

- Mobiliteitsplan

- Haarrijnseplas, Utrecht

Definitief | Utrecht 29 december 2021



Inhoudsopgave

1. INLEIDING	3
1.1 AANLEIDING.....	3
1.2 ONTWIKKELINGEN HAARRIJN	3
1.3 AANPAK EN LEESWIJZER	4
2. SITUATIEANALYSE.....	5
2.1 LIGGING	5
2.2 BEREIKBAARHEID	5
2.3 PARKEREN.....	8
3. SCENARIO'S.....	10
3.1 EVENEMENTSCENARIOS	10
4. VERKEERS-GENERATIE	13
4.1 VERKEERSGENERATIE PER SCENARIO	13
4.2 VERDELING VERKEER OVER TIJD.....	14
4.3 VERWACHTTE KNELPUNTEN	15
5. MOBILITEITS-OPLOSSINGEN.....	16
5.1 VERKEERSVEILIGHEID.....	16
5.2 FIETSPARKEREN.....	17
5.3 AUTOPARKEREN.....	17
5.4 OPENBAAR VERVOER	20
5.5 COMMUNICATIE	21
5.6 CONCLUSIE	22

1. Inleiding

1.1 AANLEIDING

Jaarlijks vinden er verschillende evenementen plaats op de strandzone aan de recreatieplas Haarrijnseplas. Deze evenementen worden grotendeels mogelijk gemaakt via een 'binnenplanse afwijking'. Dat betekent dat onder bepaalde voorwaarden kan worden afgeweken van het bestemmingsplan als een evenement niet in het bestemmingsplan past. Het voornemen is echter om evenementen bij de Haarrijnseplas zoveel mogelijk direct mogelijk te maken in het bestemmingsplan. Gemeente Utrecht vraagt daarom om een integraal mobiliteitsplan voor de Haarrijnseplas waarin vanuit mobiliteit wordt aangegeven op welke manier evenementen goed georganiseerd kunnen worden en bezoekersstromen in goede banen worden geleid.

Het mobiliteitsplan dat voor u ligt dient als onderligger voor het bestemmingsplan dat wordt ontwikkelt in het kader van de nieuwbouwon ontwikkeling in Haarrijn (zie volgende paragraaf). In dit mobiliteitsplan leest u welke verschillende typen evenementen worden verwacht en onder welke voorwaarden de evenementen kunnen worden georganiseerd.

1.2 ONTWIKKELINGEN HAARRIJN

Gemeente Utrecht bereidt momenteel de ontwikkeling 'Woningbouw Haarrijn' voor. Haarrijn vormt de schakel tussen het landschap (Het Groene Hart) en de stad (Leidsche Rijn/Utrecht). De ontwikkeling wordt gerealiseerd in het noordwestelijk deel van Leidsche Rijn tussen de Rijksweg A2 en de Haarrijnseplas. Het doel van de opgave is om opnieuw betekenis te geven aan het gebied Haarrijn en een levendig en vitaal gebied te laten ontstaan. Het ontwerp bestemmingsplan is inmiddels vastgesteld, waarmee juridisch en planologisch de ontwikkeling van 700 woningen, een Utrechts Kind Centrum, horeca, evenementen, energie-eilanden en een recreatiegebied mogelijk wordt gemaakt.



Figuur 1: plangebied woningbouw Haarrijn

1.3 ● AANPAK EN LEESWIJZER

Om te komen tot een integraal mobiliteitsplan zijn de volgende stappen doorlopen:

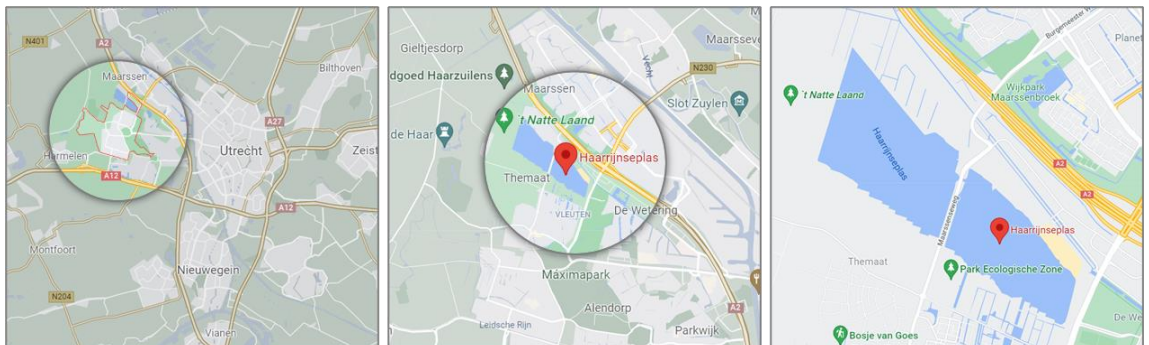
- **Uitvoeren situatieanalyse en bepalen evenementscenario's (hoofdstuk 2 en 3):** We hebben de huidige situatie en toekomstige situatie van de Haarrijnseplas in beeld gebracht, hoe het verkeerssysteem functioneert, welke evenementscenario's we kunnen onderscheiden voor de Haarrijnseplas en welke bezoekersstromen we per evenementscenario kunnen verwachten.
- **Doorrekenen verkeersaantrekkende werking en bepalen mogelijke knelpunten (hoofdstuk 4):** We hebben voor elk evenementscenario berekend wat de gevolgen zijn voor het verkeer bij het aantal te verwachten evenementbezoekers. Op basis van de berekeningen hebben we mogelijke knelpunten bepaald die kunnen optreden bij de organisatie van een evenement.
- **Opstellen mobiliteitsoplossingen (hoofdstuk 5):** We hebben per evenementscenario aangegeven welke maatregelen nodig zijn om de bezoekersstromen in goede banen te leiden.

2. Situatietanalyse

Om een goed beeld te krijgen van de directe omgeving van de Haarrijnseplas beschrijven we in dit hoofdstuk de ligging, de bereikbaarheid (met auto, fiets en OV) en de parkeercapaciteit van de plas. Deze elementen hebben allen invloed op het organiseren van een evenement en de maatregelen die getroffen kunnen en moeten worden om de bezoekersstromen in goede banen te leiden.

2.1 LIGGING

De Haarrijnseplas is een recreatieplas gelegen in Haarrijn, ten noordwesten van Utrecht. Op het terrein bevindt zich de horecagelegenheid Beachhouse Key West. Aan de oostzijde van de plas bevindt zich bedrijventerrein De Wetering-Haarrijn. Hier zijn circa 100 bedrijven gevestigd, waaronder een DHL Express en Wasserij / Linnenverhuur G. van der Kleij.

