



Deze nieuwsbrief is een gezamenlijke uitgave van het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven, Provincie Noord-Brabant en Rijkswaterstaat Noord-Brabant

“Als we niet oppassen, staat álles stil”

De bereikbaarheid rond Eindhoven moet worden verbeterd – dat hoeft geen betoog. Maar hoe? De 22 gemeenten uit het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE), de provincie Noord-Brabant en Rijkswaterstaat hebben besloten de problemen regiobreed aan te pakken door het bestaande wegennet beter te benutten. “We gaan niet afwachten tot de chaos compleet is”, aldus Peter Smetsers van SRE en Peter van Bijsterveldt van gemeente Oirschot.



Peter Smetsers (links op foto) en Peter van Bijsterveldt

Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant – dat is de ambitieuze naam van het in september gestarte samenwerkingsproject. De deelnemende partijen zullen de komende maanden in het kader van dit programma een gezamenlijke ‘netwerkvisie’ opstellen. Anders gezegd: bij welke verkeers(slag)aders willen we de doorstroming in elk geval waarborgen? Naar verwachting

is deze beleidsvisie volgend jaar oktober gereed.

»» Waarom benutten?

De gekozen insteek voor Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant is gebiedsgericht benutten. Dat de verkeersproblemen niet lokaal, maar gebiedsgericht – oftewel regionaal, in samenhang met elkaar – moeten wor-

den opgelost, is logisch. Maar waarom gaat het project uit van benutten? Is bouwen niet effectiever? “We sluiten bouwen zeker niet uit”, aldus Peter Smetsers, portefeuillehouder Verkeer van het SRE. “Sterker nog, bouwen is een directe aanleiding om het project te starten. In de periode 2005 tot 2010 zal Rijkswaterstaat een deel van de Randweg Eindhoven, A2/A67, verbreden. Zolang er gewerkt wordt aan de weg, zal de doorstroming nog verder worden gehinderd. Benutting is dan een uiterst belangrijk instrument om te voorkomen dat het straks een onvoorstelbare chaos wordt.” Daar komt bij dat benutten relatief goedkoop en snel door te voeren is. “Het is misschien minder effectief dan bouwen. Maar als je met benutten een zeven kunt halen, met een tiende van het geld dat nodig is om een acht te halen, dan is de keuze in een tijd van schaarse middelen snel gemaakt.”

»» Samenwerken

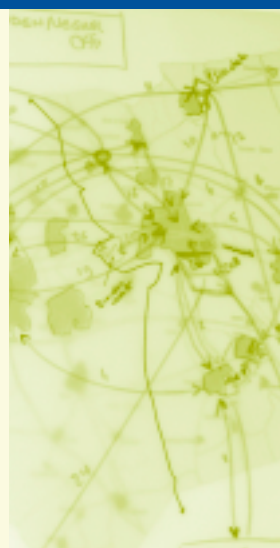
Voor de betrokken wegbeheerders betekent gebiedsgericht benutten wel

vervolg op pagina 2 »

Basis regelstrategie gelegd

Tijdens een plenaire vergadering in het SRE-gebouw op 5 november 2003 zijn beleidsambtenaren van de partners uit Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant het op hoofdlijnen eens geworden over de gezamenlijke beleidsuitgangspunten voor het project, over de regelstrategie (wat te doen als de beleidsuitgangspunten niet worden gehaald) en het referentiekader (een kwantificering van de beleids-

uitgangspunten in cyclustijden voor verkeerslichten, geluidhinder enzovoort). De uitkomsten van het overleg worden momenteel door het bureau Arane Adviseurs in Verkeer en Vervoer verwerkt tot de Nota Beleidsuitgangspunten, Regelstrategie en Referentiekader. Deze nota wordt 22 januari 2004 ter goedkeuring voorgelegd aan de bestuurders van de deelnemende partijen. «



Gebiedsgericht benutten in een notendop

Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant volgt bij het opstellen van de regionale netwerkvisie de methode uit het Werkboek Gebiedsgericht Benutten, in 2002 uitgegeven door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer. Maar wat houdt die methode precies in? Een korte kennismaking.

