

UITVOERING, HINDER, START- EN EINDDATA VAN DE PROJECTEN ZIJN DYNAMISCH

SPOEDAANPAK IS OPMAAT TOT SNELLER EN BETER

De uitvoering van de Spoedaanpak loopt op roltjes. Tien van de 30 snelwegknoelpunten die onder de Spoedaanpak vallen, moeten volgend jaar mei zijn weggewerkt. En dat gaat lukken, weet 'Spoedaanpakdirecteur' Sieben Poel. Wat hem het meest opvalt: de bestuurlijke daadkracht bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en het elan waarmee Rijkswaterstaat, regionale overheden, aannemers en ingenieursbureaus samenwerken. En de snelheid waarmee de projecten de procedures en de uitvoeringsfase doorlopen.

In mei volgend jaar zijn er vanwege de Spoedaanpak minstens tien snelwegknoelpunten aangepakt. Directeur Projecten bij Rijkswaterstaat, Sieben Poel kan nog niet precies aangeven welke locaties dat dan precies zijn. De reden voor deze 'locatie-ongewisheid' is dat alle projecten een strakke planning hebben waarbinnen onvoorziene, doch denkbare calamiteiten, zoals langere vorstperiodes of ernstige sneeuwval niet meegenomen zijn. Het ene project is daar gevoeliger voor dan het andere. Toch is Poel er volledig gerust op dat het oplevertarget in mei 2011 wordt gehaald.

Ondertussen zijn er al zo'n 18 van de 30 projecten in uitvoering gegaan, waar-

van er ook al zes zijn afgerond. Dat zijn de A2 Leenderheide-Valkenswaard, A9 Holendrecht-Diemen, A58 Batadorp-Oirschot, de A12 Woerden-Oudenrijn, de A12 Woerden-Gouda en de A1 Hoevelaken-Barneveld. Minister Schultz van Infrastructuur en Milieu heeft inmiddels vijf ervan ook officieel geopend. De meest recente openingen waarvoor de minister op 9 december de officiële openingshandeling verrichtte, zijn op de A12 op de trajecten tussen Woerden en Oudenrijn en tussen Woerden en Gouda. Ook druppelen ondertussen de eerste resultaten voor de weggebruikers van de knelpuntaanpak bij Poel binnen. Zo zijn de files op de A2 bij Leenderheide nagenoeg weg en zijn de files op de A12 tussen Woerden en Ouden-

rijn al bijna opgelost. Benieuwd kijkt Poel uit naar de resultaten op de A58 en op de A12 op het gedeelte Woerden-Gouda.

Binnen het programma is niet alleen de uitvoering, de start- en einddata van de projecten wisselend en dynamisch, ook de hinder verschilt per project. Er wordt maximaal ingezet om de verkeershinder voor weggebruikers zoveel mogelijk te beperken, onder meer door het slim plannen van de werkzaamheden. Poel: 'Bij het traject Woerden-Gouda hebben we bijvoorbeeld bewust gekozen voor het intensief uitvoeren van werkzaamheden aan de weg in de verkeersluwe vakantieperiode. Die leverden wel hinder op, maar over een korte periode. Dat is eigenlijk redelijk goed gegaan. In alle gevallen blijft de hinder tot nu toe binnen de marges die de vorige minister aan de Kamer heeft toegezegd', aldus Poel.

Niet alleen zijn wettelijke aanpassingen doorgevoerd in de planprocedure om de aanpak van deze 30 fileknoelpunten versneld uit te voeren. Ook is gekozen voor een



Ben Immers, TNO

ALLE GOEDE DINGEN IN DRIEËN

'Het netwerk ligt er mooi bij, maar dat wil niet zeggen dat we klaar zijn; verre van dat zelfs. Er wordt weinig bijgebouwd en de vraag groeit nog even door. Het wordt nog drukker op het netwerk. Echter, geen betrouwbare reistijden zonder een robuust netwerk. De eerste opgave dus. In de studie 'Visie op een robuust wegennet' van TNO in opdracht van de ANWB, worden belangrijke aanzetten gegeven voor de structuur en de inrichting van een dergelijk netwerk. Belangrijk is ook dat de beschikbare capaciteit flexibel ingezet kan worden. Immers, naast de traditionele woon-werkspits hebben we ook een zaterdagspits, een zondagspits en evenementenspitsen. De bijbehorende verplaatsingspatronen verschillen volledig

van elkaar en moeten toch op hetzelfde netwerk afgewikkeld kunnen worden. De tweede opgave is de realisatie van een flexibel inzetbaar netwerk. Overigens hoeft het wegennet niet alle verplaatsingen af te wikkelen. We hebben ook andere modaliteiten, die zeker in stedelijke gebieden zeer gewenst zijn. Multimodale concepten zoals auto-ov, auto-fiets en ov-fiets kunnen de duurzaamheid van het transportsysteem borgen. Maar, wil de reiziger deze alternatieven gebruiken, dan zal de aantrekkelijkheid ervan moeten verbeteren. Dit vraagt onder meer om aanvullende investeringen in de infrastructuur (aanleg en onderhoud), gericht op verbetering van de kwaliteit (denk aan reistijd, gebruiksgemak) van zowel de verbindingen als de overstapknooppunten. Alle goede dingen in drieën.'