

Convenant tussen wegbeheerders, transportsector en politie als basis voor samenwerking

Optimalisering veiligheid vrachtverkeer in de Peelruit

Samenvatting

Project 'De Peelruit', maakt onderdeel uit van het door Ministerie van Verkeer en Waterstaat geïnitieerde project Veiligheid en Bereikbaarheid. Het project heeft als doel in samenwerking met alle betrokken partijen vrachtverkeerderelateerde ongevallen en klachten in de regio Venray-Venlo terug te dringen, zonder negatieve effecten op de bereikbaarheid. Centraal staat een convenant voor de samenwerking, waarbinnen de afstemming van de Duurzaam Veilig categorisering in relatie tot vrachtverkeer is onderzocht. In gezamenlijk overleg zijn vervolgens maatregelen voor iedere partij in het convenant vastgesteld. Inmiddels is als vervolg een provinciebrede systematiek voor algemene afstemming van de categorisering tussen alle wegbeheerders in de provincie ingezet.

Dhr. J.M.G. Heidendal, RWS Limburg

Dhr. H.H. Peeters, ROV Limburg

Dhr. B.J. Louwers, Via-advies

Om het aantal ongevallen waarbij vrachtverkeer betrokken is te beperken, is binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat het project Veiligheid en Bereikbaarheid opgezet. In dit project wordt ingezoomd op het vrachtverkeer op het provinciaal en gemeentelijk wegennet. De veiligheidswinst is gezocht in het introduceren van een veiligheidscultuur binnen de transportsector, in aansluiting op Safety Culture. De transportsector wordt gestimuleerd tot het invoeren van een veiligheidscultuur doordat de (regionale) overheid hier wat tegenover zet vanuit bereikbaarheid. Deze uitruil tussen de transportsector en wegbeheerders is het kernpunt van het project Veiligheid en bereikbaarheid.

Deelproject

De pilot in de regio Venlo betreft een deelproject en is in eerste instantie opgestart vanuit Rijkswaterstaat Limburg en het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg (ROVL). De primaire insteek was de uitruil van veiligheids- en bereikbaarheidswinsten tussen wegbeheerders en vervoerend/verladend bedrijfsleven. Hiertoe zijn enkele oriënterende bijeenkomsten belegd met RMO-coördinator van Venlo-Venray als representant van de gemeentelijke wegbeheerders en de Limburgse afdelingen van EVO en TNL namens het bedrijfsleven.

Voor een uitruil (bv. medegebruik busbanen of aanpassing venstertijden) bleek geen vruchtbare basis aanwezig te zijn. In de plaats daarvan is het idee geboren om met een set van maatregelen het gebruik van het onderliggend wegennet door vrachtverkeer, dat daar niet persé hoeft te zijn, te ontmoedigen door het gebruik van hoofdwegen en andere doorgaande wegen aantrekkelijk te maken. Concreet zijn de volgende oplossingen aangedragen:

- op korte termijn verbeteren van de veiligheid en afwikkeling van de afrit A67 – N277 (Middenpeelweg);
- verbeteren/aanpassen van de infrastructuur binnen de Peelruit. Om maatregelen te selecteren werd hiertoe de studie naar de relatie tussen Duurzaam Veilig en vrachtverkeer uitgevoerd;
- het handhaven van maximum snelheden door de politie.

Deze afspraken zijn vastgelegd in een door alle betrokken partijen (wegbeheerders, transportsector en politie) ondertekend convenant.

Projectgroep

De (deel)studie naar de relatie tussen Duurzaam Veilig en vrachtverkeer is uitgevoerd in opdracht van het ROVL, voor 'De Peelruit', het gebied binnen de ruit A73, A67, N277 (Middenpeelweg) en N270 (Deurneseweg). De projectgroep bestond uit de volgende personen:

- Harrie Peeters, ROVL / Provincie Limburg;
- Jo Heidendal, Rijkswaterstaat Limburg,
- Paul Hanraets, Rijkswaterstaat Limburg;
- Jan van Schijndel, RMO Venray – Venlo;
- Ron Loontjens, gemeente Venray;

- Roy Verdellen, gemeente Horst aan de Maas;
- Toine Schoester, gemeente Sevenum;
- Leon Peeters, gemeente Venlo,
- Rien Krouwel, gemeente Maasbree;
- Bram Louwers, Via-advies.