'Gebiedsgericht benutten' wil zeggen dat de verschillende wegbeheerders in een regio (gemeenten, provincies en het rijk) hun gezamenlijke wegcapaciteit optimaal benutten alsof er geen beheersgrenzen bestaan. Grote voordeel is dat de problemen op de verschillende wegen in samenhang kun-

nen worden aangepakt. Het sluit bovendien goed aan bij het verkeersproces als zodanig: ook voor de weggebruiker bestaan er immers geen beheersgrenzen!

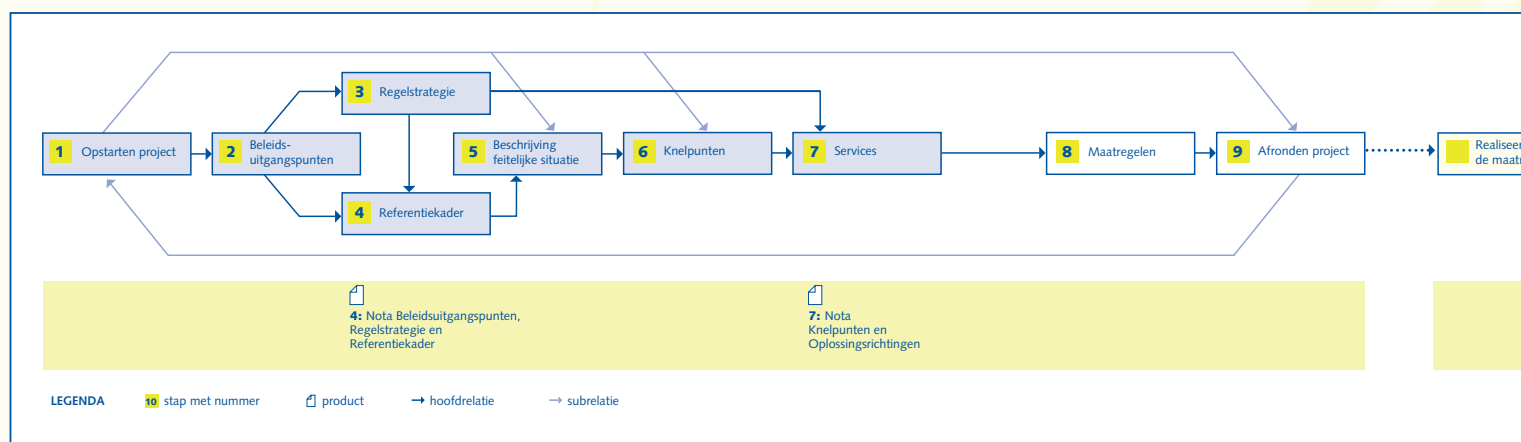
De werkwijze daarbij is dat beleidsmedewerkers van de verschillende partijen (de projectgroep) onder leiding van een verkeerskundig adviseur een aantal samenhangende stappen doorlopen en een nota voorbereiden – zie het bijgaande stroomdiagram. De bestuurders (de stuurgroep) kunnen zich daarna in een aparte vergadering over de goed uitgewerkte en onder-

bouwde nota buigen en die formeel goedkeuren.

» In vogelvlucht

Het proces ziet er in grote lijnen als volgt uit. Na het opstarten van het project (*step 1*), inventariseren de deelnemende partijen wat de 'eigen' doelstellingen zijn om aan het project mee te doen. Deze uitgangspunten op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid worden geüniformeerd – in gelijke bewoordingen opgesteld, zodat overeenkomsten en verschillen goed zichtbaar zijn – en waar

Problemen op de verschillende wegen worden in samenhang aangepakt



Een schematische weergave van de methode Gebiedsgericht Benutten. De eerste fase van Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant doorloopt het proces tot en met stap 7.

