

Onderzoeksdocument

Duurzame mobiliteit bij evenementen

Gemeente Utrecht

Referentie evenement Le Grand Départ Utrecht 2015

Datum: 19-03-2015
Cursuscode: TROP-V15AFO-14
Studentnummer: 1602869

Projectorganisatie Tour de France Utrecht 2015 | Jurre Booman

#TDFUTRECHT

UTRECHT
2015

Datum

19-03-2015

Hogeschool Utrecht
Faculteit Natuur & Techniek
Ruimtelijke Ordening en Planologie
TROP-V15AFO-14

Student

Jurre Booman
1602869
Anker 19, Veenendaal
jurre.booman@student.hu.nl
0629362448

Begeleiding Hogeschool Utrecht

1^e begeleider
Ellen van Keeken
ellen.vankeeken@hu.nl
0884818021

2^e begeleider
Arnold Helfrich
arnold.helfrich@enmorgen.nl
0625357227

Afstudeerplek

Projectorganisatie Le Tour Utrecht 2015, gemeente Utrecht
Oude stadhuis: Korte Minrebroederstraat 2

Begeleiding gemeente Utrecht

Ron Looy
Projectmanager techniek, veiligheid & mobiliteit
Le Tour 2015 Utrecht
0657598387
r.looy@letourutrecht.nl

Hieronder is het logo van Projectorganisatie Le Tour Utrecht weergegeven. Hiernaast is het logo van gemeente Utrecht afgebeeld.



Figuur 1: Logo Grand Départ Utrecht 2015 (Utrecht P. T.)



Figuur 2: Logo gemeente Utrecht (Utrecht g.)

Voorwoord

“De Tour de France is het grootste jaarlijks terugkerende sportevenement in de wereld. In 2015 start de Tour in het hart van Nederland namelijk in fietsstad Utrecht. Van 1 t/m 5 juli 2015 kleurt Utrecht geel met een teampresentatie, de start van een individuele tijdrit van 13,7 kilometer dwars door de stad en een 2^e etappe die onder de Dom doorgaat. Tijdens dit spektakel verwacht Utrecht 600.000 tot 800.000 bezoekers. Met wereldwijd 3,5 miljard Tv-kijkers staat Utrecht in de schijnwerpers.” (Projectorganisatie Le Tour Utrecht 2015, 2010)

Met deze tekst werd de oproep naar stagiaires vanuit de gemeente Utrecht, afdeling Tour de France 2015, ingeluid. Na het lezen van deze tekst wist ik het zeker, deze plek is voor mij!

Gaandeweg kwam ik erachter dat het evenement: Le Grand Départ Utrecht 2015 een evenement is, welke met geen ander evenement valt te vergelijken op het gebied van mobiliteit. Huidige evenementen in Utrecht zijn vaak op kleinere schaal en hebben minder impact. Tijdens het inventariseren ben ik erachter gekomen dat evenementen in Utrecht nog niet voldoen aan de mobiliteits-eisen die verwacht worden van een moderne stad met moderne evenementen. Ik besloot mijn constatering nader te onderzoeken. Tijdens dit onderzoek heb ik de huidige aanpak van gemeente Utrecht getoetst, vergeleken met de vernieuwende aanpak van “projectorganisatie Le Tour Utrecht 2015” en een vernieuwde aanpak geschreven voor gemeente Utrecht.

Voor u ligt het afstudeeronderzoek van Jurre Booman, vierdejaarsstudent Ruimtelijke Ordening en Planologie. Het onderzoek sluit naadloos aan bij de wens vanuit de gemeente om Le Grand Départ 2015 een opmaat te laten zijn naar meer...

Ik wens u veel leesplezier.

Hieronder de afbeelding en bron van het voorblad:



Figuur 3: Tourfiets voor de Domtoren (Booman)

Inhoudsopgave

Colofon.....	1
Voorwoord.....	3
1. Inleiding.....	5
1.1 Samenvatting	7
1.2 Summary	8
2. Duurzame mobiliteit	10
2.1 Wat is duurzame mobiliteit?.....	11
2.2 Ontwikkelingen	12
2.3 Conclusie	14
3. Evenementen in Utrecht.....	15
3.1 Evenementengroei en ontwikkeling	15
3.2 Het mobiliteitsvraagstuk bij evenementen.....	16
3.3 De Toetsing en impact van en op mobiliteit bij evenementen.....	16
3.4 Le Grand Départ Utrecht 2015.....	17
3.5 Conclusie	19
4. Algemene uitgangspunten duurzame mobiliteit bij evenementen.....	20
4.1 Huidige evenementen.....	20
4.2 Bij Le Grand Départ Utrecht 2015.....	21
4.3 Toekomstige aanpak	22
4.4 Conclusie	24
5. Doelgroepen.....	25
5.1 Huidige evenementen.....	25
5.2 Bij Le Grand Départ Utrecht 2015.....	26
5.3 Toekomstige aanpak	28
5.4 Conclusie	29
6. Vervoersmodaliteit	30
6.1 Huidige evenementen.....	30
6.2 Bij Le Grand Départ Utrecht 2015.....	31
6.3 Toekomstige evenementen	32
6.4 Conclusie	34
7. Duurzame innovaties en ontwikkelingen bij evenementen	35
7.1 Huidige evenementen.....	35
7.2 Bij Le Grand Départ Utrecht 2015.....	36
7.3 Toekomstige evenementen	37
7.4 Conclusie	38
8. Conclusie en aanbevelingen.....	39
9. Bronnen.....	41
Bijlagenboek	

1. Inleiding

Utrecht is de op drie na grootste stad van Nederland (inwoneraantal). De afgelopen jaren heeft de stad een gigantische groei doorgemaakt. Niet alleen qua inwonersaantal maar ook qua mind-set van haar bewoners (Korte, 2015). Het dorpse karakter van Utrecht is aan het vervagen en Utrecht wordt langzaamaan een echte stad. Deze verandering en voornamelijk de groei brengt kansen maar ook beperkingen met zich mee. Evenredig aan de groei van een stad stijgt de vraag naar Leisure. Onder Leisure wordt vrijetijdsinvulling verstaan, bijvoorbeeld in de vorm van evenementen. Daarnaast blijft de vraag naar een bereikbare stad bestaan, alleen wordt deze vraag steeds complexer. Al met al maakt Utrecht flinke veranderingen door, wat gevolgen gaat hebben binnen alle lagen van de gemeente. Zo ook voor het mobiliteitsvraagstuk bij evenementen.

Aanleiding

Bij evenementen in Utrecht is de aanpak van het mobiliteitsvraagstuk, meestal door een terugkerend evenement, stukje bij beetje geïndoctrineerd in de organisatie en deze zal niet snel veranderen. Bij terugkerende evenementen zoekt men naar een manier in de vorm van een draaiboek, om elk jaar een stukje te verbeteren. Dit draaiboek verandert zelden ingrijpend, wat het onmogelijk maakt hier grote 'winst' op te behalen.

De afdeling evenementen van de gemeente Utrecht heeft baat bij duidelijke kaders en perspectieven op gebied van (duurzame) mobiliteit om de stad ook na een evenement de positieve gevolgen ervan te laten behouden (Looy, 2014).

Begin juli 2015 staat de Tourstart op het programma in Utrecht. Een grootschalig evenement als Le Grand Départ 2015 kan een referentiekader vormen voor duurzame mobiliteit bij toekomstige evenementen. Ook andere gemeenten zullen baat hebben van dit kader en het benutten.

Doelstelling

Dit document, vergezelt van de Checklist "slimme mobiliteit bij evenementen" (bijlage 1), heeft als doel de afdeling evenementen van de gemeente Utrecht te helpen slim (duurzaam) te ontwikkelen en te toetsen op het gebied van mobiliteit bij evenementen. Dit aan de hand van de vernieuwende denkwijze bij het evenement Le Grand Départ Utrecht 2015. De kaders en uitkomsten uit dit onderzoek moeten ook kunnen worden benut door andere gemeenten of organisaties.

Dit onderzoek zal, vergezelt van de Checklist in bijlage 1, dienen als leidraad voor het (duurzame) mobiliteitsvraagstuk bij evenementen van de gemeente Utrecht.

Werkwijze

Het onderzoek: duurzame mobiliteit bij evenementen is geschreven aan de hand van mijn werkzaamheden bij projectorganisatie Le Tour Utrecht 2015, als coördinator mobiliteit. Vanuit deze positie heb ik met de input, van een verscheidenheid aan partijen veel kennis vergaard op het gebied van mobiliteit en evenementen. De vergaarde input fluctueert tussen het mobiliteitsvraagstuk van gemeente Utrecht, het mobiliteitsvraagstuk bij evenementen in gemeente Utrecht en het mobiliteitsvraagstuk bij het evenement Le Grand Départ Utrecht 2015.

Zowel voor de projectorganisatie als voor mijn onderzoek heb ik een aantal interviews gehouden en vele vergaderingen, workshops, bijeenkomsten, gesprekken en presentaties bijgewoond. Naast de vergaarde kennis bij de projectorganisatie en via interviews, heb ik inhoudelijke kennis uit verschillende bronnen gehaald. Onder deze bronnen zaten onder andere het internet en vakbladen.

Door mijn (indirecte) rol binnen gemeente Utrecht en het intensieve contact met de coördinator evenementen van de gemeente Utrecht (tevens mijn bedrijfsbegeleider) heb ik veel stukken kunnen lezen over hedendaagse evenementen binnen gemeente Utrecht. Deze stukken zijn een belangrijk deel van mijn inventarisatie geweest. De stukken zijn zowel verkeers- en vervoersplannen als overall draaiboeken/veiligheidsplannen van evenementen. Naast stukken uit Utrecht heb ik tevens een

aantal grootschalige evenementen geïnventariseerd en onderzocht uit andere gemeenten in Nederland.

Alle gebruikte bronnen bij dit onderzoek staan weergegeven in het “inventarisdocument” in bijlage 2 van dit onderzoek.

Leeswijzer

Dit document is als volgt opgebouwd: allereerst wordt het onderzoek samengevat in zowel het Nederlands als in het Engels. Daarna (hoofdstuk 2) wordt uitgelegd wat duurzame mobiliteit is en waarom dit ‘booming’ is op zowel bedrijfs- als overheidsniveau. Tevens wordt er in dit hoofdstuk toegelicht wat de ontwikkelingen op het gebied van duurzame mobiliteit zijn. In hoofdstuk 3 wordt een overzicht geschetst van de evenementen die zich in gemeente Utrecht afspelen en hoe zich dit weerhoudt tot het mobiliteitsvraagstuk. Eén evenement in 2015 wordt zeer specifiek toegelicht op gebied van mobiliteit: Le Grand Départ 2015. Deze specificatie is er omdat het mobiliteitsvraagstuk bij dit evenement een vernieuwende aanpak zal kennen.

De conclusies en uitgangspunten van de eerste twee hoofdstukken bieden belangrijke input voor de Checklist (bijlage 1). Tevens dienen zij als onderlegger om de hedendaagse aanpak met een vernieuwende aanpak te vergelijken. Uiteindelijk zal hier een toekomstige (ideale) aanpak uitkomen. Vanaf hoofdstuk 4 tot en met 7 worden verschillende uitgangspunten van een evenement uitgelicht in drie onderdelen: tijdens huidige evenementen in Utrecht, tijdens Le Grand Départ 2015 en tijdens toekomstige evenementen.

De aanpak bij toekomstige evenementen vormt wederom belangrijke input voor de Checklist “slimme mobiliteit bij evenementen” (bijlage 1). Hierna te noemen: de Checklist. Deze tool kan bij toekomstige evenementen in Utrecht dienen als check voor zowel de evenementenorganisator als de vergunningverlener op het gebied van (slimme) mobiliteit.

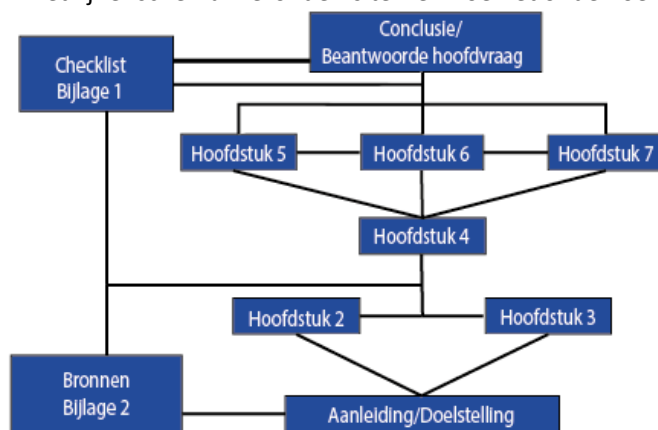
Tot slot volgt er een conclusie waarin antwoord wordt gegeven op de hoofdvraag. Tevens bevat de conclusie aanbevelingen voor de gemeente Utrecht, evenementenorganisaties en voor toekomstige onderzoeken.

Hoofdstuk 9 bevat de bronvermelding. Vele van deze bronnen zijn gebruikt ter ondersteuning van het onderzoek.

Bij dit document zijn de bijlagen bijgevoegd als separaat bijlagenboek. Dit bijlagenboek bevat:

- Bijlage 1: Checklist slimme mobiliteit bij evenementen.
- Bijlage 2: Inventarisdocument. Hierin staan alle bronnen, literatuur, gesprekken en interviews genoemd en uitgewerkt.
- Bijlage 3: Afkortingenlijst van zowel het onderzoeksdocument als van het bijlagenboek.

In het lijnenschema hieronder is te zien hoe het onderzoek schematisch is opgebouwd:



Figuur 4: lijnenschema opbouw onderzoek

1.1 Samenvatting

Duurzaamheid groeit, mobiliteit ontwikkelt en evenementen maken in kwantiteit al jaren een flinke groei door. Deze drie feiten in een zin wekt de verbeelding dat ze één-op-één met elkaar te maken hebben en elkaar overlappen. Helaas is dit nog te weinig het geval. Duurzaamheid bij evenementen is iets waar makkelijk overheen gekeken wordt en duurzame mobiliteit wordt al helemaal overgeslagen. Met flinke druk en op het scherpst van de snede, waarop vaak geacteerd wordt bij de organisatie van een evenement, is het uiteindelijk de duurzaamheid die het aflegt tegen financiën en tijdsdruk. Dit terwijl investeren in duurzaamheid uiteindelijk juist een positieve bijdrage kan leveren, zeker op het gebied van mobiliteit. Duurzame mobiliteit is niet alleen een lage uitstoot, maar voornamelijk toekomstgericht investeren en ontwikkelen. Stukje bij beetje beginnen overheden steeds meer ontwikkelingen en initiatieven op het gebied van duurzaamheid te ondersteunen. Dit komt voornamelijk door internationale (EU) en nationale regelgeving. Door zogenaamde 'druk van boven' moet er geanticipeerd worden op duurzaamheid op ambtelijk niveau. Dit terwijl het bedrijfsleven hier al jaren mee bezig is en intensief ontwikkelt en innoveert. Het aanhaken van evenementen bij het 'duurzaamheidsfenomeen' is zeer belangrijk, wil deze tak van sport toekomstbestendig zijn.

Evenementen in Utrecht hebben, vaak door het jaarlijks terugkerende karakter, een zeer stug en stabiele basis dat niet wankelt maar ook niet meebeweegt. Dit geeft een aantal belangrijke houvasten en zeer veel stabiliteit en zekerheid voor evenementenorganisaties, de gemeente en de gebruikers van de stad. Op het gebied van mobiliteit houdt dit in dat de toetsingskaders zeer laag liggen en er hoofdzakelijk gekeken wordt naar veiligheid, maar niet naar leefbaarheid of duurzaamheid.

Door de stugheid ontstaat echter ook een belangrijke beperking: weinig vernieuwingen. Door de stabiele fundatie van het evenementenwezen wordt hier vaak weinig tot niets vernieuwd. Dit terwijl vernieuwingen vaak de enige manier zijn om op grote schaal te verbeteren.

Terwijl Utrecht sinds een aantal jaren een gigantische groei doormaakt (Gemeente Utrecht, 2011), groeien ook evenementen gestaag. Dit betekent dat hedendaagse en toekomstige evenementen vergeleken met een aantal jaren geleden, een veel grotere impact hebben op de stad.

De Tour de France, het grootste jaarlijks terugkerende evenement ter wereld, komt naar Utrecht. Utrecht is gewend aan evenementen en heeft zich de afgelopen decennia goed aangepast aan de groeiende vraag naar Leisure, met name naar evenementen. Het evenement Le Grand Départ is echter totaal iets nieuws en zal een gigantische impact hebben. Het evenement is zo complex door de vele afsluitingen, de vele bezoekers en de side-events dat ze bij elkaar een gigantische drukte in de stad gaan veroorzaken. Dit evenement zal dankzij haar proportie openingen en mogelijkheden creëren die elders nooit voor mogelijk werden gehouden. Hier kan op het gebied van duurzame mobiliteit winst worden behaald (Vuren, 2015). Tijdens het evenement Le Grand Départ Utrecht 2015 is hier een voorschot op genomen. Door de grootschaligheid en de gigantische impact van dit evenement op de stad, ontstaan er veel openingen en kan dit een voorbeeld/opmaat worden voor een toekomstige aanpak van het mobiliteitsvraagstuk (bij evenementen) in Utrecht.

Le Grand Départ zal op een aantal belangrijke punten vernieuwend zijn. Dit in aanvulling met de sterke 'fundamenten' van het hedendaagse evenementenwezen in Utrecht zal er een nieuwe basis ontstaan. De uitgangspunten hiervan zijn voor zowel evenementenorganisator als voor een gemeente/vergunningverlener zeer makkelijk en overzichtelijk te toetsen via een handige 'tool': de Checklist, "slimme mobiliteit bij evenementen". In deze Checklist staan een aantal eisen: deze zijn verplicht voor de evenementenorganisator. Hierbij staan een aantal tips/punten voor alle evenementen. Deze tips zijn voor een organisator of gemeente en dienen als controlemiddel. Daarnaast staan er in de Checklist een aantal tips/aandachtspunten voor zeer grootschalige evenementen.

Een toekomstig evenement in Utrecht, van welk formaat dan ook, zal drie belangrijke punten in acht moeten nemen:

- Doelgroepen: bereikbaar zijn voor zowel normale gebruikers van de stad als haar bezoekers. Waar de bezoekers 'gast' zijn.
- Modaliteiten: inspelen op alle denkbare modaliteiten. Voornamelijk moet er ingezet worden op het OV en de fiets. De modaliteiten zullen inspelen op duurzaamheid door de inzet van de fiets en het OV.
- Duurzaamheid: ruimte geven aan duurzame en nieuwe ontwikkelingen en innovaties. Door evenementen de ruimte te geven om te vernieuwen, zal het mobiliteitsvraagstuk in Utrecht steeds beter worden.

Bij toekomstige evenementen moet niet alleen gedacht worden aan het evenement. Er moet gedacht worden aan de stad, de media aandacht en het beeld dat een evenement achterlaat aan de buitenwacht. Tevens moet er worden geïnvesteerd in een gezonde nasleep. Deze gezonde nasleep is te creëren door toekomstgericht te denken en niet alles "aan de kant te schuiven" voor het evenement. Verschillende partijen moeten de kans krijgen om mee te liften op het evenement, zeker als dit met duurzaamheid te maken heeft. Door deze legacy aan te moedigen en waar mogelijk te begeleiden als evenementenorganisatie en gemeente, behoud je een gezonde nasleep.

De Checklist "slimme mobiliteit bij evenementen" biedt een houvast, een leidraad. Deze lijst biedt zowel gemeente als evenementenorganisator stabiliteit en duidelijkheid op voorhand omtrent het mobiliteitsvraagstuk bij evenementen in de stad. Uiteindelijk biedt de Checklist, vergezeld met dit onderzoeksdocument een leidraad voor de toekomst op het gebied van duurzame mobiliteit bij evenementen.

1.2 Summary

Durability is growing, mobility is developing and the quantity of events has been on the rise for years. This might lead you to the conclusion that these three are connected somehow, but unfortunately, most of the time this is not the case. With events, durability is something that is easily overlooked, even more so with mobility. This is mostly due to time- and financial pressure during the organisation of an event, even though investing in durability would certainly pay off in the long run. This holds especially true in the area of mobility. Durable mobility is not just low emission output, but most of all it's an investment in future developments. Bit by bit, governments are starting to support developments and initiatives for more durability. The reason for this can be found in international (EU) and national laws. Due to this 'pressure from above', durability on an official level has to be anticipated, although the corporations have been developing and innovating in this area for years. If we want events to have a place in the future, they will have to join this 'durability-phenomenon'.

Events in the city of Utrecht have, mostly due to their recurring character, a very stable foundation that won't falter, but they are also very rigid, stiff, not very capable of changing. This characteristic makes life very easy for the organisers of the event, the local government and the city's residents. For mobility, this means that validation is very easy and the main focus of the event can be safety, not durability or liveability.

This rigidity, however, also has a serious drawback: there's hardly room for innovation, if any, even though change is often the only way to make any serious, large-scale improvements.

While the city of Utrecht underwent a lot of growth in the past few years (Gemeente Utrecht, 2011), the numbers of events has grown with it. This means that modern and future events, compared to a few years ago, have and will have a much greater impact on the city.

The 'Tour de France', the biggest annual event in the world, is coming to Utrecht. The city is used to events and has adapted quite well to the growing demand of Leisure, especially events. The event 'Le Grand Départ', however, is something completely new and of a whole new scale, so it will have a massive impact. The event is incredibly complex due to the many roadblocks, the high number of visitors and all of the side-events that it will cause a massive overcrowding. This event will, as a result of its massive proportions, create all sorts of new and exciting possibilities that would never have existed before. Bit improvements can be made here in the area of durable mobility (Vuren, 2015). During the 'Le Grand Départ Utrecht 2015'-event, this area took a head start. Due to the large scale and the enormous impact this event will have on the city, a lot of new opportunities will arise, so this event could be a perfect example/role model for the future handling of mobility during events.

'Le Grand Départ' will be innovative in a crucial number of ways. In addition to the strong 'foundation' for events already present in Utrecht, a new footing will take hold. The basic points of this are easily and accessibly testable with a simple tool: a checklist called "Smart mobility at events". In this checklist you'll find a number of rules: these are mandatory. Alongside these rules you'll also find a few leads for all events. These are for the organisers or the local government and serve as a verification. In addition, you'll also find extra points of interest for events of a particularly large scale.

Any future event in the city of Utrecht, no matter the size, will have to account for these three major points:

Target audiences, accessible for both users of the city and visitors. Whereas the visitors are 'guests'. Modality, use all different sorts of transportation. Especially important are public transport and the bike, both of which are very durable.

Durability, make way for durable and new developments and innovations. By giving events a way and means to innovate, mobility in Utrecht will continue to improve.

With future events, people should think about the city itself, the media attention and the way the event will make the city look, instead of just the event itself. Of equal importance is the aftermath of the event. A positive result can be achieved by planning for the future and not just focussing on the event itself. Multiple parties should get the opportunity to get involved in the event, especially if it has something to do with durability. By encouraging this legacy and supporting it wherever possibly, you can achieve a positive effect.

The “Smart mobility at events” checklist will offer a footing, a guide. The list will offer both the local government and the organisers of the event stability and clarity beforehand when dealing with the topic of mobility in the city. Eventually, the checklist, accompanied by this research document, will offer a guidebook for the future of durable mobility at events.

2. Duurzame mobiliteit

Mobiliteit en duurzaamheid zijn beide zeer ruime begrippen (containerbegrippen). Mobiliteit is een ander woord voor bewegen, mobiel zijn. Mobiliteit is een zeer belangrijk aspect voor alle lagen in de samenleving. Onder het aspect mobiliteit behoren andere begrippen als bereikbaarheid, toegankelijkheid, verkeer en vervoer. Alles wat iemand van A naar B brengt, maar ook de manier waarop, behoort onder het begrip: mobiliteit.

Duurzaamheid is sinds een aantal jaren een belangrijk en veelgebruikt begrip aan het worden. Sinds de klimaatverandering en doordat het milieu steeds meer aandacht krijgt, zowel nationaal als internationaal, is duurzaamheid een 'must'. Duurzaamheid is een ander woord voor toekomstgericht denken en handelen. Duurzame ontwikkeling, is ontwikkelingen met oog op de toekomst en rekening houdend met de volgende generaties (Roorda, 2005).

In dit hoofdstuk worden de twee begrippen: mobiliteit en duurzaamheid samengevoegd en wordt de ontwikkeling van dit begrip nader beschreven.

2.1 Wat is duurzame mobiliteit?

Aan de hand van de twee ruime begrippen zijn deze ook samen te voegen tot één: 'duurzame mobiliteit'.

Duurzame mobiliteit is 'booming'. Ontwikkelingen op alle gebieden vinden steeds vaker duurzaam plaats en er wordt steeds meer aan de toekomst gedacht. Maar wat is precies duurzaam en hoe wordt dit bij mobiliteit meegenomen?

De verkeers- en vervoersector veroorzaakt 20% van de CO₂-uitstoot in Nederland. In veel gemeenten is dit aandeel echter aanzienlijk groter. In 98 gemeenten is verkeer zelfs de grootste bron van CO₂-uitstoot (Rijkswaterstaat).

Vanuit Rijkswaterstaat wordt er sinds 2009 intensief campagne gevoerd over duurzame mobiliteit (Leefomgeving, 2014). Dit doen zij onder het mom van een themateam 'duurzame mobiliteit', waar een aantal grote steden en gemeenten (Amsterdam, Breda, Eindhoven, Groningen, Haarlem, Houten, Leeuwarden, Nijmegen, Rotterdam, Utrecht, Venlo en Zaanstad) aan deel hebben genomen tot en met maart 2014.

Het themateam Duurzame Mobiliteit werkte aan een aantal thema's rondom lokale duurzame mobiliteit, volgens het 'Trias Mobilica' model (Leefomgeving, 2014):

- Verminder (minder mobiliteit, bijvoorbeeld door slimme RO, Het Nieuwe Werken).
- Verander (stimuleer overstap naar OV, fietsen, lopen, deelauto's).
- Verduurzaam (stimuleer aanschaf duurzame voertuigen en brandstoffen, zoals groen gas en elektrisch).



Figuur 5: elektrisch rijden (Autoweek, 2013)

Bij duurzame mobiliteit wordt vaak gedacht aan duurzame manieren van vervoer zoals fietsen of het openbaar vervoer. Dit is echter maar een klein deel van het geheel: duurzame mobiliteit. Duurzame mobiliteit houdt niet alleen verkeer en bereikbaarheid in maar ook alles wat hiermee te maken heeft. Niet alleen de manier van vervoer is hierbij belangrijk maar ook de infrastructuur en voorzieningen die hieraan ten grondslag liggen. Duurzame mobiliteit is niet alleen de uitstoot verminderen maar ook de investering in toekomstbestendige ontwikkelingen. Voorbeelden hiervan zijn: verbreding van wegen en het aanleggen van spoor- en busbanen. De verbeteringen werden in het verleden toegespitst om aan de toen geldende vraag te voldoen. Tegenwoordig wordt gekeken naar de toekomstige vraag. Toekomstbestendige ontwikkelingen houden in dat er gekeken moet worden naar de vraag over 20 jaar. Evenementen bieden een uitgebreide mogelijkheid hierin mee te ontwikkelen. Het bedrijfsleven is hier een belangrijk factor in (VNG, 2014).

Innovatie en vooruitgang bij duurzame mobiliteit is zeer belangrijk. Zowel duurzaamheid, als mobiliteit en het beleid hierachter is continue in beweging en in ontwikkeling. De ontwikkeling van duurzaamheid, mobiliteit maar ook van het beleid hierachter heeft direct effect op het mobiliteitsvraagstuk bij evenementen en staat uitgewerkt in de volgende paragraaf.

2.2 Ontwikkelingen

Zoals benoemd in de vorige paragraaf is duurzame mobiliteit ‘booming’. Dit betekent dat er vele nieuwe ontwikkelingen zijn op dit gebied. Deze ontwikkelingen komen van zowel bedrijven als overheden. Bedrijven en overheden zijn continue bezig met het vernieuwen van technieken en het aanscherpen van de regels en het beleid. Deze vernieuwingen zullen weer effect hebben op de duurzame mobiliteit bij evenementen. In deze paragraaf worden ontwikkelingen en veranderingen op het gebied van duurzame mobiliteit van diverse organisaties omschreven.

