

## Druk, drukker, drukst



FOTO ERIK VAN 'T WOUDE



FOTO ERIK VAN 'T WOUDE

**De BV Nederland ontwaakt. Vanaf nu wordt het dringen in de trein en aansluiten in de file. De NS verwacht een recordmaand, met 33,3 miljoen reizigers. Met de auto naar het werk zal weinig soelaas bieden. De economische groei is goed voor onze welvaart, maar het betekent verstopping van het wegen- en spoornet. Heeft dat eeuwige gesleutel aan asfalt en spoor dan niks opgeleverd?**

Thuiswerken was jaren één van de hoopgevende moderne oplossingen voor volle wegen en drukke treinen. Maar in de praktijk is de massale doorbraak van thuiswerken er niet van gekomen. Volgens het Sociaal en Cultureel Planbureau werkt een op de vijf werknemers minstens één dag per week thuis. Dit is slechts 5 procent meer dan 10 jaar geleden.

Het aantal uren dat thuis gewerkt wordt, is wél gestegen. Dat betekent overigens niet dat er minder naar de baas wordt gependeld. Het thuis afmaken van (over)werk geldt eveneens als thuiswerken.

De afgelopen jaren is een aantal

grote wegenprojecten gereedgekomen. En ja, die hebben voor een betere doorstroming gezorgd. Denk aan de openstelling van de A4 tussen Delft en Schiedam, die de A13 nu enorm ontlast. Een kwart van de automobilisten die gebruikmaakten van de A13 tussen Rotterdam en Den Haag, kiest nu voor de A4.

In deze kabinetsperiode wordt 717 kilometer aan nieuwe rijstroken opgeleverd, meldt het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Daar is op dit moment al 641 kilometer van opengesteld.

Veruit het grootste project de afgelopen tien jaar was de wegverbreding tussen Schiphol, Amsterdam en Almere (A9, A6, A1). Buiten de Randstad werd succes geboekt met de verbreding van de A12 tussen Ede en knooppunt Grijsoord en wordt de verkeersafwikkeling op de A12 en de A15 ten zuiden en oosten van Arnhem snel verbeterd.

Verkeersinformatiedienst VID stelt jaarlijks de file top 50 op. Woordvoerder Patrick Potgraven ziet dat er sinds 2009 flink is geïnvesteerd in nieuwe infrastructuur. „Wat dat betreft gebeurt er hartstikke veel, maar wat mij verbaast is het tempo waarmee die nieuwe zee aan asfalt volloopt. Iedereen kan zien dat de economische groei intensiever weggebruik oplevert.”

Het gevolg: ondanks de aanleg van asfalt staan mensen langer in files, die ook nog eens meer kilometers tellen. Over heel Nederland bekeken is deze 'filezwaarte' vorig jaar toegenomen met twintig procent, rond de grootste steden met een derde.

Ook al is er vooral in de Randstad vooruitgang geboekt, het is óók de regio waar het op andere punten elke dag helemaal vastloopt. Broodnodige projecten die op

stapel staan: de flessenhals op de A4 bij Leiden, de verbreding van de A20 tussen Rotterdam en Gouda, de Rijkswegen in de regio Amsterdam en een betere doorstroming rond Rotterdam.

Extra spoor creëren in ons volle, kleine landje is geen sinecure. Maar het is naast de verdubbeling op bestaande trajecten wél mogelijk om de huidige sporen en wissels beter te benutten en zo nieuwe capaciteit vrij te spelen. Spoorbeheerder ProRail is daar op verschillende plaatsen intensief mee bezig.

Veruit het meest omvangrijke project is het ombouwen van de spoorlijn tussen Schiphol en Lelystad tot een 'moderne spoorsnelweg' met ruimte voor meer treinverkeer. En buiten de Randstad loopt er bijvoorbeeld een ambitieus programma om de noordelijke provincies beter bereikbaar te maken.

Een op de drie reizigers in de spits is een student met een ov-kaart. In bus, tram en metro gaat het zelfs om 80 procent. De septemberdrukte heeft vooral te maken met het begin van het nieuwe studiejaar. Tienduizenden eerstejaars reizen per trein naar hogeschool en universiteit.

