



Nationaal verkeerskundecongres 2016

Bereikbaarheidsplan Renovatie Velsertunnel: van tegenstand tot medestand!

Ilkel Taner
(Rijkswaterstaat West Nederland Noord)

Saskia Blaas
(Tappan Communicatie)

Arne Oostveen
(Ingenieur à la carte)

Huib Beets
(XTNT Experts in Traffic and Transport)

Samenvatting

Sinds april 2016 is de Velsertunnel (A22) negen maanden helemaal dicht omdat de tunnel gerenoveerd moet worden. 65.000 voertuigen per dag hebben hun route verlegd of voor een alternatief voor de auto gekozen. In de voorbereiding was er veel weerstand vanuit de omgeving voor de aangekondigde afsluiting van de Velsertunnel. Dat was ook logisch, want de sluiting van de Velsertunnel is ingrijpend voor de regio IJmond. Het bereikbaarheidsplan speelde een belangrijke rol in de manier waarop is omgegaan met de weerstand. Al in een vroeg stadium zijn omgevingspartijen hierbij betrokken geraakt: gedurende het proces zijn voorstellen uit de omgeving daadwerkelijk meegenomen in de aanpak. Deze aanpak leidde ertoe dat de tegenstand afnam en het bereikbaarheidsplan als een succes kan worden bestempeld. De tunnel is inmiddels drie maanden dicht en het door de omgeving voorspelde verkeersinfarct is uitgebleven.

Trefwoorden

Omgevingsmanagement, Mobiliteitsmanagement, Verkeersmanagement, Communicatie, Stakeholdersmanagement



Ilkel Taner (Rijkswaterstaat), Saskia Blaas (Tappan Communicatie), Arne Oostveen (Ingenieur à la carte), Huib Beets (XTNT Experts in Traffic and Transport)

- juli 2016

Bereikbaarheidsplan Renovatie Velsertunnel: van tegenstand tot medestand!

Sinds april 2016 is de Velsertunnel (A22) negen maanden helemaal dicht omdat de tunnel gerenoveerd wordt. 65.000 voertuigen per dag hebben hun route verlegd of voor een alternatief voor de auto gekozen. Dat was geen gemakkelijke opgave. In de voorbereiding was er veel weerstand vanuit de omgeving voor de aangekondigde afsluiting van de Velsertunnel. Hoe kun je zo'n belangrijke en drukke verbinding voor zo'n lange tijd helemaal afsluiten? Dat is nogal ingrijpend voor de regio IJmond. In deze paper gaan we in op de manier waarop we zijn omgegaan met die weerstand. Het bereikbaarheidsplan speelde daarin een belangrijke rol. De onderdelen en de maatregelen van bereikbaarheidsplan komen aan bod en ook de manier waarop alle maatregelen, samen met omgevingspartijen, zijn geïmplementeerd. Die aanpak heeft er mede toe geleid dat het bereikbaarheidsplan als een succes kan worden bestempeld.

Het hoe en waarom van de renovatie Velsertunnel

De Velsertunnel (A22) onder het Noordzeekanaal is negen maanden helemaal dicht voor een grootscheepse renovatie. De Velsertunnel (uit 1957) is de oudste snelwegtunnel van ons land. Het kwam dagelijks voor dat te hoge vrachtwagens vast kwamen te zitten in de tunnel. Dat zorgde voor veel verkeersoverlast. Daarnaast zijn veel tunnelinstallaties, zoals de ventilatie en het blussysteem, verouderd en aan vervanging toe. Vluchtwegen moeten worden aangepast aan de nieuwste veiligheidseisen. Na de renovatie voldoet de Velsertunnel volledig aan de Tunnelwet, ruim vóór de wettelijke deadline van 2019.

Wat gaat er gebeuren?

De renovatie van de moet ervoor zorgen dat deze er weer tientallen jaren tegenaan kan:

- De doorrijhoogte wordt vergroot met twaalf centimeter. Zo veroorzaken vrachtwagens minder snel schade en is er minder hinder op de weg;
- Tunnelinstallaties worden grondig gemoderniseerd of helemaal vervangen;
- De Velsertunnel krijgt nieuwe vluchtwegen, zodat mensen kunnen vluchten naar de andere tunnelbuis. Ook komen de vluchtdeuren op kortere afstand van elkaar te liggen;
- Het wegdek in de tunnel krijgt nieuw asfalt.

