

Memo Continueren hinderaanpak na de krachtenbundeling Smart Mobility

Versie 18 maart 2024 ter bespreking in RVT's in Noord-Brabant en Regieteam Limburg
Opsteller: RWS ZN (contactpersoon Paul Hanraets) met medewerking van provincies Noord-Brabant (contactpersoon Dennis Huijbers) en Limburg (contactpersoon Rembout van Gemert)

Aanleiding

Sinds 2019 hebben de provincies Noord-Brabant en Limburg en RWS ZN via SmartwayZ.NL samen invulling gegeven aan de nieuwe hinderaanpak van RWS binnen Zuid-Nederland. In het kader van de krachtenbundeling smart mobility Zuid-Nederland 2020-2023 is hiervoor de "shared service" minder hinder/hinderaanpak opgericht, waarvan Rijkswaterstaat ZN de trekker was.

In het kader van de strategische heroriëntatie van Smartwayz hebben RWS en beide provincies geconstateerd dat het voor continuering van de hinderaanpak in de komende jaren van belang is om de daaronder vallende activiteiten te borgen in de bestaande lijnorganisaties van beide provincies, RWS en de gemeentes in hun rol als wegbeheerder. Het gaat daarbij met name om het beperken van de hinder door;

1. slim plannen: hierbij gaat het om afstemmen van (infrastructurele) werkzaamheden en evenementen via bestaande overlegsgremia in Noord-Brabant en Limburg
2. slim reizen: via communicatie, verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement de hinder niet alleen beperken maar tevens benutten om structurele gedragsverandering te stimuleren (niet of anders dan met de auto (in de spits) reizen).

Hieronder wordt voor elk van beide thema's beschreven welke activiteiten we willen vasthouden en hoe we dat (kunnen) organiseren. Deze memo bevat ambtelijke afspraken hoe we in Noord-Brabant en Limburg willen (gaan) werken. Het is wel wenselijk de afspraken op provinciaal managementniveau te laten vaststellen, bijv. als follow up van het strategisch overleg van beide provincies en RWS op 31 oktober 2023 n.a.v. de achtjarige programmering van RWS (zie bijlage voor een verslag van deze bijeenkomst).

Met opmerkingen [DH1]: Open eindje

De scope van deze memo betreft afstemming van werkzaamheden aan weg en spoor en van evenementen op de meerjarige termijn (2-5 en 5-10 jaar vooruit) in Noord-Brabant en Limburg. Voorlopig betrekken we nog geen wegbeheerders uit aangrenzende provincies, Vlaanderen, Wallonië en Duitsland in deze samenwerking. Via bilaterale contacten van bijv. RWS en Limburg met de buitenlandse bureaus en binnen RWS tussen de diverse regio's is er wel op onderdelen informatie beschikbaar die door RWS of provincies in de overleggen ingebracht worden (bijv. Ring Antwerpen of VenR projecten in Zuid-Holland (Van Brienenoordbrug, Heinenoordtunnel). Werkzaamheden aan vaarwegen genereren ook hinder, zowel voor scheepvaart als op de kruisende weginfra. Dit is met name een aandachtspunt voor het lopende en komende jaar waarvoor vanuit de Brabantse RVT's al verbeteracties met RWS lopen. Als het gaat om de periode 2-5 jaar vooruit zijn er nauwelijks tot geen geplande langdurige vaarwegstremmingen, juist omdat alternatieven voor vervoer over water amper beschikbaar zijn en een modal shift naar de weg ongewenst is. Als er vaarwegstremmingen zijn, zijn die vaak het gevolg van ongepland onderhoud door verstoringen en calamiteiten en daarmee 2-10 jaar van tevoren nog niet in beeld.

1 Slim plannen

Slim plannen beoogt via onderlinge afstemming van werkzaamheden en evenementen van alle wegbeheerders en ProRail te voorkomen dat er cumulatieve van hinder optreedt doordat werkzaamheden qua tijd, locatie en/of omléidingsroute met elkaar of met evenementen samenvallen. Door dit tijdig te signaleren is er vaak nog ruimte om met (deel-)projecten te schuiven en/of waar dat niet kan flankerende maatregelen te treffen om de hinder te beperken. Deze afstemming van werkzaamheden en evenementen vindt in beide provincies structureel plaats.

