



Dit is de tweede nieuwsbrief van De Verkeersonderneming. Voor het eerst ontvangt u 'm digitaal. Via de nieuwsbrief willen wij u informeren over de stand van zaken van de projecten en over wetenswaardigheden uit onze werkomgeving en de omgeving van de A15. Heeft u een nieuwtje, laat het ons weten!

Ons mailadres is info@verkeersonderneming.nl.

Iedereen verkeersondernemer in 2009!

De Verkeersonderneming richt zich in 2009 op vier prioriteiten.

- Ten eerste willen we de vraag naar mobiliteit verminderen door spitsmijden voor personen en goederen te stimuleren.
- Ten tweede willen we vraag en aanbod beter afstemmen. Na 2009 willen we vijf tot tien procent minder personenauto's in de spits door doelgroepgerichte maatregelen. We zijn in dat kader bezig met regelscenario's om de actuele verkeerssituatie waar nodig te beïnvloeden. Ook is De Verkeersonderneming aangesloten bij de Taskforce

Mobiliteit. In 2009 worden maatregelen voorbereid waardoor werknemers vanaf 2010 niet meer als vanzelfsprekend in de auto stappen.

- In de derde plaats blijven we bezig met het realiseren van de quick wins uit het programma bereikbare haven.
- Ten vierde realiseren we ons dat ons projectenpakket niet statisch is. Waar mogelijk en nodig pakken we nieuwe kansrijke initiatieven op.

Het uiteindelijke doel van De Verkeersonderneming is twintig procent minder spitsverkeer op en rond de A15 in het havengebied. Met die twintig procent kunnen we tien procent minder capaciteit als gevolg van de grote werkzaamheden voor de verbreding van de A15 opvangen plús de tien procent autonome groei van het verkeer. Let op: de groei van het verkeer door de grote bouwactiviteiten op Maasvlakte 1 en de aanleg van Maasvlakte 2 zit niet in die tien procent autonome verkeersgroei. We moeten rekenen op achtduizend (!) contractors erbij die in duizenden auto's zitten. Dat betekent zéker vijf kilometer extra file in de ochtend- en avondspits bij de Botlektunnel. Vijf kilometer extra file zet de zuidzijde van de Rotterdamse ruit muurvast. Een werkhotel op de Maasvlakte is een prima idee, maar voor pakweg tweeduizend mensen en niet voor achtduizend.

De Verkeersonderneming kan in zijn eentje dit doemscenario niet veranderen. Ondernemers, wegbeheerders, weggebruikers: iedereen kan de handschoen oppakken. Laten we dat dan ook doen! De vervoermakelaar kan bekijken of collectief vervoer iets voor u is; kunnen je goederen op een ander tijdstip de weg op dan de gebruikelijke, moeten werknemers echt tijdens de spits in de auto de A15 op? Alles onder het motto: 'Files, we lossen ze samen wél op!' Tot slot laat ik u met trots weten dat Asje van Dijk, gedeputeerde van de provincie Zuid-Holland, toetreedt tot de Raad van Advies. Van harte welkom!

Laurens Schrijnen,
Directeur van De Verkeersonderneming



voor een bereikbare haven

Kwaliteitsimpuls voor collectief bedrijfsvervoer

Binnenkort over de busbaan

Werknemers uit het havengebied in minibusjes (vanpools) over de busbaan langs de file. In mei wordt dit realiteit. Dan start een proefperiode van een jaar waarin het huidige collectieve bedrijfsvervoer (bussen en vanpools) richting de haven gebruik gaat maken van de relevante busbanen, waaronder de vrijliggende busbaan langs de Groene Kruisweg (N218). De verwachting is dat de reistijd bij drukte op de weg korter wordt. Dat betekent een kwaliteitsimpuls voor het collectieve bedrijfsvervoer.