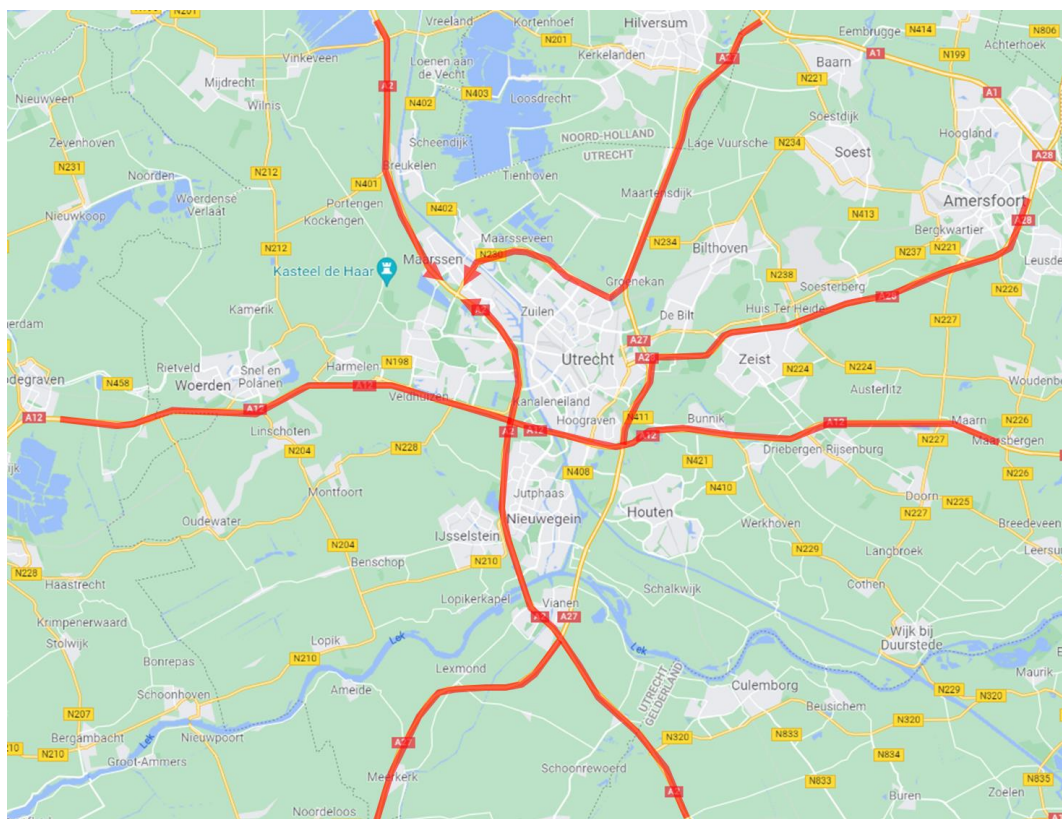


Figuur 2: ligging Haarrijnseplas

2.2 BEREIKBAARHEID

2.2.1 Autobereikbaarheid

De Haarrijnseplas is voor autoverkeer het best te bereiken via de A2 en A12. Het meeste verkeer zal via afrit 6 'Maarssen' en de Heldinnenlaan naar de Haarrijnseplas rijden. Vanuit het noorden rijdt men via de A2 of de A27 en de N230 richting afrit 6 Maarssen. Vanuit het Oosten rijdt men via de A28 en de N230 of de A12 en de A2 naar afrit 6 Maarssen. Vanuit het zuiden rijdt men via de A27 en de A2 richting afrit 6 Maarssen. Vanuit het westen rijdt men via de A12 en A2 richting afrit 6 Maarssen. Lokaal verkeer vanuit Maarssen en Vleuten rijdt via de Willy Posthumushaghe, Maarssenseweg of Haarrijnse Rading richting de Haarrijnseplas.



Figuur 3: autobereikbaarheid via hoofdwegennet

2.2.2

Verkeersintensiteiten 2030

Met de nieuwbouw van Haarrijn wordt in de omgeving van de Haarrijnseplas een toename van het verkeer verwacht. Gemeente Utrecht heeft daarom op basis van de te realiseren nieuwbouw modelberekeningen uitgevoerd die een beeld geven van de verkeersintensiteiten na realisatie in 2030. Uit de modelberekeningen blijkt dat minder dan de helft van de capaciteit van de omliggende wegen wordt benut. In deze modellen is wel te zien dat de Ring van Utrecht ter hoogte van afrit 6 (de Zuilense Ring) in de ochtend- en avondspits aan de maximale capaciteit zit en er incidenteel overheen gaat..

2.2.3

Fietsbereikbaarheid

De Haarrijnseplas is voor fietsers vanuit verschillende richtingen te bereiken. Parallel aan het strand van de plas ligt de Strandboulevard. Dit is een vrijliggend fietspad die is verbonden met 'Het Lint Terwijde'. Het Lint verbindt de Haarrijnseplas met onder andere de wijken Vleuten en Leidsche Rijn. De Haarrijnseplas staat via de Dafne Schippersbrug en de Gele brug ook in directe verbinding met het centrum van Utrecht. Vanuit Maarssen kunnen fietsers via de Burgemeester Waverijnweg de Strandboulevard bereiken. Hiervoor moeten zijn de Maarssenseweg oversteken.

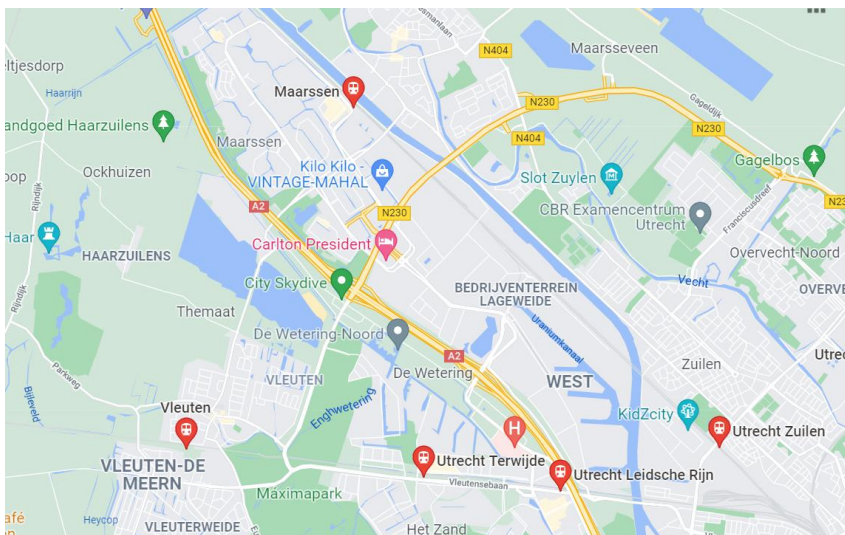


Figuur 4: Het Lint Terwijde

2.2.4

OV-bereikbaarheid

De Haarrijnseplas is met het OV bereikbaar via buslijn 5 en buslijn 11. Buslijn 5 rijdt elk halfuur van Utrecht CS via Terwijde naar station Maarssen. Buslijn 11 rijdt elk halfuur van station Overvecht via Station Leidsche Rijn naar station Maarssen. Treinstations Leidsche Rijn, Overvecht, Terwijde en Maarssen bevinden zich op relatief korte afstand van de Haarrijnseplas. Het zijn kleine stations waar alleen sprinters stoppen. Deze treinen stoppen bij alle stations en hebben vaak een lagere frequentie en snelheid dan intercity's die alleen bij grote centrale stations stoppen. OV-reizigers kunnen op de stations wel een OV-fiets huren voor de last-mile verplaatsing naar bijvoorbeeld de Haarrijnseplas.



Figuur 5: NS stations in omgeving Haarrijnseplas

2.2.5

Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid in de directe omgeving van de Haarrijnseplas is goed. De wegen zijn conform richtlijnen aangelegd en er is veel ruimte voor fietsers en voetgangers aanwezig. Fietsers en voetgangers kunnen gebruikmaken van vrijliggende fiets- en voetpaden. Er zijn enkele conflictsituaties waar gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer elkaar kunnen kruisen. De kruising van de Strandboulevard met de Maarssewag is zo'n punt waar fietsers en auto's elkaar kunnen kruisen. Deze kruising is overzichtelijk en logisch opgebouwd.



Figuur 6: Kruising Strandboulevard met Maarssenseweg

2.3 PARKEREN

2.3.1 Autoparkeren

Verspreid over twee parkeerterreinen (P1 en P2) zijn voor de Haarrijnseplas **231 parkeerplaatsen** beschikbaar. Uit onderzoek van NDC (2018) blijkt dat de parkeerterreinen op een zonnige dag volledig worden bezet door strandbezoekers. Wanneer de parkeerterreinen volledig zijn bezet, wordt een deel van de Strandboulevard gebruikt om tijdelijk extra parkeerplaatsen aan te kunnen bieden. Dat levert op piekmomenten nog eens 57 extra parkeerplaatsen op. In onderstaande tabel zijn de resultaten van een parkeerdrukmeting op een zaterdag in april (2018) zichtbaar. Hieruit blijkt dat de beschikbare parkeercapaciteit tussen 14.00 en 17.00 uur tussen 80 - 90% is bezet. Uit een enquête onder parkeerders blijkt tevens dat de meeste parkeerders in het weekend de bestemming Haarrijnseplas of Beachhouse Key West hebben.



