

**SLIM REIZEN LANGS DE FILE  
NAAR EEN PROCESAANPAK MOBILITEITSMANAGEMENT BIJ  
WEGWERKZAAMHEDEN**

W.O. Hazelhorst

G.B.G. de Munck

H.A.M. Pauwels

Rijkswaterstaat Steunpunt Mobiliteitsmanagement

Mobiliteitsmanagement@avv.rws.minvenw.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2006,

23 en 24 november 2006, Amsterdam

## **Inhoudsopgave**

### **1. Inleiding**

### **2. De praktijk: De Zuidoostpas**

### **3. Van Zuidoostpas tot OV-pas**

### **4. Van OV-pas naar mobiliteitsmanagement**

### **5. Van praktijk naar proces**

### **6. Conclusies**

## **Samenvatting**

### *Slim reizen langs de file*

In 2006 en 2007 werkt Rijkswaterstaat meer aan de weg dan normaal. Dat betekent dat weggebruikers vaker met wegwerkzaamheden op rijkswegen krijgen te maken. Tijdens de werkzaamheden is Rijkswaterstaat er alles aan gelegen om de hinder en de overlast voor weggebruikers zo beperkt mogelijk te houden en het verkeer zo goed mogelijk te laten doorstromen.

Eén van de middelen om de hinder te beperken is het inzetten van mobiliteitsmanagement in combinatie met verkeersmanagement bij wegwerkzaamheden. Dit is bijvoorbeeld eerder succesvol toegepast in de regio Amsterdam door middel van onder andere een OV-pas voor het woon-werkverkeer. Het succes van deze acties heeft er toe geleid dat het inzetten van openbaar vervoer en ander mobiliteitsmanagement volop in de aandacht staat bij Rijkswaterstaat tijdens het Groot Onderhoud.

De dit jaar opgestarte acties kennen een grote dynamiek, die wordt gevat in een procesaanpak mobiliteitsmanagement. Hierin wordt de praktijk gezien als leerschool voor komende projecten. Hierdoor is er zowel directe ondersteuning als duurzame borging van kennis mogelijk door het Steunpunt Mobiliteitsmanagement van Rijkswaterstaat aan de Regionale Diensten.

De procesaanpak maakt mobiliteitsmanagement praktisch toepasbaar aan de hand van pilots en praktijkvoorbeelden. Het levert daardoor niet alleen kennis, maar biedt ook ondersteuning en de mogelijkheid om kennis op te doen voor alle betrokken partijen.

In deze paper wordt de lezer meegenomen in de gedachtengang van praktijk naar proces.



## 1. Inleiding

In 2006 en 2007 werkt Rijkswaterstaat meer aan de weg dan normaal. Dat betekent dat weggebruikers vaker met wegwerkzaamheden op rijkswegen krijgen te maken. Tijdens de werkzaamheden is Rijkswaterstaat er alles aan gelegen om de hinder en de overlast voor weggebruikers zo beperkt mogelijk te houden en het verkeer zo goed mogelijk te laten doorstromen.

In vier jaar tijd (2004 t/m 2007) wordt ca. 1300 kilometer snelweg opnieuw geasfalteerd. Het grootste deel van het werk wordt verricht in 2006 (ca. 420 kilometer) en 2007 (ca. 560 kilometer). In dezelfde periode worden ook tunnels, bruggen en viaducten of delen daarvan vernieuwd. In totaal zijn er ruim 200 korte en langlopende projecten in uitvoering. Het gaat vooral om onderhoudswerkzaamheden, maar ook om verbreding en aanleg van wegen. De grootschalige aanpak van het achterstallig onderhoud is nodig om ook in de toekomst veilig en vlot van A naar B te kunnen reizen.