EU beleid

Vanuit Europa zijn er diverse regels en richtlijnen waaraan Nederland zich in de toekomst zal moeten confirmeren. Deze richtlijnen gelden voor de gehele EU en hebben als doel de leefbaarheid van het gebied en haar inwoners te verbeteren. De laatste decennia zijn dit soort richtlijnen en regels groeiende. Deze groei komt door toenemende klimaatverandering, media-aandacht en publiciteit. Kijkend naar mobiliteit is dat samen met energie hetgeen waar de meeste winst kan worden behaald op het gebied van duurzaamheid (CROW/KPVV, 2014). De Europese richtlijnen en regelgeving worden door de nationale overheid meegenomen en daar moet aan worden voldaan. Zo ook op het gebied van evenementen. Dit heeft zijn doorslag in de ontwikkelingen op nationaal niveau, zowel regulier als tijdens evenementen.

Ontwikkelingen vanuit de nationale overheid

Op nationaal niveau gebeurt er veel op het gebied van duurzame mobiliteit. Dit komt met name door opgelegde richtlijnen en regels. Vanuit de overheid wordt er gewerkt om in de toekomst aan de energie- en klimaatdoelstellingen van de EU te voldoen (I&M). Hieruit zijn er drie primaire speerpunten van het themateam duurzame mobiliteit ontwikkeld (Leefomgeving, 2014):

- Naar betere ketenmobiliteit;
- Duurzaam goederenvervoer;
- Groen gas en elektrisch vervoer.

In tabel 1 staan een aantal ontwikkelingen en maatregelen die vanuit de drie genoemde punten zijn bedacht. Deze worden uitgewerkt onder aanvoering en aan de hand van de nationale overheid:

Organisatie	Ontwikkeling
Ministerie van I&M	Rijden op waterstof
	Elektrisch rijden
	Verhoging van (transport) efficiency
	Zeer zuinige conventioneel aangedreven voertuigen
	Duurzaam geproduceerde biobrandstoffen
	Transitie van aardgas naar biogas (CNG, LNG)

Tabel 1: Ontwikkelingen nationale overheid (IVDM, nb.) (Rijkswaterstaat) (I&M).

Ontwikkelingen op gemeentelijk niveau (Utrecht)

Sinds een aantal jaar is Utrecht druk bezig met het verduurzamen van de gemeente en haar beleid. Dit resulteert in verduurzaming van de binnenstad, daarbij met name verduurzaming van het wegverkeer.

Sinds 1 januari 2015 is in Utrecht het een en ander veranderd op gebied van milieuzonering. Deze verandering, in navolging van de vrachtwagen-uitstoot zonering (minimaal euro 4 + roetfilter), heeft betrekking op al het wegverkeer dat de oude binnenstad en het Jaarbeursgebied betreedt. Auto's die rijden op diesel met een bouwjaar voor 2001, uitgezonderd old-timers, mogen de binnenstad van Utrecht niet in. Voor busjes en bestelwagens geeft dit enkele beperkingen. Als ze eenmalig de binnenstad in moeten kan hier een ontheffing voor worden aangevraagd. Deze nieuwe regelgeving geldt ook voor taxi's en leveranciers.

Utrecht wilt de ingezette lijn steeds verder uitbouwen en uitbreiden tot uiteindelijk een zonering die de hele stad betreft.

Ontwikkelingen vanuit bedrijven en instanties

Naast nieuwe regels en aanpassingen van beleid vanuit de overheid, ontwikkelt het bedrijfsleven gestaag door op het gebied van duurzaamheid en duurzame mobiliteit (Roorda, 2005). De concurrentie tussen bedrijven in de verkeers- en mobiliteitssector drijft ze bij het bedenken en ontwerpen van nieuwe ontwikkelingen tot het uiterste. Dit resulteert in nieuwe, vooruitstrevende ideeën. Een aantal van deze ideeën zijn hieronder als voorbeeld benoemd. Tevens is erbij benoemd wat de status is: reeds in gebruik of op de ontwerptafel. Deze voorbeelden geven een beeld van de innovaties en ontwikkelingen die bedrijven bedenken en doormaken op het gebied van duurzame mobiliteit.

Ontwikkeling	Status
Hybride/oplaadbare auto's	Reeds in gebruik
Elektriciteit producerende rijbanen/wegen, zoals figuur 5.	Op de tekentafel
Verkeersmaatregelen zoals tekstkarren op zonne-energie (, zoals figuur 6.	Reeds in gebruik

Tabel 2: Ontwikkelingen vanuit bedrijven en instanties (Heijmans, 2014) (Traffic Service Nederland, 2012).



Figuur 6: energie opwekkende rijbaan (Scientias, 2015)



Figuur 7: tekstkar op zonne-energie (DGEM, 2015)

2.3 Conclusie

De vraag naar duurzaamheid groeit en mobiliteit verandert. Deze twee begrippen vormen samen een groeiend en veranderend proces: duurzame mobiliteit. Duurzame mobiliteit is meer dan een lage uitstoot produceren en het stimuleren van het gebruik van de fiets. Ook het toekomstgericht ontwikkelen is een voorbeeld van duurzaamheid en is de afgelopen jaren steeds belangrijker geworden. Duurzame mobiliteit is bewegen (mobiel zijn) op een duurzame manier. Zowel met een lage uitstoot (weinig auto's) als over duurzame infrastructuur (ontwikkelingen die ook nog voldoen aan de vraag over 20 jaar (Roorda, 2005)).

Op allerlei niveaus wordt er op duurzame mobiliteit geïnvesteerd en ingespeeld. Door de internationale en nationale overheden worden er regels opgelegd waar landen en gemeenten zich in de toekomst aan moeten houden en er worden richtlijnen ontwikkeld voor het bedrijfsleven.

Duurzame mobiliteit is uiteindelijk een belangrijke 'linkin-pin', een factor om de stad toekomstgericht en in bepaalde mate toekomstbestendig te maken.

Evenementen bieden een uitgebreide mogelijkheid hierin mee te ontwikkelen en de duurzame mobiliteit een extra impuls te geven. Naast de ontwikkeling op het gebied van duurzaamheid innoveren evenementen en de mobiliteit van Utrecht ook. "Mede door de hedendaagse media liggen ontwikkelingen en dergelijke van een gemeente onder een vergrootglas" (Korte, 2015). Het bedrijfsleven speelt hierop in en komt met nieuwe innovatieve ideeën en ontwikkelingen om de overheden hierbij te helpen. Dit resulteert in een sterke groei van het duurzaamheidsvraagstuk. Nu er van allerlei kanten duurzaam wordt gedacht en ontwikkeld, moet deze lijn doorgetrokken worden bij het mobiliteitsvraagstuk van een stad en bij het innoveren van evenementen in een stad.

Duurzame mobiliteit en de ontwikkeling van dit begrip vormt een belangrijke onderlegger voor het mobiliteitsvraagstuk van de gemeente Utrecht. Evenementen zijn hier een mooi voorbeeld van. Utrecht kent vele evenementen, hierdoor zijn er grote kansen. De wensen, regels en ontwikkelingen op het gebied van duurzame mobiliteit moeten meegenomen worden in de planvorming van een evenement. Om dit te bewerkstelligen is het voor evenementenorganisaties nuttig en zeer waardevol om een adviseur of bereikbaarheid arrangeur in dienst te nemen. Deze zal de organisatie adviseren om de vraag naar duurzame mobiliteit zo optimaal mogelijk te verwerken in de planvorming. In het volgende hoofdstuk wordt dieper ingegaan op het evenementenwezen in Utrecht.

Naast een adviseur biedt de Checklist, behorend bij dit document, evenementenorganisaties houvast op het gebied van mobiliteit bij evenementen. Hier is duurzaamheid een belangrijk onderdeel van. Deze lijst zal de organisator helpen om aan de eisen van duurzame mobiliteit te voldoen en zal de vergunningsaanvraag kunnen vereenvoudigen dan wel assisteren.

3. Evenementen in Utrecht

Utrecht kent vele evenementen. Een aantal van deze zijn jaarlijks terugkerende evenementen als de Vrijmarkt en de Singelloop. Door dit terugkerende karakter kennen deze evenementen elke jaar veel overeenkomsten met de uitgangspunten en de uitwerking van het jaar daarvoor. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de sterke kwantitatieve groei van evenementen binnen de gemeente Utrecht. Tevens wordt de kwaliteit (de toetsing) en impact van het mobiliteitsvraagstuk bij evenementen uitgewerkt.

3.1 Evenementengroei en ontwikkeling

Zoals in tabel 3 te lezen is, groeit de kwantiteit van evenementen in Utrecht gestaag. Deze groei is ook nationaal zichtbaar. De vraag naar Leisure groeit. Zelfs in economisch lastige tijden weten bedrijven in de vrijetijdsindustrie te groeien (ING-bank, 2014). Dit terwijl er, zeker op overheidsniveau, minder geld vrij komt dan in de economisch mindere tijden. Met de groeiende vraag, groeit ook het aanbod gestaag. Uit onderzoek van de ING bank blijkt dat Nederlandse huishoudens gemiddeld 20% van hun inkomens uitgeven aan vrijetijdsbesteding (ING-bank, 2014).

Ook in Utrecht groeit de kwantiteit van de evenementen in de gemeente gestaag. Dit is weergegeven in onderstaande tabel:

Jaartal	Aantal
2012	87
2013	156
2014	202
2015	220

Tabel 3: Kwantiteit evenementen Utrecht (Gemeente Utrecht, 2011) (Gemeente Utrecht, 2012) (Gemeente Utrecht, 2013) (Utrecht G. , 2014).

Ontwikkelingen van evenementen

Naast ontwikkelingen van duurzaamheid en duurzame mobiliteit (hoofdstuk 2) ontwikkelen ook evenementen zich in rap tempo (zo ook in Utrecht). Door de sterke groei van evenementen, zoals uitgewerkt en toegelicht in het volgende hoofdstuk (hoofdstuk 4), neemt ook langzaam de kwaliteit van de evenementen toe. Doordat de organisaties en steden steeds meer ervaring hebben, wordt er op steeds meer gebieden winst behaald bij een evenement. Een van deze winstogmerken is duurzaamheid. Een andere belangrijke factor van deze ontwikkeling is geld. Vanaf de economische recessie, beginnend rond 2009, zijn bedrijven en overheden terughoudend in het uitgeven van geld. Zeker de 'Leisure tak' moet het in economisch zware tijden ontgelden. Door de recessie zijn investeerders schaars en moet er op andere manieren aan geld gekomen worden voor het organiseren van een evenement. Duurzaamheid is in dit kader zeer belangrijk. Door duurzaamheid in acht te nemen kan er makkelijk geld worden bespaard op bijvoorbeeld: stroom en brandstof. Maar dit zijn kleine besparingen. De grote besparingen of batenposten zijn te behalen via bijvoorbeeld subsidies of door een evenement te benutten als 'test-case' en hierin sponsor-deals uit te halen. Zoals genoemd is een belangrijke opbrengstenpost voor een evenement een subsidie of meerdere subsidies. Deze subsidies zijn lastiger binnen te halen dan in de periode voor de economisch zware tijden. Daarom worden er allerlei duurzame maatregelen bedacht voor een evenement om toch in

aanmerking te komen voor subsidies. Dit heeft een bijdragen voor het duurzame karakter van een evenement.

3.2 Het mobiliteitsvraagstuk bij evenementen

Evenementenaantallen zoals genoemd in (tabel 3) bevatten eveneens een aantal evenementen die zeer kleinschalig zijn. Derhalve zal er geen veranderde verkeerssituatie ontstaan. Deze evenementen zijn vaak gelokaliseerd op locaties als: parken, pleinen, de Jaarbeurs of voetbalwedstrijden in de Galgenwaard. Doordat deze locaties zijn ingericht als publiekstrekker en een hoog aantal bezoekers kunnen herbergen, zijn hier geen maatregelen voor nodig.

Naast de kleinschaligheid speelt, zoals hierboven vermeldt, de locatie ook een belangrijke rol. Sommige evenementen vinden plaats in een bepaalde straat, in een bepaalde wijk. De verkeerssituatie is hierbij gemakkelijk te regelen door kleine maatregelen toe te passen. Hiervoor hoeft er alleen een verkeers- en vervoersplan geschreven te worden.

Bij grootschalige evenement of op locaties die niet vaker als evenementlocatie dienen ligt dit anders. Hier zijn vaak zeer complexe (mobiliteit) plannen voor nodig. Deze evenementen hebben vaak een behoorlijke impact op in de stad.

3.3 De Toetsing en impact van en op mobiliteit bij evenementen

Bij de vergunningsaanvraag binnen de gemeente Utrecht moet er worden beschreven hoe de bezoekers van en naar het evenement komen (Gemeente Utrecht, nn). Tevens moeten de parkeerlocaties van alle voertuigen worden benoemd, inclusief mogelijke pendeldiensten.

Parkeren is een belangrijk punt binnen de plannen van een evenementen-organisatie. Parkeren moet uitgebreid zijn uitgewerkt voor verschillende doelgroepen: bezoekers, hulpdiensten, vrijwilligers, medewerkers, vergunninghouders en mindervaliden.

Kijkend naar de afsluiting en planning van aan- en afvoerwegen moet specifiek worden benoemd hoe de bebording naar het festival is geregeld, of er verkeersregelaars ingezet kunnen worden en waar deze dan komen te staan.

Al met al wordt er weinig specifiek benoemd over duurzame vormen van mobiliteit zoals beschreven in hoofdstuk 2. Dit komt met name omdat draaiboeken en evenementen zoals de Vrijmarkt (Gemeente Utrecht, 2010), jaarlijks terugkerend zijn. Hier worden over het algemeen weinig vernieuwingen doorgevoerd waardoor er in de toekomst veel te verbeteren valt.

De impact van evenementen in Utrecht

Elk evenement heeft een bepaalde impact, een doorwerking op het mobiliteitsvraagstuk van een evenement. "Zelfs bij een vlooiemarkt met 500 bezoekers, moeten de 500 bezoekers ergens vandaan komen en een vervoersmiddel kiezen en stallen." (Korte, 2015). De impact bij een evenement weerhoudt zich vaak met bezoekersstromen en reguliere stromen. De impact van een evenement verschilt logischerwijs per evenement en dient per evenement gemeten te worden en waar mogelijk in kaart te worden gebracht.

Evenementen, zeker grootschalige evenementen hebben een behoorlijk impact op een stad. De impact komt in twee fasen:

- Tijdens het evenement: dit resulteert in overlast, of juist betrekkelijk weinig overlast door een strakke organisatie en een gedegen mobiliteitsplan. Deze overlast moet op voorhand worden geschat en zoveel mogelijk worden ingekaderd en gemanaged.

- Na het evenement: dit resulteert in verbeterpunten voor volgende evenementen. Tevens resulteert dit in kansen en referentiemateriaal voor het mobiliteitsvraagstuk van de stad tijdens evenementen maar misschien ook wel in de normale situatie.

Naast de lessons-learned van een evenement bieden hedendaagse evenementen de kans de stad positief op de kaart te zetten. Dit komt door de toenemende invloed van de media en de bekendheid van een stad of locatie die ontstaat bij publiciteit. Hetgeen een stad achterlaat, fysiek of sociaal (bekendheid en publiciteit) noemen we: legacy.

Evenementen die veel impact hebben op de stad laten een bepaalde legacy achter en dat wordt steeds vaker aangegrepen om blijvend te vernieuwen. Hoe groter het evenement en de impact, des te groter de legacy. Door ook in de nazorgfase nauw betrokken te blijven bij een grootschalig evenement kan de gemeente inspelen op deze legacy.

Leidraad bij evenementen

Parallel aan de groei van evenementen, groeit de vraag naar een houvast op het gebied van mobiliteit bij evenementen. "Feit is dat er momenteel geen duidelijke kaders en handvatten zijn voor het mobiliteitsvraagstuk bij een evenement" (Korte, 2015).

Andere gemeenten zijn de afgelopen jaren bezig geweest handvatten te creëren. Deze handvatten zijn vaak zeer gedetailleerd (bijvoorbeeld: een checklist voor mindervaliden bij evenementen (MEE Noordwest-Holland, 2010) of onvoldoende concreet. Utrecht is momenteel niet bezig met gelijkwaardige documenten. Steden als Antwerpen (Traject, 2009) en Amsterdam (MEE Noordwest-Holland, 2010) hebben wel documenten met duidelijke kaders voor het mobiliteitsvraagstuk bij een evenement.

De vraag naar een houvast en een leidraad voor het mobiliteitsvraagstuk bij evenementen binnen de gemeente Utrecht is opgepakt en uitgewerkt in de vorm van de Checklist. De Checklist biedt houvast op zowel de inhoud, als op het proces.

De Checklist zal daarbij voor zowel de evenementenorganisatie als de vergunningverlener bruikbaar zijn als houvast en leidraad op het gebied van mobiliteit van evenement. Voor de daadwerkelijke lijst met punten is het proces voor zowel evenementenorganisator als voor de vergunningverlener opgenomen.

3.4 Le Grand Départ Utrecht 2015

"De start van de Tour de France 2015, genaamd: Le Grand Départ Utrecht 2015, is een evenement die door de grote en verwachte bezoekersaantallen alles overschrijdend is" (Looy, 2014). Dit evenement valt onder de categorie: grootschalige evenementen en zal een belangrijke referentie zijn voor toekomstige evenementen in Utrecht. In deze paragraaf wordt het evenement kort toegelicht. Deze paragraaf vormt de achtergrond van paragraaf 4.2, 5.2, 6.2 en 7.2. Hierin wordt de 'vernieuwende aanpak' van het mobiliteitsvraagstuk bij dit evenement omschreven.

Tour de France

"De start van de Tour de France, Le Grand Départ, is een topsportspektakel dat de beste wielrenners ter wereld naar de stad Utrecht brengt. Van 1 tot en met 5 juli 2015 staat Utrecht geheel in het teken van dit grootse wielerevenement en is het feest in de stad. Naast de teampresentatie worden een individuele tijdrit en de start van de eerste etappe in het historische centrum van Utrecht georganiseerd. Het wordt de zesde keer dat de Tour de France start in Nederland. Het jaarlijks grootste sportevenement van de wereld trekt veel bezoekers, organisatoren en pers naar het wielerspektakel. Utrecht verwacht tussen de 600.000 en 800.000 bezoekers, verdeeld over twee dagen" (Utrecht P. L., Mobiliteitsplan Le Tour Utrecht 2015, 2015).

Hieronder enkele algemene cijfers en feiten over Le Grand Départ Utrecht 2015:

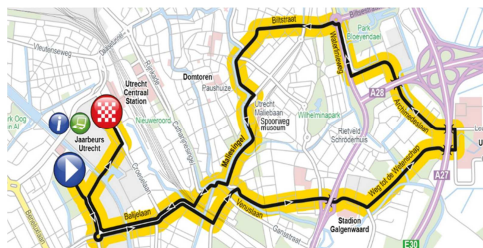
Wat	Omschrijving
Datum evenement	• 28 juni 2015: toertocht • 1 juli 2015: opening permanence (organisatie Tour de France en pers) • 2 juli 2015: teampresentatie / opbouw finish • 3 juli 2015: opbouw parcours / side events • 4 juli 2015: 1e etappe tijdrit • 5 juli 2015: 2e etappe Utrecht – Zeeland

Tabel 4: Data Le Grand Départ Utrecht 2015 (Utrecht P. L., Mobiliteitsplan Le Tour Utrecht 2015, 2015).

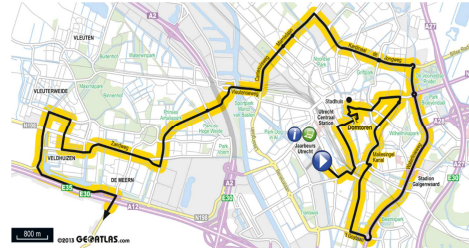
Etappes

Op 1 juli 2015 is de officiële start van Le Grand Départ met de opening van het perscentrum en de permanence, het hoofdkwartier van de organisatie van de Tour. Op 2 juli laten de renners zich voor het eerst zien aan het publiek tijdens de teampresentatie in Park Lepelenburg. Op 4 juli begint de Tour de France 2015 écht met een tijdrit van 13,7 kilometer door Utrecht. De tweede etappe op zondag 5 juli start in Utrecht en eindigt in Zeeland op de Deltawerken (Neeltje Jans).

De routeringen van de etappes staan hieronder weergegeven:



Figuur 8: Routing eerste etappe. (ASO)



Figuur 9: Routing tweede etappe. (ASO)

Doelstellingen en kansen van het evenement

De algemene doelstelling voor het evenement Le Grand Départ Utrecht 2015 staan hieronder weergegeven. Deze doelstelling zijn een belangrijke spil geweest in de politieke keuze om door te gaan met de organisatie van het evenement.

Promotie van sporten-/bewegen	Perfect & veilig georganiseerd evenement
Impuls Utrecht fietsstad	Beste uit de stad halen/laten zien
Versterken relaties doelgroepen (bewoners, organisaties, bedrijfsleven)	Feest voor de hele stad
Doelgroepen binden aan lange termijn agenda	Impuls economie, bedrijvigheid & werkgelegenheid
Realiseren van concrete legacy	
Utrecht blijvend internationaal op de kaart zetten	

Tabel 5: Doelstelling Le Grand Départ Utrecht 2015 (Projectorganisatie Le Tour Utrecht 2015, 2010).

De complexiteit

De complexiteit van het evenement Grand Départ Utrecht 2015 is te verklaren vanuit de omvang van het totale evenement. Waar het zwaartepunt in de dagen van 1 juli t/m 5 juli ligt, zal het evenement 'Tour de France Utrecht 2015' vanaf 26 maart worden afgetrapt tijdens het 'honderddagen moment' (Gemeente Utrecht, 2014). Vanaf dit moment zullen er tot en met 5 juli tientallen evenementen worden georganiseerd vanuit de naam van projectorganisatie Le Tour Utrecht 2015.

Naast de complexiteit door de hoeveelheid evenementen van het gehele evenement Tour de France Utrecht 2015 ligt zoals eerder beschreven het zwaartepunt in de dagen van 1 t/m 5 juli. Op 4 en 5 juli zal de daadwerkelijke wielervedstrijd plaatsvinden. Dit betekent dat er vanaf vrijdagavond 3 juli t/m zondagavond 5 juli afsluitingen zullen zijn die meerdere buurten en wijken zullen omvatten. Deze grootschalige verkeers- en vervoersmaatregelen zullen een dusdanig grote impact hebben dat dit de gehele stad zal treffen. Waar wijkgrens-overschrijdende evenementen als de Singelloop (Gemeente Utrecht, 2013) en de Jaarbeurs marathon (Utrecht Rent, 2009) een aantal wijken treft, zal dit evenement van een veel grotere schaal zijn.

Side events

Tijdens de wielervedstrijd zullen over de gehele stad verdeeld 24 tot 28 zogenaamde 'side events' zijn. Dit zijn evenementen die onder de 'exposure' van Le Grand Départ vallen en bezoekers over de gehele stad het feest van de Tour de France Utrecht laten meemaken. Deze evenementen zijn een belangrijke factor in de spreiding van bezoekers. Door het houden van veel kleinere evenementen naast het 'hoofd evenement', wat de wielervedstrijd zal zijn, zullen bezoekers andere locaties op gaan zoeken dan alleen de start- en finish op het Jaarbeursterrein. Tevens bieden deze side events een stukje veiligheid omdat ze een groot aantal personen kunnen vasthouden en herbergen op een locatie.

3.5 Conclusie

Terwijl Utrecht sinds een aantal jaren een enorme groei doormaakt (CBS, 2013) groeit de kwantiteit van evenementen gestaag. Dit betekent dat hedendaagse en toekomstige evenementen vergeleken met een aantal jaren geleden een veel grotere impact hebben en gaan hebben op het mobiliteitsvraagstuk van de stad. In hoofdstuk 2 is aangetoond dat er op het gebied van duurzaamheid veel ontwikkelingen zijn en dat duurzame mobiliteit groeiende is. Zeker in een groeiende stad met een jaarlijks groeiend aantal evenementen is duurzame mobiliteit relevant. Naast het milieu en de schoonheid van de stad dienen evenementen een belangrijker rol te gaan spelen in de ontwikkeling van de stad.

Ondanks de groei van duurzaamheid en de groei van het aantal evenementen zijn overzichtelijke kader stellende documenten en hulpmiddelen hiervoor schaars. Gemeente Utrecht heeft behoefte aan duidelijke handvatten.

De vraag naar een houvast en een leidraad voor het mobiliteitsvraagstuk bij evenementen binnen de gemeente Utrecht is opgepakt en resulteert in de Checklist. De Checklist biedt deze houvast zowel op inhoud, als op proces. Deze Checklist zal tevens de impact van een evenement op het mobiliteitsvraagstuk van een evenement, voor zover mogelijk, in goede banen te leiden. De Checklist zal voor zowel de evenementenorganisatie als de gemeente (vergunningverlener) bruikbaar zijn. Voorin de Checklist is het te doorlopen proces voor zowel evenementenorganisator als voor de vergunningverlener opgenomen. In de procesomschrijving staat uitgewerkt wat de punten voor de planvorming of de vergunningverlening betekenen.

Nu evenementen steeds frequenter voor gaan komen zullen ook grootschalige evenementen een exponentiele groei kennen. Hier kan op het gebied van duurzame mobiliteit winst worden behaald (Vuren, 2015). Tijdens het evenement Le Grand Départ Utrecht 2015 is hier een voorschot op genomen. Door de grootschaligheid en de impact van dit evenement op de stad ontstaan er veel openingen en kan dit een voorbeeld en opmaat worden voor een toekomstige aanpak van het mobiliteitsvraagstuk in Utrecht.

In het volgende hoofdstuk is de huidige aanpak van het mobiliteitsvraagstuk bij evenementen in gemeente Utrecht vergeleken met de aanpak bij het evenement Le Grand Départ 2015. Aan de hand van deze vergelijking en de input vanuit de voorgaande hoofdstukken is er een toekomstige situatie geschetst. Deze toekomstige situatie wordt gewaarborgd in de Checklist.

4. Algemene uitgangspunten duurzame mobiliteit bij evenementen

Hedendaagse evenementen vormen een belangrijke leerschool maar bieden over het algemeen weinig vernieuwingen. Het evenement Le Grand Départ Utrecht 2015 kent een vernieuwende aanpak van het mobiliteitsvraagstuk. In dit vraagstuk zal duurzame mobiliteit een belangrijk onderdeel bekleden. Uit de ervaringen van evenementen uit het verleden, hedendaagse evenementen en de aanpak bij het evenement Le Grand Départ Utrecht 2015 ontstaat een (ideale) toekomstige aanpak. De toekomstige aanpak biedt de gemeente Utrecht de kans een nieuwe 'standaard' neer te zetten in de vorm van de Checklist.

Dit hoofdstuk heeft betrekking op de algemene uitgangspunten van evenementen op het gebied van (duurzame) mobiliteit. De detaillering per uitgangspunt komt in de hierop volgende hoofdstukken.

4.1 Huidige evenementen

Huidige evenementen hebben vaak uitgangspunten die al jaren vaststaan. Deze punten zijn langzaam in het vaste stramien van de gemeente gesleten en zo ook in die van evenementenorganisaties. Dit kent zijn weerslag in de minimale eisen die aan het mobiliteitsvraagstuk van een evenement gekoppeld zijn, zoals weergegeven in het vorige hoofdstuk. In deze paragraaf zijn de algemene uitgangspunten van hedendaagse evenementen op het gebied van (duurzame) mobiliteit omschreven.

Inzetten op autoverkeer

Tijdens huidige evenementen in Utrecht wordt er veelal ingezet op autoverkeer. Zoals in de inleiding is beschreven, komt een grote groep van de bezoekers van een evenement met de auto (Traject, 2009). Achter de grote modaliteit met de auto bij evenementen zit de eenvoudige reden dat de bereikbaarheid van een evenement per auto meestal goed is. In de meeste gevallen is de bereikbaarheid per auto beter dan met het OV. In het verleden is het eveneens vaak gebleken bij evenementen in Utrecht dat er niet eens is nagedacht over het extra inzetten het OV. Bij deze evenementen kregen alleen de autoparkeerplaatsen een vermelding op de plattegrond van het evenement. (Voorbeeld: Leidsche Rijn city-marathon 2004 (KNAU, 2004). Het inzetten op een veelvoud aan parkeerplaatsen heeft als logische vervolg dat bezoekers met de auto komen. Omdat er een grote hoeveelheid aan parkeerplaatsen is bij een evenement, wordt wegverkeer naar het evenement aanbevolen en gefaciliteerd. De organisatie heeft tenslotte niets aan lege parkeerplaatsen.