Figuur 7: parkeerterreinen Haarrijnseplas

In de directe omgeving van de Haarrijnseplas zijn alleen bij bedrijven privéparkeerterreinen aanwezig. Op de openbare weg geldt een parkeerverbod. Op een kilometer afstand van de Haarrijnseplas ligt een woonwijk met parkeerplaatsen zonder betaald parkeren regime.

De gemeente geeft aan dat deze parkeerplaatsen bij evenementen gebruikt kunnen worden door de festival organisatoren als opslag ruimte of ruimte voor leveranciers.

2.3.2

Fietsparkeren

Er zijn langs de Strandboulevard verschillende fietsparkeervoorzieningen aanwezig. De fietsparkeervoorzieningen bestaan uit ruim 40 houten rekken die zijn verbonden door een metalen ketting. De gemeente gaat uit van parkeercapaciteit voor **1200 fietsen**.



Figuur 8: fietsparkeervoorzieningen Haarrijnseplas

Deelfietsensysteem

Nabij P1 staan enkele fietsrekken die onderdeel zijn van een deelfietsensysteem. Het deelfietsensysteem van Pickupbike is onderdeel van de MaaS-app (Mobility as a Service) GoAbout. Bij station Utrecht Leidsche Rijn is een zelfde soort deelfietsen hub te vinden. OV-gebruikers kunnen op die manier de last-mile verplaatsing richting het bedrijventerrein bij de Haarrijnseplas gemakkelijk per fiets afleggen. Het aanbod van deelfietsen echter wel beperkt en daarmee in de huidige vorm geen optie voor evenementbezoekers.



Figuur 9: deelfietsensysteem P1

3. Scenario's

In dit hoofdstuk beschrijven we verschillende evenementscenario's en maken we per scenario inzichtelijk met welk vervoermiddel de evenementbezoekers zich naar het betreffende evenement verplaatsen (modal-shift). We maken dit per scenario inzichtelijk omdat elk type evenement een andere doelgroep bereikt en daarmee ook per scenario een andere modal-shift te verwachten is. Een kleinschalig lokaal evenement trekt naar verwachting veel fietsers en een groot landelijk georiënteerd evenement trekt naar verwachting veel automobilisten. De modal-shift van een evenement bepaalt op hoofdlijnen het benodigde maatregelenpakket om het verkeer in goede banen te leiden.

3.1 • EVENEMENTSCENARIOS

Gemeente Utrecht hanteert voor de organisatie van evenementen bij de Haarrijnseplas de volgende regels:

- Maximaal 24 evenementendagen per jaar met max. 1.000 bezoekers per dag.

Op basis van de omgevingsvergunning mag volgens de volgende voorwaarden van het maximaal aantal bezoekers worden afgeweken:

- Per jaar maximaal 6 evenementen met in totaal maximaal 12 evenementendagen met een maximum van 5.000 bezoekers per dag;
- Per jaar maximaal 3 evenementen met in totaal maximaal 6 evenementendagen met een maximum van 10.000 bezoekers per dag;
- Per jaar maximaal 2 evenementen met in totaal maximaal 4 evenementendagen met een maximum van 15.000 bezoekers per dag;

Op basis van bovenstaande regels onderscheiden we vier verschillende evenementscenario's:

1. Een klein evenement met max. 1000 bezoekers;
2. Een gemiddeld evenement met max. 5.000 bezoekers;
3. Een middelgroot evenement met max. 10.000 bezoekers;
4. Een groot evenement met max. 15.000 bezoekers.

Om tot een realistische modal split te komen zijn verschillende bronnen gebruikt, waaronder verkeersplannen van verschillende evenementen, CROW publicatie 305 'Verkeersgeneratie leisure' en expert judgement vanuit vergelijkbare opdrachten. Ook is er contact gelegd met de organisatie van festival STRAND en evenementlocatie de Kuip in Rotterdam. De cijfers van het CROW zijn terug te vinden in bijlage 2.

3.1.1 •

Scenario 1: klein evenement met max. 1000 bezoekers

Scenario 1 betreft voornamelijk lokale evenementen die zich focussen op bezoekers uit de omliggende wijken. De verwachting is dat het merendeel van de bezoekers op de fiets of lopend zal komen. Naast evenementen met een lokaal karakter houden we in dit mobiliteitsplan ook rekening met evenementen met een meer regionaal karakter. Een evenement met een regionaal karakter focust zich naast bezoekers uit de omliggende wijken ook op bezoekers uit de regio Utrecht.

Scenario 1a: klein lokaal evenement	Scenario 1b: klein regionaal evenement
Modal split klein lokaal evenement: <u>Bezoekers uit omliggende wijken:</u> • 1.000 bezoekers • 25% met de auto • 70% met de fiets / lopend • 5% met het OV	Modal split klein regionaal evenement: <u>Bezoekers uit omliggende wijken:</u> • 500 bezoekers • 25% met de auto • 70% met de fiets / lopend • 5% met het OV <u>Bezoekers uit Utrecht en regio:</u> • 500 bezoekers • 50% met de auto • 40% met de fiets • 10% met het OV

3.1.2

Scenario 2: gemiddeld evenement met max. 5.000 bezoekers

Een gemiddeld evenement focust zich zowel op lokale als regionale bezoekers. Een jaarlijks terugkomend evenement dat al reeds wordt georganiseerd bij de Haarrijnseplas is festival Strand . Dit tweedaagse evenement trekt dagelijks 5.000 bezoekers. (In bijlage 1 vind je een samenvatting met voor dit mobiliteitsplan relevante cijfers van het festival).

Modal split gemiddeld evenement:	
<u>Bezoekers uit omliggende wijken:</u>	<u>Bezoekers uit Utrecht en regio:</u>
• 2.000 bezoekers • 25% met de auto • 70% met de fiets / lopend • 5% met het OV	• 3.000 bezoekers • 50% met de auto • 40% met de fiets • 10% met het OV

3.1.3

Scenario 3: middelgroot evenement met max. 10.000 bezoekers

Bij middelgrote evenementen worden zowel lokale, regionale als landelijke bezoekers verwacht.

Modal split middelgroot evenement:	
<u>Bezoekers uit omliggende wijken:</u>	<u>Bezoekers uit Utrecht en regio:</u>
• 3.000 bezoekers • 25% met de auto • 70% met de fiets / lopend • 5% met het OV	• 5.000 bezoekers • 50% met de auto • 40% met de fiets • 10% met het OV
<u>Landelijke bezoekers</u>	
• 2.000 bezoekers • 70% met de auto • 30% met het OV/georganiseerd vervoer	

3.1.4

Scenario 4: groot evenement met max. 15.000 bezoekers

Bij grote evenementen worden zowel lokale, regionale als landelijke bezoekers verwacht.

Modal split middelgroot evenement:

Bezoekers uit omliggende wijken:

- 4.000 bezoekers
- 25% met de auto
- 70% met de fiets / lopend
- 5% met het OV

Bezoekers uit Utrecht en regio:

- 7.500 bezoekers
- 50% met de auto
- 40% met de fiets
- 10% met het OV

Landelijke bezoekers

- 3.500 bezoekers
- 70% met de auto
- 30% met het OV/georganiseerd vervoer

4. Verkeers- generatie

In dit hoofdstuk berekenen we de verkeersgeneratie per evenementscenario. Dit doen we op basis van de in hoofdstuk 3 vastgestelde modal-shift. De berekening van de verkeersgeneratie geeft inzicht in de absolute te verwachten aantallen verkeer dat per evenement naar de Haarrijnseplas trekt. Op basis van de verkeersgeneratie kunnen we in hoofdstuk 5 toewerken naar effectieve maatregelen om de bezoekersstromen goed te kunnen verwerken.