Om dit in goede banen te leiden wordt er een pakket aan verkeersmaatregelen ingezet. Er komt bijvoorbeeld tijdelijk extra capaciteit op omleidingroutes door het vrijgeven van de vluchtstrook. Ook worden weginsecteurs ingezet en technische faciliteiten zoals elektronische informatiepanelen boven de weg. Er wordt voornamelijk gewerkt in daluren, de zogenaamde werkbare uren, in de nachts, weekenden en vakanties, wanneer het gebruik van de autosnelwegen minder is.

Naast deze verkeersmanagementmaatregelen die het aanwezige verkeer beïnvloeden, wordt er ook gekeken naar mobiliteitsmanagementmaatregelen, die de vraag kunnen beïnvloeden. Beide zijn onmisbaar bij grote projecten waarbij capaciteit aan het wegennet onttrokken wordt. Een geslaagd totaalpakket van mobiliteitsbeïnvloedende maatregelen is inmiddels meerdere malen ingezet tijdens de werkzaamheden in de regio Amsterdam.

De dit jaar opgestarte acties kennen een grote dynamiek, die wordt gevat in een procesaanpak mobiliteitsmanagement. Hierin wordt de praktijk gezien als leerschool voor komende projecten. Hierdoor is er zowel directe ondersteuning als duurzame borging van kennis mogelijk door het Steunpunt Mobiliteitsmanagement van Rijkswaterstaat aan de Regionale Diensten.

De procesaanpak maakt mobiliteitsmanagement praktisch toepasbaar aan de hand van pilots en praktijkvoorbeelden. Het levert daardoor niet alleen kennis, maar biedt ook ondersteuning en de mogelijkheid om kennis op te doen voor alle betrokken partijen.

In deze paper wordt de lezer meegenomen in de gedachtengang van praktijk naar proces. Van de praktijk van de Zuidoostpas, naar het proces om mobiliteitsmanagement breder in te voeren bij wegwerkzaamheden.

## **2. De praktijk: De Zuidoostpas**

Bij het Groot Onderhoud aan de A9 in de zomer van 2005 is gebruik gemaakt van een door de werkgever verstrekte pas voor het gebruik van het openbaar vervoer voor een groot deel van het woon – werk traject. (zie kader) Deze pas werd gefinancierd door het bedrijfsleven en RWS.

De basis voor het concept Zuidoostpas is gelegd door Rijkswaterstaat Noord-Holland en Verkeer.advies. Uit het dynamisch verkeersonderzoek ‘Groot Onderhoud A9 Holendrecht – Diemen’ van Rijkswaterstaat bleek dat bij het meest geschikte onderhoudsscenario het groot onderhoud in een korte periode van drie maanden in de zomer zou plaatsvinden. Hierbij moesten op één na alle op- en afritten worden afgesloten. Bovendien had de hoofdrijbaan een capaciteit van slechts één rijstrook per richting. Voorwaarde voor het slagen van dit scenario was wel dat een reductie van verkeersbewegingen van zo’n beetje 10 procent werd gerealiseerd door toedoen van mobiliteitsbeïnvloeding. In absolute aantallen ging het hierbij om een dagelijkse vermindering van het verkeersaanbod richting Amsterdam Zuidoost met circa 5.000 voertuigen. Eerdere ervaringen bij onder meer het groot onderhoud van de ring A10 West hadden geleerd dat dit percentage voldoende zou zijn om verstopping van de A9 te voorkomen. En dus stelde Rijkswaterstaat Noord-Holland zichzelf en aan onder meer Verkeer.advies de vraag op welke wijze ze deze reductie konden realiseren. Verkeer. advies ontwikkelde hierop het concept ‘Bereikbaarheidsmakelaar’ om vraag en aanbod op elkaar aan te laten sluiten.

