

Mobiliteitsmanagement Noord-Holland: ToeKan in de praktijk

Jan-Willem Grotenhuis
XTNT

Annet van Veenendaal
Rijkswaterstaat Noord-Holland

Samenvatting

Op de A9 tussen knooppunt Badhoevedorp en knooppunt Raasdorp is deze zomer een spitsstrook aangelegd. Dit ging gepaard met drie weken capaciteitsreductie en daarmee kans op verkeershinder. Met behulp van de ToeKan-methodiek heeft Rijkswaterstaat Noord-Holland op een gebiedsgerichte wijze de omgeving betrokken bij het zoeken naar oplossingen.

Tijdens twee omgevingsbijeenkomsten zijn de hoofdstromen en doelgroepen op de A9 in beeld gebracht. Vervolgens is per doelgroep geanalyseerd welke oplossingen het meest kansrijk zijn. Hieruit is een pakket van mobiliteitsbeïnvloedende maatregelen naar voren gekomen, dat bestond uit omleidingsroutes, extra inzet van lijnbussen en uitgebreide publiekscommunicatie. Ook is door middel van slim bouwen de capaciteit van het werkvak geoptimaliseerd.

Dankzij het slim bouwen en het pakket aan mobiliteitsbeïnvloedende maatregelen is er nauwelijks hinder opgetreden tijdens de werkzaamheden. Met name de omleidingsroutes zijn veel gebruikt. De aanpak met de ToeKan-methodiek is door zowel Rijkswaterstaat als door de omgevingspartijen goed gewaardeerd.

Trefwoorden

Verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement, Noord-Holland, wegwerkzaamheden, ToeKan

1. Inleiding

Aanleiding en doel

De A9 tussen knooppunt Badhoevedorp en Haarlem is al jaren een structureel knelpunt. Met name tijdens de avondspits vormen zich dagelijks files van Amsterdam en Schiphol richting Haarlem, de IJmond en Alkmaar. Daarom is in het kader van de spoedaanpak ondermeer gekozen voor de aanleg van een spitsstrook tussen knooppunt Badhoevedorp en knooppunt Raasdorp, om tijdens de avondspits de capaciteit te verhogen.

Voor de aanleg van de spitsstrook moesten er onder andere pechhavens worden aangelegd, een geluidsscherm worden geplaatst, vijf kunstwerken worden versterkt en is de afslag Badhoevedorp aangepast. Dit ging gepaard met een capaciteitsreductie in de periode van 15 juli tot en met 6 augustus 2010. Als Rijkswaterstaat geen maatregelen zou treffen, zouden er gedurende deze drie weken ernstige verkeershinder kunnen optreden. Daarom heeft Rijkswaterstaat ervoor gekozen een pakket aan verkeers- en mobiliteitsmanagementmaatregelen in te zetten. Bij het opstellen van dit maatregelenpakket is de ToeKan-methodiek toegepast.

In deze paper vertellen wij over onze ervaringen met het toepassen van de ToeKan-methodiek, de selectie van het maatregelenpakket en de evaluatie van de verkeershinder.

Klein maar gevoelig project

De aanleg van de spitsstrook A9 Badhoevedorp – Raasdorp is een onderdeel van de Spoedaanpak Wegen. Met een uitvoeringsperiode waarbij ‘slechts’ drie weken verkeershinder wordt verwacht, is dit deelproject een relatief klein project. Desalniettemin is de uitvoering ervan gevoelig, omdat:

- filevorming het hele knooppunt Badhoevedorp kan vastzetten, en daarmee de bereikbaarheid van Schiphol en Amsterdam in gevaar komt;
- tegelijkertijd de werkzaamheden aan de A12 plaatsvinden, waarvoor het traject A2-A9-A4 een belangrijke omleidingsroute is; filevorming tot voorbij knooppunt Badhoevedorp kan deze omleidingsroute verstoren, en dit is absoluut niet toegestaan;
- de omleidingsmogelijkheden beperkt zijn, omdat de omliggende rijkswegen weinig restcapaciteit hebben en via het onderliggend wegennet het risico op sluisverkeer door de bebouwde kom groot is.

De uitdaging was dus om de uitvoering hindervrij te laten verlopen voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet.

