

# Snelwegbus

*snelle, effectieve en duurzame oplossing voor mobiliteit*

info: [www.snelwegbus.com](http://www.snelwegbus.com)



# Snelwegbus

*snelle, effectieve en duurzame oplossing voor mobiliteit*

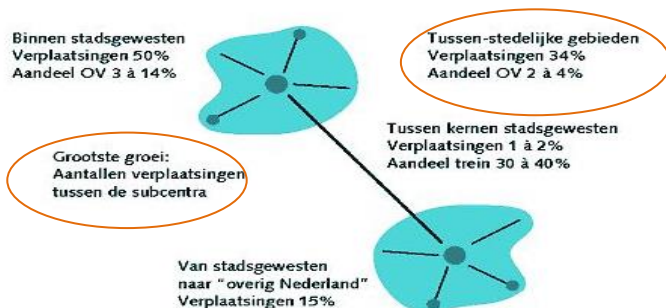


Mobiliteit en bereikbaarheid zijn van grote betekenis voor het functioneren van de Nederlandse samenleving. De snelwegbus is een snelle, kosteneffectieve en structurele oplossing voor bereikbaarheidsproblemen. De snelwegbus is een snel, hoogwaardig, openbaar vervoersysteem op autosnelwegen, dat een reëel alternatief biedt voor veel autoverplaatsingen. De snelwegbus is hiermee een "mega"-benuttingsmaatregel, die zorgt voor sterke afname van files. De snelwegbus is volledig rendabel. Ondanks een zeer sterke toename van het OV-gebruik nemen de kosten voor de overheid niet toe. Het systeem is ongevoelig voor bezuinigingen op OV.

## de snelwegbus, missing link in het openbaar vervoer

### Ruimtelijke ontwikkelingen naar de snelweg

Door stadsuitbreidingen en uitbreidingen van het snelwegennet, zijn de afgelopen 50 jaar steeds meer delen van het stedelijke gebied in de nabijheid van snelwegen komen te liggen – en verder van stadscentra. In de Randstad is 40% van de woongebieden en 60% van de werkgelegenheid gelegen binnen de directe omgeving (1800m.) van een autosnelweg-aansluiting. (Planbureau voor de Leefomgeving: Bloeiende bermen)



Het openbaar vervoer heeft deze ontwikkelingen niet gevolgd. 75% van de reiskm wordt afgelegd met de auto. Voor ca.90% van de autoverplaatsingen is de reistijd met het OV meer dan twee keer zo lang en vormt geen alternatief.

### PHS: verbeteren van het spoorvervoer

Met het landelijke Programma Hoogfrequent Spoor gaan op het hoofdspoor net zowel intercity's als sprinters, elke 10 minuten, rijden; een stevige impuls voor de kwaliteit van het openbaar vervoer. Maar voor verplaatsingen tussen stadsdelen, die meer aan de buitenkant van steden zijn gelegen biedt het landelijke spoornet geen goede oplossing.



### Snelwegbus: invullen van de missing-link

De snelwegbus, biedt een oplossing voor deze missing link. De snelwegbus is een nieuw te ontwikkelen snel (75-90 km/u) en hoogfrequent bussysteem op autosnelwegen. De snelwegbus zorgt voor directe verbindingen met werk- en woongebieden, die op korte afstand van autosnelwegen zijn gelegen. Met een sterke ketenbenadering ontstaat voor vrijwel elke verplaatsing een directe verbinding met snel, hoogwaardige openbaar vervoer, die wel een reëel reis-alternatief biedt.



### mobiteitsmanagement en keten

De ketenbenadering, de reis van deur-tot-deur, heeft aandacht. In het voortransport naar de stations zijn eigen fiets en auto beschikbaar. Vanaf de stations tot aan de bestemming, bedrijfvervoer, fiets van de zaak, lokaal OV, taxidiensten en OV-fiets mogelijkheden. Door de korte afstand van de snelwegbusstations langs de snelweg tot bestemming is dit goed te organiseren. In het kader van mobiteitsmanagement worden over dit voor-en natransport afspraken gemaakt met vervoerders, bedrijven(verenigingen), en regionale en lokale overheden.



### Volledig rendabel, ongevoelig voor bezuinigingen

De snelwegbus, is t.g.v. de hoge exploitatiesnelheid en omvangrijke reizigersstromen volledig rendabel. Het systeem heeft daarmee een autonome kracht en is ongevoelig voor bezuinigingen.