Renovatie Velsertunnel 2016: wat verandert er aan de Velsertunnel?

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Betere besturing
Vanuit de verkeerscentrale De Wijdse Blik bij de Wijkertunnel worden alle systemen in de tunnel digitaal bestuurd. Rijkswaterstaat vernieuwt en standaardiseert de hele besturing van de Velsertunnel, zodat ook de software voldoet aan de nieuwste landelijke eisen.

Nieuwe verlichting 1
De Velsertunnel krijgt over de hele lengte nieuwe verlichting. Deze komt niet aan het plafond te hangen, maar aan de zijkant van de tunnel. Zo houden we de doorrijhoogte zo groot mogelijk.

Tunnelbescherming 2
Vóór de tunnelmonden komt een metalen constructie die de tunnel beschermt tegen te hoge voertuigen. De bescherming zorgt ervoor dat het laagste punt van de tunnel aan het begin zit, en niet meer in het midden.

Vluchten van buis naar buis 3
Vluchten door de Velsertunnel wordt simpeler en veiliger. Na de renovatie kunnen mensen via vijf nieuwe veilige ruimtes doorkomen naar de andere tunnelbuis. Daar vangt hulpdiensten hen op.

Nieuwe ventilatie 4
De Velsertunnel krijgt een compleet nieuw ventilatiesysteem. In plaats van rook af te zuigen via de lummelende ventilatoren, blazen grote ventilatoren de rook met de rijkrichting mee naar buiten. Dat is effectiever en veiliger.

Kabels en leidingen bij elkaar 7
De technische systemen van de Velsertunnel worden bestuurd en gevoed via kilometers aan kabels en leidingen. De kabels en leidingen voor de ruim vijftig nieuwe tunnelinstallaties, zoals het busstelsel en de ventilatie, worden zo efficiënt mogelijk gebundeld.

Grotere doorrijhoogte 6
Rijkswaterstaat vergroot de doorrijhoogte van de Velsertunnel met 12 centimeter. Zo veroorzaken vrachtwagens minder snel schade en is er minder hinder op de weg.

Asbest verwijderen
Op een aantal plekken in de tunnelbuis repareren we voegen. Op die plekken verwijderen we gelijk het asbesthoudend materiaal achter de voeg. De beide dienstgebouwen worden asbestvrij gemaakt.

Dubbel zo veel bluswater
Rijkswaterstaat maakt het huidige bluswaterreservoir in de Velsertunnel twee keer zo groot: 120 in plaats van de huidige 60 kubieke meter water. Zo kan de brandweer minimaal één uur blussen met water uit de tunnel zelf.

Meer informatie
Over de renovatie Velsertunnel en bereikbaarheid:
www.rijkswaterstaat.nl/velsertunnel
Landelijke Informatielijn: 0800 - 8002
Facebook: www.facebook.com/velsertunnel
Twitter: [@VelsertunnelRWS](https://twitter.com/VelsertunnelRWS)

Maart 2016

Infographic van de renovatiewerkzaamheden

Bereikbaarheid

De Velsertunnel is een belangrijke schakel voor het verkeer in Noord-Holland. Dagelijks rijden zo'n 65.000 voertuigen door de tunnel. In de directe omgeving van de tunnel wonen ongeveer 150.000 mensen. Ook is in de regio IJmond een aanzienlijk aantal grote industriële werkgevers en transportbedrijven gevestigd. Bij Tata Steel in Velsen-Noord alleen al werken ruim 9.000 mensen. De afsluiting van de Velsertunnel brengt flinke verkeershinder met zich mee voor de regio IJmond. De hinder is het grootst in de spits. Afhankelijk van de route en de vertrektijd kan de vertraging in de spits oplopen tot een half uur. Buiten de spits is de vertraging enkele minuten. Hoe groot de hinder is, verschilt per route en is erg afhankelijk van het moment van vertrek.

Om de regio bereikbaar te houden, doorliepen Rijkswaterstaat en de belangrijke regionale stakeholders (overheden, bedrijfsleven en publiekstreckende locaties) samen een intensief omgevingsproces. Een van de resultaten van deze samenwerking is het bereikbaarheidsplan, dat in de zomer van 2014 is vastgesteld. Dit plan schetst een reeks maatregelen op het gebied van infrastructuur, verkeer, mobiliteit, reisinformatie en communicatie. Deze zorgen er samen voor dat de IJmond tijdens de tunnelsluiting bereikbaar blijft.