Dit leverde uiteindelijk het volgende pakket aan mobiliteitsmanagement-maatregelen op:

- De “Zuidoost-pas”: een gratis OV-trajectkaart die wordt verstrekt aan werknemers van deelnemende bedrijven en recht geeft op vervoer tussen de woonplaats en A’dam-Zuidoost per trein, streekbus (alleen Connexxion-lijnen vanuit ’t Gooi en Flevoland) en de Amsterdamse metro (dus niet de GVB-stadsbuslijnen).
- De “Zuidoost Shuttlebus”: een vraagafhankelijke aansluitende busverbinding vanaf de stations Bijlmer, Duivendrecht en Diemen Zuid naar de deelnemende bedrijven in Amsterdam Zuidoost, alleen bestemd voor houders van een Zuidoostpas. De shuttlebus rijdt gedurende de ochtend- en avondspits.
- Het “Persoonlijk Reisadvies”: dit werd per e-mail gegeven aan alle medewerkers van de deelnemende bedrijven. In dit advies wordt de reis per auto vergeleken met alternatieven, zoals OV en P+R, inclusief transport met de Zuidoost Shuttlebus, en eventueel fiets. De bijbehorende kosten en reistijd zullen tegen elkaar worden afgezet. Dit zowel voor de ochtendspits als voor de avondspits.
- Tenslotte kregen werknemers via de website van de Stichting Amsterdam Zuidoost Bereikbaar “on line” informatie over de actuele verkeersdrukten krijgen (o.a. door webcams die een beeld geven van de verkeerssituatie) zodat zij eventueel hun vertrektijd in de avondspits kunnen aanpassen.

Uit de evaluatie van de Zuidoostpas bleek dat meer dan de helft van alle betrokken werknemers de pas heeft gebruikt. Vooral de werknemers die gebruik maken van de A6, A1 en A8 hebben relatief veel last van de werkzaamheden gehad en de pas veel gebruikt.

Uiteindelijk 45% automobilisten tijdens de werkzaamheden voor kortere of langere tijd overgestapt te zijn op het openbaar vervoer (zie tabel 1)

Vervoerwijze (%)	Voor 27 mei	juni	juli/augustus	oktober
Auto	58	40	46	55
Motor	3	2	3	3
(Brom)fiets	6	8	6	6
OV	29	47	41	31
Carpool	3	2	2	3
Anders	1	1	2	2
Totaal	100	100	100	100

## Tabel 1. Modal shift door Zuidoostpas

Bovendien was de waardering van de werknemers voor de genomen maatregelen erg groot. Men stelde het bijzonder op prijs dat de overheden en werkgevers de handen ineen hadden geslagen en met maatregelen zijn gekomen. Vooral de kosteloos door de werkgever verstrekte pas scoorde goed. Het is niet verwonderlijk dat veel respondenten een dergelijke pas structureel kosteloos hadden willen ontvangen.

Na afloop van de werkzaamheden is een vervolgaanbod gepresenteerd aan een aantal werknemers. 7% van de werknemers die een vervolg aanbieding hebben gekregen heeft daarvan gebruik gemaakt. Dit zijn uiteindelijk toch ongeveer 400 automobilisten die blijvend zijn overgestapt naar het OV, een toename van 7% openbaar vervoer reizigers op de relatie naar Amsterdam Zuidoost

Geconcludeerd werd dat de Zuidoostpas een groot succes is geworden. Als mensen een kosteloos door de werkgever verstrekte pas krijgen gebruiken velen hem ook, ook al is de auto sneller of comfortabeler. Zelfs toen gedurende de zomer bleek dat de hinder van de werkzaamheden meeviel en ook veel mensen hadden ervaren dat de reistijd met het OV langer was dan met de auto, bleven veel mensen de pas gebruiken. Het vooraf gestelde doel is vrijwel bereikt; tijdens de werkzaamheden maakten gemiddeld bijna 4000 auto's minder gebruik van de A9 Gaasperdammerweg (3000 overstappers naar het OV en bijna 1000 automobilisten die een andere route namen).

