



MAASTRICHT-BEREIKBAAR.nl
SLIM WERKEN SLIM REIZEN

Format Plan van Aanpak voor Startbeslissing maatregel Beter Benutten

Naam Maatregel: BBMB11.2 Afstemming wegwerkzaamheden / beperken hinder (regioregie)

Naam Regio: Maastricht -Bereikbaar

Algemene gegevens:

Uitvoerende organisatie:	Programmabureau Maastricht-Bereikbaar
Verantwoordelijke bestuurder/directeur:	<u>A. Nuss</u> (Gemeente Maastricht) Trekker, A. Janssen (provincie LB), D. Timmer (RWS), H. Struik (Avenue2)
Verantwoordelijke projectmanager:	Angel Willems Angel.Willems@maastricht.nl 06-21557821 ElviraJanissen Elvira.janissen@rws.nl 06-31011421
Betrokken andere organisaties:	Alle weg (spoor-)beheerders in de regio Maastricht-Heuvelland, hulpdiensten, projectbureau A2, Avenue2, Veolia
Datum / versie:	03-07-2012
Wijze waarop Plan van Aanpak is getoetst:	
a) Ramingsmethodiek:	nvt, kosten ingeschat op basis van ervaringen regioregie in Limburg in afgelopen jaren
b) Toetsing raming en beoogde effecten:	kosteneffectiviteit, zie Ecorys okt.2011
infrastructurele	NB: voor door RWS uit te voeren
	maatregelen conform de eisen in het scopeformulierMIRT/GVO
c) second opinion:	kerngroep BBMB

Eventuele bijgevoegde (beslis)documenten

(indien van toepassing)

Naam document	Kenmerk	datum
Limburg Zuid Bereikbaar Ambtelijk RMO Maastricht-Heuvelland	Datum: 29 maart Status: definitief	29 maart 2012
Werkdocument BBMB 2012-2014, pag. 71		Oktober 2011

Wat is de aanleiding voor dit startdocument:

- Afgelopen jaar heeft versnipperd afstemming plaatsgevonden
- De samenwerking tussen wegbeheerders, aannemers, vervoerders etc is wel gestart, maar onvoldoende geregeld.
- Communicatie vond ook versnipperd plaats, en vaak niet dezelfde boodschap werd gecommuniceert.

Beschrijving van de problematiek / het knelpunt

Situatie:

Tijdens de bouw van de A2-tunnel wordt mogelijke hinder opgevangen door met name slim bouwen en slim faseren door het consortium Avenue2. Flankerend aan deze hinderaanpak zorgen de gezamenlijke wegbeheerders ervoor dat op regionale schaal (zuidelijk Zuid-Limburg) de diverse wegwerkzaamheden en daarmee samenhangende grote evenementen eenduidig worden geïnventariseerd en geregistreerd. Hierdoor kunnen de wegbeheerders de wegwerkzaamheden en evenementen op elkaar afstemmen. Wegbeheerders zorgen door slim te plannen ervoor dat werkzaamheden die in elkaars invloed gebied liggen niet gelijktijdig worden uitgevoerd. Tevens wordt rekening gehouden met (verkeer aantrekkende) evenementen.

Knelpunt:

De capaciteit van wegen van en naar Maastricht zitten van 2010-2016, met name in de spits, aan hun maximale capaciteit (= algemene probleemschets MB, zie ook werkdocument hoofdstuk 2). Avenue2 (bouwcombinatie van A2 tunnel Maastricht) moet capaciteit binnen regio Maastricht-Heuvelland en dan specifiek plangebied A2 in tact houden o.a. door Slim Bouwen en Slim Faseren. Echter opvang van calamiteiten, wisselwerking tussen diverse wegwerkzaamheden en effecten van evenementen zijn niet voorzien in contract van Avenue2.

Problemen:

- 1 Het relevante invloedsgebied van werk in uitvoering en de benodigde afstemming is veel groter dan alleen het plangebied A2. Daarmee ontstaat het risico van extra hinder in stad en regio. Dit wordt mede veroorzaakt omdat wegbeheerders onderling onvoldoende op de hoogte zijn van elkaars wegwerkzaamheden en evenementen en de invloeden daarvan (met name weg- en spoorafsluitingen). Het gevolg hiervan is geen tijdige uniforme communicatie binnen, maar ook buiten, de regio.
- 2 De samenwerking tussen de diverse partners (wegbeheerders, vervoeraanbieders, organisatoren van evenementen, aannemers) op dit vlak is onvoldoende geregeld. Waardoor versnipperde en niet eenduidige communicatieboodschappen uit gaan.

Scopebeschrijving van de maatregel

Uitgebreide beschrijving van de maatregel / het project

Doel is om weggebruikers (forensen, leaserijders, bezoekers van stad/regio en goederenvervoer) minimale hinder te laten ondervinden. Door een uitgebreide communicatiestrategie weet de reiziger van de hinder en wordt ook een wekelijks actueel reisadvies verstrekt. Regioregie richt zich op het vormgeven en uitvoeren van

het proces om de maatregelen teneinde de hinder te beperken in logische volgorde te nemen. Niet alleen op korte termijn, maar ook op lange termijn.

Beheersmaatregel/oplossing bij boven beschreven probleem

1 Door eerder de wegwerkzaamheden en evenementen met een bepaalde hinder voor het wegverkeer in kaart te brengen, kan ook gezorgd worden dat tijdig benuttingsmaatregelen (mobiliteitsmaatregelen) en verkeersmanagementmaatregelen kunnen worden ingezet voor de weggebruiker.

2 Regioregie voorziet in dit proces en faciliteert dit continu afstemmingsproces zonder de eigen verantwoordelijkheid van wegbeheerders over te nemen. In het kader van Beter Benutten Maastricht-Bereikbaar wordt een versnelling/extra impuls gegeven aan lopend afstemmingsoverleg binnen het A2 project respectievelijk de regio Maastricht-Heuvelland. Goede samenwerking tussen de verschillende wegbeheerders en Avenue 2 is een pre. Houding en gedrag is hierin bepalend voor succes of falen.

De te nemen maatregelen zijn (Wat):

- A. Inventarisatie en afstemming wegwerkzaamheden en evenementen door wegbeheerders, door betrouwbare, actuele, tijdige verkeersmanagement-planning van projecten in invloedsgebied.
- B. aanvullende benuttingmaatregelen (mobiliteitsmaatregelen) ten aanzien van de fasering van deze wegwerkzaamheden om de hoeveelheid hinder in de regio te beperken.
- C. Betrouwbare, integrale, eenduidige en actuele informatie voor diverse reizigersgroepen over deze wegwerkzaamheden, te verwachten hinder en daar aan gekoppelde (persoonlijke) reisadviezen via o.a. de website Maastricht-Bereikbaar en website A2 Maastricht.
- D. waar nodig inzetten van verkeersmanagementmaatregelen om de doorstroming van het verkeer te garanderen binnen de regio toegespitst op tijdelijke maatregel, maar ook op definitieve maatregelen.

Hoe:

Overeenkomstig de bovengenoemde maatregelen zijn/gaan teams A, B, C en D aan de slag, die er voor zorgen dat zowel procesoutput als harde output opgeleverd wordt. Afgesproken is om deze werkzaamheden uit te voeren onder de paraplu van het programma Beter Benutten Maastricht-Bereikbaar 2012-2014. Voorliggende startbeslissing voorziet in de invulling van de maatregel BBMB-11.2 "regioregie".

Voor een duidelijk en goed overzicht te hebben, ontbreekt hier nog het organogram van totale regio regie met de aansturingslijn!

Elk team heeft zijn discipline en hiervoor zit dan ook de betreffende vertegenwoordiger van wegbeheerder of organisatie, die hiermee affiniteit heeft aan tafel.

A team (afstemming)

Inventarisatie en afstemming wegwerkzaamheden en evenementen door wegbeheerders, door betrouwbare, actuele, tijdige verkeersmanagement-planning van projecten in invloedsgebied.

Team A functioneert zowel op het schaalniveau van het A2-plangebied (werkoverleg wegbeheerder Maastricht en Rijkswaterstaat, Avenue 2, wekelijks (door laatste half uur aan te schuiven bij wegbeheerdersoverleg)) als voor totale regio Maastricht-Heuvelland (alle wegbeheerders, spoorwegbeheerder, Avenue 2, vertegenwoordiger hulpdiensten, maandelijks).

Door het ingerichte team A wordt het eerder beschreven probleem 1 (pag 2) aangepakt.

Output (Producten):

Binnen het project regio-regie levert het 'A team' de volgende output op:

- een goed werkende database voor alle wegbeheerders, waaruit voor zowel A-team en C-team lijsten gegenereerd kunnen worden.
- Lijsten uit de centrale database ('LTC') ingevuld door de diverse (weg)beheerders. Hierbij wordt een onderverdeling aangemaakt naar korte termijn (6 weken) en lange termijn (komende jaar);
- Op basis van de door de (weg)beheerder aangegeven hinderklasse en de achtergrondinformatie wordt bepaald of aanvullende benuttingsmaatregelen noodzakelijk zijn (uniform en uitwisselbaar); Maandelijks akkoord op conflictvrije planning voor korte termijn 6 weken en lange termijn 6 mnd tot 1 jaar. Lijst met conflicten en aandachtspunten van werken die samenvallen op langere termijn. Wekelijks ontvangt elke wegbeheerder een update van de geplande werkzaamheden.
De wekelijkse lijsten/database vormt de basis voor de communicatie voor met name de werkzaamheden en evenementen met de hinderklasse; matige/grote/zeer grote hinder.
- Er zal een *handleiding* met de betreffende wegbeheerders worden geschreven, zodat alle wegbeheerders de info uniform, betrouwbaar en actueel op de juiste plaats in de invoermodule zet. Deze handleiding vormt onderdeel van het nog nader in te vullen *werkproces*. Zoals afspraken over prioriteitskeuze van wegwerkzaamheden, geografische afbakening gebied, 'opschalen' in geval van hardnekkige conflicten.
- Werkzaamheden van derden die via vergunningsaanvragen binnen komen (zoals kabels en leidingen) meenemen in de afstemming, door programma MOOR te koppelen

Procesvariabele/samenwerking:

Als procesoutput werkt het A-team aan meer bewustwording en gedragsverandering bij (weg)beheerders. Deze dienen ervan doordrongen te zijn dat het zomaar inplannen van een werk of evenement in deze situatie rondom een groot bouwwerk als tunnel A2 niet langer mogelijk is. Het A-team zorgt voor een continue afstemmingsproces, waarbij niet de eigen verantwoordelijkheden van elke wegbeheerder wordt overgenomen. Bij een blijvend conflict vindt er vanuit het A-team opschaling plaats naar de verantwoordelijke/beslissende manager van de wegbeheerder en/of projectorganisatie. De trekker van A-team stelt de betreffende managers van de betreffende wegbeheerders op de hoogte van conflict, terwijl de manager wordt gevoed door zijn vertegenwoordiger in het A-team. Ondersteunend verkeerskundig advies uit het D-team kan bijdrage in het nemen van een beslissing (projectbelang en wegebeheerdersbelang). Keuzes voor het maken van beslissingen ligt bij betreffende wegbeheerders waar een mogelijk conflict speelt. In plangebied A2 is dit voorzien in zogenaamd E-team.