Slim plannen en bouwen

Allereerst heeft Rijkswaterstaat, conform de Minder Hinder-aanpak, gezocht naar een oplossing met slim plannen. De zomerperiode bleek de meest geschikte periode, waarbij is vermeden dat de werkzaamheden samenvielen met grote evenementen, zoals Dance Valley, Sail en Mysteryland. Ook werkzaamheden van andere wegbeheerders in de regio zijn afgestemd, zodat er geen overlap was met verkeershinder op bijvoorbeeld de N203 of de N201.

Daarnaast is het uitvoerend bouwbedrijf (de aannemer) gestimuleerd met een zo gunstig mogelijke uitvoeringsfasering te werken. Vooraf was rekening gehouden met een 3-1 fasering met 70 km/u. Door toepassing van een smallere barrier bleek het mogelijk een 3-1 fasering met 90 km/u in te richten, waardoor de capaciteitsreductie beperkt kon blijven tot circa 20-25%.

Gebiedsgerichte aanpak

Draagvlak bij de relevante omgevingspartijen voor de verkeershinder en de maatregelen is een speerpunt van Rijkswaterstaat. Daarom is gekozen voor een gebiedsgerichte aanpak waarin gebruik is gemaakt van de ToeKan-methodiek. Rijkswaterstaat heeft dit proces in samenwerking met XTNT en Arcadis ingericht. In hoofdstuk 2 gaan we in op de wijze waarop de ToeKan-methodiek is toegepast in dit project.

2. Keuze voor aanpak van het proces

Gebiedsgerichte aanpak en ToeKan

De gebiedsgerichte aanpak kenmerkt zich door het betrekken van de relevante stakeholders in een vroegtijdig stadium. Daardoor kunnen ze hun regiokennis inbrengen bij het inventariseren van mogelijke knelpunten en kunnen ze meedenken en meebeslissen over de oplossingsrichtingen en maatregelen.

Het gebiedsgerichte proces is ingericht met behulp van de ToeKan-methodiek. Deze methode is erop gericht om samen met de omgeving op een gestructureerde manier te komen tot een gedragen pakket aan mobiliteitsbeïnvloedende maatregelen. ToeKan geeft inzicht in de effecten die mogen worden verwacht, zodat je een goede afweging van de kosten en baten van maatregelen kunt maken.

Voor dit project is gekozen voor twee bijeenkomsten met de omgeving. Daarbij zijn de bijeenkomsten op maat ingericht aan de hand van de beschikbare informatie en de gevoelige thema's in de regio.

Inrichting van de eerste omgevingsbijeenkomst

Bijna een jaar van tevoren zijn we gestart met de voorbereidingen van de gebiedsgerichte aanpak. Eind oktober 2009 hebben we de eerste omgevingsbijeenkomst georganiseerd. Hierin hebben we voor de aanwezige partijen (o.a. wegbeheerders, belangenvertegenwoordigers van het bedrijfsleven, vervoerders en hulpdiensten):

- de mobiliteitsopgave toegelicht: hoeveel auto's moeten we uit de spits halen en welke hinder verwachten we als we niks doen?
- een toelichting gegeven van de belangrijkste doelgroepen en hoofdstromen in de regio: waar komt het verkeer vandaan, waar gaat het heen en met welk reismotief?
- besproken welke gedragsalternatieven mogelijk zijn, en per doelgroep uitgewerkt welke gedragsalternatieven het meest kansrijk zijn: waarvan verwachten we dat de weggebruiker het als een reëel alternatief beschouwd?

Vooraf hebben we aan de hand van een voorlopige uitvoeringsfasering berekend welke verkeershinder we verwachtten. Deze voorbereiding is belangrijk om de urgentie voor het zoeken naar oplossingen duidelijk te maken.

Ook hebben we vooraf met het NRM een analyse gemaakt van de belangrijkste hoofdstromen op de A9: waar komt het verkeer dat op de A9 rijdt vandaan, waar gaat het heen en met welk motief rijden ze daar? Het segmenteren van deze hoofdstromen is cruciaal om te kunnen inschatten welke gedragsalternatieven effectief zijn.