Beperkte bereikbaarheid via het OV

Zoals in het vorige stuk beschreven, krijgen automobilisten bij hedendaagse evenementen vaak voorrang. Bij evenementen, bijvoorbeeld: Vrijmarkt 2006 (Gemeente Utrecht, 2006), werd er niet extra ingezet op het OV. De huidige dienstregeling werd gehanteerd en leidde vaak tot stremmingen op bepaalde stations en soms dusdanige drukte dat gebieden onbereikbaar werden. Dit leidde echter de eerste jaren niet tot veranderingen in het beleid en in de draaiboeken. Tijdens evenementen bleef de auto het meest populaire vervoersmiddel. De laatste jaren (bijvoorbeeld Vrijmarkt 2014 (Gemeente Utrecht, 2014)) wordt er steeds meer ingezet op het OV. De treinen rijden vaker en dit zorgt voor een betere verdeling van het publiek.

Geen voorzieningen voor fietsers

Fietsers richting evenementen zijn vaak het 'achtergestelde' kindje (Hendriks, 2015). Terwijl Nederland een echt fietsland is, worden fietsvoorzieningen pas laat gepland. Dit terwijl deze modaliteit veel kansen biedt voor de bereikbaarheid van een stad. Bij evenementen in Utrecht werd er tot op heden weinig gepland bij evenementen op gebied van fietsvoorzieningen. Kijkend naar grootschalige evenementen in andere gemeenten, zoals bijvoorbeeld het WK-hockey 2014 in Den Haag, beginnen gemeenten en evenementenorganisaties de kansen van bezoekers per fiets door te

krijgen (Looy, 2014). Hier zit de laatste jaren een duidelijke verbetering in. Utrecht begint hier ook langzaam in mee te bewegen maar nog niet genoeg (Hendriks, 2015).

Bezoekers krijgen voorrang

Een evenement betekent, afhankelijk van de omvang, dat er een drukte naar de stad en locatie zal komen. Deze drukte wordt met name veroorzaakt door bezoekers. Maar ook gebruikers van de stad die hun 'normale' ding willen blijven doen worden hierin betrokken. De gebruikers van de stad, hiermee doelend op: bedrijven, instellingen, bewoners en gebruikers van de bedrijven en instellingen. Hedendaagse evenementen in Utrecht zijn voornamelijk ingericht en ontworpen om de bezoekers het naar hun zin te maken. Dit heeft tot gevolg dat de reguliere gebruikers van de stad veel overlast ondervinden van een evenement. Door deze overlast krijgen de gebruikers vaak een negatief beeld over evenementen en gebeurtenissen in de stad.

4.2 Bij Le Grand Départ Utrecht 2015

"Le Grand Départ is een zeer grootschalig en alles overschrijdend evenement" (Looy, 2014). De grootschaligheid hiervan resulteert in verbeteringen en vernieuwingen op het gebied van mobiliteit. Op het gebied van mobiliteit heeft projectorganisatie Le Tour Utrecht 2015 een aantal algemene (in vele opzichten vernieuwende) uitgangspunten, deze zijn uitgewerkt in deze paragraaf. Het mobiliteitsvraagstuk bij Le Grand Départ is bedacht in samenwerking met een verscheidenheid aan partijen als het NS, QBuzz, ProRail en alle wegbeheerders. Tevens zijn adviseurs betrokken geweest bij de planvorming.

Het openbaar vervoer zoveel mogelijk de ruimte geven

Ten tijde van Le Grand Départ zal het OV, met name de trein, de belangrijkste manier zijn om van en naar de stad te komen. Hier wordt in de communicatiestrategie richting bezoekers sterk op ingezet. Door de zeer centrale ligging van het Centraal station is het aantrekkelijk om naar Utrecht te komen met de trein. Vanaf Utrecht Centraal, busstation Westplein, station Lunetten en station Overvecht waar de treinen en bussen heen zullen rijden, zullen bezoekers zich lopend richting het parcours begeven om het evenement van dichtbij mee te maken.

Het treinverkeer zal, in overeenstemming met NS, een aangepaste dienstregeling rijden. De intercity's en sprinters zullen, net als in de reguliere situatie, stoppen op Utrecht Centraal. In de sprinters zal worden geadviseerd uit te stappen op de omliggende stations (Bunnik, Lunetten, Overvecht). Hiermee zal het publiek zich zoveel mogelijk verspreiden over het parcours. Verschillende lijnen zullen de hele dag een doordeweekse of zelfs een spits-dienstregeling rijden.

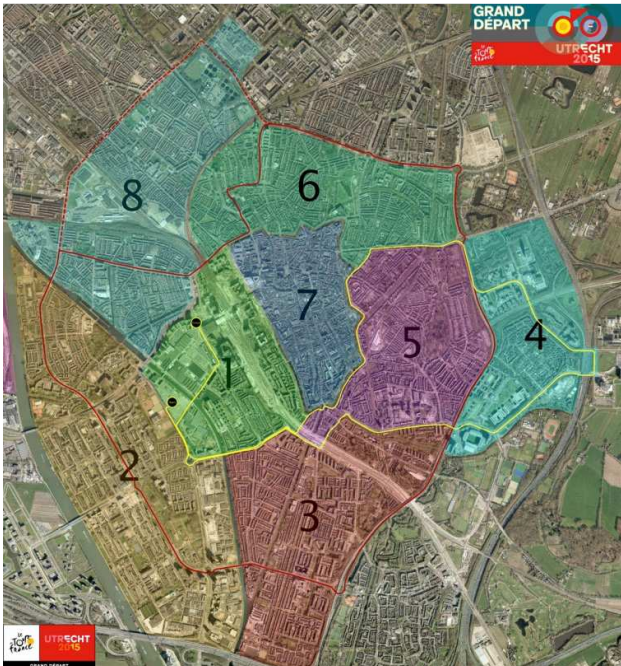
De bussen zullen op een aantal routeringen na, hetzelfde rijden als normaal. De bussen zullen de functie hebben bewoners en bezoekers over grote stukken te vervoeren binnen Utrecht. Tevens zullen bewoners vanuit de randgemeenten, Utrecht bereiken met de bus. (Scholts, 2014)

Autoluwe binnenstad

De binnenring van Utrecht zal op 4 en 5 juli, op de dagen van de wielervedstrijd, autoluw zijn. Dit houdt in dat er een 'ring' wordt getrokken om de binnenstad, waarbinnen het vrij zal zijn van congestie (tot op zekere hoogte). Het autoluwe karakter zal gelden voor bezoekers. Bewoners, bedrijven, instanties en de noodzakelijke gebruikers van de stad kunnen hun woning, bedrijf, instantie etc. nog gewoon bereiken. Deze bereikbaarheid zal worden gewaarborgd door een accreditatie in de vorm van een toegangspas of een vignet.

De afsluiting van de stad voor bezoekers zal betekenen dat dit op voorhand breeduit wordt gecommuniceerd. De bezoekers die per auto komen moeten wel de mogelijkheid krijgen deze ergens te parkeren. Dit gaat op 4 en 5 juli aan de rand van Utrecht gebeuren. Aan de buitenrand van Utrecht worden verschillende transferia ingericht. Vanuit hier kunnen bezoekers het evenement bereiken via verschillende pendeldiensten.

De kaart hieronder geeft het sectoren- en ringen systeem weer die tijdens het evenement zal gelden. De gele lijn is het parcours van de eerste etappe. De rode lijn is de autoluwe grens. Vanaf hier kunnen bezoekers alleen met een accreditatie verder naar binnen rijden.



Figuur 10: Sectorenkaart Utrecht eerste etappe, 4 juli (Utrecht P. L., Mobiliteitsplan Le Tour Utrecht 2015, 2015)

Overig vervoer de ruimte geven

Naast het openbaar vervoer en het autoverkeer zullen overige vervoersmiddelen de ruimte krijgen. Hierbij gaat het onder andere om het fietsverkeer, de touringcars, partyboten, taxi's en campers. Door te werken met verschillende vormen van vervoer kunnen bezoekers verspreid worden over de stad en het parcours.

Ruimte creëren voor overige gebruikers

Door de hierboven genoemde maatregelen uit te voeren wordt er gezorgd voor ruimte voor alle doelgroepen (bewoners, bedrijven, instellingen, gebruikers en hulpdiensten). De doelgroepen die normaliter gebruik maken van de stad, krijgen zoveel mogelijk de ruimte om dit te blijven doen.

4.3 Toekomstige aanpak

Aan de hand van de hedendaagse aanpak van het mobiliteitsvraagstuk bij evenementen en de aanpak bij het evenement Le Grand Départ Utrecht 2015 kan er een toekomstige (ideale) aanpak worden geschetst. Belangrijk bij toekomstige evenementen is het inschakelen van de juiste actoren tijdens de planvorming. Hierdoor krijgt het plan meer draagvlak. Een adviseur inschakelen zal ook helpen bij de planvorming en uiteindelijk bij de plantoetsing.

De toekomstige aanpak is in deze paragraaf in hoofdlijnen uitgewerkt.

Alle doelgroepen bedienen

Bij evenementen wordt vaak in eerste instantie gedacht aan de bezoekers. Bij Le Grand Départ is er gekeken naar een veel bredere groep 'gebruikers' van de stad. Naast bezoekers, of eigenlijk voor de bezoekers, is er gekeken naar de bereikbaarheid en de mobiliteit van de bewoners, bedrijven, instanties en de gebruikers. Door deze partijen voorrang te geven, ontstaat er een situatie waarin de stad bereikbaar blijft voor haar dagelijkse gebruikers. Dit zou bij toekomstige evenementen in Utrecht frequenter, zo niet, altijd moeten gebeuren. Vanuit het oogpunt om de stad altijd bereikbaar te houden voor haar dagelijkse gebruikers is het tevens makkelijker te beargumenteren om de auto's aan de buitenrand weg te zetten, zoals in de volgende paragraaf toegelicht gaat worden.

Vervoersmodaliteiten duurzaam inrichten

Inzetten op OV

Utrecht is een echte OV stad. Door de uitstekende ligging (van zowel de stad, als het station in de stad) gaan bezoekers maar ook bewoners van de stad van en naar Utrecht vaak met de trein. Deze belangrijke veronderstelling biedt op het gebied van evenementen, mogelijkheden op het gebied van verduurzaming en bereikbaarheid. Voornamelijk het treinverkeer zal een groot gedeelte van de bezoekers bij evenementen kunnen vervoeren. Dit kan door goede communicatiestromen tussen de organisatie van een evenement en de NS (in het geval van Utrecht). Eenduidige communicatie is hierbij essentieel.

Auto's aan de buitenrand

Wil een stad of evenement inzetten op het OV, dan dient er een verbinding te zijn die directer en makkelijker is of oogt dan via het wegverkeer. Door het OV Utrecht in te laten komen, is dit een zeer aantrekkelijke manier om te reizen voor bezoekers van een evenement. Dit gevoel wordt versterkt als auto's niet verder komen dan de buitenrand van de stad. Toekomstige evenementen zullen bezoekers met de auto een langer traject moeten laten afleggen richting het evenement. Dit kan bewerkstelligd worden door auto's 'weg te parkeren' op locaties aan de buitenrand van de stad. Gaat het hierbij om grootschalige evenementen, dan moet er worden gekeken naar meerder locaties en eventueel aan meerdere kanten van de stad. Door deze boodschap in het communicatietraject mee te nemen zullen veel bezoekers ervoor kiezen het evenement met het OV of waar mogelijk op andere manieren van vervoer aan te doen. Ook de prijsstelling van het OV ten opzichte van een parkeerplaats kan hierbij helpen. Hoe duurder de parkeerplaats, des te meer bezoekers met het OV gaan.

Inrichten (tijdelijke) fietsenstallingen en voorzieningen

Nederland is een fietsland, Utrecht is een fietsstad. Dit biedt kansen voor de evenementen in Utrecht. Door de fijnmazige fietsinfrastructuur wordt de stad al veelvuldig bezocht door regionaal fietsverkeer. Tijdens evenementen kan hier in de toekomst gebruik van worden gemaakt. Door een communicatiestroom op te zetten richting de bewoners van Utrecht en de regio met de boodschap om met de fiets naar het evenement te komen, zal dit effect hebben op het aantal bezoekers per fiets. In het communicatietraject moet worden meegenomen:

- Met de fiets kun je dichterbij het evenement komen dan via het OV of de weg;
- De bewegwijzering is verzorgd en er zijn, mits noodzakelijk, vooraf aangegeven omleidingsroutes gemaakt;
- Er zijn voldoende voorzieningen voor de fiets zoals: een (beveiligde) stalling voor een ieder, toiletten, etc..

Door de punten mee te nemen en breeduit te communiceren zullen er meer regionale bezoekers van het evenement met de fiets komen dan voorheen.

Inzetten op overige (duurzame) vervoersmiddelen

Naast het inzetten op het OV en de fiets, moeten er tevens andere manieren van vervoer worden bedacht en voorzien. Dit geldt zeker als het om een grootschalig evenement gaat. Voorbeelden van deze vervoersmiddelen zijn: pendelboten, pendelbussen, touringcars, taxi's, etc.. Door in te zetten op de voornamelijk collectieve manieren van vervoer kan weer worden gezorgd voor een carpool-effect. Naast duurzaamheid is spreiding en sturing in dit geval ook van belang. Door collectieve manieren van vervoer te benutten kunnen grote groepen bezoekers worden gestuurd en verspreid. Ook voor mindervaliden bieden overige vervoersmiddelen vaak een oplossing. Deze doelgroep kan hierdoor worden bediend. Het aanbod hiervan dient te worden berekend en gepland aan de hand van de vraag. De vraag (aantallen) is bekend bij de zorginstellingen en bij de gemeente.

Openstaan voor innovaties

De plannen zoals deze er nu liggen voor Le Grand Départ Utrecht 2015 (Utrecht P. L., Mobiliteitsplan Le Tour Utrecht 2015, 2015) zijn bedacht door een verscheidenheid aan partijen. Deze partijen zijn voor een groot gedeelte actoren en hebben een belang bij het goed laten verlopen van dit evenement. Hierbij moet gedacht worden aan partijen als: openbaarvervoersdiensten, parkeergaragehouders, wegbeheerders etc.. Door al deze partijen aan de voorkant mee te laten denken bij het mobiliteitsvraagstuk bij evenementen ontstaat er draagvlak en worden er nieuwe 'innovatieve' ideeën bedacht. Zo wordt er tevens voortgeborduurd op de ontwikkelingen en regelgeving vanuit de overheid en het bedrijfsleven, zoals te lezen is in hoofdstuk 2. Door deze aanpak ook te gebruiken bij evenementen na Le Grand Départ Utrecht 2015, kan de gemeente Utrecht steeds meer winst gaan halen uit evenementen.

4.4 Conclusie

Waar bij evenementen in het verleden ingezet werd op zoveel mogelijk bezoekers (kwantiteit), is dit beeld bij huidige evenementen aan het veranderen. Door meer en meer in te zetten op het OV en de fiets, zoals bij Le Grand Départ Utrecht 2015, wordt er naast kwantiteit ook gedacht aan kwaliteit. Deze kwaliteit betaalt zich uit in de bereikbaarheid van allerlei doelgroepen van de stad zoals wordt uitgelegd in hoofdstuk 5 en in de verkeerssituatie rond evenementen zoals verder wordt toegelicht in hoofdstuk 6.

Al met al moeten toekomstige evenementen alle doelgroepen van de stad bedienen, vervoersmodaliteiten duurzaam inrichten en daarnaast ook nog eens openstaan voor duurzame innovaties (hoofdstuk 7). Dit is een hele opgave en zal in de komende hoofdstukken, gedetailleerd worden toegelicht. Bij toekomstige evenementen in Utrecht zal het mobiliteitsvraagstuk de stad voorzien van positieve publiciteit en de stad steeds beter op de kaart zetten (citymarketing).

De uitgangspunten in dit hoofdstuk zoals genoemd bij toekomstige evenementen, zullen gedetailleerder uitgewerkt worden in de volgende drie hoofdstukken. De input uit deze hoofdstukken is uiteindelijk verwerkt in de Checklist en vormt een toetsbare, toekomstige situatie/aanpak van het mobiliteitsvraagstuk bij evenementen binnen de gemeente Utrecht.

Om daadwerkelijk te komen tot de ideale situatie met de, in dit hoofdstuk geschetste uitgangspunten, is advies in de planvorming van het mobiliteitsvraagstuk zeer belangrijk. Door een adviseur bij de planvorming te betrekken kan er daadwerkelijk worden gezorgd dat de 'toekomstige aanpak' wordt uitgevoerd. Tevens is draagvlak bij verschillende actoren zeer belangrijk bij een evenement. Door de actoren vroegtijdig in te schakelen en bij de planvorming te betrekken zal het mobiliteitsvraagstuk steun en draagvlak hebben. Dit gehele proces is gedetailleerd beschreven in de Checklist.

5. Doelgroepen

Zoals in het vorige hoofdstuk is toegelicht zijn de doelgroepen van de stad zeer belangrijk bij een evenement. Onder doelgroepen vallen alle reguliere gebruikers van de stad (bewoners, bedrijven e.d.) en de bezoekers van het evenement. In dit hoofdstuk wordt de huidige situatie van de doelgroepen bij evenementen toegelicht, daarna wordt de aanpak bij het evenement Le Grand Départ Utrecht 2015 toegelicht en tot slot wordt de toekomstig te hanteren (ideale) situatie geschetst.

5.1 Huidige evenementen

Bij hedendaagse evenementen vormen doelgroepen een belangrijke rol. Zonder doelgroep, geen evenement. Bij huidige evenementen wordt er verschillend naar elke doelgroep gekeken. De uitgangspunten per doelgroep staan in deze paragraaf beschreven.

Bewoners

Bij huidige evenementen worden bewoners goed bediend als ze deel willen nemen aan het evenement. Voor bewoners die niets met het evenement te maken willen hebben, worden over het algemeen weinig voorzorgsmaatregelen gepland. Bij hedendaagse evenementen krijgen bewoners vaak veel beperkingen opgelegd tijdens een evenement in de buurt van hun woning. Zeker de bereikbaarheid en de parkeermogelijkheden voor bewoners laten vaak te wensen over.

Bedrijven

Bedrijven worden vaak gezien als 'lastig' tijdens een evenement. Dit echter alleen als ze niets met het evenement te maken hebben. Bedrijven en dan voornamelijk winkels willen het liefst niet open tijdens een evenement omdat ze veelal minder klandizie hebben dan tijdens normale dagen en tevens omdat ze lastiger te bereiken zijn. Dit terwijl bezoekers van het evenement het veel 'gezelliger' vinden in de stad als alles open is. Deze tweestrijd leverde in het verleden vaak scheve gezichten op bij zowel bedrijven/winkeliers als bij de organisatie van een evenement (Looy, 2014).

Instanties

Voor instanties geldt in wezen hetzelfde als voor bedrijven. Voor kritieke locaties, als een ziekenhuis, worden altijd alternatieve logistieke oplossingen bedacht. Zij moeten altijd bereikbaar blijven.

Gebruikers

Gebruikers van de stad (hieronder worden gebruikers van bedrijven, instanties en andere diensten bedoeld) worden vaak 'vergeten' bij het organiseren van een evenement (Looy, 2014). Waar de bezoekers, bewoners en bedrijven vaak meegenomen worden in een duidelijk communicatietraject, worden de gebruikers vaak ondergesneeuwd door de opgelegde beperkingen tijdens een evenement. Uit de inventarisatie van evenementen binnen de gemeente Utrecht is gebleken dat jaarlijks terugkerende evenementen vaak bekend waren bij een breed publiek. Ook gebruikers hadden tijdig door wat er gaande was bij bepaalde festiviteiten en dagen. Nieuwe of eenmalige evenementen daarentegen waren vaak alleen goed georganiseerd voor gebruikers van het evenement zelf. Reguliere gebruikers van de stad werden zelden voldoende ingelicht (Voorbeeld: de Leidsche Rijn City marathon 2004 (KNAU, 2004)).

Bezoekers

Bezoekers bij evenementen waren tot nu toe altijd 'spekkoper'. Het evenemententerrein of de gehele stad werd altijd op een dusdanige manier ingericht zodat de bezoeker voorrang kreeg. Dit gaf vaak onrust en onenigheid met de overige doelgroepen van de stad (bewoners, bedrijven etc.). Vooral het wild-parkeren van de bezoekers leidde vaak tot scheve gezichten. Tevens ging dit vaak ten koste van het vertrouwen van de burger in het bestuur van de stad of voor de organisatie van een evenement. Al met al gaat dit beleid ten koste van de lokale draagvlak van een evenement.



Figuur 11: Wild geparkeerde fietsen (NU-foto, 2013)



Figuur 12: Wild parkeren in de wijk (BD, 2011)

5.2 Bij Le Grand Départ Utrecht 2015

Bij het evenement Le Grand Départ wordt ingezet op de bereikbaarheid van al haar doelgroepen. Belangrijk hierbij is de stad bereikbaar houden, klantvriendelijk te werk gaan en de stad 'de vruchten te laten plukken' van het evenement. De klantvriendelijkheid en doelgroep-gerichtheid van het evenement zal Utrecht positief op de kaart zetten (citymarketing). Tevens zal dit draagvlak bieden voor toekomstige evenementen in de gemeente Utrecht.

De aanpak van de bediening van de verschillende doelgroepen bij Le Grand Départ Utrecht 2015 hangt nauw samen met de inzet van verschillende modaliteiten. Alleen door de modal-split, zoals beschreven in paragraaf 6.2, kan de 'doelgroep aanpak' concreet bewerkstelligt worden tijdens het evenement.

Bewoners

Door de stad autoluw te maken (hoofdstuk 6) blijven de wijken binnen Utrecht voor een belangrijk deel bereikbaar voor haar bewoners. Per wijk zullen er aan- en afvoerwegen beschikbaar zijn die benut kunnen worden om de wijken in- en uit te komen (met behulp van een accreditatie). Ten tijde van het evenement op 4 en 5 juli zullen woningen aan of dicht op het parcours niet te bereiken zijn met de auto door de aanwezige drukte. Deze bewoners zullen in de dagen voor het evenement worden verzocht de auto op een vooraf bekendgemaakte locatie neer te zetten. Deze locatie zal een stukje van de woningen vandaan zijn maar nog steeds op loopafstand.

Bedrijven

Bedrijven binnen Utrecht zullen net als bewoners zoveel mogelijk bereikbaar blijven. Deze bereikbaarheid blijft gewaarborgd door de bedrijven wel toe te laten tot de autoluwe binnenstad (met behulp van een accreditatie). Voornamelijk de bereikbaarheid met de auto zal anders zijn tijdens het evenement. Via het OV of andere vormen van vervoer zal de bereikbaarheid niet veel veranderen. De verschillende wijken van de stad zullen allen op een eigen manier bereikbaar blijven.

De bedrijven binnen Utrecht die bereikbaar dienen te blijven, liggen voor een belangrijk deel binnen het Jaarbeursgebied of de binnenstad. Omdat het evenement op zaterdag en zondag plaatsvindt, zal dit weinig overlappend zijn met de werktijden van de meeste bedrijven. Detailhandel en overige bedrijven waar op zaterdag bedrijvigheid is, zullen zelf bepalen of ze wel of niet open gaan. Het verschilt per locatie hoe deze te bereiken is. In veel gevallen, zeker voor de binnenstad, is bevoorrading zo goed als onmogelijk. Dit zal de dagen voor het evenement moeten plaatsvinden. Dit zal vroegtijdig moeten worden gecommuniceerd naar de bedrijven.

Instanties

Voor de meeste instellingen binnen Utrecht geldt hetzelfde als voor de bedrijven is beschreven. Binnen Utrecht zitten een aantal speciale locaties/instellingen die altijd snel bereikbaar dienen te zijn. Dit zijn bijvoorbeeld het Diaconessenhuis en een aantal specifieke locaties in het Jaarbeursgebied. Voor deze locaties zijn logistieke routes ontworpen die ervoor zorgen dat deze specifieke gebieden altijd bereikbaar zullen blijven.

Gebruikers

Voor de gebruikers van de bedrijven en instellingen binnen Utrecht blijft de situatie grotendeels onveranderd. Via het OV, lopend en fietsend is de stad op de gebruikelijke manier bereikbaar, wel zal de interne reistijd langer zijn (door de drukte). Het bereiken van de stad via het OV, fietsend en lopend zal worden aangemoedigd om de situatie voor de gebruiker zo duidelijk en optimaal mogelijk te maken. Met de auto zal de situatie anders zijn. Gebruikers die met de auto komen moeten vooraf zorgen dat ze een accreditatie krijgen van de bedrijven of instantie waar ze gebruik van maken. Zonder deze accreditatie kunnen ze de autoluwe binnenstad per auto niet betreden.

Bezoekers

De bezoekers van het evenement worden op het gebied van vervoer op hun wenken bediend. De stad is goed bereikbaar met het OV, lopend of met de fiets. Het autoverkeer zal grotendeels (op Papendorp na) parkeren buiten Utrecht. Ook via andere manieren van vervoer is het evenement bereikbaar. Er zullen tevens touringcars, boten en taxi's worden ingezet om bezoekers naar het evenement te krijgen. Vanaf het moment dat de bezoeker Utrecht betreedt, zal alles in het teken staan van het evenement. Via loopstromen, fietsstromen of busdiensten worden bezoekers vlakbij het parcours gebracht. Eenmaal dichtbij het parcours, waar de loopstromen beginnen en de fietsenstallingen gelokaliseerd zijn, zal er alleen nog maar gelopen kunnen worden. Zelfs fietsers zullen hier niet meer fietsen dankzij de fietsenstallingen aan de rand van deze zone. Door de bezoekers vlakbij het parcours alleen maar te laten lopen, ontstaat hier een veilige situatie voor de bezoekers en is de bereikbaarheid naar het parcours toe zeer goed.

Communicatie

De communicatiestrategie op gebied van mobiliteit en bereikbaarheid is voor alle denkbare doelgroepen van een evenement of een stad zeer belangrijk. Bij Le Grand Départ Utrecht 2015 wordt de communicatie verdeeld in drie belangrijke niveaus:

- Grof: bewonersavonden en informatievoorzieningen die zeer abstract zijn zoals informatie alleen maar over de datum of locatie van een evenement.
- Middel: bewonersavonden en informatievoorzieningen die al aardig gedetailleerd zijn. In deze informatiestromen moeten exacte tijden, locaties, gebeurtenissen en vooral beperkingen inzichtelijk worden gemaakt.
- Fijn: huis-aan-huis bezorging waarbij in theorie iedere inwoner van Utrecht een bericht krijgt met zeer gedetailleerde informatie. Hierin moet exact staan wat er gaat gebeuren, wat de gebruikers van de stad wel en niet kunnen doen.

Tevens wordt er gecommuniceerd via alle denkbare media zoals: kranten, TV, Sociale Media etc..

Door de communicatie op deze manier aan te pakken hoopt de organisatie veel draagvlak en in ieder geval veel duidelijkheid te verschaffen onder de reguliere gebruikers van de stad.

5.3 Toekomstige aanpak

Alle doelgroepen van een stad en een evenement moeten bij toekomstige evenementen onder twee categorieën verdeeld worden. Deze categorieën zijn:

- Gebruikers van de stad, hiermee doelend op: bewoners, bedrijven, instanties en de gebruikers van bedrijven en instanties.
- Bezoekers van het evenement.

De doelgroepen moeten van alle mogelijke gemakken worden voorzien. Dit zal de stad positief op de kaart zetten (citymarketing).

De toekomstige aanpak van het sociale aspect van een evenement (doelgroepen) hangt nauw samen met de modaliteiten en daardoor met de bereikbaarheid. Door de inzet van bepaalde modaliteiten zal de bereikbaarheid voor de doelgroepen in stand worden gehouden. De aanpak van modaliteiten bij toekomstige evenementen staan beschreven in paragraaf 6.3.