Het omgevingsproces

De renovatie van de Velsertunnel kende vanuit de omgevingspartijen gezien een moeizame start. Er was bij de start veel kritiek op de aanpak van Rijkswaterstaat. Ook vreesde de regio een flinke verkeerschaos als de tunnel eenmaal zou sluiten.

Voorafgaand aan de renovatie van de tunnel leefden in de omgeving veel zorgen over de aanpak van Rijkswaterstaat. Bewoners, ondernemers, media en de lokale politiek waren kritisch over het besluit om de tunnel negen maanden helemaal te sluiten. In de regio klonk regelmatig de wens om de tunnel zo te renoveren, dat steeds één bus beschikbaar zou blijven voor het verkeer. Bereikbaarheid was met afstand hét *issue* dat het sterkst leefde: er bestond een breed gedeelde angst voor een compleet verkeersinfarct tijdens de renovatie.

'We begonnen eigenlijk al meteen met een achterstand', zegt omgevingsmanager Ilkel Taner. 'In 2013 was nog veel onduidelijk rond de renovatie van de Velsertunnel. Dat leidde tot wisselende boodschappen. Nut en noodzaak van de renovatie werden niet goed gecommuniceerd. Al met al hadden we geen stabiele relatie met de omgeving. Vanaf de zomer van 2013 hebben we een switch gemaakt in stakeholdersmanagement. We besloten de omgeving veel directer bij de renovatie te betrekken. Ook hebben we een heldere boodschap opgesteld: de opknopbeurt duurt negen maanden en de tunnel gaat helemaal dicht.'

'Het was belangrijk te laten zien dat het technisch noodzakelijk was dat de tunnel helemaal dicht moest. Dat hebben we onder andere duidelijk gemaakt door mensen uit te nodigen om in de tunnel te komen kijken. Zo konden ze met eigen ogen zien wat eraan schort en wat er moet gebeuren. Bijvoorbeeld dat we de vluchtdeuren op een andere plek moeten plaatsen. De IJmond is een belangrijk logistiek centrum, met veel transportbedrijven. Als eerste nodigden we daarom ondernemers uit. Later hebben we ook lokale politici, bewoners en andere stakeholders door de tunnel geleid.'

'Een andere manier om de omgeving directer bij de renovatie te betrekken, was het samen opstellen van een bereikbaarheidsplan. In verschillende focusgroepen (waaronder transport, werkgevers en de recreatiesector) hebben de stakeholders meegepraat en konden ze oplossingen aandragen. Door deze werkwijze groeide het begrip voor de noodzaak van de renovatie. De problemen met de Velsertunnel werden een gezamenlijk probleem en niet alleen dat van Rijkswaterstaat. Voorbeelden van bereikbaarheidsmaatregelen die we mede op verzoek van de stakeholders hebben gerealiseerd, zijn een tijdelijke extra rijstrook in de Wijkertunnel en een reisinformatiewebsite.

Het bereikbaarheidsplan: wat staat daar allemaal in?

Om de regio IJmond bereikbaar te houden tijdens de renovatie van de Velsertunnel, hebben Rijkswaterstaat, ondernemers en partners in de regio dit



bereikbaarheidsplan opgesteld en gezamenlijk verder uitgewerkt. In het plan staat een samenhangend pakket maatregelen dat ervoor zorgt dat het verkeer zo goed mogelijk kan blijven doorrijden. Het plan bestaat uit een mix van omleidingsroutes, verkeersmaatregelen, mobiliteitsprojecten en communicatie die samen het grootste deel van de hinder aanpakken.

Maatregelen op de weg

Maatregelen op de weg zorgen voor veruit de grootste afname van verkeershinder in de regio IJmond. De meest effectieve manier om ervoor te zorgen dat het verkeer tijdens de afsluiting van de Velsertunnel kan blijven rijden, is het spreiden van verkeersstromen. Rijkswaterstaat en de wegbeheerders in de regio pakken dit aan door het verkeer via de Wijkertunnel, en wanneer nodig, door de Coentunnel te laten rijden:

- Lokaal en regionaal verkeer dat nu door de Velsertunnel rijdt, gaat tijdens de renovatie via de Wijkertunnel en de A9;
- Langeafstandsverkeer dat nu door de Wijkertunnel rijdt, kan tijdens de renovatie ook via verschillende routes kiezen voor de Coentunnels;
- Is er genoeg ruimte in de Wijkertunnel, dan wordt verkeer niet actief richting de Coentunnels gestuurd. De route over de Coentunnels gebruiken we dus alleen als het nodig is.