Monitoring

De Verkeersonderneming werkt samen met een begeleidingsgroep met vertegenwoordigers van provincie Zuid-Holland, gemeente Spijkenisse, stadsregio Rotterdam, Deltalinqs, ECT, EMO en Connexxion aan de opzet van de proef. Monitoring tijdens de proefperiode maakt duidelijk of en wat de verkeerseffecten zijn. Het gaat om effecten op de doorstroming van het verkeer op de gewone rijbaan, op het reguliere openbaar vervoer en op het bedrijfsvervoer zelf. Vooral de effecten op de capaciteit van verschillende kruispunten krijgen de aandacht. Ervaringen van de busbaangebruikers en de handhavers krijgen een plek in de monitoring. Aan de hand van de waarnemingen uit de proefperiode wordt besloten of de proefperiode een definitieve situatie wordt.

Herkenbaar beeldmerk

Vóór de start van de proefperiode wordt een beeldmerk ontworpen dat zichtbaar maakt dat het collectief vervoer ontheffing heeft voor gebruik van de busbaan. Voertuigen met ontheffing krijgen een sticker. Dit is belangrijk voor de overige weggebruikers. Volgedrag is immers niet wenselijk; andere voertuigen moeten niet mee de busbaan opgaan. Het beeldmerk schept ook voor de politie in het gebied een duidelijk beeld. Tenslotte is het beeldmerk een promotie voor het collectieve bedrijfsvervoer.

Verplichte instructie voor de chauffeurs

Vanuit oogpunt van verkeersveiligheid is het essentieel dat de chauffeurs een goede instructie krijgen over het rijden op de busbaan. Hoe wordt in- en uitgevoerd van de gewone rijbaan naar de busbaan? Hoe werken de verkeerslichten (de zogenaamde negen-ogen)? Vooral het gebruik van de vrijliggende busbaan langs de Groene Kruisweg vereist goede aanwijzingen. Een aantal kruisingen met fietspaden, overstekende voetgangers bij de bushaltes en een extra tunnel in een bocht vragen onder meer de aandacht. De chauffeurs krijgen praktijktraining en een presentatie. Zonder die instructie mogen zij niet de busbaan op.

Uitbreiding collectief bedrijfsvervoer

De Verkeersonderneming ziet kwalitatief hoogwaardig bedrijfsvervoer als mogelijkheid om werknemers te verleiden om de eigen auto te laten staan. Dit project levert een bijdrage aan die hoogwaardigheid. In opdracht van De Verkeersonderneming spreekt vervoermakelaar Vipre met ondernemers in het havengebied over de mogelijkheden voor collectief vervoer in hun bedrijf. Bij veertien bedrijven zijn clusteranalyses uitgevoerd. In een clusteranalyse staan herkomstgegevens en dienstitijden van de werknemers op een rijtje. Op basis daarvan wordt een dienstregeling voorgesteld voor collectief vervoer. De clusteranalyse moet uiteindelijk leiden tot een contract voor collectief bedrijfsvervoer.

Aanbesteding spitsmijden weer op stoom

De Verkeersonderneming heeft vier gegadigden gevraagd een Plan van Aanpak in te dienen voor het project Spitsmijden A15. Het Plan van Aanpak vormt de basis van de dialooggesprekken, die in april worden gehouden. Nadat de aanbesteding een poosje heeft stil gelegen in afwachting van de uitspraak in een kort geding, komt dit voor De Verkeersonderneming zo belangrijke project nu weer goed op stoom.

De Verkeersonderneming heeft er vertrouwen in dat de dialoofase zal leiden tot een uitnodigend programma van eisen en veelbelovende biedingen om spitsmijden op en rond de A15 concreet vorm te geven. Zoals het er nu uitziet, gaat het project kort na de zomervakantie 'de weg op'.

Stap verder met regelscenario's

De stadsregio Rotterdam, provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat hebben gezamenlijk vastgesteld welke wegen in de regio Rotterdam prioriteit hebben boven andere wegen in het netwerk. Dit is vastgelegd in het Tactisch Kader Operationeel Verkeersmanagement. Om het Tactisch Kader te realiseren, hebben de wegbeheerders en De Verkeersonderneming in het kader van het programma Dynamisch Verkeersmanagement Zuidvleugel de krachten gebundeld. Zo krijgt netwerkbreed verkeersmanagement voor de A15 corridor en de ruit van Rotterdam concreet vorm.