Gebruikers

Bewoners

Bewoners moeten altijd hun woning kunnen bereiken. In sommige gevallen is deze bereikbaarheid via de auto niet te garanderen, dit zal dan lopend of fietsend moeten. Om dit goed te communiceren moet de informatie worden verdeeld in drie delen: grof, middel en fijne communicatie.

Bij kleinschalige evenementen kan het grove en middelfijne deel vaak worden overgeslagen en zal er alleen huis-aan-huis communicatie volgen. Bij grootschalige evenementen zullen er wijkavonden georganiseerd moeten worden. Tevens zal de informatie beschikbaar moeten worden gesteld via alle denkbare kanalen en de informatie zal huis-aan-huis moeten worden verspreid.

Tevens moet de communicatievoorzieningen verlopen via alle denkbare media zoals: kranten, TV, websites en sociale media. Ook de wijkbureaus binnen de stad kunnen als informatievoorziening dienen voor bewoners.

Bedrijven

Bedrijven vormen een belangrijke schakel binnen de gemeente Utrecht. Ook op het gebied van evenementen zijn zij zeer belangrijk en vormen een visitekaart voor de stad. Zoals eerder benoemd vinden bezoekers van de stad, de stad niet 'gezellig' als bedrijven en met name winkels gesloten zijn (Looy, 2014).

Naast de kansen voor een evenement biedt een evenement kansen voor het bedrijfsleven die in de toekomst beter benut kunnen worden. "Een evenement zorgt er in sommige gevallen voor dat een bedrijf of winkel minder wordt bezocht dan op een normale werkdag, maar deze locaties worden niet vergeten. Een gezellig en goed verloop van een evenement kan zorgen voor naamsbekendheid, de zogenaamde 'exposure' van een winkel of bedrijf voor misschien wel tien jaar..." (Looy, 2014).

Door de bedrijven de exposure van een evenement te laten benutten zal het geloof en vertrouwen in het evenementenwezen toenemen. Dit groeiende geloof en vertrouwen zal ervoor zorgen dat het voor bedrijven aantrekkelijk wordt om te investeren in bepaalde evenementen. Hierdoor zal de Leisure tak van de gemeente weer groeien.

Naast de exposure en reclame dienen bedrijven bij toekomstige evenementen altijd bereikbaar te zijn. Als de bereikbaarheid via het wegverkeer niet gewaarborgd kan worden, moet de locatie via andere modaliteiten wel bereikbaar zijn.

Instanties

Voor instanties geldt hetzelfde als voor bedrijven. De instanties kunnen, waar mogelijk, veel meer uit evenementen halen door te denken aan hun eigen exposure en aan de exposure van de stad. Voor instanties is het echter wel van belang dat deze altijd bereikbaar blijven. Tevens wordt er voor een instantie meestal geen reclame gemaakt en hebben zij geen winstoogmerk. Om de instanties toch betrokken en tevreden te houden bij evenementen moeten kritieke locaties als een ziekenhuis altijd bereikbaar blijven. Dit moet helder uitgewerkt en gecommuniceerd worden. Deze bereikbaarheid

kan via de normale aan- en afvoerwegen tenzij dit onmogelijk wordt gemaakt. In dat geval dient hier een speciale (logistieke) route voor te worden ingericht.

Gebruikers

De reguliere gebruikers van de stad moeten bij toekomstige evenementen via minimaal één modaliteit bereikbaar zijn. Als de bereikbaarheid van een locatie met het OV of het wegverkeer onmogelijk is, zal fietsen of lopen uitsluitend moeten bieden. Door alle locaties tenminste in theorie bereikbaar te houden, zullen gebruikers zo min mogelijk overlast ondervinden en de overlast die voorkomt, begrijpen.

In dit bereikbaarheidsverhaal is communicatie zeer belangrijk. Dit zal vanuit de bedrijven en instanties zelf moeten komen maar ook vanuit de gemeente en de evenementenorganisatie. De bereikbaarheid van de stad moet via alle mogelijke kanalen tijdig worden gecommuniceerd.

Bezoekers

Bezoekers zijn te gast tijdens een evenement. Waar ze vroeger van alle gemakken werden voorzien en in de meeste gevallen zelfs vooropgesteld werden, zal dit bij toekomstige evenementen in Utrecht anders moeten worden ingericht. Bij toekomstige evenementen zullen bezoekers behandeld moeten worden als gasten, maar wel op een klantgerichte en klantvriendelijke manier. De bereikbaarheid van de stad moet uiteraard wel worden gegarandeerd. Door dit op een duurzame manier in te richten (OV, fiets) blijft de stad bereikbaar en wordt er ingespeeld op het duurzaamheidsvraagstuk. Dit geeft zowel een goed gevoel bij de bezoeker van het evenement als een goed gevoel en draagvlak bij de gebruikers van de stad.

5.4 Conclusie

Naast de technische kant van het mobiliteits- en bereikbaarheid vraagstuk van een locatie, een stad of een evenement is het sociale vlak ook zeer belangrijk. Door als organisator in de huid te kruipen van de verschillende doelgroepen in de stad kunnen problemen op voorhand worden voorkomen. Door rekening te houden met alle doelgroepen en een duidelijke verdeling te maken over wat welke doelgroep wel en niet kan, zal in samenwerking met een duidelijke communicatiestrategie, onrust weggenomen worden bij zowel doelgroep als organisatie. Tevens zal de stad en het evenement door zoveel mogelijk partijen als klantvriendelijk worden beleefd. Dit zal de stad van positieve publiciteit voorzien (citymarketing). Hierbij is het uiteraard belangrijk de juiste verdeling te maken. Gebruikers van de stad, hiermee doelend op bewoners, bedrijven, instanties en gebruikers hiervan dienen altijd voorrang te krijgen in vergelijking tot bezoekers. Bezoekers maken het evenement maar kunnen het op langere termijn ook 'breken'. Door onvrede en een tekort aan draagvlak bij de reguliere gebruikers van de stad zal een evenement niet terugkerend zijn.

Een voorbeeld van onvrede en weinig draagvlak is namelijk: dat bezoekers voor het huis van een bewoner parkeren in plaats van op de vooraf bepaalde locatie. Dit soort problemen kunnen op voorhand zoveel mogelijk worden ingebed door in de huid te kruipen van de verschillende doelgroepen. Dit in samenhang met de inzet van verschillende vervoersmodaliteiten (zoals uitgewerkt in hoofdstuk 6) en een duidelijke communicatiestrategie.

“Overlast en onvrede tegenhouden doe je niet, tot het minimum beperken wel...” (Koot, 2015)

Ook de sociale kant (doelgroepen) zijn meegenomen in de Checklist. Een aantal punten hiervan staan opgenomen in het verplichte deel van de Checklist. Dit betekent dat er aan deze punten moet worden voldaan, alvorens de vergunning verleend kan worden. Hierdoor wordt de bereikbaarheid en veiligheid bij toekomstige evenementen voor alle doelgroepen gewaarborgd. De Checklist zal dienen als leidraad en controlemiddel voor zowel de technische als sociale mobiliteitsaspecten bij een evenement.

6. Vervoersmodaliteit

Door de vele verschillende doelgroepen van de stad Utrecht zijn de manieren van vervoer zeer belangrijk. Dit bepaalt voor een groot deel de bereikbaarheid van een stad en een evenement. De bereikbaarheid van een stad heeft directe gevolgen voor de belevingswaarde van een evenement en de toegankelijkheid voor alle doelgroepen.

Dit hoofdstuk heeft betrekking op de vervoersmodaliteiten bij evenementen in Utrecht.

6.1 Huidige evenementen

Huidige evenementen kenden tot een aantal jaar geleden één en dezelfde aanpak als het gaat om vervoersmodaliteiten. Sinds nieuwe regels en ontwikkelingen over duurzaamheid, zoals omschreven in hoofdstuk 2, worden modaliteiten bij evenementen langzaamaan duurzamer. In deze paragraaf staat de aanpak van vervoersmodaliteiten bij hedendaagse evenementen omschreven.

Modal-split

Bij huidige evenementen wordt een modal-split gemaakt van de vervoersmodaliteiten die worden verwacht tijdens een evenement. Deze modal-split wordt meestal gemaakt op basis van verwachtingen van eerdere evenementen. Voorbeeld: toen er in 2000 bij de Singelloop, 10.000 auto's kwamen, zorgde de gemeente ervoor dat er in 2012 nog steeds 10.000 parkeerplaatsen werden gefaciliteerd. Door deze modal-split in te zetten op het aantal verwachte bezoekers, kijkend naar ervaringen uit het verleden, zitten hier over het algemeen een beperkt aantal vernieuwingen in en blijft het autoverkeer een belangrijke spil in het bereikbaarheidsplaatje.

Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer is in Utrecht zeer belangrijk. Dit is te zien tijdens evenementen. Belangrijke spelers op het gebied van evenementen in Utrecht, zoals de Jaarbeurs, zetten al jaren in op het OV (treinverkeer). Dit komt met name door de ideale (centrale) ligging van het centrale station van Utrecht. Toch blijft het OV over het algemeen achtergesteld tijdens evenementen. Het OV brengt bezoekers vaak minder dicht bij het evenement dan de auto. Dit is voor vele bezoekers een belangrijke reden de auto te pakken. Ook de kosten tussen de modaliteiten schelen vaak weinig.

Autoverkeer

De auto wordt al jaren gezien als de meest makkelijke en betrouwbare manier om ergens heen te gaan. Zo gaat het overgrote deel, afhankelijk van de doelgroep (leeftijdsgroep) van een evenement, er met de auto naartoe. Deze wegverkeersbeweging geeft een evenement de verplichting om in de voorbereiding een groot aantal parkeervelden in te richten. De verkeersbeweging richting een evenement geeft een extra druk op de ontsluitingswegen van een stad en het evenemententerrein. Vaak leidt dit tot overlast. In sommige gevallen wordt gekozen voor parkeren buiten de stad. Dit komt doordat Utrecht relatief weinig grootschalige parkeergelegenheden heeft in of rond de binnenstad.

Fietsverkeer

In Utrecht wordt, net als in de rest van Nederland, bijzonder veel gefietst. Dit betekent dat tot op heden ook veel bezoekers met de fiets naar een evenement kwamen. Hier werd echter nooit extra op ingezet om ook het 'twijfel verkeer' zover te krijgen met de fiets te komen. De fietsers kwamen voornamelijk uit de stad zelf terwijl er op fietsafstand (bij een evenement tot aan 15 km) heel veel potentiële fietsers wonen. Deze werden echter nooit extra 'getriggerd'.

Overige vormen van vervoer

Tot op heden werden er bij evenementen in Utrecht alle overige manieren van vervoer tot een bepaald level gefaciliteerd. Taxi's reden zoals normaal, wel werd er vaak een wildgroei

geconstateerd (Koot, 2015). Bij sommige evenementen zoals de Singelloop reden er tuktuk's rond om mensen van A naar B te brengen (Gemeente Utrecht, 2013). Deze vervoersmiddelen waren met name voor mindervaliden uitermate geschikt.

6.2 Bij Le Grand Départ Utrecht 2015

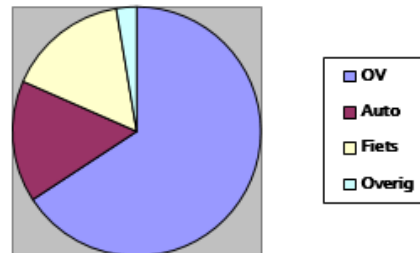
Een van de uitgangspunten van het evenement Le Grand Départ was de stad begaanbaar houden voor de in hoofdstuk 7 beschreven doelgroepen. Deze begaanbaarheid heeft tevens een positief effect op de duurzaamheid van het mobiliteitsvraagstuk bij dit evenement. De exacte invulling van de bereikbaarheid van de stad tijdens het evenement is in deze paragraaf uitgewerkt.

Modal-split

Bij het evenement Le Grand Départ is het uitgangspunt van de modal-split anders dan bij andere evenementen in Utrecht. Door een breed en sterk communicatietraject op te zetten, waaraan een verscheidenheid aan actoren in participeert, probeert de projectorganisatie de modal-split te 'sturen'. Dit zogenaamde 'sturen' gebeurt door van te voren een verwachting te maken van het aantal bezoekers en deze in te delen per modaliteit. De indeling wordt gemaakt samen met de actoren die deze modaliteit moeten gaan verzorgen. Bijvoorbeeld: Samen met de NS wordt gekeken naar het maximale bezoekersaantal per trein en ditzelfde geldt voor QBuzz voor het busvervoer. Aan de hand van deze gegevens wordt bepaald welke optimale hoeveelheid er behaald kan worden per modaliteit.

Verwacht aantal bezoekers per vervoersmodaliteit:

Vervoer	Verwacht aantal personen
OV	150.000 – 250.000
Auto	40.000 - 60.000
Fiets	50.000 – 60.000
Overig	10.000



Figuur 13: Vervoersmodaliteiten tijdens Le Grand Départ Utrecht 2015 (Utrecht P. L., Mobiliteitsplan Le Tour Utrecht 2015, 2015)

OV de binnenstad in

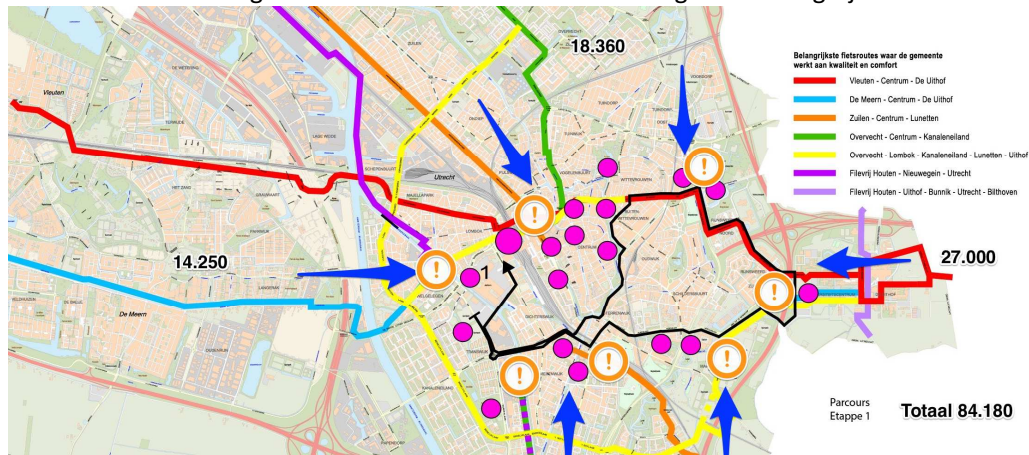
Zoals te zien is in figuur 13, is besloten bezoekers met het OV naar de stad te laten komen. Door dit als uitgangspunt te nemen en dit breeduit mee te nemen in het communicatietraject, samen met NS, QBuzz en Connexxion, kan er worden gezorgd voor grote bezoekersstromen met het OV tijdens Le Grand Départ. Bezoekers worden door goede communicatie verleid om met het OV te komen. De volgende argumenten worden hiervoor aangedragen:

- Met het OV blijft de stad altijd makkelijk bereikbaar.
- Met het OV kom je dichterbij het evenement dan met de auto.
- Het OV heeft een schappelijkere prijs dan het parkeren van de auto.

Fietsvoorzieningen

Voor en tijdens Le Grand Départ Utrecht 2015 worden bezoekers van buitenaf gestimuleerd om met de fiets naar het evenement te komen. Om dit te stimuleren en een overlast van fietsers te voorkomen is communicatie zeer belangrijk. Nabij het evenement zullen verschillende stallingen worden gelokaliseerd die op loopafstand van het evenement zullen zijn. Op onderstaande afbeelding

is een grove schatting gemaakt van het aantal bezoekers op fietsafstand van het evenement. Vanuit daar valt een schatting te maken naar het aantal voorzieningen die nodig zijn.



Figuur 14: Potentiele fietsers tijdens Le Grand Départ Utrecht 2015. Bron: (Projectorganisatie Le Tour Utrecht 2015, 2015).

De roze punten zijn mogelijke stallingen, hierbij rekening houdend met de side-events. De uitroptekens zijn aandachtspunten of kruispunten.

Ook komen er OV fietsen bij een aantal transferia en andere belangrijke verkeersknooppunten. Dit wordt afgestemd met de NS en de Fietsersbond. Het geeft bezoekers de mogelijkheid om op bepaalde punten over te stappen op de fiets en zal de druk op de pendeldiensten enigszins kunnen verminderen.

Parkeerplaatsen aan de buitenrand

Bezoekers die met de auto komen zullen naar verschillende locaties aan de buitenrand van Utrecht worden geleid. Door deze auto's aan de buitenrand te parkeren zal de binnenstad autoluw zijn en blijven de wegen rondom de binnenstad zoveel mogelijk vrij van congestie. Dit wordt een centraal punt in de communicatiestrategie. Het centrum van Utrecht is niet bereikbaar voor bezoekers. Parkeren kan alleen op de aangegeven locaties. Verkeer wat toch de binnenstad in probeert te rijden, wordt zo snel mogelijk de stad weer uit geleid richting een transferium/P&R locatie.

De bestaande parkeerterreinen in de binnenstad zijn niet bereikbaar voor bezoekers (dit zal worden meegenomen in de publiekscommunicatie). Dit is bewust gedaan om 'zoekverkeer' en overbodige drukte in de binnenstad te voorkomen.

Overige vormen van vervoer

Naast het openbaar vervoer en het autoverkeer zullen overige vervoersmiddelen de ruimte krijgen bij Le Grand Départ Utrecht 2015. Hierbij gaat het onder andere om het fietsverkeer, de touringcars, partyboten, taxi's, campers etc.. Door te werken met verschillende vormen van vervoer kunnen bezoekers verspreid worden over de stad en het evenemententerrein. Tevens kunnen door spreiding over verschillende vormen van vervoer eventuele calamiteiten worden opgevangen door andere manieren van vervoer. Als de treinen richting Utrecht Centraal niet meer kunnen rijden, kunnen taxi's, bussen en eventueel boten dit opvangen. Dit wordt ook wel: risicospreiding genoemd.

6.3 Toekomstige evenementen

Toekomstige evenementen kunnen veel leren van de hedendaagse aanpak en van de aanpak bij Le Grand Départ. In deze paragraaf is de ideale aanpak voor de vervoersmodaliteit bij toekomstige evenementen geschetst.

Inzetten op het openbaar vervoer

Utrecht is door haar ligging uitstekend bereikbaar via het OV. Zeker het fijnmazige spoorwegennet en de ligging van station Utrecht Centraal bieden Utrecht de mogelijkheid veelvuldig gebruik te maken van het OV. Bij toekomstige evenementen kan hier door de gemeente Utrecht veel meer gebruik van worden gemaakt. Door dit te doen kan de druk voor een deel van de buslijnen en het wegverkeer richting de stad af worden gehaald.

Bezoekers via het OV naar Utrecht laten komen is in de afgelopen jaren steeds makkelijker geworden en deze trend zal naar aller waarschijnlijkheid doorzetten. Dit proces kan worden versneld door het communicatietraject bij elk evenement op in te richten. De boodschap moet zijn: “Kom met de trein, hiermee kom je dicht en sneller bij het evenement dan met de auto” (Looy, 2014). Dit zal tevens effect hebben op de toekomstige situatie van de stad Utrecht. Hoe meer bezoekers tijdens een evenement met het OV Utrecht aandoen, des te meer bezoekers dat bij reguliere bezoeken ook gaan doen.

Inzetten op fietsverkeer

Utrecht is een echte fietsstad. Naast de vele kilometers aan fietspad heeft Utrecht veel woon-werkverkeer dat met de fiets gaat en wordt er momenteel de grootste fietsparkeergarage ter wereld gebouwd. (Fietsen 123, 2014) Waar de laatste jaren bij evenementen een toenemende bezoekersstroom per fiets werd waargenomen in Utrecht gaat het bij Le Grand Départ Utrecht 2015, zoals in de vorige paragraaf te lezen is, nog een grote stap verder. Door deze stap verder vast te houden en ook bij toekomstige evenementen in Utrecht te gebruiken zet Utrecht op het gebied van duurzaamheid een belangrijke stap. Om deze stap vast te houden en waar nodig uit te breiden dient er wel in geïnvesteerd te worden. Dit kan door een duidelijke communicatiestrategie: bezoekers uit de stad zelf en uit de directe omgeving duidelijk maken dat ze op de fiets moeten komen. “Deze communicatie kan gaan via de bekende kanalen of kan in samenwerking gaan met specialisten op dit gebied als bijvoorbeeld de Fietzersbond” (Hendriks, 2015). Om bezoekers ook daadwerkelijk op de fiets naar een evenement te krijgen is er wel een ‘trigger’ nodig. Bij evenementen in Utrecht is dit het feit dat ze met de fiets dicht bij het evenement komen, de fietsenstallingen van alle denkbare voorzieningen zijn voorzien en het feit dat een fietsparkeerplaats (gratis) een stuk goedkoper dan een reguliere parkeerplek of treinkaartje is.

Door deze zogenaamde ‘triggers’ breeduit mee te nemen in de communicatiestrategie kan de wens om veel bezoekers met de fiets te laten komen daadwerkelijk uitkomen. Dit kan net als bij het OV weer effect hebben op de toekomstige modaliteiten die bezoekers gaan gebruiken richting Utrecht.

Ruimte geven aan privé collectief vervoer

Bij evenementen kunnen er privé collectieve manieren van vervoer worden gestimuleerd. Bij deze manieren van vervoer kan er gedacht worden aan: vervoer over het water, touringcars etc.. Wanneer groepen bezoekers besluiten om via collectieve manieren van vervoer te reizen, heeft dat voordelen voor de bereikbaarheid van het evenement. Per vervoersmiddel wordt een grote groep bezoekers (bij een touringcar bijvoorbeeld: 55) naar het evenement gebracht. Er zijn dan minder separate voertuigen nodig. Dit komt ten goede aan de benodigde parkeercapaciteit en de drukte op de wegen.

De stimulatie van het hierboven omschreven fenomeen is zeer makkelijk te bewerkstelligen door hier bedrijven voor in te huren die tegelijkertijd de voertuigen regelen. Door deze bedrijven zowel het vervoer als de communicatie te laten verzorgen zal dit de evenementenorganisatie deels ‘ontzorgen’. Tevens wordt er druk van de parkeervoorzieningen en het OV afgehaald en wordt er gedacht aan duurzaamheid. Tenslotte zijn collectieve manieren van vervoer duurzamer dan allerlei losse voertuigen.

Autoverkeer zoveel mogelijk inbedden

Autoverkeer is voor vele mensen nog steeds de meest aantrekkelijke manier om een stad en een evenement aan te doen. Dit komt doordat in het verleden automobilisten tot dicht op het

evenement kwamen met de auto. Zoals in de vorige paragraaf te lezen is, is het mobiliteitsvraagstuk bij Le Grand Départ Utrecht 2015 compleet anders ingestoken en wordt hier met name ingezet op het OV. Door deze aanpak bij toekomstige evenementen binnen Utrecht ook zo aan te pakken zal de ingezette lijn doorgezet en zelfs uitgebreid kunnen worden. Deze weg komt tevens overeen met de ingezette weg van het college (college akkoord (Gemeente Utrecht, 2014)) van Utrecht, wat draagvlak biedt op bestuurlijk niveau en daardoor goed te onderbouwen en te verantwoorden is voor een evenementenorganisatie. Daarnaast is het inbedden van autoverkeer een zeer duurzame en toekomstgerichte gedachte en gaat dit hand in hand met het nationale en internationale beleid. Naast de inzet van bepaalde modaliteiten kan er bij extreem grote evenementen (meer dan 50.000 bezoekers) worden gekozen voor een geheel autoluwe stad. Auto's zullen geparkeerd worden aan de stadsrand en het OV krijgt alle ruimte, Utrecht kent reeds dit systeem van de Vrijmarkt (Gemeente Utrecht, 2014) en van Le Grand Départ Utrecht 2015 (paragraaf 8.2).

Overige vormen van vervoer

Door te werken met verschillende vormen van vervoer kunnen bezoekers verspreid worden over de stad en het evenement. Gedacht kan worden aan: taxi's, watervervoer en andere specifieke middelen als golfkarretjes en tuktuk's. Voornamelijk speciale bezoekers worden hiermee voorzien van vervoer, te denk valt hierbij aan mindervaliden e.d..

6.4 Conclusie

De tijd van het inzetten op autoverkeer lijkt voorgoed voorbij. Evenementen en steden hebben baat bij een groei aan alternatieve manieren van vervoer zoals het openbaar vervoer, de fiets of privé collectieve manieren van vervoer. Deze ingrijpende verandering gaat echter niet vanzelf. Zoals onderzoek heeft aangetoond komen bezoekers nog steeds het liefst met de auto naar een evenement. Doordat deze bezoekers gefaciliteerd zijn in hun behoefte is dit beeld en gedrag nooit veranderd. Een eenduidig beleid en een slimme communicatiestrategie moet hier verandering in brengen.

Het gemakkelijker maken van alternatieve vervoersmodaliteiten is hier een goede oplossing voor. Tevens speelt geld een belangrijke rol. Waar evenementen nu 5 euro vragen voor een parkeerticket en 5 euro voor een treinticket, wordt de keuze voor de auto snel gemaakt. Zeker omdat auto's vaak dichterbij het evenement kunnen komen dan het OV. Door de prijzen beter op de wens van de evenementenorganisatie af te stemmen zal een groot deel van de bezoekers ook kijken naar alternatieven (bijvoorbeeld: treinticket 5 euro en een parkeerplaats voor de auto 15 euro). Door hierbij het OV ook nog eens dichterbij het evenement te laten komen dan de auto, zullen bezoekers sneller kiezen voor een van de alternatieven. Door ook fietsers van alle denkbare faciliteiten te voorzien en ook collectieve manieren van vervoer (zoals pendelboten en touringcars) zullen de bezoekers zich nog meer spreiden over de modaliteiten. Deze spreiding zal het wegverkeer in en rond de stad ontzien en kan inspelen op de (duurzame) wens van de evenementorganisatie en de gemeente. Dit heeft weer effect op de bereikbaarheid van de stad voor alle doelgroepen. Dit zorgt voor een zeer positief beeld van de stad Utrecht voor zowel bewoners als bezoekers.

Om nog verder in te spelen op de duurzame gedachte achter het mobiliteitsvraagstuk bij evenementen zijn er nieuwe duurzame innovaties en ontwikkelingen nodig. Door evenementen hiervoor als 'testcase' te benutten kunnen deze ontwikkelingen sneller worden 'ontdekt'. Een verdere uitwerking is te lezen in het volgende hoofdstuk.

Ook voor vervoersmodaliteiten zal de Checklist als leidraad en als controlemiddel dienen voor zowel de organisatie van een evenement als voor de gemeente en vergunningverlener. Een adviseur of bereikbaarheid arrangeur mee laten kijken en denken bij de planvorming, tevens een verplicht punt in de Checklist, zal helpen de juiste vervoersmodaliteiten te kiezen. De vervoersmodaliteiten zijn tenslotte een belangrijke 'bouwsteen' van de slimme mobiliteit die de Checklist nastreeft.

7. Duurzame innovaties en ontwikkelingen bij evenementen

Naast de doelgroepen en de verschillende modaliteiten kan er bij de organisatie van een evenement gekeken worden naar duurzame innovaties en ontwikkelingen. Dit hoofdstuk heeft betrekking op duurzame innovaties en ontwikkelingen op zowel het gebied van mobiliteit maar zal ook kijken naar andere simpele duurzame oplossingen bij een evenement. Al met al zullen deze ontwikkelingen en innovaties lijden tot een duurzamere en leefbaardere stad.

7.1 Huidige evenementen

Bij huidige evenementen in Utrecht gebeurt er weinig op het gebied van duurzaamheid. De laatste jaren komen er steeds meer regels over uitstoot e.d. (zoals te lezen in hoofdstuk 2) maar deze zijn over het algemeen niet speciaal gericht op evenementen. Evenementen worden zelden gebruikt om het aspect duurzaamheid uit te lichten en naar voren te halen.

Milieuzonering

Sinds een aantal jaren geldt er een vrachtwagen-uitstoot zonering (minimaal euro 4 + roetfilter) in een aantal steden in Nederland, waaronder in Utrecht (Vuren, 2015). Deze zonering wordt ook bij evenementen in Utrecht gehanteerd.