Onderdeel van de bereikbaarheidsplan is een maatregel die in Nederland maar zelden wordt gebruikt: een drastische, tijdelijke aanpassing van het wegennet. Speciaal voor de renovatie legde Rijkswaterstaat vier tijdelijke verbindingswegen aan, de zogeheten keerlussen. Zo kan het verkeer gemakkelijk van en naar de A9 rijden en is ook de niet bestaande verbinding tussen de A9 en N208 gerealiseerd. Deze keerlussen zijn tijdelijk en zorgen voor kortere omleidingen. De keerlussen worden, nadat de Velsertunnel in 2017 weer opengaat, weer verwijderd.

Kruispunten op het onderliggend wegennet zijn waar mogelijk aangepast om de nieuwe verkeersstromen goed te kunnen verwerken. Ook heeft Rijkswaterstaat in samenwerking met betrokken wegbeheerders gezorgd voor een gelijkmatigere toestroom van verkeer vanuit aansluitende lokale wegen. Dit gebeurt door het plaatsen van extra bewegwijzering, toeritdosering en het aanpassen van verkeerslichten.

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Renovatie Velsertunnel 2016: hoe blijft de IJmond bereikbaar?

Verkeershinder beperken
Op 15 april gaat de Velsertunnel negen maanden dicht voor renovatie. Rijkswaterstaat en de Omgevingsdienst IJmond houden de regio bereikbaar met onder meer omleidingsroutes, een extra pont en tijdelijke extra rijstroken in de Wijkertunnel.

Omleidingsroutes
Lokaal verkeer dat nu door de Velsertunnel rijdt, gaat tijdens de renovatie via de Wijkertunnel en de A9. Lange-afstandsverkeer kan via verschillende routes kiezen voor de Coentunnel.

Reistijd
Tijdens de renovatie kan de vertering stevig zijn en oplopen tot ongeveer een half uur tijdens de spits. Buiten spitsuren blijft de hinder beperkt tot omrijden. Via www.ijmondverkeer.nl kunnen weggebruikers altijd zien waar het druk is en hoe lang hun reistijd is.

Hulpdiensten
Rond de Wijkertunnel staan extra bergingsvoertuigen paraat die de omleidingsroute bij een ongeval snel kunnen vrijmaken. Rood- en hulpdiensten kunnen tijdens de werkzaamheden wel door de Velsertunnel heen.

Fietsen aantrekkelijker
Werknemers in de IJmond verdienen voor, tijdens én na de renovatie van de Velsertunnel een beloning door op de fiets naar hun werk te reizen. Ook wordt het fietsnetwerk verbeterd. Meedoen? www.ijmondberikbaar.nl

Calamiteitenbogen 1
De calamiteitenbogen op de knooppunten Velsen en Beverwijk blijven tijdens de renovatie van de Velsertunnel de hele tijd open. Ze zijn aangelegd zodat het verkeer vanuit Beverwijk en Velsen Noord makkelijk naar de Wijkertunnel en IJmuiden rijdt.

Shuttiebus
In de ochtend- en avondspits rijden er shuttlebussen tussen station Beverwijk en bedrijventerreinen in de IJmond. De spitsshuttle zet werknemers voor de deur af. Wilt u ook met de bus mee? Kijk op www.ijmondberikbaar.nl

Wijkertunnel
Beide buizen van de Wijkertunnel krijgen een tijdelijke extra rijstrook. Deze lopen van knooppunt Beverwijk tot knooppunt Velsen. Rijkswaterstaat gebruikt hiervoor de vluchstrook.

Keerlussen 2
Rijkswaterstaat legt vier nieuwe keerlussen aan: twee bij de knooppunten Velsen en Beverwijk en twee ten zuiden van de Velsertunnel. Ze zorgen ervoor dat verkeer tussen IJmuiden en Beverwijk sneller van en naar de Wijkertunnel kan rijden.