Waar het invullen van een *centrale database* vaak wordt gezien als een ballast, dienen de wegbeheerders door deze afstemming de voordelen ervan te zien en uiteindelijk de database ruimer te gaan inzetten (bv. Eenduidig systeem richting hulpverleners). Koppeling met database van hulpdiensten heeft meerwaarde om te bepalen of wettelijke aanrijdtijden worden gehaald.

B team (benutten)

Aanvullende benuttingsmaatregelen (mobiliteitsmaatregelen) ten aanzien van de fasering van deze wegwerkzaamheden om de hoeveelheid hinder in de regio te beperken.

Team B komt maandelijks bij elkaar om eventueel nieuwe zaken op te pakken en lopende zaken (acties) stand van zaken te bespreken.

Output (Producten):

Binnen het project regio regie levert het B-team de volgende output op;

- Projecten zijn door A en evt. D team aangemerkt met een bepaalde hinderklasse. Bij werkzaamheden met grote hinder en zeer grote hinder kijkt het B-team welke maatregelen uit de portfolio van Maastricht-Bereikbaar (bijv. gebruik E-Bike, P en R, mobiliteitspassen) versneld/met prioriteit ingezet kunnen worden, zodat de totale regio bereikbaarheid gegarandeerd blijft en de eventuele hinder voor de reizigers minimaal is.
- Het ontwikkelen van 'maatwerk' producten, specifiek om verkeershinder in korte, piekperiodes op te vangen. Bv. Het 'Maastricht Bereikbaar/Beter benutten ticket' van Veolia. Of specifieke reisadviezen in perioden met groot hinderrisico.

Procesvariabele:

Regioregie zorgt voor een goede verankering van de overige MB producten, door het specifiek inzetten hiervan. Omdat regio regie inzet op afstemming vraag/aanbod vormt het een essentiële schakel. Het draagt bij tot een duurzame verankering van mobiliteitsmanagement in Maastricht/Heuvelland en overstijgend (met een mogelijk doorwerking naar andere regio's binnen Limburg Zuid Bereikbaar (zie figuur 1 pag 10)

C team (communicatie)

betrouwbare, integrale, eenduidige en actuele informatie voor diverse reizigersgroepen over deze wegwerkzaamheden, te verwachten hinder en daar aan gekoppelde (persoonlijke) reisadviezen via o.a. de website Maastricht-Bereikbaar en website A2 Maastricht.

Het C-team komt wekelijks bij elkaar voor specifiek plangebied A2 de bouwcommunicatie (hinder wegwerkzaamheden) te doen. Op moment dat communicatie nodig is voor wegwerkzaamheden binnen totale regio Maastricht-Heuvelland schuift de communicatiemedewerker van de betreffende wegbeheerder aan. Maandelijks vindt overleg plaats, waarbij ook de communicatiemedewerkers van A2 Maastricht en Rijkswaterstaat aanschuiven voor de publiekscommunicatie te bespreken (te denken valt aan politieke/juridische gevolgen voor werkzaamheden, bij werkzaamheden waarbij omleidingen regio overstijgend plaatsvinden).

Door het ingerichte C-team wordt het eerder beschreven probleem 2 (pag 2) afgedekt.

Output (Producten):

Binnen project regio regie levert het C-team de volgende output op;

- Per hindercategorie wordt een actielijst/matrix opgezet met hierin wie, wat, waar en welke communicatie wordt gedaan (handleiding). Goede, gezamenlijk samenwerking tussen communicatie projectbureau A2, Avenue2 en programmabureau MB is vereist. Dit resulteert in betrouwbare, actuele tijdige communicatie.
- Wekelijks wordt aan de hand van een lijst, uit LTC, bij de werken de communicatie info aangevuld (omschrijving werk gericht op weggebruiker, publicatiedatum en reisadvies).
- De te communiceren wegwerkzaamheden en evenementen zijn er meer dan de activiteiten die in het A team ingebracht worden. Immers, een opeenstapeling van werken met kleine hinder is vanuit verkeerskundig oogpunt minder van belang, maar voor de (individuele) weggebruiker kan dit ergernis opleveren. Deze ergernis kan veelal via uitgebreidere (meer activiteiten) maar wel eenvoudige

communicatie verminderd worden. Wekelijks actuele info op websites (Maastricht-Bereikbaar en A2 Maastricht), voortgangsbericht A2 over wegwerkzaamheden.

- Eenduidige info via de websites Maastricht-bereikbaar en A2Maastricht. De bezoeker van de website wordt voorzien van uniforme, actuele informatie over wegwerkzaamheden met reisadvies, maar ook bereikbaarheid rond evenementen. Binnen regioregie is tevens voorzien in een verankering met het omliggende gebied.

Procesvariabele/samenwerking:

Het proces rondom het C-team is erop gericht om gezamenlijk, eenduidige informatie te communiceren, door coördinatie van integraliteit. Verankering via de verantwoordelijke communicatieadviseurs, hierdoor blijft ook de eigen verantwoordelijkheid van de wegbeheerders bestaan.

Door inzicht te krijgen in de te communiceren activiteiten en evenementen, wordt communicatie op een strategische wijze ingezet.

Inzet is om zoveel mogelijk info via het centrale bronbestand, te weten LTC te verkrijgen. Door een slimme koppeling van systemen (zoals bij A-team aangegeven koppeling met o.a. MOOR) kan deze info eenduidig gecommuniceerd worden.

Voor een actueel en volledig overzicht van de wegwerkzaamheden, worden alle definitieve werkzaamheden (nadat ze in A-team definitief zijn en publicatie wordt vrijgegeven) weergegeven op de website Maastricht-Bereikbaar, welk ook een product is binnen Beter Benutten Maastricht-Bereikbaar. Door afstemming met de produktverantwoordelijke van de website, wordt steeds bekeken waar nog optimalisatie van de website mogelijk is.

D-team (doorstroming):

Waar nodig inzetten van verkeersmanagementmaatregelen om de doorstroming van het verkeer te garanderen binnen de regio toegespijst op tijdelijke maatregel, maar ook definitieve maatregelen.

Rondom Plangebied A2 is reeds een doorstromingsoverleg, waar aan de hand van monitoring (verkeersintensiteiten) bijsturing plaatsvindt in verkeersmanagementmaatregelen (o.a. aanpassen Verkeersregelininstallaties, maatregelen bijstellen doorstroming onderliggend wegennet (OWN)). Doel is meer aan de voorkant te kijken, welke wegwerkzaamheden geven grote hinder en naar oplossingen en uitwerkingen te kijken om naast communicatie en mobiliteitsmaatregelen te kunnen inzetten. Het bestaande doorstromingsoverleg omzetten in doorstromingsteam en adhoc uitbreiden met de verkeerskundige van overige wegbeheerders waar problemen zich voordoen (2014 aanpassen Noorderbrug in combinatie met werkzaamheden A2 Maastricht).

Output (Producten):

Binnen project regio regie levert het D-team de volgende output op;

- Hindertool(bepalen hinder per weg), op dit moment alleen voor wegen binnen Maastricht uitbreiden voor regio Maastricht-Heuvelland, maar dan koppelen aan instrument waarmee de integrale hinder berekend kan worden.
- Verkeersanalyses: op basis van conflicten (wegwerkzaamheden of evenement) gesignaleerd in het A-team. Integrale analyse in bepaald deel van de regio of totale regio, afhankelijk van de knelpunten. Deze analyses geven inzicht in de totale doorstroming op het netwerk.
- Oplossingen voor conflicten op planning d.m.v. aanvullende verkeersmaatregelen (aanpassing VRI's, inzet verkeersregelaars).
- In kaart brengen van het effect op netwerkniveau in het geval van meerdere evenementen en/of werkzaamheden en de te verwachten interactie hiertussen. Een uitdraai (schema) van de uitgevoerde

Afstemmingsteam (A-team):
doel: wegbeheerders stemmen vkm-planningen af, signaleren knelpunten, lossen/schalen op

Betrouwbare vkm-planning van projecten invloedsgebied

Consequenties doorstroming totaalpakket VKM-planning

Akkoord op conflictvrije VKM-planning <6w<3m<6m

Bereikbaarheidsteam (B-team):
doel: onderzoeken en nemen adequate MM-maatregelen om tijdens uitvoering VKM-plannen bereikbaarheid totale regio te garanderen

Regionale VKM planning + structurele MM maatregelen

Actuele bereikbaarheid analyseren -> adhoc MM

Totaalpakket regionale MM-maatregelen (struc+adhoc)

Communicatieteam (C-team):
doel: verzorgen integrale en betrouwbare communicatie voor alle VKM en MM in gehele regio

Geakk. VKM-planning + MM pakket (struc + adhoc)

Expertise + afstemming integreren com.uitingen

Betrouwbare communicatie + integrale com.kalender

Doorstromingsteam (D-team):
doel: inhoudelijke escalatie voor oplossen van conflicten in regionale VKM-planning (ondersteunend voor A-team)

Conflicten/ analysevragen uit A-team

Inhoudelijke analyse- en denkkracht

Oplossing voor conflict (planning of VM maatregel)

Regionaal kernteam:
doel: procesbewaking teams (A t/m D), signaleren blinde vlekken, opschaling voorbereiden/monitoren

Resultaten A-D teams + info/accenten kernteam LZ

Actualiteit en integraliteit bewaken

Heldere aansturing en afstemming A-D teams

Domein regionale Regio Regie (Maastricht/Parkstad/Sittard)

Overkoepelende Regio Regie

Kernteam Limburg-zuid (LZ):
doel: procesbewaking en kennisdeling regionale kernteams, signaleren blinde vlekken/conflicten, opschaling voorbereiden/monitoren

Resultaten regionale kernteams + info uit RMO's

Combineren info regio's, bijsturen, leren

Totaalbeeld bereikbaarheid limburg zuid + aanvul. acties

el beeld waar op de

de voorkant

Dan kunnen o.a.

(op een specifieke

ilpdiensten, de

aximale extra

vegbeheerders reeds

. Voordeel van

len gehouden met

ij files van

renwerking met de

oor nodig om dit te

d worden, dit geldt

angebied

overzicht.