### **3. Van Zuidoostpas naar OV-pas**

Naar aanleiding van het succes van de Zuidoostpas in 2005, heeft de Minister gezegd dit instrument te willen gebruiken voor de diverse wegwerkzaamheden in 2006 en 2007. Dit is vertaald naar het project 'OV-pas'. De 'OV-pas' is de verzamelnaam voor alle vormen van alternatief vervoer, besloten of openbaar, dat ingezet kan worden bij wegwerkzaamheden. Dit kan variëren van een tijdelijke gratis buslijn tot een aanbod voor werknemers van grote bedrijven voor goedkoper openbaar vervoer.



Inzet van de OV-pas is gekoppeld aan de door Rijkswaterstaat opgestelde hinderbeleving van de werkzaamheden. Uitgangspunt is om bij hinderklasse 3 en 4 (zie tabel 2) de mogelijkheden van een OV te onderzoeken en waar mogelijk in te zetten. Het werken met hinderbeleving is van belang omdat het vaak niet alleen gaat om de drukte op de weg, maar ook om de perceptie die er is over de reistijd en vertraging die men oploopt.

Een aanbod om gratis of goedkoop het openbaar vervoer te gebruiken is daarom ook niet alleen een manier om minder auto's op de weg te krijgen, maar ook om de te zorgen dat de weggebruiker een keuze kan maken. Rijkswaterstaat biedt een alternatief om geen of minder hinder te hebben van de werkzaamheden.

Tabel 2. Hinderbeleving wegen

Hinderklasse	Omschrijving	Kenmerken	Voorbeeld 2006
Klasse 0	Geen hinder		Geen lagere snelheidslimiet of verschoven rijstroken
Klasse 1	Kleine hinder	Geen file: vertraging seconden of minuten	Snelheid lager: 70/90 of verschoven rijstroken
Klasse 2	Beperkte hinder	Minder dan 10 min vertraging door file of omrijden	Afrit afgesloten
Klasse 3	Grote hinder	Tussen 10-30 min vertraging door file of omrijden	Weekendafsluiting of A16 Brienenoord
Klasse 4	Zeer grote hinder	Meer dan 30 minuten vertraging door file of omrijden	A29 Heinenoord ZEER UITZONDERLIJK

Deze inventarisatie heeft geleid tot de in tabel 3 genoemde projecten. Van deze projecten zijn enkele evaluaties gemaakt, waar in de presentatie verder op ingegaan kan worden.

Tabel 3. OV-pas projecten tot en met augustus 2006:

OV-pas projecten in 2006			
maart 2006	DZL	A58	Proef gratis treinvervoer Vlissingen - Roosendaal
juni 2006	DZH	A29	Heinenoordretour, met korting met de bus en een gratis pendelbus gedurende 21 dagen vanuit Hoeksche Waard en Goeree-Overflakkee
juli 2006	DZH	A13	Railrunner, voor 2 euro met de trein tussen Rotterdam en Den Haag, gedurende 2 weekenden
juli 2006	DNB	A58	A58 pendel, gratis buspendel van 7.00 tot 19.00 op werkdagen tussen Bergen op Zoom en Roosendaal
juli - aug 2006	DZH	A27	Goedkoper en verruimde mogelijkheden 'Met Elkaartje' voor traject Breda – Utrecht gedurende 17 dagen
juli - aug 2006	DZH	A27	Railrunner, voor 2 euro met de trein tussen Den Bosch en Utrecht gedurende 17 dagen (21 juli – 7 augustus)
21 juli – 15 sept.	DNH	A4/A10	A4/A10-Zuidpas, gratis openbaar vervoer voor werknemers in getroffen gebied van 21 juli tot 15 september