Extra pont 3
Sinds maart 2015 is het aantal afvaarten van de Velsertunnel verdubbeld tijdens de spits: op werkdagen vaart er twee ponten. De wachttijd wordt maximaal 10 minuten.

Meer informatie
Over de renovatie Velsertunnel en bereikbaarheid:
www.rijkswaterstaat.nl/velsertunnel
Landelijke Informatielijn: 0800 - 8002
Facebook: www.facebook.com/velsertunnel
Twitter: @VelsertunnelRWS

Maart 2016

Infographic van de maatregelen uit het Bereikbaarheidsplan

Verkeersmanagement

Onder verkeersmanagement vallen alle maatregelen die Rijkswaterstaat heeft genomen om het verkeer op de weg bij te sturen, zoals de inzet van tekstkarren en DRIPs.

Het operationeel verkeersmanagement wordt tijdens de renovatie van de Velsertunnel aangestuurd vanuit de verkeerscentrale 'de Wijde Blik' van Rijkswaterstaat in Velsen-Zuid en de verkeerscentrale van de provincie Noord-Holland. Hiervandaan wordt de verkeerssituatie 24 uur per dag in de gaten gehouden.

Een belangrijke taak van verkeersmanagement was de afstemming van alle werkzaamheden in de regio, via RegioRegie. Daar stemmen alle wegbeheerders hun projecten af, zodat de verschillende projecten elkaar niet bijten. Vlak vóór de sluiting van de Velsertunnel is het Verkeersteam Velsertunnel voor het eerst bij elkaar gekomen. In de eerste twee weken na de afsluiting kwam dit team dagelijks bij elkaar. Dit team bestaat uit verkeersdeskundigen van Rijkswaterstaat, Omgevingsdienst IJmond (namens de IJmond-gemeenten), de provincie Noord-Holland, Politie en aannemerscombinatie Hyacint. Het verkeersteam monitort de effectiviteit van de maatregelen en stelt deze bij om het verkeer zo goed mogelijk te laten doorrijden.

Als laatste is er door verkeersmanagement veel aandacht besteed aan het incidentmanagement. Door de afsluiting van de Velsertunnel werd het netwerk kwetsbaarder bij incidenten. Zo leidt een incident bij de Wijkertunnel al snel tot grote vertraging. Om incidenten te voorkomen en de overlast zoveel mogelijk te beperken, zijn er afspraken gemaakt met de nood- en hulpdiensten. Die mogen met sirenes aan in noordelijke richting wel door de Velsertunnel rijden. Daarnaast zijn er bergingsvoertuigen standby gezet, zowel op de snelweg als op lokale wegen. Ook stonden er op verschillende plekken verkeersregelaars, vooral in de eerste periode na de afsluiting van de Velsertunnel.

Mobiliteitsmanagement en reisinformatie

De maatregelen op de weg en de verkeersmanagementmaatregelen zijn bedoeld om het autoverkeer zo goed mogelijk te laten doorstromen op het wegennet. Daarnaast heeft Rijkswaterstaat vol ingezet op mobiliteitsmaatregelen. Dit zijn maatregelen waarmee we zoveel mogelijk auto's uit de spits willen halen die daar niet per se hoeven te zijn. Het doel is om duizend auto's met een herkomst of bestemming in de IJmond uit de spits te halen.

Bij de uitwerking van de mobiliteitsmaatregelen heeft Rijkswaterstaat nauw samengewerkt met de stichting IJmond Bereikbaar, het samenwerkingsverband van het bedrijfsleven en wegbeheerders in de regio. Werkgevers in de IJmond-regio spelen een cruciale rol om alle maatregelen te promoten en gedragsverandering te bereiken. Het doel hierbij was om het autoverkeer dat in de spits gebruikmaakt van de Wijkertunnel, en de wegen ernaar toe, zoveel mogelijk te beperken. Daar verwachtten we het meeste oponthoud.