In het eerste half jaar van 2009 wordt het Tactisch Kader verder uitgewerkt tot concrete maatregelen om de doorstroming te verbeteren. Het inzetten van die maatregelen gebeurt aan de hand van regelscenario's. In regelscenario's ligt een samenhangende set van maatregelen vast, die wordt ingezet als een bepaalde verkeerssituatie zich voordoet op een bepaalde plek of traject. Met regelscenario's wordt dus ingegrepen in een actuele verkeerssituatie. Wanneer bijvoorbeeld afrit 15 naar Havens 4100-5200 zó vol staat dat er file ontstaat op de A15, kan het verkeer worden doorgeleid naar afrit 14 (Rozenburg Centrum) en daar de Botlek in.

Omdat de verbreding A15 tussen Maasvlakte en Vaanplein eind 2010 van start gaat, is ervoor gekozen om als eerste voor de A15 corridor de knelpunten in kaart te brengen, oplossingen te formuleren en die uit te werken in een set van samenhangende maatregelen.

Nieuw hoogtedetectiesysteem 1 juli operationeel

Vrachtwagens Van Gansewinkel nooit te hoog of te zwaar

Op 1 juli 2009 wordt op de A15 bij de Botlektunnel en Thomassentunnel een nieuw hoogtedetectiesysteem richting de Maasvlakte operationeel. Het nieuwe systeem detecteert te hoge vrachtwagens eerder en leidt ze naar een omleidingsroute via de Botlekbrug of Calandbrug. Dit leidt tot minder hoogtemeldingen en dus tot minder stremmingen. Met de realisatie van het nieuwe systeem rondt De Verkeersonderneming een project af uit het programma Bereikbare Haven. Het project kwam tot stand in samenwerking met Rijkswaterstaat en het Havenbedrijf Rotterdam.

Hoogtemeldingen bij tunnels zijn een belangrijke én onnodige oorzaak voor vertraging. Weggebruikers op de A15 krijgen te vaak te maken met files als gevolg van hoogtemeldingen bij de Botlektunnel of de Thomassentunnel. Dat is een slechte zaak! Het nieuwe hoogtedetectiesysteem draagt bij aan het verminderen van files als gevolg van te hoge vrachtwagens. Ook hier geldt echter: voorkomen is beter dan genezen. Hoogtedetectie aan de poort van het bedrijf, zoals bijvoorbeeld bij afvalspecialist Van Gansewinkel in Vlaardingen, verdient navolging.

Afvalspecialist Van Gansewinkel omschrijft zichzelf als een onderneming die zijn maatschappelijke verantwoordelijkheid neemt. Dat blijkt onder meer uit het feit dat elke vrachtwagen voor vertrek elektronisch en automatisch wordt gecontroleerd op hoogte en gewicht. Als de normen worden overschreden blijft de poort dicht en kan de vrachtwagen het terrein niet verlaten.

In de afgelopen 10 jaar is het slechts twee maal voorgekomen dat een vrachtwagen van Van Gansewinkel een hoogtemelding 'scoorde' bij een tunnel. De oorzaak van de hoogtemelding was dat de lading afval tijdens het transport ging schuiven in de open container. Daardoor staken enkele hoge balken boven de container uit. Sindsdien dekt Van Gansewinkel de open afvalcontainers af met netten.

De Verkeersonderneming draagt het initiatief van Van Gansewinkel breed uit in het havengebied om duidelijk te maken dat bedrijven zelf actief kunnen meewerken aan het beperken van verkeershinder door te hoge vrachtwagens.

File mijden in het flexkantoor

's-Morgens achter aansluiten op de A15 om naar kantoor te gaan... kan dat anders? De Verkeersonderneming daagt werkgevers en werknemers uit slim te reizen. Een slim alternatief voor de file kan het flexkantoor zijn. Op diverse plaatsen zijn die te vinden. Bijvoorbeeld in Spijkenisse, waar het United Business Point is gevestigd. Door hier een werkplek te huren voor een paar uur of een dag, kunnen werkgevers hun kantoorpersoneel de mogelijkheid bieden de drukte op de A15 te vermijden. Die drukte zal de komende jaren alleen maar toenemen als gevolg van de werkzaamheden voor de verbreding van de A15 en de grote werkzaamheden op de eerste Maasvlakte en de aanleg van de tweede Maasvlakte.

