustratie. Terwijl de filedruk nog verder zal toenemen werden er vorig jaar door ANWB-leden al ruim 4.000 knelpunten op ons wegennet gemarkeerd.

De noodzaak om de filegroei te stoppen is evident. Maar welke oplossing nu precies gaat werken is minder duidelijk. Afgelopen decennia zijn meerdere kabinetten de files te lijf gegaan. Vaak lag de focus op investeringen in infrastructuur, maar de realiteit is ook dat er gedurende meerdere kabinetten voor miljarden is bezuinigd op het Infrastructuurfonds. Dan weer lag de focus op het beter benutten van het wegennet, meer ingegeven door de beperkt beschikbare financiën dan door een structurele lange termijn visie. Ook zijn er ambitieuze plannen geweest om groei op het spoor te krijgen. En van tijd tot tijd is er ook de roep om beprijzing, maar door meerdere oorzaken is die maatregel niet ingevoerd.

De ANWB heeft samen met de Mobiliteitsalliantie een gezamenlijke visie ontwikkeld, waarin wij pleiten voor een integrale aanpak van de groeiende drukte op onze infrastructuur (weg, spoor, fietspad, binnenvaart).

Nu een nieuw kabinet begint is er een mooie basis om in gezamenlijkheid te zoeken naar maatregelen tegen files. De ANWB denkt hier graag in mee; samen met onze leden. Het perspectief van de weggebruiker als dagelijkse ervaringsdeskundige, biedt een belangrijk aanvullend beeld op dat van professionals. We leveren niet alleen knelpunten of problemen aan, maar ook oplossingen! Ruim 12.000 leden hebben afgelopen maanden meegedacht en ideeën gesuggereerd om Nederland filevrij te maken. Niet alleen is meegestemd op een top 10, maar er is ook uitgebreid toegelicht waarom een bepaalde keuze is gemaakt. Daarnaast zijn er nog ruim 5.000 andere suggesties meegegeven, die een rijkdom aan informatie opleveren van de dagelijkse weggebruiker.

Al deze ideeën vormen puzzelstukjes voor een samenhangende aanpak van de files in Nederland. Beleid waarin niet de ene oplossing wordt opgehemeld ten koste van de andere oplossing, maar waarin elke maatregel en elke betrokken partij een deel van het probleem kan helpen verlichten. Alleen zo, en niet in de laatste plaats met draagvlak vanuit de automobilisten en reizigers, gaat het lukken om komende jaren een serieuze aanpak van files te realiseren.

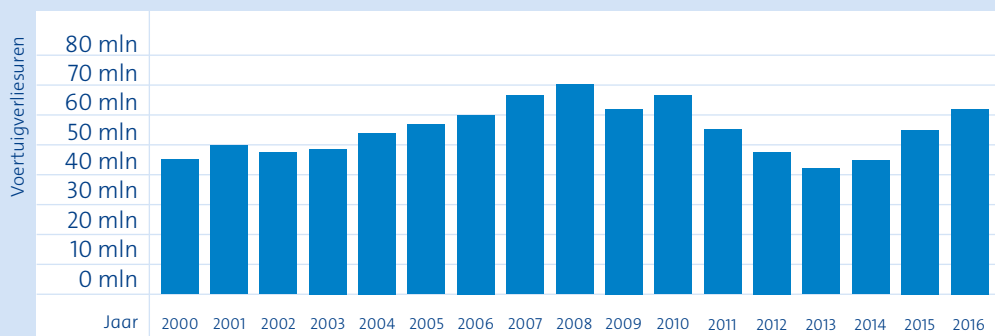


## FEITEN EN CIJFERS OVER DE FILEGROEI IN NEDERLAND

Hoe erg is het met de files gesteld in Nederland? Hier willen we u in één oogopslag meenemen in de ontwikkelingen van afgelopen jaren en de voorspellingen voor komende jaren.

### Verlies aan reistijd

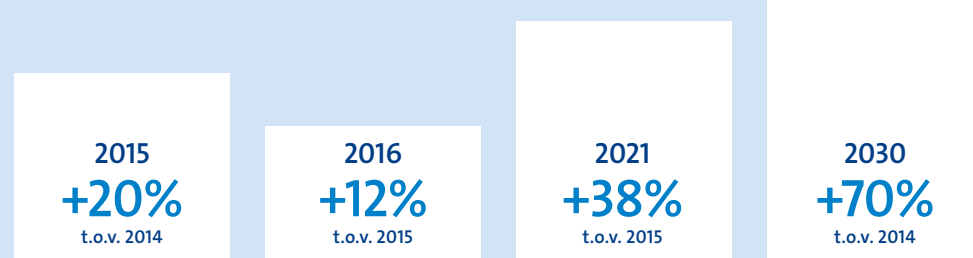
Bron: Rijkswaterstaat, Publieksrapportage Rijkswegennet, jaaroverzicht 2016 en 3e periode 2016, 30 januari 2017.



### Stijging filezwaarte

Bron: ANWB/KiM/NMCA

Filezwaarte is de lengte maal duur van de file.



### Gemiddelde lengte van spitsen

Bron: Rijkswaterstaat, Publieksrapportage Rijkswegennet, jaaroverzicht 2016 en 3e periode 2016, 30 januari 2017.

2014  
125km

2015  
170km

2016  
215km



### Incidenten en weersomstandigheden

Jaar	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Hoge intensiteit	73,3%	70,0%	68,3%	62,5%	66,5%	67,4%
Ongeval	15,5%	16,5%	19,6%	21,8%	19,4%	19,1%
Werkzaamheden	5,5%	5,9%	5,3%	4,6%	3,5%	2,9%
Incident	4,7%	5,7%	4,8%	8,0%	7,9%	7,4%
Overige oorzaken	1,0%	0,9%	0,8%	1,8%	1,2%	1,8%
Evenement	0,2%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%
Weer	0,1%	0,2%	0,2%	0,1%	0,5%	0,1%
Capaciteit reductie	0,3%	0,5%	0,7%	0,8%	0,6%	1,0%
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

# Terugblik: > 4000 knelpunten van ANWB-leden (2016)

Dat de files groeien, is niet alleen in cijfers zichtbaar. Achter deze cijfers zitten honderdduizenden Nederlanders die dagelijks vertraging ervaren op onze wegen. De ANWB heeft in 2016 deze Nederlanders gevraagd om op een landkaart aan te geven op welke plek zij het meeste oponthoud ervaren.

Meer dan 4.000 knelpunten zijn door ANWB-leden aangeleverd, zowel op het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet. De 4.000 knelpunten zijn op 2 november 2016 door ANWB Hoofddirecteur Frits van Bruggen gepresenteerd aan de Tweede Kamer. In dit rapport geven de leden aan waar zij onderweg op hun dagelijkse ritten oponthoud ervaren. Het rapport is digitaal te raadplegen op [www.anwb.nl/oponthoud](http://www.anwb.nl/oponthoud)



Tijdens de begrotingsbehandeling van het ministerie van I&M is unaniem een motie aangenomen van het Tweede Kamerlid Visser die de regering verzocht om “de knelpuntenanalyse van de ANWB mee te nemen in de komende bestuurlijke overleggen MIRT”. Dat wil zeggen dat de minister van Infrastructuur en Milieu in opdracht van de Tweede Kamer de knelpunten met de regio's zal bespreken.