Afstemmingsteam (A-team):
doel: wegbeheerders stemmen vkm-planningen af, signaleren knelpunten, lossen/schalen op

Betrouwbare vkm-planning van projecten invloedsgebied

Consequenties doorstroming totaalpakket VKM-planning

Akkoord op conflictvrije VKM-planning <6w<3m<6m

Bereikbaarheidsteam (B-team):
doel: onderzoeken en nemen adequate MM-maatregelen om tijdens uitvoering VKM-plannen bereikbaarheid totale regio te garanderen

Regionale VKM planning + structurele MM maatregelen

Actuele bereikbaarheid analyseren -> adhoc MM

Totaalpakket regionale MM-maatregelen (struc+adhoc)

Communicatieteam (C-team):
doel: verzorgen integrale en betrouwbare communicatie voor alle VKM en MM in gehele regio

Geakk. VKM-planning + MM pakket (struc + adhoc)

Expertise + afstemming integreren com.uitingen

Betrouwbare communicatie + integrale com.kalender

Doorstromingsteam (D-team):
doel: inhoudelijke escalatie voor oplossen van conflicten in regionale VKM-planning (ondersteunend voor A-team)

Conflicten/ analysevragen uit A-team

Inhoudelijke analyse- en denkkraft

Oplossing voor conflict (planning of VM maatregel)

Regionaal kernteam:
doel: procesbewaking teams (A t/m D), signaleren blinde vlekken, opschaling voorbereiden/monitoren

Resultaten A-D teams + info/accenten kernteam LZ

Actualiteit en integraliteit bewaken

Heldere aansturing en afstemming A-D teams

Donoren regionale Regio Regie (Maastricht/Parkstad/Sittard)

Overkoepelende Regio Regie

Kernteam Limburg-zuid (LZ):
doel: procesbewaking en kennisdeling regionale kernteams, signaleren blinde vlekken/conflicten, opschaling voorbereiden/monitoren

Resultaten regionale kernteams + info uit RMO's

Combineren info regio's, bijsturen, leren

Totaalbeeld bereikbaarheid limburg zuid + aanvul. acties

Focus op maatregelen in de tijd:

Voor 2012 zal de focus van de werkzaamheden met name liggen op:

- Inrichten van alle teams (A t/m D)
- Goede verankering van de teams binnen de diverse organisaties
- Ad-hoc zaken en lopende zaken binnen regio oppakken
- Organisatorisch basisafspraken maken voor proces van elk team
- systemen technisch op orde krijgen, zoals LTC en websites
- verkennen toepassing verkeersanalyse bij wegbeheerders en opstarten integreren hiervan

Voor de jaren 2013-2014 zullen de werkzaamheden zich meer richten op de volgende activiteiten:

- Langere termijn vooruit kijken en zaken oppakken
- Proces per team optimaliseren
- Hulpdiensten: info halen uit LTC voor inzet van routes
- 'toekomst bestendigheid' teams; goede verankering van nieuwe, grote projecten (zoals Ruimtelijk Mobiliteitspakket Maastricht Noord, RMP, met aanleg tram Vlaanderen-Maastricht en aanpassing Noorderbrug in de periode 2014).
- Inrichten en operationeel maken dynamisch verkeersmodel.

Doel van de maatregel/Beoogde effecten

Primair effect:

Algemeen

- Vooraf organiseren/afstemmen: beter benutten van HWN-OWN doordat de wegwerkzaamheden optimaal op elkaar worden afgestemd; uitgangspunt hierbij is voorkomen is beter dan genezen. Door preventief in te zetten op het beter benutten van HWN-OWN worden problemen voorkomen.
- Gedragsverandering reiziger: dagelijks actuele hinder naar reizigersgroepen wordt gecommuniceerd en heeft een direct effect op het gedrag van reizigers om buiten de spits te gaan reizen en/of een alternatief te nemen (thuiswerken, OV, fiets).
- Zichtbaar: de reductie van de motorvoertuigen is gekwantificeerd op 0-5% bij doelstelling van 3000 mvt uit de spits komt dit neer op ca 0-150 mvt als direct effect van regioregie. Regioregie wordt effectief door de integratie met verkeersmanagement, slim werken & slim reizen en communicatie naar reizigers.

Reisgedrag:

Door de inzet van de beoogde maatregelen zal het reisgedrag veranderen. Het ingeschatte effect is 7 vvu in de spits gereduceerd op HWN en OWN.

Ondersteuning/samenhang met andere MBBB maatregelen:

Vooraf synergie-effecten opleveren in combinatie met andere structurele gedragsmaatregelen. Het realiseren en gebruik maken van de overige mobiliteitsmaatregelen binnen de winkel van Maastricht-Bereikbaar zorgt voor maximaal effect.

Toegesplitst op:

- Reizigers en bezoekers
- Forensen
- Goederenverkeer

Zuid-Limburgse samenwerking:

De successen van regio Maastricht-Heuvelland delen met andere regio's binnen Limburg Bereikbaar, met name gericht op Zuid-Limburg. Organisatorische en procesafspraken ook toepassen binnen andere regio's voor uniformiteit (niet opnieuw wiel uitvinden). Zie figuur 1 pagina 10.

Neveneffecten:

- Een reductie van het verkeer en een betere doorstroming zal ook een positief effect hebben op de veiligheid en de kans op ongelukken(en daardoor calamiteiten) wordt kleiner. De opzet van de database van LTC is bruikbaar voor alle gemeenten;
- Naast structurele samenwerking van wegbeheerders zal ook binnen gemeenten dit systeem gaan leiden tot betere afstemming van eigen projecten (afdeling overstijgend). In de toekomst zullen ook de hulpdiensten hieruit de noodzakelijke info kunnen halen, voor snellere en betere aanrijtijden.
- Één loket voor maken/verspreiden/nazorg actuele hinder binnen regio Maastricht-Heuvelland specifiek plangebied A2;
- Door regioregie ontstaat een stabiel en robuuster verkeerssysteem;
- Verder vooruit plannen en tijdig inzetten maatregel kan kostenvoordeel opleveren. Het inzetten van een noodscenario's wordt verminderd.

Imago: Door het verstrekken van informatie over de bereikbaarheid van stad en regio tijdens een omvangrijk project als A2 is goed voor het imago.

Type maatregel

Afstemmen van vraag en aanbod door slim plannen en inzetten van een goede communicatiestrategie. Waar nodig aanvullen met benuttingsmaatregelen en verkeersmanagementmaatregelen.

Nadere afbakening maatregel / project

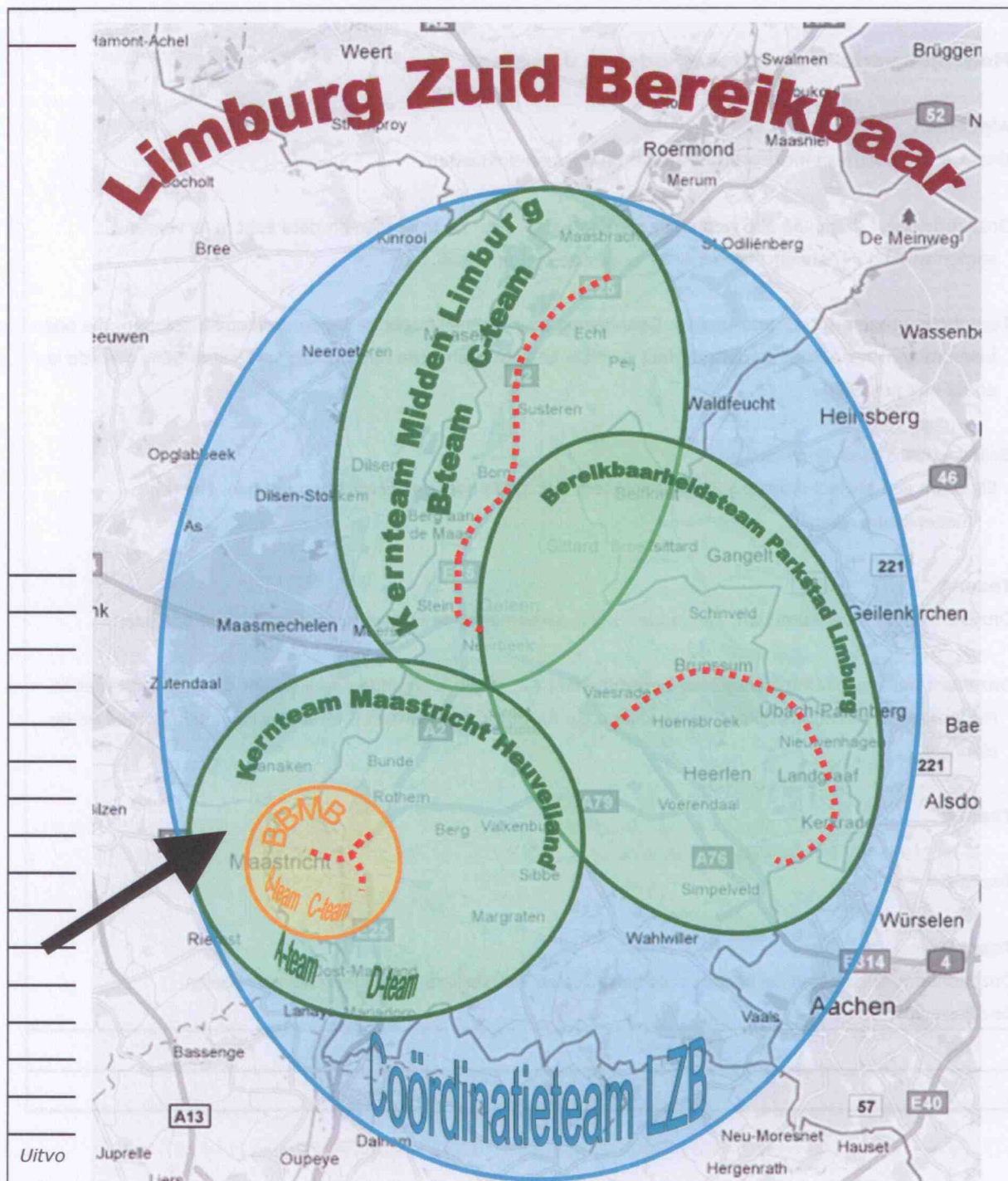
Wat zit wel in de scope:

- Het onderling afstemmen van wegwerkzaamheden en evenementen op elkaar. Dit heeft betrekking op HWN en OWN binnen de regio Maastricht-Heuvelland (stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen (80/50 km wegen) en Erftoegangswegen met een zekere verkeersfunctie (30/60 km (ETW-1) wegen):
- Het inzetten van benuttingmaatregelen/mobiliteits(management)maatregel, binnen de regio Maastricht-Heuvelland om de hinder te beperken. Niet alleen om de jaarlijkse 10% groei weg te nemen, maar ook benuttingsmaatregelen tijdens de hinderperiode(bouw) zelf.
- Bij grote evenementen binnen de regio mobiliteitsmaatregelen uit de portfolio Maastricht-Bereikbaar aanbieden en faciliteren. Gebruik maken van netwerken van evenementenorganisaties. Door een grondige analyse van de doelgroepen, kan dit heel gericht plaatsvinden.
- Het communiceren over wegwerkzaamheden en bijbehorende maatregelen (zoals slim reizen) binnen de regio Maastricht-Heuvelland. Bij afsluitingen/rijstrookbeperkingen op de hoogte stellen van omleidingsroute met bijbehorend reisadvies. Voor 2012 doel om 80% van de werken met grote hinder t/m matige hinder eenduidig en actueel te communiceren. De overige 20% van werken met kleine hinder oppakken als bovenstaande goed loopt.
- Primair behoren de kosten die gemaakt worden voor benuttingsmaatregelen en verkeersmanagementmaatregelen en daaraan gerelateerde projectcommunicatie niet tot de scope. Echter, in bepaalde gevallen kunnen deze kosten vanuit regioregie betaald worden (bv. Project overschrijdende kosten, extra inzet van benuttingsmaatregelen, communicatie en verkeersmanagement). Op deze manier worden de middelen vanuit regioregie ingezet als 'vliegwiel' om zo tot een robuuste, gedragen organisatie te komen.
- Bestaande instrumenten van wegbeheerders integreren, waar mogelijk. Verder investeren in instrumenten en hulpmiddel om binnen de regio een dynamisch verkeersmodel te ontwikkelen.