4.1 VERKEERSGENERATIE PER SCENARIO

De meeste evenementbezoekers komen niet alleen naar een evenement. Bezoekers die met de auto naar een evenement komen reizen vaak samen. De mate waarin mensen samen naar een evenement reizen verschilt per type evenement. Zo hanteert festival strand een samenreisfactor van 3,1. CROW gaat voor de organisatie van een willekeurig evenement (dat kunnen verschillende type evenementen zijn) uit van een **samenreisfactor van 2,5**. Aangezien bij de Haarrijnseplas verschillende type evenementen worden georganiseerd gaan wij in dit mobiliteitsplan uit van de samenreisfactor die door het CROW wordt gehanteerd. Dat betekent dat we ervan uitgaan dat elke auto gemiddeld 2,5 evenementbezoekers vervoert.

4.1.1

Scenario 1a en 1b

Scenario 1a, max. 1000 bezoekers

	Lokaal (1000)	Regionaal (0)	Landelijk (0)	Totaal
Fiets	700 (70%)	-	-	700
Auto	100 (25%)	-	-	100
OV	50 (5%)	-	-	50

Scenario 1b, max. 1000 bezoekers

	Lokaal (500)	Regionaal (500)	Landelijk (0)	Totaal
Fiets	350 (70%)	200 (40%)	-	550
Auto	50 (25%)	100 (50%)	-	150
OV	25 (5%)	50 (10%)	-	75

4.1.2

Scenario 2

Scenario 2, max. 5000 bezoekers

	Lokaal (2000)	Regionaal (3000)	Landelijk (0)	Totaal
Fiets	1400 (70%)	1200 (40%)	-	2600
Auto	200 (25%)	600 (50%)	-	800

OV	100 (5%)	300 (10%)	-	400
----	----------	-----------	---	-----

4.1.3

Scenario 3

Scenario 3, max. 10000 bezoekers

	Lokaal (3000)	Regionaal (5000)	Landelijk (2000)	Totaal
Fiets	2100 (70%)	2000 (40%)	-	4100
Auto	300 (25%)	1000 (50%)	560 (70%)	1860
OV/ georganiseerd	150 (5%)	500 (10%)	600 (30%)	1250

4.1.4

Scenario 4

Scenario 4, max. 15000 bezoekers

	Lokaal (4000)	Regionaal (7500)	Landelijk (3500)	Totaal
Fiets	2800 (70%)	3000 (40%)	-	5800
Auto	400 (25%)	1500 (50%)	980 (70%)	2880
OV/ georganiseerd	200 (5%)	750 (10%)	1050 (30%)	2000

4.2

VERDELING VERKEER OVER TIJD

Uiteraard komen niet alle bezoekers tegelijkertijd naar een evenement. Er zit een natuurlijke spreiding in het moment waarop de bezoekers bij een evenement arriveren. Dit is afhankelijk van het type evenement. Bij een festival is de spits meer verspreid dan bij een sportevenement of buitenbioscoop. Om een realistisch beeld te schetsen van de verdeling van de aankomsten over de dag, maken we gebruik van de cijfers van festival STRAND. In onderstaande tabel staat de verwachte instroom van het autoverkeer bij een middagevenement. Aangezien de verwachting is dat het autoverkeer de meeste invloed heeft op het netwerk, is alleen de tabel van het autoverkeer in het hoofdrapport opgenomen. In bijlage 3 zijn ook de instroom-tabellen van fiets en OV terug te vinden.

	1a	1b	2	3	4
12:00	7	10	55	127	197
13:00	16	24	127	295	457
14:00	15	22	117	271	420
15:00	19	28	151	352	545
16:00	23	35	185	430	666
17:00	14	21	114	266	412
18:00	6	10	51	119	184

Voor de uitstroom van een evenement geldt dat zo goed als alle verkeer tussen de laatste twee uur voor het einde van een evenement en een uur na het evenement vertrekt. Dit betekent dat er na afloop van een evenement een grote piek zichtbaar is.

4.3 ● VERWACHTTE KNELPUNTEN

Uitgaande van de in voorgaande hoofdstukken verzamelde informatie kunnen niet alle verschillende type evenementen worden georganiseerd zonder dat er passende maatregelen worden getroffen. Per scenario ontstaan er verschillende knelpunten als geen maatregelen worden getroffen. Hieronder beschrijven we per scenario de belangrijkste te verwachten knelpunten. In hoofdstuk 5 beschrijven we maatregelen waarmee de knelpunten kunnen worden opgelost.

4.3.1 ● Scenario 1a en 1b

Bij de organisatie van kleinschalige evenementen verwachten we geen noemenswaardige knelpunten, en kunnen dus zonder aanvullende maatregelen worden georganiseerd. Met de autoparkeercapaciteit van P1 en P2 zijn voldoende parkeerplekken aanwezig en het beperkte aantal auto's heeft beperkte invloed op het verkeersnetwerk. Het aantal beschikbare fietsparkeerplekken (1200) is ook ruim voldoende.

4.3.2 ● Scenario 2

Vanaf scenario 2 is er een tekort aan autoparkeerplekken als alleen gebruik kan worden gemaakt van P1 en P2. Er worden 800 auto's verwacht, waar P1 en P2 gezamenlijk parkeercapaciteit heeft voor 231 auto's. Bij scenario 2 is ook een tekort aan fietsparkeerplekken. Er worden ruim de helft meer fietsers verwacht dan de parkeercapaciteit die beschikbaar is. Met ruim 800 automobilisten en 2.500 fietsers is de impact op het verkeersnetwerk groter dan bij scenario 1, maar met de juiste maatregelen zullen er geen knelpunten ontstaan.

4.3.3 ● Scenario 3 en 4

Vanaf scenario 3 is er naast een tekort aan autoparkeerplekken en fietsparkeerplekken ook een grote impact op het verkeersnetwerk te verwachten. Het meeste verkeer dat richting de Haarrijnseplas rijdt zal via afrit 6 van de A2 worden gestuurd. Bij de organisatie van een groot evenement met 10.000 of 15.000 bezoekers is de kans op terugslag op de A2 aanwezig. Om die reden zal bij een groot evenement altijd gebruik moeten worden gemaakt van aanvullende maatregelen zoals satellietparkeerplaatsen in de regio. Verkeer zal niet meer in de buurt van de haarrijnseplas komen, waardoor de druk op het netwerk in de directe omgeving van de Haarrijnseplas minimaal blijft.

Met de piek van de uitstroom na afloop van een groot evenement zal de kans op verkeersonveilige situaties op punten waar gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer elkaar kruist toenemen (kruising Strandboulevard met Maarssenseweg en de uitrit van P1). In hoofdstuk 5 lichten wij toe welke maatregelen moeten worden genomen om de veiligheid te garanderen.

5. Mobiliteitsoplossingen

De organisatie van evenementen uit alle vier de evenementscenario's brengen uitdagingen met zich mee. Als de juiste maatregelen worden getroffen om op een goede manier met die uitdagingen om te gaan, verwachten we dat alle verschillende type evenementen zonder problemen bij de Haarrijnseplas kunnen worden georganiseerd. In dit hoofdstuk beschrijven we verschillende maatregelen die nodig zijn om de evenementen te kunnen organiseren.

5.1 VERKEERSVEILIGHEID

Verkeersregelaars op cruciale punten

Om de verkeersveiligheid voor zowel fietsers, voetgangers als automobilisten bij scenario 3 en 4 te garanderen is het noodzakelijk om na afloop van een evenement verkeersregelaars in te zetten bij de kruising van de Strandboulevard met de Maarssenseweg en bij de uitgang van P1. Zij kunnen het verkeer geleidelijk laten uitstromen zonder dat er conflictsituaties ontstaan tussen kwetsbare deelnemers en gemotoriseerd verkeer. De veiligheid van fietsers en voetgangers kan daarmee worden gegarandeerd.



Figuur 10: verkeersregelaars bij kruising Strandboulevard met Maarssenseweg en uitrit P1

5.2 ● FIETSPARKEREN

Bij de organisatie van evenementen uit scenario's 2, 3 en 4 geldt dat er extra fietsparkeercapaciteit moet worden gerealiseerd. Het aantal benodigde fietsparkeerplekken varieert per scenario. Er zijn verschillende manieren om extra fietsparkeercapaciteit te organiseren. Zo kunnen er pop-up fietsenstallingen worden gerealiseerd aan de Stadsboulevard, maar is het ook mogelijk om een deel van 'Het Lint Terwijde' te gebruiken om fietsen te stallen. Het Lint is breed opgezet en biedt daarmee voldoende ruimte als tijdelijke fietsvoorzieningen.



