



steeds

stedelijke ontwikkeling in de regio

Nieuwe stationslocatie in de Betuwe

Groot Onderhoud A10-West, Amsterdam

14

Optimalisering
Wageningse
havengebied

11

Aalten: duurzame
stedenbouwkundige
planontwikkeling

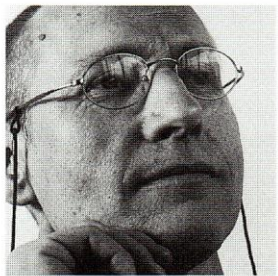
Groot onderhoud A10-West, Amsterdam

Nieuw afwegingsmodel planning wegwerkzaamheden



T.B. Verschoor, projectmanager Groot Onderhoud A10-West, Rijkswaterstaat

«hierdoor zijn we in staat een heleboel verkeershinder te beperken»



J. Lantinga, procesmanager Coördinatie Groot Onderhoud A10-West, gemeente Amsterdam

«opstellen van de analyse staat gelijk aan creëren van draagvlak»

Portretfoto's: Fran van der Hoeven
Foto's: Voermans Van Bree Fotografie
Kaarten: Rijkswaterstaat

De A10-West, onderdeel van de ringweg rond Amsterdam, is toe aan een grote onderhoudsbeurt. De beheerder van de weg, Rijkswaterstaat, heeft ervoor gekozen om het werk te concentreren in een periode van drie maanden. Daarmee blijven overlast en economische schade beperkt. De keuze is bepaald met behulp van een afwegingsmodel waarin de voor- en nadelen van alle opties zijn becijferd. Deze werkwijze heeft niet alleen de beste aanpak voor de planning van het werk aan het licht gebracht, maar ook het draagvlak ervoor vergroot.

180.000 voertuigen

Ieder etmaal rijden 180.000 voertuigen over de A10-West. Het is er zó druk, dat er nauwelijks meer een verschil is tussen spits en geen spits; de weg zit vrijwel altijd aan z'n maximumcapaciteit. De A10-West loopt bovendien dwars door de stad. Er zijn dan ook grote belangen gemoeid met de manier waarop het groot onderhoud wordt gepland. Alleen al de economische vervolgschade bij afsluiting van één weghelft in de zomerperiode wordt geschat op een miljoen gulden per dag. De afsluiting heeft grote gevolgen voor de bereikbaarheid van allerlei voorzieningen en voor de verkeersdoorstroming in de stad. Los daarvan heeft de wijze waarop het onderhoud plaatsvindt gevolgen voor de uitvoeringskosten, de verkeersveiligheid en de veiligheid voor de wegwerkers.

«De traditionele manier van groot onderhoud is dat je ieder jaar iets doet», zegt T.B. (Theo) Verschoor, projectmanager Groot Onderhoud A10-West van Rijkswaterstaat. «Maar dan zou Rijkswaterstaat zeven jaar lang in de zomerperiode bijna iedere nacht aan het werk zijn. Vanwege de grote hoeveelheid verkeer die van deze weg gebruik maakt en vanwege de omvang van de werkzaamheden, leek het ons verstandig te kijken of we hier niet op een andere manier te werk zouden kunnen gaan.»

Concentreren

ARCADIS Heidemij Advies onderzocht de mogelijkheid het groot onderhoud te concentreren in één jaar en om daarbinnen een zomerperiode te gebruiken voor die onderdelen van het werk waarvoor de weg gedeeltelijk moet worden afgesloten. Verschoor: «Je zet in die periode een permanente afzetting op de weg. Dan weet iedereen hoe de vork in de steel zit en na drie maanden is de pijn over. Technisch is dat mogelijk, maar we wisten al heel snel dat het grootste probleem zou zitten in de vraag waar we die 180.000 auto's laten. Deze zorg schuif je niet naar de beheerder van het onder-

liggende wegennet, dus de gemeente, dat moet samen worden opgelost.»

J. (Jan) Lantinga, die vanuit de gemeente Amsterdam coördinator is voor het groot onderhoud, is net als Verschoor voorstander van een geconcentreerde aanpak: «Mede op initiatief van het bedrijfsleven hebben we onderzoek gedaan naar de effecten van de verschillende opties en ook daaruit bleek dat spreiding van activiteiten de meeste overlast en de meeste economische schade zou veroorzaken.»

