

Ideeën zijn mooi, maar zonder uitvoering blijven het ideeën

- Showcase A20 Startpunt Regionale Samenwerking Zuid-Holland -

Ir. G.C.A. Huisman
(ARCADIS gedetacheerd bij Rijkswaterstaat)

ing. A. van der Laars
(Rijkswaterstaat)

Samenvatting

In het voorjaar en zomer van 2011 is de A20 afgesloten tussen Kleinpolderplein en Terbregseplein. De voorspelde chaos bleef uit en voor de meeste weggebruikers bleef de vertraging beperkt. Tijdens het project is fors ingezet op (regionaal) verkeersmanagement en vanaf 1 september wordt dit doorgezet in de 'regiodesk' waarbij verschillende Zuid-Hollandse wegbeheerders samenwerken.

1. Inleiding

Het hoofdwegennet rondom grote steden wordt steeds beter benut en voor een aantal wegen, zoals de A20 bij Rotterdam, A10 bij Amsterdam en de A2 bij Utrecht, zorgt dit ervoor dat het er altijd druk is. Afsluitingen en capaciteitsbeperkingen betekenen dan ook vaak files en de mogelijkheden om zonder hinder te werken aan de weg zijn dan ook beperkt. Toch is ook onderhoud aan deze belangrijke netwerkschakels nodig. Door de intensieve belasting worden namelijk hoge eisen gesteld aan de kwaliteit van deze netwerkschakels. Voordat dit onderhoud kan starten wordt vaak lang gewikt en gewogen over de uitvoeringsvariant en de aanvullende maatregelen. In dit abstract wordt ingegaan op een deel van dit proces rondom de werkzaamheden aan de A20 tussen Kleinpolderplein en Terbregseplein in 2011. Speciale aandacht gaat hierbij uit naar de regionale samenwerking als voorloper op de regiodesk.

Varianten

In 2010 is verkend welke varianten mogelijk waren voor de werkzaamheden aan de A20 en de sloop van het Hofpleinlijn viaduct. De volgende varianten en combinaties daarvan zijn onderzocht:

- 16 dagen 4-0 systeem + 2 weekendafsluitingen.
- 10 weekenden + 2 reserveweekenden
- 2 x 7,5 dag afsluiting + afsluiting voor sloop Hofpleinlijn

Op basis van een multicriteria-analyse waarbij naast kwaliteit, en kosten ook verkeershinder, landelijke en regionale planning en de ruimte om het werk te kunnen uitvoeren werden gewogen is gekozen om de A20 één weekend in beide richtingen af te sluiten voor de sloop van het Hofpleinlijn viaduct en daarnaast te kiezen voor een zevendaagse afsluiting per richting in de zomerperiode 2011. Dit kader is in de aanbesteding ook meegegeven aan de opdrachtnemer.

Doel

Het ambitieniveau was om de verkeershinder op de Ruit Rotterdam niet groter te laten zijn dan op een 'normale' werkdag buiten de zomerperiode. Een 'normale' ochtend- en avondspits wordt namelijk tijdens grote delen van het jaar 'geaccepteerd' door de weggebruiker en daarmee was dit een reëel doel voor een periode met ingrijpende werkzaamheden.

Opgave

Na de keuze voor een variant is bepaald wat de opgave zou zijn tijdens de zomer. Uit tabel 1 blijkt dat de opgave op een werkdag circa 65.000 voertuigen per richting per dag was. Een enorm aantal dat op een andere manier zijn/haar bestemming moest bereiken. Voordeel is dat de druk op de omleidingen in de zomer lager is. Zo blijkt aan de zuidkant van de Ruit Rotterdam op dagniveau er in de 1st week augustus 10% minder verkeer te rijden. Wel wordt duidelijk dat het hoofdwegennet alleen niet voldoende ruimte biedt om het omrijdend verkeer

te faciliteren. De noodzaak om het zoveel mogelijk met de regiopartners op te pakken was dan ook snel duidelijk.

Tabel 1: motorvoertuigen/etmaal (MONICA)

Traject	Werkdag 2010	Werkdag 2-6 augustus 2010	Vershil
A20 Kleinpolderpln -> Terbregseplein	69.494	65.313	-6%
A20 Terbregseplein -> Kleinpolderpln	68.945	64.181	-7%
A15 Benelux -> Vaanplein	71.455	63.131	-11%
A15 Vaanplein -> Benelux	72.369	65.830	-9%

Knelpunten

Om de knelpunten te lokaliseren is met behulp van verkeersmodellen de gekozen variant doorgerekend. Voor de afsluiting van de zuidbaan (Kleinpolderplein -> Terbregseplein) kwamen hier, voor de avondspits, al 16 zware tot zeer zware knelpunten uit op onderliggend- en hoofdwegennet. Provincie Zuid-Holland, gemeente Rotterdam, Rijkswaterstaat en andere omgevingspartijen hebben de lijst gesorteerd op prioriteit en aangevuld. Deze prioriteit was gebaseerd op de locatie van de wachtrij en het wegvallen van knelpunten in de schaduw van grotere knelpunten.

