



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

“Laat zien dat we echt problemen oplossen”

Rijkswaterstaat is een belangrijke trekker van het samenwerkingsproject Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant. Geen wonder ook, want Rijkswaterstaat zelf zal vanaf 2005 véél verkeershinder veroorzaken met de – overigens hoognodige – ombouw van de Randweg Eindhoven. Maar ziet Rijkswaterstaat het project alleen als mooie oplossing voor de tijdelijke extra hinder? “Absoluut niet”, aldus Sjef Diris, HID Rijkswaterstaat Noord-Brabant. “Onze ambitie is een structureel benuttingsinstrument op te zetten.”



Sjef Diris, HID Rijkswaterstaat Noord-Brabant

Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant is uniek voor de regio: nog nooit eerder werkten zoveel wegbeheerders samen in één project. Maar de tijd was er rijp voor, meent Diris. “Het ongeluk met de Ipg-vrachtauto, vorig jaar op de A2, maakte al goed duidelijk hoe kwetsbaar ons gezamenlijke netwerk is. En inderdaad, het bouwproject op de

Randweg vormt een directe aanleiding. Maar we gaan dan ook vier à vijf jaar werken aan een van de hoofdaders van het netwerk! Weggebruikers begrijpen best dat je af en toe moet bouwen, maar ze willen er zo min mogelijk last van hebben. Dat kan alleen als je als wegbeheerders de handen ineenslaat.”

» Verkeerscentrale

Toch is het benuttingsproject Beter Bereikbaar veel meer dan een pleister op de ‘ombouwwoond’. “We willen een structureel benuttingsinstrument, ook voor na de ombouw. Niet dat we in de toekomst verder bouwen uitsluiten, maar je zou steeds éérs moeten benutten. Je gaat toch ook geen tweede fabriekshal neerzetten, zolang je de eerste niet optimaal gebruikt?”

Wat Rijkswaterstaat betreft is het huidige project dus nog maar het begin. Diris: “We leggen nu de basis om te sturen vanuit gemeenschappelijke beleidsuitgangspunten. Het bezit van de wegen blijft wel gescheiden, maar de organisatie komt steeds dichterbij elkaar. En dat kan wat mij betreft best verder uitgroeien. Wij moeten bijvoorbeeld investeren in de verbouwing en uiteindelijk ook de nieuwbouw van een verkeerscentrale. De centrale is voor de rijkswegen van Brabant, Limburg en Zeeland. Maar zou die centrale ook niet voor het gezamenlijke wegennet in Zuidoost-Brabant ingezet kunnen worden? Zo’n centrale is toch

volg op pagina 2 »

Beleidsnota geaccordeerd

De portefeuillehouders van de 24 partijen in Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant hebben tijdens de stuurgroepvergadering afgelopen 22 januari de ‘Beleidsnota’ unaniem goedgekeurd. Dit rapport is het resultaat van vier maanden voorbereidend werk door het kernteam en de projectgroep. Het bestaat uit de gezamenlijke beleidsuitgangspunten, de Regelstrategie en het Referentie-

kader. Deze producten zijn leidend voor de rest van het project én voor het uiteindelijke operationele verkeersmanagement in de regio. De deelnemers aan het Beter Bereikbaar-project kunnen zich nu richten op de volgende producten: Knelpunten en Oplossingsrichtingen.

De nota hierover wordt juni 2004 bestuurlijk behandeld. «



Regelstrategie en Referentiekader

De Regelstrategie en het Referentiekader zijn de eerste concrete resultaten van het project Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant. Weliswaar betreft het papieren producten, maar hun belang voor de overige stappen in het project en voor het uiteindelijke gezamenlijke verkeersmanagement is groot. Zéér groot.

Laten we allereerst vaststellen waar we het precies over hebben. De Regelstrategie bestaat uit kaarten van het gezamenlijke, beschikbare wegennet waarop met vijf kleuren is aangegeven wat de 'prioriteit' is van de netwerkdelen. Het Referentiekader is een set van ruim 200 relaties of routes waaraan een gewenste en een nog geaccepteerde

Samen maken de strategie en het kader de beleidswensen concreet, helder en meetbaar. Dat is belangrijk om in de rest van het Beter Bereikbaar-project de juiste keuzes te maken. In stap 5 van de methode Gebiedsgericht Benutten – de werkwijze die we in het project volgen – beschrijf je de feitelijke, actuele situatie op het beschikbare wegennet. Door die te vergelijken met de 'wensreistijden' uit het Referentiekader, zie je direct waar de beleidsmatige knelpunten liggen. In de rest van het project kun je je dan op die problemen concentreren.