- In Noord-Brabant gebeurt dit via de vier regionale verkeerskundige teams (RVT) waarin per regio (West-, Hart van, Noordoost- en Zuidoost-Brabant) maandelijks alle gemeentes, provincie, RWS, en nood- en hulpdiensten de geplande werkzaamheden bespreken, inclusief eventuele ProRail werkzaamheden en buitendienststellingen. Eens per kwartaal vindt nadere verdieping plaats tijdens zogenaamde WiU specials (Werk in Uitvoering), waarvoor ook ProRail wordt uitgenodigd.
- In Limburg gebeurt dit eens per kwartaal in een Limburgbreed regieteam (RT) en in twee regionale afstemteams (AT) voor Noord- en Midden- resp. Zuid-Limburg. In het regieteam zitten de (centrum-)gemeentes Venlo, Roermond, Sittard-Geleen, Heerlen en Maastricht, provincie, ProRail en RWS. In de afstemteams zitten alle gemeentes van de desbetreffende

regio, Provincie, RWS, hulpdiensten en OV. In dit overleg worden ook ProRailwerkzaamheden en verbussingen meegenomen. Omdat er op het snijvlak rond midden- en Zuid-Limburg de komende jaren de nodige grootschalige werkzaamheden zijn voorzien (A2 Vonderen-Kerensheide, provinciale wegen rondom Nedcar, N280 en A73 tunnels) intensiveren we hier de afstemming in het maandelijks Regionale Afstemoverleg Midden- en Zuid-Limburg, waarin naast RWS, Provincie en evt. hulpdiensten, de gemeentes Leudal, Maasgouw, Roermond, Roerdalen, Echt-Susteren, Sittard-Geleen, Stein, Beek en Beekdaelen participeren, samen met hulpdiensten en OV.

Zowel voor RVT's als AT's geldt dat de focus in de reguliere overleggen op werkzaamheden in het lopende en komende jaar (0-2 jaar vooruit) ligt, in het RT kijken de betreffende beheerders wel tot 5 jaar vooruit. Vanuit de shared service minder hinder hebben we de afgelopen jaren georganiseerd dat eens per jaar de focus ligt op een meerjarige doorkijk tot 5-10 jaar vooruit. Hiertoe is een Minder Hinder Tool ontwikkeld en via RWS beschikbaar om "quick & dirty" mogelijke hinderconflicten te berekenen in een vroegtijdig stadium, d.w.z. voordat voor de betreffende projecten een aannemer is geselecteerd. Daarnaast hebben we in 2021 en 2022 de meerjarige hinder per regio in ZN en multimodaal gevisualiseerd op kaartbeelden, zie [regionaal-hinderoverzicht-zuid-nederland.pdf \(smartwayz.nl\)](#). Inmiddels zijn de grootste aanlegprojecten in Zuid Nederland, de A27 Houten-Hooipolder en A2 Vonderen-Kerenssheide alsmede de VenR opgave aan de A73 tunnels gegund, waarmee ze in de reguliere afstemming terecht zijn gekomen. Andere grootschalige projecten staan door stikstof on hold¹, waardoor een update van de kaartbeelden in 2023 weinig zin had. Insteek is wel om dit de komende jaren te blijven doen, met name door de vele renovatie- en onderhoudsprojecten, waarbij RWS in de toekomst ook vaker een volledige afsluiting (in een of beide richtingen) overweegt. Weliswaar zijn onderhoudsplanningen flexibeler en daarmee minder betrouwbaar dan aanlegprojecten maar daarmee is de urgentie nog groter om deze regelmatig te bespreken. Om te borgen dat de komende jaren de RVT's en het RT Limburg halfjaarlijks de hinder op lange termijn (2-5 en 5-10 jaar vooruit) agenderen, worden de in paragraaf 3 omschreven procesafspraken gemaakt.