2. Voorbereiding

Om de geschetste opgave uit het eerste hoofdstuk goed in te vullen is gekozen om de hinderopgave over vier pijlers te verdelen:

- Communicatie / omgevingsmanagement
- Mobiliteitsmanagement
- Statische verkeersmaatregelen
- Dynamisch (regionaal) verkeersmanagement

Grootste voordeel van deze aanpak is dat per onderdeel duidelijk trekkers kunnen worden aangewezen voor de verdere uitrol. Regionaal verkeersmanagement valt hier vanzelfsprekend onder dynamisch verkeersmanagement, maar er zijn wel duidelijke relaties met andere pijlers. Zo is bijvoorbeeld gekozen om de verbindingsboog van de A13 naar de A20 in knooppunt Kleinpolderplein tijdelijk te verdubbelen. Een maatregel die zowel invloed heeft op de statische als dynamische maatregelen.

Keuze middelen

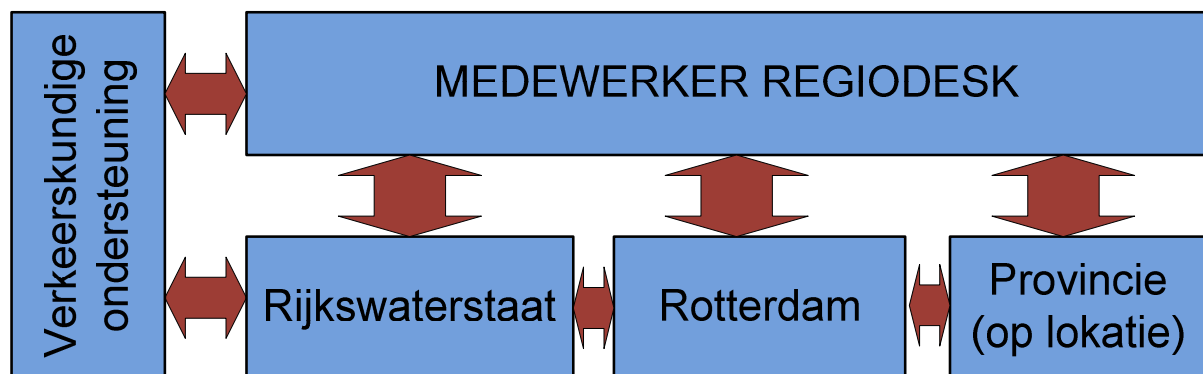
Voor verkeersmanagement is in de voorbereiding de keuze gemaakt om een doelmatig pakket in te zetten. Doelmatig is hierbij omschreven als het

- aanvullende meet- en sturingsmiddelen op onderliggend en hoofdwegennet
- aangepaste GRIP plaatjes zodat GRIP's ook tijdens de afsluiting konden blijven informeren over locatie en lengte files
- Stand-by ZOAB reiniger en Botsabsorber met afzetsploeg

- tijdelijk verdubbelen verbindingsboog A13-A20
- mobiele monitoring provinciaal wegennet
- aanvullend cameratoezicht
- beperken brugopeningregimes van 8 bruggen op omleidingen
- provinciale en Rotterdamse vertegenwoordigers in de verkeerscentrale.

Regiodesk

Eén van de belangrijkste middelen om daadkrachtig verkeersmanagement te kunnen toepassen is de regiodesk. Vooruitlopend op de start in september was juist nu al behoefte aan een nauwe samenwerking tussen de wegbeheerders. Een groot deel van de oplossing was immers niet te behalen op het hoofdwegennet maar op het onderliggende wegennet. De inrichting van de regiodesk is zo ingericht dat alle wegbeheerders verantwoordelijk bleven voor het eigen wegennet en dat de medewerker van de regiodesk het overzicht bewaarde, maar dat voor gebiedsoverstijgende inzet er overleg was tussen de partijen in de centrale. Naast de mensen in de bediening waren operationeel verkeerskundigen beschikbaar om te ondersteunen bij vragen over regelscenario en complexe verkeerskundige vragen.