Figuur 1;

Geografische scope (Heuvelland-Maastricht als een van de 3 regio's in Zuid-Limburg). De groene cirkel met zwarte pijl aangegeven is onderdeel van dit Pva.

Regio Maastricht-Heuvelland vormt samen met de overige 2 regio's te weten regio Parkstad-Limburg en regio Midden-Limburg onderdeel uit van Limburg-Zuid bereikbaar. Provincie Limburg heeft hier de trekkersrol om te zorgen dat er totaalregie is en onderlinge afstemming tussen de 3 regio's. De trekkers van de A-D teams leveren input enerzijds aan het kernteam en van daaruit aan het coördinatieteam Limburg-Zuid bereikbaar over procesvoortgang binnen regio Maastricht-Heuvelland. Het kernteam Maastricht-Heuvelland bewaakt de voortgang binnen de regio Maastricht-Heuvelland en schaaft op als onderdelen binnen teams niet goed lopen. Binnen het coördinatieteam vindt niet alleen procesbewaking van Limburg Zuid bereikbaar, maar vindt ook de verbinding plaats met de overige regio's. Ervaringen en aandachtspunten (op de verschillende onderdelen afstemming, mobiliteitsmanagement, communicatie en verkeersmanagement) vanuit de diverse regio's worden uitgewisseld.



Uitvo
ering
sorga

nisatie regio regio Maastricht Heuvelland zie pag 15.

Wat zit niet in de scope:

- informeren van bewoners/bedrijven over lokale hinder agv wegwerkzaamheden binnen het projectgebied A2 die voor hun deur door uitvoerende werkzaamheden niet bereikbaar zijn (rol projectbureau A2/Avenue2)
- Kosten voor het inzetten van benuttingsmaatregelen, communicatie en verkeersmanagementmaatregelen voor wegwerkzaamheden en evenementen. In bepaalde gevallen (zie wel in scope) drukken deze kosten op de begroting van regioregie.

Mogelijke variatie en onzekerheden in de scope

Algemeen

Onzeker : invloed van incidenten/calamiteiten en weersinvloeden

Onzekerheden : discipline alle wegbeheerders om afspraken na te komen en data echt in te voeren, samenwerking in netwerk (teams A-D) loopt nog niet optimaal.

Technische vragen m.b.t. data-opslag. Gaandeweg door intensief gebruik tegen problemen oplopen, die ons belemmeren. Als output de data perfect op orde hebben. Aanname dat binnen 3 maanden 50% op orde is en na half jaar 99%.

Beïnvloedbare randvoorwaarden:

- Elk team een project startup (PSU) toepassen. Hetzelfde doel en verwachting hebben. Daarbij medeplichtig maken.

Team A

Onzeker: of/wanneer cumulatie van hinder a.g.v. samenvallende wegwerkzaamheden gaat optreden

Onzeker : betrouwbaarheid complexe bouwplanning A2, snelle wijzigingen nodig maar dit kan fluctuaties in hinder (zowel pieken als dalen) veroorzaken. Op korte termijn (binnen 6 weken) wijzigingen komen op de planning.

Team B

Team C

Team D

Onzekerheid: Wie betaalt de kosten voor het inzetten van verkeersmanagementmaatregelen.

Onzekerheid:

Samenhang en samenwerking

Binnen het programmabureau Maastricht Bereikbaar wordt gewerkt aan een samenhangend pakket van slim werken en slim reizen (programma BeterBenutten).

Regioregio richt zich op de afstemming tussen vraag en aanbod. De vraagkant (infra) wordt beïnvloed door de beschikbare capaciteit van het wegennet. Het aanbod wordt gereguleerd door benuttingsmaatregelen en verkeersmanagementmaatregelen (voor benuttingsmaatregelen o.a. de producten van Maastricht Bereikbaar, voortvloeiend uit het programma Beter Benutten). Hierover wordt via de website van Maastricht Bereikbaar

gecommuniceerd (ook product van Maastricht Bereikbaar). Via het programmabureau Maastricht-Bereikbaar en de daarbij behorende structuur (organisatie) worden de producten, diensten en services van Regioregie verankerd met wegbeheerders, projectbureau A2, Avenue2, ProRail, hulpdiensten, bedrijven, enz. geregeld. Door samenwerking tussen o.a. de wegbeheerders wordt onnodige verkeershinder voor de weggebruiker voorkomen. De deelnemende partijen zijn beter op de hoogte van elkaars activiteiten (wegwerkzaamheden en evenementen) en verbetert de communicatie naar de weggebruiker. Met de focus op regioregie zijn de teams A tot en met C reeds ingericht en wordt D-team geoptimaliseerd en uitgebreid. Binnen Plangebied A2 is er een E-team voor conflicten die voortkomen uit de verscheidene teams om hierin stand in te nemen. Verwacht wordt dat dit incidenteel voorkomt (10%).

Kosten

Wat hebben we nodig binnen regioregie:

Om het beoogd effect te kunnen realiseren is er extra impuls aan geld noodzakelijk. De voorgenomen investeringen (o.a. optimaliseren van bestaande systemen) zijn meerjarige investeringen.

Door de deelname van de verschillende vertegenwoordigers van wegbeheerders en andere partijen zijn dit autonome investeringen. Door middel van een geldimpuls vanuit Rijk en regio (o.a. provincie, gemeente Maastricht) wordt verwacht dat dit voor een vliegwiel effect zal zorgen met een externe uitwerking.

Verwachting is dat door externe partijen (o.a. andere gemeenten, hulpdiensten) dit extra investeringen in natura opleveren.

Het effect van regioregie dient niet alleen tijdens de uitvoering van werkzaamheden in plangebied A2/regio Maastricht-Heuvelland zichtbaar te zijn, maar ook op lange termijn.

Door duidelijke (proces)afspraken zal afstemmen van wegwerkzaamheden geen vrijwillig karakter meer hebben.

De investering in het opzetten van datasystemen wordt verwacht dat ook merkbaar is in de overige regio's binnen Limburg Zuid. Goed voorbeeld doet goed volgen!

Wat doet de regio extra:

Ten aanzien van de website Limburg Bereikbaar en de hiermee samenhangende 'regioregie' op Zuid-Limburgse schaal heeft de Provincie Limburg middelen voor gereserveerd. Regioregie Maastricht-Heuvelland dient als vliegwiel voor het opzetten/opschalen van regioregie in de overige Zuid-Limburgse regio's en wellicht in Noord-Limburg.

In 2012 zal de prioriteit liggen om basissystemen zoals LTC uit te breiden met functionaliteiten (optimalisatie), die grote meerwaarde hebben voor alle partijen

Investeringen	2012	2013	2014
EDP module jaarlijks exploitatiekosten	30.000,--	30.000,--	30.000,--
uitbreiding van LTC met redigeermodule (aanschaf/licentie)	10.000,--	10.000,--	10.000,--
LTC koppeling met MOOR (kabels en leidingen werkz) (aanschaf)	1.000,--		
LTC koppeling met MOOR jaarlijks exploitatie	3.000,--	3.000,--	3.000,--
kosten opbouw database regioregie en onderhoud	45.000,--	20.000,--	20.000,--
Opzet dynamisch verkeersmodel	60.000,--	40.000,--	40.000,--
Subtotaal	149.000	103.000,--	103.000,--

Werkbudget			
Uitvoeren verkeersanalyse, opzetten modelruns	-	40.000,--	40.000,--
Ondersteunen inzet van maatregelen voor betere doorstroming	-	150.000,--	150.000,--
Extra communicatie bij evenementen/werken (advertentiekosten etc)	20.000,-	35.000,--	30.000,--
Samenvallend werk anders uitvoeren, investering in MOB maatregelen of verkeersmanagementmaatregelen	100.000,--	175.000,--	175.000,--
Monitoring	10.000,--	10.000,--	10.000,--
<i>Subtotaal</i>	<i>130.000,--</i>	<i>410.000,--</i>	<i>405.000,--</i>
Totaal	279.000,--	513.000,--	508.000,--
Kosten zijn incl. BTW			
NB2: voor BTW zie het aandachtspunt in de handleiding			
NB3: Prijspeil aangeven			
NB4: kosten voor eigen personeel komen niet in aanmerking voor een bijdrage uit BB			

Taakstellend budget, prognose kasritme en verdeling over de partners

Bijdrage van	Budget in k€ * prijspeil"	Prognose Kasritme			
		2012	2013	2014	2015 e.v
Rijk (60%)	780	167	308	305	
Regio(40%)	520	112	205	203	
Totaal Budget BB	1.300	279	513	508	

De Rijksbijdrage is maximaal € 780.000 en is inclusief BTW. Deze bijdrage zal op basis van de voortgang van het project onder aftrek van de door het Rijk aan het BTW compensatiefonds af te dragen BTW ter beschikking worden gesteld aan de lagere overheden. De rijksbijdrage loopt via de provincie (BDU) naar de Gemeente Maastricht. Alle overige bedragen in de bovenstaande tabel zijn incl. btw.