Vanuit de gemeente Utrecht loopt er al jaren een grootschalig communicatietraject met als doel dit dusdanig breed uit te zetten dat de gehele doelgroep dit meekrijgt. Dit is noodzakelijk omdat Utrecht de eerste gemeente is van Nederland met deze scherpe regelgeving. Deze regelgeving zal streng gehandhaafd worden bij huidige evenementen (sinds 1 januari 2015) maar ook bij toekomstige evenementen.

In de afbeelding hieronder is de nieuwe zonering afgebeeld. De zonering geldt voor het gebied binnen de rode belijning.



Figuur 15: Kaart nieuwe milieuzonering (binnen de rode lijn) (Gemeente Utrecht, 2015)

Innovaties en ontwikkelingen

Op het gebied van innovaties en ontwikkelingen gebeurt er bij huidige evenementen weinig. Veel evenementen binnen Utrecht zijn niet eenmalig waardoor er vaak gebruik wordt gemaakt van eerder gebruikte draiboeken. Zeker bij evenementen die te boek staan als “geslaagd” werd het draiboek het jaar daarna bijna één-op-één overgenomen. Dit zorgde voor jaarlijks een geslaagd evenement maar voor weinig innovaties, zeker op het gebied van duurzaamheid betekende dit stilstand. Naast kleine verbeteringen zoals het gebruik van zonnepanelen op tekstkarren (Traffic Service Nederland, 2012), gebeurde er vrij weinig.

7.2 Bij Le Grand Départ Utrecht 2015

Bij Le Grand Départ Utrecht 2015 zijn er een aantal nieuwe ideeën en ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid. Deze ideeën zijn in sommige opzichten logisch maar een aantal zijn ook vernieuwend. Het uitgangspunt van duurzame ideeën en ontwikkelingen zijn in deze paragraaf toegelicht. Tevens zijn er een aantal voorbeelden genoemd.

Duurzaam algemeen

Bij de Le Grand Départ Utrecht 2015 is duurzaamheid een van de belangrijkste doelstellingen van de projectorganisatie (draaiboek projectorganisatie Le Tour Utrecht 2015). Om duurzaamheid te waarborgen worden er waar mogelijk, duurzame opties en oplossingen bedacht voor bepaalde maatregelen en ontwikkelingen. Sinds een aantal jaren is Utrecht aan het groeien naar een autoluwe en duurzame binnenstad, Le Tour Utrecht 2015 wilt hier aan meewerken. Dit doen zij door minimaal de huidige regels en voorschriften van de gemeente Utrecht op het gebied van duurzaamheid te hanteren en waar nodig iets extra's te doen. Duurzaamheid zal in de voorbereiding, tijdens en na het evenement gehanteerd worden door:

- Duurzame voertuigen te gebruiken en in te huren.
- Te denken aan de toekomst, bij alles wat wordt weggehaald, wordt gedacht aan het achterliggende doel (situatie na Le Grand Départ Utrecht 2015).

Duurzame techniek

Met techniek bij het evenement Le Grand Départ 2015 worden alle maatregelen en aanpassingen op wegniveau bedoeld. Bijvoorbeeld: het weghalen van obstakels of het herstellen van asfalt op de weg. Deze maatregelen en aanpassingen gebeuren bij dit evenement allemaal toekomst gericht. Obstakels worden niet zomaar weggehaald en asfalt wordt niet voor alleen dit evenement hersteld. Deze maatregelen gebeuren in overeenstemming met de wegbeheerders en aannemers die normaliter over de maatregelen of aanpassingen gaan.

Ruimte voor duurzame (innovatieve) ideeën en ontwikkelingen

Tijdens de voorbereiding van Le Grand Départ Utrecht 2015 wordt er veel ruimte geschept voor het bedenken en uitvoering van duurzame innovatieve ideeën. Deze ideeën ontstaan door verschillende manieren.

Op het gebied van mobiliteit ligt dit vooral bij het bedrijfsleven. Bij uitvragen voor bijvoorbeeld verkeerstechnieken worden bedrijven getriggerd nieuwe (haalbare) duurzame ideeën te bedenken en deze mee te nemen in de offerte. Haalbaarheid is hierbij wel een zeer belangrijk begrip. "Omdat evenementen over het algemeen onder een vergrootglas liggen qua uitgaven, zal zogenaamde 'luchtfietserij' niet in goede aarde vallen bij de buitenwacht" (Korte, 2015). De duurzame ideeën vanuit de bedrijven komen voornamelijk neer op uitstoot reducerende maatregelen.

Duurzaam ontwikkelingen

Bij Le Grand Départ Utrecht 2015 zijn er zogenaamde 'workshops' gehouden op het gebied van duurzaamheid. Bij deze bijeenkomsten kwamen verschillende partijen bij elkaar en zijn er op gebied van duurzaamheid vele mogelijkheden besproken. Na het bespreken van de mogelijkheden zijn er tevens een aantal "nieuwe" ideeën ontstaan.

De nieuwe ideeën hebben niet altijd betrekking op mobiliteit maar geven wel een beeld bij de soort ideeën en ontwikkelingen die er worden bedacht in de voorbereiding van het evenement:

Idee Haalbaar? (++, +, -, --) Wordt uitgevoerd?

C2C materialen gebruiken	+	Wordt onderzocht
Statiegeld op bekertjes voor ontmoediging bekerafval	++	Ja
Scheiden afval tijdens het evenement	+	Nee
Zonnepanelen plaatsen op bouwwerken	+/-	Wordt onderzocht
Inzet elektrische auto's gemeente	++	Ja
Inzet elektrische voertuigen	+/-	Waar mogelijk

Tabel 6: Duurzame ideeën en ontwikkelingen (duurzaamheid, 2015).

7.3 Toekomstige evenementen

De duurzame innovaties en ontwikkelingen die momenteel bij zowel bedrijven als overheden worden bedacht bieden kansen voor toekomstige evenementen. Deze ontwikkelingen, samen met de aanpak zoals omschreven in de vorige paragraaf, biedt kansen om bij toekomstige evenementen te vernieuwen en te innoveren. De toekomstige (ideale) aanpak is in deze paragraaf uitgewerkt. Hierin staan geen nieuwe ontwikkelingen beschreven maar wel de manier waarop nieuwe innovaties en ontwikkelingen tot stand kunnen komen en kunnen worden bedacht bij evenementen.

Duurzaamheid als algemeen uitgangspunt nemen

Waar duurzaamheid zowel nationaal als internationaal een steeds belangrijker en bekender wordt moet dit ook op het evenementenniveau worden meegenomen. Door als evenementenorganisatie vanaf het begin af aan bekend te staan als duurzaam, zal dit draagvlak bieden. Een organisatie kan dit uitgangspunt daarna kracht bij zetten door de duurzame boodschap overal neer te leggen en te verspreiden.

Naast de duurzaamheidsboodschap te verspreiden moeten ook de ontwikkelingen en investeringen van het evenement duurzaam zijn. Door hierbij duurzaamheid altijd in acht te nemen zal de organisatie erachter komen dat hier veel draagvlak (vertrouwen) mee gewonnen wordt en daarnaast geld wordt bespaard. Dit geld zit soms in de kleine dingen als: stroom, benzine of hele simpele dingen als papier en printjes.

Rekening houden met legacy (duurzaam ontwikkelen)

Bij toekomstige evenementen moet niet alleen meer gedacht worden aan het evenement. Er moet tevens worden geïnvesteerd in de tijd erna. Dit kan door middelen te ontwikkelen die na het evenement blijven staan of kunnen worden hergebruikt (duurzaamheid). Hierbij kan gedacht worden aan:

- Het weghalen van obstakels/elementen die weg kunnen blijven.
- Het bouwen van bouwwerken die blijven staan en een andere functie krijgen na het evenement.
- Het op elkaar afstemmen van werkzaamheden: Door direct verder te gaan na een evenement (en mee te liften op deze communicatie en de materialen/middelen), kunnen tijd, geld en kosten worden bespaard.

Door bij toekomstige evenementen rekening te houden met de situatie kort maar ook op langere termijn na het evenement, zullen evenementenorganisaties positieve reacties krijgen en zullen evenementen in de toekomst meer draagvlak genieten.

Ruimte scheppen en geven aan nieuwe innovatieve ideeën

Bij toekomstige evenementen moeten nieuwe ideeën de ruimte krijgen. Vaak hebben bedrijven of overheden nieuwe innovaties liggen maar nog nooit gebruikt of ze hebben geen idee wanneer ze deze gaan gebruiken. Door bij evenementen deze bedrijven bij elkaar te zetten en de mogelijkheid te geven deze ideeën te 'pitchen' en uit te werken, worden er misschien een aantal uitgevoerd. Bij veel van deze ideeën valt pas na het testen te zeggen of deze haalbaar zijn. Daarom biedt een evenement de ruimte deze te testen. Door dit slim aan te pakken kan gemeente Utrecht hier een hoop kennis en input uithalen.

Naast de duurzame innovaties en ideeën te halen bij het bedrijfsleven kunnen deze ook zelf worden bedacht. Dit kan bijvoorbeeld door het houden van bijeenkomsten, zoals gedaan bij het evenement Le Grand Départ Utrecht 2015 (duurzaamheid, 2015). Door het houden van bijeenkomsten over duurzaamheid kunnen er op zeer laagdrempelig niveau (budget-afhankelijk) al grootste dingen worden bedacht en vele kosten worden bespaard. Tevens geven nieuwe (duurzame) initiatieven de organisatie soms nieuwe kansen op bepaalde subsidies of investeringen.



(Dag van de duurzaamheid, 2014)

7.4 Conclusie

Bij toekomstige evenementen moet er niet alleen gedacht worden aan het evenement. Er moet tevens worden geïnvesteerd op een gezonde nasleep. Deze legacy is te creëren door toekomstgericht te denken en niet alles aan de kant te schuiven vóór het evenement. Verschillende partijen moeten de kans krijgen om mee te liften op het evenement, zeker als dit met duurzaamheid te maken heeft. Door deze legacy aan te moedigen en waar mogelijk te begeleiden als evenementenorganisatie en gemeente, behoud je een gezonde nasleep. Door een adviseur of bereikbaarheid arrangeur in dienst te nemen kan hierop worden aangestuurd. Bij een gezonde nasleep kan er altijd positief worden teruggekeken op een evenement, dit geeft vertrouwen en name draagvlak in en bij toekomstige evenementen. Tevens biedt dit de kans om in te spelen in de sterke punten van het evenement. Deze sterke punten zijn bijvoorbeeld ontwikkelingen en innovaties op het gebied van duurzaamheid. Die kunnen tijdens een evenement worden getest en daarna worden benut in het dagelijks leven. Hierbij dient een evenement als referentiekader en 'testcase'. Een evenement geeft de kans iets blijvends achter te laten voor een locatie of stad, zeker op het gebied van duurzaamheid en ontwikkelingen.

Om de stad met behulp van een evenement, ook daadwerkelijk iets blijvends te geven, zijn hier een aantal punten over opgenomen in de Checklist. Door zoveel mogelijk aan deze punten te voldoen, zal de vergunningverlening van het evenement sneller verlopen en zal het evenement (plus de legacy) een nog groter (duurzaam) succes zijn.

"Uiteindelijk is het belangrijkste dat het evenement een succes is en was voor zoveel mogelijk partijen" (Koot, 2015)

8. Conclusie en aanbevelingen

Conclusie

Het duurzame aspect van mobiliteit wordt vaak vergeten bij evenementen. Dit komt simpelweg door een tekort aan tijd of aan financiële middelen. Duurzame mobiliteit is de laatste jaren aan het veranderen. De scope van duurzame mobiliteit verbreedt en steden en gebieden plukken hier de vruchten van. Duurzame mobiliteit is niet alleen maar elektrisch rijden of frequenter met de trein gaan. Duurzame mobiliteit is toekomstgericht ontwikkelingen en innoveren.

Zoals gezegd verandert het proces van duurzame mobiliteit sinds een aantal jaren. Deze verandering komt met name door investeringen vanuit het bedrijfsleven en door regelgeving van zowel nationale als internationale overheden. Ook op gemeentelijk niveau wordt een bepaalde toekomstgerichtheid, de legacy steeds relevanter. Zeker bij evenementen. Toch mist de gemeente Utrecht hier een bepaalde houvast of leidraad rond het mobiliteitsvraagstuk bij evenementen. Bij huidige evenement in Utrecht wordt al jaren hetzelfde beleid gevoerd en dit zorgt voor beperkte beweegruimte. Het beleid dat wordt gevoerd is daarnaast zeer beperkt. Mobiliteit bij evenementen wordt, vaak door tijdsdruk, zo simpel mogelijk ingevuld en daarbij alleen op de basiseisen getoetst. Hierbij wordt zelden toekomstgericht gedacht.

Naast weinig veranderingen in het beleid, groeit de kwantiteit van evenementen in Utrecht wel gestaag.

Evenementen, zeker grootschalige evenementen hebben een behoorlijke impact op een stad. De impact komt in twee fasen:

- Tijdens het evenement: Dit resulteert in overlast, of juist betrekkelijk weinig overlast door een strakke organisatie en een gedegen mobiliteitsplan.
- Na het evenement: Dit resulteert in verbeterpunten voor volgende evenementen. Tevens resulteert dit in kansen en referentiemateriaal voor het mobiliteitsvraagstuk van de stad tijdens evenementen maar misschien ook in de normale situatie. Hedendaagse evenementen bieden de kans de stad positief op de kaart te zetten. Dit komt door de toenemende invloed van de media.

Evenementen die veel impact hebben op de stad laten een bepaalde legacy achter en dat wordt steeds vaker aangegrepen om blijvend te vernieuwen. Hoe groter het evenement en de impact, des te groter de legacy. Door ook in de nazorgfase nauw betrokken te blijven bij een grootschalig evenement kan de gemeente inspelen op deze legacy.

Het evenement Le Grand Départ 2015 is hier een belangrijk voorbeeld van. Hier zal de impact dusdanig groot zijn waardoor hier kansen liggen voor zowel het mobiliteitsvraagstuk bij evenementen in Utrecht, als voor het gehele mobiliteitsvraagstuk binnen de gemeente Utrecht. Dit komt met name door de vele media aandacht achter het evenement en het feit dat dit evenement de stad de kans geeft blijvend op 'de kaart gezet' te worden. Tevens zal Le Grand Départ 2015 vernieuwend zijn op het gebied van duurzame mobiliteit.

Aan de hand van de huidige aanpak bij evenementen en de aanpak bij het evenement Le Grand Départ 2015 zal het mobiliteitsvraagstuk in de toekomst anders aangevlogen moeten worden. De toekomstige aanpak zal bestaan uit drie hoofdonderwerpen:

- Doelgroepen, bereikbaar zijn voor zowel normale gebruikers van de stad als haar bezoekers. Waar de bezoekers 'gast' zijn.
- Modaliteiten, inspelen op alle denkbare modaliteiten. Voornamelijk moet er ingezet worden op het OV en de fiets. De modaliteiten zullen inspelen op duurzaamheid door de inzet van de fiets en het OV.
- Duurzaamheid, ruimte geven aan duurzame, nieuwe ontwikkelingen en innovaties. Door evenementen de ruimte te geven om te vernieuwen, zal het mobiliteitsvraagstuk in Utrecht steeds beter worden.

De Checklist (bijlage 1, in het Bijlagenboek), is volledig ingericht op een ‘vernieuwde’ werkwijze. Deze werkwijze is aan de hand van dit onderzoek opgesteld. De Checklist speelt in op de duurzame aspecten en kansen van een evenement op het gebied van mobiliteit. Daarnaast speelt de Checklist ook in op de vernieuwingen die zich afspelen op het gebied van mobiliteit bij evenementen. Als belangrijkste referentie voor de Checklist en tevens als onderbouwing in dit onderzoek is het evenement Le Grand Départ Utrecht 2015. De grootschaligheid van het evenement geeft de gemeente aan de ene kant spanning. En aan de andere kant een grote kans om de legacy ervan te benutten. Duidelijk is geworden dat het evenement misschien wel blijvende veranderingen tot gevolg zal hebben voor het mobiliteitsvraagstuk bij evenementen binnen Utrecht. Maar hoe vallen deze in de toekomst te managen?

De gemeente Utrecht heeft behoefte aan een houvast, een leidraad op het gebied van mobiliteit bij evenementen. Momenteel is deze leidraad, zeker in de vorm van een Checklist, niet aanwezig in de gemeente Utrecht. Aan de hand van deze leidraad kan de gemeente het mobiliteitsvraagstuk bij evenementen verbeteren en misschien zelfs op grotere schaal verbeteringen doorvoeren. Het evenement Le Grand Départ Utrecht 2015 kan hier een belangrijk verschil in maken en misschien zelfs de trenaanpak zijn. Door de ‘vernieuwde’ aanpak van het evenement zal de stad kennis maken met een nieuwe aanpak van het mobiliteitsvraagstuk.

De Checklist biedt de gewenste houvast, de leidraad. Deze lijst biedt zowel gemeente als de evenementenorganisator stabiliteit en duidelijkheid op voorhand omtrent het mobiliteitsvraagstuk bij evenementen in de stad. Uiteindelijk biedt de Checklist, bijgevoegd in het bijlagenboek, een leidraad voor de toekomst op het gebied van duurzame mobiliteit bij evenement.

Om in de toekomst de ‘slimme mobiliteit’, wat de Checklist nastreeft, zo optimaal mogelijk te benutten dienen zowel de inhoud als het proces ingebakken te worden in het huidige proces. Het inbakken zal een investering zijn maar zal uiteindelijk winst opleveren in kwaliteit, tijd, duurzaamheid en misschien zelfs op financieel niveau in de toekomst.

Aanbeveling en advies

Zoals genoemd geeft de Checklist de gemeente Utrecht de kans duidelijke kaders te stellen aan het mobiliteitsvraagstuk bij een evenement. De Checklist geeft de gemeente tevens de kans evenementenorganisaties te sturen richting verantwoorde planvorming. Door als gemeente Utrecht deze Checklist te gebruiken zal het mobiliteitsvraagstuk bij evenementen, duurzamer, toekomstgerichter, gestructureerder en kwalitatief beter zijn.

Naast de Checklist is het voor een evenementenorganisator van belang een adviseur of een bereikbaarheid arrangeur in de arm te nemen. De adviseur of arrangeur zal (met behulp van de Checklist) ervoor zorgen dat het mobiliteitsvraagstuk bij een evenement naar behoren (zo duurzaam mogelijk) wordt geregeld. Tevens zal de adviseur of arrangeur helpen met de vergunningsaanvraag van een evenement. Het uitgebreide proces van het mobiliteitsvraagstuk bij evenementen, van begin tot eind, staat omschreven in het hoofdstuk inhoud en proces van de Checklist (bijlage 1, Bijlagenboek).

Dit onderzoek en de bijbehorende Checklist hebben alleen betrekking op de gemeente Utrecht. Alhoewel er maar een aantal locatie specifieke eisen in de Checklist staan, zijn er wel een aantal eisen die het interpreteren voor andere gemeenten lastig zullen maken. Aan de hand van het onderzoek en de Checklist kan hiermee doorgepakt worden door andere gemeenten, deze kunnen een ‘tool’ maken voor hun eigen gemeente.

Tevens kan dit onderzoek worden gedaan voor een ander onderwerp binnen (of misschien wel buiten) het evenementenvraagstuk zoals het veiligheidsvraagstuk.

9. Bronnen

De inhoud van de verschillende gesprekken, bijeenkomsten, workshops staan uitgewerkt in bijlage 2. Tevens staan hier de interviewverslagen in uitgewerkt.

ASO. Eerste etappe. *Eerste etappe 4 juli 2015*. ASO, Parijs.

Autoweek. (2013, 01 26). *Autoweek, elektrisch rijden in Duitsland*. Opgehaald van Autoweek:
<http://www.autoweek.nl/nieuws/22038/elektrische-auto-in-duitsland-auf-wiedersehen>

BD. (2011, 12 02). *Sintdrukte zorg voor volle parkeerplaatsen*. Opgehaald van BD:
<http://www.bd.nl/regio/tilburg-en-omgeving/sintdrukte-zorgt-voor-volle-parkeerplaatsen-1.1151990>

BV, L. E. (2004). *Handboek Fleurig 2004*. Harskamp: Ludique Events.

CBS. (2013, 01 04). *Bevolking vier grootste steden*. Opgehaald van CBS: <http://www.cbs.nl/nl-NL/menu/themas/bevolking/publicaties/bevolkingstrends/archief/2012/2013-bevolkingstrends-groei-grote-steden-art.htm?RefererType=RSSItem>

CROW/KPVV. (2014). *Duurzaam mobiliteitsbeleid*. Opgehaald van VNG:
<https://www.vng.nl/files/vng/20140320-duurzaam-mobiliteitsbeleid.pdf>

Dag van de duurzaamheid. (2014, 07 29). *Dag van de duurzaamheid 10-10*. Opgehaald van Dag van de duurzaamheid: <http://www.dagvandeduurzaamheid.nl/nieuws/>

De nieuwe aanpak BV. (2008). *Typisch Utrecht, contouren voor een integraal evenementenbeleid*. Amstelveen: De nieuwe aanpak BV.

DGEM. (2015). *Solar tekstkar*. Opgehaald van DGEM:
http://www.dgem.nl/_files/image/Photos/Solar_various/Autonomous/solar_tekstkar.jpg

duurzaamheid, A. w. (2015, 02 06). Workshop duurzaamheid Grand Départ . (Movares, Interviewer)

Elf Fantasy Fair. (2006). *Draaiboek Elf Fantasy Fair*. Utrecht: Elf Fantasy Fair BV.

Elf Fantasy Fair. (2007). *Elf Fantasy Fair 2007*. Utrecht: Elf Fantasy Fair.

Fietsen 123. (2014, 09 17). *Utrecht krijgt grootste fietsenstalling ter wereld*. Opgehaald van Fietsen 123: <http://www.fietsen.123.nl/entry/14058/utrecht-krijgt-grootste-fietsenstalling-ter-wereld>

Gemeente Utrecht. (2006). *Draaiboek Vrijmarkt 2006*. Utrecht: Gemeente Utrecht.

Gemeente Utrecht. (2007). *Notitie Utrecht: Veilige evenementenstad*. Utrecht: Gemeente Utrecht.

Gemeente Utrecht. (2008). *Draaiboek Singelloop*. Utrecht: Gemeente Utrecht.

Gemeente Utrecht. (2008). *Draaiboek Vrijmarkt 2008*. Utrecht: Gemeente Utrecht.

Gemeente Utrecht. (2008). *Programma Stadspromotie*. Utrecht: Gemeente Utrecht.

Gemeente Utrecht. (2009). *Draaiboek Vrijmarkt 2009*. Utrecht: Gemeente Utrecht.

Gemeente Utrecht. (2009). *Duik in Utrecht, Visie Watertoerisme*. Utrecht: Gemeente Utrecht.

Gemeente Utrecht. (2010). *Draaiboek Singelloop 2010*. Utrecht: Gemeente Utrecht.

Gemeente Utrecht. (2010). *Draaiboek Vrijmarkt 2010*. Utrecht: Gemeente Utrecht.

Gemeente Utrecht. (2010). *Regelscenario Giro Utrecht 2010*. Utrecht: Gemeente Utrecht .

Gemeente Utrecht. (2011). *Draaiboek Singelloop 2011*. Utrecht: Gemeente Utrecht.

Gemeente Utrecht. (2011). *Draaiboek Vrijmarkt 2011*. Utrecht: Gemeente Utrecht.

Gemeente Utrecht. (2011). *Evenementenkalender Utrecht 2012*. Utrecht: Gemeente Utrecht.

Gemeente Utrecht. (2012). *Draaiboek Singelloop 2012*. Utrecht: Gemeente Utrecht.

Gemeente Utrecht. (2012). *Draaiboek Vrijmarkt 2012*. Utrecht: Gemeente Utrecht.

Gemeente Utrecht. (2012). *Evenementenkalender Utrecht 2013*. Utrecht: Gemeente Utrecht.

Gemeente Utrecht. (2013). *Draaiboek Singelloop 2013*. Utrecht: Gemeente Utrecht.

Gemeente Utrecht. (2013). *Draaiboek Vrijmarkt 2013*. Utrecht: Gemeente Utrecht.

Gemeente Utrecht. (2013). *Evenementenkalender Utrecht 2014*. Utrecht: Gemeente Utrecht.

Gemeente Utrecht. (2014). *Collegeakkoord 2014*. Utrecht: Gemeente Utrecht.

Gemeente Utrecht. (2014). *Draaiboek Singelloop 2014*. Utrecht: Gemeente Utrecht.

Gemeente Utrecht. (2014). *Draaiboek Vrijmarkt 2014*. Utrecht: Gemeente Utrecht.

Gemeente Utrecht. (2015, 01 01). *Milieuozonering gemeente Utrecht*. Opgehaald van Gemeente Utrecht: http://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/3.ruimtelijk-ontwikkeling/verkeer_en_vervoer/Milieuzone/Kaart_Grens_Milieuzone.pdf

Gemeente Utrecht. (nn). *Document voorschriften locatie specifiek*. Utrecht: Gemeente Utrecht.

Gemeente Utrecht. (nn). *Voorbeeld draaiboek evenementen Utrecht*. Utrecht: Gemeente Utrecht.

Heijmans. (2014, 11 11). Presentatie verkeerstechnieken Heijmans. (J. Booman, Interviewer)

Hendriks, H. (2015, 02 05). Fietsvoorzieningen bij Le Grand Depart Utrecht 2015. (J. Booman, Interviewer)

Hillenaar Circus Events BV. (2011). *Bouwboek Wintercircus Utrecht 2011-2012*. Hillenaar Circus Events BV.

I&M, M. v. (sd). *Op weg naar duurzame mobiliteit*. Ministerie van I&M. Den Haag: Ministerie van I&M.

- I&M, Ministerie van. (2015, 02 07). *Handreiking klimaatbeleid en duurzame mobiliteit provincies en gemeenten*. Opgehaald van Europadecentraal: <http://www.europadecentraal.nl/wp-content/uploads/2013/01/Handreiking-klimaatbeleid-en-duurzame-mobiliteit-voor-gemeenten.pdf>
- ING-bank. (2014). *Trends en ontwikkelingen Leisure*. Opgehaald van ING Bank: <https://www.ing.nl/zakelijk/kennis-over-de-economie/uw-sector/leisure/trends-en-ontwikkelingen-leisure.html>
- IVDM. (nb.). *Instituut voor duurzame mobiliteit*. Opgeroepen op 01 15, 2015, van IVDM: <http://www.ivdm.nl/>
- KNAU. (2004). *Oskam Leidsche-Rijn-City Marathon*. Utrecht: Gemeente Utrecht.
- KNAU. (2005). *Fortis marathon Utrecht*. Utrecht: KNAU.
- Koot, S. (2015, 02 12). Veiligheidscoördinator EYOF en TVM. (J. Booman, Interviewer)
- Korte, P. d. (2015, 02 10). Kosten evenementen, kosten parkeren Le Grand Depart. (J. Booman, Interviewer)
- leefomgeving, R. (2014). *Lokaal Energie- en Klimaatbeleid, Duurzame Mobiliteit*. Opgeroepen op 01 15, 2015, van RWS leefomgeving: http://www.rwsleefomgeving.nl/onderwerpen/lokaal_klimaatbeleid/duurzame-mobiliteit/
- leefomgeving, R. (2014). *Lokale Klimaatagenda*. Opgeroepen op 01 15, 2015, van RWS leefomgeving: http://www.rwsleefomgeving.nl/onderwerpen/lokaal_klimaatbeleid/lokale-klimaatagenda/
- Looy, R. (2014, 12 15). Evenementen in Utrecht. (J. Booman, Interviewer)
- Ludique Events BV. (2004). *Plan van Aanpak Fleurig 2004*. Gemonde: Ludique Events BV.
- marathon, J. U. (2011). *Stads marathon Jaarbeurs Utrecht*. Utrecht: Jaarbeurs Utrecht marathon.
- MEE Noordwest-Holland. (2010). *Checklist organiseren toegankelijke evenementen*. Alkmaar: MEE Noordwest-Holland.
- Mundial Productions. (2008). *Draaiboek Time's Up, Thumbs Up 2008*. Lochem: Mundial Productions.
- Mundial Productions. (2008). *Projectplan Via del Mondo 2009-2011*. Tilburg: Mundial Productions.
- NU-foto. (2013, 07 09). *NU foto*. Opgehaald van NU.nl: <http://www.nufoto.nl/tag/wildparkeren/>
- Ordina. (2005). *Onderzoek mobiel handhaven*. Utrecht: Ordina.
- Projectorganisatie Le Tour Utrecht 2015. (2010). *Bid-boek Grand Depart Utrecht 2015*. Utrecht: Projectorganisatie Le Tour Utrecht 2015.
- Projectorganisatie Le Tour Utrecht 2015. (2015). *Fietsplan projectorganisatie Le Tour Utrecht 2015*. Utrecht: Projectorganisatie Le Tour Utrecht 2015.
- RGF'en, R. v. (2004). *Geneeskundige advisering publieksevenementen*. Raad van RGF'en.