Projectbeschrijving

De uitvoering van het project is praktisch ingestoken door regelmatig overleg met de wegbeheerders te hebben. In de overleggen is veel aandacht besteed aan het verkrijgen van lokale kennis en onderlinge afstemming. Uitwerking heeft plaats gevonden aan de hand van 5 stappen.

1. Bepalen relatienetwerk

De eerste stap in het proces betrof het bepalen van het relatienetwerk voor de afwikkeling van het verkeer. De huidige categorisering van het wegennet is getoetst op aanwezigheid en noodzakelijkheid van verbindingen tussen de woonkernen, met behulp van de kerntypetheorie van de SWOV. De kerntypetheorie gaat uit van theoretisch benodigde verbindingen tussen kernen, op basis van het aantal inwoners. Kernen van grotere omvang zullen meer verplaatsingen genereren dan kleine kernen. De typering is verder uitgebreid met een aanvullende typetoekenning van verkeersaantrekkende voorzieningen, zoals bedrijventerreinen en andere voorzieningen (attracties en een recreatiepark).

2. Ontsluitingsstrategie

De opgestelde categorisering is vervolgens getoetst aan een ontsluitingsstrategie, gebaseerd op de operationele eisen van Duurzaam Veilig [CROW, publicatie 116]. Deze operationele eisen zijn vertaald naar specifieke eisen voor het vrachtverkeer en openbaar vervoer.

Vanuit de ontsluitingsstrategie moet vrachtverkeer wegen gebruiken die qua inrichting hiervoor geschikt zijn. Voor de chauffeur betekent dit dat verplaatsingen lopen over gebiedsontsluitingswegen, naar het hoofdwegennet. Het gemeentelijk wegennet wordt zodoende ontlast van ongewenst en onnodig (doorgaand) vrachtverkeer. Voorwaarden om dit te realiseren zijn de garantie op doorstroming van het verkeer op het hoofdwegennet en een goede duurzaam veilige inrichting van het onderliggend wegennet.

3. Kwaliteitstoets

Vanuit de ontsluitingsstrategie zijn vervolgens principeverbindingen aangewezen waarover het verkeer en het vrachtverkeer moet worden afgewikkeld. Dit is gerealiseerd door gebruik te maken van een geografisch informatiesysteem (GIS). De kaartlagen met de categorisering van de SWOV, de bestaande categorisering en de ontsluitingsstrategie zijn 'over elkaar' geprojecteerd met behulp van ViaStat-Online, zodat overlap en verschillen tussen de verschillende netwerken duidelijk in beeld kunnen worden gebracht. Op basis hiervan zijn keuzes gemaakt ten aanzien van de uitgangspunten voor de afwikkeling van het vrachtverkeer.

Binnen verblijfsgebieden is vrachtverkeer alleen gewenst wanneer dat daadwerkelijk een herkomst of bestemming heeft binnen dit gebied. Hiervoor zijn intensiteitaantallen voor de etmaalintensiteit en de vrachtverkeerintensiteit specifiek vastgesteld. Daarbij is rekening gehouden met de lokale situatie, ligging van de bestemmingen en verstedelijkingsgraad. Wegbeheerders hebben gegevens aangeleverd ten aanzien van verkeersintensiteiten. Eventuele toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen zijn aanvullend in beeld gebracht. Op basis van de huidige intensiteiten en toekomstige ontwikkelingen zijn de verkeersintensiteit op het wegennet in 2015 berekend. Hiermee kan de 'houdbaarheid' van de voorgestelde categorisering worden getoetst. Knelpunten zijn regionaal in beeld gebracht en gedefinieerd, in overleg met de projectgroep. Hierbij is een uitsplitsing aangebracht naar knelpunten op wegvakniveau (inrichting van het wegennet) en afwikkelingsniveau.

