



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

“Samenwerken met wegbeheerder loont”

Bereikbaarheid is in de eerste plaats een zorg van wegbeheerders. Maar dat neemt niet weg dat ook ‘externe partijen’ vaak over relevante en zeer nuttige kennis van zaken beschikken. Om die reden werkt Rijkswaterstaat Directie Noord-Brabant nauw samen met het Korps Landelijke Politiediensten, in projecten als SWAB en IM+. “Logisch”, aldus agent Thomas Schattefor. “Het verkeer is ons gezamenlijke belang.”



Thomas Schattefor, hoofd van het spitsteam Maasbracht (KLPD)

SWAB staat voor Samen Werken aan Bereikbaarheid, de vervoersnota uit 1996 van het eerste kabinet Kok. De nota maakte het voor Rijkswaterstaat mogelijk landelijk 120 verkeersagenten van de KLPD ‘in te kopen’. “Daarmee zijn spitsteams gevormd”, legt Thomas Schattefor uit, zelf hoofd van het twintig man tellende spitsteam Maasbracht. “Rijkswaterstaat zet zo’n team in om de doorstroming tijdens de piekuren te bevorderen. Ons team bij-

voorbeeld is verantwoordelijk voor de snelwegen rond Eindhoven. We zwaaien het verkeer op, doseren en als het nodig is gaan we zelfs ‘blokrijden’.”

» Verkeersregelaars

Hoe lang het spitsteam van Schattefor nog actief blijft, is momenteel onzeker. Met het gereedkomen van de spitsstroken rond Eindhoven is immers het werkveld van de verkeersagenten – de vluchtstrook – voor een

belangrijk deel weggefallen. “Maar de samenwerking loopt zo goed, dat we alweer bezig zijn met een nieuw project: IM+ oftewel Incident Management Plus”, vertelt Schattefor. In dit pilotproject worden weginspecteurs van Rijkswaterstaat opgeleid tot verkeersregelaars. “Normaalgesproken komt bij een ongeval de weginspecteur langs om de schade aan de weg en het wegmeubilair op te nemen. Maar ook wij komen ter plaatse, voor de veiligheid en de doorstroming. Waarom zou zo’n weginspecteur niet wat van onze werkzaamheden kunnen oppakken? Met IM+ leiden wij de weginspecteurs daarvoor op. Denk dan aan taken als het inschakelen van de juiste hulpdiensten, het beveiligen van de plaats van het ongeval, eenvoudige ‘kop-staartjes’ op een parkeerplaats afhandelen en het verkeer door opzwaaien weer op gang brengen.” Zo’n efficiënte samenwerking zorgt ervoor dat de KLPD’ers elders inzetbaar blijven en niet onnodig naar een incident hoeven rijden.

» Samenwerken loont

Of de functie Verkeersregelaar voor Rijkswaterstaat definitief wordt, is aan

vervolg op pagina 2 »

Voorstel ‘quick wins’

Op 15 juli bespreken bestuurders van Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant een voorstel van de projectgroep over de realisatie van een aantal ‘quick wins’. Het betreft maatregelen die op korte termijn te realiseren zijn en waarmee dus ook snel resultaat kan worden geboekt. Het traject van quick wins was voor deze periode eigenlijk niet voorzien, maar sluit wel aan op een wens van de stuur-

groep. De projectgroep zal de bestuurders tevens adviseren over het nut en de noodzaak van (gebiedsgerichte) benuttingsmaatregelen in geval van calamiteiten. Hiervoor maakt de projectgroep gebruik van de inzichten van een aantal experts die in hun dagelijkse praktijk met calamiteiten en de aansturing van het verkeer te maken hebben. «

Zie ook Tekst & Uitleg op de binnenpagina's.



Quick wins en de Benuttingsverkenner

De praktijk is altijd weerbarstiger dan de theorie – ook in het project Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant. Zo bleek het bestaande verkeersmodel minder geschikt voor het identificeren van knelpunten, zoals dat voor dit project nodig is.

Een nieuw model, toegespitst op de in Beter Bereikbaar toegepaste methodiek, is pas beschikbaar vanaf september. Dus hoe nu verder?

Quick wins zijn het antwoord.