Figuur 1: Organisatiemodel tijdens werkzaamheden

3. Resultaten

Het resultaat van de werkzaamheden overtrof de verwachtingen in positieve zin. Zo blijkt uit de dagelijkse monitoring dat een groot aantal van de verwachte knelpunten niet zijn opgetreden en de files korter waren dan verwacht. Mensen en middelen werkten over het algemeen goed samen en de weggebruikers waren over het algemeen tevreden. Het laatste werd ondersteund door een positieve score bij de audit van de Verkeerscentrale Nederland.

Verkeerskundig beeld

Na de weekafsluiting tussen Kleinpolderplein en Terbregeseplein is met meetlussen bepaald hoeveel verkeer nu daadwerkelijk van route is veranderd. Uit figuur 2 blijkt de grootste daling te zien is voor en na de afsluiting en dat weggebruikers dan pas het eerste alternatief kiezen dat ze tegenkomen. Zo neemt het verkeer op de A20 tussen Terbregeseplein en aansluiting Alexander met 60% toe, maar neemt dit af tot 16% na de aansluiting. Tevens valt op dat het invloedsgebied relatief klein is. Vanaf de A29, A16 en de A13 neemt het verkeer met 5% of minder af. Er kan dus gesteld worden dat de afsluiting met name een regionale impact heeft en dat de landelijk uitstraling beperkt is.



Figuur 2: Afwijking intensiteit tijdens afsluiting A20 Links t.o.v. 1st week augustus 2010

Samenwerking wegbeheerders

De onderlinge samenwerking tussen de wegbeheerders is goed verlopen. De communicatie was duidelijk beter dan bij vergelijkbare projecten waarbij de afstand groter was tussen de verschillende operators. Oplossingsrichtingen werden creatief ingezet en problemen verholpen. Knelpunten uit het voortraject werden soepel opgelost doordat er veel meer inzicht kwam in elkaars wegennet, werkwijze en mogelijkheden. Een voorbeeld is bijvoorbeeld de inzet van VRI regelingen op het kruispunt Matlingeweg, A13 en N209.

Aandachtspunt binnen de samenwerking is wel dat landelijk afspraken bij Rijkswaterstaat regionaal verkeersmanagement soms in de weg staan. Bij keuzes heeft landelijk verkeersmanagement prioriteit boven regionaal verkeersmanagement.

Beeld weggebruiker

Het beeld van de weggebruiker was overwegend positief te noemen. Via Twitter was goed te volgen hoe de afsluiting werd ervaren. Organisaties zoals Blijdorp en Feyenoord informeerden hun bezoekers proactief en doormiddel van retweeten werkte dit als een olievlek. Ook de grote media-aandacht was voornamelijk informerend van aard. Een aantal voorbeelden van tweets zijn:

- [rikos29](#): Nog drie uur en dan zit mijn werkweek er weer op. Bedankt voor het geboden alternatief (#trein) om de [#A20](#) te mijden.
- [sybolt](#): Totaal geen file op [#A13](#) ondanks afsluiting [#A20](#) Rest van het jaar zo door gaan lijkt me een goed plan.
- [rbegheyn](#): Ondanks de afsluiting vorige week, reed het prima door op de Gordelweg ri. Kleinpolderplein. Complimenten voor de communitatie!

Vervolg

De werkzaamheden zijn voorbij en de regiodesk is op 1 september feestelijk geopend door de betrokken bestuurders. Het wordt nu zaak om het succes van afgelopen zomer om te zetten naar een structurele verbetering van het regionale verkeersmanagement. Een mooi uitdaging waarbij organisaties en systemen niet kortstondig, maar langdurig met elkaar samenwerken.

4. Programma tijdens congres

Tijdens het nationaal verkeerskundecongres willen we nog kort een toelichting geven op de het project A20, maar belangrijker vinden wij het om ook in te gaan op bedreigingen en kansen van regionaal verkeersmanagement. Regionaal verkeersmanagement is immers nu snel van tekentafel naar de praktijk gegaan. Zo zijn in het afgelopen jaar diverse regio's van start gegaan met operationeel regionaal verkeersmanagement. Voorbeelden zijn Zuid-Holland, Noord-Holland en een eerdere start in Utrecht.

Hiervoor willen op basis van een viertal stellingen een discussie op gang brengen. Een voorzet voor deze stellingen zijn:

- Bij bezuinigingen kan beter geïnvesteerd worden in regionaal verkeersmanagement in plaats van mobiliteitsmanagement.
- Het opzetten van een landelijke organisatie verkeersmanagement betekent het einde van effectief regionaal verkeersmanagement.,
- Weggebruikers zijn oppoortuun en laten zich niet sturen door dynamisch verkeersmanagement.
- Wegbeheerders en systemen zijn klaar voor regionaal verkeersmanagement.