4. Maatregelen

Vanuit de onderkende knelpunten zijn mogelijke maatregelen geïnterpreteerd, welke zijn afgestemd met de betrokken gemeenten. Hierbij is een splitsing gemaakt naar maatregelen op het niveau van netwerk, infrastructureel en gedrag.

4a. Netwerkniveau

Maatregelen op netwerkniveau zijn gericht op het in overeenstemming brengen van de inrichting van het wegennet met de categorisering. Door de inrichting conform het wegtype structureel door te voeren wordt aan de weggebruiker, en specifiek de vrachtwagenchauffeur, duidelijk gemaakt welk weggedrag verwacht wordt. Zo kan sturing worden gegeven aan de routekeuze van het verkeer.

4b. Infrastructureel niveau

Infrastructurele maatregelen zijn lokaal van aard en hebben hoofdzakelijk betrekking op de bereikbaarheid. Voorbeeld is de afwikkeling van de A67 op de N277 (Middenpeelweg). Een groot deel van het verkeer koos een andere route om de congestie op deze aansluiting te omzeilen. Hierdoor vond afwikkeling van verkeer plaats over wegen waar dit niet gewenst was. Provincie en Rijkswaterstaat zijn direct na afronding van het project gestart met de aanpak van de aansluiting om de afwikkeling van het verkeer te verbeteren.

4c. Gedragniveau

De maatregelen op netwerkniveau en infrastructureel niveau betreffen taken voor de gezamenlijke wegbeheerders. Op gedragniveau is een taak weggelegd voor de weggebruiker, in dit geval de vrachtvervoerders. Deze sector was betrokken bij het opstellen van het convenant. De vervoerders hebben afgesproken de chauffeurs te instrueren op het vertonen van het juiste verkeersgedrag en het maken van de juiste (afgestemde) routekeuze. Chauffeurs die de verkeersregels overtreden krijgen een aantekening in het persoonlijk dossier. De transportsector is in het convenant vertegenwoordigd door de Industriële Club Horst Sevenum Maasdorpen en door Transport en Logistiek Nederland (TLN).

Tevens is de wens uitgesproken leveranciers van routeplanners en navigatiesystemen en de ANWB te informeren over de gewenste routekeuzes voor het vrachtverkeer, zodat de bestaande systemen hierop worden aangepast.

5. Effecten

Ten aanzien van de effecten van voorgestelde maatregelen is een inschatting gemaakt, verdeeld naar bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid.

5a. Bereikbaarheid De bereikbaarheid van de bestemmingen binnen de Peelruit voor het vrachtverkeer is door de voorgestelde maatregelen verbeterd. Alle bestemmingen van enige omvang kunnen worden bereikt via gebiedsontsluitingswegen, zodat het vrachtverkeer weinig problemen ondervindt om hier te komen. Ten aanzien van vervolgbestemmingen en routekeuze kan het soms betekenen dat een beperkte omrijafstand voorkomt. Dit omdat teruggedaan wordt naar de hogere orde wegen. De doorstroming van het verkeer op de hoofdwegen is gewaarborgd, zodat de verplaatsingstijd niet of nauwelijks langer is. Ook is aan de hulpdiensten de categorisering van het wegennet voorgelegd, om te voorkomen dat noodzakelijk aanrijtijden niet worden overschreden. Door de hulpdiensten is aangegeven dat geen fundamentele bezwaren bestaan ten aanzien van de afgestemde categorisering en de voorgestelde maatregelen.

5b. Leefbaarheid

Ten aanzien van de leefbaarheidsproblemen binnen de Peelruit zijn de klachten als gevolg van doorgaand vrachtverkeer afgenomen. Dit is het gevolg van juiste routekeuze van het vrachtverkeer, over de afgestemde hoofdwegen. Het convenant biedt hierin ondersteuning. Op de wegen waarover het verkeer noodzakelijkerwijs moet worden afgewikkeld, wordt of is de inrichting inmiddels afgestemd op de verkeersstromen.