Om de knelpunten te identificeren moet je eerst met een verkeersmodel de feitelijke situatie berekenen, in het geval van Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant die van 2005 en 2010. Dat beeld leg je naast het Referentiekader* en dan zie je vanzelf de verschillen – lees: de knelpunten en de wegen waar nog ruimte over is. Tijdens het rekenen ontdekte de projectgroep echter dat het *statische* verkeersmodel dat normaalgesproken (met succes) gebruikt

* Het Referentiekader is een soort wensenlijst waarmee je antwoord geeft op de vraag: welke kwaliteit streven we waar na?

wordt, minder geschikt is voor de methode Gebiedsgericht Benutten. De 'feitelijke situaties' die het model berekende, weken dan ook net iets te veel af van de dagelijkse praktijk. Gelukkig was op dat moment het Adviesbureau Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat in een vergevorderd stadium met een geheel nieuw *dynamisch* verkeersmodel, speciaal voor projecten als in Zuidoost-Brabant: de Regionale Benuttingsverkenner. Deze software komt in september uit. Om geen tijd te verliezen besloot de projectgroep zich in de tussentijd te richten op quick wins.

» Snel resultaat

Quick wins zijn maatregelen die op korte termijn gerealiseerd kunnen worden en dus ook snel resultaat geven. Het betreft over het algemeen lopende projecten van bijvoorbeeld Rijkswaterstaat of een gemeente, waarvoor al het nodige onderzoek is verricht. Denk dan aan extra signalering op de A67 en A2 ten oosten en zuiden van het knooppunt Leenderheide. Deze maatregelen zijn hoe dan ook nodig en er bestaat geen noodzaak te wachten tot het gewone Beter Bereikbaar-traject in september weer gaat lopen. En hoe eerder de weggebruiker concrete resultaten ervaart, hoe beter!

De projectgroep probeert deze maatregelen met voorrang gerealiseerd te krijgen, het liefst al in 2005, onder de vlag van Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant. Waar nodig worden ze zo aangepast dat ze goed in de regionale Beter Bereikbaar-aanpak passen. Overigens zal de projectgroep speciale aandacht schenken aan de calamiteiten die recentelijk zijn gebeurd op en rond de Randweg Eindhoven. Onderzocht wordt waar toen de grootste verkeersproblemen ontstonden en of voor deze problemen quick wins kunnen worden ingezet.

Op 15 juli legt de projectgroep het bestuur een advies voor: welke quick wins waar nodig zijn om snelle resultaten te boeken.

» Verantwoorde keuzes

Vanaf september wordt het gewone traject weer opgestart. De dan nog gloednieuwe – maar wel goed geteste – Regionale Benuttingsverkenner zal direct worden ingezet voor het berekenen van de feitelijke situatie en het identificeren van de knelpunten. Het mooie van de software is dat het speciaal gemaakt is voor Gebiedsgericht Benutten, de methodiek die Zuidoost-Brabant volgt. Ook voor de nog te volgen stappen zal het programma dus zijn diensten bewijzen. Zo kun je er

vervolg van pagina 1 »

de minister om te beslissen. "Maar SWAB en IM+ hebben in ieder geval duidelijk gemaakt dat samenwerken loont", meent Schattefor. "Rijkswaterstaat is expert in het aanleggen en onderhouden van wegen. Wij hebben weer een goed inzicht in de verkeerspraktijk van alle dag. Die ervaring gebruiken we voor de 'formele projecten', maar dankzij de goede contacten ontstaat er ook een meer informele uitwisseling. Tijdens ons werk nemen we bijvoorbeeld vanzelf bepaalde frustraties waar in het verkeer. Zoals de weefvakken op de Randweg Eindhoven: verkeer wil er

tegelijktijdig op en af. Wij hebben toen aan Rijkswaterstaat voorgesteld om met dubbele belijning te werken – een doorgetrokken streep naast een onderbroken streep om eerst alleen invoegen toe te staan en dan alleen uitvoegen. Dat is perfect ontvangen. 'Nooit bij stil gestaan, gaan we direct proberen.', zeiden ze. En het werkt!"