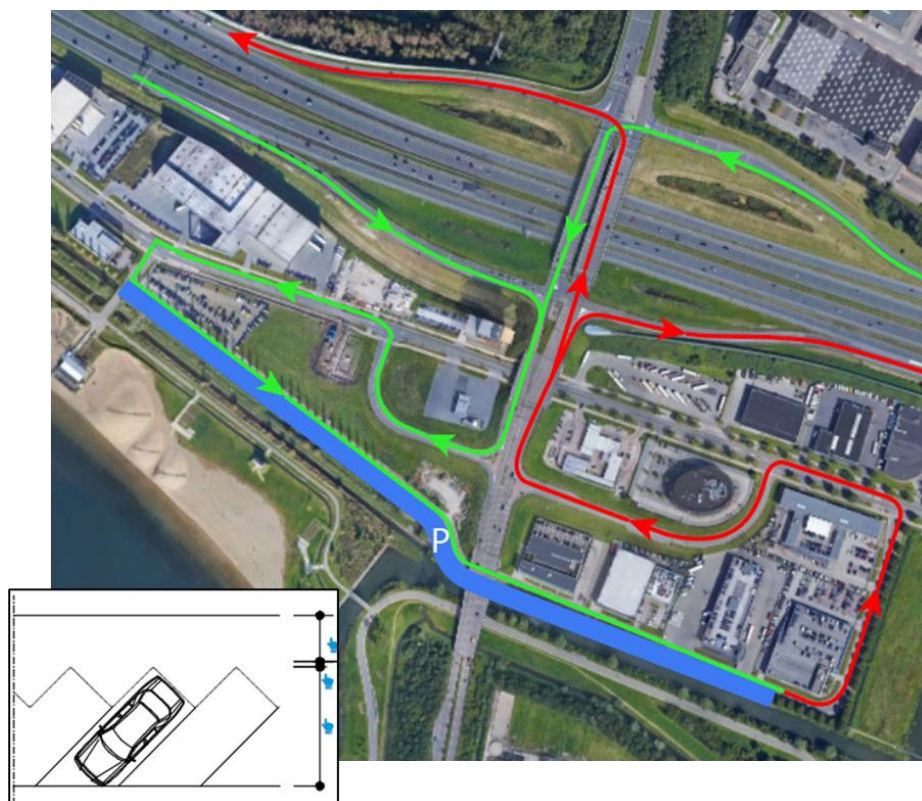
Figuur 11: Tijdelijke fietsparkeerplekken

Naast de fietsparkeerplekken moeten er speciale parkeerplekken (met harde ondergrond) worden gerealiseerd voor scooters en brommers, zodat ook bezoekers die met de scooter of brommer komen hun vervoermiddel gemakkelijk kunnen stallen.

5.3 ● AUTOPARKEREN

Uitbreiden parkeercapaciteit in nabije omgeving Haarrijnseplas

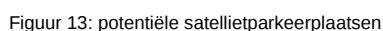
Bij gemiddelde evenementen (scenario 2 en 3) zal allereerst de parkeercapaciteit in de nabije omgeving van de Haarrijnseplas uit moeten breiden. De kans is namelijk groot dat automobilisten toch naar de Haarrijnseplas komen omdat de plas zo dicht naast de snelweg ligt. Het is dus moeilijk om alle automobilisten te verleiden op afstand te parkeren. In de Ien Dalesingel en de Meijewetering geldt in de reguliere situatie een parkeerverbod. Dit parkeerverbod zou tijdens evenementen opgeheven kunnen worden. Autoparkeren zou gefaciliteerd kunnen worden om de extra parkeervraag op te kunnen vangen. Wanneer wordt gekozen voor visgraatparkeerplekken aan één zijde van de Ien Dalesingel en Meijewetering in combinatie met een eenrichtingscircuit, is het mogelijk om tussen de 175 en 220 extra parkeerplaatsen te realiseren. Wel moet bij deze maatregel rekening worden gehouden met het in- en uitrijden van (vracht)verkeer bij de bedrijven aan de Meijewetering.



Figuur 12: visgraadparkeren aan de Ien Dalesingel

Satellietparkeren

Bij evenementscenario 3 en 4 is het noodzakelijk om satellietparkeren te organiseren waarmee kan worden voorzien aan de benodigde parkeervraag. Locaties die in aanmerking komen voor satellietparkeren zijn P+R Papendorp, P+R Breukelen, carpoollocatie de Meern, de Maarsseveenseplassen en de Jaarbeurs. Bij Carpoollocatie de Meern kan verkeer uit Westen worden afgevangen. Bij P+R Breukelen en de Maarsseveenseplassen kan verkeer uit het Noorden worden afgevangen. Bij P+R Papendorp kan verkeer uit het Zuiden en Oosten afgevangen. In de toekomst biedt mogelijk de geplande HUB XL nog uitkomst als satellietparkeerplaats.



Afhankelijk van de grootte van een evenement kan de benodigde grootte van de satellietparkeerplaatsen worden bepaald. De keuze voor en het organiseren van een geschikte satellietparkeerplaats is verantwoordelijkheid van de evenementorganisator. Dit is vastgesteld in de evenementvergunning.

Bij aankoop van een evenementticket moet het mogelijk zijn om in combinatie met het evenementticket direct een parkeerkaart te kopen voor één van de satellietparkeerplaatsen. Daarmee ben je in staat om bij de ticketverkoop al een deel van het verkeer te sturen. Veel evenementlocaties maken gebruik van dergelijke combitickets. Evenementlocatie de Kuip laat weten dat zij zeer goede ervaringen hebben met combitickets. Een groot deel van de bezoekers (zo'n 15.000 automobilisten) koopt direct met een evenementticket een parkeerticket voor een satellietparkeerplaats.

Uiteraard geldt voor de satellietparkeerplaatsen dat ook het natransport georganiseerd moet worden. Hiervoor kunnen pendelbussen worden ingezet die bezoekers vanaf de satellietparkeerplaatsen naar de Haarrijnseplas brengen. Pendelbussen kunnen op een veilige manier 'halteren' aan de Ien Dalesingel. Festivalbezoekers kunnen via het voetpad naar de ingang van de Haarrijnseplas lopen. Met het halteren van de pendelbussen komt een deel van de ruimte voor de extra parkeerplaatsen (afhankelijk van het aantal halterende pendelbussen) voor auto's aan de Ien Dalesingel te vervallen.



Figuur 14: parkeerstrook pendelbussen

Verkeersmanagement via DRIPS

Belangrijke aanvulling op satellietparkeren is het op juiste wijze managen van het verkeer. Middels DRIPS, tekstkarren en bebording langs de weg kunnen bezoekers naar de voor hen meest voor de hand liggende parkeerlocatie worden geleid. Mochten één of meerdere parkeerlocaties volledig zijn benut, kan het verkeer naar de laatste parkeerbestemming worden geleid.

Handhaving

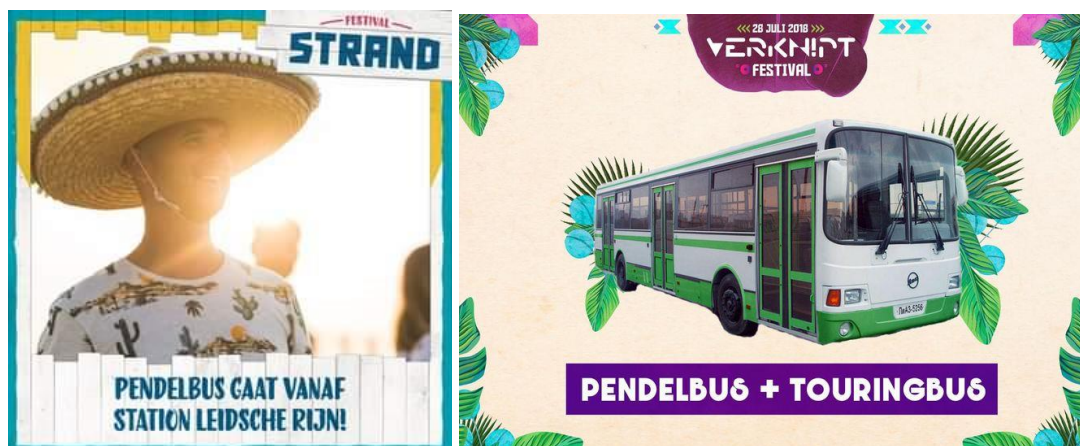
De verwachting is dat ondanks de maatregelen toch bezoekers zelf op zoek zullen gaan naar een parkeerplaats in de directe omgeving van de Haarrijnseplas. De meest voor de hand liggende locatie om te parkeren is de wijken Vleuten en (de nog te ontwikkelen wijk) Haarrijn. Handhaving zou kunnen helpen om de overlast in omliggende wijken te beperken.