## HET FILEPLAN VAN ANWB-LEDEN

### Knelpunten én oplossingen

Maar wat moet er dan precies gebeuren om knelpunten en files te verminderen? Dat beeld is vooralsnog minder helder. Binnen de Mobiliteitsalliantie zijn we daarom samen met 22 andere organisaties gestart om de contouren van die oplossingen te schetsen. Een verdere uitwerking hiervan maken we nu op basis van de input van onze leden.

Via een kwalitatieve discussie zijn 10 ideeën geselecteerd door actieve ANWB-leden die op frequente basis meedenken met de ANWB. Gedurende de zomerperiode hebben ANWB-leden kunnen stemmen op 10 ideeën om Nederland filevrij te maken. Ruim 12.000 leden hebben daarna de moeite genomen om hun stem uit te brengen.

### Uitslag stemming

1	Geef vrachtverkeer een eigen rijstrook	23%
2	Verbeter het openbaar vervoer	19%
3	Verminder het woon-werkverkeer	14%
4	Breid het wegennet uit	13%
5	Investeer in slimme technologie	9%
6	Verminder snelheidsverschillen	8%
7	Stimuleer het gebruik van de fiets	6%
8	Meer politie op de snelweg	5%
9	Leer van verkeersongevallen	2%
10	Zorg voor betere reisinformatie	1%

### Verantwoording

Dit ledenonderzoek geeft een indicatie hoe door een grote groep ANWB-leden wordt gedacht over de aanpak van het fileprobleem. Niet vanuit de theorie, maar vanuit de praktijk. Hoewel een groot aantal leden heeft meegedaan, pretenderen we niet een wetenschappelijk onderbouwd onderzoek te hebben. Het is de blik van de ervaringsdeskundigen bij uitstek, de dagelijkse weggebruiker.

De basis wordt dus gevormd door de inbreng van de leden. Met een kleine groep leden van het ANWB-ledenpanel is een discussie gevoerd over welke ideeën kansrijk zijn tegen files. Op basis van deze discussie zijn de 10 meest genoemde ideeën via een stemming voorgelegd aan het brede publiek.

Vanaf de volgende pagina worden de 10 ideeën verder toegelicht, met quotes van leden en voorzien van concrete adviezen. De inhoud van deze adviezen is samengesteld op basis van meerdere perspectieven:

- De kwalitatieve interactie met ons ANWB-ledenpanel voorafgaand aan de brede peiling; resulterend in de 10 maatregelen waarop gestemd kon worden;
- De uitslag van de ruim 12.000 stemmen;
- De analyse van de 5.000 losse opmerkingen die bij deze ledenactie aan ons zijn doorgegeven;
- De eigen (verkeerskundige) expertise vanuit de ANWB organisatie;
- De uitkomst van de enquête onder de ANWB Wegenwachten;





# 10 IDEEËN OM NEDERLAND FILEVRIJ TE MAKEN

# 1 Geef vrachtverkeer een eigen rijstrook

*“Leg een losse vrachtwagen rijstrook aan naast de snelweg zodat het vrachtverkeer het overige verkeer niet kan verhinderen”*

**Opmerking van een ANWB-lid**

*“Als vrachtwagenchauffeur zie ik dat het ritsen niet goed wordt toegepast. Nu moet er geremd worden omdat er 5 auto's tegelijk tussen willen. Conclusie: Iedere automobilist om de 5 jaar een opfriscursus om zulke problemen aan te pakken”.*

**Opmerking van een ANWB-lid**

## Bijzondere positie van vrachtwagens

Een opvallend groot deel van de leden benoemt het vrachtverkeer als een cruciale factor in het verminderen van files. Vrachtauto's vormen – zeker op een aantal corridors naar Duitsland en België – een groot deel van de verkeersstroom; tot tientallen procenten. Ze zijn een belangrijke pijler onder het economisch functioneren van ons land. Vrachtwagens onderscheiden zich van de personenauto's door beduidend (wettelijk opgelegde) lagere maximumsnelheid en vormen daarmee ongewild een obstakel in de verkeersstroom. Ook al is de weg nog niet aan zijn rekenkundige capaciteit, door het rijgedrag van personenautomobilisten, de grote hoeveelheid vrachtwagens en interactie tussen de groepen kan het zijn dat een weg feitelijk wel aan zijn capaciteit zit. Een voorbeeld: met 750 vrachtwagens per uur op de rechterraijstrook zit een weg wat invoegen betreft al aan zijn capaciteit.

## Eigen rijstrook of minimaal 2x3 rijstroken op vrachtcorridors

Een groot deel van de reacties van ANWB-leden heeft betrekking op het inhalen van vrachtwagens. Hoewel het effect op filegroei feitelijk beperkt is, vermindert het de capaciteit van de weg. Bovendien vergroot het het gevoel bij de overige weggebruikers dat er niet doorgereden kan worden. Zeker op belangrijke corridors met relatief veel vrachtverkeer kan het slim zijn om vrachtverkeer te scheiden door ze een (extra) eigen rijstrook te geven, zoals nu al wordt toegepast op de A16 en A20 bij Rotterdam. Ook suggereren leden om die aparte vrachtwagenstrook links aan te leggen voor het (internationale) doorgaande vrachtverkeer. Dat voorkomt lastige in- en uitvoegbewegingen. In de nabije toekomst kan op een vrije vrachtwagenstrook truckplatooning worden uitgerold, waarbij vrachtwagens elektronisch gekoppeld achter elkaar aanrijden.



## Onze adviezen:

- Start in navolging van de Ring Rotterdam met een uitgebreidere pilot om op een belangrijke vrachtcorridor een separate rijstrook in te richten voor vrachtverkeer en deze rijstrook waar mogelijk ook te benutten voor de uitrol van truck platooning;
- Ga bij belangrijke vrachtcorridors, zoals de A1, A15, en de A67, standaard uit van 2x3 rijstroken;
- Investeer samen met maatschappelijke partners en brancheorganisaties in verbetering van het rijgedrag van alle weggebruikers;

Een alternatief kan zijn om op belangrijke corridors met veel vrachtverkeer, zoals de A1, de A15 en de A67, standaard uit te gaan van 2 x 3 rijstroken. Op die manier krijgt iedereen meer ruimte en wordt zowel de doorstroming als de verkeersveiligheid verbeterd.

## Onderling begrip vergroten

De uitkomst van deze ledenpeiling toont aan dat blijvende aandacht nodig is voor de onderlinge interactie en goede verstandhouding tussen weggebruikers. Personenautomobilisten weten vaak niet goed om te gaan met vrachtwagens waardoor vrachtautochauffeurs onverwachte manoeuvres moeten uithalen. Hoe voeg je in op een snelweg? Hoe rits je bij een wegversmalling? Hoe houd je voldoende afstand? Hoe anticipeer je op elkaar? Hier zal blijvende aandacht voor moeten zijn, vanuit alle betrokken partijen.