Overeenkomst met IJmond Bereikbaar

In de regio IJmond was IJmond Bereikbaar al bezig met een plan om het autogebruik te verminderen. Dat deden zij vooral met het oog op het verbeteren van de luchtkwaliteit in de regio. Rijkswaterstaat en IJmond Bereikbaar hebben elkaar opgezocht en de afsluiting van de Velsertunnel als kans opgepakt om dit plan groots op te zetten. De volgende maatregelen zijn gezamenlijk gezet:

- Een mobiliteitsmakelaar, iemand die het volledige pakket aan maatregelen aan het bedrijfsleven in de IJmond 'verkoopt';
- Een extra (fiets)pont in de spits tussen Velsen-Noord en Velsen-Zuid;
- Een fietsstimuleringsprogramma, waarbij deelnemers een kilometervergoeding ontvangen voor de gefietste woon-werkkilometers.
- Shuttlebussen die bedrijventerreinen beter bereikbaar maken;
- Webcambeelden, zodat iedereen altijd goed kan zien welke weg goed doorstroomt of vaststaat.

Vooraf het fietsstimuleringsprogramma is erg goed aangeslagen. Meer dan 150 bedrijven hebben een overeenkomst gesloten met IJmond Bereikbaar, zodat hun werknemers kunnen deelnemen aan het totale programma. In totaal doen er meer dan 2.500 werknemers mee aan het fietsstimuleringsprogramma. Daarvan zijn er bijna 1.000 die voorheen ook al veel fietsten en nu als ambassadeur mee doen en ruim 1.500 nieuwe fietsers

die voorheen veel met de auto reden. Bij elkaar opgeteld zorgen deze fietsers voor een groot deel van de 1.000 spitsmijdingen.

Communicatie en social media: werken aan vertrouwen

Openheid en transparantie, dialoog en eerlijkheid zijn essentieel om ervoor te zorgen dat de omgeving weet wat zij kan verwachten. Rijkswaterstaat gaf bij de renovatie van de Velsertunnel daarom veel aandacht aan communicatie. Maatschappij, politiek, lokale bestuurders, ondernemers en inwoners in de IJmond verwachtten van Rijkswaterstaat transparante communicatie over de renovatie van de Velsertunnel. Daarbij ging het om informatie over de noodzaak van de renovatie, de impact op de omgeving en de uitvoeringsplanning. Maar het ging vooral over de vraag: wat gaan we er met elkaar aan doen? Mensen vreesden immers voor de gevolgen voor de bereikbaarheid en verwachtten dat Rijkswaterstaat er alles aan zou doen om hun gemeente, bedrijf en woning bereikbaar te houden.

Minder hinder-aanpak

Communicatie is een essentieel onderdeel van de Minder Hinder-aanpak. Een belangrijke bron van ergernis en hinderbeleving is of was immers onduidelijke of ontbrekende informatie. Dat geldt zowel vóór als tijdens de werkzaamheden. Daarom zette Rijkswaterstaat in op:

- Proactieve en tijdige informatie. Goed en tijdig informeren is een effectieve maatregel om hinder te voorkomen of te beperken;
- Oprechte openheid in strategie en uitvoering;
- Verbindende communicatie die werkt aan vertrouwen;
- Veel ruimte voor interactie en luisteren.

Om dit te bereiken zet Rijkswaterstaat een uitgebreide set aan communicatiemiddelen in: online, in gedrukte media, op en langs de weg, op de radio, via het landelijk informatienummer en via tal van bijeenkomsten.

Implementatie maatregelen bereikbaarheidsplan

Door het opstellen van het bereikbaarheidsplan, samen met verschillende omgevingspartijen, ontstond meer begrip voor de renovatie en de afsluiting van de Velsertunnel. Maar dit begrip was broos. Daarom is Rijkswaterstaat na het vaststellen van het bereikbaarheidsplan verder gegaan met de intensieve samenwerking met de omgevingspartijen. Het bereikbaarheidsplan gaf de kaders en de maatregelen weer, maar de manier waarop de maatregelen konden worden ingezet, stond voor sommige maatregelen nog open.

De reisinformatiewebsite

Een mooi voorbeeld hiervan zijn de maatregelen voor actuele reisinformatie. Zoals eerder gezegd was er vanuit de omgevingspartijen een sterke wens om inzicht te krijgen in actuele reisinformatie tijdens de afsluiting van de Velsertunnel. Alle routes en reistijden veranderden immers door de tijdelijke infrastructuur die is aangelegd. In het bereikbaarheidsplan was aangegeven dat Rijkswaterstaat hiermee aan de slag zou gaan, maar de manier waarop stond nog niet vast.