5.4

OPENBAAR VERVOER

Pendelbussen bij stations

De Haarrijnseplas is geen aantrekkelijke locatie om met het OV te bereizen. Het OV aanbod dat in de reguliere situatie aanwezig is, is niet toereikend om tijdens evenementen als aantrekkelijk alternatief te gelden. Met vier kleine stations in de nabije omgeving (Maarssen, Vleuten, Leidsche Rijn en Terwijde) en Utrecht Centraal op fietsafstand, is er zeker wel potentie om OV als aantrekkelijk alternatief te laten gelden. Eén van de oplossingen om het natransport van de stations naar de Haarrijnseplas te faciliteren zijn pendelbussen. Door pendelbussen in te zetten vanaf bijvoorbeeld Utrecht Centraal is het voor festivalbezoekers veel aantrekkelijker om met het OV naar een evenement te reizen.



Figuur 15: Pendelbussen als natransport vanaf stations

Duidelijke looproutes vanaf stations naar Haarrijnseplas

Vanaf Station Utrecht Terwijde loop je in een half uur naar de Haarrijnseplas. Dat is een aardige afstand, maar zeker bij de echt grote evenementen is de kans groot dat OV-reizigers besluiten het laatste deel te voet af te leggen. Daarom is het gewenst om bij grote evenementen vanaf stations Vleuten, Maarssen en Terwijde duidelijke looproutes aan te brengen richting de Haarrijnseplas.

Faciliteren deelfietsen op stations

De Last mile kan makkelijker gemaakt worden door het plaatsen van deelfietsen op stations Leidsche Rijn, Vleuten, Terwijde en Maarssen. Het huidige aanbod van OV-fietsen zijn op deze locaties onvoldoende voor de organisatie van een groot evenement.

5.5

COMMUNICATIE

Inzetten op fiets en OV

Gezien het zeer beperkt aantal beschikbare autoparkeerplekken en de locatie van de Haarrijnseplas is het van belang om met communicatie vol in te zetten op het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer. Geef bijvoorbeeld aan dat er beperkte parkeercapaciteit aanwezig is en dat mensen met de fiets moeten komen. Geef ook aan dat er natransport is geregeld vanaf station Utrecht centraal en adviseer mensen dus met het OV te reizen. Er zijn verschillende communicatiemethoden mogelijk die hiervoor ingezet kunnen worden:

- Op de website van het betreffende festival onder 'reizen' beginnen met informatie over fiets en OV in plaats van beginnen met informatie over de bereikbaarheid van de auto;
- Combinatietickets aanbieden van toegangskarten en OV-tickets en/of pendelbustickets;
- Met social media gericht bezoekers benaderen met informatie die voor hen van toepassing is. Woon je bijvoorbeeld in een stad met een directe OV-verbinding naar Utrecht, adviseer deze mensen dan dat ze met het OV moeten komen.

5.6

**CONCLUSIE**

Kleinschalige evenementen uit scenario 1a en 1b kunnen zonder extra maatregelen worden georganiseerd. Dit levert naar verwachting geen verkeershinder op voor de omgeving van de Haarrijnseplas. Middelgrote tot grote evenementen uit scenario's 2, 3 en 4 kunnen zonder problemen worden georganiseerd mits de juiste maatregelen worden getroffen. De verwachte knelpunten uit hoofdstuk 4 kunnen worden opgelost met maatregelen uit hoofdstuk 5. Uiteraard verdient elk type evenement maatwerk. Het is dus van belang om voor elk afzonderlijk evenement af te wegen of en zo ja welke maatregelen ingezet moeten worden om mogelijke problemen voor te zijn.

Bijlage 1 Cijfers Festival Strand

Een jaarlijks terugkerend meerdaags evenement dat sinds enkele jaren wordt georganiseerd op het terrein van de Haarrijnseplas is Festival Strand. Het festival is een lokaal/regionaal georiënteerd evenement met maximaal 5.000 bezoekers en valt daarmee onder scenario 2. De cijfers die Festival Strand laat zien, komen overeen met de in paragraaf 2.1 geschetste scenario's.

Modal- shift

Vrijdagavond (90's/00's Dance):

Type Voertuig	%
Auto	20%
Pendelbus	7%
Touringcars	2%
Taxi	4%
Kiss & Ride	3%
Lokaal - Fiets	64%
Totaal	100%

Zaterdag (Pop/Rock):

Type Voertuig	%
Auto	13%
Pendelbus	20%
Touringcars	2%
Taxi	2%
Kiss & Ride	3%
Lokaal - Fiets	60%
Totaal	100%

Samenreisfactoren

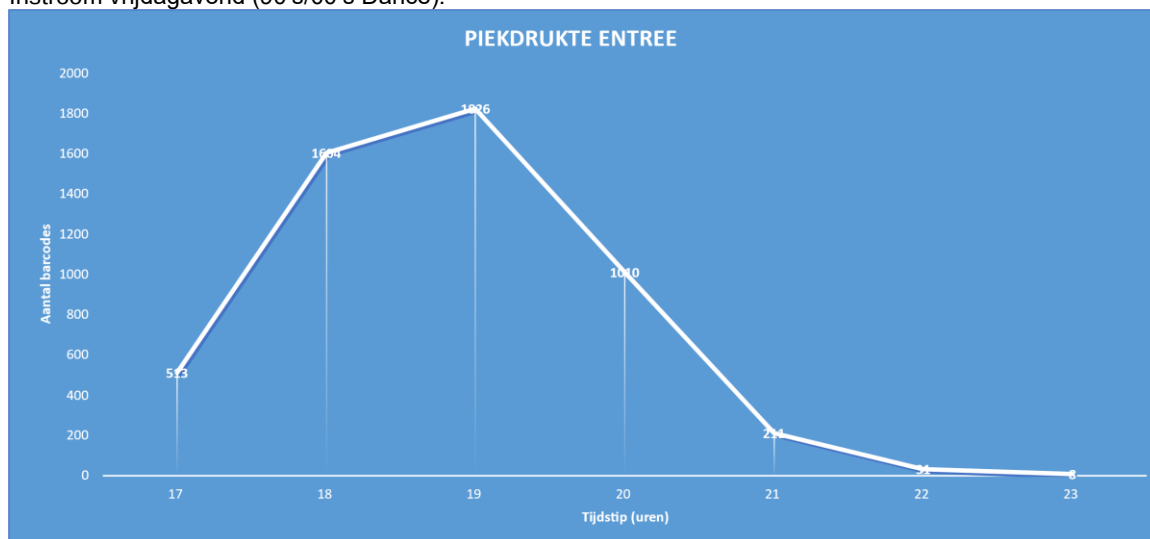
Bij evenementen mag je ervan uitgaan dat er veel wordt samengereisd. Bezoekers die met de auto komen, zullen zelden alleen in een auto stappen. Festival Strand hanteert de samenreisfactoren uit onderstaande tabel.