» Waar en wanneer

Maar de Regelstrategie en het Referentiekader doen meer. Is het project eenmaal afgerond en zijn we toe aan gezamenlijk, operationeel verkeersmanagement, dan helpen beide producten ons te bepalen wanneer, waar

relatie(s) moet worden geregeld? Om dat te bepalen gaan we even terug naar de basis van het Referentiekader, de gemiddelde snelheid per netwerkdeel. Die delen waar de snelheid onder de nog geaccepteerde snelheid (de ondergrens) is gezakt, zijn de boosdoeners en dáár moet je dus ingrijpen.

» Hoe

Dat de Regelstrategie en het Referentiekader aangeven *hoe* je regelt, verduidelijken we in bijgaande figuur (overigens met geheel fictieve cijfers!). In het voorbeeld is de reistijd op de relatie Son en Breugel-Eindhoven onacceptabel hoog geworden. De oorzaak blijkt te liggen op de Kennedylaan, prioriteit 2, in Eindhoven: de feitelijke gemiddelde snelheid is er lager dan de nog geaccepteerde snelheid. De Nuenenseweg, met de iets lagere prioriteit 3, heeft echter 'regelruimte' over, omdat de feitelijke snelheid nog ruim boven de daar geldende ondergrens ligt. Door de beschikbare maatregelen zo in te zetten dat de instroom vanuit de Nuenenseweg wordt beperkt ten voordele van de Kennedylaan, kan het probleem worden opgelost. De totale verkeersprestatie van het netwerk is hiermee toegenomen en ook de reistijd Son en Breugel-Eindhoven is weer acceptabel. «

Deze producten helpen ons te bepalen waar, wanneer en hoe we moeten ingrijpen

reistijd zijn gekoppeld. Als basis hiervoor dient een tabel met per type netwerkdeel (bijvoorbeeld 'autosnelweg, prioriteit 2 in de Regelstrategie') een gewenste en een nog geaccepteerde *gemiddelde snelheid*.

en hoe we moeten ingrijpen. Het *wanneer* is eenvoudig: de wegbeheerders grijpen in zodra de reistijd op één of meer relaties onder de nog geaccepteerde reistijd uit het Referentiekader zakt. Maar *waar* op die

vervolg van pagina 1 »

al 24 uur per dag bemand en die mensen voeren uitsluitend uit wat je bestuurlijk hebt afgesproken.”

