

Keuzereiziger mijdt de spits

Vanuit het programma Beter Benutten zetten het Rijk en twaalf verstedelijkte regio's zich in om de filedruk te verminderen. Het openbaar vervoer speelt daarin een belangrijke rol. Door de diverse projecten groeit het aantal keuzereizigers.

AUTEUR KAROLIEN VAN WIJK FOTO CHRIS PENNARTS



Bij de start van Beter Benutten heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu bepaald dat het hele pakket van maatregelen in 2014 moet resulteren in een filedreductie van 20 procent op de drukke trajecten. Caspar de Jonge, programmamanager Beter Benutten bij het Ministerie van IenM: "Het anders beprijsen van autoverkeer is politiek niet wenselijk. Bouwen wel, maar dat is nu financieel beperkt mogelijk. Daarmee komen we uit op het beter benutten van de bestaande infrastructuur. Dat hebben we ingevuld door de reizigers zelf verantwoordelijk te maken voor hun gedrag. Gedacht moet worden aan anders reizen, het verplaatsen van spits naar dal en goede informatievoorziening aan de reiziger. We kunnen veel doen met kleine ingrepen, vooral op het gebied van stimulering en informatie."

De twaalf deelnemende regio's verschillen flink van elkaar in filedruk, beschikbaar ov en ervaring met mobiliteitsmanagement. Die verschillen zijn terug te zien in de Beter Benutten-projecten van de regio's. De Stadsregio Arnhem Nijmegen had bijvoorbeeld succes met het belonen van automobilisten die de Waalbrug meden tijdens de spits. De regio Haaglanden zet in op de tram, de regio Twente wil andere schooltijden om scholieren uit de ochtendspits te krijgen en de regio Brabant pakt de files aan op knooppunten.

Keuzereiziger

Het stimuleren van de keuzereiziger is een rode draad in Beter Benutten. Het zijn veelal automobilisten die met gratis of goedkoop reizen het ov in worden gelokt. Wethouder Albert Nuss van Maastricht: "In onze regio houden we begin 2014 een probeeractie; werknemers krijgen zes weken lang gratis ov aangeboden voor de woonwerkafstand. Daarnaast stimuleren we de bus of de fiets via een spaarprogramma." De regio Maastricht deelde eerder gratis OV-chipkaarten uit, maar dat leidde niet tot meer ov-reizigers. P+R-voorzieningen slaan wel aan. Nuss: "Op 30 november is het nieuwe P+R-terrein bij station Maastricht-Noord geopend. Parkeren kost een euro per auto. Je mag dan gratis met de trein of pendelbus naar de stad. Dat is heel populair. Uit de gebruikersenquête blijkt dat meer dan de helft van de bezoekers de auto anders in het centrum zou hebben geparkeerd." Het Nieuwe Werken sluit naadloos aan bij de projecten uit Beter Benutten. Nuss: "Ik heb zelf in mijn ochtendjas met een krant op een druk verkeersplein gezeten, om mensen te laten zien dat niet iedereen per se om half negen op het werk hoeft te zijn. Mensen kunnen ook eerst hun kinderen wegbrengen voordat ze naar hun werk gaan."

Volle trein

Het openbaar vervoer is niet altijd de logische vervanger voor de auto. Veel treinen zijn in de spits zo vol dat er eigenlijk geen reizigers meer bij kunnen. Een aantal projecten vanuit Beter Benutten is dan ook gericht op het beter spreiden van de spits in het ov. Caspar de Jonge, IenM: "Op een tiental regionale spoorlijnen, waar de vraag in de ochtendspits groter is dan het aanbod, is een analyse uitgevoerd. Soms is het mogelijk om met langere treinen te reizen of kleine infra-aanpassingen te doen."

"Door de vraag te beïnvloeden kunnen we soms een grotere investering voorkomen. We hebben een parameter ontwikkeld waardoor we de baanvakken van de regio's onderling kunnen vergelijken. In de ochtendspits zitten, afhankelijk van de spoorlijn, 35 tot 70 procent scholieren en studenten. We zetten onder andere in op flexibele onderwijstijden. Onderwijsinstellingen kunnen hun massacolleges beter niet om negen uur laten beginnen. Wat goed blijkt te werken is reizigers op minder bezette treinen wijzen, zoals Veolia doet op de Maaslijn."

"Wat je in ieder geval niet moet doen is denken vanuit het aanbod. Als je zomaar iets realiseert wordt het geen succes. Je moet altijd uitgaan van een commerciële ratio, een gebruikersbehoefte. Daarbij horen dan flankerende maatregelen."