vervolg van pagina 1 »

dat ze over hun eigen lokale belangen heen moeten kijken naar dat ene grote doel: de bereikbaarheid van de regio. Bestaat er onder de partijen bereidheid zo te denken? Wethouder Peter van Bijsterveldt heeft er goede hoop op. "Iedereen ziet dat er wat moet gebeuren, zeker ook met het oog op de verbouwing van de Randweg. Denk alleen maar aan het economische aspect. Als het verkeer bij Eindhoven stilstaat, staan ook die vrachtwagens op weg naar ons dorp stil. Als je de bereikbaarheid van de regio kunt

vergroten door de pijn te verdelen, is dat in ieders belang."

Bovendien wordt het Beter Bereikbaar-project heel methodisch en helder uitgevoerd, gebruikmakend van de processtappen uit het Werkboek Gebiedsgericht Benutten van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer. Smetsers hierover: "Met deze methode kunnen we heel objectief vaststellen wat de beste oplossingsrichtingen zijn. De partijen hoeven elkaar niets af te dwingen, maar kunnen elkaar met objectieve feiten overtuigen." «

ERVARINGEN MET gebiedsgericht benutten

Het project Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant kunnen we gerust uniek noemen, want niet eerder werkten zoveel wegbeheerders in de regio tegelijkertijd in één project samen. Bovendien is de methode nieuw: Zuidoost-Brabant is een van de eerste (grote) regio's in Nederland die het proces uit het Werkboek Gebiedsgericht Benutten volgt. Wat zijn dus de ervaringen tot nu toe? We vroegen het drie betrokkenen.



nodig en mogelijk geharmoniseerd. De gezamenlijke beleidsuitgangspunten (2) die zo ontstaan, geven de beleidsmatig gewenste situatie weer.

In de regelstrategie (3) leggen de deelnemers vast welke prioriteiten worden gesteld als niet aan al deze beleidsuitgangspunten kan worden voldaan. Anders gezegd: op welke delen van het netwerk willen we het verkeer zo lang mogelijk rijdend houden als er overbelasting dreigt? Het referentiekader (4) is hiervoor het 'ijkmiddel'. Het kwantificeert de beleidsuitgangspunten uit stap 2, met bijvoorbeeld de I/C-verhouding (intensiteit tegenover capaciteit) of maximale cyclustijden voor VRI's, en geeft meteen een grenswaarde of omslagpunt aan: bij welke waarde gaan we ingrijpen?

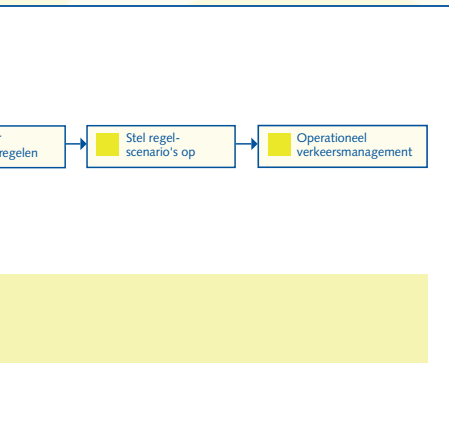
Het is nu tijd om de feitelijke verkeerssituatie in de regio nauwkeurig en objectief (kwantitatief en kwalitatief) te beschrijven (5). Door deze naast het refe-

rentiekader uit stap 4 te leggen zien de deelnemers vrij gemakkelijk op welke locaties en relaties de knelpunten (6) liggen, maar bijvoorbeeld ook waar in het netwerk nog ruimte is voor méér. De knelpunten worden eerst geanalyseerd om eventuele verbanden bloot te leggen – 'een afwikkelingsknelpunt op A zorgt voor een leefbaarheidsknelpunt bij B'. Vervolgens worden ze geprioriteerd: welke hebben het meeste invloed en moeten dus het hardst worden bestreden? Maar ook: zijn er 'quick wins' (op korte termijn uitvoerbare oplossingen) mogelijk?

