

[Chapeau]Filerijder waardeert snelwegbus
[Kop]Overlast wegwerkzaamheden dwingt forens in OV

[Intro]Tot ver in 2012 is de overlast door wegwerkzaamheden rond Utrecht groot. Automobilisten worden met passen en projecten verleid de file links te laten liggen. OV Magazine nam de snelwegbus over de A28.

[Platte tekst]”In het midden en westen van het land komt plaatselijk dichte mist voor”, waarschuwt de verkeersinformatie. Op de A28 heeft de file tussen Hoevelaken en Leusden om 6.29 uur al een lengte van 4 kilometer. Het begin van een drukke ochtendspits op een donderdagochtend in november.

Op de carpoolplaats Leusden-Zuid is geen mens te bekennen. Het is net na zevenen. Er staan zo'n veertig auto's geparkeerd. Van de vijf fietskluizen is er één bezet. Bij de bushalte van spitsbus 299 staan twee bussen van touringcarbedrijf Pouw Vervoer uit IJsselstein te ronken. Op de witte touringcar is zelfs in het donker het logo van de provincie Utrecht, opdrachtgever van het spitsvervoer, goed te onderscheiden. Chauffeur Geert draait de verwarming nog wat hoger. Collega Paul, die om half acht een versterkingsrit zal rijden, legt uit dat de meeste mensen in Leusden-dorp zullen opstappen. “De auto's die hier staan geparkeerd, zijn van carpoolers. Op de P+R Soesterberg zijn meer automobilisten die op spitslijn 296 richting Utrecht stappen”, weet hij. Beide chauffeurs bestempelen de spitsbussen die 's morgens tussen 7 en 9 en 's middags tussen 4 en 6 elk half uur tussen Amersfoort, Leusden en bedrijventerrein Utrecht Rijnsweerd rijden, als een “groot succes”. “Het staat altijd vast op de A28; door de wegwerkzaamheden is het nóg veel erger. Je bent toch gek om daar elke dag in te gaan staan”, zegt Geert.

Dat vinden Rijkswaterstaat, Provincie, gemeenten en werkgevers ook. Ze doen er alles aan om automobilisten tijdens grootschalige wegwerkzaamheden te verleiden gebruik te maken van alternatieve reismogelijkheden. De Minder Hinderpas, Spitsmijden, Spitsvrij, de Utrecht Bereikbaarpas, de Eemlandpas - een greep uit de alternatieven. Utrecht is de draaischijf van Nederland, vertelt Chris Stoffer, tijdelijk programmamanager netwerkaanpak Utrecht van Rijkswaterstaat. Rond die draaischijf vinden nu grootschalige wegwerkzaamheden plaats. Aan de A2, de A12, de A27 en de A28. In het kader van de Spoedaanpak waarbij dertig knelpunten versneld door vereenvoudigde procedures worden aangepakt, hebben de activiteiten rond Utrecht een enorme *boost* gekregen. Pas na de zomer van 2012 zal de overlast afnemen.

[Tussenkop]Extra reistijd

De wegwerkzaamheden veroorzaken forse hinder, erkent netwerkmanager Stoffer. “De vraag is hoeveel extra reistijd acceptabel is. Samen met andere partijen proberen we alternatieven aan te bieden. Zo kunnen automobilisten die minimaal drie keer per week op de A12 tussen Utrecht en Arnhem in de spits rijden, gebruikmaken van ‘Spitsmijden’. Tijdens de wegwerkzaamheden kunnen ze geld verdienen door uit de spits te blijven. Stoffer: “Ons doel

is 500 mijdingen per spits; we zitten nu rond de 450. Verder zetten we stevig in op allerlei maatwerkpassen.” Omdat er zoveel verschillende passen, projecten en proeven zijn en evenveel partijen, is het totale aantal filemijders op de wegen rond Utrecht niet bekend.