## 2 Verbeter het openbaar vervoer

*“Maak het openbaar vervoer gratis!”*

**Opmerking van een ANWB-lid**

*“Neem de drempels weg die verhinderen dat het openbaar vervoer wordt gebruikt. Daarbij gaat het om gebruik van slimme technologie om volle treinen en bussen te voorkomen, realiseren van deur tot deur openbaar vervoer, beter aansluiting van het noorden en oosten op het railnetwerk en tenslotte verminderen van wacht- en overstaptijden.”*

**Opmerking van een ANWB-lid**

### Openbaar vervoer moet alternatief zijn, maar is dat nog niet

Een grote groep leden pleit voor een verbetering van openbaar vervoer, waarmee deze oplossing op plek 2 is geëindigd. Opvallend is dat in heel veel reacties wordt geconcludeerd dat het openbaar vervoer wel een alternatief voor de weg zou moeten zijn, maar dat feitelijk op dit moment niet is.

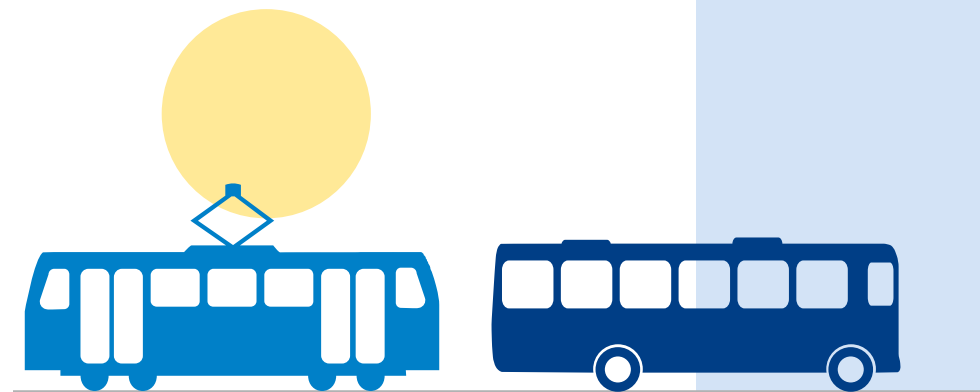
### Huidige capaciteit van openbaar vervoer in drukke gebieden te klein

Leden geven aan dat het openbaar vervoer, met name in de Randstad, geen alternatief is omdat het vol is. Dat beeld matcht met de uitkomst van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA). Hieruit blijkt dat nu en in de toekomst op veel trajecten waarop de snelweg overbelast raakt, het spoor in dezelfde mate overbelast is. Daarmee raak je als reiziger van de regen in de drup. Daar komt bij dat verdere capaciteitsuitbreiding, net als bij het wegverkeer, gepaard gaat met een grootschalige investering. Capaciteitsvergroting hoeft net per se te komen van uitbreiding van rails. Ook door frequentieverhoging, mits mogelijk, kan de capaciteit van het OV systeem toenemen.



### Openbaar vervoer wordt als duur ervaren

Een andere groep leden geeft aan dat het openbaar vervoer te duur is om een goed alternatief te zijn voor de auto. Het paradoxale is dat door een lagere prijs van het openbaar vervoer de druk erop alleen maar zal doen toenemen. Er bestaan overigens al mogelijkheden om buiten de spits tegen gereduceerd tarief te reizen, maar hiervoor moet wel eerst een abonnement afgesloten worden. Daarmee is er alsnog een drempel om buiten de spits te reizen.



### Onze adviezen:

- Investeer fors in het openbaar vervoer in drukke gebieden om dit voor de reiziger een aantrekkelijk alternatief te kunnen laten zijn voor het gebruik van de auto;
- Vergroot de capaciteit door frequentieverhoging;



### 3 Verminder het woon-werkverkeer

*“Thuiswerken!!!! Ons hele bedrijf doet het inmiddels. De productiviteit is hoger dan ooit. Zonder kosten! Veel plezier in de file!”*

Opmerking van een ANWB-lid

*“Carpoolen lijkt mij de oplossing. Grote carpoolplaatsen bij de knelpunten, een fijne app om af te kunnen spreken. En eventueel een rijstrook voor auto's met 4 personen”.*

Opmerking van een ANWB-lid

#### Vergeten oplossingen

Verkeer is geen doel op zich.. Het is een middel om activiteiten te kunnen ontplooiën. Terugdringen van verkeer is daarom een maatregel die vaak met argusogen bekeken wordt. Maar als activiteiten kunnen worden ontplooid met minder verkeer, biedt dat vele voordelen; voor iedereen. Afgelopen jaren zijn dit soort oplossingen wat weggezakt in de publiciteit, mede als gevolg van de economische crisis. Maar nu files weer hard groeien, wordt spreiding en vermindering van verkeer door de deelnemende ANWB-leden toch hoog op plek 3 gezet.

#### Flexibeler werktijden en spreiding

Hoe meer er thuis wordt gewerkt, des te minder woon-werkverkeer. CBS onderzoek toont aan dat 62% van de Nederlanders af en toe thuis werkt. Aangezien thuiswerken bij lang niet alle beroepen mogelijk is, is dat een hoog percentage.. Het idee van flexibiliteit en spreiding kan echter beter worden ingevuld.

Op basis van de filecijfers, kunnen we constateren dat we met elkaar kuddegedrag vertonen door allemaal op dezelfde dag (de vrijdag en de woensdag) niet op de werkplek te zijn. Daadwerkelijke flexibiliteit wordt gerealiseerd door op een doordeweekse dag eerst thuis te beginnen of wat eerder van het werk naar huis te gaan. Die flexibiliteit blijkt nog altijd beperkt aanwezig, vooral ingegeven door de impliciete verwachting van permanente aanwezigheid op de werkvloer. Hier is nog een grote slag te slaan. Niet alleen om het woon-werkverkeer te verminderen, maar vooral ook om het woon-werkverkeer veel beter te spreiden. Dit kan overigens niet overal. Op sommige wegen zit de weg ook tussen de spitsen al bijna op het maximum qua verkeer.



#### Mobiliteit via de app

In 1993 werd op de A1 een “carpoolstrook” gelanceerd, maar in 1994 werd deze strook al opengesteld voor het andere verkeer. Hoewel er in Nederland op veel plekken carpoolplekken zijn ingericht en een groep Nederlanders hier ook trouw gebruik van maakt, blijft dit in de praktijk in aantallen beperkt. Terwijl het delen van auto's het aantal auto's vermindert en bovendien direct geld oplevert. Er wordt weinig of geen beleid gevoerd op samen rijden maar mobiliteitsapps gaan dit speelveld komende jaren veranderen. Dat biedt de ruimte en flexibiliteit om zonder een vaste ‘carpoolpartner’ tegelijkertijd een auto te gebruiken. Wanneer ook werkgevers dit delen voorzien van voordelen, bijvoorbeeld in de vorm van speciale parkeerplaatsen, kan het samen rijden nog fors aan populariteit winnen.



#### Onze adviezen:

- Stimuleer samen met werkgevers en maatschappelijke organisaties een culturele omslag waarin het mijden van de spits via flexibeler werktijden daadwerkelijk dagelijkse praktijk wordt;
- Stimuleer samen met werkgevers en maatschappelijke organisaties het autodelen qua bezit en qua gebruik als lucratieve vorm van verplaatsen;



## 4 Breid het wegennet uit

*“Op- en afritten vormen de problemen, probeer daar betere oplossingen voor te vinden bijvoorbeeld door de wegen na de op- en afritten breder te maken zodat de opstoppingen minder worden”.*

**Opmerking van een ANWB-lid**

*“Wegversmallingen zoals op de A4 bij Leiden moeten verboden worden!”*

**Opmerking van een ANWB-lid**

### Los knelpunten op

Zoals in 2016 bleek bij de inventarisatie van de 4000 knelpunten van ANWB-leden, vinden de deelnemende ANWB-leden ook nu dat ons wegennet een flink aantal verbeterpunten kent. Nederland is nog niet af. Uit cijfers van Rijkswaterstaat blijkt dat de files voor 67,3% worden veroorzaakt door een te hoge intensiteit; veel meer dan door andere oorzaken als ongevallen, werkzaamheden, evenementen of weersomstandigheden.

