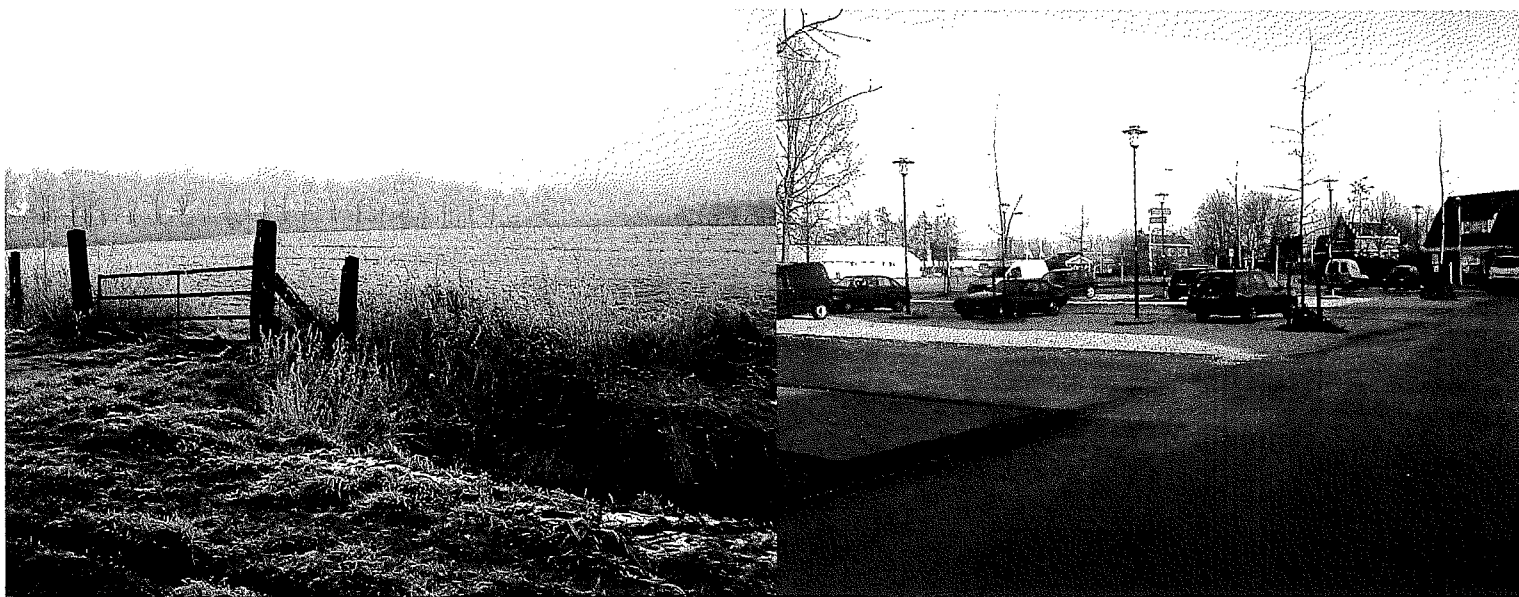


Mobiliteitsmanagement wegwerkzaamheden A2 en regio Utrecht

# Geen smoezen meer om in de auto te blijven



Van weiland tot P+R-terrein.

De A2 bij Den Bosch en Eindhoven en de snelwegen in de regio Utrecht gaan op de schop, met grote gevolgen voor de doorstroming van het verkeer in de spits. De stichting Wegwijs A2 en Utrecht Bereikbaar voeren mobiliteitsmanagement om de bereikbaarheid in en om de steden te handhaven. Ze ontwikkelden een breed pakket aan mogelijkheden voor de automobilist om de files te omzeilen. Dus: geen smoezen meer om in de auto te blijven.

Auteur: Annelies Vethman

Het mobiliteitsmanagement is erop gericht om zoveel mogelijk auto's buiten de steden op te vangen op P+R-terreinen en de mensen met andere vervoermiddelen verder naar hun werk laten gaan. De doelstelling is om in de regio Eindhoven – Den Bosch tien procent auto's uit de spits te krijgen, stelt Arend Klaassen, directeur van Wegwijs A2. Voor Utrecht Bereikbaar liggen de doelstellingen nog hoger. 'Wij willen tweeduizend tot vierduizend auto's per dag uit de spits halen', zegt projectleider Rob Soeters. 'Dat betekent tien procent minder auto's op momenten dat de hinder door werkzaamheden vertraging geeft en twintig procent minder auto's bij ernstige hinder.'