### doorstroming snelwegbus

Ter plaatse van files zijn doorstromingsmaatregelen voor de snelwegbus nodig: bus op vluchtstrook of - korte- busbanen. Met en busbaan kan de snelheid langs de file nog wat omhoog.

Kort voor het knelpunt kan de bus dan weer invoegen. Dit kost vrijwel geen wegcapaciteit, maar biedt de bus een redelijke doorstroming.

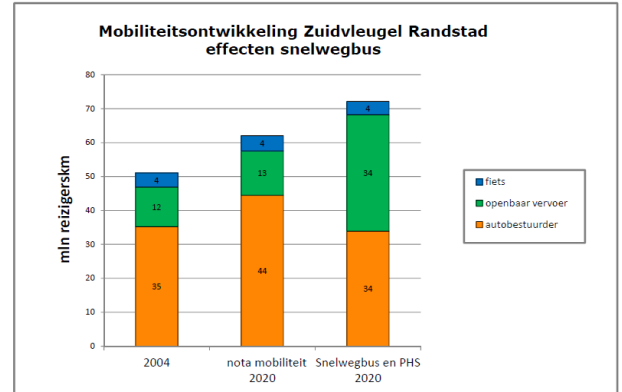


bij files: snelwegbus op vluchtstrook

## eindbeeld snelwegbus: verdrievoudiging OV, beter benutten infra

De effecten van de snelwegbus zijn voor 2020 voor de brede Randstad doorgerekend met een regionaal verkeersmodel. Deze analyses geven een sterke invloed van de snelwegbus te zien. Met de snelwegbus is de reistijd nog maar 10-15 minuten meer dan met de auto (ondanks afname files).

Bij een concurrerende reistijd ten opzichte van de auto kiezen veel meer mensen voor gebruik van het openbaar vervoer. (bron: KiM, CPB, Het belang van het openbaar vervoer). Er wordt volgens de prognose bijna 3 maal zo veel gereisd met het openbaar vervoer.



effecten snelwegbus op mobiliteitsontwikkeling voor 2020 vergeleken met het referentie-scenario

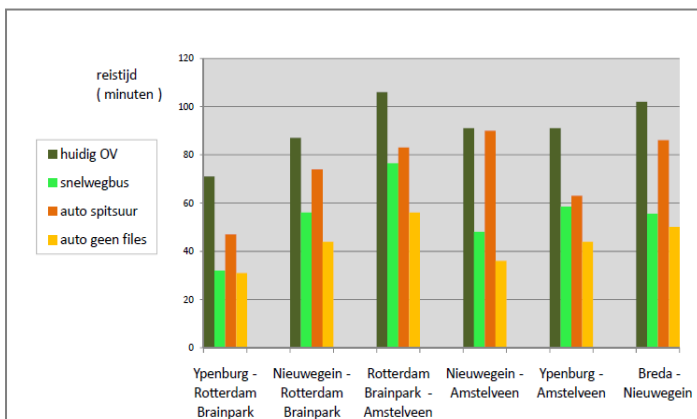
Snelwegbus en spoor versterken elkaar. Het NS-vervoer verdubbelt en het snelwegbusnet vervoert evenveel reizigers als de NS nu. De intensiteiten op autosnelwegen nemen af en zorgen voor een sterke verbetering van de verkeerafwikkeling.

Deze prognose geldt uiteraard het eindbeeld met compleet netwerk van de snelwegbus, maar geeft een goed beeld van de potentie van de snelwegbus.

## positieve effecten en draagvlak, snelle uitvoering mogelijk

### draagvlak reizigers, korte reistijden

De snelwegbus zorgt voor veel verplaatsingen voor een zeer sterke afname van de reistijd met het openbaar vervoer. De reistijd neemt een derde of meer af. Ook bij vrije verkeersafwikkeling is de reistijd met het openbaar vervoer concurrerend met de auto. De tarieven van het openbaar vervoer zijn 10 cent, lager dan de kosten van autogebruik. De reistijd met de auto neemt eveneens af, doordat meer mensen voor het openbaar vervoer kiezen.



Snelwegbus leidt tot een kortere reistijd voor OV en auto, reistijd van het OV is reëel alternatief voor de auto

### positieve effecten economie en bedrijfsleven

Door het aanpakken van de files wordt jaarlijks veel economische schade voorkomen. Het bedrijfsleven profiteert maximaal, zowel de vervoerders, zakelijke dienstverlening als andere bedrijven, door verbetering van arbeidsmarkt en afzetmarkt. De maatschappelijke baten van de snelwegbus zijn zeer hoog.