#### 4. Van OV-pas naar mobiliteitsmanagement

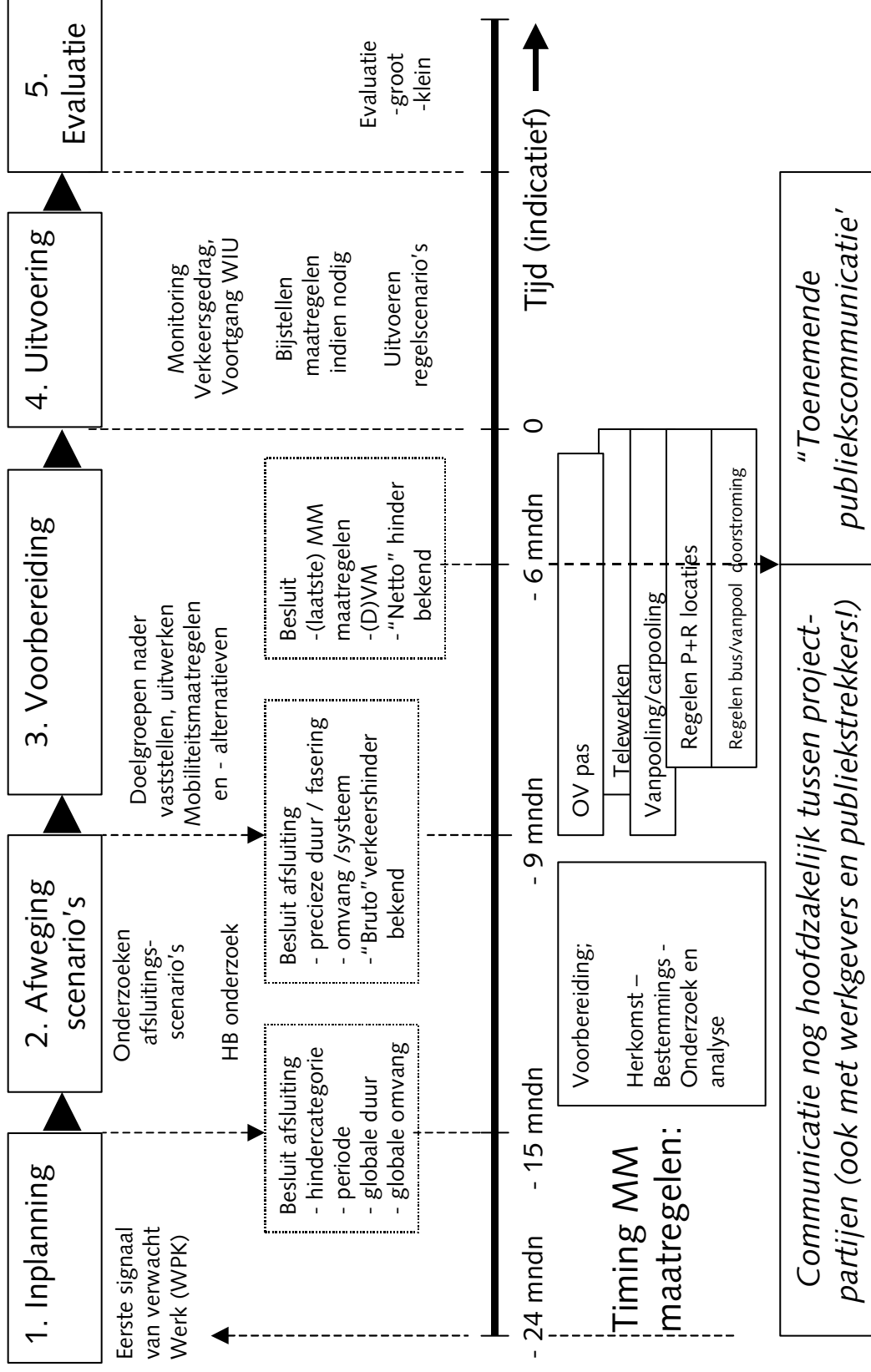
Hierbij zien we dat het openbaar vervoer niet alleen kan zorgen voor het verminderen van de verkeers hinder. Een reis gaat immers van deur tot deur en niet van station tot station. Daarom is er ook aanvullend vervoer nodig, of zijn er maatregelen nodig die er voor zorgen dat mensen slimme keuzes maken om van A naar B te reizen. Bij wegwerkzaamheden kan worden gekeken naar nog meer dan OV alleen. Een overzicht daarvan staat in tabel 4.