## Keuzemenu

Beide organisaties hebben een pakket mogelijkheden ontwikkeld. Een keuzemenu waaruit de automobilist elke dag opnieuw kan kiezen, met trein, bus, auto en fiets als basis. Daarbij komen mogelijkheden als carpoolen, telewerken thuis, bij een hotspot in een wegrestaurant de e-mail uitlezen, extern vergaderen, etcetera. 'Het gaat erom de bestaande mogelijkheden beter te benut-

ten. Maar in de spits zijn de treinen en bussen al behoorlijk vol. De capaciteit moet dus uitgebreid worden. Er komen P+R-plaatsen die automobilisten met luxe shuttlebussen via de vluchstrook langs de file naar hun werk brengen. Er komen nieuwe OV-verbindingen met extra haltes. Nieuwe fietsenstallingen en bushokjes. Camera's op parkeerterreinen die 's avonds de vrachtwagens bewaken en overdag een oogje in het zeil houden op de auto van de forens. We veredelen wat er al is en bouwen zo een dekkend netwerk van bestaand en nieuw.'

Een Wegwijs A2-pas kost tweehonderdvijfzeventig euro per jaar; een Utrecht Bereikbaar-pas tweehonderdvijftig. De werkgever schaft deze pas aan voor zijn forenzende werknemers. Utrecht Bereikbaar kent ook een zogenaamde Stadspas voor honderdvijftig euro, die in een kleiner gebied geldig is. Voor minder dan één euro per dag kan de werknemer elke dag opnieuw zijn keuze maken. Als een medewerker een paar keer per jaar te laat komt door de wegwerkzaamheden, haalt de werkgever de kosten voor de pas er al uit. Klaassen en

Soeters: 'De passen stimuleren automobilisten om de mogelijkheden uit te proberen. Dat geldt ook voor de leaserijder die voor de derde keer in tien kilometer file staat en de shuttlebus over de vluchstrook ziet langskomen. Die moet denken: morgen toch maar 's proberen. Het is een achterzakoplossing.'

## Goederenvervoer

Wegwijs A2 richt zich ook op het goederenvervoer in de spits. Brabant is immers de logistieke provincie van Nederland. Arend Klaassen: 'Sommige bedrijven kiezen voor substitutie: ze vervoeren containers via de binnenvaart of per trein in plaats van over de weg. TNT Post gaat op andere tijden rijden en vertrekt nu om vier uur 's ochtends, om voor de spits in Amsterdam te zijn. En er zijn bedrijven die de goederenstromen bundelen om het aantal bewegingen in de spits te verminderen: vijf grote containers afleveren in plaats van honderdvijftig verschillende kleine leveringen op een dag. Bij de veertig tot vijftig grootste ondernemers in de regio kijken planners al twee maanden vooruit of er op- en afritten zijn afgesloten. Eén maand en één week van tevoren doen ze dat nog eens. Zo anticiperen ze in hun planning op te verwachten bereikbaarheidsproblemen.'

Utrecht Bereikbaar richt zich gedeeltelijk op dezelfde zaken en probeert waar mogelijk aan te sluiten op activiteiten vanuit wegwijs A2. Daarnaast wordt specifieke aandacht besteed aan de bevoorrading van de Utrechtse binnenstad en de bouwlogistiek, vanwege de herinrichting van het stationsgebied. Utrecht Bereikbaar richt zich met name op de bouwlogistiek. Soeters: 'Utrecht Centrum gaat helemaal op de schop. Er moet dus heel veel materiaal en materieel de stad in en uit. In het kader van de bouwlogistiek ondersteunt Utrecht Bereikbaar de Projectorganisatie Stationsgebied (POS) bij het inventariseren en uitvoeren van maatregelen, om de bouwlogistiek zo efficiënt mogelijk te laten verlopen.'