Iets voor half acht. Langzaam draait chauffeur Geert zijn lege bus de carpoolplaats af. Collega Paul zal hem na vijf minuten volgen. Op zijn route door Leusden stappen bij alle twaalf haltes veel mensen in. Bijna iedereen heeft een abonnement, jaarkaart of speciale pas. Van de eerste passagier krijgt Geert meteen de volle lading. De bus van zeven uur is volgens haar twee minuten te vroeg vertrokken. Daardoor heeft ze een half uur in de kou gestaan. Ze gaat nu écht een klacht indienen. De chauffeur laat de tirade laconiek over zich heen komen. Hij is wel wat gewend. Als de bus aardig gevuld raakt, laat hij een groepje wachtenden bij halte Groene Zoom weten dat zijn collega ze binnen enkele ogenblikken zal oppikken. “Anders heeft Paul met zijn versterkingsrit niets te doen”, licht hij toe. “Wij gaan nu de A28 op en rijden linea recta door naar De Uithof.” Rond acht uur voegt Geert zich tussen de langzaam rijdende stroom auto’s richting Utrecht.

[Tussenkop]Minder hinder

Een Minder Hinderpas? Een passagier kijkt verrast op. “Ik probeer er al tijden achter te komen of ik tegen gereduceerd tarief van Leusden naar Utrecht kan reizen. Op de website van Connexion? Op die van de gemeente? Niets te vinden.” Haar buurvrouw praat haar bij over de Minder Hinderpas, die haar man sinds een paar maanden uitprobeert. Betreffende echtgenoot reist nu elke dag met de trein naar Utrecht. De vrouw neemt de uitleg gretig in zich op. Ze reist sinds drie weken met de snelwegbus. Gewoon met haar OV chipkaart. De file ging haar te veel op de zenuwen werken. Met de spitsbus reist ze nu dagelijks naar Universiteitscomplex De Uithof, waar ze haar fiets heeft geparkeerd. Vervolgens fietst ze in een klein kwartier naar de Kromhoutkazerne. “Over de Weg van de Wetenschap. Hoewel ik er ’s morgens wat langer over doe, bevalt het me wel. En ’s middags op de terugweg gaat het écht veel sneller. De file is dan gigantisch en de bus rijdt grote stukken over de vluchtstrook langs de file.” Chauffeur Geert beaamt haar verhaal. “’s Morgens kunnen we richting Utrecht vanwege de werkzaamheden nauwelijks van de vluchtstrook gebruik maken. En op de delen waar het wel kan, doen we het meestal niet. Omdat alle rijstroken zijn versmald, hoeft een vrachtwagen maar een paar centimeter uit te zwenken en je raakt elkaar. Mij te onveilig.”

Provincie, gemeenten en bedrijfsleven is het veel waard Utrecht bereikbaar te houden. Het samenwerkingsverband Utrecht Bereikbaar, waarin Rijkswaterstaat, gemeente Utrecht, Bestuur Regio Utrecht, de Provincie Utrecht en VNO/NCW Midden, is daartoe opgezet. Klopt, zegt Kato Marijs van de Provincie Utrecht. “Naast fysieke maatregelen, zoals extra rij- en spitsstroken, is het ook belangrijk het gedrag van spitsrijders duurzaam te beïnvloeden. Het project Spitsvrij, dat we als Provincie samen met het ministerie van Infrastructuur doen, beloont bijvoorbeeld automobilisten in de driehoek Utrecht-Amersfoort-Hilversum die de spits links laten liggen. Al 4000 mensen hebben een kastje in de auto laten bouwen. Ze krijgen een budget en elke keer als ze zich in de spits begeven, tikt de teller af. Zestig werkgevers hebben zich bij het mobiliteitsproject aangesloten.”