In september 1998 heeft Rijkswaterstaat de bestuurders van Amsterdam ingelicht over het voornemen het groot onderhoud aan de A10-West op deze manier uit te voeren: gedurende dertien weken in de zomer van 2001. Verschoor: «Rijkswaterstaat heeft de gemeente Amsterdam uitgenodigd samen te zoeken naar oplossingen met betrekking tot het mobiliteitsvraagstuk. En we hebben gezegd: als de gemeente belangstelling heeft om projecten uit te voeren op of langs de weg die anders niet mogelijk zouden zijn, dan zijn wij bereid om te kijken of we dat binnen de kaders van het groot onderhoud kunnen meenemen. Dat gebeurt nu onder andere bij het Bos en Lommerplein en bij het Delflandplein.»

Multicriteria-analyse

Uitgaande van een geconcentreerde aanpak van het onderhoud in een aaneengesloten periode, zijn er nog vele mogelijkheden om het werk te plannen. Bijvoorbeeld door per baanvak aan het werk te gaan, per rijstrook of het al dan niet afsluiten van op- en afritten. Kortom: allerlei oplossingen zijn denkbaar en iedere oplossing heeft andere gevolgen voor de bereikbaarheid van bedrijven in de regio,

KORT

Afwegingsmodel versterkt draagvlak

Voor de planning van het groot onderhoud aan de A10-West in Amsterdam zijn in principe talloze oplossingen denkbaar. Iedere mogelijkheid heeft daarbij verstrekende gevolgen voor onder andere de bereikbaarheid in de stad, de economie, de verkeersveiligheid, de veiligheid voor wegwerkers en de kosten. ARCADIS heeft Rijkswaterstaat geadviseerd bij de ontwikkeling en toepassing van een afwegingsmodel om al deze belangen onderling af te wegen. De belangrijkste winst van dit model is dat de gekozen oplossing kan steunen op een breed draagvlak bij bedrijven, instellingen, stadsdelen en gemeente.



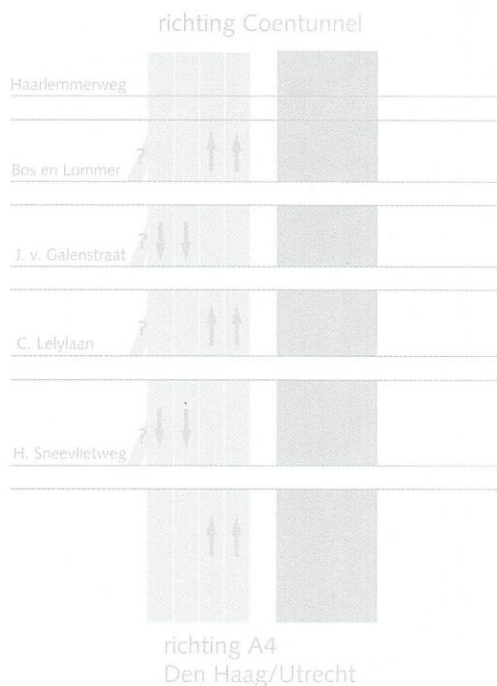
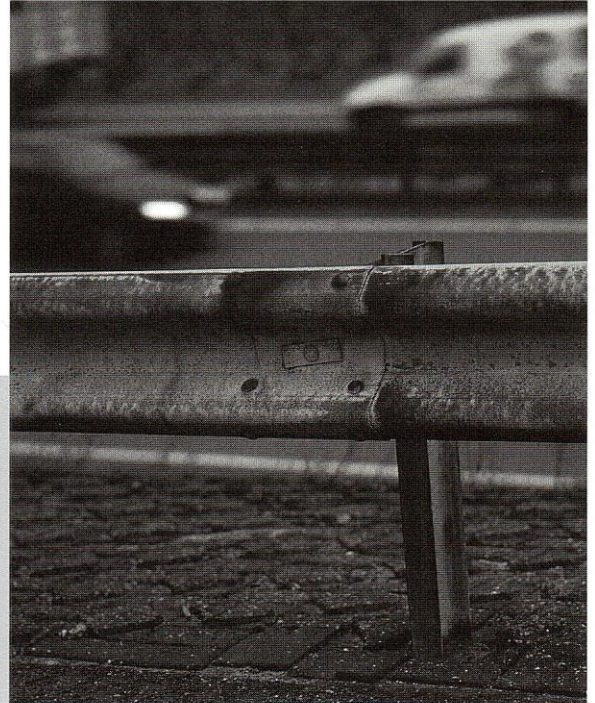
voor de bereikbaarheid van ziekenhuizen in Amsterdam, voor de mogelijkheden van vervoersalternatieven, voor de veiligheid, voor de overlast in de omgeving en uiteindelijk ook voor de kosten. ARCADIS heeft Rijkswaterstaat geadviseerd bij het ontwikkelen van een model om deze factoren onderling af te wegen. Verschoor: «Het probleem is dat al die aspecten hun eigen gewicht hebben. Het is appels met peren vergelijken. Je moet het dus bediscussieerbaar maken.» Vergelijkbaar met een Milieu Effect Rapportage is een zogenaamde multicriteria-analyse opgezet, maar dan gericht op het onderhoud van wegen in een stedelijke omgeving. Volgens die analyse krijgen verschillende aspecten een verschillend gewicht toegekend. Met zo'n vijftien partijen, waaronder het bedrijfsleven, de Kamer van Koophandel, de gemeente en de stadsdelen is die analyse gemaakt. Verschoor: «Het is de vraag hoeveel waarde je aan de verschillende aspecten moet toekennen ten opzichte van de andere aspecten. De multicriteria-analyse drukt dit uit in een getal en daarmee wordt het meetbaar. Dat is het voordeel van ervan.»