Dit probleem lost zichzelf deels vanzelf op: meestal neemt de drukte in de loop van het najaar gestaag af doordat studenten toch op kamers gaan of simpelweg omdat ze de studie voor gezien houden.

NS-topman Roger van Boxtel probeert al een jaar lang universiteiten en hogescholen zover te krijgen dat de collegejaren later beginnen en later eindigen om de student uit de spits te krijgen. Zijn missie is mislukt. De onderwijswereld is 'weerbarstig', zegt de NS. De student blijft in de spits. Vanaf 2017 hebben ook

90.000 minderjarige mbo'ers recht op een ov-studentenkaart.

Een andere manier om files te verminderen, is ervoor te zorgen dat mensen tijdens de spits überhaupt de weg niet gebruiken.

Dat kan door studenten of werknemers met flexibele werktijden op andere momenten te laten reizen. Of door te regelen dat ze niet meer hoeven te forensen, doordat een medewerker op een andere plek dan op kantoor of werkplaats aan de slag kan.

Als extra motivatie deelt de overheid zelfs vergoedingen uit aan mensen die deelnemen aan projecten om de spits te mijden, onder meer bij Rotterdam en Maastricht.

De afgelopen maanden kwamen berichten in de media dat hiermee gefraudeerd zou worden. Verkeersminister Schultz heeft echter de Tweede Kamer laten weten dat er geen concrete gevallen bekend zijn waarbij ten onrechte gelden zijn uitgekeerd. Maandelijks controles moeten fraude ook uitsluiten.

De opbrengst van spitsmijden-projecten is beter dan verwacht. In totaal deden tot het voorjaar bijna 80.000 bestuurders mee. Zij kunnen bedragen verdienen van enkele euro's per dag. Forensen omarmen het plan: in verschillende regio's is de voorziene daling van het aantal auto's in de spits ruim gehaald.

Er is nog één simpelere oplossing: dat mensen dichtbij hun werk gaan wonen.

Toch wordt er ook nog veel geforenst, ruim de helft van de mensen werkt in een andere gemeente dan waar ze wonen.

Volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek reizen vrouwen gemiddeld 16 kilometer op en neer naar hun werk, en doen daar op werkdagen 28 minuten over. Mannen maken dubbel zo veel kilometers, dat kost 40 minuten.

De overheid stimuleert verhuizen naar een straal van maximaal 10 kilometer van het werk fiscaal voor werkgevers én werknemers. Zo is er een regeling die het toestaat om belastingvrij verhuiskosten te vergoeden of mensen te belonen als ze dichtbij de zaak gaan wonen.

Volgens experts is bewezen dat tijdens de crisis het aantal forensen en zakelijke reizigers is afgenomen. De gedachte daarachter is dat autobezit te duur werd gevonden en simpelweg minder mensen een baan hadden. Dat effect verdwijnt alleen snel nu het economisch weer beter gaat.

De NS heeft met kunst- en vliegwerk de capaciteit op het spoor met duizenden extra plaatsen uitgebreid. Zo werden 1.000 onbenutte eerste klasplaatsen omgezet in tweedeklasstoelen.

Dertig jaar oude dubbeldekkers komen weer in de roulatie; de elf bejaarde treinen leveren 8.700 extra plaatsen op.

Sneller onderhoud zodat defecte treinen korter langs de kant staan zorgt voor 4.500 extra plaatsen. „Dit is wat we hebben, dit is wat we kunnen”, vertelt Erik Kroeze van de NS.

Reizigersorganisatie Rover zegt dat de NS nu niets valt te verwijten als het niet genoeg is.

Staatssecretaris Sharon Dijksma kijkt over de schouder van de NS mee of de afspraken worden nagekomen.

De totale investering bedraagt 2,5 miljard euro in nieuw en gemoderniseerd materieel bij NS. Zo worden vanaf eind dit jaar 58 nieuwe Sprinters ingezet.

Vanaf 2018 volgen nog eens 118 Sprinters. Per 2021 zet NS ook nog 80 nieuwe Intercity's in.