[Tussenkop]Beter benutten

“Verbetering van de snelwegen, betere doorstroming en beter benutten, zijn de sleutelwoorden”, volgens Chris Stoffer van Rijkswaterstaat. Maar daarnaast is ook volgens hem een mentaliteitsverandering belangrijk. “We hopen dat mensen van alle alternatieven die we tijdens werkzaamheden bieden, ook na afloop gebruik blijven maken. Als je tien procent van de auto’s uit de spits kunt halen, heb je het fileprobleem al bijna opgelost. Door werktijden te spreiden, mensen vaker thuis te laten werken in het kader van het nieuwe werken, meer gebruik te maken van OV en e-bike en veel voorlichting te geven, moeten alle vervoersmogelijkheden beter worden benut. Stoffer wijst op de digitale ReisWijzer die accounthouders een e-mail stuurt bij files of incidenten en meteen een OV-alternatief biedt. Of de proef met het zogeheten Incidentkaartje dat weggebruikers op de A12 tijdens de werkzaamheden in geval van calamiteiten een sms stuurt en een gratis treinkaartje aanbiedt. Stoffers: “Belangrijk is al die alternatieven goed over het voetlicht te brengen. Anders zien mensen door de bomen het bos niet meer. Via borden langs de snelwegen en website brengen we die onder de aandacht.”

‘In twintig minuten van maandag tot en met vrijdag tussen 7 en 9.30 met de snelwegbus in Utrecht’, meldt het gele bord van Utrecht Bereikbaar ter hoogte van Soesterberg. Omdat de snelwegbus nauwelijks van de vluchtstrook gebruik kan maken, wordt de reistijd langer. Chauffeur Geert rijdt stapvoets. Een vrouw werkzaam bij de provincie Utrecht is een routinier. Zij reist al tien jaar met bus of trein. De laatste jaren met de snelwegbus. “Via mijn werkgever heb ik een OV Jaarkaart. De A28 is hopeloos. Ook de sluiptwegen raken steeds voller. Geef mij deze bus maar.” Een medewerker van het UMC Utrecht laat zijn UB-pas zien, een soort creditcard. In de zomer ga ik het liefst op de fiets naar mijn werk. Maar nu het koud wordt en vroeg donker gebruik ik ‘m. De auto? “Nee, geen optie. Bovendien vind ik de parkeerkosten veel te hoog.”

In 2005 voerde UMC Utrecht betaald parkeren voor de 11.000 medewerkers in. Een extra tegemoetkoming in OV-reiskosten stond daar tegenover. Mede daardoor is het aantal medewerkers dat met de auto naar het werk komt volgens Diane Marbus van het UMC flink gedaald. Kwam in 2004 nog 51 procent van de medewerkers ’s winters met de auto, in 2010 was dat gedaald naar 30 procent. Het aantal fietsers is de afgelopen jaren toegenomen tot 33 procent in de winter en 43 procent in de zomer. Acties om fietsgebruik te stimuleren, hebben daar volgens UMC aan bijgedragen. Gemiddeld 20 procent van het personeel maakt gebruik van de bus. Sinds 2010 participeert UMC Utrecht in de Utrecht Bereikbaar Pas. 2600 medewerkers hadden dit jaar een dergelijke pas. Marbus: “Door alle wegwerkzaamheden en de bouw van P+R De Uithof slibben de wegen richting De Uithof dicht. We kijken reikhalzend uit naar de komst van de Uithoflijn in 2018.”

Bij de halte Wilhelmina Kinderziekenhuis wenst chauffeur Geert een groot aantal uitstappers een fijne werkdag. Hier, waar in 2018 de sneltram tussen de Uithof en Utrecht CS zal stoppen, staat in 2013 een grote P+R. Het UMC Utrecht, Universiteit en Hogeschool zijn de belangrijkste investeerders. Bij de halte Botanische tuin stapt de defensiemedewerkster uit. Daar staat mijn fiets geparkeerd, wijst ze. De halte Provinciehuis in Rijnsweerd Zuid is de

laatste. Het is 8.20 uur. De spitsdienst van Geert zit erop. Hij neemt straks vanuit IJsselstein de lijndienst 101 naar Gouda over.

Diezelfde middag rond vijf uur is tussen Rijnsweerd en Den Dolder sprake van 6 kilometer langzaam rijdend verkeer. Tussen Den Dolder en Maarn staat het al over 3 kilometer vast. Ook tussen Soesterberg en Leusden-Zuid is over 4 kilometer geen beweging. De snelwegbus hoopt in een klein half uur langs de file te zijn.