Voor de geïdentificeerde knelpunten ontwikkelen de partijen nu oplossingsrichtingen, ook wel services (7) genoemd. Bijvoorbeeld: 'bevorderen uitstroom op knelpunt A'. Daarna selecteren de deelnemers de maatregelen (8) om de services uit te voeren en bepalen zij welke maatregelen het eerst gerealiseerd zouden moeten worden (maatregelprogrammering). Het beleidsmatige deel van het project gebiedsgericht benutten kan nu worden afgerond (9).

»» Fundament

Het project Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant zal overigens in de eerste fase, tot oktober 2004, niet meteen alle stappen uit het werkboek doorlopen. Alleen het meer strategische deel, tot en met stap 7, komt aan bod. De netwerkvisie die aldus wordt ontwikkeld, dient als fundament voor alle verdere activiteiten in het kader van Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant gedurende de periode 2005-2010: het plannen, realiseren, implementeren én inzetten van gedegen en regiobrede benuttingsmaatregelen. «



KNELPUNT

VOORBEELD

Probleem

De aansluiting van de A270 (vanuit Helmond) op de stedelijke Ringweg Eindhoven is een bekend 'filepunt'. Vooral tijdens de ochtendspits is de congestie er groot, met standaard enkele kilometers file.

Aanpak

Een substantieel deel van het verkeer dat 's ochtends vaststaat op de aansluiting A270-Ringweg, is op weg naar de Philips High-Tech Campus. Wegbeheerder Gemeente Eindhoven zal dit knelpunt niet of nauwelijks zelfstandig kunnen oplossen, maar een betere benutting van het regionale netwerk – in samenwerking met Helmond, provincie en Rijkswaterstaat – heeft veel meer kans van slagen. Eén mogelijkheid is om verkeer vanuit Helmond met bestemming Campus via de N612 en A67 te leiden. Op deze wijze wordt de al zwaar belaste stedelijke Ringweg Eindhoven ontzien. De reiziger Helmond-Campus zal bovendien normaalgesproken sneller op de plek van bestemming zijn.

Eline Huibregtse Bimmel
verkeerskundige gemeente Asten



"Onze gemeente kent momenteel weinig echte bereikbaarheidsproblemen. Maar je moet natuurlijk anticiperen op toekomstige ontwikkelingen: van de geplande verbouwing van de Randweg Eindhoven zal ook Asten veel last ondervinden. Dat soort grote kwesties los je niet lokaal op, maar regionaal. De kans bestaat dat problemen zich anders gaan verplaatsen. Wat dat aangaat heb ik zeker vertrouwen in de methode Gebiedsgericht Benutten. Het helpt je sámen de keuzes te maken, om je eigen belang te laten wijken voor het regionale belang. Ik denk wel dat benutting maar tot op zekere hoogte werkt: bepaalde knelpunten kun je er goed mee aanpakken, andere niet."

Lucien Panken
SRE, voorzitter van het Beter Bereikbaar-kernteam



"Gebiedsgericht benutten is een heel nuttige methode. Het is zo logisch dat je het bijna zelf verzonnen zou kunnen hebben – en dat is nou juist de kracht ervan. Iedereen kan er goed in meegaan en ik denk dat mede daardoor de participatie van de deelnemers in het project erg goed is: de opkomst voor de bijeenkomsten is hoog en iedereen doet actief mee. Wat me daarbij opvalt is dat de verschillende wegbeheerders elkaar duidelijk in hun waarde laten. Je ziet geen tweedeling tussen de 'groten' en de 'kleintjes'. Of het nu gaat om Rijkswaterstaat of om een kleine gemeente, iedereen probeert zich te verplaatsen in de problematiek van de ander en probeert mee te denken."