Mijlpalen / Planning en kosten

Mijlpalen	Planning		Variatiecoëff
	Start	gereed	
Team A			
-Investeren in systemen en 80% op orde	1 maart 12	1 sept 12	
Investeren in systemen 100% op orde	sept 2012	Maart 2013	
-lijsten uit de centrale database. Akkoord op 6-weeken planning en lange termijn planning	doorlopend		
-handleiding voor alle weggebruikers vullen LTC	1 april 12	15 juni 2012	
-A-team procesafspraken opstellen en gezamenlijk aftikken	april 12	Sept 2012	
- meer wegwerkzaamheden van andere bronnen zoals vergunning en werken rondom kabels en leidingen koppelen met LTC	juni 12	nov 12 1 aug 12	
Team B			
-versneld inzetten van benuttingsmaatregelen	April 12	okt 2012	
-eenvoudige maatwerk producten ontwikkelen en toepassen	juni 2012	nov 2012	
-procesafspraken B-team	Mei 2012	sept 12	
Team C			
-handleiding voor C-team a.d.h.v. hinderklasse	Mrt 2012	mei 12	
-proces rond C-team samenwerking tussen bouw- en publiekscommunicatie, en procesafspraken met andere	Juni 12	nov 12	

com. Adviseurs van wegbeheerders -eenduidige info op verscheidene websites	Doorlopend	doorlopend	
Team D -verkennen in verkeershindertool/dynamisch verkeersmodel -Verkeersanalyses op basis van conflicten -investeren in verkeersmodel - D-team procesafspraken opstellen en aftikken	Mei 2012	sept 2012	
Voortgang -Impact werk prorail in 2013, afspraken maken over bereikbaarheid	Juni 12 sept 12	doorlopend juni 13	
	Juni 12	sept 12	
	Mei 12	doorlopend	

Risico's

Nr.	Belangrijkste risico's	Kans van optreden	Mogelijke gevolgen		Beheersmaatregelen
			Tijd	Geld in k€	
	Beschrijving van de belangrijkste risico's (qua inhoud, planning, kosten, juridisch e.d), de kans van optreden, de consequenties indien het risico zich voordoet en de beheersmaatregelen.				
Algemeen					
1	Regioregie een te vrijwillig karakter blijft houden.	40%			Niet alleen duidelijke afspraken binnen de teams vastleggen, maar ook bestuurlijk goed afdekken.
Team A					
1	Samenwerking wegbeheerders loopt niet optimaal (vertragingen, geen eenduidige communicatie niet afgestemde werkzaamheden of samenvallende werkzaamheden	30%			Maximaal overleg A-D team Wegbeheerders aanspreken op verantwoordelijkheid van niet alleen haalplicht, maar ook brengplicht. Opschalen naar managementoverleg E-team bij vastlopen proces of discussie t.a.v. communicatie
2	Technische problemen Andes levert niet wat afgesproken is, waardoor LTC lijsten niet compleet zijn.	30%			Spreek directie op verantwoordelijkheid aan om gemaakte afspraken na te komen. Geen-> Geen betaling totdat opgelost is
3	Werken/activiteiten verschuiven alsnog zonder A team voldoende in stelling te brengen.	30%			Leden van A team dienen hiervoor te waken, brengt het functioneren van regio-regie in gevaar! Leden 'deelgenoot' maken van project en aanspreken op verantwoordelijkheid en besluitvorming van conflictvrij gemaakte werken.
4	Werken krijgen we niet optimaal afgestemd, toch tijdelijke extra hinder op piekmomenten	20%			Piekhinder accepteren, wel zeer vroeg en eenduidig communiceren

Team B					
1					
Team C					
1	Verschillende partijen brengen communicatieboodschappen naar buiten	40%			Keiharde discipline in team C Bestuurlijke "rugdekking" en discipline in stuurgroep MB en escalatieteam E
Team D					
1	Omslag doorstromingsoverleg achter monitoren naar vooraf verkeersanalyse uitvoeren roept weerstand op	20%			Bij impasse opschalen naar managentoverleg, E team
2	Inrichten Verkeersmodel voor de regio loopt vertraging op	40 %			Planning bijstellen en nog gebruik maken van gescheiden verkeersberekeningen. Goede samenwerking.

Uitvoeringsorganisatie

Benodigd team, betrokken partijen, etc.

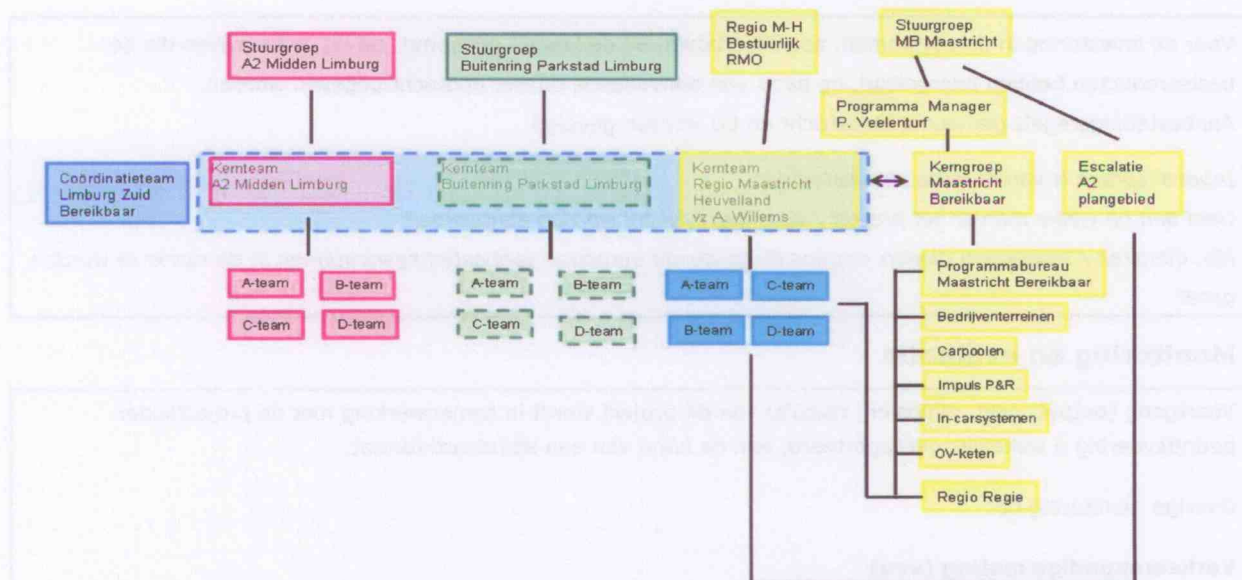
Hieronder organisatiemodel van regioregie Maastricht-Heuvelland (gele kolom). Welke deel uit maakt van Limburg Zuid Bereikbaar.

Team A en D trekker: ElviraJanissen

Team C en D trekker: Angel Willems

Team E trekker: Paul Veelenturf

Organisatiemodel Limburg zuid bereikbaar. Voor dit pva is gele kolom van toepassing en uitgewerkt.



A-team
Wekelijks: A2 plangebied
Elvira Janissen sluit aan bij wegbeheersersoverleg laatste half uur.
Remboud van Gemert, Maurice Debougnoux, Nico Beckers

Maandelijks: Overleg Maastricht-Heuvelland

vz: Elvira Janissen Maastricht Bereikbaar/RSW
Remboud van Gemert Avenue2
Maurice Debougnoux A2 Maastricht
Nico Beckers Gemeente Maastricht
Fons Böhnmajier Gemeente Maastricht
Angel Willems Maastricht Bereikbaar/ Gemeente Maastricht

H. Dijk/ B. Lahaye Provincie Limburg
D. Spee (A) Gemeente Beek
M. Schepers Gemeente Meerssen
B. Van Eijsden Gemeente Valkenburg
R. Schunoken (A) Gemeente Valls
R. Van Bergen (A) Gemeente Oulpen-Wittem
P. Pisters Gemeente Eijsden-Margraten
G. Leenders Namens hulpdiensten
B. Van Loo ProRail

C-team

Wekelijks focus A2 plangebied

Vz: Angel Willems Maastricht Bereikbaar/ Gemeente Maastricht
Mlou van Meneijk Maastricht Bereikbaar
Kay Jans Avenue2/A2 Maastricht
Elvira Janissen Maastricht Bereikbaar/RSW

Adhoc betreffende gemeente werk gecommuniceerd moet worden
1 x per kwartaal A2 plangebied

Vz: Angel Willems Maastricht Bereikbaar/ Gemeente Maastricht
Mlou van Meneijk Maastricht Bereikbaar
Kay Jans Avenue2/A2 Maastricht deel
N2/Geuselt
Elvira Janissen Maastricht Bereikbaar/RSW
Jeroen Stein RWS BHID/ publiekscommunicatie
Desiree Florie A2 Maastricht publiekscommunicatie
Marjolien Senden A2 Maastricht deel Europaplein
Loes Senden A2 Maastricht deel Kruisdijk

Adhoc afhankelijk werken binnen regio

Gerie Posthuma Provincie Limburg
Nadia Cortenraad Gemeente Meerssen
? Gemeente Valkenburg
? Gemeente Eijsden-Margraten

D-Team

Vz: Elvira Janissen
Remboud van Gemert
Ferry Wahls
Frank Smeets
Cedric van Velthoven
Jean Geurts
Jan van Tilburg/Nedo Oroz

Adhoc

G. Spee/L. Schings
DHV/ N. Bosch/
B. v. Kruisbergen
B. Van Eijsden
R. Schunoken
R. Van Bergen
P. Pisters

B-team: adhoc vooralsnog A2 plangebied op basis van werken

Vz: Angel Willems Maastricht Bereikbaar/Gemeente Maastricht
Peter Rossewijk PMB Backoffice
Roy Cornelissen PMB topdagen & evenementen
Joost Beenker PMB fietsimpuls
Johan Camp PMB OV/keten
Rik Lehouille PMB knooppunten
Tamara Vannuyts PMB bedrijven
Marc Schrijen Provincie Limburg

Escalatie A2 plangebied adhoc

Vz: Paul Veelturf Maastricht/Bereikbaar
Sabine Kam Rijkswaterstaat
Jeroen Maas OM A2 Maastricht
Elsinne Westbroek gemeente Maastricht
Bauke Lobbezoo Avenue2

Contracteringsstrategie

Voor de investering in datasystemen, zoals hierboven bij de kosten genoemd, zal bij de bedrijven die de basisproducten hebben neergelegd, op basis van aanvullende offerte opdracht gegeven worden.

Aanbestedingsregels gemeente Maastricht en EU worden gevolgd.

Ingeval sprake is van externe aanbesteding:

Geef aan op welke manier het project / de maatregel zal worden aanbesteed

NB: diensten / leveringen dienen volgens de geldende Europese aanbestedingsrichtlijnen in de markt te worden gezet

Monitoring en evaluatie

Voortgang (output, geld, mijlpalen, risico's) van dit project wordt in samenwerking met de projectleider bedrijfsvoering 6 wekelijks gerapporteerd, aan de hand van een standaard format.

Overige monitoring op:

Verkeerskundige meting (vvu)

Bij paragraaf beoogde effect is aangegeven dat inzet van beoogde maatregelen het ingeschatte effect 7 vvu in de spits reduceert op HWN en OWN. Op programmabreed niveau wordt de reductie van vvu gemeten.

Voor de nulmeting en de dagelijks meting (op basis van gegevens tomtom) zal gebruik worden gemaakt van de gegevens die nu reeds beschikbaar zijn binnen A2 Maastricht. Zo kan ook de impact en het effect achteraf gemeten worden bij bepaalde faseringen. Op basis van de ingezette VM en MM maatregelen kan het effect op de reductie gemeten en aangetoond worden.

Dit is in feite de evaluatie van feitelijke hinder na uitvoering van werkzaamheden of evenementen met grote hinder.

