

BBMB-SG-37-006
ONDERWERP: Procesvoorstel Regioregie 2.0
VAN: R. Hogerheijde
VOOR: Stuurgroep Maastricht Bereikbaar
DATUM: 20-06-2014

Inleiding

Een van de maatregelen uit het huidige BB programma van Maastricht Bereikbaar betreft regioregie. Regioregie heeft tot doel om de verkeershinder tijdens wegwerkzaamheden en evenementen in Maastricht-Heuvelland te beperken en daarmee de doorstroming te bevorderen. Regioregie doet dit door middel van het afstemmen van werkzaamheden op verschillende locaties, communicatie naar de weggebruiker en inzet van benuttingsmaatregelen tijdens grote hindermomenten. Deze notitie gaat over de doorontwikkeling van Regioregie 1.0 naar Regioregie 2.0 in het kader van het vervolg van Beter Benutten Maastricht Bereikbaar. De aanleiding voor deze doorontwikkeling wordt toegelicht en tevens wordt de Stuurgroep gevraagd een paar richtinggevende besluiten te nemen voor de doorontwikkeling in 2014. Deze heeft als doel om regioregie toekomstbestendig te maken tijdens het vervolg van Beter Benutten in de periode 2015-2017 en verder. Het model kan ook naar andere regio's worden uitgerold.

Gevraagde besluiten

- Stemt de Stuurgroep in met de analyse ad 1 en 2 hieronder die aanleiding is om regioregie door te ontwikkelen ten behoeve van het vervolg van BBMB in 2015-2017?
- Stemt de Stuurgroep in met de ad 3 genoemde verbetervoorstellen ten aanzien van:
 1. de organisatiestructuur regioregie 2.0;
 2. de werking van het opschalingsmodel in regioregie 2.0;
 3. de vaststellingsprocedure voor de doorstromingsanalyse Maastricht 2015-201

Na instemming van de Stuurgroep worden deze stappen verder uitgewerkt (eronder). De planning is dat de verbetermaatregelen uiterlijk in december 2014 zijn geïmplementeerd binnen het beschikbare budget, zodat regioregie 2.0 per 1 januari 2015 (start Beter Benutten Vervolg) van start kan gaan.

Toelichting

Er is een tweeledige aanleiding voor de doorontwikkeling van regioregie 1.0 naar 2.0:

1. regioregie 1.0 binnen de huidige context goed functioneert, maar dat deze op onderdelen kan worden verbeterd;
2. de opgave voor de periode 2015-2017 complexer wordt, omdat dan meerdere majeure infrastructurele projecten in uitvoering zijn in Maastricht e.o.

Ad 1 Verbeteringen van het huidige programma

Om de verkeershinder tijdens wegwerkzaamheden en evenementen te beperken wordt – binnen Maastricht Bereikbaar – regioregie toegepast (regioregie 1.0). De huidige werkwijze van regioregie is vastgelegd in de startbeslissing regioregie d.d. 5 juni 2012. Er wordt gewerkt met 5 teams, de teams A-E, met de volgende taken:

- A. Afstemmen wegwerkzaamheden en evenementen;
- B. Toepassen benuttingsmaatregelen;
- C. Communicatie over de tijdelijke bereikbaarheid naar verkeersdeelnemers;
- D. Doorstromingsanalyses uitvoeren;
- E. het organiseren van een proces om op te schalen.

Ieder team wordt aangestuurd door een projectleider. Betrokken partijen zijn met de wegbeheerders (gemeentes, provincie, RWS, projectbureau A2) in Maastricht-Heuvelland. In 2013 zijn twee evaluaties uitgevoerd m.b.t. regio-regie, te weten door Flowresulting (mei 2013) en NDW (november 2013). Op 10 april 2014 heeft een bijeenkomst plaatsgevonden, waaraan diverse betrokkenen bij regio-regie deelnamen. Algehele conclusie hieruit is dat de huidige regio-regie naar behoren functioneert en dat zowel de feitelijke verkeershinder meevalt alsmede dat de beleving ervan ook positief is. Toch zijn er verbeterpunten mogelijk. Deze liggen in de sfeer van betere afstemming tussen de teams, het mogelijk betrekken van andere partijen en de bruikbaarheid van technische tools om werkzaamheden af te stemmen en verkeershinder te berekenen, zie hierna onder Doorontwikkeling regio-regie in 2014. In de bijlage van deze memo worden de huidige werkwijze en de bevindingen uit de evaluaties uitgebreider beschreven.