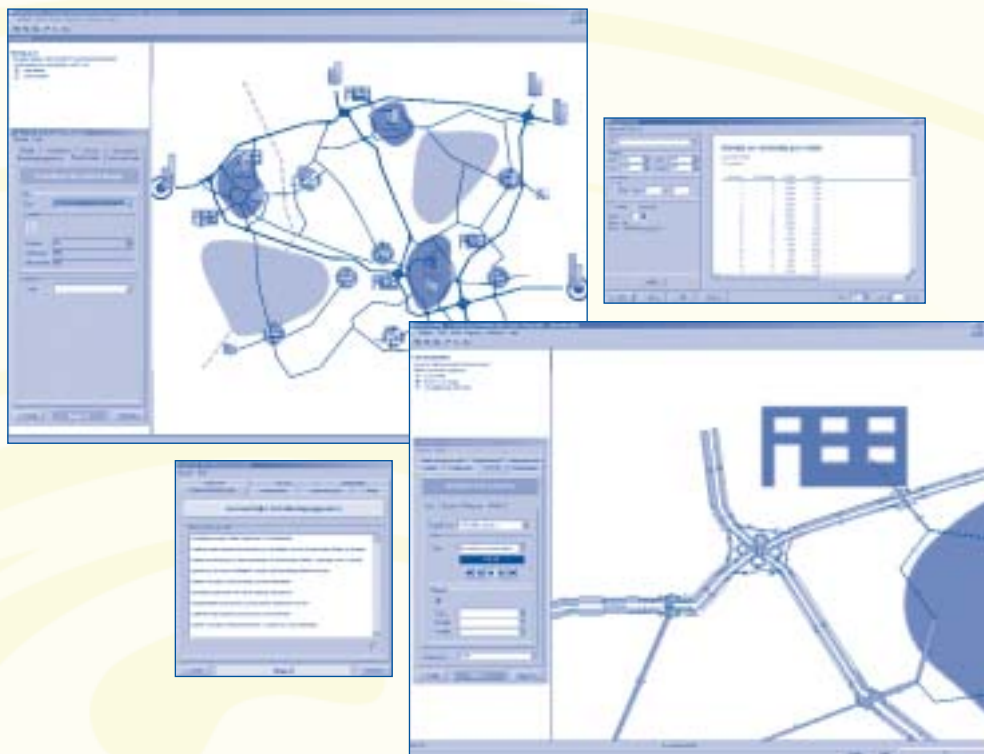
» Klankbordgroep

De relatie Rijkswaterstaat-KLDP illustreert goed hoe input 'van buiten' een wegbeheerder kan helpen bij het beter benutten van het wegennet. Om die reden zullen de 23 wegbeheerders in Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant de belangrijkste externe partijen uitnodigen deel te nemen in een klankbordgroep. Hiermee ontstaat een platform om ervaringen, gezichtspunten en wensen van niet-wegbeheerders onder de aandacht van het Beter Bereikbaar-projectteam te brengen. "Ik denk wel dat wij ook gevraagd worden voor de klankbordgroep", glimlacht Schattefor. «



ERVARINGEN MET incident management

Zo'n vijftien tot twintig procent van de files ontstaat als gevolg van ongelukken en pechgevallen. Het is lastig zulke incidenten geheel te voorkomen, maar wegbeheerders kunnen er in ieder geval voor zorgen dat de weg na een incident zo snel mogelijk weer vrij komt. Goede reden dus om enkele betrokkenen te vragen naar hun ervaring met incident management of IM.



oplossingsrichtingen (services) mee schetsen én deze door laten rekenen op effectiviteit. Aan de beste services koppel je vervolgens concrete maatregelen die je ook weer laat doorrekenen door het model. Met de Regionale Benuttingsverkenner kunnen de wegbeheerders dus verantwoorde en onderbouwde keuzes maken voor een Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant! «

De bestuurlijke vaststelling van het Beter Bereikbaar-project tot op maatregelniveau vindt plaats in maart 2005. Er was aanvankelijk een bestuurlijke vaststelling gepland voor oktober, maar dan nog zonder specifieke benoeming van de maatregelen. Het project loopt dus in feite nauwelijks of geen echte vertraging op.



KNELPUNT

VOORBEELD

Probleem

Tijdens een calamiteit zit er vaak niets anders op dan het verkeer om te leiden. In het boek "Calamiteitenroutes DAS-Eindhoven" wordt voor elk wegvak van de Randweg Eindhoven een omleidingsroute beschreven, voor het geval zich op zo'n wegvak een calamiteit voordoet. Punt is alleen dat met het instellen van de omleidingsroute veel tijd is gemoeid.