2 Slim reizen

Daar waar ondanks slim plannen en slim bouwen (projectverantwoordelijkheid) toch forse hinder ontstaat, kan deze hinder via slim reizen maatregelen beperkt worden. Het gaat daarbij met name om verkeersmanagement, communicatie, mobiliteitsmanagement, waarbij tevens wordt ingezet op reis- en route-informatie via serviceproviders. Voor RWS geldt dat het merendeel van deze maatregelen door het project en zijn aannemer (verkeersmanagement en communicatie) wordt uitgevoerd maar voor mobiliteitsmanagement (niet of anders dan met de auto reizen) geven projecten bij voorkeur opdrachten aan regionale uitvoeringsorganisaties, voor zover deze beschikbaar en daartoe uitgerust zijn. Ervaring van afgelopen vier jaar leert dat het voor provinciale en gemeentelijke projecten nog geen vanzelfsprekendheid is om mobiliteitsmanagement in te zetten. Voor RWS-projecten is de ervaring dat in Limburg goede afspraken zijn te maken met Midden-Limburg Bereikbaar (A73 tunnels zomer 2023 en 2024) en Zuid-Limburg Bereikbaar (reconstructie A79 in 2021 en verbreding A2 VK 2024-2027). Voor de Brainport regio kan dat naar verwachting ook goed met Brainport Bereikbaar. In de overige regio's van Noord-Brabant ontbreken echter uitvoeringsorganisaties waarmee RWS projecten vergelijkbare afspraken kunnen maken. Zo heeft het project A27HH afspraken gemaakt met Goedopweg en Zuid-Holland bereikbaar over een breder pakket aan mobiliteitsmaatregelen in Utrecht en rond Gorinchem dan het pakket dat het Brabants Mobiliteits Netwerk kon aanbieden voor West-Brabant. Het gaat dan om maatregelen waarbij het niet of anders dan met de auto reizen ook zoveel mogelijk wordt vastgehouden nadat de werkzaamheden zijn afgerond. Dit zijn veelal ook maatregelen (thuiswerken, fiets- en OV-stimulering) die uitvoeringsorganisaties al aanbieden vanuit de basisopdracht, die ze vanuit IenW en/of regionale overheden krijgen. Om tijdig en op regionaal/projectoverstijgend niveau na te denken over mogelijke slim reizen maatregelen, is inzicht gewenst in de hinder in de periode 2-5 jaar vooruit, omdat dan met name van aanleg- en reconstructieprojecten de referentiefaseringen of plannen van gecontracteerde aannemers bekend worden/zijn. RVT's en RT kunnen dit inzicht verschaffen.

3 Meerjarige hinder in RVT's en Regieteam

Inzet is om de meerjarige hinder op een zo uniform mogelijke wijze in beide provincies te agenderen maar wel aansluitend op de huidige werkwijze van RVT's en regieteam. Met meerjarig worden drie periodes bedoeld:

¹ m.u.v. ProRail, PHS Meteren-Boxtel, omkering van N65 en spoor in Vught omstreeks 2028.

1. De periode 0-2 jaar vooruit, waarbij het om operationele afstemming tussen lopende projecten gaat. Dit betreft de bestaande boven beschreven werkwijzen van RVT's, RT en AT's waarin feitelijk niets wijzigt.
2. De periode 2-5 jaar vooruit, die nu alleen in RT besproken wordt. Voorgesteld wordt om met ingang van 2024:
 - a. In ieder geval halfjaarlijks in RVT's en RT de meerjarige (2-5 jaar vooruit) planning van grootschalige werkzaamheden en veel verkeer genererende evenementen (in overleg, denk aan Touraankomsten e.d.) te agenderen aan de hand van kaartbeelden. In Noord-Brabant zal dit via de RVT organisatie verlopen, in Limburg via bestaande RT met mogelijk extra gemeentelijke deelnemers. *Actie: voorzitters RVT, RT.*
 - b. Limburg en Noord Brabant stemmen deze momenten af, omdat met name werkzaamheden in Oost-Brabant en Noord- en Midden-Limburg met elkaar kunnen overlappen qua tijd en (omleidings-)route. *Actie: voorzitters RVT, RT.*
 - c. Wegbeheerders zijn zelf verantwoordelijk dat "hun" projecten, voorzien van de afgesproken hinderkenmerken (zie kader), in deze kaarten zijn opgenomen. Provincies nemen hierin de buitendienststellingen van ProRail mee of maken daarvoor waar nodig afspraken met ProRail. *Actie: alle wegbeheerders (met relevante projecten of evenementen)*
 - d. Uit de halfjaarlijkse analyse kunnen hinderconflicten naar voren komen, waarbij RVT's of RT kunnen adviseren hoe die conflicten voorkomen of beperkt kunnen worden door met planningen te schuiven en/of dat die hinder gebruikt kan worden om slim reizen maatregelen in te zetten. RVT en RT hebben echter geen beslissingsbevoegdheid als het gaat om planningen en evenmin een opdrachtgevende rol richting uitvoeringsorganisaties. Vraag is of/welke afspraken we hierover willen maken, waarbij door de verschillen tussen beide provincies wellicht maatwerk nodig is:
 - i. In Noord-Brabant zal waarschijnlijk verbinding gezocht moeten worden met SmartwayZ Slim Reizen voor gecombineerde maatregelen, de RMP's & MMMP's vanuit de Stedelijke regio's voor prioritering en de regiegroep BrabantStad voor strategische keuzes en mogelijke escalaties.
 - ii. In Limburg start in 2024 de bereikbaarheidsaanpak Midden- en Zuid-Limburg, waarbij voorzien is dat vanuit het Regionale Afstemoverleg Midden- en Zuid-Limburg een bestuurlijke escalatie naar de relevante wegbeheerders plaatsvindt, indien er onacceptabele hinder optreedt als gevolg van een of meer projecten. Onderdeel van die escalatie kan ook zijn dat een dringend beroep op het betreffende project c.q. de wegbeheerder wordt gedaan om met een uitvoeringsorganisatie afspraken te maken over een slim reizen pakket.
3. De periode 5-10 jaar vooruit; ook hiervoor is het voorstek deze halfjaarlijks te agenderen in RVT en RT op uniforme wijze als de kaarten voor 0-2 jaar. Uiteraard staan hier veel minder projecten op met een veel globalere planning. Het is echter juist om die reden nuttig het inzicht hebben, omdat schuiven met projecten in die fase minder complex is en het wel als basis kan dienen waarmee andere projecten op een later moment rekening kunnen houden. De link naar slim reizen is in deze fase minder relevant, omdat hinderindicaties door het ontbreken van referentiefaseringen en detailplanningen nog niet gegeven kunnen worden.