Ad 2 Uitbreiding van de opgave

Los van mogelijke verbeteringen binnen de huidige regio-regie verandert ook de opgave voor regio-regie in de komende jaren (2015-2017) als gevolg van de cumulatie van majeure infrastructurele projecten in Maastricht. Thans is nog sprake van één majeur infrastructureel werk in uitvoering, te weten de A2 Maastricht, dat volgens planning eind 2016 wordt opgeleverd. In de jaren erna vindt nog gebiedsontwikkeling plaats in de A2-zone maar de grootste opgave voor regio ligt in het gegeven dat vanaf het najaar van 2015 meerdere majeure infrastructurele projecten in het stedelijke gebied van Maastricht gelijktijdig in uitvoering zijn. Naast de afronding van de A2 betreft dit de aanleg van de sneltramverbinding Hasselt-Maastricht (incl. stationsomgeving) en het Noorderbrugtracé. Volgens planning loopt de uitvoering van deze projecten tot en met 2017. Het lijkt realistisch om er rekening mee te houden dat de werkzaamheden – als gevolg van bijvoorbeeld optredende complexiteiten in de contracterings- en uitvoeringsfase – mogelijk deels doorlopen in 2018.

Doorontwikkeling regio-regie in 2014

Naar aanleiding van de evaluatie van regio-regie en de extra opgave in de komende jaren is een verbeterprogramma regio-regie opgesteld, waarin diverse maatregelen zijn opgenomen. Gepland is dat de verbetermaatregelen uiterlijk in december 2014 zijn geïmplementeerd binnen het beschikbare budget. Onderdeel van dit verbeterprogramma zijn enkele zaken, die thans reeds ter besluitvorming aan de Stuurgroep worden voorgelegd:

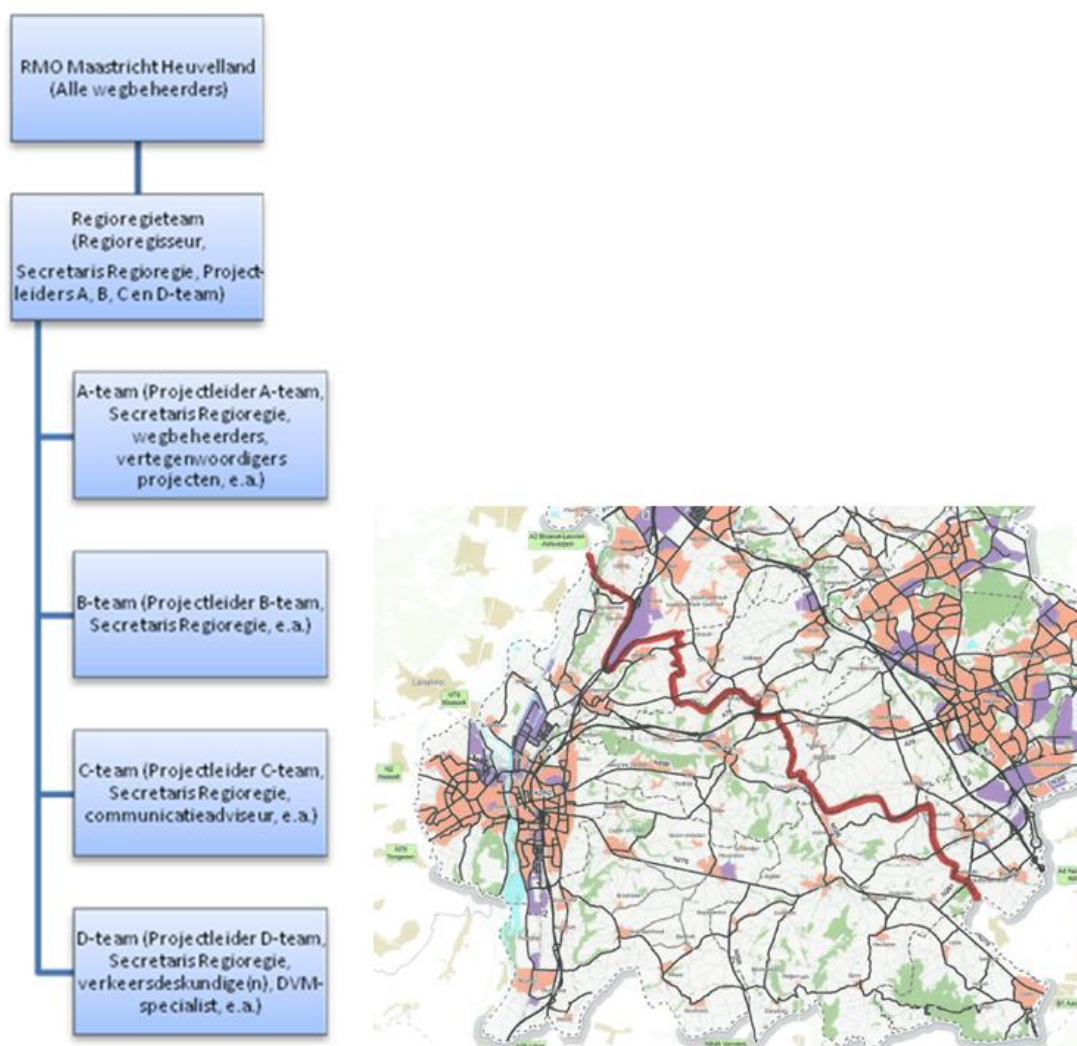
- Organisatiestructuur regio-regie 2.0;
- Mandaat regio-regie 2.0;
- Werking opschalingsmodel regio-regie 2.0;
- Doorstromingsanalyse Maastricht 2015-2018.

Onderstaand wordt ingegaan op deze zaken.

Organisatiestructuur regio-regie 2.0.

De organisatiestructuur regio-regie heeft verbetering t.o.v. de huidige situatie. Er is een teveel versnipperde werkwijze en suboptimale samenwerking tussen de diverse onderdelen (teams). Om dit te verbeteren en om de besturing en beheersing van regio-regie te professionaliseren wordt voorgesteld de organisatiestructuur regio-regie 2.0 als in onderstaande afbeelding vorm te geven. In vergelijking met de huidige situatie wordt een Regioregieteam toegevoegd en wordt het D(oorstromings)-team daadwerkelijk ingesteld. In de bijlage is aangegeven dat dit thans nog niet het geval is. Voorstel is tevens om het A(fstemmings)-team uit te breiden met Belgische buurgemeenten (o.a. Lanaken en Riemst), de projectorganisaties Noorderbrugtracé en Tram Vlaanderen Maastricht en met Veolia c.q. de nieuwe concessiehouder). Tenslotte wordt voorgesteld dat regio-regie zich richt op het gebied Maastricht Heuvelland (kaartbeeld hieronder).

Organisatiestructuur en werkgebied regio regio 2.0



Mandaat regio regio 2.0.

Op dit moment voert Maastricht Bereikbaar regio regio uit in opdracht van diverse regionale wegbeheerders, zoals RWS, provincie en gemeenten in Maastricht Heuvelland. De formele bevoegdheid om 'besluiten' te nemen t.a.v. bv. prioritering van wegwerkzaamheden t.o.v. elkaar ligt echter bij de betreffende wegbeheerder, die bestuurlijk samenwerken in het RMO Maastricht-Heuvelland. Deze formele bevoegdheid kan niet worden overgedragen aan een entiteit als Maastricht Bereikbaar. Dit impliceert dat Maastricht Bereikbaar inzet op het zo optimaal mogelijk afstemmen van werkzaamheden, het signaleren van knelpunten en zo nodig opschalen, waarbij gestuurd wordt op een gezamenlijk gedragen beslissing. Indien dit onverhoopt niet leidt tot een gezamenlijk gedragen beslissing, dan wordt dit 'voorgelegd' aan de betrokken wegbeheerders in het RMO. Overigens is dit tot nu toe nooit nodig geweest. Er wordt dan ook voorgesteld niet te tornen aan de vigerende bevoegdhedenkaders. .