5c. Veiligheid

De verkeersveiligheid binnen de Peelruit verbetert op dezelfde gronden als waarop de leefbaarheid verbetert. Het (vracht)verkeer wordt gebundeld op een beperkt aantal goed ingerichte wegen. Hierdoor wordt het vrachtverkeer geweerd op wegen die hiervoor niet geschikt zijn. Door te kiezen voor een beperkt aantal goed ingerichte wegen wordt tevens gekozen voor kosteneffectieve maatregelen, die leiden tot een volledig duurzaam veilige inrichting van het wegennet.

Aanbevelingen

- Toetsing hulpdiensten
De hulpdiensten hebben op basis van de categorisering van het wegennet aangegeven geen bezwaren te hebben tegen de gemaakte afspraken. Er is aangegeven dat men graag betrokken wil zijn en blijven bij de uitwerking van de maatregelen, zodat de uitvoering kan worden afgestemd op het gebruik door dit specifieke verkeer.
- Convenant gedragsbeïnvloeding

Afspraken met de vervoerders zijn wenselijk om het effect en rendement van het project verder te kunnen verhogen. Vanuit het convenant worden niet alleen de eigen chauffeurs geïnstrueerd, ook leveranciers en klanten worden geïnformeerd over gemaakte afspraken en te kiezen routes.

- **Prognose verkeersintensiteiten**

De prognose van de verkeersintensiteiten in de periode tot 2015 betreft een inschatting en kan als gevolg van (onvoorziene of externe) ontwikkelingen anders verlopen dan is ingeschat. Door de verkeersintensiteiten te blijven meten kan de afwikkeling van de (vracht)verkeerintensiteit gemonitord worden. Hierdoor kunnen tijdig problemen worden onderkend of aangepakt.

Leerpunten

Tijdens de uitvoering zijn een aantal constatering gedaan die daadwerkelijk invloed uitoefenen op de uiteindelijke effecten, maar slechts beperkt beïnvloed kunnen worden tijdens de uitvoering van het project. Het gaat hierbij om:

- **Overtuiging van de politiek over gemaakte keuzes**
Categorisering van wegen is naast het maken van rationele keuzes ook een gevoelsmatige kwestie. De categorisering geeft mede invulling aan de positionering van een gemeente in de regio en de eventuele koppeling van financiële middelen (subsidies). Met name politiek gezien kan dit, bij onvoldoende inhoudelijke uitleg, leiden tot onbegrip en als gevolg daarvan, verminderd draagvlak.
- **Effect routeplanners, navigatie en bewegwijzering**
Door moderne technieken beschikken steeds meer weggebruikers en zeker ook beroepsvervoerders over systemen die de weggebruiker ondersteunen bij de routekeuze. Hierdoor is een chauffeur minder geneigd zich te richten op het wegbeeld ter plaatse. Veranderingen in de categorisering zullen daarom ook doorgevoerd moeten worden in routeplanners, navigatiesystemen en bewegwijzering.
- **Inrichting van het wegennet kost tijd (en geld)**

Structurele inrichting van het wegennet conform het vastgestelde wegtype is noodzakelijk tbv duidelijkheid voor de weggebruiker. Er zijn echter voldoende financiële middelen nodig om de inrichting van het wegennet conform het wegtype te realiseren. Daarnaast kost dit ook tijd, zeker wanneer aansluiting wordt gezocht met beheer en onderhoud van wegen. Om dus rendement te kunnen behalen uit dergelijke regionale samenwerking moet enige tijd in acht worden genomen voordat conclusies worden getrokken. In de Peelruit is daarom een convenant opgesteld met een looptijd van 2 jaar, om daarna het onderzoek en de effecten te evalueren.