Rijkswaterstaat heeft speciaal voor het onderdeel 'reisinformatie' een klankbordgroep opgericht van stakeholders. Zij konden tijdens het ontwikkelproces van de reisinformatiewebsite meedenken en -sturen. Dit leidde tot een aantal producten:

- Een reisinformatiewebsite speciaal voor bedrijven. Ieder bedrijf in de IJmond kon zich hiervoor aanmelden en de website op maat laten instellen. Op de website ziet ieder bedrijf dan de actuele reistijden van de locatie van het bedrijf naar iedere gewenste bestemming. De reisinformatie was zowel voor de heen- als terugreis zichtbaar en je kon instellen of je de reisinformatie voor een gewone auto of vrachtauto wilde tonen. De site was altijd, 24/7, actueel. Bij grote incidenten op de A9 verschijnt er een banner om aan te geven dat er veel hinder is. Ruim 150 bedrijven hebben zich hiervoor aangemeld en ieder bedrijf gebruikt de website op zijn eigen manier. Sommige bedrijven hebben schermen opgehangen om de informatie te tonen, andere bedrijven tonen de informatie op hun intranet en weer andere bedrijven gebruiken de informatie vooral als planningshulpmiddel voor het plannen van transporten.
- Een reisinformatiewebsite voor bewoners: www.ijmondverkeer.nl. Oorspronkelijk was het niet het idee om deze website te maken, maar als afgeleide van de bedrijvenwebsite is er ook een bewonersvariant ontwikkeld. Op deze website zie je actuele reistijden in de IJmond op vaste routes, bijvoorbeeld van Beverwijk Centrum naar IJmuiden. Je ziet welke route op dat moment de snelste is. Alle routes zijn afgestemd met de wegbeheerders om ongewenst sluipverkeer te voorkomen. Ook is de website 'responsive': hij is op ieder apparaat – computer, tablet en smartphone – goed leesbaar.
- Het aanpassen van een online routekaart. Omdat de Velsertunnel werd afgesloten en er nieuwe tijdelijke infrastructuur is aangelegd, klopten alle online routekaarten niet meer met de situatie vanaf 15 april 2016, de dag dat de Velsertunnel dicht ging. Online routeplanners, navigatie in de auto en apps waren vanaf dat moment niet meer correct en konden ook voor veel onduidelijkheid zorgen. Rijkswaterstaat heeft daarom alle online kaartleveranciers gevraagd om hun kaarten aan te passen aan de tijdelijke, negen maanden durende situatie. Dat bleek een lastig proces, maar uiteindelijk lukte het om een overeenkomst te sluiten met www.here.com, een van de vier grote online kaartleveranciers in Nederland. Rijkswaterstaat heeft met Here afgesproken dat zij op 15 april de nieuwe situatie op hun online kaart zouden tonen. Dat kon helaas niet via de app, omdat dat weer een ander proces was. Voor Rijkswaterstaat was het belangrijk dat we konden verwijzen naar een correct online kaart. Enkele weken na de sluiting is ook Google Maps aangepast – door Google zelf – en was ook die online kaart correct. Dit moeizame proces liet wel zien dat hier nog veel te winnen valt voor wegbeheerders die een tijdelijke situatie willen opnemen in online kaarten of navigatie. Inmiddels is dit dan ook als casestudie opgenomen in de Smart Mobility-club van Rijkswaterstaat.

Om de voor bedrijven en burgers ontwikkelde reisinformatiewebsite van de juiste informatie te voorzien, was de inwinning van data noodzakelijk. Hiervoor is gebruikgemaakt van een combinatie van *floating car-data* (via TomTom) en van Bluetooth-inwinning (via ARS). Het NDW heeft dit voor het project Renovatie Velsertunnel geregeld.

Veel bijeenkomsten met omgevingspartijen

In de aanloop naar de sluiting heeft Rijkswaterstaat veel verschillende stakeholders (al dan niet individueel) gesproken. Elke paar maanden organiseerden wij een brede stakeholdersbijeenkomst om te vertellen over de voortgang van de implementatie van het bereikbaarheidsplan. Op iedere stakeholdersbijeenkomst kwamen ongeveer 75 man af. Daarnaast zijn tal van presentaties gehouden bij individuele bedrijven, bedrijvenverenigingen en zijn er inloopavonden geweest in de gemeenten Beverwijk en Velsen.