## Partijen

Utrecht Bereikbaar en Wegwijs A2 zijn ontstaan uit samenwerking tussen publieke en private

partijen. In Brabant was Rijkswaterstaat – als eigenaar van de A2 – de uitnodigende partij. In Utrecht lag het initiatief bij de gemeente Utrecht, Rijkswaterstaat Utrecht en de bedrijvenkoepels Kamer van Koophandel Midden Nederland en VNO-NCW Midden. Provincie, Bestuur Regio Utrecht en individuele bedrijven zijn erbij betrokken. Een proces van praten en overtuigen, maar vooral van goede afspraken maken over geld en doelstellingen.

Alle partijen zijn zich ervan bewust dat de bereikbaarheidsproblemen alleen samen opgelost kunnen worden. In het bedrijfsleven staat bereikbaarheid hoog op de agenda. Werknemers en klanten vinden het belangrijk. En ook de overheid ziet in dat zij niet alleen verantwoordelijk is voor het onderhoud van de infrastructuur, maar ook voor de doorstroming. De partijen hebben elkaar gevonden. Gezamenlijk hebben ze in elk van beide projecten circa dertig miljoen euro geïnvesteerd.

## Overleg

Bestuurlijk en ambtelijk is er veel werk te verzetten. De aanleg van tijdelijke parkeerterreinen, OV-lijnen, bushokjes en fietsenstallingen vraagt overleg met gemeenten, grondeigenaren en andere betrokkenen. 'Men wil wel, maar iedereen moet een duit in het zakje doen, dat is nu eenmaal verankerd in het systeem. Het vraagt om veel bellen, trekken en in de gaten houden. Maar de meeste gemeenten zijn positief. Ze hebben er immers ook voordeel bij. Als forenzen in hun buitenwijken gaan parkeren, hebben ze daar overlast van. Een goed P+R-terrein is dus ook in hun belang.'

Vanaf medio september 2008 worden de passen uitgegeven, in de periode september 2008 tot januari 2009 moeten alle parkeerplaatsen en extra OV-lijnen er staan. De eerste zijn er al, enkele worden nu aangelegd en voor andere liggen de tekeningen en vergunningen klaar. De voorzieningen blijven zeker tot en met 2010 intact. 'Maar we hopen dat een aantal tijdelijke oplossingen een structureel karakter krijgt, dat er iets beklijft', zeggen Klaassen en Soeters. 'De markt heeft immers bewezen vraag te hebben naar alternatieven voor de autorit naar het werk.'

## Rol Movares

De opdracht van Movares is om te zorgen dat de parkeerplaatsen er komen. Daarbij hoort het maken van verkeerskundige ontwerpen, bestekken, contracten met aannemers en het regelen van vergunningen. Movares-medewerkers Arjen van Rij (Wegwijs A2) en Henk Bakkenes (Utrecht Bereikbaar): 'Het spel met de gemeenten en grondeigenaren is interessant. Hoe kom je tot een goed plan voor alle partijen en vervolgens: hoe realiseer je dat zo snel mogelijk. Vergunningtrajecten kosten veel tijd en het is juist belangrijk dat de vaart erin blijft. Dan blijft iedereen actief en kun je mooie oplossingen bieden die iedereen wat opleveren. Bijvoorbeeld een halfverhard parkeerterrein dat bij sportvelden ligt, nu verhard en tijdelijk als P+R-terrein gebruiken. Of een parkeerterrein bij een plassegebied 'groene vingers' geven: groenstroken om het in te passen op de locatie. Of een overeenkomst sluiten met een grondeigenaar om zijn terrein tijdelijk te gebruiken als parkeerterrein en het daarna gezamenlijk terug te geven aan de natuur.'

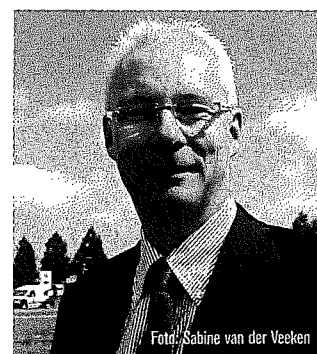


Arend Klaassen

**'Men wil wel, maar iedereen moet een duit in het zakje doen'**

## Informatie:

Arjen van Rij, 030-265 3713, arjen.van.rij@movares.nl  
Henk Bakkenes, 030-265 5508, henk.bakkenes@movares.nl



Rob Soeters

**'We veredelen wat er al is en bouwen zo een dekkend netwerk van bestaand en nieuw'**