[Kader]Aantal A28-weggebruikers

Volgens Chris Stoffer van Rijkswaterstaat leiden de werkzaamheden aan de A28 tot een capaciteitsverlies van ongeveer 10 procent. Omdat rijstroken zijn versmald, kunnen er nu maximaal 3550 auto's per uur over de A28 tussen Utrecht en Amersfoort. Als je weet dat in de ochtendspits tussen 6.00 en 9.00 uur normaal tussen de 3700 en 4300 voertuigen rijden, is het capaciteitsprobleem helder. In de 'avondspits' rijden er tussen 14.00 en 18.00 uur van Utrecht naar Amersfoort gemiddeld tussen de 3700 en 4200 voertuigen per uur. Buiten de spits ligt het aantal weggebruikers tussen de 3200 en 3600. Conclusie: ook buiten de spits loopt het snel vol op dit traject.

[Kader]Filerijder [Constant, dit kader kun je bij ruimtegebrek eventueel schrappen]

Op het traject Utrecht-Amersfoort (25 km) rijdt in de spits ongeveer 50 procent woon-werkverkeer, 30 procent zakelijk verkeer, 10 procent vrachtverkeer en een klein percentage overige weggebruikers. Ongeveer 30 procent van de weggebruikers met bestemming Utrecht komt uit het Noorden (Zwolle) en Oosten (Apeldoorn A1 en Arnhem A30). Nog eens 25 procent komt uit dezelfde richting maar werkt tussen Utrecht en Amersfoort. Ongeveer 20 procent rijdt van stad naar stad en 25 procent van de spitsrijders is doorgaand verkeer en passeert Utrecht.

[Kader]Passen

Minder Hinderpas

De Minder Hinderpas die Rijkswaterstaat uitgeeft aan particulieren is een persoonsgebonden trajectkaart. De proefpas biedt gedurende drie maanden een gratis treintrajectkaart en eventueel aanvullend busvervoer. De vervolgpas, die maximaal zes maanden geldig is, vraagt van de forens een bijdrage van ongeveer 50 procent. Het ministerie van Infrastructuur draagt bij in het kader van 'Groei op het Spoor'. De pas, die tijdens wegwerkzaamheden op de A2, A28, A12 en (voorheen) de A50 wordt ingezet, is bedoeld voor autoforensen die minimaal drie keer per week in de ochtendspits rijden. Sinds december 2010 heeft Rijkswaterstaat 570 Minder Hinderpassen aan A28-gebruikers uitgegeven. Op dit moment zijn er 150 actieve A28-pashouders.

Utrecht Bereikbaar Pas

Dit persoonsgebonden vervoersbewijs is een ander alternatief voor het woon-werkverkeer in de stadsregio Utrecht. Werkgevers kunnen de pas aanschaffen. Prijs: 150 euro per jaar exclusief BTW. Werknemers kunnen op vertoon van de UB-pas kosteloos gebruik maken van busvervoer in de stadsregio en OV-fietsen in het hele land. Voor pashouders die buiten de stadsregio wonen, bestaat de Utrecht Bereikbaar Pluspas (€ 275 per jaar). Van de UB-pas en

de UB Pluspas zijn er nu zo'n 20.000 in omloop. 80 procent zijn UB-passen geldig in de regio Utrecht en 20 procent geldig in de hele provincie. De passen worden in 2012 tegen kostendekkend tarief uitgegeven, zonder overheidsbijdrage. Veel UB Pluspashouders maken gebruik van de spitslijnen die via de A28 vanuit Amersfoort/Leusden naar grote werkgevers zoals het UMC Utrecht, het Universiteitscomplex De Uithof en bedrijventerrein Rijnsweerd rijden.

Eemland Bereikbaar Pas

De Eemlandpas is in oktober gelanceerd. Werkgevers kunnen de pas voor 150 euro per jaar per werknemer aanschaffen. De pas is bedoeld voor mensen in de regio Amersfoort die hinder ondervinden van de werkzaamheden aan de A28. Zij kunnen kosteloos gebruik maken van busvervoer in de regio en OV-fietsen in het hele land. Rijkswaterstaat verstrekt een (start)subsidie van 50 euro per pas; de werkgever betaalt dus feitelijk 100 euro per werknemer. Op dit moment zijn er ruim 150 pashouders.