De gedragsalternatieven waar ToeKan mee werkt zijn het reizen op een ander tijdstip (bijvoorbeeld voor of na de spits), reizen met een andere vervoerwijze, reizen via een andere route of helemaal niet reizen (bijvoorbeeld thuiswerken of flexwerken). Met de omgevingspartijen is per hoofdstroom en per reismotief doorgelopen welke gedragsalternatieven de meeste potentie hebben: is het een aantrekkelijk alternatief vergeleken met het niet veranderen van het gedrag?

Na de eerste bijeenkomst hebben wij de meest aantrekkelijke gedragsalternatieven uitgewerkt tot een conceptvoorstel voor de oplossingsrichtingen. Deze oplossingsrichtingen hebben we besproken in de tweede omgevingsbijeenkomst. Tijdens deze bijeenkomst zijn we ingegaan op:

- de maatregelen per hoofdstroom en de concrete acties per doelgroep;
- de verwachte effecten van de maatregelen.

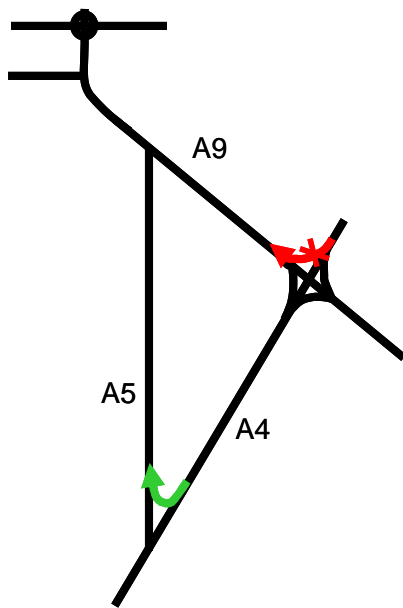
Door het zorgvuldig voorbereiden van de mogelijke maatregelen en het inschatten van de effecten, konden we aan de aanwezige belanghebbenden een duidelijk beeld schetsen van het mogelijke maatregelenpakket. Samen met de omgeving zijn we in deze bijeenkomst gekomen tot een spreiding van maatregelen op het gebied van verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement en communicatie.

Eén van de conclusies was dat we ondanks het pakket aan maatregelen misschien niet de hinderopgave zouden halen. De kans dat er tijdens de werkzaamheden hinder zou ontstaan, was aanwezig. Hiermee gingen de aanwezigen akkoord, omdat de analyse met de ToeKan-methodiek hen inzicht gaf dat we het optimale pakket aan maatregelen gingen inzetten.

3. Selectie van maatregelen

Tijdens de werkzaamheden aan de A9 spitsstrook bij Badhoevedorp zijn onder andere de volgende maatregelen ingezet:

- Routeadvies voor doorgaand verkeer via de grootschalige omleidingsroutes A10 en A8.
- Aanleg van een tijdelijke verbindingsboog tussen de A4 en de A5, waardoor deze route een alternatief vormde voor de A9.
- Afsluiting van de verbindingsboog A4-A9 van Amsterdam richting Haarlem, zodat de instroom in het werkvak werd beperkt. Dit verkeer kon omrijden via de tijdelijke verbindingsboog A4-A5.
- Inzet van extra lijnbussen tussen Haarlem en Amsterdam-Zuid (hogere frequentie).
- Vluchtstrookgebruik voor de lijnbussen tot vlak voor het werkvak.
- Uitgebreide communicatie en het gericht aanschrijven van grote bedrijven in de regio.



Figuur 1: omleidingsroute via de tijdelijke verbindingsboog tussen de A4 en de A5

Er is niet gekozen voor het stimuleren van het treingebruik of het creëren van thuis- of flexwerkvoorzieningen. Uit de ToeKan-methodiek kwamen deze naar voren als oplossingen met een lage effectiviteit en daardoor weinig potentie.

4. Evaluatie en conclusie

Tijdens de uitvoering van het project is gebruikgemaakt van een kort cyclische evaluatie: drie keer per week heeft Rijkswaterstaat met de aannemer de voortgang en de verkeershinder geëvalueerd om direct te kunnen ingrijpen indien nodig. Ook de omliggende wegbeheerders waren hiervoor uitgenodigd.

Op basis van deze kort cyclische evaluaties, de gemeten intensiteiten, het belevingsonderzoek van DVS en reacties vanuit de omgevingspartijen zijn de volgende evaluatieresultaten naar voren gekomen.