MELVIN als basis

- Melvin vormt de basis voor de inventarisatie van hinderrijke projecten. Om de mate van hinder aan te duiden biedt Melvin de opties "verwachte vertraging" (uitgedrukt in categorieën van XX minuten) en impact van de hinder (groot, matig, klein). Dit biedt ruimte voor interpretatie en is ook niet altijd van tevoren bekend maar voorgesteld wordt nadere afspraken te maken hoe hiermee wordt omgegaan. Limburg heeft hiervoor al eerder een afsprakenkader uitgewerkt en Met Noord-Brabant gedeeld. Dit kan helpen om waar nodig (bijv. tussen NO- en ZO-Brabant met Noord- en Midden-Limburg tot meer uniformiteit te komen). Voorafgaand aan de bespreking doet iedere wegbeheerder, voorzover hij relevante projecten heeft tot 2-5 resp. 5-10 jaar vooruit, check op zijn eigen volledigheid in Melvin.
- Voor RWS projecten is een juiste overname van SPIN-data naar Melvin nog steeds een aandachtspunt. RWS kan wel vanuit SPIN samenhang traceren met de in Melvin opgenomen projecten. Zolang RWS projecten onvoldoende in Melvin worden gepresenteerd, zorgt RWS ervoor dat de relevante informatie op een andere wijze in de kaarten zichtbaar wordt.
- Voor wat betreft het spoor kan de Btd-planning (buitendienststellingen) van ProRail worden gebruikt, waarop beide provincies zijn "geabonneerd" (X-12 en X-24 publicaties van ProRail). Beide provincies opteren ervoor om buitendienststellingen van minimaal 52 uur (=weekend) of langer mee te nemen. Naast buitendienststellingen zijn ook de treinverbussingen (vaak wel al in Melvin beschikbaar) en spoorwegovergang afsluitingen relevant. In Limburg heeft het regieteam hiervoor een werkwijze beschikbaar. Extra relevant zijn spoortrajecten die parallel lopen aan RVM-wegen waaraan gelijktijdig wordt gewerkt.

BIJLAGE 1

Bijeenkomst programmering RWS op 31 okt. 23

Aanwezig: Lennard van Damme (prov. Limburg), Marc Glaudemans en Wim Rechman (prov. Noord-Brabant), Bram Sloos (Ws Aa en Maas).

RWS: Karin Weustink, Teun Ruijters, Chantal Bulten en Marc Pereij

Hoofdpunten uit het gesprek:

- Aftrap landelijke presentatie Louis Schouwstra over programmering Instandhouding RWS voor de komende 8 jaar.
- Het beeld is helder; er ligt voor de komende jaren een enorme instandhoudingsoperatie.
- Deze ligt met name op gebied van de Maas (stuwen, sluizen, bruggen) en kanalen (duikers en sifons).
- De provincies en waterschappen hebben ook een grote vervangingsopgave komende jaren.
- Het risico is dat we zowel op personeelsgebied als met de uitvraag naar de markt uit dezelfde vijver vissen.
- Gedeelde behoefte aan het onderzoeken van een verdergaande samenwerking; o.a. in het gezamenlijk benaderen van de markt (project- / objectportfolio's).
- De afstemming van hinder hebben we met elkaar goed geregeld, o.a. in programma Smartwayz en op de regionale verkeerstafels.
- Er is nu binnen RWS een focus op instandhouding, provincies benadrukken ook de wens om de aanlegprojecten die wegens stikstof on hold staan zo snel als mogelijk weer te kunnen oppakken.
- Provincies geven aan dat door uitblijven van investeringen in (de uitbreiding van) het hoofdwegenet de provinciale wegen intensiever worden gebruikt. Dit leidt tot eerdere / grotere onderhoudskosten.
- Oproep om bij mobiliteit niet sec aan infrastructuur te denken, maar daarnaast ook de mobiliteitstransitie te faciliteren en voortvarend op te pakken.
- De provincies geven aan dat capaciteit RWS niet altijd de bottleneck mag zijn, zeker niet als de markt het wel aan kan. De partners in de regio zien RWS vastlopen in een gebrek aan capaciteit, terwijl de regio daarbij ook een partner kan zijn.
- Het verminderen van het aantal contracten (portfolio's) kan de druk op de capaciteit om contracten op de markt te zetten verkleinen.
- Kijk ook buiten de landsgrenzen; zijn er wellicht internationaal marktpartijen voor wie het interessant is om in te stappen in de grote opgave die er in Nederland ligt? Bijvoorbeeld rondom de TEN-T-assen.
- De provincie Limburg heeft in nov/dec de nota kapitaalgoederen in de Staten ter besluitvorming. Op basis hiervan wordt voor de komende vier jaar de financiële onderbouwing vastgesteld van de programmering voor de komende vier jaar. Technisch kijkt de provincie (globale programmering) vooruit tot 2035.
- De provincie Noord-Brabant heeft net een nieuw bestuur. In de perspectiefnota die komend voorjaar in de Staten zal worden vastgesteld wordt de programmering voor de komende 8 jaar vastgelegd. Onduidelijk op dit moment is wat er gaat gebeuren met de provinciale middelen die gelabeld zijn voor de aanpassing aan het hoofdwegenet. De provincie kijkt ook vooruit richting 2035.
- We vinden elkaar goed in de regionale verkeerstafels, hier is de horizon afgelopen jaren verruimd tot vier jaar. Rond de aanlegprojecten is geïnvesteerd in het minder hinder programma voor afstemming op strategisch en tactisch niveau. Dit zouden we met elkaar instand moeten houden.

- Na het vaststellen van de hiervoor genoemde nota's in beide provincies ontstaat, samen met de programmering vanuit RWS (en die vanuit ProRail), een goed beeld aan de gezamenlijke instandhoudingsbehoefte en -planning voor de middellange termijn.
- Dit is een mooi moment (april/mei 2024) om een vervolg in te plannen om, in eerste instantie op directie / strategisch niveau, een gezamenlijke vooruitkijk te maken en de gewenste afstemming / samenwerking nader vorm te geven.
- Insteek hierbij kan een gebiedsinsteek zijn; de gebieden van de stedelijke regio's (vb. West-Brabant, Tilburg / Breda, DB/EHV, Roermond/Venlo, Sittard/Maastricht).
- Provincies geven aan hierbij naast asfalt en water ook te willen inzetten op mobiliteitstransitie; hoe houden we de regio's bereikbaar nu de aanlegprojecten stilliggen?
- Deel dit verhaal op hoofdlijn ook in de RVT's.
- Stem ook af met de buurlanden; zoals België voor wat betreft de A67
- RWS stuurt de presentatie en kaartmateriaal aan de deelnemers.

BIJLAGE 2 KAARTVOORBEELD UIT MELVIN

Planning van de toekomstige *grootschalige infra projecten* zijn in onderstaande tabel weergegeven.
Het totaal van werkzaamheden is terug te vinden in Melvin.

nr	project	startdatum	einddatum	wegbeheerder
1	A2 het Vonderen - Kerensheide	2025	2027	RWS
2a	VenR Roer- en Swalmentunnel (A73)	medio 2024	medio 2024	RWS
2b	VenR Roer- en Swalmentunnel (A73)	2028	2028	RWS
3	VDL Nedcar	on hold	on hold	Provincie
4	N280 Baexem	medio 2024	medio 2026	Provincie
5	A76 Viaduct Daelderweg	2025	2027	RWS
6	Pater Sangersbrug (N296) Maaseik	begin 2024	eind 2024	België
7	Elektrificatie en partiële verdubbeling Maaslijn	2025	2027	ProRail
8	N715 Houthalen - Helchteren	2026	2028	België
9	A544 Haarbachtalbrücke (Aachen)	begin 2024	einde 2025	Duitsland