Werking opschalingsmodel regioregie 2.0.

In aansluiting op het voorgaande richten wij het opschalingsmodel als volgt in:

- Stap 1 voorziet in het registreren van het 'conflict'. De regioregisseur stelt – in samenspraak met de projectleider A-team en de conflicterende partijen - een 'conflictnotitie' op, waarin e.e.a. wordt uitgeschreven, alsmede de besproken opties en weerstanden uiteengezet zijn. De regioregisseur biedt deze notitie aan de programmamanager Maastricht Bereikbaar aan.
- Stap 2 voorziet erin dat de programmamanager Maastricht Bereikbaar betrokken partijen uitnodigt, alsmede de voorzitter Maastricht Bereikbaar. Namens betrokken partijen dient een vertegenwoordiger met beslissingsmandaat deel te nemen.
- Stap 3 voorziet in het voeren van het overleg, teneinde overeenstemming te bereiken. Hiervan wordt een gespreksverslag gemaakt. Inzet van het overleg is het bereiken van overeenstemming.
- Stap 4 is alleen benodigd, indien overeenstemming niet wordt bereikt. De programmamanager van Maastricht Bereikbaar legt de situatie dan voor aan de betrokken 'wegbeheerder(s)' met de conclusie dat er geen gezamenlijke overeenstemming. De betreffende beheerder(s) neemt/nemen dan zelf een besluit over werkzaamheden op haar beheerareaal.
- De stappen 1 tot en met 3 dienen in een kort tijdpad te worden afgewikkeld.

Voorstel is het opschalingsmodel toe te passen voor het gehele gebied, waarvoor regioregie 2.0 wordt toegepast, in casu de regio Maastricht Heuvelland. Dit in afwijking van de huidige situatie, waarin dit model uitsluitend is geënt op het plangebied A2 Maastricht.

Doorstromingsanalyse Maastricht 2015-2018.

Om inzicht te krijgen in de effecten van de genoemde infrastructurele werken op de verkeerssituatie in 2015-2018 wordt een doorstromingsanalyse opgesteld. In deze doorstromingsanalyse worden kaders en randvoorwaarden geschetst, waaronder in de stad(sregio) Maastricht gedurende deze periode de bereikbaarheid kan worden gewaarborgd. De doorstromingsanalyse wordt de komende periode aan betrokken partijen – in casu de RWS Zuid-Nederland, provincie Limburg, gemeente Maastricht, Projectbureau A2 Maastricht, WOM Belvédère (= opdrachtgever Noordebrugproject) en Projectorganisatie TVM - ter instemming voorgelegd. Na instemming van deze partijen zullen de doorstromingsanalyse en de eventuele voorwaarden waaronder partijen daarmee hebben ingestemd door de Stuurgroep van Maastricht Bereikbaar worden goedgekeurd als kader voor de regioregie 2.0.