### duurzaam vervoerssysteem

De uitstoot van milieubelastende stoffen als CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> en fijn stof neemt sterk af, ondanks de toename van de totale mobiliteit. Dit alles t.g.v. de lage uitstoot van openbaar vervoer en de afname van files.

### lage kosten, snelle realisatie en faseerbaarheid

De kosten voor het rijk voor infrastructuur voor de snelwegbus zijn beperkt. Alleen de kosten voor goed vormgegeven stations zijn aan de orde. Waar nog nodig ( de snelwegbus zorgt voor afname van de filedruk) is bv. bus op de vluchtstrook nodig. Op basis van een ambitieuze maar realistische planning, kan het volledig netwerk met de belangrijkste stations in 3-4 jaar klaar zijn. De snelwegbus is faseerbaar. Bij kleinere reizigersstromen kan al een goed product worden geboden en is sprake van rendabel OV.

# de snelwegbus: snel bussysteem op autosnelwegen



schematische voorstelling van een station bij een snelweegaansluiting (op de voorzijde: een station bij de kruising met spoorlijn)

*sprong in verbetering van de bereikbaarheid.*

Het snelwegbusnet op autosnelwegen zorgt voor snelle directe openbaar vervoerverbindingen met werk- en woongebieden, die in de nabijheid van de autosnelwegen zijn gelegen.

*de snelwegbus*

De snelwegbus vertoont kenmerken van een Bus Rapid Transit systeem. De snelwegbussen maken gebruik van de vrije verkeersafwikkeling, of, ter plaatse van files van de vluchtstrook. Comfortabele snelwegbussen rijden met een hoge gemiddelde snelheid (75-80km/u, Intercity-verbindingen 90 km/u) en een hoge frequentie – te beginnen met elke 10 minuten, in de eindfase elke 3 minuten -. De snelwegbussen gebruiken maar weinig wegcapaciteit en kunnen veel reizigers vervoeren.



*de snelwegbusstations*

De stations, zijn gesitueerd bij de afritten naar het onderliggende wegennet, kruisingen met spoorlijnen en belangrijke regionale openbaar vervoerverbindingen. De halten liggen direct langs de snelweg, waardoor het tijdverlies van een stop minder dan een minuut is. Bij de halten zijn faciliteiten voor voor- en transport, fietsenstallingen, met ook OV-fiets, park-and-ride (transferia), kiss-and-ride, bedrijfs-vervoer en taxi's. Verder zijn er kiosken e.d. aanwezig.

*de snelwegbus, voertuig en techniek*

De snelwegbus maakt gebruik van bestaande technieken (Tempo 100). De snelwegbussen hebben een gelijkvloerse in- en uitstap. Gebruiksgemak -o.a. actuele reisinformatie, WiFi-, (zit)comfort en uitstraling van de bussen zijn uitgangspunt. Voor de aandrijving van de snelwegbussen wordt gebruik gemaakt van duurzame technieken. Op termijn is een verdere doorontwikkeling met hogere snelheden (120-150-km/u) aan de orde.

*veel reizigers, volledig rendabel.*

Het snelwegbusnet biedt een uitstekend alternatief voor de auto. Als het snelwegbusnet gerealiseerd is, vervoert het net zoveel reizigers als de NS nu. De snelwegbus is volledig rendabel, t.g.v. de hoge gemiddelde snelheid. Deze trekt niet alleen veel reizigers, maar houdt ook de productiekosten per km laag. De buslijnen van het zgn. R-net en de lopende snelwegbus pilots zetten op dit vlak te laag in.

*particuliere exploitatie?*

De schaal van de OV-concessies sluit niet aan bij de verplaatsingsbehoeften die met de snelwegbus worden bediend. Daarnaast wordt de noodzaak van het hogere ambitieniveau (snelheid) onvoldoende onderkend. Dit zijn belangrijke complicaties bij het opzetten van de snelwegbus. De volledige rentabiliteit biedt mogelijkheden voor particuliere exploitatie met besloten vervoer, die echter wel de medewerking van overheden vraagt met name voor de stations nabij de snelwegen.

de snelwegbus is ontwikkeld door:  
BDML Boersma duurzame mobiliteit en logistiek  
bijdragen van: Goudappel Coffeng en AGV Movares.  
meer informatie: [www.snelwegbus.com](http://www.snelwegbus.com)