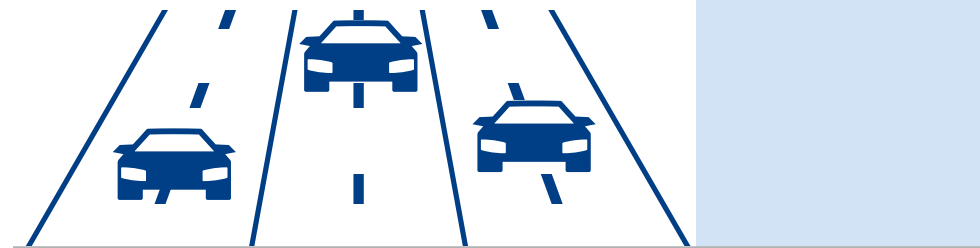
Uitbreiding van capaciteit kan nodig zijn om filedruk op knelpunten te reduceren, bijvoorbeeld door wegverbredingen. Dat aan deze aanpak ook grenzen zitten, is evident. Dat neemt niet weg dat door een aantal slimme ingrepen het wegennet veel robuuster kan worden en vertraging voor weggebruikers kan worden voorkomen. Hierbij valt te denken aan een betere koppeling van hoofd- en onderliggend wegennet of door op- en afritten te verruimen. Ook valt te denken aan ingrepen op de N-wegen, zoals ongelijkvloerse kruisingen en groene golven. Zowel de verkeersveiligheid als de doorstroming op deze wegen profiteren daarvan.

### Verminder wegversmallingen

Op te veel wegen in Nederland vormen wegversmallingen een flessenhals die tot veel files leidt: de wegversmallingen op de A4 (bij Delft, bij Den Haag en bij Leiden), de A12 (bij Zoetermeer), de A15 (bij Sliedrecht), de A20 (bij Moordrecht) en de A27 (bij Lexmond). Op een aantal van deze trajecten is beleid ingezet om deze flessenhalzen weg te nemen, maar de besluitvorming hiervan is nog niet definitief.

### Bouw spitsstroken om tot volwaardige, veilige rijstrook

Datzelfde geldt voor de ombouw van links gelegen spitsstroken tot volwaardige, veilige rijstroken. Het ombouwen zorgt voor minder afhankelijkheid van het weer (mist) die openstelling in de spits kan verhinderen en ook voor een duidelijker en rustiger verkeersbeeld, betere doorstroming en een betere verkeersveiligheid. Rechts gelegen spitsstroken zouden ook permanent open kunnen mits er een vluchtstrook naast komt te liggen. Zonder vluchtstrook is dit niet verantwoord. De doorstroming wordt dan bij elk incident ernstig verstoord.



### Onze adviezen:

- Verruim het MIRT budget voor infrastructurele investeringen, zodat slimme investeringen gedaan kunnen worden om het gehele wegennet robuuster te maken. Dat betekent onder andere het oplossen van knelpunten en wegversmallingen, en het ombouwen van spitsstroken tot volwaardige, veilige rijstroken; maar ook betere opvangmogelijkheden door het OVN.

## 5 Investeer in slimme technologie

*“We moeten de menselijke factor er zoveel mogelijk uithalen. Door haantjesgedrag en slecht anticiperen ontstaan veel, zo niet de meeste files. Als het rijden vanaf de invoegstrook door sensoren wordt overgenomen kun je je reistijd net als in de trein nog nuttig besteden ook.”*

**Opmerking van een ANWB-lid**

*“Stoplichten beter afstellen zodat er betere doorstroming komt, en bij geen verkeer sneller andere wachtende auto's laten rijden. Veel kruispunten lijken wat stoplichten betreft sterk verouderd.”*

**Opmerking van een ANWB-lid**

### Slimme technologie heeft grote potentie

Technologie biedt vele kansen. We staan aan de vooravond van een (r)evolutie met connected voertuigen. Voertuigen zullen in de toekomst met elkaar communiceren, waardoor een rustiger verkeersbeeld ontstaat en ongevallen (en dus ook files!) kunnen worden voorkomen. Denk hierbij aan de toepassing van systemen als Adaptieve Cruise Control en rijstrook assistentie systemen. Maar ook systemen die automobilisten coachen op persoonlijke rijstijl, en daar financiële prikkels aan koppelen (zoals de ANWB Veilig Rijden Verzekering).

Naast de interactie tussen voertuigen zal ook de interactie met de infrastructuur een rol gaan spelen: mogelijkheden om verkeerslichten permanent in te laten spelen op de verkeersdrukke, maar ook aan mogelijkheden om verkeersstromen beter over een netwerk te spreiden en optimaal gebruik te maken van beschikbare capaciteit, hoewel het individuele belang hier kan gaan schuren met het collectieve belang.



### Korte termijneffecten echter nog beperkt

Tegelijkertijd moeten ook nuanceringen worden aangebracht op de mogelijkheden om via slimme technologie files te reduceren. Op korte termijn speelt dat toepassing van de systemen nog relatief beperkt is. Om de voordelen ook daadwerkelijk te realiseren moet de gebruiker centraal staan in plaats van de technologische mogelijkheden. De consument moet meegroeien met de innovatieve ontwikkelingen om hem heen. Daar ligt een rol voor consumentenorganisaties om gebruiksvriendelijkheid van systemen te testen en consumenten (daarover) voor te lichten.

Ook speelt mee dat dergelijke systemen vaak ook veiligheidsmarges aanhouden die veel ruimer zijn dan Nederlandse automobilisten op dit moment hanteren, bv. in een drukke spits. De capaciteit van de weg zal daarmee aanvankelijk niet groter worden, maar juist kleiner. De transitiefase waarin slimme en traditionele auto's gemengd door het verkeer gaan, kan lang duren. Pas op langere termijn zal dit verbeteren. Als het gaat om filebestrijding zullen de hoge verwachtingen voorlopig moeten worden getemperd. Maar gezien de potentie op langere termijn, is het verder investeren in slimme technologie perspectiefrijk.