Aanpak

Momenteel worden de omleidingsborden handmatig geplaatst zodra zich een calamiteit voordoet – en dat kost al snel meer dan een uur. De ideale oplossing is natuurlijk dat je elke mogelijke omleiding voorziet van permanente bebording (matrixborden bijvoorbeeld) die je op afstand kunt aanzetten, maar dat is erg kostbaar. Een 'second best' is dan om in ieder geval de omleidingsroutes van één of twee incidentgevoelige wegvakken van de Randweg te beborden. Zodra zich op het betreffende wegvak een incident voordoet, wordt de tekst op de matrixborden op afstand aangepast.

Stan van Gorp
Coördinator IM
bij Rijkswaterstaat
(DNB)



"In Brabant zijn we in 1998 gestart met incident management. Daarvoor was er eigenlijk nog niets geregeld: er ging altijd eerst iemand kijken en dan pas werd er een takelwagen gebeld. Vrachtauto's mochten zelfs hun eigen berger bellen – dan stond je soms uren te wachten! Je begrijpt dus dat IM voor de nodige tijdwinst heeft gezorgd: bij personenauto-incidenten wordt er gemiddeld twintig minuten per incident gewonnen, bij vrachtwagenongevallen ten minste een uur. Als je dat omslaat in geld, dan heb je het over vele miljoenen euro's maatschappelijke winst. Logisch dus dat niet alleen Rijkswaterstaat IM toepast, maar nu ook de Provincie begint. Wij dragen wat dat aangaat graag onze ervaring over."

Geert de Brouwer
Directeur
Kusters Takel en
Bergingsbedrijf B.V.



"De afhandeling van een incident is met IM zéér strak georganiseerd. Aan ieder stukje snelweg is een berger toegewezen. Zodra er dan een melding binnen is, worden zowel politie als de berger er direct op af gestuurd. Omdat wij dicht bij de snelweg zitten en vaak toch al onderweg zijn, zijn we er normaalgesproken binnen tien tot vijftien minuten – meer dan eens nog vóór de verkeerspolitie! De afspraak is dan dat als er geen gewonden zijn, we direct de voertuigen van de weg mogen halen. We gaan in zo'n geval dus niet op de vangrail zitten wachten tot de politie er is, want die tijd is er gewoon niet meer. Doorstroming is van maatschappelijk en economisch belang."

Gerben Steenhof
Provincie, lid Beter
Bereikbaar-kernteam



"Met Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant werken we momenteel aan één groot Calamiteitenplan voor de regio. Daar horen omleidingsroutes bij, tijdige waarschuwingen langs de weg over de calamiteit, het dynamisch aanpassen van de snelheid enzovoort. Maar minstens zo belangrijk is goed incident management, waarmee je in feite de inzet van calamiteitenmaatregelen beperkt of voorkomt. Want ja, als je maar traag genoeg reageert, groeit elk incident uit tot een calamiteit. Hoe sneller die defecte auto of gekantelde vrachtwagen dus van de weg is, hoe minder je hoeft op te tuigen om alles weer aan het rollen te krijgen. Voor een Beter Bereikbare regio zijn we dan ook zeer gebaat bij goed incident management!"

"We gaan niet op de vangrail zitten wachten tot de politie er is, want die tijd is er gewoon niet meer"

SRE werkt aan RVVP

Het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven werkt op dit moment aan het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan 2005-2010 (RVVP) voor Zuidoost-Brabant. Het RVVP is de nota waarin in feite al het nationale en regionale beleid dat de thema's verkeer en vervoer raakt, wordt samengebracht. Ook Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant krijgt in het RVVP dus ruim aandacht. Zo wordt de Regelstrategie (een prioritering van het regionale wegennet) uit Beter Bereikbaar één op één overgenomen. Ook zullen de concrete projecten die uit Beter Bereikbaar voortkomen, een hoge 'financieringsprioriteit' in het RVVP krijgen. De bestuurlijke vaststelling van het RVVP is gepland voor april 2005.

Benutten in de praktijk

De Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) heeft het boek 'Gebiedsgericht Benutten in de praktijk' uitgebracht. Afgelopen 22 juni werd in Utrecht het eerste exemplaar officieel aangeboden aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat. De uitgave geeft een overzicht van alle ruim veertig projecten waarin wegbeheerders volgens de methode Gebiedsgericht Benutten werken aan gezamenlijk, regionaal verkeersmanagement. Doel is de kennis en ervaring van de diverse projecten gemakkelijk toegankelijk te maken. Vanzelfsprekend wordt ook Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant prominent behandeld. Een exemplaar van het boek is kosteloos te bestellen via telefoon 010-2825986 of info@avb-bureau.nl.