- Afstemming en onderling overleg zijn noodzakelijk voor wederzijds begrip en het maken van afspraken
Om er voor te zorgen dat de verschillende betrokken partijen elkaar begrijpen en naar elkaar luisteren is gezamenlijk overleg noodzakelijk. Het gezamenlijk overleg leidt tot begrip voor elkaars standpunten, zodat concrete afspraken kunnen worden gemaakt binnen de gestelde randvoorwaarden.

Succesfactoren

- Samenwerking tussen wegbeheerders, vervoerders en politie kan een bijdrage leveren aan verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid, zonder dat dit negatieve effecten hoeft te hebben op de bereikbaarheid.
- Door gezamenlijke afstemming en overleg wordt wederzijds begrip gerealiseerd. Hierdoor wordt voorkomen dat iedere wegbeheerder individueel maatregelen formuleert en problemen kunnen verschuiven.
- In de Peelruit heeft onderling overleg geresulteerd in een convenant, waarbij betrokken partijen zich bereid verklaren inspanningen te leveren om gemaakte afspraken te realiseren, zodat maatregelen elkaar versterken en breed draagvlak wordt gerealiseerd.
- Een eerste evaluatie in 2005 heeft aangetoond dat door de reconstructie van de afrit van de A67 op de Middenpeelweg de bereikbaarheid is verbeterd. Aanvullend wordt door bewoners nauwelijks nog geklaagd.
- De toegepaste methodiek en het GIS-systeem zijn inmiddels provinciebreed in Limburg geïmplementeerd, waarbij de nadruk ligt op onderlinge afstemming van de categorisering. Voor de dataverzameling en analyses wordt ViaStat-Online ingezet. De toegepaste methodiek heeft ook geleid tot interesse vanuit andere regio's.

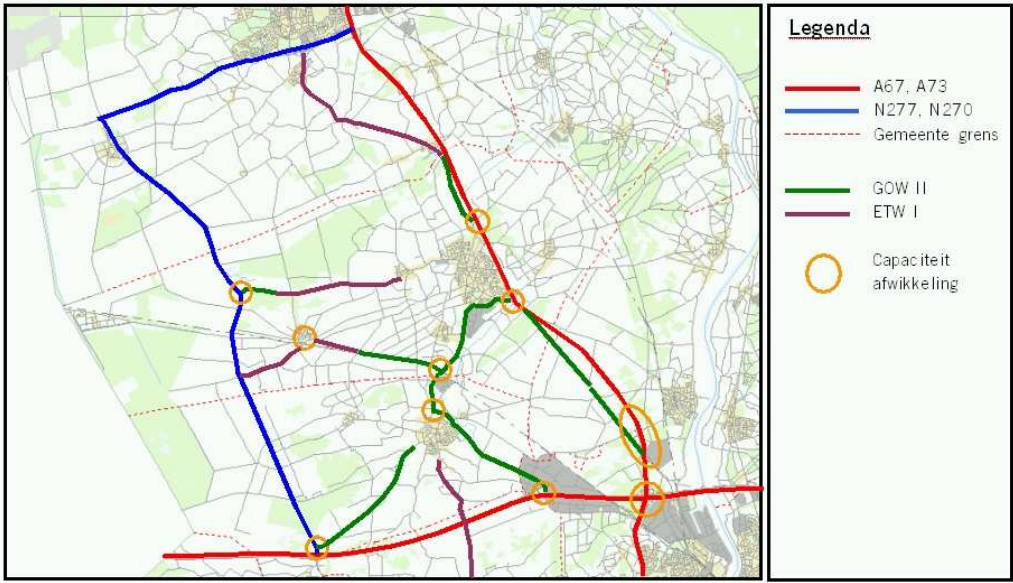
CONVENANT VEILIG VRACHTVERKEER IN DE PEELRUIT

JAARGANG 2004

REGIONAAL ORGAAN VERKEERSVEILIGHEID LIMBURG



Het convenant veilig vrachtverkeer in de Peelruit.



Overzicht van knelpunten ten aanzien van de afwikkeling van het vrachtverkeer in de Peelruit.