» Publiciteit

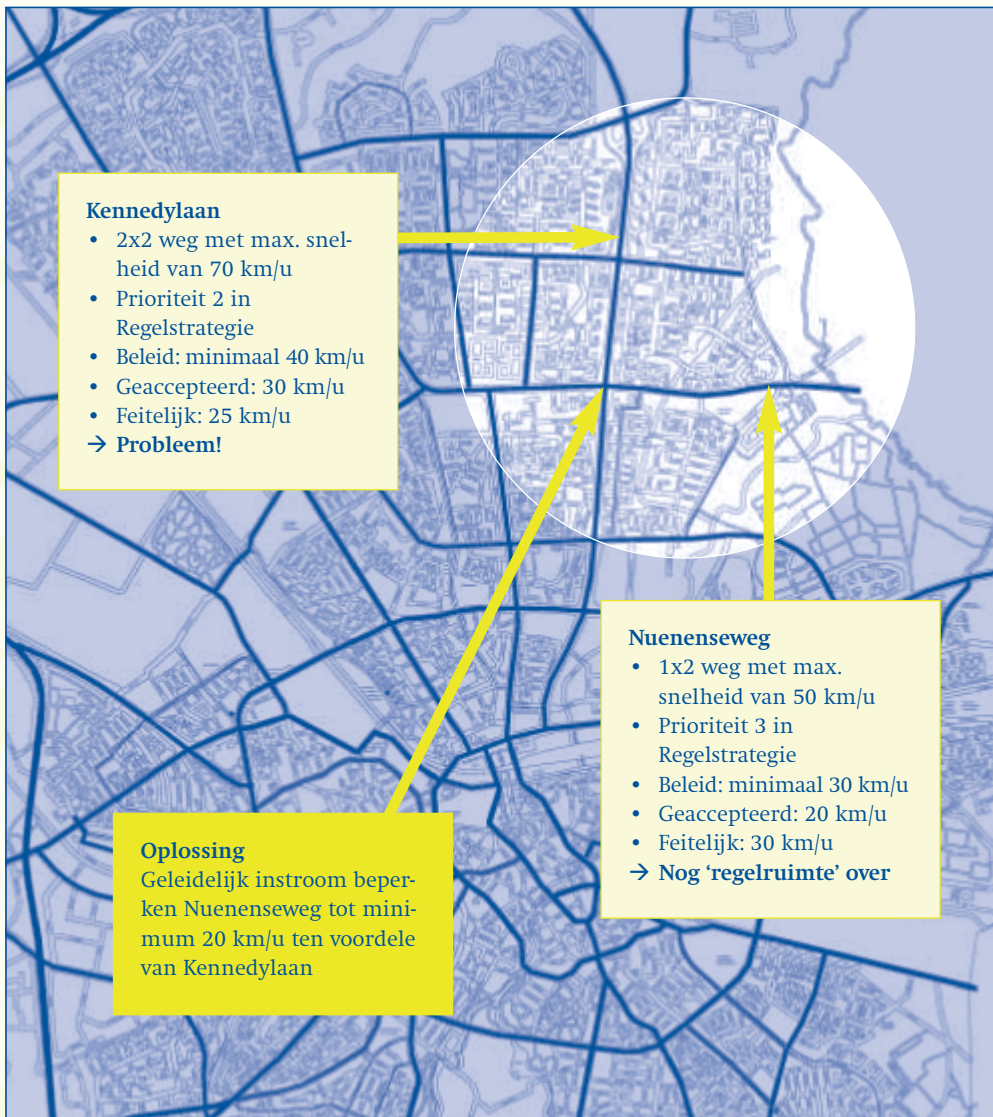
Natuurlijk, zover is het nog lang niet en de Beter Bereikbaar-partijen moeten eerst maar eens een gezamenlijke netwerkvisie opstellen. “We zitten nu nog in een relatief makkelijke fase van het project: het theoretische deel. Straks bij de inzet van maatregelen wordt het lastiger. Oké, als we allemaal winst hebben, is het geen probleem. Maar wat als jouw verkeer tijdelijk voorrang moet geven aan het verkeer van de burenen? Dan komt het

aan op netwerkbreed denken.” Verder kijken dan 'het eigen erf' geldt overigens niet alleen voor de wegbeheerders, maar net zo hard voor de weggebruikers en andere betrokkenen. Ook die moeten begrijpen dat de *regio* nu centraal staat. Volgens Diris is de komende tijd publiciteit dan ook een van de succesfactoren. “We moeten snel beginnen met het realiseren én communiceren van kleine maatregelen, de quick wins. Laat maar in een vroeg stadium zien dat we met Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant echt problemen oplossen! Want wacht je met publiciteit tot het grote concept helemaal rond is, dan kan het gebeuren dat iedereen roept: wat zijn jullie nú aan het doen?” «

ERVARINGEN MET het referentiekader

Het Referentiekader is een lastig 'product' om op te leveren. Toch zijn de beleidsmedewerkers in het Beter Bereikbaar-project erin geslaagd een werkbaar kader te formuleren. Weliswaar moet een deel van het Referentiekader nog wat scherper worden ingevuld, maar dat krijgt binnenkort zijn beslag. Wij vroegen ondertussen drie betrokkenen naar hun visie op het Referentiekader.





KNELPUNT

Probleem

Juist als de ene wegbeheerder werkzaamheden uitvoert, zet ook de 'buurwegbeheerder' de schop in de grond. De weggebruiker rijdt daardoor van de ene wegafsluiting in de andere, met onnodig oponthoud én onbegrip als gevolg.

Aanpak

In Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant staat de *samenwerking* centraal. Deelnemende partijen zullen elkaar dan ook in een vroeg stadium willen informeren over wegwerkzaamheden, om die beter op elkaar te kunnen afstemmen. Dat dit goed werkt blijkt wel uit een al langer lopend project bij de gemeente Eindhoven. De coördinator verkeersomleidingen stelt er samen met collega-wegbeheerders periodiek een 'planning grote werken en evenementen' op. Gemeente Aalst-Waalre bijvoorbeeld heeft in dat kader de eigen werken aan de Juliana de Lannoylaan een maand opgeschort, omdat de weg hard nodig was om extra verkeer als gevolg van de aanleg van spitstroken door Rijkswaterstaat te verwerken.