- Rijkswaterstaat. (sd). *Handreiking klimaatbeleid en duurzame mobiliteit voor gemeenten en provincies*. Den Haag: Rijkswaterstaat.
- Ron Looy, G. U. (2007). *Draaiboek Fortis Singelloop Utrecht*. Utrecht: Gemeente Utrecht.
- Roorda, N. (2005). *Duurzame ontwikkeling*. Tilburg: Noordhoff Uitgevers .
- Scholts, H. (2014, 12 19). OV evenementen. (J. Booman, Interviewer)
- Scientias. (2015). *Scientias, slimme weg*. Opgehaald van Scientias:
<http://i0.wp.com/www.scientias.nl/wp-content/uploads/2015/02/slimme-weg.jpg?resize=848%2C537>
- Stichting Bedrijfsfestival Utrecht . (2011). *Bedrijfsfestival Utrecht 2011*. Utrecht: Stichting Bedrijfsfestival Utrecht .
- Stichting de Beschaving. (2012). *Veiligheidsplan deBeschaving 2012*. Utrecht: Stichting de Beschaving.
- Stichting Utrecht rent. (2012). *Verkeersmaatregelen Jaarbeur Marathon Utrecht*. Utrecht: Stichting Utrecht rent.
- Stichting Utrechtrent. (2012). *Veiligheidsplan Jaarbeurs Marathon Utrecht* . Utrecht: Stichting Utrechtrent.
- TOPSPORT Rotterdam. (2010). *Regelscenario Grand Depart Utrecht 2010*. Rotterdam: TOPSPORT Rotterdam.
- Traffic Service Nederland. (2012). *Actiewagens op zonne energie*. Oss: Traffic Service Nederland.
- Traffic Support Events. (2014). *Verkeers en vervoersplan Landelijke intocht Sinterklaas Gouda*. Ermelo: Vinke Vision.
- Traject, V. (2009). *Antwerpen mobiliteit*. Opgeroepen op Dec-Mrt 2014-2015, van Antwerpen.be:
http://www.antwerpen.be/docs/Stad/Bedrijven/Marketing_en_communicatie/MC_Com/evementen/Handboek_mobiliteit_evenementen.pdf
- Utrecht Rent. (2009). *Draaiboek Jaarbeur Utrecht Marathon 2009*. Utrecht: Utrecht Rent.
- Utrecht, G. (2014). *Evenementenkalender Utrecht 2015*. Utrecht: Gemeente Utrecht.
- Utrecht, g. *Logo gemeente Utrecht*. gemeente Utrecht, Utrecht.
- Utrecht, P. L. (2015). *Mobiliteitsplan Le Tour Utrecht 2015*. Utrecht: Projectorganisatie Le Tour Utrecht 2015.
- Utrecht, P. L. *Bierviltjes Tour*. Gemeente Utrecht, Utrecht.
- Utrecht, P. T. *Logo Grand Depart Utrecht*. Utrecht.
- Veiligheid, L. C. (2006). *Hygienerichtlijnen voor publieksevenementen*. Amsterdam: Landelijk Centrum Hygiene en Veiligheid.

Veiligheidsbureau Kennemerland. (2006). *Evenementenbeleid in Kennemerland*. Kennemerland: Veiligheidsbureau Kennemerland.

VNG. (2014). Duurzaamwerken aan ondernemersschap . *VNG, inspiratiegids voor gemeenten*, 76.

VRU. (2005). *Geneeskundige advisering publieksevenementen*. VRU.

Vuren, H. v. (2015, 01 06). Milieuzonering Utrecht. (J. Booman, Interviewer)

Bijlagenboek

Duurzame mobiliteit bij evenementen

Gemeente Utrecht

Referentie evenement Le Grand Départ Utrecht 2015

Projectorganisatie Tour de France Utrecht 2015 | Jurre Booman

#TDFUTRECHT

UTRECHT
2015

Inhoud bijlagenboek

Inhoud bijlagenboek	2
Bijlage 1 Checklist “slimme mobiliteit bij evenementen” Gemeente Utrecht	3
1.1 Inhoud en proces Checklist	4
1.1.1 Proces organisator/vergunning aanvrager	5
1.1.2 Proces vergunningverlener	7
1.2 Checklist slimme mobiliteit bij evenementen.....	8
1.2.1 Verplichte punten/eisen	8
1.2.2 Tips/punten evenementen	15
1.2.3 Tips/punten bij grootschalige evenementen.....	22
Kruisjeslijst	29
Bijlage 2 Inventarisdocument.....	30
2.1 Inventarisatielijst evenementen Utrecht.....	31
2.2 Inventarisatielijst buiten Utrecht.....	33
2.3 Aantal Evenementen de afgelopen jaren	33
2.4 Interviews/gesprekken/presentaties:.....	34
Bijlage 3 Afkortingenlijst.....	46
Afkortingen	47

Bijlage 1

Checklist “slimme mobiliteit bij evenementen”

Gemeente Utrecht

1.1 Inhoud en proces Checklist

Bereikbaarheid tijdens evenementen lijkt vanzelfsprekend, maar is het niet. Bij elk evenement lopen mensen letterlijk vast op zichtbare en onzichtbare obstakels. Er is een 'tool' ontwikkeld om een leidraad te hebben voor het mobiliteitsvraagstuk bij een evenement. Deze tool heet: "Checklist slimme mobiliteit bij evenementen" en zal de organisator én gemeente/vergunningverlener helpen bij het gehele mobiliteitsvraagstuk van een evenement binnen de gemeente Utrecht. De Checklist is ontworpen, zowel de inhoud als het proces, aan de hand van het onderzoek-document: 'duurzame mobiliteit bij evenementen'. De kennis hieruit en de wenselijke, toekomstige aanpak weerhoudt zich in de Checklist. De Checklist zal op verschillende momenten in het organisatieproces kaders stellen en hulpmiddel zijn. Het gehele proces, hoe en wanneer de tool gebruikt kan worden, is in de omschrijving per partij uitgewerkt.

Het kwalitatieve effect van de checklist

Als de Checklist eenmaal ingebakken is in het proces van het mobiliteitsvraagstuk bij evenementen in de gemeente Utrecht, zal dit effect hebben op de kwaliteit van het evenement. Zoals uit het onderzoeksdocument: "duurzame mobiliteit bij evenementen" blijkt, is de kwaliteit van het mobiliteitsvraagstuk tot op heden niet altijd van het niveau dat de gemeente nastreeft. De Checklist zet in op "slimme" mobiliteit. Dit houdt in: veilig, duurzaam, toekomstgericht en vernieuwend. Deze nieuwe aanpak zal op het eerste gezicht meer tijd kosten in het gehele planvormingsproces.

Eenmaal gewend aan en werkzaam met de Checklist zal het proces soepeler gaan voor zowel organisator als vergunningverlener. Door aan de hand van de Checklist strikte minimum eisen te stellen, voldoet een evenement altijd aan de eisen van de gemeente. Door daarnaast in te zetten op extra sterke punten kan een evenement een succes worden en misschien zelfs terugkerend zijn.

De Checklist zal gaandeweg steeds aangepast en verbeterd worden. De ontwikkeling van de checklist blijft een organisch proces. Er blijft altijd ruimte voor vernieuwingen en verbeteringen.

De checklist is opgebouwd uit drie onderdelen:

1. Verplicht deel: in dit deel staan een aantal eisen op gebied van mobiliteit, waaraan voldaan MOET worden voordat een vergunning kan worden verleend. Bij deze eisen wordt geen onderscheid gemaakt in de grootte van een evenement of het aantal bezoekers. Deze lijst kan worden benut door de evenementenorganisaties als kader voor het mobiliteitsvraagstuk bij een evenement. Deze punten hebben vooral betrekking op het veiligheidsaspect bij mobiliteit en zullen in sommige gevallen als zeer logisch worden ervaren.

Bij het niet na kunnen komen van een of meer verplichte punten is de vergunningverlener verplicht de aanvraag af te wijzen. Dit tenzij, het goed beargumenteren van het niet na komen van één of meerdere verplichte punten door zowel aanvrager als verlener. Hier zit echter wel de restrictie aan dat het niet uitvoeren van één of meer verplichte punten in geen geval een negatieve invloed zal hebben op het evenement of op het mobiliteitsvraagstuk van de stad.

Als er ingeleverd wordt op een verplicht punt (kwaliteit), moet er kwaliteit tegenover staan. Bij elk verplicht punt dat de evenementenorganisator niet weet te 'behalen', staat daar de verplichting om minimaal vijf niet verplichte tips (punt 2 of punt 3) op te nemen in de planvorming, tegenover. Deze punten dienen uiteraard een toevoeging te zijn op de kwaliteit van het evenement of op het mobiliteitsvraagstuk van de stad.

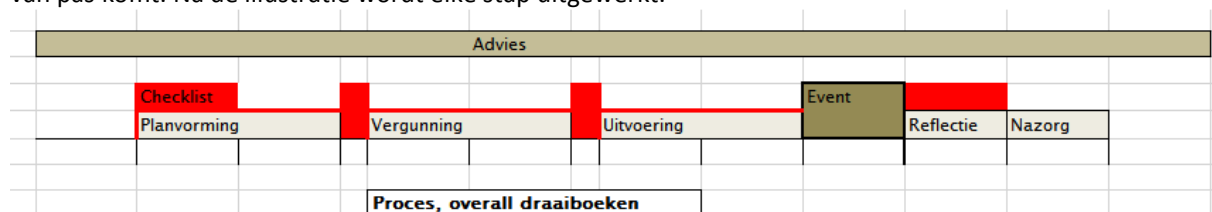
2. Tips voor ieder evenement: naast de verplichte vragenlijst zit er in de checklist een deel met tips en punten voor ieder evenement. Door deze tips bij een evenement (groot of klein) te volgen zal de vergunning sneller en makkelijker verleend worden. Aangezien mobiliteit en veiligheid dicht bij elkaar staan, zitten er veel overlappingen tussen beide categorieën.

3. Tips voor grootschalige en ingrijpende evenementen: behalve de verplichte lijst en een lijst met tips voor alle evenementen zit er een onderdeel in de Checklist dat betrekking heeft op grootschalige evenementen. Deze punten hebben betrekking op een evenement dat fors ingrijpt op de mobiliteit in de gehele stad of een deel ervan. Door deze tips en punten op te nemen in de planvorming van een evenement zal het evenement draagvlak krijgen en zal de vergunning sneller worden verleend.

Achter de Checklist zit een kruisjeslijst voor de vergunningverlener. Na het toetsen van de vergunning valt uit deze lijst snel af te lezen waar de ‘probleem’ punten zitten.

1.1.1 Proces organisator/vergunning aanvrager

In deze paragraaf staat het gehele proces beschreven van de organisatie van een evenement op het gebied van mobiliteit. Illustratief voor het proces is de afbeelding hieronder. In deze afbeelding is het totale proces weergegeven en staat tevens aangegeven wanneer welk instrument of hulpmiddel van pas komt. Na de illustratie wordt elke stap uitgewerkt.



Figuur 1. Proces mobiliteitsvraagstuk bij evenementen voor de organisator/vergunning aanvrager.

Vorbereiding op het draaiboek

Als er een evenement georganiseerd wordt, met wat voor formaat en impact dan ook, is het verstandig om met een draaiboek te beginnen. In een zogenaamd overall-draaiboek wordt het gehele evenement beschreven. Ook worden de gespecialiseerde aspecten als mobiliteit en veiligheid beschreven op hoofdlijnen. De uitwerking zal echter in een later stadium plaatsvinden in het mobiliteits- of veiligheidsplan. De voorbereiding van het overall-draaiboek kan direct beginnen als duidelijk is dat het evenement doorgaat of reeds is goedgekeurd. In sommige gevallen kan dit document gemaakt worden aan de hand van een ‘bid-boek’. Dit is echter alleen bij zeer grootschalig evenement als Le Grand Départ Utrecht 2015 (Projectorganisatie Le Tour Utrecht 2015, 2010) van toepassing.

Mobiliteit is een zeer belangrijk aspect van een draaiboek en van een evenement. Het is verstandig om direct na de start van het draaiboek een adviseur in dienst te nemen.

Het overall-draaiboek zal als een rode draad door het gehele proces van een evenement lopen.

Advies

Bij elk evenement is het verstandig om een adviseur of een ‘bereikbaarheid arrangeur’ in dienst te nemen. Deze persoon kan, afhankelijk van de grote en impact van een evenement, meedenken en meehelpen bij de planvorming van het gehele mobiliteitsaspect. Zelfs voor hele kleine evenementen als een plaatselijke vlooienmarkt, is een gesprek met een adviseur handig. Deze persoon en het advies kunnen de kans op de vergunningverlening vergroten. Tevens kan een ervaren adviseur inschatten welke impact een evenement heeft op het mobiliteitsvraagstuk. Dit zal de veiligheid en bereikbaarheid van het evenement en de stad bevorderen. Afhankelijk van de omvang van een evenement kan er gekozen worden voor een permanente adviseur of een eenmalige meeting waarin de hoofdpunten worden besproken. Verstandig is wel deze voor de uiteindelijke vergunningsaanvraag de stukken door te laten lezen. Dit zal de kans op de daadwerkelijke vergunningverlening vergroten. Een adviseur kan ook een gemeenteambtenaar zijn. In de gemeente

Utrecht zijn deze in de loop der jaren steeds specialistischer geworden en kunnen een belangrijke partner worden in dit verhaal (co-creatie). Tevens haalt dit een stukje druk bij de vergunningverlener weg omdat hij weet dat de interne betrokkenheid bij de planvorming goed zal zijn.

Checklist

Na het inwinnen van advies moet een organisator weten wat deze moet doen om het evenement goed te laten verlopen en de vergunning te krijgen. De Checklist, zoals in dit document weergegeven, zal hierbij helpen. In deze lijst staan een aantal vragen en kaders die verplicht zijn bij evenementen binnen Utrecht. Naast de verplichte kaders zijn er nog een aantal vragen en tips die kunnen helpen om een evenement tot een goed einde te brengen en de vergunningverlening soepel te laten verlopen.

In de tijdlijn (figuur 1) zijn een aantal rode vakjes en balkjes te zien. Dit zijn de momenten dat de Checklist van dienst kan zijn voor een evenementenorganisatie, dit is relatief vaak. De Checklist kan namelijk in elk deel van het proces dienen als hulpmiddel of 'reminder' en het proces sturen waar nodig.

Planvorming

Na het schrijven van het overall-draaiboek heeft de evenementenorganisatie een idee wat zij gaat doen op gebied van verkeer en vervoer. Dit moet hierna worden uitgewerkt in een mobiliteitsplan (bij grootschalige evenementen) of een verkeers- en vervoersplan (bij kleinschalige evenementen).

In dit plan staat gedetailleerd hoe om te gaan met de modal-split zoals omschreven in het draaiboek. In dit plan worden minimaal de verplichte eisen, zoals benoemd in de Checklist, omschreven en uitgewerkt. Indien van toepassing worden de overige punten en tips ook benoemd en behandeld. Om een goed mobiliteitsplan dan wel verkeers- en vervoersplan te schrijven is het verstandig om een professional of een gespecialiseerd bureau in te schakelen. Dit kan ook de eerder genoemde adviseur zijn.

Voor de definitieve controle is het wederom verstandig de Checklist te gebruiken. Deze lijst zal namelijk door de vergunningverlener gebruikt worden om de aanvraag te behandelen. Minimaal moet voldaan worden aan de verplichte punten. Hoe meer extra punten en tips er worden meegenomen, hoe groter de kans dat de vergunning verleend wordt. Ook is het verstandig de adviseur de definitieve stukken te laten lezen voor de vergunning wordt aangevraagd.

Aanvraag en uitwerking

Na de check kan de vergunning aanvraag gedaan worden. Als de vergunning verleend wordt, moeten de plannen uitgewerkt worden op operationeel niveau. Dit kan wederom gedaan worden met hulp van de eerder genoemde adviseur. Tevens kan de Checklist hierin van dienst zijn. Met deze lijst als kader vindt een duidelijke afbakening plaats en wordt voldaan aan alle verplichte eisen. Naleving van de Checklist, maakt in ieder geval het mobiliteitsdeel van het evenement een succes. Als de vergunning (of het mobiliteitsdeel) niet wordt verleend, zal de aanvrager de plannen moeten verbeteren totdat ze voldoen aan de Checklist en daarna de vergunning opnieuw aanvragen.

Na het evenement

Vaak moet er ook na het evenement het nodige werk verzet worden. Belangrijk is hierbij de evaluatie en de nazorg. Tijdens de evaluatie kan de checklist worden ingezet als controle op alle punten op het gebied van mobiliteit. De verbeterpunten hiervan worden dan meegenomen bij toekomstige evenementen.

1.1.2 Proces vergunningverlener

Ook door de vergunningverlener, meestal een gemeente, kan de Checklist gebruikt worden. Het proces van vergunningverlening staat hieronder afgebeeld.



Figuur 2: Procesbalk vergunningverlener/evenementen coördinator.

Bekijken aanvraag

Allereerst zal de vergunningverlener kijken of hij nog vragen heeft aan de hand van de aanvraag. In het gehele proces van vergunningverlening kan hij met de aanvrager en diens adviseur, indien aanwezig, schakelen.

Beoordelen vergunning

Na het lezen, aanscherpen en aanpassen zal de vergunningverlener de vergunning wel of niet verlenen. Mobiliteit is een belangrijk punt dat een evenement kan maken of breken. De Checklist (rood in de tijdsbalk van figuur 2) is belangrijk en zal worden gebruikt als kader.

Checklist

De vergunningverlener zal bij het doornemen van het mobiliteitsdeel van de aanvraag de Checklist gebruiken. Aan de verplicht gestelde regels en punten zal de aanvrager moeten voldoen. Anders kan de vergunning niet worden verleend totdat dit is aangepast. Naar de extra punten en tips zal de verlener ook kijken. Hoe meer deze worden opgenomen, des te sneller kan de vergunning verleend worden.

Als de verplichte punten niet voldoende zijn afgedekt door de aanvrager heeft de verlener een goede reden om de vergunning in eerst instantie niet te verlenen. De aanvrager krijgt dan de kans de plannen te verbeteren en opnieuw in te dienen. De Checklist zal daarbij weer leidend waar het mobiliteit betreft.

Naast de verplichte punten kan de vergunningverlener een aantal belangrijke tips, die in de betreffende uitvraag relevant zijn, markeren als verplicht. Deze extra verplichten zullen de kwaliteit van het mobiliteitsvraagstuk bij het evenement waarborgen. Dit dient echter wel goed en in een vroeg stadium gecommuniceerd te worden met de evenementenorganisator zodat er tijdig geanticipeerd kan worden.

Handhaving

Als de vergunning verleend is blijft handhaving over. Ook bij de handhaving zal de Checklist van pas komen. Vlak voor, tijdens en na het evenement kan de checklist als controle dienen of alle (in ieder geval de verplichte) punten worden nageleefd door alle partijen in en rond het evenement. Als dit niet het geval is kan de afdeling evenementen hierop handhaven. Mobiliteit blijft tenslotte een zeer belangrijk onderdeel van een evenement.

1.2 Checklist slimme mobiliteit bij evenementen

1.2.1 Verplichte punten/eisen			
Nr.	Wat?	Ja	Nee
1.1	Hoeveel bezoekers komen er naar het evenement? <i>Door een schatting te maken van het aantal bezoekers van het evenement kan hierop worden ingespeeld.</i>		
Aantal:			
1.2	Op deze locatie vindt vaker een vergelijkbaar evenement plaats. <i>Als vergelijkbare evenementen hier vaker plaatsvinden is de omgeving voorbereidt en is er gekeken naar de lessons-learned van die evenementen. Als dit niet het geval is moet er een complete nieuwe situatieschets met veiligheids-, calamiteiten- en risicoplan ontworpen worden.</i>		
Locatie omschrijving:			
1.3	Heeft u een adviseur of bereikbaarheidsarrangeur? <i>Het inhuren van een adviseur of arrangeur wordt aangeraden om te adviseren op gebied van mobiliteit en verkeer. Door een specialist in te huren zal de planvorming soepeler gaan en kan er gestuurd worden naar een positief evenement en naar draagvlak bij de vergunningverlener.</i>		
Zo ja, naam en functie. Zo nee, waarom niet?:			
1.4	Het mobiliteitsplan en de verkeers- en vervoerssituatie gedurende het evenement zijn doorgesproken met alle relevante partijen. Hierdoor geniet het plan draagvlak en bevat het de benodigde kennis en ervaring. <i>Om een evenement zo soepel mogelijk te laten verlopen is kennis en ervaring nodig in de voorbereiding. Om draagvlak te creëren dienen minimaal alle partijen die worden genoemd of behandeld in de planvorming, meegenomen te zijn in deze stap.</i>		

Hoe en welke partijen?:			
Nr.	Wat?	Ja	Nee
1.5	Vooraf is er een modal-split gemaakt van verkeersstromen binnen en om de stad tijdens het evenement. <i>Om de benodigde capaciteit goed in te schatten per vervoersmiddel, kan een tekort of overschot voorkomen worden. Op voorhand is er een overzicht van verwachte stromen en beschikken alle modaliteiten over voldoende capaciteit. Tevens is er voldoende reserve ingebouwd bij een stijging van maximaal 10% per vervoersmodaliteit.</i>		
Globale verdeling modal-split:			
1.6	Alle woningen, bedrijven, instanties etc. zijn minimaal op 1 manier te bereiken. <i>De ruimten zoals hierboven genoemd zijn altijd 'op papier' via een manier te bereiken. Lopend en fietsend zijn hier meestal de makkelijkste manieren van. (Door de drukte kan het op sommige locaties dusdanig vol zijn dan ook fietsers en lopers er niet tot nauwelijks door kunnen komen). Maar in theorie moet het altijd mogelijk zijn.</i>		
Hoe zijn deze te bereiken?			
1.7	Het evenement is goed bereikbaar via verschillende vervoersmiddelen. <i>Het evenement moet bereikbaar zijn met het OV, de auto, lopend, de fiets en overige manieren zoals de taxi. Door verschillende manieren van vervoer te benutten kunnen de bezoekersstromen zo optimaal mogelijk verspreid worden en blijft de stad en de infrastructuur (zo veel mogelijk) begaanbaar.</i>		

Welke vervoersmiddelen worden ingezet?			
Nr.	Wat?	Ja	Nee
1.8	Het verkeer wordt tijdig afgevangen en zal niet 'door' het evenement heen rijden. <i>Verkeersstromen worden om het evenement geleid met behulp van de minimaal benodigde verkeersmaatregelen (borden, regelaars). Dit om zoekverkeer, het vastlopen van verkeer en onveilige situaties te voorkomen.</i>		
Hoe wordt dit geregeld?			
1.9	De gebruikers van de stad (bewoners, bedrijven, instanties etc..) kunnen zoveel mogelijk hun reguliere levenspatroon voortzetten. <i>Voor, tijdens en vlak na het evenement kunnen gebruikers van de stad via minimaal 1 vervoersmiddel hun woning, bedrijf, instantie, etc.. bereiken. Waar dit niet kan moet een tijdelijke oplossing worden bedacht.</i>		
Welke beperkingen zijn er?			
1.10	Bewoners kunnen te allen tijde hun woning bereiken. <i>Het liefst via de normale manieren van vervoer. Mits de bereikbaarheid via een vervoersmiddel, bijvoorbeeld de auto, niet mogelijk is, dient hun woning WEL bereikbaar te blijven met de fiets of lopend. Bewoners die hun woning via een bepaald vervoersmiddel niet kunnen bereiken moeten hier op voorhand over worden ingelicht.</i>		
Welke beperkingen zijn er?			

Nr.	Wat?	Ja	Nee
1.11	Elke wijk kan worden ontsloten. <i>Elke wijk of locatie moet, in ieder geval in geval van nood, bereikt kunnen worden. Voor ingesloten wijken of locaties moet hier op voorhand een logistieke routing voor bedacht, uitgewerkt en gecommuniceerd worden.</i>		
Hoe wordt deze ontsluiting gewaarborgd?			
1.12	Belangrijke locaties en instanties (zoals ziekenhuizen en crisiscentra) zijn altijd bereikbaar tijdens het evenement via een vooraf uitgewerkte route. <i>Van te voren zijn de risicovolle locaties (zoals een ziekenhuis) geïnventariseerd, op de hoogte gesteld en wordt er op voorhand alles aangedaan om deze locaties bereikbaar te houden. Als dit niet via de normale aanvoer kan, moet hier een logistieke route voor uitgewerkt worden.</i>		
Hoe zijn deze locaties bereikbaar?			
1.13	Bij trein en/of bus uitval zijn er voldoende reserves en noodoplossingen ingebouwd om dit op te lossen. <i>Bij het uitvallen van treinen is er gedacht aan het vervoeren van grote aantallen reizigers met de bus of ander calamiteitenvervoer.</i> <i>Bij het uitvallen van bussen is er gedacht aan het vervoeren van de reizigers met bijvoorbeeld de trein, pendelbussen of andere manieren van vervoer.</i>		
Oplossingen:			

Nr.	Wat?	Ja	Nee
1.14	Om de bereikbaarheid en de veiligheid te waarborgen is het evenemententerrein volledig autoluw. <i>Er rijden geen auto's op en rond de terreinen waar veel bezoekersstromen worden verwacht, dit kan gevaarlijke situaties opleveren.</i>		
Hoe wordt dit gewaarborgd?			
1.15	Autoverkeer heeft voldoende mogelijkheden om te parkeren. <i>Bij het maken van de Modal-split is er uitgegaan van een bepaald aantal voertuigen (en de redenatie hierbij). De capaciteit van de geplande parkeerplaatsen is afdoende, kijkend naar de geplande modaliteit.</i>		
Hoeveel parkeerplaatsen?			
1.16	De veiligheid op gebied van mobiliteit tijdens het evenement wordt altijd gewaarborgd. <i>In de voorbereiding van het evenement zijn de mogelijke risico's en scenario's, op het gebied van verkeer en mobiliteit in kaart gebracht en uitgewerkt zodat er bij een gebeurtenis snel ingegrepen kan worden.</i>		
Hoe wordt dit gewaarborgd?			
1.17	Hulpdiensten en calamiteitenvervoer krijgen voldoende ruimte om hun werkzaamheden uit te voeren. <i>De verkeers- en vervoerssituatie in de stad, op en om het evenement zijn dusdanig ingericht dat hulpdiensten en calamiteitenvervoer te allen tijde ter plaatste kan zijn, waar nodig.</i>		

Hoe wordt dit gewaarborgd?			
Nr.	Wat?	Ja	Nee
1.18	Verschillende verkeersstromen (lopen, fietsen, wegverkeer, e.d.) zijn van elkaar gescheiden. <i>De veiligheid van gebruikers en bezoekers van de stad wordt op voorhand verhoogd door verkeersstromen te scheiden. Het scheiden van wegverkeer, fietsverkeer en looproutes is hierbij zeer belangrijk.</i>		
Hoe zijn deze gescheiden?			
1.19	Het evenement is toegankelijk voor personen met een fysieke handicap <i>Een persoon met een fysieke handicap heeft voldoende mogelijkheden om veilig en prettig dit evenement te bereiken.</i>		
Hoe wordt deze toegankelijkheid gewaarborgd?			
1.20	Er zijn voldoende voorzieningen getroffen voor personen met een fysieke handicap. <i>Voor personen met een handicap zijn er op elke locatie voldoende voorzieningen aanwezig, of hier zijn vooraf aangegeven locaties op het evenemententerrein speciaal voor ingericht.</i>		
Welke voorzieningen zijn er getroffen?			