Social media

De inzet van social media was zeer veelzijdig en zorgde voor veel interactie met de omgeving. Het project was zeer actief op Twitter en Facebook. De Facebook-pagina van het project had al snel bijna 14.000 volgers en zorgde voor een open en benaderbare houding, waarmee we mensen konden helpen die vragen hadden. Door de inzet van alle social media hadden we als het ware een thermometer voor alles wat er leeft in de omgeving (monitoring).

De resultaten

De zeer gevreesde verkeerschaos is uitgebleven sinds de sluiting van de Velsertunnel. Het bereikbaarheidsplan werkt en de extra reistijden vallen voorsnog mee. Op de weg zien we het volgende beeld:

- De eerste dagen na de sluiting reed het verkeer vaak via de Coentunnel; het was dan ook extra druk op de A8.
- Na ongeveer een week schoof het verkeer weer richting Wijkertunnel. Het overgrote deel van het verkeer dat normaal door de Velsertunnel reed, gaat nu dan ook via de Wijkertunnel. De Wijkertunnel kan het verkeer goed aan, hoewel je bij incidenten gelijk merkt dat de vertraging snel toeneemt.
- Weggebruikers hebben hun vertrektijdstip iets aangepast. Men gaat nu ongeveer een kwartier eerder weg en de drukte op de weg start dan ook vrij vroeg (rond 06:00 uur).
- De pont wordt goed gebruikt en op de sluizenroute blijven de files uit.
- Het bedrijfsleven en werknemers maken andere keuzes, waardoor grote files en drukte op het onderliggend wegennet uitblijven. Men bleek erg goed geïnformeerd te zijn en via contacten met omgevingspartijen horen we eigenlijk alleen maar positieve verhalen. Enkelen zouden het eigenlijk wel prima vinden als de Velsertunnel langer of voor altijd dicht blijft.
- Op de A9 is het wel drukker dan in 2015, zeker in de spits. Dat is niet voor iedere weggebruiker fijn. Maar de drukte op de A9 wijkt niet veel af van de het algemene beeld in heel Nederland. Door de groei van de economie is het bijna overal drukker op de weg.



- Doordat het plan goed werkt hebben we veel *goodwill* bereikt bij omgevingspartijen. Daar was een inspanning voor nodig, maar het is gelukt. Het draagvlak voor de renovatie is drie maanden na de sluiting van de Velsertunnel nog steeds hoog.

Rijkswaterstaat probeert het positieve verhaal vast te houden richting het najaar: een traditioneel drukke periode op de weg, vaak ook met slechter weer. Daarom zijn we sinds de sluiting van de Velsertunnel ook al aan het nadenken – samen met de omgevingspartijen – wat we nog extra moeten doen in de herfst en winter.

Onze leerpunten

Het hele proces om te komen tot het bereikbaarheidsplan Renovatie Velsertunnel en de daadwerkelijke sluiting van de Velsertunnel was een flinke leerervaring. Andere projecten kunnen profijt hebben van onze leerpunten. Daarom sluiten we deze paper af met drie leerpunten:

- Begin ruim van tevoren met een eerlijk verhaal, en betrek iedereen, ook je tegenstanders. Ga het proces open in om een bereikbaarheidsplan op te stellen. Geef omgevingspartijen de ruimte om input te geven en mee te denken. Vraag hen naar hun wensen en behoeften en doe iets met de feedback die je krijgt. Uiteraard kun je als overheid bepaalde kaders aangeven: wat kan wel en wat kan echt niet. Op die manier kun je je maatregelen ook efficiënter inzetten en weet je waar echt behoefte aan is. Is het plan eenmaal gereed, zorg er dan ook voor dat mensen mee kunnen denken bij de implementatie van de maatregelen.
- Wees bereikbaar en zichtbaar voor de omgeving. Zodra je een project aankondigt, zal dit leiden tot vragen. Sta daarvoor open en ga in gesprek. Wees bereikbaar en laat je zien door je project overal te presenteren. Zorg er dus voor dat je mensen in je team hebt die graag naar buiten toe treden.
- Renovatie Velsertunnel was een ingewikkeld project qua bereikbaarheid. Daarom was er ook een vrij groot budget om alle maatregelen uit te kunnen voeren. Vooral de inframaatregelen (keerlussen) en de extra rijstrook in de Wijkertunnel waren niet goedkoop. Zorg dus voor voldoende budget, niet alleen voor de maatregelen, maar ook voor het proces om daartoe te komen.