De Regelstrategie en het Referentiekader helpen te bepalen hoe een knelpunt op te lossen (de cijfers zijn fictief!).

Bart Swaans
projectleider DVM,
Provincie Noord-
Brabant



"Spitsfiles compleet oplossen met benutting kunnen we vergeten in Zuidoost-Brabant. Maar wat we nog wel kunnen doen, is kijken waar weggebruikers de meeste vertraging oplopen. Het gaat dan niet puur om filelengte, maar om de reistijd 'van deur tot deur' en vooral ook om het effect van een file op de rest van het netwerk. Het Referentiekader, dat uitgaat van snelheid én reistijd, is een prima instrument om de pijnpunten boven water te krijgen. Door vervolgens die echte problemen aan te pakken, dien je de bereikbaarheid van de regio het beste. We kunnen ons geld immers maar één keer uitgeven – en dat willen we doen waar dat het meest effectief is."

Yvonne Aarts
medewerker
Verkeersbeheersing
(Strategie),
Gemeente Eindhoven



"In het Referentiekader gebruiken we de gemiddelde snelheid op een netwerkdeel als kwaliteitsindicator. De gewenste snelheden konden we voor elk type netwerkdeel gemakkelijk invullen, maar wat kies je als nog te accepteren ondergrens? Het probleem is dat we als kernteam niet echt een beeld konden krijgen bij al die snelheden. Is bijvoorbeeld in de stad tijdens de spits 25 km per uur langzaam of juist lekker snel? Voorlopig hebben we het Referentiekader maar kwalitatief ingevuld, met ondergrenzen als een 'voldoende' of 'matige' verkeerssituatie. Binnen een paar weken hopen we meer zicht te hebben op de feitelijke snelheden en dan vullen we het Referentiekader verder in met concrete getallen."

Marcel Westerman
Senior adviseur,
Adviesdienst Verkeer
en Vervoer (RWS)



"Met het Referentiekader leg je vóóraf hele concrete doelstellingen vast, waarop je dus later kan worden afgekeurd. Dit kwantificeren van het beleid is nog een beetje wennen in de wereld van verkeer en vervoer. Heel lang hebben bijvoorbeeld evaluatiestudies bestaan uit de vaststelling dat de apparatuur het deed en 'enig effect' had. Meer kun je ook niet doen als je jezelf vooraf geen concrete doelen stelt! Het Referentiekader zal dat hiaat helpen invullen. Makkelijk is het allemaal niet: het is bijvoorbeeld nog moeilijk te voorspellen welke effecten je van een pakket maatregelen mag verwachten. Maar daarvoor ontwikkelen we momenteel speciale software, de Regionale Benuttingsverkenner."

"We kunnen ons geld maar één keer uitgeven – en dat willen we doen waar dat het meest effectief is."

Mobiliteitsstudie ombouw A2

Rijkswaterstaat hoopt halverwege april het eerste deel van de Mobiliteitsstudie A2 af te ronden, de bouwfasering. Deze heeft als doel de ombouw van de Randweg Eindhoven, voorzien voor de periode 2005-2010, zó te plannen dat de doorstroming er het minst onder te leiden heeft en ook de veiligheid gewaarborgd blijft. In het vervolg van de studie zal Rijkswaterstaat in samenspraak met betrokken gemeenten bekijken hoe de grootste knelpunten aan te pakken. De mogelijke effecten van de ombouw, zoals het tijdelijk afsluiten van toe- en afritten en verbindingen, worden hiervoor in kaart gebracht. Anders bouwen is een mogelijke oplossing, maar ook aanvullende maatregelen op het (zwaarder belaste) onderliggende wegennet. Rijkswaterstaat gebruikt de Regelstrategie van Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant als input voor de studie.

Regionale Benuttingsverkenner

De Adviesdienst Verkeer en Vervoer (Rijkswaterstaat) werkt momenteel aan de Regionale Benuttingsverkenner. Dit modelinstrument biedt ondersteuning bij het doorlopen van de stappen uit de methode Gebiedsgericht Benutten – dezelfde methode die Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant momenteel volgt. Met de software is het bijvoorbeeld mogelijk om te toetsen of het Referentiekader voldoet aan de feitelijke situatie; eventuele knelpunten komen zo goed in beeld en worden al geprioriteerd. Ook is het mogelijk het netwerk te analyseren, verkeersrelaties te visualiseren, reistijden te berekenen en zelfs om oplossingsrichtingen door te rekenen.