tabel 4. voorbeelden van mobiliteitsmanagement bij wegwerkzaamheden (DZH, 2001)

Maatregel	Voordeel	Nadeel
<b>Bestaand openbaar vervoer gebruiken</b>	Maakt gebruik van bestaande middelen; laat weggebruikers kennismaken met een bestaand alternatief	Afhankelijk van capaciteit vervoerder, routes van bestaande lijnen en mogelijkheid grotere voertuigen (bv. langere bussen) in te zetten of dienstregeling aan te passen; extra kosten nieuwe gebruikers; concurrentie met bestaande gebruikers
<b>Nieuwe buslijnen opzetten</b>	Bereikbaarheid is gegarandeerd; haltes kunnen zelf worden bepaald	Duur; weinig effect op regulier gedrag; vaak onderbezet
<b>Vanpoolen</b>	Gebruikt bestaande capaciteit; goedkoop; laat weggebruikers kennismaken met een bestaand alternatief	Weinig flexibiliteit voor gebruikers; afhankelijk van beschikbaarheid rijstroken en medewerking werknemers, gecompliceerd door regelgeving; beschikbaarheid van busjes
<b>Carpoolen</b>	Gebruikt bestaande capaciteit; goedkoop; laat weggebruikers kennismaken met een bestaand alternatief	Weinig flexibiliteit voor gebruikers; afhankelijk van beschikbaarheid rijstroken en medewerking werknemers
<b>Fietsen</b>	Goedkoop; laat weggebruikers kennismaken met bestaand alternatief	Slechts voor korte afstanden; afhankelijk van weer, beschikbaarheid fietsstroken (wanneer het om bruggen gaat) en aansluitend vervoer
<b>Lopen</b>	Goedkoop; laat weggebruikers kennismaken met bestaand alternatief	Slechts voor zeer korte afstanden; afhankelijk van weer, beschikbaarheid loopstroken (idem, bij bruggen) en aansluitend vervoer
<b>Thuiswerken</b>	Goedkoop; grote kans dat het effect heeft na afloop van het project, zekerheid niet in de file te staan.	Slechts mogelijk bij bepaalde soorten werk; afhankelijk van medewerking en voorzieningen werkgevers
<b>Vakanties afstemmen</b>	Goedkoop; sluit dicht aan op bestaande gang van zaken, zekerheid niet in de file te staan.	Slechts mogelijk in vakantieperioden; vereist medewerking werkgevers en werknemers; weinig effect achteraf
<b>Werk slimmer organiseren; afstemmen van los- en laadtijden, of werk- en openingstijden.</b>	Goedkoop; grote kans dat het effect heeft na afloop van het project	Slechts mogelijk bij bepaalde soorten werk; afhankelijk van medewerking werkgever

# Projectaanpak van w<sup>12</sup>egwerkzaamheden

## en de inzet van Mobiliteitsmanagement-maatregelen



figuur 1 projectplanning Mobiliteitsmanagement bij wegwerkzaamheden (Steunpunt Mobiliteitsmanagement, 2006)

## 5. Van praktijk en project naar proces(-aanpak)

Figuur 1 geeft de typische projectplanning weer van wegwerkzaamheden. Hierin zijn opeenvolgende stappen opgenomen die er voor zorgen dat het project op een bepaalde datum opgeleverd is. Leidend daarin is de planning wanneer regulier onderhoud moet plaatsvinden en wanneer dit kan plaatsvinden. Zoals eerder in hoofdstuk 2 gemeld, hangen de werkzaamheden voornamelijk samen met de werkbare uren; de uren waarop de verhouding tussen intensiteit en capaciteit zo laag mogelijk is, bijvoorbeeld in het weekend, in de avonduren of in de vakantieperioden.