Evaluatie verkeerskundige effecten

Al met al is er nauwelijks verkeershinder opgetreden als gevolg van de werkzaamheden. Er is geen sprake geweest van structurele vertraging. De inrichting van het werkvak met 90 km/u in plaats van 70 km/u heeft voor een belangrijk deel bijgedragen aan het voorkomen van de verkeershinder.

Een groot deel van de weggebruikers heeft tijdens de werkzaamheden hun reisgedrag aangepast. Mede door het afsluiten van de verbindingsboog A4-A9 heeft 42% van het verkeer wel eens gebruikgemaakt van een omleidingsroute. Dagelijks ging dit om ongeveer 10.000 voertuigen per uur. Uit metingen bleek dat 5.000 voertuigen per etmaal gebruik hebben gemaakt van de tijdelijke verbindingsboog tussen de A4 en de A5.

Het overige verkeer heeft zich verspreid over de overige omleidingsroutes, maar op geen hiervan is een significante toename van de hoeveelheid verkeer te zien. Een mogelijke verklaring is dat de intensiteiten in de vakantieperiode van 2010 overall iets lager lijken dan de vakantieperiode in 2009, die als referentie is gebruikt.

Uit het belevingsonderzoek blijkt dat 77% van de weggebruikers tevreden is over de informatievoorziening voorafgaand en tijdens de werkzaamheden. Op de vraag ‘Is Rijkswaterstaat publiekgericht?’ is dit project gewaardeerd met een 7,2.

Relatief veel mensen (15%) hebben hun tijdstip van reizen aangepast tijdens de werkzaamheden om de drukte te vermijden. Doordat er uiteindelijk nauwelijks hinder is opgetreden, is er door de weggebruikers weinig gebruikgemaakt van alternatieve vervoerwijzen of het aanpassen van de reisbestemming.

Door het uitblijven van de verkeershinder heeft het verkeer dat werd omgeleid vanaf de A12 geen hinder ondervonden van terugslag uit het werkvak van de A9.

De start van de werkzaamheden was gepland op de dag voordat het Nederlands voetbalelftal na het WK werd gehuldigd in Amsterdam. Door deze huldiging en de verwachte toestroom van verkeer is de start van de werkzaamheden twee dagen uitgesteld. Door goede afspraken met de aannemer heeft dit niet tot hinderlijke vertraging van de werkzaamheden geleid.

Evaluatie van het proces

Vanuit de omgevingspartijen hebben wij positieve reacties gekregen over het proces om te komen tot een maatregelenpakket. Het werd op prijs gesteld dat ze in een vroegtijdig stadium werden betrokken om mee te denken over de oplossingen. In hun reacties werd benadrukt dat de partijen hier graag in een open proces gezamenlijk over nadenken. De aanpak van ToeKan om met behulp van doelgroepen te analyseren voor wie er hinder optreedt en welke alternatieven er zijn, werd erg gewaardeerd.

Ook hebben wij zelf de ToeKan-methodiek als een prettige werkwijze ervaren. Het voordeel is dat je met ToeKan duidelijk inzicht kunt geven in je keuzes, in de verwachte effecten en daarmee goed kunt verantwoorden welke maatregelen worden ingezet. Dit geldt zowel voor Rijkswaterstaat als voor de partners, die weer verantwoording schuldig zijn aan hun bestuur.

Conclusie

Tijdens de werkzaamheden aan de spitsstrook A9 Badhoevedorp – Raasdorp heeft nauwelijks verkeershinder plaatsgevonden. De parallelle inzet van slim bouwen en mobiliteitsbeïnvloedende maatregelen heeft zijn vruchten afgeworpen. Het optimaal inrichten van het werkvak heeft in combinatie met het omleiden van het verkeer tot een goed functionerend netwerk geleid. Zowel de weggebruikers als de omgevingspartijen zijn tevreden met de resultaten. De analyse met de ToeKan-methodiek heeft bijgedragen aan de keuze voor de oplossingsrichtingen. Ook heeft dit proces geleid tot draagvlak voor de gemaakte keuzes voor maatregelen. Voor Rijkswaterstaat Noord-Holland is dit project een bevestiging van de keuze om de ToeKan-methodiek op maat toe te passen bij groot onderhoudprojecten.