### Onze adviezen:

- Zorg als overheid voor opschaling van de pilots die door Nederland worden gehouden met slimme technologie in het verkeer. Alleen bij opschaling ontstaat er daadwerkelijk een meetbaar effect;
- Zorg voor een prikkel om rijkhulpsystemen financieel aantrekkelijker te maken voor de consument (bv. via een BTW-vrijstelling);
- Zet de (on)mogelijkheden van de weggebruikers in relatie tot de nieuwe technologische systemen centraal zodat de invoering zo min mogelijk negatieve effecten heeft op capaciteit en veiligheid;
- Neem consument mee in de ontwikkeling van rijkhulpsystemen;

## 6 Verminder snelheidsverschillen

*“De vaak wisselende maximale snelheid in NL leidt, in combinatie met mogelijke snelheidscontrole, tot onrustig rijgedrag en is daarom niet zonder gevaar. Bovendien is het ook niet altijd duidelijk wat de maximumsnelheid is op een bepaald traject”.*

**Opmerking van een ANWB-lid**

*“De snelheidsverschillen zijn veel te groot. Op A2 naar Eindhoven uit het Zuiden is het maximum 130 en vrachtauto's 80. Je zit voortdurend klem. Bovendien is de doorstroming veel beter bij kleinere snelheidsverschillen en bij lagere snelheden”*

**Opmerking van een ANWB-lid**

### Wisselende maximumsnelheden

Door het streven om op zoveel mogelijk wegen de snelheid te verhogen tot 130 km/u, is aanvankelijk een lappendeken van verschillende snelheden ontstaan. Want op veel trajecten was en is de snelheid van 130 km/u niet mogelijk uit het oogpunt van verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en/of geluid. Hoewel inmiddels het aantal snelheidswisselingen is verkleind en de snelheid beter wordt gemarkeerd via aanduidingen op de hectometerpaaltjes, blijven de verschillen een ergernis voor veel ANWB-leden.

### Moet de maximumsnelheid omlaag of juist omhoog?

Aan de ene kant is er een groep leden die pleit voor een lagere maximumsnelheid, omdat daarmee de doorstroming kan worden verbeterd. Het is een bekend gegeven dat een homogene verkeersstroom meer verkeer verwerkt en dat de optimale snelheid hiervoor aanzienlijk lager ligt dan 130 km/u. Bovendien leidt een lagere snelheid tot minder grote snelheidsverschillen met bv. het vrachtverkeer. Een lagere snelheid is dan ook vooral veiliger. Het effect op doorstroming is bescheiden, omdat de gemiddelde weggebruiker zijn snelheid voldoende aanpast aan de drukte op de weg.

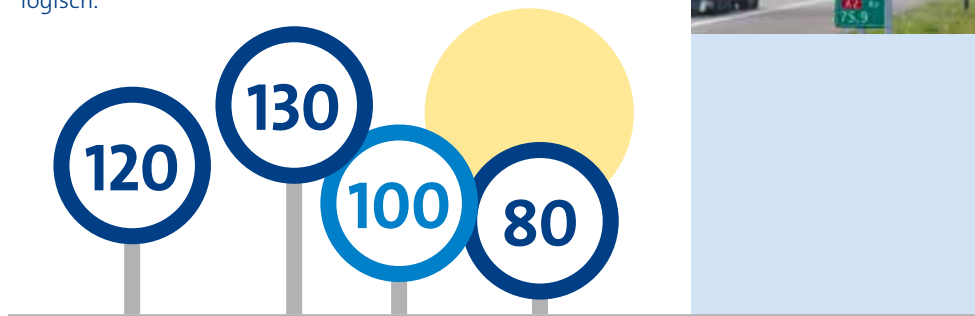
Aan de andere kant is er een groep leden die ervoor pleit om alle resterende 120 km/u trajecten om te zetten in 130 km/u. Daarmee wordt het aantal wisselingen in maximumsnelheid op het wegennet verder teruggebracht, zowel tussen verschillende trajecten, als op hetzelfde traject (waar overdag een andere snelheid geldt dan 's nachts). Dit gaat echter wel gepaard met aanvullende investeringen ten aanzien van geluid-, milieu- en veiligheidsvoorzieningen.

Bij openstelling van spitstrook en uitbreiding van de capaciteit, gaat consequent de snelheidslimiet naar beneden. Dat verbaast de weggebruikers. Snelheidsbeperking is naar mening van de weggebruikers zelf niet nodig.

### Eenduidigheid nodig

Waar beide groepen leden het over eens zijn, en dat verklaart ook de notering in de top 10, is dat meer eenduidigheid nodig is. Eenduidigheid zorgt voor een rustiger verkeersbeeld, minder ongevallen en een betere doorstroming. Daarbij speelt dat dit effect groter wordt naarmate de maximumsnelheid lager is en er minder verschillen zijn met bv. vrachtwagens.

Tegelijkertijd moeten we ons ook realiseren dat het volledig oplossen van alle snelheidsverschillen onmogelijk en ook onwenselijk is. Op sommige wegen is 100 km/u simpelweg nodig, juist vanwege de doorstroming of vanwege andere factoren. Aan de andere kant is ons Hoofdwegennet bedoeld om over grotere afstanden vlot door te kunnen rijden. Dat maakt een hogere snelheid als uitgangspunt logisch.



### Onze adviezen:

- Minimaliseer het aantal wisselende maximumsnelheden op de snelwegen, met name door de relatief kleine verschillen tussen 120 km/u en 130 km/u zo snel mogelijk weg te werken;
- Bij opening van een spitstrook aan de linkerkant van de weg; geen lagere snelheidslimiet.



## 7 Ga meer fietsen!

*“Snelle fietsroutes ook voor speedpedelecs. En geef speedpedelecs een veilige positie in het verkeer. Voor woon-werkverkeer is het in veel gevallen een heel goed alternatief voor de auto. Goede, voldoende fietsstallingen, inclusief plek voor je helm”*

**Opmerking van een ANWB-lid**

*“Er kan ook gedacht worden aan een leaseregeling voor e-bikes en/of fiscaal voordeel om gebruik te stimuleren. Waarom worden alleen elektrische auto's gesubsidieerd?”*

**Opmerking van een ANWB-lid**

### E-bike serieus alternatief voor de auto

In het woon-werkverkeer wordt 77% van de kilometers afgelegd met de auto. Slechts 6% van de woon-werkkilometers wordt met de fiets afgelegd. Het aandeel verplaatsingen per fiets is veel groter: zo'n 30%. Niet voor niets wordt de fiets door veel ANWB-leden gezien als een kansrijke oplossing tegen de files. Want door de opkomst van snelle fietsen als de e-bike en de speedpedelec wordt fietsen naar het werk komende jaren veel aantrekkelijker. Een afstand van 10 of 15 kilometer naar werk kan je vanaf nu prima overbruggen met een snelle fiets.

### Investeren in fietsinfrastructuur

De (snelle) fiets is een kansrijke oplossing tegen de files, nog los van de gezondheidswinst. Er is met name winst te halen op de iets langere regionale verplaatsingen. Maar dan moet je als fietser wel de kans krijgen om snelheid te maken. Op veel plekken in Nederland zijn fietspaden te smal of zijn er te veel hindernissen in de vorm van verkeerslichten, zijwegen, versmallingen, paaltjes etc. Snelheid maken is in dat geval onveilig of simpelweg onmogelijk. De investeringen in snelfietsroutes moeten daarom fors omhoog. Bovendien moeten speedpedelecs van deze routes gebruik kunnen maken. Omdat het bij e-bikes en speedpedelecs gaat om kostbare fietsen zijn bewaakte stallingen onlosmakelijk verbonden aan stimuleren van fietsen. Daar ligt een taak voor wegbeheerders en werkgevers.