Beleidsnota on-line

Wie de Beleidsnota van het project Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant wil nalezen, kan vanaf half april terecht op de website www.sre.nl. Ook de niet-officiële 'populaire versie' komt er beschikbaar, plus de uitgaven van deze nieuwsbrief. In een later stadium zal voor het project een eigen website worden ontwikkeld.

Calamiteitenplan Zuidoost-Brabant

De netwerkvisie waar Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant momenteel aan werkt, is specifiek gericht op de reguliere spitsperiodes. Maar hoe het verkeer te sturen na bijvoorbeeld een zwaar ongeval? Een gezamenlijke 'calamiteiten-netwerkvisie' moet uitkomst bieden, vinden de portefeuillehouders van het Beter Bereikbaar-project.



Op termijn zou een netwerkvisie calamiteiten zeker op de agenda zijn gekomen in het Beter Bereikbaar-project. Maar afgelopen 22 januari, tijdens de stuurgroepvergadering, besloten de bijengekomen portefeuillehouders Verkeer en Vervoer deze speciale visie naar voren te halen: de stuurgroep heeft de beleidsmedewerkers verzocht een plan van aanpak op te stellen.

Natuurlijk bestaat er al een soort calamiteitenplan, de Calamiteitenroutes Dienst Autosnelwegen Eindhoven uit augustus 1999. Maar ongevallen uit het recente verleden, zoals het ongeval met de lpg-tankwagen in juli 2003 op de A2 bij Veldhoven en het ongeval met chemisch vervoer op

de A58 in Oirschot afgelopen november, hebben aangetoond dat er méér nodig is dan het aangeven van alternatieve routes. Veel verkeer zoekt toch naar sluiptwegen, met alle (veiligheids) problemen van dien, of omleidingroutes blijken te snel in kwaliteit terug te vallen.

»» Andere invalshoek

In het Beter Bereikbaar-project is een 'beschikbaar wegennet' aangewezen waarop het regionale en doorgaande verkeer moet worden afgewikkeld. Dit wegennet zal opnieuw bestudeerd moeten worden, maar dan met een calamiteit als invalshoek. De netwerkprioriteiten bijvoorbeeld komen heel anders te liggen. Hoe het verkeer in zo'n situatie te regelen? Welke (extra) maatregelen zijn nodig om rotondes of andere knooppunten niet vast te laten lopen?

Het kernteam zal in april 2004 een plan van aanpak aan de stuurgroep voorleggen. Zodra deze de aanpak goedkeurt, kan Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant definitief worden uitgebreid met een netwerkvisie voor calamiteitsituaties. «

FAQ

Wat is de relatie van het Beter Bereikbaar-project met de Planstudie BOSE?

De uitkomsten van Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant vormen de input voor het 'benuttingsalternatief', oftewel alternatief 1, van de studie Bereikbaarheid Oostzijde Stadsregio Eindhoven (BOSE).

Hoe worden de gemeenteraden betrokken bij de totstandkoming van de regionale netwerkvisie?

Op een aantal manieren. Zo worden ze op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen en plannen door onder meer deze nieuwsbrief. Ook een toelichting-op-maat is mogelijk: het kernteam van Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant kan desgewenst een presentatie met vragenronde verzorgen voor de gemeenteraad of de raadscommissie.

Tot slot zal de netwerkvisie dit jaar beleidsmatig worden verankerd in het Regionaal Verkeers en Vervoers Plan (RVVP) en het besluitvormingstraject van het RVVP kent verschillende informele en

een formele beïnvloedingsmomenten. De formele RVVP-inspraak is voorzien voor september/oktober 2004.

Hoe verhoudt de aanpak van Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant zich tot de gebiedsgerichte aanpak die de Commissie Luteijn aanbeveelt in het rapport Beweging door Samenwerking?

De gekozen aanpak voor Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant – 'gebiedsgericht benutten' – komt sterk overeen met de aanpak van Commissie Luteijn. In feite is gebiedsgerichte benutting een nadere invulling van het gedachtegoed van de Commissie.

Benutten, samenwerken met andere wegbeheerders en marktpartijen, quick wins verzilveren en zichtbaar voor weggebruiker en bestuurder de bereikbaarheid verbeteren vormen de belangrijkste overlappingen. Het proces, tempo en ambitieniveau zijn daarbij aangepast aan de omstandigheden en behoeften van de regio Zuidoost-Brabant.

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

Mail ze naar info@bb-zuidoostbrabant.nl.