Intensief ruimtegebruik bij A10-West

Doordat het groot onderhoud in een periode van drie maanden wordt geconcentreerd, is het voor de gemeente Amsterdam mogelijk om enkele projecten rond de A10-West uit te voeren. Hieronder vallen het plaatsen van geluidsschermen, de overbouw van de snelweg bij het Bos en Lommerplein en de onderbouw bij het Delflandplein. In Bos en Lommer komt een extra viaduct en worden twee kantoorgebouwen over de snelweg gebouwd. Hierdoor wordt de barrière die de snelweg nu nog voor het stadsdeel vormt, voor een belangrijk deel geslecht. Bij het Delflandplein wordt het talud onder de snelweg gedeeltelijk afgegraven om er een parkeergarage en misschien zelfs een supermarkt te vestigen. Beide projecten zijn door het Ministerie van VROM aangewezen als landelijk voorbeeld voor intensief ruimtegebruik.

Afsluiting per weghelft

Het groot onderhoud aan de A10-West (tussen de Haarlemmerweg en de Henk Sneevlietweg) vindt plaats van juni tot september 2001. Het werk wordt per weghelft uitgevoerd, die dan volledig wordt afgesloten. Het verkeer wordt in beide richtingen over de andere weghelft geleid. Aan de werkszijde worden de op- en afritten gesloten voor alle verkeer. Gedurende de onderhoudsperiode is de capaciteit van de weg dus gehalveerd. Voor deze oplossing is gekozen vanuit de oogpunten van veiligheid, economie, mobiliteit en bereikbaarheid.



Draagvlak

De kracht van de analyse is verder dat het mogelijk wordt de hele rekensom met een andere invalshoek te herhalen. Verschoor: «Het bedrijfsleven stelt andere belangen voorop dan Rijkswaterstaat en weer andere dan de gemeente. Met de multicriteria-analyse kun je dat soort zwaartepunten inbrengen. In dit geval bleek het in de uitkomst weinig uit te maken. En dat vergroot natuurlijk het draagvlak voor de gekozen oplossing. Iedereen kan zich erin herkennen, vanuit zijn eigen invalshoek, cijfermatig onderbouwd.»

Uiteindelijk is ervoor gekozen de A10-West per weghelft af te sluiten. Dat is het goedkoopst, het veiligst voor verkeer en wegwerkers en het

makkelijkst te communiceren. Verschoor:

«Technisch hadden we deze oplossing misschien ook vanachter ons bureau kunnen verzinnen, maar de winst is dat de oplossing wordt gedragen door alle partijen die er belang bij hebben. En dat bereik je niet vanachter je bureau. Draagvlak en commitment zijn nu eenmaal gebaseerd op het terugvinden van eigen belangen en ideeën.»

Lantinga vervolgt, «Het opstellen van zo'n analyse staat gelijk aan het creëren van draagvlak. Wat volgens mij in de uitvoering nog beter zou kunnen, is dat de mensen die vanuit een bepaalde partij spreken ook werkelijk namens die partij spreken. Nu was dat niet altijd duidelijk.»

Volgens Verschoor en Lantinga is alle tijd die in de analyse is gaan zitten, zeker de moeite waard. Verschoor: «Door de discussies die wij nu met elkaar voeren, zijn we in staat een heleboel verkeershinder te beperken en kan het bedrijfsleven tijdig maatregelen nemen. Ik denk dat je in een stedelijke omgeving met een complex wegennet niet anders kunt. De gevolgen voor de weggebruiker en de onderliggende wegen zijn dermate groot, dat je daar niet aan kunt voorbijlopen.» Lantinga vult aan: «Het bedrijfsleven is er met ons van overtuigd dat het goed is om het werk op deze manier aan te pakken. Bedrijven zijn daardoor meer gemotiveerd om adequate maatregelen te treffen. En dat beperkt hun schade.»

INFORMATIE

R.L.J.M. Klerks
(026) 377 85 39