### Ook financiële prikkels nodig

Naast snelfietsroutes en fietsstallingen zijn ook fiscale prikkels nodig om zowel de aanschaf als het gebruik van (snelle) fietsen te stimuleren. Door invoering van de werkkostenregeling (waarin wordt geregeld wat de werkgever aan de werknemer mag vergoeden), is het aantal fietsen dat via de werkgever mag worden aangeschaft, sterk teruggelopen. Ook is de bijtelling bij het leasen van een zakelijke fiets te hoog. Het leasen van een snelle fiets is daarom in relatieve zin en soms zelfs in absolute zin duurder dan het leasen van een veel duurdere elektrische auto.

Niet alleen de aanschaf, maar ook het gebruik van de (snelle) fiets voor woon-werkverkeer kan en moet verder gestimuleerd worden. Hier ligt ook een opdracht voor werkgevers, aangezien bij veel werkgevers de kilometervergoedingen voor de auto gunstiger zijn dan voor de (snelle) fiets.



### Onze adviezen:

- Investeer samen met regionale en lokale overheden in een uitgebreider netwerk van snelfietsroutes door heel Nederland. Stel hiervoor ook aanvullend MIRT geld ter beschikking;
- Maak het leasen van een (snelle) fiets goedkoper;
- Roep werkgevers op de kilometervergoedingen voor fietsers uit te breiden en de stallingsvoorzieningen te verbeteren;

## 8 Meer politie op de snelweg

*“Onbestraft huftergedrag werkt demotiverend voor de goedwillende automobilist. Het massaal aan de laars lappen van maximumsnelheden moet beter gecontroleerd worden”.*

**Opmerking van een ANWB-lid**

*“Betere handhaving op verkeersgedrag nodig omdat dit enorm bijdraagt aan beperken files. Het notoire links rijden, agressief in- en uitvoegen, bezig zijn met andere zaken dan besturen zorgt regelmatig voor files”.*

**Opmerking van een ANWB-lid**

### Ongewenst verkeersgedrag leidt tot files

Ongewenst verkeersgedrag leidt niet alleen tot irritatie bij andere bestuurders, maar ook tot files. Een kleine kop-staartbotsing kan in de spits zo maar leiden tot vele kilometers file. En als die kop-staartbotsingen op meerdere plekken in Nederland plaatsvinden, en soms zelfs elke dag op dezelfde plek, dan hebben we een serieuze oorzaak van files te pakken.

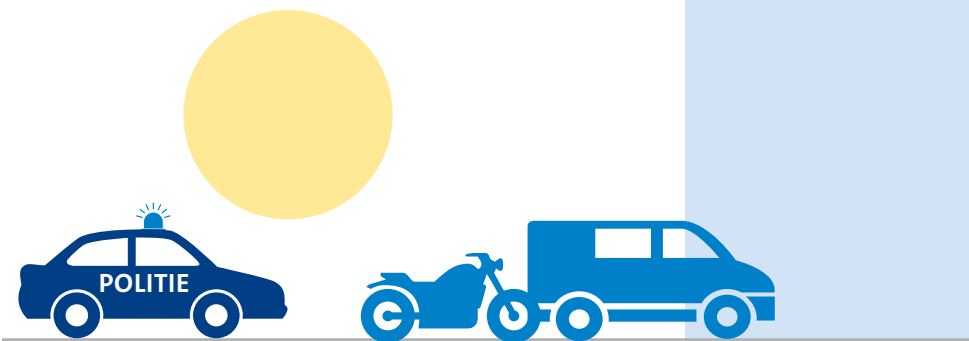
### Ongewenst verkeersgedrag neemt toe

Uit de vele opmerkingen van onze leden, zien we dat automobilisten zich vooral storen aan het onnodig links blijven rijden, het te vroeg of te laat invoegen, het negeren van het inhaalverbod door vrachtwagens, en zeker het gebruik van de mobiele telefoon. Dit gedrag leidt niet automatisch tot ongevallen, maar de kans wordt wel vele malen groter. Slecht voor de verkeersveiligheid, slecht voor de doorstroming. Leden signaleren dat ongewenst gedrag toeneemt en dat handhaving uitblijft.



### Waar is de verkeerspolitie?

Sinds de reorganisatie van de politie is er geen speciale snelwegpolitie meer. Er zijn wel trajectcontroles die te hard rijden tegen gaan, maar er wordt op de snelwegen veel minder gecontroleerd door middel van fysiek aanwezige politie. Huftergedrag, gebruik van de telefoon, rijden onder invloed zijn overtredingen die niet met een fotocamera zijn vast te leggen. Zichtbaarheid van de politie op de weg en het daadwerkelijk bestraffen van ongewenst gedrag is nodig om de verkeersveiligheid en de doorstroming op onze wegen te borgen. Gezien de hoeveelheid en de ernst van de vele overtredingen, zal deze handhaving door de politie meer geld opleveren dan kosten.



### Onze adviezen:

- Zorg zo snel mogelijk voor zichtbare en effectieve verkeershandhaving op de snelwegen om daarmee zowel de verkeersveiligheid als de doorstroming te verbeteren;

## 9 Leer van ongevallen

*“Bij ongevallen alleen foto’s met drone maken en daarna direct verwijderen van voertuigen. Het moet niet kunnen dat politie hiervoor de wegen uren afzet”*

**Opmerking van een ANWB-lid**

*“Veel sneller (vracht)auto’s op snelwegen wegslepen, door bij filegevoelige trajecten op voorhand sleepvoertuigen beschikbaar te hebben. En voor de politie bij vaststellen van de schuldvraag uitwijken naar andere nabijgelegen locatie”.*

**Opmerking van een ANWB-lid**

### Maak gebruik van de kennis van weggebruikers

Welke specifieke omstandigheden tot een ongeval leiden zijn het best bekend bij de mensen die vaak op de bewuste weg rijden en relatief vaak te maken zullen hebben met bijna ongevallen. Die kennis, cq die mensen zouden we moeten betrekken bij de analyse van ongevallen zodat de professionals over alle kennis kunnen beschikken bij het analyseren van de ongevallen. En bij het vaststellen van de nodige maatregelen.

### Snelheid van handelen

De snelheid waarmee het ongeval kan worden afgehandeld, moet omhoog. Door de toegenomen verkeersdruk is de impact van ongevallen op de doorstroming groot. De vertragingstijd neemt exponentieel toe naarmate de duur van het oponthoud toeneemt. Tijd is uitermate kostbaar.

Leden noemen onorthodoxe maatregelen om snel de weg vrij te maken, zoals inzet van drones om snel foto’s van de ongevalsek te maken. Uiteraard zal te allen tijde zorgvuldigheid en verkeersveiligheid voorop moeten staan. Maar dat gezegd hebbende, is er met snellere methoden winst te behalen.

### Kijkfiles

Filevorming in de tegenrichting (oneerbiedig ‘kijkersfile’ genoemd) kan verminderd worden wanneer de aandacht minder naar het ongeval getrokken wordt. Door structurele afscherming (groen, schermen) tussen de rijbanen, maar ook door sober gebruik van met name blauwe zwaailichten. De zwaailichten die nog wel worden gebruikt moeten absoluut alleen in de relevante richting te zien zijn. (en alleen zolang het voertuig nog rijdt).

### Vermindering van rijstroken bij ongevallen

Aandachtig zal gekeken moeten worden naar het ‘afkruisbeleid’. Hoe zwaar wordt er momenteel ingegrepen in de doorstroming van het verkeer? De veiligheid moet voorop staan, maar soms kan worden volstaan met een snelheidsreductie in plaats van het afkruisen van één of meerdere stroken. Dat vraagt om een goede evaluerende beschrijving van het incident, de incidentlocatie en de toegepaste maatregel.