Jaap van Kooten
directeur adviesbureau Arane, adviseur Beter Bereikbaar-project



"Na de kick-off bijeenkomst in september lijkt iedereen het gebiedsgericht benutten aardig op het netvlies te hebben. De deelnemers beseffen bijvoorbeeld heel goed wat de consequenties van de keuzes in een bepaalde stap zijn. Natuurlijk, we zijn er nog lang niet. Tot nu toe hebben we steeds gewerkt met beleidsmedewerkers die allemaal vanaf het begin in het proces zijn meegegaan. Samen hebben we zorgvuldig heel veel kleine stapjes genomen en zijn we tot bepaalde beslissingen gekomen. Maar de uitdaging is straks om dat allemaal aan de achterban en bestuurders over te brengen. Hoe leg je duidelijk en overtuigend de resultaten van een paar maanden uit? Dat zal nog veel van de deelnemers vergen!"

"De methode is zo logisch dat je het bijna zelf verzonnen zou kunnen hebben – en dat is de kracht ervan"

Benuttingsstudie A58

Volgens een recente studie van Rijkswaterstaat zal de congestie op de A58 tussen Tilburg en Eindhoven de komende jaren nog flink toenemen. Dit heeft natuurlijk gevolgen voor de belasting van het provinciale en gemeentelijke wegennet. Tijdens ambtelijk overleg op 3 december jl. hebben zes gemeenten, de provincie Noord-Brabant en Rijkswaterstaat afgesproken een plan van aanpak op te stellen voor een gebiedsgerichte benadering van de problematiek op deze corridor. De intentie is dus dat de wegbeheerders de verkeersproblematiek op de rijksweg en op het onderliggend wegennet gezamenlijk als één probleem benaderen. Veiligheid en leefbaarheid spelen daarbij nadrukkelijk een rol. De studie start naar verwachting in februari 2004.

Een deel van de corridor loopt door het gebied waar nu het Beter Bereikbaar-project wordt gehouden. De partijen in het nieuwe project zullen dan ook mede voort kunnen bouwen op verkregen inzichten uit Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant.

Monitoringproject

In het kader van Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant is een speciale projectgroep Monitoring opgericht, die zich zal buigen over (betere) mogelijkheden voor monitoring in de regio. Zonder betrouwbare en vooral actuele verkeersgegevens is het immers onmogelijk goed te reageren op bijvoorbeeld dreigende congestie. De 'witte vlekken' op monitoringgebied liggen nu nog vooral op het onderliggende wegennet. De projectgroep – bestaande uit vier leden van de grote projectgroep Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant – onderzoekt de komende maanden of bestaande installaties, zoals de lussen bij VRI's (verkeerslichten), te gebruiken zijn als telpunt. De informatie uit deze installaties kan bijvoorbeeld via een gsm- of gprs-verbinding naar een centrale computer worden verzonden; een dynamisch verkeersmodel vult dan op basis van de telpuntinformatie het totale netwerkbeeld in. Op deze manier zou op betrekkelijk goedkope wijze betrouwbare en actuele informatie worden verkregen.

De projectgroep richt zich in eerste instantie op de monitoring van het wegennet in Eindhoven en directe omgeving. Voorjaar 2004 hoopt de projectgroep daarover een concreet plan aan de betrokken bestuurders te kunnen presenteren. Implementatie van een monitoringssysteem in dit deel zou eind 2004 zijn beslag kunnen krijgen.

Wat volgt?

De kop van Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant is er af. Maar wat volgt nog?

De Nota Beleidsuitgangspunten, Regelstrategie en Referentiekader is ambtelijk zo goed als rond. Op 22 januari 2004 zullen de bestuurders het document bespreken – de eerste vuurproef voor het project. Direct na de formele goedkeuring richten de beleidsmedewerkers (de projectgroep) zich in een aantal regionale en gebiedsgerichte bijeenkomsten op het vaststellen en analyseren van de knelpunten. Ook wordt een aantal oplossingsrichtingen

uitgewerkt. Half april, begin mei resulteert dat in de tweede conceptnota van het project, de Nota Knelpunten en Oplossingsrichtingen. In juni 2004 bespreken en formaliseren de bestuurders deze nota.