Dit hangt echter niet altijd samen met de meest kansrijke perioden voor mobiliteitsmanagement. Het openbaar vervoer is 's nachts bijvoorbeeld vaak geen alternatief, maar in de vakantieperioden, wanneer ook de treinen leger zijn, juist weer wel. Ook de fiets is op zichzelf niet een direct alternatief voor de snelweg, maar kan weer belangrijk zijn in voor- of natransport vanaf een overstappunt. Carpoolen en vanpoolen zijn maatregelen die succesvoller zijn in de richting van grote bedrijventerreinen en kunnen net als bedrijfsvervoer door bedrijven zelf opgepakt worden. Telewerken is juist weer in veel gevallen een optie om de spits te onlasten.

Wegwerkzaamheden veroorzaken verschillende soorten hinder voor veel verschillende partijen. Uitgangspunt is dat het een probleem is van allen, niet alleen van Rijkswaterstaat. Mobiliteitsmanagement kan bij het oplossen van het probleem verschillende doelstellingen hebben; van imago tot daadwerkelijk verminderen van het verkeer.

De verschillende doelstellingen die bereikt kunnen worden met mobiliteitsmanagement zorgen er ook voor dat er in veel verschillende omgevingen aan mobiliteitsmanagement gedacht wordt. Het maatregelpakket is breed genoeg voor een ieder. (wij verwijzen graag naar de brochure “Mobiliteitsmanagement is het organiseren van slim reizen”).

### *Procesaanpak voor wegwerkzaamheden*

Dit betekent ook dat mobiliteitsmanagement bij wegwerkzaamheden niet zonder meer in een projectplanning gevat kunnen worden; het is een proces met meerdere actoren met verschillende doelstellingen.

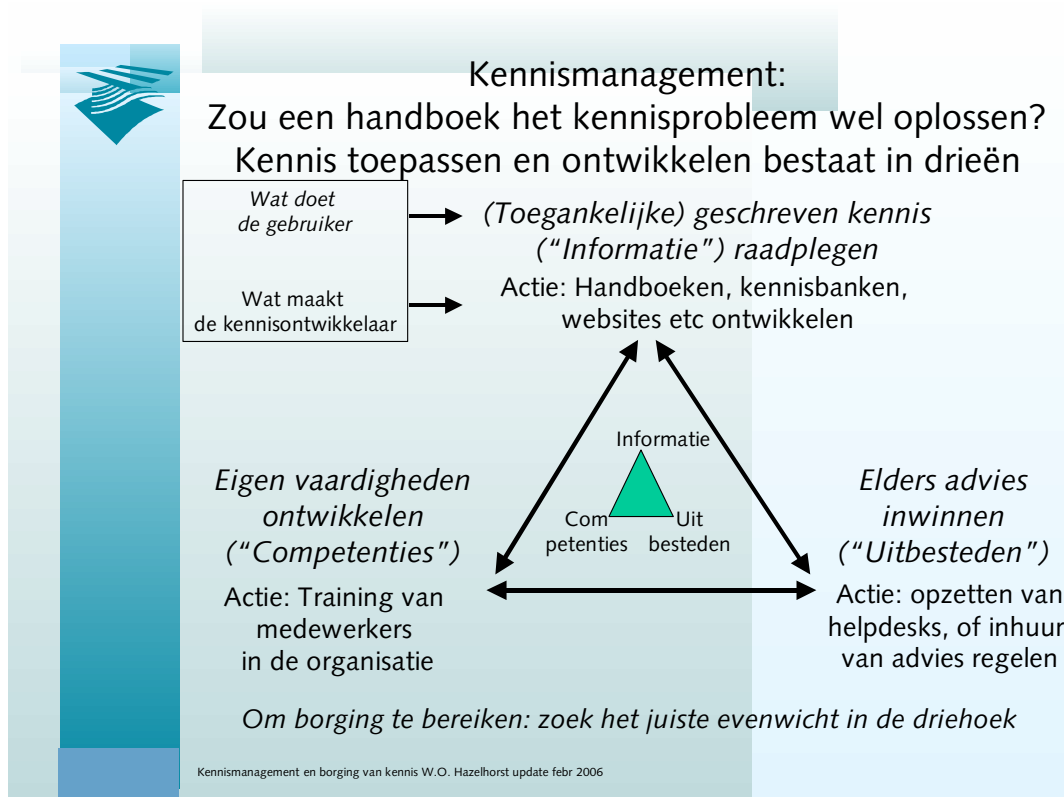
Aan de hand van de ervaringen met mobiliteitsmanagement wordt gewerkt aan een generieke procesaanpak. Aspecten die aan de orde komen, zijn onder meer:

- Verschillende tijdhorizonten voor inzet van mobiliteitsmanagement: zowel de korte termijn - bij Groot Onderhoud van het hoofdwegennet en evenementenverkeer - als de lange termijn, bijvoorbeeld bij de netwerkanalyses en MIT studies. En alles wat daartussenin zit.
- Verschillende doelgroepen: woon-werkverkeer, recreatief verkeer of evenementen
- Verschillende ruimtelijke situaties zoals stedelijk gebied, landelijk gebied, industriële omgevingen
- Verschillende gebruikers bij zowel de overheid als het bedrijfsleven.

Er worden dan ook verschillende versies van de aanpak gemaakt, om bepaalde doelgroepen beter te kunnen bedienen. Het Steunpunt Mobiliteitsmanagement ontwikkelt een aanpak specifiek voor Rijkswaterstaat waarin de kennis uit de praktijk gebruikt wordt.

*Het doel is om een praktisch hulpmiddel te ontwikkelen*

Om kennis te borgen wordt gezocht naar het evenwicht tussen eigen vaardigheden ontwikkelen, het raadplegen van andere informatie of het uitbesteden (figuur 2).



figuur 2 Kennismanagement.

## 6. Conclusies

De dit jaar opgestarte acties kennen een grote dynamiek, die getracht gevat te worden in een procesaanpak mobiliteitsmanagement. De huidige aanpak van mobiliteitsmanagement bij wegwerkzaamheden is daarom een proces dat zichzelf nog altijd ontwikkeld.

Van het succesverhaal van de Zuidoostpas werd het een proces binnen Rijkswaterstaat dat gekoppeld werd aan bestaande uitvoeringsprojecten op de weg en zich verspreid binnen de hele organisatie.

Een rigide handleiding zou daarom niet passen bij de doelstelling die mobiliteitsmanagement bij wegwerkzaamheden kan hebben. De veelheid aan actoren vraagt om het ontwikkelen van een procesaanpak aan de hand van praktijkervaringen. De procesaanpak moet mobiliteitsmanagement praktisch toepasbaar maken aan de hand van pilots en praktijkvoorbeelden. Het levert daardoor niet alleen kennis en informatie voor Rijkswaterstaat, maar biedt ook ondersteuning en de mogelijkheid om kennis op te doen alle betrokken partijen.

## Referenties

**Kennisplatform Verkeer en Voer (2006) Mobiliteitsmanagement is het organiseren van slim reizen, KpVV en RWS-AVV, maart 2006.**

**Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2006) Handreiking Mobiliteitsmanagement, DGP/MDV 29 maart 2006**

**Rijkswaterstaat (2005), Evaluatie Zuidoostpas groot onderhoud A9 Gaasperdammerweg, Rijkswaterstaat Regionale Dienst Noord Holland, december 2005**

**Rijkswaterstaat (2001) Aan de slag met Mobiliteitsmanagement bij Wegwerkzaamheden, Rijkswaterstaat Directie Zuid-Holland. Rotterdam, december 2001**

**Steunpunt Mobiliteitsmanagement (2006), Procesaanpak Mobiliteitsmanagement (in concept, augustus 2006), Rijkswaterstaat Steunpunt Mobiliteitsmanagement, augustus 2006.**