Er hoeven minder snel rijstroken te worden afgekruist, als op alle wegen een brede vluchtstrook aanwezig is. Op sommige rijkswegen is deze vluchtstrook niet aanwezig. In sommige gevallen staat de vangrail bovendien vlak op de rand van de verharding, hoewel voorschriften van Rijkswaterstaat eisen dat er een vrije berm van 2,5 meter in tact blijft. Bij ongeval of pech staan voertuigen dan te dicht op het rijdende verkeer en zullen rijstroken moeten worden afgesloten.



### Onze adviezen:

- Verbeter de doorstroming bij ongevallen door voertuigen sneller weg te slepen en onderzoek sneller af te ronden;
- Behoud te allen tijde een brede, vrije vluchtstrook, zodat bij pech en ongevallen zo min mogelijk rijstroken hoeven te worden afgekruist; zorg voor een vrije berm van 2,5 meter tot de vangrail.
- Verminder ‘kijkersfiles’ door sober gebruik van blauwe zwaailichten en structurele afscherming tussen de rijbanen;



## 10 Zorg voor betere reisinformatie

*“Ontwikkelingen in het autosysteem (zelfrijdende auto, sharing systemen, verbeterde navigatiesystemen met verdeeltechniek) zullen het fileprobleem op termijn sneller en beter oplossen dan wat ook.”*

**Opmerking van een ANWB-lid**

*“Beter voorspellen / informeren via navigatiesystemen. Voorkomen dat weggebruikers in fuiken terechtkomen. Betere alternatieve routes uitzetten.”*

**Opmerking van een ANWB-lid**

### Reisadvies onderweg

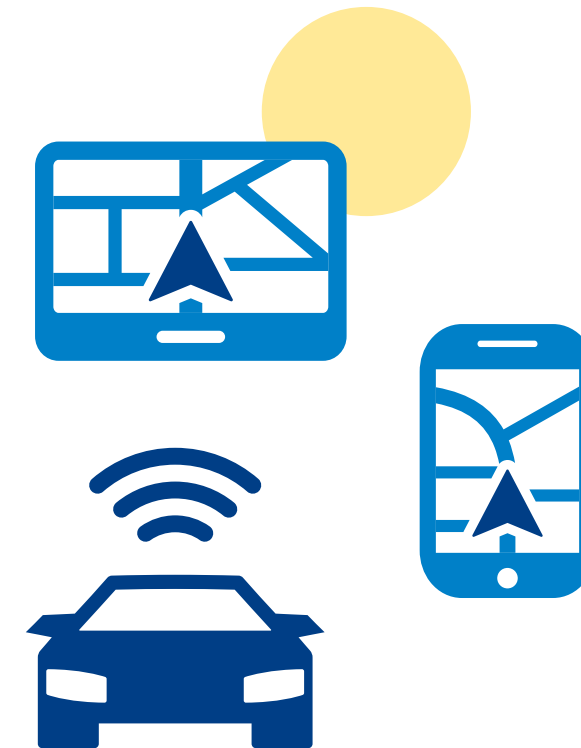
Vrijwel elk Nederlands huishouden met een auto (91 procent van alle automobilisten) heeft de beschikking over één navigatiesysteem. Slechts een klein deel van hen (35 procent) krijgt hier echter filemeldingen op binnen. Opvallend is dat automobilisten vaak niet weten welke mogelijkheden hun navigatiesysteem biedt om files te omzeilen. Het kan dus veel opleveren die kennis te verbeteren.

### Multimodaal reisadvies

De ontwikkelingen in mobiliteitsland gaan hard. Zo kan je bij meerdere aanbieders van pre-trip routeplanners, verschillende modaliteiten met elkaar vergelijken als je van a naar b wilt reizen. Een daadwerkelijk persoonlijk reisadvies op maat met een slimme combinatie van modaliteiten is echter nog niet voor de gemiddelde (auto)mobilist beschikbaar. In dat geval zou je een advies moeten kunnen krijgen om bijvoorbeeld ergens te parkeren en vanaf daar een deelfiets of OV-verbinding te pakken. Hier ligt nog een belangrijke opgave voor de markt. De overheid kan mogelijk helpen door te stimuleren dat data van aanbieders zoveel mogelijk openbaar beschikbaar is.

### Gebruikmaken van beschikbare reisinformatie

Actuele file-informatie biedt de mogelijkheid om bij filevorming een alternatieve route of andere vervoerwijze te kiezen. Of dat tijdig gebeurt hangt af van het moment dat de verkeersinformatie wordt geraadpleegd. Meestal gebeurt dat pas in de auto. Of als men al in een file belandt. Reisinformatie kan altijd beter, maar zal hoe dan ook geen effect hebben als deze niet door de gebruiker wordt geraadpleegd. Automobilisten zullen daarom moeten worden gestimuleerd om ook voorafgaand aan de reis de route te checken. Zowel vanuit de ANWB als vanuit Rijkswaterstaat wordt dit actief bepleit, maar deze boodschap komt niet altijd aan bij de weggebruiker.



### Onze adviezen:

- Blijf stimuleren dat mobiliteitsaanbieders data beschikbaar stellen, zodat het reizigers makkelijker wordt gemaakt om met optimale reisinformatie (multimodaal) te reizen;
- Continueer in samenwerking met anderen campagnes om automobilisten te stimuleren voorafgaand aan de reis de route te checken;
- Informeer weggebruikers beter hoe gebruik te maken van geavanceerde routenavigatie. Hier ligt een rol voor de ANWB;







# AANVULLENDE IDEEËN TEGEN FILES

# Nog veel meer ideeën

Zoals aangegeven heeft de ANWB naast de ruim 12.000 stemmen op de top 10 ook nog ruim 5.000 aanvullende reacties gekregen van haar leden. Vol met aanvullende ideeën tegen files. Het voert te ver om alle aanvullende ideeën uitgebreid te presenteren, maar de belangrijkste willen we graag in beeld brengen.

## • Voer een vorm van kilometerbeprijzing in

Sommige leden geven aan dat de huidige wegenbelasting een drempel is om van andere vervoerwijzen gebruik te maken. De vaste kosten lopen immers door. Andere leden gaan een stap verder en bepleiten de tarieven te differentiëren om de files te kunnen reduceren. Als het rijden in de spits duurder wordt dan buiten de spits, dan zouden sommige automobilisten een andere keuze maken. Tegelijkertijd is er ook een groep leden die juist vindt dat een vorm van kilometerbeprijzing de files helemaal niet oplost.

Ook uit eerdere onderzoeken is gebleken dat veel ANWB-leden het principe van “betalen naar gebruik” eerlijker vinden dan het principe “betalen voor bezit”. Maar veel leden zijn ook bezorgd over de uitvoering van dit principe. Lopen de kosten niet te veel op? Hoe wordt mijn rijpatroon geregistreerd? Worden de files echt minder als iedereen toch gewoon om 9:00 uur op z'n werk moet zijn?

De discussie over een vorm van kilometerbeprijzing zal voorlopig nog niet zijn beslecht. Mede op basis van de gegeven reacties en de eerdere ledenonderzoeken is het in ieder geval een onderwerp waar verder over gesproken zal moeten worden. En waarbij eerst grondig de effecten zullen moeten worden onderzocht, ook op andere belangen, zoals betaalbaarheid van mobiliteit en duurzaamheid.