Gedragsverandering

Naast de inzet van maatregelen draagt ook de info van reisadvies op de website Maastricht-Bereikbaar bij aan gedragsverandering bij de reiziger. Het effect kan gemeten worden door een peilstok te steken in een groep reizigers, door via de website een groep reizigers gericht te bevragen. Hierbij zal gebruik worden gemaakt van de reizigers die reeds in de database van Maastricht-Bereikbaar zitten. Dit gebeurt door de projectleider monitoring. In samenwerking met hem zal bekeken worden welke aanvullende vragen aan de reiziger voor regioregie effect gemeten kan worden.

Eind april wordt door IM (slim reizen) de automobilist bevestigd en wordt ook de gedragsverandering gemeten (hoe reist u, waar haalt u de info vandaan, wanneer en hoe vaak reist u, etc. Resultaten van deze meting zullen gebruikt worden voor vervolgmetingen (in okt). Aanvullende vragen kunnen dan nog een beter beeld weergeven.

Ook gebruik maken van gegevens van 9292. Hieruit is reeds gebleken dat 1-2% van haar klanten het reisadvies opvolgde!

Verkennen bestaande tools, waarvan onderstaande reeds bekend zijn:

- van Rijkswaterstaat de landelijke 0800-lijn waar gerichte klachten, vragen, opmerkingen binnen komen gelinkt aan plangebied A2. Elementen van hinder is weer input voor communicatie.
- Digitale klantenpanel welk Rijkswaterstaat gebruikt kan ook worden ingezet voor reizigers die reeds binnen plangebied A2 reizen gericht te bevragen. Dit moet wel meerwaarde hebben op de enquêtes die op programmabreed niveau plaats vinden.

Succes en faalfactoren:

2 keer per jaar rapporteren op inzet, output en effect.

Procesvariabele/samenwerken:

In dit pva is bij elk team de procesvariabele/samenwerking beschreven. Er is op voorhand een inschatting qua inzet gemaakt van de deelnemende partijen. In oktober van dit jaar en ook volgend jaar wordt dit gemonitord, hoeveel meer inzet de partijen leveren.

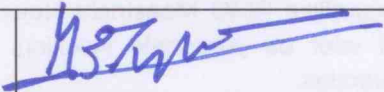

Kwantitatieve metingen:

- aantal in regio-regie behandelde losse werkzaamheden;
- aantal werkzaamheden dat regio-regie wat *werkwijze* betreft heeft aangepast;
- aantal werkzaamheden dat regio-regie in *tijd* heeft verschoven;
- aantal werkzaamheden dat niet in regio-regie is aangedragen

Exogene factoren:

De factoren die ook van invloed zijn op de beschreven beoogde effecten zullen worden bijgehouden. De maandelijks overzichten van projecten met hinder is voor andere projectleiders input om de exogene factoren in beeld te brengen die van invloed zijn op effect van andere maatregelen/programma totaal.

Vaststelling / ondertekening

Functie	Naam	Handtekening	Datum
Ministerie IenM, Programmadirecteur Beter Benutten	J.B. Dijkstra		12/7/12
Gemeente Maastricht, Teamleider mobiliteit en milieu	E. Westbroek		06-07-2012

BIJLAGE 1:

Limburg Zuid Bereikbaar

Ambtelijk RMO Maastricht-Heuvelland

Datum: 29 maart

Status: definitief

Op dit moment wordt er rondom de werkzaamheden aan het knooppunt Kerensheide door de omliggende wegbeheerders samengewerkt in de zogenaamde Regio Regie A2 Midden Limburg. Deze Regio Regie is een jaar voor de grootschalige werkzaamheden van Rijkswaterstaat aan zowel de A2 (spitsstroken) als de A76 (verbreding) gestart en de ervaringen hiermee zijn positief. Reden genoeg om deze werkwijze te verbreden naar de regio's Maastricht en Parkstad Limburg. Deels gebeurt dit al in Maastricht en in Parkstad Limburg dient dit nog te worden opgestart.

Er ontstaan overlappings van bereikbaarheidsmaatregelen en bovendien is uitwisseling en verbinden van kennis en ervaringen zinvol. Daarom wordt voorgesteld om **Limburg Zuid Bereikbaarte** organiseren zoals in onderstaande paragrafen beschreven.

Het coördinatieteam Limburg Zuid Bereikbaar wilt deze notitie ter informatie aanbieden aan zowel het ambtelijke als bestuurlijke RMO Maastricht Heuvelland. In paragraaf 4.2 staat aangegeven wat dit concreet betekent voor de personele invulling. Dit is overigens een afschaling van de huidige personele consequenties.

1. Inleiding

Meer dan in andere Nederlandse regio's heeft Limburg en dan vooral het zuiden van Limburg te maken met een sterke vergrijzing van de bevolking. Niet alleen de Limburgse bevolkingsdaling zet flink door met in 2040 een verwachte daling van de Limburgse bevolking met 20% (naar niveau 1960) maar ook het aantal senioren neemt enorm toe (60% meer dan nu) terwijl het aantal jongeren behoorlijk afneemt. De verwachting is dat in 2040 de potentiële beroepsbevolking 30% lager is dan het huidige niveau. Dit heeft gevolgen voor de Limburgse mobiliteit: minder auto's in de ochtendspits maar eventueel meer auto's in de avondspits en een betere spreiding van het verkeersaanbod over de dag.

Een andere aanpak van bereikbaarheidsknelpunten is nodig. Het bouwen van nieuwe infrastructuur wordt minder van belang. Juist de wijze waarop alle verschillende vervoersstromen en doelgroepen worden afgewikkeld neemt in belang toe. Dit managen van het verkeer of te wel verkeersmanagement (VKM), mobiliteitsmanagement (MM) en de communicatie (C) hierover dient in de nabije toekomst nog meer centraal te staan. De regionale overheden zijn aangewezen om de rol als regisseur op zich te nemen inzake de inzet van VKM, MM en C bij bereikbaarheidsknelpunten.

2. Aanleiding

Met een aantal grote bouwprojecten al in uitvoering (A2 Midden Limburg en A2 Tunnel Maastricht) of op korte termijn gepland (Noorderbrug Maastricht, tram Vlaanderen-Maastricht en de Parkstad Buitenring) dient zich een sense-of-urgency aan die noopt tot een goede regionale samenwerking. Gelet op deze sense-of-urgency en het steeds grotere belang van VKM en MM door de toekomstige verwachte mobiliteitsontwikkeling wordt deze regionale samenwerking tot stand gebracht met de start van **Limburg Zuid Bereikbaar**. Rondom deze projecten is namelijk een samenhangend pakket aan VKM, MM en C nodig.

In het verleden zijn vanwege enerzijds grotere bouwprojecten zoals A2 Midden Limburg en A2 Tunnel Maastricht en anderzijds structurele bereikbaarheidsproblematiek in en rondom Maastricht al processen georganiseerd om de bereikbaarheid met de inzet van VKM, MM en C te verbeteren. Het succes van deze samenwerkingsvormen (Regio Regie A2 Midden Limburg en Maastricht Bereikbaar) zijn gebruikt als basis voor Limburg Zuid Bereikbaar. Deze processen zijn tevens gebaseerd op de landelijke **minder hinder aanpak**, waarbij achtereenvolgens regionaal afgestemde maatregelen worden getroffen op het gebied van:

- slim plannen en slim bouwen
- mobiliteitsmanagement
- verkeersmanagement
- communicatie

3. Doel

Limburg Zuid Bereikbaar heeft als doel om bestaande initiatieven op het gebied van VKM, MM en C waar nodig te bundelen en zinvolle nieuwe bereikbaarheidsmaatregelen te initiëren door gebruik te maken van de minder hinder aanpak.

Limburg Zuid Bereikbaar blijft zo lang bestaan als dat vanuit de behoefte bij de verschillende partijen noodzakelijk wordt geacht.

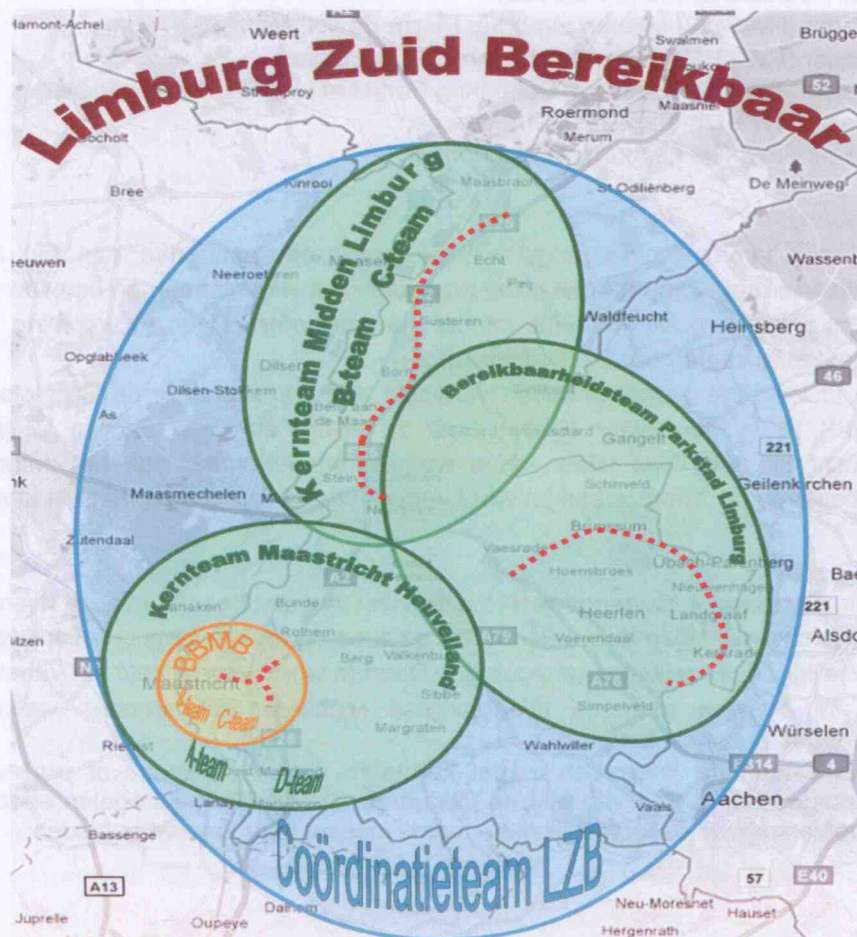
4. Werkwijze

In een aantal regio's is inmiddels goede ervaring opgedaan met de zogenaamde A t/m D-teams. Deze teams vloeien voort uit de minder hinder aanpak:

- A-teams zorgen voor het slim plannen en bouwen;
- B-teams zorgen voor de inzet van maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement;
- C-teams zorgen voor communicatiemaatregelen;
- D-teams zorgen voor de inzet van maatregelen op het gebied van verkeersmanagement.

De samenwerking van Limburg Zuid Bereikbaar is daar ook op gebaseerd. Op de volgende pagina is het gebied van de samenwerking en een voorstel voor een optimale samenwerking schematisch weergegeven.