Type voertuig	Graad
Gemiddelde bezettingsgraad van auto's bij festivals/dance-events	3,1 personen per voertuig
Gemiddelde bezettingsgraad Taxi/ Kiss & Ride	2,5 personen per auto, excl. chauffeur
Gemiddelde bezettingsgraad Fietzers	1,1 personen per fiets
Gemiddelde bezettingsgraad standard ov-bussen	55 personen
Gemiddelde bezettingsgraad gelede bussen	100 personen

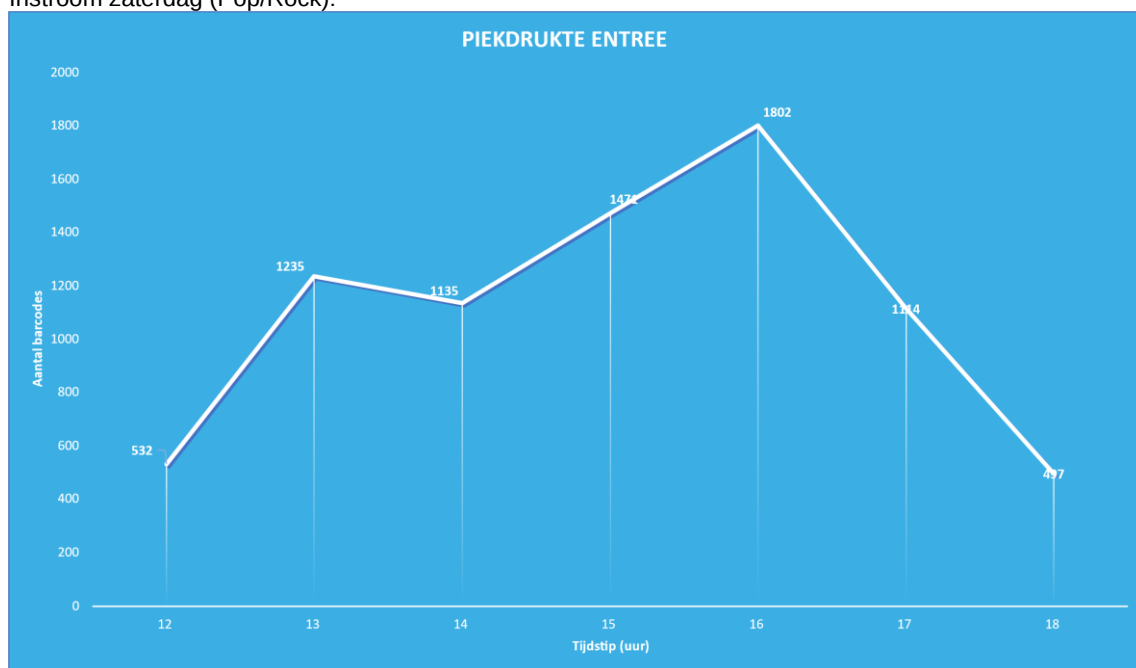
Instroom en uitstroom festival

Festival Strand houdt ook de in- en uitstroom van het festival bij. Hieruit blijkt dat de uitstroom van het festival een sterke piek kent direct na het einde van het festival. De instroom van het festival is veel beter verdeeld. Logischerwijs is de instroom op de vrijdagavond van het festival ook meer geclusterd tot een aantal uren (tussen 17.00 – 19.00 uur). Op zaterdagmiddag is de instroom verdeeld over veel meer uren.

Instroom vrijdagavond (90's/00's Dance):



Instroom zaterdag (Pop/Rock):



Bijlage 2 Cijfers CROW

afbeelding 305: Verkeersgeneratie leisure – Omgaan met onzekerheden rond bijzondere en unieke vrijetijdsvoorzieningen en evenementen

Verblijfstijd en spreiding in tijd

Volgens het CBS lag het aantal evenementen in de periode 2006-2007 per seizoen nagenoeg even hoog (winter: 25%, voorjaar: 27%, zomer: 25%, en herfst: 24%). Circa 70% van het totaal aantal dagtochten vond in deze periode plaats op een zaterdag of een zon- of feestdag. Volgens het onderzoek van het CBS valt het vertrek naar een evenement overwegend tussen 9.00 en 13.00 uur (41%), gevolgd door de periode tussen 13.00 en 17.00 uur (32%).

Het percentage dagtochten naar evenementen verdeeld naar verblijfsduur levert het volgende beeld op: 2 tot 4 uur: 37%, 4 tot 6 uur: 26%, 6 tot 8 uur: 17%, en 8 uur of meer: 20%. De reis naar evenementen wordt in 42% van alle gevallen afgelegd met huisgenoten, gevolgd door 'met anderen' (27%), 'met huisgenoten en anderen' (24%) en 'alleen' (7%). Evenementen worden het meeste bezocht door personen in de leeftijdscategorie 25 tot 45 jaar (30%) en personen in de leeftijdscategorie 45 tot 60 jaar (28%).

De meeste evenementen die in de open lucht worden gehouden, vinden plaats in de periode mei tot en met september. De piek ligt hierbij doorgaans in de maanden juni, augustus en september (in steden/regio's die sterk toeristisch georiënteerd zijn, kan de nadruk liggen op de maanden juli en augustus). De spreiding van bezoekers over de dag loopt sterk uiteen. Deze hangt af van het type evenement en of er vaste aanvangstijden worden gehanteerd (bijvoorbeeld een betaald concert).

Vervoermiddelen

De vervoerswijze van bezoekers naar evenementen varieert. Deze hangt vaak af van de aantrekkingskracht van het evenement (lokaal,

ligging van het evenemententerrein. Zo bevindt het evenemententerrein in Biddinghuizen zich niet in de buurt van een NS-station, waardoor veel bezoekers geneigd zullen zijn om de auto te nemen. Uit CBS-gegevens blijkt dat de auto veruit het favoriete vervoermiddel is: voor 54% van alle dagtochten naar evenementen wordt de auto gebruikt. Vanwege de grote spreiding in type evenementen is geen 'standaard' autobezetting te geven. Indicatief kan voor een 'gemiddeld evenement' een waarde van 2,5 personen per auto aangehouden worden (zakelijke evenementen en beurzen hebben een lagere autobezetting dan reguliere en grotere dagevenementen). Na de auto volgt de fiets (21%), terwijl voor 9% van alle dagtochten het openbaar vervoer wordt gebruikt. Mensen zijn



zal het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer relatief hoog zijn. Als aangenomen wordt dat de vervoerswijzekeuze globaal te vergelijken is met bekende CBS-gegevens over het bezoek aan toneel en concerten, dan zal 16% van de bezoekers op de fiets komen, 61% met de auto en 13% gebruikmaken van het openbaar vervoer. Hierbij moet er echter rekening mee worden gehouden dat het enerzijds om een gemiddeld jongere doelgroep gaat en dat anderzijds veel activiteiten later op de avond plaatsvinden (hetgeen van invloed is op de vervoerswijzekeuze en bezettingsgraad). De bezettingsgraad per auto bij bezoek aan poppodia is niet bekend. Indien wordt aangenomen dat de bezettingsgraad bij een dergelijk bezoek te vergelijken is met bezoek aan bioscopen, dan varieert de autobezetting tussen de 1,8 en 3,2 personen per auto. Ruim de helft van de poppodiumbezoekers komt uit de directe omgeving en 19 tot 28% woont in een omliggende gemeente van het bezochte poppodium. Een relatief klein deel van de bezoekers (13 tot 26%) komt van buiten de nabije omgeving van het poppodium. Grote poppodia hebben een beduidend groter verzorgingsgebied dan kleine poppodia (zie tabel 2).

Het is aannemelijk dat de stedelijkheid van de omgeving van het poppodium van invloed is op het gebruik van het openbaar vervoer en de

fiets. Het gebruik van openbaar vervoer zal sterk afhankelijk zijn van de kwaliteit van het aanwezige openbaar vervoer, zeker in de nachtelijke uren. Voor een goede schatting van de verkeersgeneratie is het dan ook van belang de te verwachten modal split, aan de hand van ligging en voorzieningen, goed in kaart te brengen.