Website Beter Bereikbaar

Eindelijk is hij dan 'live': de website van het Beter Bereikbaar-project, www.bb-zuidoostbrabant.nl. Hier vindt u korte informatie over het project en u kunt er de (bestuurlijk goedgekeurde) nota's en de nieuwsbrieven downloaden.

Het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) is op dit moment bezig met de Planstudie BOSE, 'Bereikbaarheid aan de Oostzijde van de Stadsregio Eindhoven / Helmond'. Het SRE participeert óók in de regionale studie Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant. Beide projecten doen uitspraken over benutting. Wat zijn de verschillen?

Natuurlijk is er samenhang tussen beide projecten. Er is dan ook veelvuldig (informeel) overleg tussen de projectteams en waar nodig worden uitkomsten en inzichten uitgewisseld. Maar door de verschillende uitgangspunten en doelen van de studies, kunnen de projecten niet worden gebundeld.

» Automobilititeit

Denk alleen maar aan de tijdshorizon. Met Beter Bereikbaar richten we ons op de periode 2005-2010. BOSE echter doet uitspraken over 2020. Een ander punt is dat wij sec kijken naar 'automobilititeit', terwijl BOSE nadrukkelijk ook het openbaar vervoer in de plannen betreft. En dan is er nog het verschil in het type oplossingen en maatregelen waar de projecten uit putten. Het benuttingsalternatief van de Planstudie BOSE voorziet bijvoorbeeld in een aantal nieuw te bouwen ongelijkvloerse aansluitingen, terwijl het Beter Bereikbaar-project de bereikbaarheid probeert te waarborgen zonder de aanleg van nieuwe infrastructuur.



De matige bereikbaarheid van de oostzijde van de stadsregio leidt tot extra (ongewenst) verkeer in de dorpskernen.

De verschillen hebben ook gevolgen voor de te gebruiken verkeersmodellen (rekensoftware). BOSE heeft het SRE-verkeersmodel nodig om de verschillende oplossingsrichtingen door te rekenen en met elkaar te vergelijken (op de door de commissie MER voorgeschreven wijze). Het Beter Bereikbaar-project kan juist veel beter uit de voeten met de Regionale Benuttingsverkenner, een model dat speciaal is ontwikkeld voor de door ons gevolgde methodiek Gebiedsgericht Benutten. «

FAQ ?

Kan er nu al met de netwerkvisie worden gewerkt?

Jazeker. De keuzes die bijvoorbeeld de verkeerscentrale in Geldrop maakt, worden nu nog ingegeven door de netwerkvisie die Rijkswaterstaat in 2002 voor haar eigen wegennet heeft vastgesteld. Daarvoor zou nu natuurlijk ook de netwerkvisie uit Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant kunnen worden gebruikt, die met alle wegbeheerders uit de regio is afgestemd.

Wat is de status van de op 22 januari 2004 door de stuurgroep vastgestelde Netwerkvisie?

Strikt formeel heeft de visie nog geen status, maar het feit dat de voltallige stuurgroep het beleidsrapport en de daarin weergegeven beleidsuitgangspunten en netwerkvisie heeft omarmd, is natuurlijk wel belangrijk. De beleidsuitgangspunten en de netwerkvisie dienen als input voor

het nieuwe Regionale Verkeers- en Vervoersplan (RVVP) van het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven. De uiteindelijke besluitvorming rond het RVVP gebeurt volgens een uitgebreide formele (inspraak)procedure. Het RVVP en al het beleid dat daarin is vastgelegd, heeft na vaststelling door de Regioraad een formele status.

Hoe definitief zijn de keuzes die je in de diverse processtappen maakt?

Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant werkt volgens de methode Gebiedsgericht Benutten. Dit is een logisch, transparant en vooral ook een 'herleidbaar' proces. In principe kunnen keuzes gaande het project dus vrij gemakkelijk worden bijgesteld. Natuurlijk is het in een samenwerkingsproject als Beter Bereikbaar wel zo, dat reeds gemaakte afspraken alleen worden gewijzigd als de deelnemende partijen het daarover eens zijn.

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

Mail ze naar info@bb-zuidoostbrabant.nl.