Uitgangspunt voor dit plaatje is dat de inzet van VKM, MM en C het meest succesvol is wanneer het naast de sense-of-urgency wordt ingezet in een gebied. Er is dus gekozen voor een gebiedsgerichte aanpak ongeacht de infrabeheerders. Bij dit zogenaamde netwerkmanagement staat de reiziger centraal.



In de volgende paragrafen wordt per team de taken en bemensing aangegeven. Dezewerkwijze kan naar verloop van tijd wijzigen. Er wordt hierbij uitdrukkelijk aangegeven dat er sprake is van een groeimodel waarbij altijd oog dient te zijn voor efficiëntere mogelijkheden om samen te werken. Ditzelfde geldt ook voor de overlegfrequentie: dit is een inschatting op basis van hetgeen nu gebeurt. Omdat het veelal gaat om een intensivering (verbetering) van de samenwerking en besluitvorming naar verwachting maar sporadisch aan de orde is, wordt er geen stuurgroep LVB in het leven geroepen. Wanneer besluitvorming nodig is dan wordt gebruik gemaakt van de bestaande bestuurlijke gremia zoals BRMO, Stuurgroep MB, Stuurgroep A2, Stuurgroep BPL, Stuurgroep RRA2ML of desgewenst wordt tussentijds kleinschalig bijeen geroepen.

4.1 Limburg Zuid

Door het instellen van een coördinatieteam wordt elk *kwartaal* overkoepelend afgestemd en initiatieven aangejaagd.

Daarbij behoren de volgende taken tot de verantwoordelijkheid:

1. Bewaken van overkoepelende activiteiten/zaken/projecten/werkzaamheden op het gebied van VKM/MM/Communicatie aan de hand van een werkdocument;
2. Activiteiten uit de drie kernteams samenbrengen en overlap of ontbrekende zaken signaleren;
3. Beslispunten voor bestuurders signaleren en op gelegenheid de desbetreffende bestuurders bij elkaar brengen;
4. Terugkoppeling verzorgen in Regionale Mobiliteits Overleggen;
5. Monitoren/evalueren;
6. Lerend vermogen – kennisdeling – best practices – uitwisselen en verbinden.

Het coördinatieteam bestaat uit de volgende leden:

- Provincie Limburg, Marco Luijten (voorzitter)
- RMO-coördinator Sittard-Geleen, Ton de Korte
- RMO-coördinator Maastricht, Angel Willems
- RMO-coördinator Parkstad Limburg, Paul Alzer
- Omgevingsmanager (RWS) A2 Midden Limburg, Pierre Hawinkels
- Omgevingsmanager (RWS) A2 Tunnel Maastricht, Jeroen Maas
- Omgevingsmanager (Provincie Limburg) Buitenring Parkstad Limburg, Mat Snijders
- Verkeersmanager RWS Limburg, Jos v Kruisbergen
- VKM- en MM-beleid Provincie Limburg, Tessa Peters

4.2 Midden Limburg

In dit gebied is sprake van een overgangsfase: de bouwwerkzaamheden aan het knooppunt Kerensheide zijn weliswaar nog volop aan de gang maar door het slim plannen en bouwen is de inzet van de andere maatregelen op dit moment minder aan de orde. Naar verwachting zullen de invloedrijke werkzaamheden september 2012 afgerond zijn.

Vanaf 2013 worden invloedrijke werkzaamheden verwacht aan onder andere de Dr. Nolenslaan en Heerlenerweg (Sittard), Prins Mauritslaan (Beek) maar op termijn ook weer aan de A2 (structurele verbreding) en wellicht de A76. Niet alleen deze werkzaamheden maar ook het ontbreken van volwaardige alternatieven in dit 'smalste stukje' van Limburg verantwoordt deelname in Limburg Zuid Bereikbaar.

Tot op heden wordt in dit gebied al samengewerkt via de inzet van de 5 teams. In deze overgangsfase is het echter zaak om deze werkwijze te evalueren. En gelet op de toekomstige ontwikkelingen zal de nadruk meer komen te liggen op verkeersmanagement. Daarom wordt voorgesteld om vanaf 2013:

- het A-team af te bouwen naar de tweejaarlijkse reguliere afstemronden welke worden gecoördineerd door de provincie Limburg;
- zowel het B- als C-team te integreren in het kernteam omdat de sense of urgency minder aanwezig is en dus op het gebied van MM en Communicatie weinig maatregelen effectief zullen zijn. Wel wordt op verzoek de expertise uit deze teams ingezet in de andere gebieden;

- het D-team te intensiveren in relatie tot de sense of urgency rondom de toekomstige aanleg van de buitenring Parkstad en de directe link met deze buitenring bij de inzet van alternatieven voor de A2 en A76.

Door het in stand houden van **kernteam** Midden Limburg worden elk *kwartaal* alle maatregelen in *samenhang* gebracht en in het bijzonder maatregelen op het gebied van VKM geïnitieerd. Daarbij behoren de volgende taken tot de verantwoordelijkheid:

1. Coördineren van het B t/m D-team;
2. Terugkoppeling aan het Coördinatieteam Limburg Zuid Bereikbaar;
3. Bepalen van de bereikbaarheidsopgave per tijdseenheid;
4. Uitzetten van werkzaamheden/activiteiten;
5. Overlap van of ontbrekende activiteiten coördineren;
6. Bewaken van de afzonderlijke projecten;
7. Monitoren en evalueren van de effectiviteit van de verschillende maatregelen in relatie tot de bereikbaarheidsopgave.

Dit kernteam bestaat uit de volgende leden:

- RMO-coördinator Sittard-Geleen, Ton de Korte (voorzitter)
- Omgevingsmanager (RWS) A2 Midden Limburg, Pierre Hawinkels
- Mobiliteitsmanagement (RWS Limburg), Sandra van der Heijden
- Mobiliteitsmanagement (Prov Limburg), Marc Schrijen
- Communicatie (Gemeente Sittard – Geleen), *nog in te vullen*
- Voorzitter bereikbaarheidsteam Parkstad Limburg (Provincie Limburg), Tessa Peters

Omdat na 2013 de sense of urgency in dit gebied minder en sporadisch aanwezig is en er tevens een directe link is met de buitenring Parkstad wordt het **doorstromingsteam** aan dit gebied gekoppeld.

4.3 Parkstad Limburg

In deze omgeving is in ieder geval vanaf 2013 met de bouw van de buitenring Parkstad een duidelijke sense of urgency aanwezig. Daarnaast is er een directe link met het gebied Midden Limburg aanwezig als het gaat om de inzet van verkeersmanagement.

Omdat het vooral gaat om een invloedrijk project met als opdrachtgever de Provincie Limburg, de Provincie Limburg als coördinator van de afstemming van de wegwerkzaamheden/evenementen en als regiehouder voor de inzet van VKM, MM en communicatie ligt het zwaartepunt van de organisatie ook bij de Provincie Limburg. Echter vooral op het gebied van MM is een meer lokale aanpak zeer wenselijk en wordt voorgesteld om dit ook vooral samen met de gemeenten op te pakken.

Er mag geconcludeerd worden dat in deze regio de verdeling in vier teams vooralsnog niet zinvol is omdat enerzijds telkens dezelfde leden aanwezig zijn en anderzijds de Provincie Limburg van alle vier de teams voorzitter is. Daarom wordt in deze regio voorgesteld om met 1 team te werken:

Bereikbaarheidsteam Parkstad Limburg.

Dit team zorgt voor de bereikbaarheid in dit gebied door de inzet van VKM, MM en Communicatie. Elke *twee maanden* worden allerlei verschillende maatregelen in *samenhang* gebracht en nieuwe maatregelen geïnitieerd. Daarbij behoren de volgende taken tot de verantwoordelijkheid:

1. Terugkoppeling aan het Coördinatieteam Limburg Zuid Bereikbaar;
2. Bepalen van de bereikbaarheidsopgave per tijdseenheid;
3. Uitzetten van werkzaamheden/activiteiten op het gebied van de afstemming van de wegwerkzaamheden/evenementen, inzet van mobiliteitsmanagement en verkeersmanagement en de communicatie hierover;
4. Overlap van of ontbrekende activiteiten coördineren;
5. Bewaken van de afzonderlijke projecten;
6. Monitoren en evalueren van de effectiviteit van de verschillende maatregelen in relatie tot de bereikbaarheidsopgave.

Dit bereikbaarheidsteam bestaat uit de volgende leden:

- Provincie Limburg, Tessa Peters (voorzitter), Herman Dijk, Nedo Oroz, Jan van Tilburg, Marc Schrijen en N. Bouchiba
- Omgevingsmanager (Provincie Limburg) Buitenring Parkstad Limburg, Mat Snijders
- RMO-coördinator Parkstad Limburg, Paul Alzer
- Parkstad Limburg, Koen Augustijn
- Wegendistrict RWS Limburg, Menno Kamp, Gitta van Bergen en Elvira Janissen
- Verkeerscentrale Limburg, Cedric van Velthoven
- Gemeente Heerlen, dhr. R. Schmeitz, D. Martens
- Gemeente Brunssum, dhr. E. Noteborn / dhr. G. Veltrop
- Gemeente Landgraaf, dhr. R. Dörenberg / I. Brabants
- Gemeente Kerkrade, dhr. M. Scheepers
- Gemeente Voerendaal, dhr. C. Heil;
- Gemeente Nuth, dhr. B. Lendfers
- Gemeente Onderbanken, M. Pilipiec
- Gemeente Simpelveld, dhr. D. Heckmans
- Politie Limburg Zuid, Gerard Leenders
- Brandweer Limburg Zuid, Marco Ubaghs
- Prorail, Boy van Loo
- Véolia, *nog in te vullen*
- MNO, *nog in te vullen*
- Strassen NRW Aken/Krefeld, *nog in te vullen*
- Bedrijvenplatform, *nog in te vullen*
- RMO-coördinator Sittard-Geleen, Ton de Korte (in verband met de koppeling Midden-Limburg – sporadisch aanwezig en verder als agendalid)

4.4 Maastricht - Heuvelland

In deze omgeving is in ieder geval vanaf 2011 met de bouw van de A2 tunnel een duidelijke sense of urgency aanwezig. Daarnaast is er een directe link met de gebieden Midden Limburg en Parkstad Limburg aanwezig als het gaat om de inzet van verkeers- en mobiliteitsmanagement.

Landelijk zijn voor een aantal regio's zogenaamde Beter Benutten pakketten opgesteld. Met dit Beter Benutten pakket heeft deze regio van het Rijk middelen gekregen om een aantal benuttingsmaatregelen, m.n. rondom het A2 project, te treffen. Het project 'Regioregie' is een verdere uitwerking van dit pakket.

Doel regioregie

Een organisatie van samenhangende teams die met elkaar zorgen voor een goede inventarisatie (A), compenserende maatregelen en communicatie (B/C) en zonodig extra maatregelen voor doorstroming (D).