Planning maatregelen regioregie 2.0 in 2014

| Nr | Maatregel | Verantwoordelijk | Opleverdatum |
|----|---|------------------|---|
| 1 | Opstellen doorstromingsanalyse Maastricht 2015-2018 | RH | mei 2014 |
| 2 | Toets PvE's projecten Noorderbrugtracé en TVM en OV-concessie | RH | mei 2014 (NB), mei 2014 (OV) en n.t.b. (TVM) |
| 3 | Besturing regioregie (her)inrichten | RH | juni 2014 |
| 4 | Taken/verantwoordelijkheden/bemensing/overleg-structuur A-B-C-D-E-teams vastleggen | RH | juni 2014 |
| 5 | Commitment verkennen bij de projecten en lijn voor de voorgestelde structuur c.q. werkwijze | RH | oktober 2014 |
| 6 | Vastleggen commitment bij projecten en lijn, zoals hierboven verkend op managementniveau | KI | december 2014 |
| 7 | Opstarten D-team | WS | september 2014 |
| 8 | Verkennen vervangend verkeershindertool (en indien positief, dan implementeren tool) | WS | september 2014 (stap 1) en uiterlijk medio 2015 (stap 2) |
| 9 | Verbeteren LTC | WS | Continu |
| 10 | Verbeteren registratie/actualisatie in LTC (tijdig / volledig / juist / actueel): - PvA - Uitvoering acties PvA | WS | augustus 2014 t.m.dec. 2014 |
| 11 | Samenstelling A-team aanpassen (o.a. Veolia) i.r.t. regioregie 2.0 | WS | september 2014 |
| 12 | Uitbreiding toolbox benuttingsmaatregelen | AW | fase 1 (september 2014) en fase 2 (december 2014) |
| 13 | Voorstel mandaat regioregie | RH | juni 2014 |
| 14 | Opstellen strategische planning wegwerkzaamheden | WS | augustus 2014 |
| 15 | Afbakening communicatieverantwoordelijkheden en samenwerkingsafspraken | AW | mei 2014 |
| 16 | Evt. procesbeschrijvingen | RH, WS, AW | oktober 2014 |
| 17 | Begroting regioregie 2.0 | RH | augustus 2014 |

Bijlage programma regioeregie 2.0:

Regioeregie algemeen

Regioeregie heeft tot doel om hinderbeperking te realiseren tijdens wegwerkzaamheden en evenementen in Maastricht-Heuvelland, d.m.v. het afstemmen van werkzaamheden op verschillende locaties, communicatie naar de weggebruiker en inzet van benuttingsmaatregelen tijdens grote hindermomenten. Het doel is bijdragen aan een goede doorstroming op de weg. Dit is vastgelegd in de startbeslissing regioeregie d.d. 5 juni 2012.

Regioeregie is ingericht volgens de navolgende structuur:

- A / B / C / D / E – teams
- Ieder team wordt aangestuurd door een projectleider

Regioeregie 1.0.

Regioeregie functioneert thans als volgt:

- A-team kent vaste samenstelling en vaste vergaderritme. A-team richt zich op afstemming van wegwerkzaamheden en evenementen. Aansturing door W. Severijns.
- B-team kent wisselende samenstelling en heeft geen vast vergaderritme. B-team richt zich op het aanbieden van benuttingsmaatregelen (bv. gratis ov-abonnement) tijdens bepaalde – cumulatie van – wegwerkzaamheden en/of evenementen. Aansturing door A. Willems.
- C-team kent vaste samenstelling en heeft vast vergaderritme. C-team richt zich op het verzorgen van communicatiemiddelen voorafgaand en tijdens bepaalde – cumulatie van – wegwerkzaamheden en/of evenementen. Aansturing door A. Willems.
- Gekozen is om D-team (doorstromingsteam) tijdens regioeregie 1.0 niet operationeel te maken.
- E-team (Escalatieteam) kent vaste samenstelling en komt niet bij elkaar. Indien nodig, dan vindt een telefonische raadpleging plaats tussen de diverse betrokkenen om snel tot een besluit te komen over een kwestie, waarover binnen regioeregie geen consensus bestaat. Coördinatie geschiedt door K. Ivanova.

W. Severijns verzorgt de voortgangsrapportages en voert budgetbeheer uit voor regioeregie.

Evaluatie regioeregie 1.0.

In 2013 zijn twee evaluaties uitgevoerd m.b.t. regioeregie, te weten door Flowresulting (mei 2013) en NDW (november 2013). Op 10 april 2014 heeft een bijeenkomst plaatsgevonden, waaraan diverse betrokkenen bij regioeregie deelnamen.