## • Infrastructurele verbeteringen

Vaak wordt de infrastructuur gezien als boosdoener. Minder op- en afritten, bruggen niet openen in de spits, en vaker wisselstroken toepassen worden genoemd als oplossingen.



## • Verbeter gedrag en mentaliteit weggebruiker

Gedrag en mentaliteit van de weggebruiker wordt ook regelmatig als fileveroorzaker gezien. Men suggereert om bij de rijopleiding te beginnen met 'opvoeden'. Fout gedrag vindt men in ieder geval te lang links rijden, verkeerd in- en uitvoegen, te langzaam rijden e.d.

## • Wijzig verkeersregels

In de verkeersregelsfeer worden suggesties gedaan als: sta rechts inhalen toe en verhoog de max snelheid van vrachtverkeer.

## • Verder genoemd

• In volgorde van aantal keren genoemd, worden tenslotte nog als oplossingen gezien:

- Maak beter/meer gebruik van spoor- en waterwegen voor vrachtvervoer
- Stimuleer het gebruik van de motorfiets in het verkeer
- Hanteer in Nederland het keep-your-lane-principe
- Ga naar lagere max snelheid in de spits
- Maak leaseauto's, duurder/onaantrekkelijker of schaf ze af
- Bouw dubbeldekswegen (minder ruimtebeslag)
- Doe niks! Weggebruikers veranderen gedrag vanzelf als het hen te veel wordt

## • Focus op een combinatie van oplossingen

Veel mensen uiten hun teleurstelling dat er slechts één mogelijkheid gekozen kon worden van de 10 gesuggereerde. Een combinatie van de genoemde oplossingen wordt als wenselijk gezien. In de rapportage hebben we dan ook benadrukt dat een echte oplossing alleen gevonden wordt door een aanpak waarbij elke oplossingsrichting en elke relevante partij betrokken is.



## De blik van de professionele weggebruiker

Van 150 wegenwachten hebben we hun mening gekregen over hetgeen er moet gebeuren om de files te verminderen. We vroegen hen in een open vraag: Wat moet de nieuwe minister van Infrastructuur en Milieu als eerste doen om op korte termijn de files te verminderen? De antwoorden hebben we geclusterd en daaruit komt de volgende opsomming.

### Maatregel

Infra uitbreiden

25%

Handhaving intensiveren

14%

OV verbeteren

11%

Meer inhaalverboden vrachtwagens instellen

10%

Spreading verkeer stimuleren

8%

Beter rijgedrag automobilisten stimuleren

8%

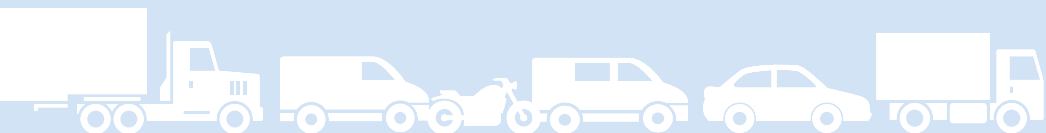
Verkeerslichten beter op elkaar afstemmen

6%

Restcategorie

18%

Het meest door de Wegenwachtgenoten genoemd is dat de infrastructuur moet worden uitgebreid. Voor een deel wordt dat nader gespecificeerd in: meer spitsstroken, knelpunten opruimen en langere invoegstroken. Handhaving zou o.a. specifiek gericht moeten zijn op bestrijding van het hufgedrag. Spreading van het verkeer zou vooral moeten plaatsvinden door werktijden meer te flexibiliseren



# Conclusie: actieplan nodig “MAAK NEDERLAND FILEVRIJ”

## Reacties van leden toont urgentie aan

In dit rapport zijn veel ideeën gepresenteerd die door de ANWB-leden aangedragen zijn tegen de groeiende files in Nederland. Niet alleen de 10 meest genoemde ideeën die in gesprek met het ANWB-ledenpanel waren geformuleerd, maar ook talloze andere ideeën die leden aan de ANWB en aan u willen doorgeven. Deze betrokkenheid toont aan dat de files door veel leden als een groot probleem worden ervaren. Wetende dat de filedruk komende jaren verder oploopt, is klip en klaar dat een aanpak nodig is om de files de kop in te drukken.

## Eén idee is niet genoeg!

Na het stemmen op de top 10 van meest genoemde fileoplossingen, gaven veel leden aan dat men eigenlijk niet op één oplossing wilde stemmen, maar op veel meer oplossingen.

*“Jammer dat er maar een antwoord mogelijk is, want er is natuurlijk meer nodig!”*

*“Al deze onderwerpen verdienen aandacht en zullen meehelpen de filedruk te verminderen.”*

*“Alle keuzes los werken niet! Een combinatie van oplossingen is de oplossing!”*

Tegelijkertijd werd hier ook een inhoudelijk punt gemarkeerd. Wordt door ons, door de media, door de politiek, niet te zwart-wit gedacht? We kennen allemaal de trits “bouwen, benutten en beprizen”, maar brengen we dit ook daadwerkelijk in de praktijk? Is er echt een brede programmatische aanpak, waarin juist de combinatie van verschillende typen maatregelen centraal staat?

Geconcludeerd moet worden dat tot op heden die samenhangende aanpak, waarvan alle puzzelstukjes onderdeel zijn, er niet is. Daarom pleit de ANWB voor maken een actieplan Maak Nederland Filevrij.

## Maar er is toch helemaal geen geld om alle ideeën uit te voeren?!

In de periode vanaf 2010 zijn miljarden euro's door bezuiniging verdwenen uit het Infrastructuurfonds. Het is onvermijdelijk dat nu en in komende jaren deze bezuiniging geleidelijk ongedaan wordt gemaakt want een samenhangend actieplan zal inderdaad geld kosten. Het regeerakkoord is een start hiervoor.

Tegelijkertijd is de kracht van een brede file-aanpak dat er, naast extra geld, ook naar andere manieren gekeken kan worden. Maatregelen die soms juist minder geld kosten, denk aan het sneller afhandelen van ongevallen, de politiehandhaving die door boetes juist geld oplevert en het verminderen van woon-werkverkeer. Bovendien leveren sommige maatregelen juist grote externe effecten op, denk aan de gezondheidswinst na het fiscaal stimuleren van de (snelle) fiets.

Daarbij komt dat lang niet alle maatregelen in dezelfde mate hoeven te worden uitgevoerd. De kracht van een samenhangend actieplan is juist dat er oplossingen op maat kunnen worden gevonden. Soms werken maatregelen elkaar tegen, maar dat wil niet zeggen dat deze maatregelen op geen enkele plek meer van waarde zijn.

Tot slot is de aanpak van de files niet alleen een verantwoordelijkheid van het Rijk, maar van ons allemaal: overheden, bedrijfsleven, maatschappelijke partijen en alle inwoners van Nederland. Laten we met elkaar de uitdaging aangaan om de vertragingen te voorkomen!

## Laat deze ideeën van de ANWB de aftrap zijn voor het brede Actieplan Maak Nederland Filevrij!



**ANWB 2017**

Ton Hendriks

Sebastiaan van der Veer

[anwb.nl/filevrij](http://anwb.nl/filevrij)