De Verkeersonderneming is momenteel hard bezig om dergelijke mogelijkheden in en buiten het havengebied rond de A15 in kaart te brengen en te stimuleren. "Er is al heel veel. Werkgevers die iets aan mobiliteitsmanagement willen doen, hoeven echt niet zo ver te zoeken", aldus Astrid Dijkhuizen van De Verkeersonderneming. De Verkeersonderneming kan aan ondernemers rond de A15 in en buiten de haven een op het bedrijf toegesneden plaatje bieden van de mogelijkheden voor mobiliteitsmanagement en alternatieven. Maatwerk is van belang, want elk bedrijf is anders. Er valt te denken aan flexkantoren en mogelijkheden om thuis te werken, maar ook aan deelname aan bedrijfsvervoer, het (financieel) stimuleren van medewerkers om niet altijd met de auto te reizen, bijvoorbeeld door een elektrische fiets aan te schaffen en aanpassing van werk- of shifftijden.

Meer weten over het United Business Point in Spijkenisse?

Internet: www.unitedbusinesspoint.eu

Email: info@unitedbusinesspoint.eu

Wie huren er nu zoal in het United Business Point?

- Een overheidsinstelling uit Dordrecht heeft enkele medewerkers die in Spijkenisse wonen. Een paar dagen per week werken zij vanaf hun flexwerkplek in Spijkenisse. Zo staan ze niet dagelijks in de file op de A15.
- Een buitenlandse onderneming, actief op Maasvlakte, heeft zijn projectkantoor gevestigd in het United Business Point. Vanuit Spijkenisse wordt het hele project geregisseerd.
- Een uitzendonderneming, actief in het Europoort-, Botlek- en Maasvlaktegebied, heeft vanwege de centrale ligging midden in het werkgebied nabij de A15 heeft gekozen voor het United Business Point.
- Een makelaarsorganisatie, actief op Voorne-Putten, heeft slechts enkele uren per week behoefte aan een uitvalsbasis te Spijkenisse. Zodra bekend is dat er een afspraak in Spijkenisse plaatsvindt, wordt er voor enkele uren een unit gereserveerd.

De kantoren zijn 24 uur per dag, 7 dagen per week beschikbaar en bereikbaar. Er kan gratis geparkeerd worden op eigen terrein. Ook met het openbaar vervoer is het United Business Point uitstekend bereikbaar. En er is een carpoolplaats op loopafstand.

Doorsteek voor incident management onvoldoende effect, project beëindigd

Een doorsteek tussen de toerit naar de A15 richting Maasvlakte en de Verlengde Vondelingenweg (Blindenweg) om de A15 bij Charlois tijdens een incident te ontlasten, heeft onvoldoende positief effect op de doorstroming. Daarom besloten Rijkswaterstaat, het Havenbedrijf Rotterdam, de gemeente Rotterdam, de politie Rotterdam-Rijnmond en De Verkeersonderneming eind januari dit project te beëindigen.

Het realiseren van een doorsteek was één van de quick wins van het programma Bereikbare Haven. Het idee was het verkeer bij een stremming op de A15 richting Maasvlakte tussen Charlois en het Beneluxplein via afrit 19 van de rijksweg te halen en vervolgens via een doorsteek naar de Verlengde Vondelingenweg (Blindenweg) te geleiden. Bij nadere uitwerking van het project bleek dat de voordelen van deze doorsteek niet zo groot waren als eerst gedacht. Sterker nog: het risico van veel meer filevorming op de havenwegen rond de A15 was groot. Bovendien zouden ook brandweerwagens uit de nabij gelegen kazerne worden gehinderd door het verkeer op weg naar de doorsteek. Die risico's wegen niet op tegen een eventuele kleine verbetering van de doorstroming op de A15 zelf.

In plaats van het realiseren van een doorsteek is nu afgesproken dat bij een stremming op de A15 tussen Charlois en het Beneluxplein het verkeer wordt omgeleid via de afrit Rhoon en daarna verder gaat via de parallelbaan tot het Beneluxplein. Deze omleiding wordt operationeel op aanwijzing van de officier van dienst van Rijkswaterstaat. Weginspecteurs, ondersteund door digitale tekstborden op de gele inspectie-auto's, begeleiden het verkeer.