Vanwege de omvang van het project en het aantal partijen is een achtervang ingesteld om zonodig snel in te grijpen (E).

Op de korte termijn wordt met name ingezet op de activiteiten gericht op de werkzaamheden in combinatie met de evenementen. De structurele inzet van mobiliteitsmanagement en verkeersmanagement wordt hierna opgepakt (2013 ev.).

Taken

1. Coördineren van het A- t/m D-team (het 'treintje', waarbij D gelijktijdig plaatsvindt met B);
2. Terugkoppeling aan het Coördinatieteam Limburg Zuid Bereikbaar;
3. Bepalen van de bereikbaarheidsopgave per tijdseenheid;
4. Uitzetten van werkzaamheden/activiteiten;
5. Overlap van of ontbrekende activiteiten coördineren;
6. Bewaken van de afzonderlijke projecten;
7. Monitoren en evalueren van de effectiviteit van de verschillende maatregelen in relatie tot de bereikbaarheidsopgave.

Afstemmingsteam (A-team) Maastricht - Heuvelland

Doel

Slim bouwen en faseren zodat zo min mogelijk hinder ontstaat als gevolg van de geplande wegwerkzaamheden en evenementen. Wegbeheerders stemmen de betreffende plannings van wegwerkzaamheden met impact van verkeersmaatregel af, signaleren knelpunten en lossen deze op (90% van de gevallen) of schalen op (10 %). Tevens wordt zorg gedragen voor een eenduidige invulling van het bronbestand, tw. LTC.

Taken

1. Op basis van de LTC-lijst afstemming van de wegwerkzaamheden en evenementen (korte (check 6 weken) en lange termijn (1 jaar));
2. signaleren knelpunten van samenvallende wegwerkzaamheden en/of evenementen of samenvallende omleidingen door wegwerkzaamheden
3. Signaleren van bereikbaarheidsknelpunten/hinder (hinderklasse bepalen);
4. 'Doorsturen' activiteit naar B of D team, en in ieder geval C team

Beoogd resultaat:

Akkoord op een conflictvrije verkeersmaatregelenplanning < 6 weken (korte termijn) en tussen 3 maanden en 1 jaar (lange termijn)

Trekkerschap

- Wegendistrict RWS Limburg, ElviraJanissen

kernleden

- Provincie Limburg, Herman Dijk
- Trekker B/C team / RMO Coördinator, Angèl Willems
- Gemeente Meerssen, Maurice Schepers
- Gemeente Valkenburg a/d Geul, Ben van Eijnden
- Gemeente Eijsden-Margraten, PaulPisters
- Gemeente Maastricht, Nico Beckers / Fons Bonnemayer
- Politie Limburg Zuid (mede namens de overige hulpdiensten), Gerard Leenders
- Prorail, Boy van Loo
- Avenue2, Rembout van Gemert
- Projectbureau A2 Maastricht, MauriceDebougoux / Jeroen Maas

agendaleden

- Gemeente Vaals, Raymon. Schuncken
- Gemeente Gulpen-Wittem, Rob van Bergen
- Gemeente Beek, Ger Spee
- GGD Zuid-Limburg, Ramona Cox
- Brandweer Limburg Zuid, Marco Ubaghs

Overlegfrequentie

Maandelijks

Bereikbaarheid- en communicatieteam (B/C-team) Maastricht – Heuvelland

Doel

Slim reizen en werken zodat zo min mogelijk hinder ontstaat als gevolg van het onnodig gebruik van de infrastructuur. Onderzoeken en nemen van adequate mobiliteitsmaatregelen om tijdens de uitvoering verkeersmaatregelplanning bereikbaarheid totale regio Maastricht-Heuvelland te garanderen. Voor communicatie verzorgen van integrale en betrouwbare communicatie voor alle verkeersmaatregelen en mobiliteitsmaatregelen in de gehele regio.

Taken

1. Op basis van de bereikbaarheidsopgave een MM-toolkit (verder) ontwikkelen specifiek voor Maastricht - Heuvelland;
2. Uitvoering/uitzetten MM-toolkit;
3. Signaleren van bereikbaarheidsknelpunten welke niet oplosbaar zijn met MM-maatregelen;
4. Resultaten afstemmen en communiceren met belanghebbenden.

Beoogd:

Totaalpakket regionale mobiliteitsmaatregelen (structureel en ad hoc)

Betrouwbare communicatie en integrale communicatiekalender.

Trekkerschap en kernteam (overlegfrequentie wekelijks)

- Maastricht Bereikbaar / Angèl Willems(trekker)
- PMB communicatie/reisadviezen/website Milou van Merwijk
- PB A2, Marjolein Senden
- A2 Maastricht, Kay Jans
- ElviraJanissen, voorzitter A team (op afroep)

Overige leden (overlegfrequentie op afroep, echter minimaal 1x per kwartaal)

- Afhankelijk van in te zetten maatregelen (Projectleiders MB)
- Provincie Limburg, Marc Schrijen

Doorstromingsteam (D-team) Maastricht - Heuvelland

Doel

Slim sturen van het verkeer zodat zo min mogelijk hinder ontstaat als gevolg van de geplande wegwerkzaamheden en evenementen en het daardoor ontstaan van onjuist maar wel noodzakelijk infrastructuurgebruik. . Op basis van input uit A-team waar een conflict is. Door de gecoördineerde inzet van VKM-maatregelen wordt de weggebruiker geïnformeerd over de actuele verkeerssituatie en zonodig gestuurd over het beschikbare wegennet.

Taken

1. Op basis van de geconstateerde knelpunten uit het A-teambepalen of naast de bereikbaarheidsmaatregelen ook nog verkeersmanagentmaatregelen ingezet moeten worden;
2. Naar aanleiding van de overgebleven bereikbaarheidsopgave een VKM-toolkit ontwikkelen
3. Uitvoering/uitzetten VKM-toolkit;
4. Signaleren van bereikbaarheidsknelpunten welke niet oplosbaar zijn met VKM-maatregelen en doorsturen naar C team (extra communicatieopgave);

Beoogd resultaat: Oplossing voor conflict door uitvoering van aanvullende verkeersmaatregel.

Momenteel fungeert reeds een Doorstromingsoverleg vanuit het project A2 Maastricht gericht op evaluatie en monitoring van doorstroming rondom uitgevoerde wegwerkzaamheden. Met het reeds bestaande doorstromingsoverleg wordt gekeken hoe de hiervoor genoemde taken uitgevoerd kunnen worden, zodat ook aan de voorkant van wegwerkzaamheden wordt gekeken hoe knelpunten bij doorstroming binnen dit regiogebied aangepakt kunnen worden. Welke organisatie hiervoor nodig is. Trekker voor het maken van deze slag is ElviraJanissen.

BIJLAGE 2:

Uitgangspunt voor dit pva is het gedeelte afstemming vraag en aanbod uit werkdocument BeterBenutten Maastricht-Bereikbaar

C. Afstemming Vraag – Aanbod (Slim Plannen en Informeren)

4.11.2 Regionaal afstemmen en coördineren wegwerkzaamheden/beperken hinder (regioregie)

Door optimale afstemming van wegwerkzaamheden door de wegbeheerders en gerichte benuttingsmaatregelen kan de verkeershinder tot een minimum worden beperkt. Door 1 op 1 communicatie naar reizigers uit het reizigersbestand MB kan voor tijdstippen en locaties met hinder de reiziger tijdig geïnformeerd worden voor hij zijn reis start. Dit vraagt om een extra impuls : organisatie, koppelen verkeersmodellen, analysetool en communicatie via website en multimedia (Regioregie hinder A2 Maastricht/Zuid-Limburg) (VD)

4.11.SLIM PLANNEN EN INFORMEREN-DYNAMISCH VERKEERSMANAGEMENT										
4.11.2. Regionaal afstemmen en coördineren wegwerkzaamheden/beperken hinder (regioregie)										
										versie 5 oktober
Essentie van de maatregel:	Tijdens de bouw van de A2-tunnel wordt mogelijke hinder opgevangen door met name slim bouwen en slim faseren door Avenue2. Flankerend aan deze hinderaanpak zorgen de gezamenlijke wegbeheerders er voor dat op regionale schaal (zuidelijk Zuid-Limburg als start) de diverse wegwerkzaamheden en daarmee samenhangende grote evenementen eenduidig worden geïnventariseerd en worden afgestemd, waardoor de weggebruikers minimale hinder zullen ondervinden zowel forensen, leaserijders, bezoekers als goederenverkeer. Doel is om daarnaast om deze hinderinformatie zodanig strategisch en dagelijks actueel te communiceren dat reizigers bewust kiezen om spitsen en/of corridors te mijden in de regio Maastricht e.o. Maatregelen zijn stapsgewijs: 1.inventarisatie wegwerkzaamheden door wegbeheerders (loopt al) 2.afstemming/keuzes tav de fasering van deze wegwerkzaamheden op tot een optimale hoeveelheid hinder in de regio te komen en 3.betrouwbare, eenduidige en actuele informatie voor diverse reizigersgroepen over deze wegwerkzaamheden, te verwachten hinder en daaraan gekoppelde met elkaar verbonden worden en het verkeer kan beter over het gehele netwerk worden verdeeld.									
Effect op de doelstelling:	Forensen					Goederenverkeer		Bezoekers		OV-impuls
	A2-noord ingaand	A79 ingaand	A2/A79 uitgaand	Aken-Heuvelland-Maastricht	Intern Maastricht Maaskruisend	Overig	Doorgaand	Bestemming Maastricht	Topdagen	Evenementen
	< 5%	< 5%	< 5%	< 5%	< 5%	< 5%	5-25%?	< 5%	5-25% ?	5-25% ?
Het toepassen van regioregie zorgt in eerste instantie voor het beter benutten van HWN-OWN doordat de wegwerkzaamheden optimaal op elkaar worden afgestemd. De reductie van het aantal voertuigverliesuren zal beperkt zijn omdat vooral nieuwe vvu worden gerealiseerd. Het resultaat dat dagelijks actuele hinder naar reizigersgroepen wordt gecommuniceerd zal naar verwachting wel een direct effect hebben op het gedrag van reizigers om buiten de spits te gaan reizen en/of een alternatief te nemen (thuiswerken, OV, fiets). Dit effect zal naar verwachting in absolute zin beperkt zijn maar vooral synergie-effecten opleveren in combinatie met andere structurele gedragsmaatregelen. Regioregie wordt effectief door de integratie met verkeersmanagement, slimwerken&slim reizen en communicatie naar reizigers via de portal van MB.										
Kosten:		2012	2013	2014						
Personeel	0,8 fte	pm	pm	pm	in 2012 PL 0,4 fte en secretaris 0,4 fte (detacheren provincie of RWS)					
Werkbudget	€ 100.000,00	€ 100.000,00	€ 100.000,00	€ 100.000,00	voor verkeerskundige analyses					
Investerings	pm	€ 500.000,00	€ 500.000,00	€ 500.000,00	investerings in datasystemen e.d. door wegbeheerders					