Subsidie

De cofinanciering vanuit het bedrijfsleven is wennen. Ingeborg Baltussen was directeur van Verkeeradvis, een organisatie die zich in de Metropoolregio Amsterdam bezighield met mobiliteitsmanagement. "Wij vertelden bedrijven dat ze subsidie kunnen aanvragen, maar de reacties zijn zelden enthousiast. Subsidie brengt ook verplichtingen met zich mee. En met de vraag wat het de samenleving oplevert, houden bedrijven zich niet echt bezig." De Jonge (IenM): "Het enthousiasme wisselt. Bedrijven zitten niet op extra administratie te wachten, maar we zetten de subsidiekraan natuurlijk niet zomaar open."

Door de veelheid aan projecten en de per regio wisselende aanpak lijkt versnippering op de loer te liggen. Dat geeft niets, zegt portefeuillehouder Jeannette Baljeu van Stadsregio Rotterdam. "Het is helemaal niet erg om met kleinschalige projecten te kijken wat echt werkt. Er zijn veel aanbieders op het terrein van mobiliteitssystemen en -informatie. Laat bedrijven maar testen wat aanslaat." Ingeborg Baltussen: "Het Rijk zet in op het standaardiseren van resultaten, maar voor ons is diversiteit belangrijk. De verschillen tussen de regio's zijn groot."

Twaalf regio's

In het programma Beter Benutten werken het Rijk, het bedrijfsleven en twaalf stedelijke regio's samen om de bereikbaarheid te verbeteren. Dat doen ze met een scala aan grote en kleine projecten die per regio verschillen. De regio's kunnen het programma gebruiken om kennis te delen en elkaar scherp te houden. Projecten moeten voor minstens de helft worden gefinancierd door het bedrijfsleven en de regionale overheid. Ter bevordering van de contacten tussen het bedrijfsleven en de regio is voor elk van de deelnemende regio's een bestuurlijk trio gevormd. De trio's bestaan uit een lokale bestuurder, een topman of -vrouw uit het lokale bedrijfsleven en de minister namens het Rijk.

De twaalf regio's zijn: Amsterdam, Arnhem Nijmegen, Brabant, Groningen-Assen, Haaglanden, Maastricht, Leeuwarden, Midden-Nederland, Rotterdam, Stedendriehoek, Twente, Zwolle-Kampen.

P+R

In 2014 wordt de eerste tranche Beter Benutten afgerond. Jeanette Baljeu: "Ons doel is om eind 2014 16.000 spitsmijdingen per dag te realiseren. We zitten al op 9000 en voor nog eens 9500 spitsmijdingen hebben we een programma opgezet met marktpartijen. We liggen dus goed op schema. Waar die spitsmijders heen zijn gegaan weet ik niet precies. Ze zijn op andere tijdstippen gaan rijden, of zitten op de scooter of op de fiets. Dat blijkt uit ons eigen project op de A15. Hoeveel er zijn overgestapt op het ov is onduidelijk."

P+R valt goed in de regio Rotterdam. Baljeu: "Het aantal P+R's is uitgebreid en we zijn aan het kijken naar nieuwe locaties. De gemiddelde bezetting is 80 procent. Er is net een fietsenstalling met 5000 plekken bij Rotterdam Centraal geopend. Met NS zijn we aan het kijken naar meer OV-fietsplekken op de knooppunten in het Rotterdamse netwerk, ook op plaatsen zonder treinstation."

De regio Amsterdam heeft te maken met de wet van de remmende voorsprong. Ingeborg Baltussen: "Op de Zuidas werken 30.000 mensen. Van hen komt 85 procent niet met de eigen auto op het werk. We kunnen nog wel wat bereiken, maar de grote stappen zijn al gemaakt."

De slimme keuzereiziger bestaat, of hij nu in een hippe Greenwheels-Audi rijdt of in de daluren in de trein zit te werken. Hij is mede door de overheid gecreëerd, ook al betaalt de werkgever zijn reisgedrag. Het ministerie van IenM bereidt zich al voor op een vervolg van Beter Benutten. De Jonge: "2018 wordt de nieuwe deadline. Het is logisch om verder te gaan met wat we nu doen. Ook willen we rekening gaan houden met interregionaal en internationaal verkeer. Het vervolg zal in ieder geval sterk gericht blijven op de spits-dal-verhoudingen en denken vanuit de reiziger."