Na de zomervakantie 2004 is het alweer tijd voor de afronding van de eerste fase van het Beter Bereikbaar-project. De projectgroep stelt een plan van aanpak voor de tweede fase op en in oktober 2004 ten slotte zal een fraaie, gedrukte managementsamenvatting van de tot dan verschenen nota's worden uitgegeven. De Netwerkvisie Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant voor de periode 2005-2010 is daarmee een feit. «

Kernteam

Naast de projectgroep (beleidsmedewerkers van de deelnemende partijen, 'de ambtenaren') en de stuurgroep (de bestuurders) is er ook nog het kernteam. De taak van het kernteam is het project organisatorisch te trekken. Hun werk ligt dan ook vooral tussen de verschillende bijeenkomsten en bestaat onder meer uit het organiseren en inhoudelijk voorbereiden van de bijeenkomsten en het verkeerskundig toetsen van de resultaten.

Op moment van schrijven bestaat het kernteam uit tien leden, te weten:

- Lucien Panken (voorzitter) en Berry de Jong, SRE
- Bob Dodemont, Rijkswaterstaat Noord-Brabant
- Bart Swaans en Gerben Steenhof, provincie Noord-Brabant
- Yvonne Aarts, gemeente Eindhoven
- Tineke Posno, gemeente Helmond
- Hans van Doormaal, gemeente Oirschot
- Jaap van Kooten en Harm Bult, Arane Adviseurs in Verkeer en Vervoer

FAQ

Is het tijdstip voor het opstellen van een regelstrategie wel handig, gegeven de geplande ombouw van de Randweg Eindhoven?

Juist gezien de op stapel staande ombouw en de daarmee gepaard gaande verminderde doorstromingskwaliteit op de Randweg is het opstellen van een regelstrategie belangrijk. Deze regelstrategie biedt straks tijdens de verschillende fasen van de ombouw een kader om de nog aanwezige ruimte op het regionale wegennet optimaal te benutten en daarmee de bereikbaarheid van de regio zoveel mogelijk overeind te houden.

Wat is straks de status van de netwerkvisie?

De netwerkvisie wordt één van de peilers van het te actualiseren Regionaal Verkeers en Vervoers Plan (RVVP). In ieder geval de regelstrategie en het referentiekader zullen één op één worden overgenomen in het RVVP.

Hoe worden maatregelen gefinancierd?

Ook benuttingsmaatregelen kosten geld. De financiering van de uitgewerkte maatregelen komt in principe voor rekening van de desbetreffende wegbeheerders. Het SRE houdt in zijn in 2004 uit te wer-

ken subsidiebeleid in het kader van de gebundelde doeluitkeringen (GDU en GDU+) en de brede doeluitkering (BDU) ook rekening met het subsidiëren van benuttingsmaatregelen. Het SRE, Rijkswaterstaat en de provincie zijn bovendien continu alert op het binnenhalen van extra gelden voor benutting vanuit Den Haag en Brussel.

Er wordt alleen gekeken naar de auto. Wat betekent het project voor het openbaar vervoer en de fiets?

De focus van dit project is inderdaad gericht op de auto. Maar bij de prioritering van relaties krijgen relaties van gelijke zwaarte die over een korte afstand voeren – dat wil zeggen, over een 'fietsafstand' – een lagere prioriteit dan relaties over een langere afstand. Bij de bepaling van services (oplossingsrichtingen) en de uitwerking in concrete benuttingsmaatregelen zal bovendien op kruispuntniveau rekening worden gehouden met het openbaar vervoer. Een doorgroei naar een multimodale aanpak vanuit verkeer en vervoer, inclusief openbaar vervoer en de interactie met aanpalende beleidsvelden als ruimtelijke ordening, is evenwel de uiteindelijke ambitie.

Heeft u vragen over het project Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant?

Mail ze naar info@bb-zuidoostbrabant.nl.