Bronnen/mogelijke ingangen

- Het publiek van poppodia anno 2004, L. Ranshuysen en A. Elfers. Amsterdam, VNPF, 2005.
- POP met beleid, handreiking voor gemeenten. Amsterdam/Tilburg, DSP-groep, 2005.
- Het Grote Poppodium Onderzoek 2008. Analyse van de ontwikkelingen in de bedrijfsvoering van de Nederlandse poppodia, Vreeke & Van Dalen. Bussum/Amsterdam, januari 2009.
- CBS StatLine; Dagtochten naar kenmerken.

4.3 Attractie- en pretparken

Een attractie- of pretpark is meestal een relatief groot terrein waarop verschillende attracties aanwezig zijn, bijvoorbeeld draaimolens, een zwemparadijs, achtbanen en/of wildwaterbanen. Het kan echter ook gaan om een meer 'bijzondere' invulling, zoals bij een miniatuur-

Tabel 2. Herkomst bezoekers naar grootte van poppodia

Herkomst	Grote podia	Middelgrote podia	Kleine podia
Directe omgeving (eigen woonplaats)	55%	53%	62%
Nabije omgeving (omliggende gemeenten)	19%	28%	26%
Buiten de nabije omgeving	26%	20%	13%

fastfoodrestaurant									
Verkeersgeneratie (per gemiddelde vestiging)									
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		aandeel bezoekers
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	2285	2285	n.v.t.	n.v.t.	
sterk stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	2285	2285	n.v.t.	n.v.t.	
matig stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	2285	2285	n.v.t.	n.v.t.	
weinig stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	2285	2285	n.v.t.	n.v.t.	
niet stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	2285	2285	n.v.t.	n.v.t.	

Opmerking: Van deze functie kunnen alleen globale kencijfers verkeersgeneratie gegeven worden. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen.

discotheek									
Parkeerkencijfers (per 100 m ² bvo)									
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		aandeel bezoekers
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	1,6	5,6	5,2	9,2	8,7	12,7	18,8	22,8	
sterk stedelijk	4,1	8,1	10,3	14,3	16,4	20,4	18,8	22,8	
matig stedelijk	4,9	8,9	11,9	15,9	18,8	22,8	18,8	22,8	99%
weinig stedelijk	5,0	9,0	11,9	15,9	18,9	22,9	18,8	22,8	
niet stedelijk	4,9	8,9	11,9	15,9	18,8	22,8	18,8	22,8	

Verkeersgeneratie (per 100 m ² bvo)									
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		aandeel bezoekers
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	1,4	5,1	4,7	8,4	8,0	11,6	17,2	20,8	
sterk stedelijk	3,8	7,4	9,4	13,0	15,0	18,6	17,2	20,8	
matig stedelijk	4,5	8,1	10,8	14,5	17,2	20,8	17,2	20,8	97%
weinig stedelijk	4,5	8,2	10,9	14,5	17,2	20,9	17,2	20,8	
niet stedelijk	4,5	8,1	10,8	14,5	17,2	20,8	17,2	20,8	

evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw									
Parkeerkencijfers (per 100 m ² bvo)									
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		aandeel bezoekers
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	3,0	5,0	4,0	7,0	5,0	10,0	n.v.t.	n.v.t.	
sterk stedelijk	3,0	5,0	4,0	7,0	5,0	10,0	n.v.t.	n.v.t.	
matig stedelijk	4,0	7,0	5,0	8,0	6,0	11,0	n.v.t.	n.v.t.	99%
weinig stedelijk	4,0	7,0	5,0	8,0	6,0	11,0	n.v.t.	n.v.t.	
niet stedelijk	4,0	7,0	5,0	8,0	6,0	11,0	n.v.t.	n.v.t.	

Bijlage 3 Tabellen instroom

Inleiding of plaats voor foto

Instroom avond

Totaal	1a	1b	2	3	4
	831	746	3645	6850	10123
17:00	80	72	350	659	973
18:00	264	237	1157	2174	3212
19:00	288	258	1262	2371	3504
20:00	160	143	701	1317	1947
21:00	32	29	140	263	389
22:00	8	7	35	66	97

Auto	1a	1b	2	3	4
	81	121	645	1500	2323
17:00	8	12	62	144	223
18:00	26	38	205	476	737
19:00	28	42	223	519	804
20:00	16	23	124	288	447
21:00	3	5	25	58	89
22:00	1	1	6	14	22

Fiets	1a	1b	2	3	4
	700	550	2600	4100	5800
17:00	67	53	250	394	558
18:00	222	175	825	1301	1840
19:00	242	190	900	1419	2008
20:00	135	106	500	788	1115
21:00	27	21	100	158	223
22:00	7	5	25	39	56

OV	1a	1b	2	3	4
	50	75	400	1250	2000
17:00	5	7	38	120	192
18:00	16	24	127	397	635
19:00	17	26	138	433	692
20:00	10	14	77	240	385
21:00	2	3	15	48	77
22:00	0	1	4	12	19

Instroom Middag

Totaal	1a	1b	2	3	4
	831	746	3645	6850	10123
12:00	57	51	249	468	691
13:00	132	118	578	1086	1605
14:00	121	109	531	998	1475
15:00	157	141	690	1296	1916
16:00	192	173	843	1585	2342
17:00	119	107	521	980	1448
18:00	53	48	233	437	646

Auto	1a	1b	2	3	4
	81	121	645	1500	2323
12:00	6	8	44	102	159
13:00	13	19	102	238	368
14:00	12	18	94	219	338
15:00	15	23	122	284	440
16:00	19	28	149	347	537
17:00	12	17	92	215	332
18:00	5	8	41	96	148

Fiets	1a	1b	2	3	4
	700	550	2600	4100	5800
12:00	48	38	178	280	396
13:00	111	87	412	650	920
14:00	102	80	379	597	845
15:00	132	104	492	776	1098
16:00	162	127	602	949	1342
17:00	100	79	372	586	830
18:00	45	35	166	262	370

OV	1a	1b	2	3	4
	50	75	400	1250	2000
12:00	3	5	27	85	137
13:00	8	12	63	198	317
14:00	7	11	58	182	291
15:00	9	14	76	237	378
16:00	12	17	93	289	463
17:00	7	11	57	179	286
18:00	3	5	26	80	128

COLOFON

© XTNT EXPERTS IN TRAFFIC AND TRANSPORT | Utrecht 2021

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, scan, fotokopie of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van XTNT.

Titel	Mobiliteitsplan Haarrijnse Plassen
Samengesteld door	Matthijs van Orsouw Robbin Lankhuijzen Bats Nuismer
Projectnaam	Mobiliteitsplan Haarrijnse Plassen
Projectnummer	393-158
Datum	29 december 2021
Bestandsnaam	Rapportage mobiliteitsplan Haarrijnseplas
Contactadres voor deze publicatie	XTNT Experts in Traffic and Transport Daalseplein 101 Postbus 51 3500 AB UTRECHT

Verkeer en vervoer is ons vak. De boel in beweging zetten onze passie.

Beweging zorgt voor vooruitgang, verbinding en ontmoeting. Maar hoe vind je de juiste oplossingen in een wereld van steeds complexere mobiliteit? Dat vereist een bijzondere manier van kijken. De kracht van XTNT is een frisse, open blik. We zitten dicht op de mensen om te snappen wat ze nodig hebben en zoomen uit om de verbinding te zien. Pas dan kan je de puzzel leggen en vind je de passende aanpak.

We zijn een mensenbedrijf met een goede thuishaven voor onze medewerkers. Vanuit die veilige basis durven we net wat meer: een gekke gedachte of scherpe reflectie. Het ontdekken van nieuwe mogelijkheden is wat ons uniek maakt. Dat doen we met onze opdrachtgevers, partners, elkaar en de samenleving. Want complexe problemen los je niet alleen op, dat doe je samen.

We helpen de boel in beweging te zetten. Met onze partners verkennen we nieuwe wegen, we ondersteunen onze opdrachtgevers zodat zij hun initiatieven succesvol van de grond krijgen en we stimuleren reizigers om andere keuzes te maken om op hun bestemming te komen. We bouwen mee aan een meer verbonden wereld waarin iedereen zich vrij kan bewegen.