1.21	Per vervoersmiddel zijn de standaard maten en afstanden aangehouden. <i>Een halte voor openbaar vervoer bevindt zich op maximaal 200 meter van de ingang. Parkeerplaatsen liggen op maximaal 50 meter afstand van de entree.</i>		
1.22	Tijdens het evenement wordt er rekening gehouden met hoe het mobiliteitsvraagstuk van de stad in beeld zal zijn. <i>Op voorhand en tijdens het evenement moet er worden gezorgd voor positieve publiciteit. Op deze manier zal het evenement helpen de stad positief op de kaart te zetten (citymarketing).</i>		
Hoe wordt deze citymarketing gewaarborgd?			

1.2.2 Tips/punten evenementen			
Nr.	Wat?	Ja	Nee
2.1	Bezoekers kunnen op verschillende manieren de weg vinden van en naar het evenement (goede bewegwijzering). <i>Vanaf locaties waar veel bezoekers worden verwacht zoals een station of een parkeerlocatie moet er bewegwijzering zijn om de bezoekers van het evenement te sturen. Door goede bewegwijzering is een evenement toegankelijker en klantvriendelijker.</i>		
Hoe is dit geregeld?			
2.2	Voor bezoekers van het evenement zijn voldoende voorzieningen getroffen. <i>De bezoekers hebben op voldoende locaties de beschikking tot: sanitair, eten en drinken, EHBO, informatieposten etc. Tijdens het evenement dienen deze voorzieningen goed aangegeven en makkelijk te vinden zijn.</i>		
Welke voorzieningen zijn er getroffen?			
2.3	Het is voor bezoekers aantrekkelijk om via het OV naar het evenement te komen. <i>Utrecht is via de trein uitermate goed bereikbaar. Als hierop wordt ingezet tijdens een evenement betekent dit dat andere vervoersmodaliteiten, zoals het wegverkeer, worden ontzien. Deze modaliteiten moet op capaciteit en dienstregeling-niveau zijn bekeken en doorgesproken met NS en ProRail.</i>		
Waarom is dit aantrekkelijk?			

Nr.	Wat?	Ja	Nee
2.4	Het OV brengt bezoekers dichterbij het evenement dan de auto. <i>Door bezoekers via het OV (bushalteringen, pendel-stops, treinstations) dichterbij het evenement te laten komen dan via het wegverkeer, zullen meer bezoekers ervoor kiezen met het OV naar de stad te komen. Dit moet, als dit het geval is, meegenomen worden in de communicatiestrategie.</i>		
Hoe wordt dit gewaarborgd en gecommuniceerd?			
2.5	De treinen kunnen de verwachte bezoekersstromen verwerken met de geplande capaciteit en dienstregeling. <i>De capaciteit (en dienstregeling) van het treinverkeer van en naar de vooraf bepaalde stations is in overleg met NS bepaald. Deze capaciteit is vanuit alle windstreken bekeken, voldoende.</i>		
Geplande capaciteit:			
2.6	De bussen kunnen de verwachte bezoekersstromen verwerken met de geplande capaciteit en dienstregeling. <i>De capaciteit (en dienstregeling) van het busverkeer van en naar de vooraf bepaalde haltingen en locaties is in overleg met QBuzz en Connexxion bepaald. Deze capaciteit is vanuit alle windstreken bekeken, voldoende.</i>		
Geplande capaciteit:			
2.7	De bus- en treindienstregeling zijn op elkaar afgestemd. <i>De bus en trein frequentie, dienstregeling en capaciteit lopen in elkaar over. Bij bepaalde locaties waar veel personen uit de trein stappen, zal de bus vaker moeten rijden om deze personen naar locatie te brengen. Hier moet rekening mee gehouden worden. Anders staan bezoekers lang te wachten.</i>		
Hoe vind deze afstemming plaats tijdens het evenement? En wat zijn hier de voordelen van?			

Nr.	Wat?	Ja	Nee
2.8	Voor regionaal verkeer is het aantrekkelijk met de fiets naar het evenement te komen. <i>Regionale bezoekers zijn bereid tot een tijdsduur van 30 minuten te fietsen naar een evenement. Ligt het evenement tot 30 minuten fietsen van de omliggende woongebieden dan zal het evenement aantrekkelijk zijn om met de fiets te bereizen. Deze boodschap dient, als dit het geval is, meegenomen te worden in de communicatiestrategie.</i>		
Hoe wordt dit aantrekkelijk gemaakt?			
2.9	Met de fiets is het mogelijk dichterbij het evenement te komen dan met de auto of het OV <i>Door fietsenstalling aan de rand van de zone te situeren, vanwaar er loopstromen zullen zijn, komen fietsers dichterbij het evenement dan via het OV of het wegverkeer. Dit stimuleert fietsverkeer en vermijdt wild-parkeren door bezoekers die dichterbij het evenement willen komen dan wenselijk. De stallingen dienen goed aangegeven te staan. Op voorhand moet fietsverkeer worden ingelicht over de stallingen en het verbod op 'wildparkeren' als dit verbod wordt gehanteerd</i>		
Hoe is dit geregeld? En hoe wordt dit gecommuniceerd?			
2.10	De vooraf bedachte fietsroutes naar het evenement zijn naar behoren aangegeven. <i>Langs de routes naar het evenemententerrein moet er voldoende bebording zijn om zoekverkeer op de fiets te voorkomen.</i>		
Hoe zijn deze aangegeven?			

2.11	Er zijn voldoende fietsenstallingen ingericht tijdens het evenement. <i>Kijkend naar de vooraf bepaalde Modal-split, moet hier een indicatie (onderbouwd) worden gegeven voor de benodigde capaciteit van het aantal bezoekers op de fiets. Deze capaciteit, beredeneerd vanuit verschillende windstreken, moet minimaal bedekt zijn door het aantal geplande fietsenstallingen. Hierdoor wordt wild-parkeren vermeden.</i>		
Waar (locaties)? En hoeveel stallingen?			
Nr.	Wat?	Ja	Nee
2.12	Er zijn voldoende speciale voorzieningen aanwezig voor fietsers <i>De fietsers worden ten behoeve van hun vervoersmiddel voldoende voorzien bepaalde voorzieningen, zoals: bewaking, lockers, fietsherstelkit, vestiaire, etc.</i>		
Welke voorzieningen zijn er?			
2.13	Tijdens de organisatie is er gekeken naar de mogelijkheden van speciale collectieve manieren van vervoer. <i>Er is gekeken naar de mogelijkheid van (grote aantallen bezoekers via) touringcars, vervoer via het water, via de lucht etc.. Dit om overige vervoersmodaliteiten te ontlasten en om publiek te kunnen spreiden over het evenement, als dit mogelijk en wenselijk wordt geacht.</i>		
Welke mogelijkheden zijn bekeken/benut?			
2.14	Bezoekers kunnen (waar nodig) met een pendeldienst op loopafstand van het evenement komen. <i>Op locaties waar veel bezoekers zullen komen en de loopafstand ver is (verder dan 20 minuten lopen) naar parkeerlocaties en treinstations moet er gewerkt worden met een pendeldienst (bijvoorbeeld pendelbussen).</i>		
Zo ja, waar en hoe?			

Nr.	Wat?	Ja	Nee
2.15	Taxi's weten van te voren waar ze wel mogen rijden en waar niet (om een wildgroei hiervan te voorkomen rond het evenemententerrein). Tevens is het maximaal aantal toegestane taxi's in kaart gebracht. <i>Om een overschot aan taxi's te voorkomen moet er op voorhand een indeling zijn van het aantal taxi's dat binnen een bepaalde afstand van het parcours mag komen en een locatie waar deze taxi's kunnen bufferen.</i>		
Hoe is dit geregeld?			
Nr.	Wat?	Ja	Nee
2.16	Naast privé collectieve manieren van vervoer en taxi's, is er ook gekeken naar de mogelijkheid om andere vervoersmiddelen te benutten. <i>Waar mogelijk worden vervoersmiddelen als pendelboten, tuktuk's golfkarren etc. ook benut. Door zoveel mogelijk vervoersmiddelen te benutten kunnen bezoekers worden verspreid en ontstaat risicospreiding: als er een vervoersmodaliteit uitvalt, kunnen andere vervoersmiddelen dit opvangen.</i>		
Welke mogelijkheden zijn er gekeken/worden er benut?			
2.17	Er is bij het plannen van parkeerlocaties rekening gehouden met pieken in de aan- en afvoer routing. <i>De aan- en afvoer routeringen moeten de pieken in de aan- en afvoer van het wegverkeer aankunnen. Anders ontstaan hier opstoppen.</i>		
Hoe worden de opstoppen voorkomen?			

Nr.	Wat?	Ja	Nee
2.18	De gebruikers van de stad zijn op verschillende manier voorzien van de benodigde informatie omtrent mobiliteit en bereikbaarheid van hun wijk of stad. <i>De communicatie richting de gebruikers dient vroegtijdig te worden opgepakt en kan geschieden in 3 niveaus: grof, middel en fijne communicatie. Bij deze drie niveaus worden gebruikers van de stad vroegtijdig, integraal en waar mogelijk en noodzakelijk gedetailleerd ingelicht.</i>		
Hoe zijn ze op de hoogte gesteld?			
Nr.	Wat?	Ja	Nee
2.19	Er wordt zoveel mogelijk gewerkt met duurzame energie. <i>Tijdelijke apparaten die stroom nodig hebben werken zoveel mogelijk duurzaam. Bijvoorbeeld een tekst-kar: deze werkten in het verleden op diesel. Bij een evenement in Utrecht moet ervoor gezorgd worden dat deze op Solar-panelen draait.</i>		
Hoe wordt dit gewaarborgd?			
2.20	Voor personen met een fysieke handicap is het duidelijk waar te gaan en staan (en vooral waar niet). <i>De communicatie richting mindervaliden wordt in het communicatietraject meegenomen, zowel op voorhand als tijdens het evenement.</i>		
Hoe is dit gecommuniceerd voor en tijdens het evenement?			

Nr.	Wat?	Ja	Nee
2.21	Voor en tijdens het evenement wordt de stad schoon gehouden of gemaakt om de stad positief op de kaart te zetten. <i>De stad is opgeruimd en schoongemaakt. Zeker in het geval van tv-opnamen en veel media-aandacht. Als er veel gebieden worden gebruikt tijdens het evenement moet er worden gezorgd voor ruime opslag locaties. Hier kunnen tijdelijk materialen en voertuigen gestald worden.</i>		
	Welke maatregelen worden er getroffen om de stad schoon te houden voor en tijdens het evenement?		

1.2.3 Tips/punten bij grootschalige evenementen (meer dan 10.000 evenementen) of bij evenementen op lastige locaties of veel afsluitingen.			
Nr.	Wat?	Ja	Nee
3.1	De stad wordt opgedeeld aan de hand van een sectoren-structuur (dit kan alleen bij grootschalige, risicovolle of zeer drukke evenementen). <i>Als een evenement een bijzonder grote impact heeft op de stad of een deel daarvan, kan er zoals bij de vrijmarkt en Le Grand Départ Utrecht 2015, gewerkt worden aan de hand van sectoren. Elke sector heeft haar eigen in- en uitrijroute. Deze sectoren en routes moeten op voorhand met de hulpdiensten zijn doorsproken en getoetst.</i>		
Hoe ziet deze structuur eruit?			
3.2	Het evenement en de stad Utrecht wordt veilig en bereikbaar gehouden aan de hand van een ringen- of grenzen-structuur (alleen nodig bij grootschalige en/of risicovolle evenementen). <i>Door zogenaamde 'ringen' of 'grenzen' om de stad heen te leggen is een eventuele 'autoluwe zone' makkelijk te waarborgen. Tevens kan er voor splitsing van doelgroepen worden gezorgd, bijvoorbeeld: bewoners kunnen wel de stad in met de auto, bezoekers niet.</i> <i>Ring 1: het evenement;</i> <i>Ring 2: net buiten de grens van het evenement, hier zullen de meeste bezoekersstromen plaatsvinden.</i> <i>Ring 3: (mogelijkheid) grens autoluw gebied, tot aan deze grens kunnen bezoekers komen via het wegverkeer, normale gebruikers van de stad kunnen hier wel in.</i>		
Hoe ziet deze structuur eruit?			

Nr.	Wat?	Ja	Nee
3.3	Zijn er op voorhand voldoende voorzieningen getroffen om het publiek, mits het evenement hierom vraagt, te kunnen spreiden? <i>Door afsluitingen en zowel statische als dynamische bewegwijzering kan de vooraf bedachte spreiding van publiek plaatsvinden. Ook het inzetten en lokaliseren van voorzieningen als busstations, pendel-stops, treinstations, fietsenstallingen etc. kunnen meewerken aan de eventueel gewenste spreiding van publiek. In de planvorming dient er naar spreiding gekeken te zijn.</i>		
Welke voorzieningen zijn er getroffen?			
3.4	De gebruikers zijn via alle mogelijke, wenselijke en noodzakelijke kanalen op voorhand op de hoogte gebracht van de mogelijkheden en vooral beperkingen tijdens het evenement en op de op- en afbouw data. <i>Alle gebruikers dienen bij ingrijpende evenementen (bij afsluitingen e.d.) voor zover mogelijk op de hoogte worden gebracht. Dit kan via de wijkraden, de sociale media, plaatselijke kranten etc. Het belangrijkste voor de gebruikers is dat ze weten hoe ze in en uit hun wijk komen.</i> <i>Ter controle dient er bij de wijkraden nagevraagd te worden of de boodschap voldoende is verspreid, zij hebben de meeste lokale kennis.</i>		
Via welke manieren?			
3.5	Bij een grootschalig evenement wordt regio verkeer dat niet naar het evenement gaat, meegenomen in het regelscenario. <i>Verkeer dat niet naar de stad HOEFT, moet om de drukte heen worden geleidt, als het evenement van dusdanige proporties is dat de wegen rond de stad vast zullen staan. Verkeer vanuit het Zuiden en Noorden dat niet naar Utrecht hoeft, zal via Den Haag of Arnhem kunnen rijden. Oost-West stromen, dienen via Noord-Brabant of Hilversum gestuurd te worden.</i>		
Welke stromen komen er en hoe wordt dit geregeld?			

Nr.	Wat?	Ja	Nee
3.6	Bij het treinverkeer van en naar een evenement is er ook gekeken naar treinen in de regio die niet naar het evenement gaan. <i>Door de ligging van Utrecht komen hier veel treinen aan. Bij de capaciteit van het treinverkeer moet rekening gehouden worden met een minimum percentage van 25% van reizigers die niet voor het evenement komen. Tevens moeten de routes om de stad (via Nijmegen, Den Bosch, Rotterdam) ook afdoende capaciteit hebben voor het regioverkeer.</i>		
Welke stromen komen er en hoe wordt dit geregeld?			
3.7	Satelliet stations, van Utrecht centraal zoals Overvecht, Lunetten, Zuilen etc. worden gebruikt waar mogelijk als aan- en afvoer station. <i>Door satelliet stations te benutten, als deze dicht bij het evenemententerrein liggen, kan het hoofdstation (Utrecht centraal) worden ontzien en kunnen bezoekersstromen worden gestuurd en verspreid. Vanaf de satelliet stations dient de bewegwijzering naar het evenement eenduidig te zijn verzorgd.</i>		
Welke stations?			
3.8	De routing van de bussen is aangepast aan het evenement als dit noodzakelijk is. <i>Tijdens sommige evenementen kan de bus niet rijden door de afsluiting van een weg. Hier is in de voorbereiding rekening mee gehouden door de routing aan te passen voor een bepaalde datum of tijdsbestek.</i>		
Nieuwe routing:			

Nr.	Wat?	Ja	Nee
3.9	Taxi's worden gefaciliteerd als vervoersmiddel van zowel gebruikers van de stad als bezoekers van het evenement. Tevens hebben de taxi's voldoende standplaatsen. <i>Gebruikers van de stad moeten de stad in en uit kunnen per taxi. Bezoekers van en naar het evenement moeten via de taxi kunnen reizen. Als er een grote hoeveelheid taxi's wordt ingezet tijdens een evenement zullen er bufferplaatsen worden gelokaliseerd.</i>		
Hoe is dit geregeld?			
3.10	Bij het plannen van parkeerplaatsen is rekening gehouden met aan- en afvoer van en naar alle windstreken. <i>Bij grootschalige evenementen zal parkeren buiten de stad gebeuren. Hierbij moet gedacht worden aan de richtingen waar het wegverkeer vandaan komt. Door auto's dicht bij de afslag richting de stad te parkeren, wordt congestie op de ring van Utrecht zoveel mogelijk tegen gegaan.</i>		
Hoe zijn deze locaties ingepland?			
3.11	Autoverkeer in de stad zal niet hoeven 'zoeken'. Om dit zoekverkeer te voorkomen is er voldoende gedacht aan communicatie en klantvriendelijkheid. <i>Het autoverkeer in en rond Utrecht wordt van duidelijke bewegwijzering en communicatie voorzien. Dit kan door bebording, het aangeven van aan- en afvoerwegen en op specifieke punten het inzetten van dynamische middelen (tekstkarren, regelaars).</i>		
Hoe is hier op voorhand op geanticipeerd?			

Nr.	Wat?	Ja	Nee
3.12	De afsluiting en bewegwijzering van de wegen kent een dynamisch karakter en is tijdig stuurbaar. <i>De kritieke punten en kruisingen of de keuzepunten zijn dynamisch aangegeven (DRIP's, regelaars, tekstkarren) zodat er snel een 'switch' gemaakt kan worden als dit noodzakelijk wordt geacht.</i>		
Hoe wordt er gestuurd en met wat voor middelen?			
3.13	De afsluiting en bewegwijzering kent een statisch karakter, op deze locaties is snelle sturing niet nodig of mogelijk. <i>Locaties en maatregelen die de hele dag van kracht zijn op dezelfde wijze, worden statisch bebord. Dit schept duidelijkheid en werkt kostenbesparend.</i>		
Wat voor middelen worden er gebruikt?			
3.14	Op bijzondere kruisingen en locaties staan verkeersregelaars, vergezeld met het benodigde materiaal (C1 borden). <i>Op drukke punten, rotondes, kruisingen of wegafzettingen staan verkeersregelaars om de situatie op locatie in goede banen te leiden. Dit schept meer duidelijkheid en werkt klantvriendelijker richting het wegverkeer.</i>		
Wat voor middelen worden er gebruikt?			

Nr.	Wat?	Ja	Nee
3.15	De bebording binnen en buiten het evenement zijn op elkaar afgestemd. <i>De bebording binnen en buiten het evenement moeten op elkaar af worden gestemd om hiaten in de communicatie te voorkomen. Bijvoorbeeld: bij een evenement in de binnenstad waarbij het Neude per auto onbereikbaar zal zijn, dient het Neude op alle bebording langs de weg, worden afgeplakt of omgedraaid.</i>		
Hoe is deze afstemming geregeld?			
3.16	Het communicatietraject is opgepakt in drie fases: grof, middel en fijn en per doelgroep zijn de manieren van communicatie uitgewerkt en uitgevoerd. <i>Mits het om een grootschalig evenement gaat zijn de bewoners, gebruikers en bedrijven ingelicht via zogenaamde bijeenkomsten, bewonersavonden en waar nodig door een persoonlijk bezoek. Tevens is er een Q&A waar veel gevraagde en benodigde informatie te vinden is.</i>		
Hoe is het communicatietraject opgepakt?			
3.17	Bij de organisatie is er gekeken en nagedacht over nieuwe duurzame ontwikkelingen en innovaties <i>Verschillende bedrijven en instanties zijn continue bezig met het bedenken van duurzame ideeën en innovaties. Tijdens een evenement is de kans er soms om deze te testen en te benutten. Hier moet op voorhand naar gekeken worden, dit kan positieve gevolgen hebben voor zowel het evenement als de stad.</i>		
In hoeverre is dit gebeurd en op wat voor manier?			

Nr.	Wat?	Ja	Nee
3.18	Bij ontwikkelingen voor het evenement is er gekeken naar de legacy (hetgeen het evenement achterlaat). <i>De benodigde ontwikkelingen en aanpassingen van de stad voor een evenement moeten ook na het evenement zoveel mogelijk worden benut. Bijvoorbeeld het weghalen van drempels, dit moet alleen gebeuren als dit al langer in de planning stond en deze niet direct worden teruggeplaatst na het evenement.</i>		
Hoe wordt hier rekening mee gehouden?			
3.19	Kijkend naar de verschillende modaliteiten, zijn er voldoende reserves ingebouwd. <i>Via alle manieren van vervoer zijn er voldoende voorzieningen getroffen om 'piek-momenten' in de aan- en afvoer aan te kunnen. Als dit niet het geval is ontstaan er knelpunten.</i>		
Welke reserves zijn er en hoe zijn deze ingebouwd?			

Kruisjeslijst

Verplichte punten	JA	NEE
1.1		
1.2		
1.3		
1.4		
1.5		
1.6		
1.7		
1.8		
1.9		
1.10		
1.11		
1.12		
1.13		
1.14		
1.15		
1.16		
1.17		
1.18		
1.19		
1.20		
1.21		
1.22		
VOLDAAN?		

Algemene tips	JA	NEE
2.1		
2.2		
2.3		
2.4		
2.5		
2.6		
2.7		
2.8		
2.9		
2.10		
2.11		
2.12		
2.13		
2.14		
2.15		
2.16		
2.17		
2.18		
2.19		
2.20		
2.21		

Tips Grootschalige evenementen	JA	NEE
3.1		
3.2		
3.3		
3.4		
3.5		
3.6		
3.7		
3.8		
3.9		
3.10		
3.11		
3.12		
3.13		

Tips Grootschalige evenementen	JA	NEE
3.14		
3.15		
3.16		
3.17		
3.18		
3.19		

Vergunning verleend?	JA / NEE
----------------------	----------

Bijlage 2

Inventarisdocument

2.1 Inventarisatielijst evenementen Utrecht

Evenement	Soort evenement	Jaartal
Singelloop 2008	Hardloop wedstrijd door meerdere straten	2008
Singelloop 2010	Hardloop wedstrijd door meerdere straten	2010
Singelloop 2011	Hardloop wedstrijd door meerdere straten	2011
Singelloop 2012	Hardloop wedstrijd door meerdere straten	2012
Singelloop 2013	Hardloop wedstrijd door meerdere straten	2013
Singelloop 2014	Hardloop wedstrijd door meerdere straten	2014
Vrijmarkt 2006	Festiviteiten Koninginnedag door de hele binnenstad	2006
Vrijmarkt 2008	Festiviteiten Koninginnedag door de hele binnenstad	2008
Vrijmarkt 2009	Festiviteiten Koninginnedag door de hele binnenstad	2009
Vrijmarkt 2010	Festiviteiten Koninginnedag door de hele binnenstad	2010
Vrijmarkt 2011	Festiviteiten Koninginnedag door de hele binnenstad	2011
Vrijmarkt 2012	Festiviteiten Koninginnedag door de hele binnenstad	2012
Vrijmarkt 2013	Festiviteiten Koninginnedag door de hele binnenstad	2013
Vrijmarkt 2014	Festiviteiten Koninginnedag door de hele binnenstad	2014
Elf Fantast Fair	Festival op een locatie	2006
Elf Fantast Fair	Festival op een locatie	2007
Fleurig	Festival op een locatie	2004
Bedrijfsfestival Utrecht	Festival op een locatie	2011
<i>Time's Up, Thumbs Up</i>	Festival op een locatie	2008
<i>Stads marathon Jaarbeurs Utrecht</i>	Hardloop wedstrijd meerdere straten	2011
<i>Via del Mondo</i>	Kinderevenement in meerdere straten/pleinen	2009-2011
<i>Fortis Singelloop Utrecht</i>	Hardloop wedstrijd meerdere straten	2007
<i>Jaarbeurs Marathon Utrecht</i>	Hardloop wedstrijd meerdere straten	2012
<i>Jaarbeurs Marathon Utrecht</i>	Hardloop wedstrijd door meerdere straten	2009

<i>Fortis marathon Utrecht</i>	Hardloop wedstrijd door meerdere straten	2005
<i>Bouwboek Wintercircus Utrecht</i>	Circus op een locatie	2011-2012
<i>Oskam Leidsche-Rijn-City Marathon</i>	Hardloop wedstrijd door meerdere straten	2004
<i>Giro 2010 Utrecht</i>	Topsport evenement, fietsen. In vele opzichten te vergelijken met Le Tour Utrecht 2015.	2010
<i>Elf Fantasy Fair</i>	Festival op een locatie	2012
<i>Jaarbeurs Marathon</i>	Hardloop wedstrijd door meerdere straten	2012
<i>Voetbalwedstrijd FC. Utrecht</i>	Sportwedstrijd	2012
<i>Carnavals optocht Binnenstad</i>	Optocht door meerdere straten	2012
<i>Soenda Festival</i>	Festival op een locatie	2014
<i>De beschaving</i>	Botanische tuinen	2012
<i>Triathlon Utrecht</i>	Sportwedstrijd door meerdere straten	2012
<i>Lombok 5 mei viering</i>	Festival in meerdere straten	2013
<i>EUOF</i>	European Youth Olympic Festival op meerdere locaties binnen Utrecht	2013
<i>De Parade</i>	Optocht door meerdere straten	2013
<i>Intocht Sint Utrecht</i>	Intocht Sinterklaas	2013
<i>Maliebaan braderie</i>	Braderie op de gehele Maliebaan	2014
<i>Holi Festival</i>	Festival op een locatie	2014
<i>Triathlon Veilinghaven</i>	Sportwedstrijd	2014
<i>Culturele zondag Uitfeest</i>	Feest in meerdere straten	2014
<i>Nederlands film festival</i>	Festival door de hele stad	2014
<i>Lintloop Max</i>	Hardloop wedstrijd door meerdere straten	2014
<i>De Twijnmarkt</i>	Markt op een straat en een plein	2014
<i>Time Warp festival</i>	Festival in de Jaarbeurs	2014
<i>Kerstmarkten</i>	Verdeeld over pleinen in de binnenstad van Utrecht	2014

Braderie Kanaleneiland	Braderie in meerdere straten	2015
<i>Carnavalsfestijn Binnenstad</i>	Carnavalsfestiviteiten binnenstad Utrecht	2014
<i>EYOF Utrecht</i>	Jeugd olympische spelen	2013
<i>Toerversie Utrecht</i>	Amateur toertocht, wielrennen	2015

2.2 Inventarisatielijst buiten Utrecht

<i>Hellas 7 loop</i>	Maarschalkerweerd	2015
<i>Grand Départ Rotterdam</i>	Topsport evenement fietsen, vergelijkbaar met Le Tour Utrecht 2015	2010
Landelijke intocht sinterklaas Gouda	Landelijke intocht sinterklaas Gouda	2014
Koninginnedag Veenendaal	Nationale Koninginnedagviering Nederland	2012
NSS-top Den Haag	Route hermetisch afsluiten van Schiphol naar Den Haag	2014

2.3 Aantal Evenementen de afgelopen jaren

Bronnen: (Utrecht, 2014) (Gemeente Utrecht, 2011) (Gemeente Utrecht, 2012) (Gemeente Utrecht, 2013)

2012	87
2013	156
2014	202
2015	220
Side Events Grand Départ Utrecht	24-28

2.4 Interviews/gesprekken/presentaties:

In mijn afstudeerperiode heb ik tijdens mijn werkzaamheden voor projectorganisatie Le Tour Utrecht 2015 de kans gehad heel veel gesprekken, vergaderingen, bijeenkomsten, workshops en presentaties mee te maken. Tijdens de genoemde meetings was het onderwerp logischerwijs meestal het evenement Le Grand Départ Utrecht 2015. Maar ook ging het over de ervaringen bij andere evenementen en alledaagse RO gerelateerde onderwerpen. Dit kwam omdat er vaak actoren aanschoven die op de een of andere manier de gevolgen van het evenement gaan meemaken en hier op voorhand op moeten anticiperen.

In de onderstaande tabel staan de gesprekken benoemd. Een aantal van deze personen heb ik naast deze gesprekken geïnterviewd, de verslagen hiervan volgen later in deze bijlage. De gesprekken, vergaderingen etc. Heb ik niet exact meegenomen in de verslaglegging. In onderstaande tabel heb ik kort de inhoud besproken waar ik met deze partij over heb gesproken of wat deze partij verteld/gepresenteerd heeft.