Belangrijkste bevindingen o.b.v. het bovenstaande zijn:

- De A-B-C-D-E structuur wordt adequaat en toekomstbestendig bevonden. Regioeregie 1.0 functioneert naar behoren; vastgesteld wordt dat zowel de feitelijke verkeershinder meevalt, alsmede dat de beleving ervan ook positief is.
- De besturing en werking van regioeregie behoeft verbetering (o.a. de verbinding tussen de diverse teams, de overdracht en afstemming tussen de teams, de taken, verantwoordelijkheden en doelen).
- Het ontbreken van het D-team wordt – met het oog op de toekomst (2.0) – beschouwd als een missing link; dit mede om een verkeerskundige analyse uit te voeren over de tijdelijke situaties, die optreden door werkzaamheden. Het beschikken over een verkeershindertool – waarover deze regio beschikt – wordt als waardevol beschouwd; wel is het de vraag of de huidige tool toekomstbestendig is. Hierover bestaan gereede twijfels. Ook zijn er twijfels over nut en

noodzaak van een dergelijk instrument tijdens regio-regie 1.0. Voor Regio-regie 1.0 is derhalve gekozen geen nieuwe verkeershindertool te ontwikkelen.

- Het registratiesysteem voor de planning en afstemming van wegwerkzaamheden en evenementen – i.c. LTC – is weliswaar ‘doelmatig’, maar wordt ook als ‘weerbarstig’ en ‘gebruiksonvriendelijk’ beschouwd i.r.t. de gebruiksdoeleinden.
- Vastgesteld wordt dat de bereidheid om in LTC te registreren in deze regio ‘vrij goed’ is; vrijwel alle wegbeheerders in de regio Maastricht-Heuvelland doen mee. Een aantal kleinere wegbeheerders nog niet.
- Tegelijkertijd wordt vastgesteld dat de nauwkeurigheid van de aangeboden input en registratie van de informatie (invoeren en actualiseren) ‘verbetering behoeft’. Dit wordt m.n. veroorzaakt door niet tijdige, onjuiste c.q. onvolledige input van de informatie.
- Vanuit het A-team is initiatief genomen om begin 2014 een LTC-opleiding te geven door Andes.
- De processen m.b.t. de input en registratie en actualisatie behoeven verdere verbetering.
- De samenstelling van het A-team zou moeten worden uitgebreid met Veolia (dan wel de nieuwe concessiehouder vanaf najaar 2016) en – afhankelijk van de situatie wel/niet spoorwerkzaamheden – met ProRail.
- Verder zou ook overwogen moeten worden om ook Belgische wegbeheerders te laten aansluiten, gelet op de toekomstige opgave (regio-regie 2.0).
- Vanuit perspectief van B- en C-team wordt vastgesteld dat de informatie uit het LTC ‘een behoorlijke vertaling en analyse (i.r.t. ook de opgave) vergt’.
- Het B-team zou in de toekomst ook meer met een vaste samenstelling en vaste frequentie bijeen moeten komen om de opgave vanuit het A-team te vertalen.
- Vastgesteld wordt dat de ‘toolbox’ voor benuttingsmaatregelen uitbreiding behoeft.
- Vastgesteld wordt dat het huidige mandaat ontoereikend is en dat in de toekomst het ontbreken van een ‘stevig mandaat’ voor regio-regie een knelpunt in het functioneren kan opleveren, omdat de complexiteit en mogelijke hinder toeneemt.
- Nu richt regio-regie zich primair op de korte termijnplanning / afstemming. Het verdient aanbeveling om daarnaast ook een meer strategische lange termijnplanning op te pakken binnen regio-regie.
- Hoewel de communicatie momenteel eenduidig en afgestemd plaatsvindt, verdient het aanbeveling om de afstemming en inrichting van de communicatie (taken, verantwoordelijkheden, mensen en middelen) nog eens tegen het licht te houden. Dit mede gelet op de toekomst, waarin drie majeure projecten gelijktijdig in uitvoering zijn. Hierbij zou ook naar de synergie-winst gekeken kunnen worden.
- Er wordt aandacht gevraagd voor de wijze, waarop de taken en verantwoordelijkheden worden belegd binnen de diverse aanstaande aanbestedingen voor TVM en Noorderbrugtracé.

Voor een meer gedetailleerde analyse wordt korthedshalve verwezen naar de NDW-evaluatie en de evaluatie van Flowresulting.