Organisatie	Persoon	Functie	Inhoud	Vorm
QBuzz	Herman Scholts	Verkeerskundige	Buslijnen tijdens evenementen in Utrecht. Hierbij rekening houdend met: omrijden, afsluitingen, extra rijden, collectief vervoer, pendeldiensten en samenwerken met het NS.	Interview Bijeenkomsten Workshops mobiliteit Gesprekken
Movares	Gijs Kreijke	Adviseur mobiliteit	Verkeer en vervoer Utrecht bij evenementen en met name het evenement Grand Départ Utrecht 2015	Workshops mobiliteit Bijeenkomsten Gesprekken
Movares	Een groep	Medewerkers en adviseurs	Duurzame ideeën voor Le Tour Utrecht 2015. Bij deze presentatie en workshop werden nieuwe innovatieve ideeën en ontwikkelingen bedacht en besproken. Het bespreken ging hierbij over: haalbaarheid, wenselijkheid en de legacy.	Workshop Presentatie

ARCADIS	Marc Rood	Senior verkeersadviseur	OV stromen in Utrecht en omstreken. OV stromen bij evenementen. Tijdens de workshops over Utrecht ging het voornamelijk om de manier waarop OV de ruimte krijgt en hoe dit te communiceren is naar de bezoekers. Tevens hebben we veel gesproken en overlegd over hoe draagvlak te krijgen bij dit verhaal/onderwerp.	Workshops Mobiliteit Bijeenkomsten Vergaderingen Gesprekken
	Roy Hirs	Adviseur verkeerstechnieken	Verkeerstechnieken evenementen. De gesprekken gingen hierbij puur over de techniek. Dus hoe de verwijzingen gaan lopen, zowel dynamisch als statisch.	Vergaderingen Workshops mobiliteit Gesprekken
	Peter Riefel	Medewerker verkeer	Mobiliteitsplan Tour de France Utrecht 2015. De gesprekken gingen hierbij over eerdere evenementen en over de inzet van het OV tijdens Le Grand Départ 2015.	Workshops mobiliteit Gesprekken
	Erik Verschoor	Senior verkeersadviseur	Mobiliteit en verkeerstechnieken evenementen. Ervaringen NSS-top Ervaringen Grand Départ Rotterdam 2015	Workshops mobiliteit Bijeenkomsten Vergaderingen Presentaties Gesprekken
	Martijn Hoogenraad	Adviseur verkeer en vervoer	Verkeerstechnieken evenementen. De gesprekken gingen hierbij puur over de techniek. Dus hoe de verwijzingen gaan lopen, zowel dynamisch als statisch.	Workshops mobiliteit Bijeenkomsten Gesprekken
Gemeente Utrecht	Herman van Vuren	Communicatie adviseur	Nieuwe regelgeving milieuzonering gemeente Utrecht. Sinds kort heeft de gemeente Utrecht een nieuwe milieuzonering. Over dit onderwerp heb ik Herman van Vuren geïnterviewd.	Interview
	Ron Looy	Manager TVM	Mobiliteit Grand Départ Utrecht 2015. Ron Looy is manager TVM (techniek, veiligheid en mobiliteit) van projectorganisatie Le Tour	Gesprekken Workshops mobiliteit

		Hoofd- afdeling evenementen	Utrecht 2015. In dit kader heb ik hem veel gesproken over de achterliggende gedachten van het mobiliteitsvraagstuk bij het evenement Le Grand Départ Utrecht 2015. Duurzaamheid en toekomstgerichtheid waren hier zeer belangrijke onderdelen van. Mobiliteit GIRO Utrecht 2010: we hebben veel gesproken over hoe de GIRO in 2010 aangepakt werd op gebied van mobiliteit. Dit is een zeer belangrijk referentiekader geweest. Mobiliteit Grand Départ Rotterdam 2010: we hebben veel gesproken over hoe de Tour in 2010 aangepakt werd op gebied van mobiliteit. Dit is een zeer belangrijk referentiekader geweest. Mobiliteit evenementen Utrecht: naast en tijdens de bovengenoemde evenementen was Ron werkzaam als coördinator evenementen bij de gemeente Utrecht. Hierdoor heeft hij veel kennis over evenementen in Utrecht als de Vrijmarkt en de Singelloop.	Vergaderingen Bijeenkomsten
	Sander Koot	Coördinator veiligheid	Sander heeft een aantal evenementen zoals het EYOF meegemaakt als coördinator veiligheid en vervult nu een soortgelijke rol bij Le Tour Utrecht 2015. Tijdens de gesprekken en het interview met Sander is het met name gegaan over het mobiliteitsvraagstuk van het EYOF maar ook van andere evenement. De lessons-learned hiervan waren zeer relevant.	Gesprekken Interview
	Marijn van Est	Communicatie adviseur	Communicatie evenementen. Communicatie richting zowel bewoners als bezoekers is zeer relevant. In deze gesprekken en bijeenkomsten zijn deze onderwerpen besproken en zijn hier ideeën/plannen voor bedacht.	Vergaderingen Bijeenkomsten Gesprekken

	Peter de Korte	Senior adviseur	Mobiliteit binnen gemeente Utrecht. Auto en fietsparkeren binnen de gemeente Utrecht. En algemeen medewerker bij projectorganisatie Le Tour Utrecht. Met Peter heb ik veel gesproken over het mobiliteitsvraagstuk binnen de gemeente Utrecht en bij evenementen in de gemeente.	Gesprekken Bijeenkomsten Interview
RWS en Provincie Utrecht			Wegbeheer tijdens evenementen. Tijdens de workshops mobiliteit zijn er een groot aantal wegbeheerders van Rijkswaterstaat en de provincie Utrecht aanwezig geweest. De wegbeheerders hebben voornamelijk meegedacht over regelscenario's en de communicatie richting de bezoekers van een evenement.	Workshops mobiliteit Bijeenkomsten Presentaties
NS			Treinen tijdens evenementen. Tijdens evenement is het treinverkeer zeer belangrijk. In samenwerking met het NS heeft projectorganisatie Le Tour Utrecht 2015 onderzocht wat de maximale capaciteit is en hoe de meeste bezoekers met de trein naar Utrecht kunnen worden gehaald. Dit in het kader van bereikbaarheid, veiligheid en bovenal duurzaamheid.	Workshops mobiliteit Vergaderingen Gesprekken
ProRail			Spoorbeheer tijdens evenementen. Spoorwegkruisingen tijdens Le Grand Départ 2015.	Workshops mobiliteit
TOPSPORT Rotterdam	Zoethoutmaar	Projectleider	Mobiliteit Grand Départ Rotterdam 2010. De Tour was in 2010 in Rotterdam dus bij deze organisatie zit veel kennis. In gesprekken met die organisatie is het veel gegaan over de lessons-learned van het evenement in Rotterdam, dit zowel voor de Tour in Utrecht als over het gehele mobiliteitsvraagstuk bij zeer grootschalige evenementen.	Gesprekken Bijeenkomsten Vergaderingen
Fietsersbond	Henk Hendriks	Projectleider	Fietsen in Utrecht. Fietsen naar Utrecht tijdens evenementen. Verhoging aantal fietsers. De gesprekken gingen over het gebruik	Vergaderingen Gesprekken

Bijlagenboek "Duurzame mobiliteit bij evenementen"

			maken van het evenement Le Grand Départ Utrecht 2015 om het regionale fietsen en het woon-werk verkeer op de fiets in en rond Utrecht te verhogen.	Workshops duurzaamheid
Utrecht Stadswerken	Fred Nieuwenhuizen	Wijkmanager	Evenementen in Utrecht. De gesprekken gingen over de impact van een evenement op de stad. Tevens gingen de gesprekken over duurzame aanpassingen aan het parcours.	Gesprekken
Heijmans			Verkeerstechnieken evenementen. Heijmans heeft een presentatie gegeven over de aanpak van verkeerstechnieken bij evenementen. Bij deze presentatie kwamen duurzame ideeën voor binnenstedelijke gebieden en evenementen aan bod.	Presentatie
Traffic Support			Verkeerstechnieken evenementen. Traffic Support heeft een presentatie gegeven over de aanpak van verkeerstechnieken bij evenementen. Bij deze presentatie kwamen duurzame ideeën voor binnenstedelijke gebieden en evenementen aan bod.	Presentatie
BAM			Verkeerstechnieken evenementen. BAM heeft een presentatie gegeven over de aanpak van verkeerstechnieken bij evenementen. Bij deze presentatie kwamen duurzame ideeën voor binnenstedelijke gebieden en evenementen aan bod.	Presentatie

Naam en bedrijf: Fijen

Functie: Directeur

De Tour de France krijgt veel media aandacht. Bedrijven zijn dan ook zeer gewillig om deze aandacht op zich te vestigen of om een deel van de publiciteit mee te krijgen. Zo zijn er veel bedrijven die dienen als zogenaamde 'fundeurs'. Dit zijn bedrijven die gratis of tegen een kleine vergoeding werkzaamheden voor de gemeente Utrecht verrichten. De diensten die de bedrijven beschikbaar stellen verschillen van advies tot het leveren van bepaalde materialen of producten. Hier tegenover staat meestal dat ze goede plaatsen krijgen tijdens het evenement zelf en dat ze als bedrijf in de picture staan.

Naast fundeurs zijn er tal van bedrijven die met lucratieve ideeën komen om Utrecht goed in de picture te krijgen. Op 05 november 2014 kwam er een initiatiefnemer langs van het bedrijf Fijen. Dit bedrijf levert en legt Led-verlichting, voornamelijk op wegen en fietspaden. Het doel achter deze verlichting verschilt tussen het aangeven van routes en het veiliger maken van openbare wegen/fietspaden op een duurzame manier. De duurzaamheid in dit product zit voornamelijk in de energie: namelijk zonne-energie.

Tijdens dit gesprek/interview was het de bedoeling dat de initiatiefnemer zijn product toelicht, de kosten ervan in kaart brengt en de voor/nadelen van het product duidelijk maakt. Tijdens dit gesprek had ik een aantal vooraf bedachte vragen opgesteld. Het doel voor de gemeente Utrecht was om achter de kansen van het evenement voor de gemeente te komen.

Allereerst heeft de initiatiefnemer het product toegelicht:

Het product zijn led-lampjes die in de weg/fietspad kunnen worden geboord. Deze lichtjes werken op zonne-energie en hebben daardoor geen gebruikerskosten. De lampjes kunnen dienen om routes aan te geven, zoals de route van de etappes. Tevens kunnen de lampjes de veiligheid van fietspaden en wegen verhogen. Dit is echter nimmer toegepast op grote schaal in binnenstedelijk gebied. In het buitengebied komt dit vaker voor.

Vraag 1: Wat is de (duurzame) meerwaarde van uw product?

Het product zorgen voor extra veiligheid op de weg. Dit zowel voor fietsers als voor het reguliere wegverkeer. Door de lampjes in de weg te leggen kunnen de wegen veiliger worden en zullen er op ten duur kosten worden bespaard. De lampjes werken volledig op duurzame (zonne-) energie. Dit betekent dat de kosten van de lampjes puur de materiaal en inbouwkosten zijn. De stroom om deze daarna te laten werken kost niks omdat dit volledig duurzaam gebeurt. Doordat er relatief grote panelen inzitten voor een klein lampje zullen deze lampjes het ook na een aantal dagen zonder zonlicht goed blijven doen.

Vraag 2: Is uw product toekomstgericht?

Doordat het licht relatief fel is, kunnen op ten duur lantaarnpalen worden vervangen door led-lampjes in de weg. Dit is een zeer duurzame gedachte en kan in de toekomst kostenbesparend zijn waardoor het voor de gemeente zeer aantrekkelijk is.

Vraag 3: Wat kan dit toevoegen aan het evenement Le Grand Départ Utrecht 2015?

Normaliter is het voor een gemeente een aardige investering om dit product in een deel van de stad aan te leggen. Maar omdat de Tourstart in Utrecht een gigantisch en overschrijdend evenement is, biedt dit kansen voor nieuwe ontwikkelingen en investeringen. Dit product biedt kansen voor de toekomst.

Bedrijf: Sander Koot, Gemeente Utrecht

Functie: Coördinator veiligheid

Het EYOF heeft in 2013 plaatsgevonden in Utrecht, verspreidt over 9 locaties in de hele stad Utrecht met 9 verschillende sportonderdelen: basketbal, zwemmen, turnen, atletiek, tennis, wielrennen (op de openbare weg), judo, handbal en volleybal.

Vraag 1: Hoe was het openbaar vervoer geregeld tijdens dit evenement?

De treinen reden niet extra en hadden over het algemeen voldoende capaciteit. Dit kwam echter in belangrijke mate omdat er niet veel bezoekers uit de regio en/of van verre afstanden kwamen.

De bussen reden wel extra. Omdat de bezoekers die kwamen, voornamelijk uit Utrecht kwamen zijn hier delen van de busdienstregeling op afgesteld. De bussen reden extra op de plaatsen waar dat nodig werd geacht.

Vraag 2: Hoe was het wegverkeer geregeld tijdens dit evenement?

Autoverkeer verliep net zoals in de reguliere situatie. Auto's konden parkeren in de garages rond de binnenstad of op de andere parkeergelegenheden rond Utrecht. Bij dit evenement werd er niet ingezet op de vermindering van het autoverkeer, simpelweg omdat hier geen communicatiestrategie voor was. Dit kwam in belangrijke mate aan tijdsgebrek maar misschien ook wel door gebrek aan ervaring.

Vraag 3: Waren er fietsvoorzieningen geregeld tijdens dit evenement?

Voor fietsers waren er geen voorzieningen getroffen. Nou is Utrecht al goed bereikbaar met de fiets en nemen deze niet zoveel ruimte in op een parkeerplaats, toch waren er op sommige locaties meer voorzieningen gewenst. Dit had meegenomen moeten worden in de communicatiestrategie, dit had voor meer bezoekers gezorgd.

Vraag 4: Werd er gedacht aan duurzaamheid bij mobiliteit bij dit evenement? Zo ja, hoe? En zo nee, waarom niet?

Door het gebrek aan tijd werden er geen duurzame ontwikkelingen en innovaties bekeken. Het tijdsgebrek was zelfs zo erg dat de organisatie allang blij was dat de sporters op de juiste plek kwamen, of dit nou duurzaam verliep of niet...

Vraag 5: Wat waren de lessons-learned van dit evenement op het gebied van (duurzame) mobiliteit?

Allereerst had er eerder begonnen moeten worden met de voorbereiding van dit evenement. Zeker op gebied van mobiliteit liet dit te wensen over. Met een goede voorbereiding had het evenement op de volgende punten moeten verbeteren:

- Bezoekers van buitenaf halen hiervoor de faciliteiten bieden als tickets en meer vervoersalternatieven.
- Meer duurzaamheid toepassen. Een aantal maanden van tevoren lagen er plannen om duurzaamheid in een soort van 'workshop' setting breeduit mee te nemen. Dit had kunnen leiden tot nieuwe ontwikkelingen en innovaties.

**Interview Programmasecretaris Auto- en Fietsparkeren gemeente Utrecht en medewerker
projectorganisatie Le Tour Utrecht**

25-01-2015

Bedrijf: Peter de Korte, gemeente Utrecht

Functie: Programmasecretaris Auto- en Fietsparkeren gemeente Utrecht en medewerker
projectorganisatie Le Tour Utrecht

Peter de Korte werkt al een hele lange tijd voor de gemeente Utrecht. Hij kent de organisatie als geen ander, weet hoe het evenementenwezen werkt en hoe dit zich beweegt in de gemeente. Gedurende mijn onderzoeksperiode heb ik vele malen met Peter de Korte gepraat over de situaties binnen de evenementenorganisatie van de Grand Départ Utrecht 2015. Naast werken voor Le Grand Départ werkt Peter ook mee namens de projectorganisatie aan de toertocht die het weekend ervoor (28 juni) gereden zal worden.

In het interview met Peter ging het voornamelijk over het mobiliteitsvraagstuk bij de toertocht.

Vraag 1: Wordt er voor de toertocht een verkeersplan/mobiliteitsplan gemaakt?

Uiteindelijk wel. Door de tijdsdruk en onenigheid binnen de stichting die de tocht organiseert wordt er allereerst gewerkt met een integraal veiligheidsplan. Dit veiligheidsplan zal delen van elk deelproduct bevatten maar dan in hoofdlijnen. Vanuit dit integrale veiligheidsplan zullen onderdelen als een verkeers- en vervoersplan uitgewerkt en gedetailleerd worden.

Vraag 2: Zal de toertocht veel impact hebben op de stad? En hoe wordt er omgegaan met dit mobiliteitsvraagstuk?

Bij deze tocht zullen er tussen de 15.000 en 20.000 amateurwielrenners een deel door de stad rijden. Ze zullen vertrekken vanaf de Jaarbeurs. Op papier geeft dit zeer veel overlast maar dit valt in wezen nog wel mee. Dit komt door dynamische afsluitingen en duidelijke tijdsblokken waarin de wielrenners zullen rijden. Door deze dynamische afsluitingen zullen alleen tijdens het passeren van een blok renners de wegen waar ze rijden afgesloten zijn. Op deze manier wordt de overlast zo klein mogelijk gehouden.

De parkeerbehoefte van al die wielrenners, want die komen met de auto (fiets achterop), is ook voor gezorgd. Omdat er op 4 en 5 juli voor 20.000 auto's een parkeerplaats wordt geregeld, zullen deze ook op 28 juni gebruikt worden. Dit houdt in dat de parkeervoorzieningen bij Le Grand Départ her te gebruiken zijn.

Vraag 3: Hoe wordt er vanuit de gemeente gekeken naar evenementen met een grote impact/overlast?

Vanuit de gemeente wordt heel erg naast de winst gekeken van een evenement. Dus wat de gemeente er daadwerkelijk aan heeft. Hier is legacy heel belangrijk. Evenementen, zeker ingrijpende, betekenen veel voor de stad en bieden kansen hier sterke punten aan over te houden. Hier speelt de gemeente heel erg op in, mede door de meestal hoge kosten van een evenement. Iets blijvends kan helpen bij de beslissing een evenement door te laten gaan. Het evenementenwezen ligt als het ware onder een vergrootglas. Dit komt door de hoge kosten die hier vaak mee gemoeid zijn. De bewoners van de stad willen wat overhouden aan een evenement. Daarom is de legacy en nasleep zeer relevant.

In navolging van de eerste drie vragen en van de Checklist, is de Checklist getest aan de hand van het integrale veiligheidsplan van de toertocht (TOUT) die gehouden zal worden op 28 juni 2015. De Checklist hebben we naast het veiligheidsplan gehouden. Dit gaf een helder beeld van de werking van de Checklist.

Vraag 5: Bood de checklist een houvast/leidraad bij het mobiliteitsvraagstuk van TOUT? En hoe?

De Checklist bood allereerst veel duidelijkheid over de verplichte eisen bij de toetsing van het mobiliteitsvraagstuk van een evenement. Een aantal van de punten waren nog niet opgenomen in het integrale veiligheidsplan van TOUT. Naast de verplichte items waren de tips/punten voor ieder evenement zeer duidelijk en gaven flink wat stof tot nadenken. Door een aantal van deze items toe te passen krijgt het vraagstuk iets meer inhoud. Tevens geeft dit gevoelsmatig wat meer lucht voor de organisatie van het evenement.

Al met al neemt het document de twijfel weg. De vraag of de vergunningsaanvraag een spannende wordt kan bijna tot nul gereduceerd worden door de duidelijke kaders en richtlijnen van de checklist

Vraag 6: Is het lastig om aan de verplichte eisen van de lijst te voldoen? En waarom?

Sommige eisen zijn lastig maar wel noodzakelijk. Omdat er momenteel niet een dergelijke lijst is binnen de gemeente Utrecht geeft zullen een aantal van de eisen zelden streng beoordeeld worden. De Checklist biedt dus een houvast en een stok achter de deur voor zowel de organisatie van een evenement als voor de vergunningsverlener/plantoetser van de gemeente Utrecht.

Vraag 7: Tot slot, zou de lijst iets blijvends kunnen zijn binnen de gemeente Utrecht?

Ja, op langere termijn. Natuurlijk zal de lijst iets bijgeschaafd worden en aangepast naar de eisen en normen van de afdeling vergunningen en de afdeling verkeer. Maar dit vormt zeker een goede basis en op voorhand een duidelijke houvast en leidraad voor het mobiliteitsvraagstuk bij toekomstige evenementen in Utrecht!

Bedrijf: Herman Scholts, QBuzz

Functie: Verkeerskundige

Herman Scholts is de verkeerskundige van QBuzz, waarbij de Utrechtse variant de naam U-OV draagt. Herman heeft veel ervaring met busverkeer voor en tijdens evenementen. Hij heeft tevens ervaring met de inzet van pendeldiensten en de samenwerking met het NS. Voor het evenement Le Grand Départ Utrecht 2015 werken QBuzz, NS en de projectorganisatie nauw samen.

Vraag 1: In hoeverre past het busverkeer zich aan, aan de contouren van een evenement? En hoe zijn de verhoudingen tussen het normale busverkeer en een evenement?

Bij eerdere evenementen werd het busverkeer omgeleid. Dit is dus vaker gebeurd. Zolang de communicatie maar goed verloopt, de dienstregeling snel bekend is en de omleiding niet te ver om zijn, is de overlast nog te overzien. Dit voor zowel gebruikers als vervoerders. Bussen worden vaak gebruikt voor het vervoer tussen een locatie (bijvoorbeeld station) en het evenement.

Vraag 2: Hoe wordt busvervoer ingezet in het mobiliteitsvraagstuk van de gemeente Utrecht?

Busvervoer vormt een belangrijke modaliteit binnen Utrecht. Utrecht is zeer goed bereikbaar met de trein (via het Centraal station). Dit betekent dat hier elke dag veel mensen aankomen en naar toe gaan. De bussen in Utrecht zijn voor een belangrijk deel afgestemd op het treinverkeer in de stad. Vele buslijnen rijden tussen wijken en het centraal station. Dit maakt het OV nog aantrekkelijker voor bewoners en werknemers binnen de stad Utrecht. Daarnaast beschikt Utrecht wel over een tram, maar niet over een metro zoals in andere grote steden in Nederland. Dit wordt in Utrecht in belangrijk mate opgepakt door busverkeer.

Naast het interne busverkeer verzorgen bussen ook vervoersstromen tussen Utrecht en de omliggende gemeenten.

Vraag 3: Hoe kan het busvervoer meehelpen bij de verduurzaming van de stad?

Door vaker de bus te pakken i.p.v. de auto, blijven er een hoop auto's staan en is het vervoer per definitie duurzamer. Daar komt nog eens bij dat de bussen in Utrecht allen rijden op duurzame brandstof.

Vraag 4: Hoe kan het busvervoer meehelpen bij de verduurzaming van een evenement in de toekomst?

Het busverkeer zal een zelfde rol vervullen als genoemd in vraag 2 en 3. Het zal een verbindende factor kunnen zijn tussen het station en het evenement maar ook tussen omliggende gemeenten en een evenement. De bus zal ervoor kunnen zorgen dat meer bezoekers de auto thuis laten staan en met het OV naar de stad komen. Dit in samenhang met de duurzaamheid van de bussen in Utrecht, zal dit vervoer aardig duurzaam zijn. Naast de lijndiensten valt er natuurlijk ook te denken aan pendeldiensten en misschien wel de inzet van privé collectieve manieren van vervoer als touringcars.

Bedrijf: Herman van Vuren, Gemeente Utrecht

Functie: Communicatie adviseur

Herman van Vuren is een communicatie adviseur bij de gemeente Utrecht. Hij trekt sinds een aantal maanden de kar van het communicatietraject van de nieuwe milieuzonering die sinds 1 januari geldt in de gemeente Utrecht.

Vraag 1: Wat houdt de nieuwe milieuzonering in?

Per 1 januari is er in Utrecht het een en ander verandert op gebied van milieuzonering. Deze verandering, in navolging van de vrachtwagen-uitstoot zonering (minimaal euro 4 + roetfilter), zal betrekking hebben op al het verkeer dat de binnenstad wil betreden. Concreet betekent dit dat auto's rijdend op diesel met een bouwjaar voor 2001, met uitzondering van zogenaamde old-timers, Utrecht niet binnen mogen rijden.

Deze regel zal ingaan vanaf 1 januari 2015. Tussen januari en mei 2015 zal er een bepaalde gewenningstijd zijn, waarna er vanaf 1 mei 2015 actief gehandhaaft zal worden. Overtreding van de nieuwe regel betekent een verkeersboete oplopend tot 250 euro.

Als uitzondering op de regel, bijvoorbeeld voor bestelbusjes die een paar maal per jaar Utrecht dienen te betreden wordt er een ontheffingsmogelijkheid ingesteld. Deze houdt in dat een auto, geregistreerd op kenteken, zes keer per jaar ontheffing kan aanvragen. Dit kan via internet en er zullen direct leges betaald dienen te worden, waarna deze ontheffing 24 uur geldig blijft.

Vanuit de gemeente Utrecht loopt er een grootschalig communicatietraject met als doel dit dusdanig breed uit te zetten dat de gehele doelgroep dit meekrijgt. Dit is noodzakelijk omdat Utrecht de eerste stad/gebied is van Nederland met deze scherpe regelgeving.

Vraag 2: Wat betekent dit voor de verduurzaming van de stad Utrecht?

De nieuwe milieuzonering is een kleine stap naar een schonere stad. Deze stap moet echter wel genomen worden. Doorpakken en een lijn trekken voor een ieder is hierbij zeer belangrijk. Tijdens evenementen betekent dit dat hier rekening mee moet worden gehouden. Er is geen mogelijkheid om het maar even 'door de vingers te zien' als er een evenement is en er komen 'vieze' voertuigen binnen. Voor dit soort gevallen is er wel de ontheffing. Deze kan 6 keer per jaar worden aangevraagd en schept de mogelijkheid om hier gebruik van te maken als evenementenorganisatie.

Vraag 3: Wat betekent dit voor het evenementwezen in Utrecht?

Ten tijde van de Tour de France zal deze nieuwe regelgeving, zoals ingaat vanaf 1 januari, ook gelden. Ook zal hier tijdens het evenement op gehandhaaft worden. Dit betekent dat hier rekening mee gehouden dient te worden.

Bij evenementen komt het relatief vaak voor dat er voertuigen die vallen onder de zonering de stad in willen. Dit heeft meestal te maken met kleine aannemers of leveranciers die rijden in oude busjes.

De mogelijkheid van een totale ontheffing tijdens eerdere evenement is bekeken door een aantal personen van de gemeente. Zij zijn echter van mening dat dit scheve gezichten zal geven bij de inwoners en het bedrijfsleven van Utrecht.

Voor evenementenorganisaties is het heel simpel: in een groeiend aanbod van aannemers, kan de zonering mee genomen worden als eis in bijvoorbeeld de gunningscriteria van een uitvraag. Evenementenorganisaties moeten de zonering gaan gebruiken als een eis. Bij evenementen zit hier

veel concurrentie. Duurzaamheid en het gebruiken van schone voertuigen zal een belangrijk meetpunt moeten zijn bij de keuze voor een bedrijf.

Het percentage dat met een vervuilde auto rijdt is niet heel groot. Het zal hier uitkomen tussen de 2 en 8% van de bewoners/bezoekers en tot 15% bij het percentage busjes. Op het eerste oog vallen deze cijfers mee maar op een inwoneraantal van 350.000 wat nog steeds flink groeit, wordt dit een aardig aantal.

Vraag 4: Wat betekent deze milieuzonering voor de toekomst van de stad Utrecht?

De zonering is een opmaat naar meer. Meerdere steden naast Utrecht zijn de laatste jaren begonnen met het invoeren van soortgelijke zoneringen. Dit geeft Utrecht een uitstekend referentiekader en kan er op voorhand gezegd worden: "de zone waarin de zonering van kracht is, wordt schoner."

Uiteindelijk zullen er meer van dit soort zoneringen uitrollen. Het is zeker niet ondenkbaar dat de gehele binnenring van Utrecht straks een zone zal zijn...

Bijlage 3

Afkortingenlijst

Afkortingen

OV: Openbaar vervoer

RO: Ruimtelijke ordening

EU: Europese Unie

ASO: Amaury Sport Organization

E.d.: En dergelijke

O.a: Onder andere

TOUT: Toertocht Utrecht 28 juni 2015