

## Wegbeheerders in Limburg coördineren het onderhoud van verkeerslichten

Arie Schreuders  
(Grontmij)

Tessa Peters  
(Provincie Limburg)

Frank van Wamel  
(Groene Golf Team, Rijkswaterstaat)

Een regiegroep in de provincie Limburg zet in gezamenlijkheid en voortvarend de schouders onder het beheer van verkeerslichten. Het maatschappelijk belang, aangetoond door het Groene Golf Team (Rijkswaterstaat), en de bezuinigingsopgave leidt hier tot een creatieve houding. Grontmij laat zien dat de bevindingen wellicht te gebruiken zijn voor andere regio's.

## 1. Inleiding

Voor het eerst in Nederland zet een groep wegbeheerders (gemeenten, provincie en Rijkswaterstaat) binnen een provincie gezamenlijk én voortvarend de schouders onder het functioneel en technisch beheer van verkeerslichten. Er is een regiegroep 'structureel verankeren technisch en functioneel beheer' opgericht, met daarin de gemeenten Maastricht, Venlo, Heerlen, Sittard-Geleen, Roermond, de provincie Limburg en Rijkswaterstaat. Deze Regiegroep gaat onder andere uitwerken;

- de gezamenlijke inkoop;
- functioneel onderhoud bij de bestuurlijke RMO's (Regionaal MobiliteitsOverleg) op de agenda zetten;
- slimme samenwerkingsvormen;
- het verkeerslicht als verkeersmanagementinstrument.

In de aanloop naar de oprichting van de Regiegroep organiseerde de provincie samen met het Groene Golf Team de goed bezochte bijeenkomst 'Groen licht voor Limburg'. De vraag was duidelijk: hoe organiseren we het functioneel beheer goed?

Functioneel beheer van verkeerslichten is hard nodig. Het Groene Golf Team, onderdeel van Rijkswaterstaat en het project FileProof<sup>1</sup>, heeft dat op overtuigende wijze aangetoond door het maatschappelijk belang inzichtelijk te maken. Dit maatschappelijk belang uit zich in reductie van de reistijden, betere benutting van de huidige infrastructuur, verbetering van de luchtkwaliteit/leefbaarheid en verbetering van de verkeersveiligheid. Maar er zijn meer redenen waarom Limburg het onderhoud coördineert. De bezuinigingsopgave noopt de wegbeheerders tot een creatieve houding: bijvoorbeeld ten opzichte van de inrichting van de interne organisatie, door slim samen te werken en door quick wins op het wegennet te behalen. Verkeerslichten zijn daarnaast een belangrijk instrument van proactief verkeersmanagement. Het goed afgestelde verkeerslicht speelt een rol bij de beheersing van verkeer en dus bij bereikbaarheid.

Grontmij begeleidt het Groene Golf Team inhoudelijk en speelt een actieve rol bij de werkzaamheden van de Regiegroep in Limburg. Andere regio's kunnen dezelfde positieve resultaten behalen. Grontmij laat zien dat de bevindingen in Limburg wellicht te gebruiken zijn voor andere regio's in Nederland. Want met de basis op orde, kan pro-actief verkeersmanagement daadwerkelijk effectief zijn.

Hieronder een weergave en van de resultaten van de druk bezochte bijeenkomst 'Groen licht voor Limburg'.

## 2. *Functioneel beheer verkeerslichten in Limburg*

Op vrijdag 25 februari 2011 hebben de provincie Limburg en het Groene Golf Team de bijeenkomst 'Groen licht voor Limburg' georganiseerd. De provincie wil een goede bereikbaarheid in stand houden en waar nodig de bereikbaarheid verbeteren. Goed functioneel beheer van verkeerslichten en het structureel verankeren daarvan binnen de beleidsplannen van ook de gemeentelijke overheden speelt daarbij een belangrijke rol. Aan het technische onderhoud van verkeerslichten schenken wegbeheerders over het algemeen voldoende aandacht, maar voor het functioneel beheer geldt dat er in Limburg nog wel flinke winst is te behalen.

Niet alleen een goede bereikbaarheid maar ook een veilige verkeersafwikkeling is voor de provincie een belangrijk aandachtspunt. Het goed en/of beter afstellen van verkeerslichten leidt in veel gevallen tot een verbetering van de verkeersveiligheid. Deze bijeenkomst was

---

<sup>1</sup> Het project FileProof is opgericht om maatregelen te initiëren die op korte termijn de doorstroming op het Nederlandse wegennet bevorderen.

daarom een eerste aanzet om te komen tot het structureel verankeren van het functionele beheer van VRI's bij (gemeentelijke) overheden.

Tijdens de bijeenkomst zaten veel van de Limburgse wegbeheerders (met verkeerslichten in beheer) bij elkaar om te bekijken hoe zij in de toekomst in Limburg kunnen zorgdragen voor een goed functioneel beheer van de verkeerslichten/verkeersregelinstanties (VRI's). Centraal stond de vraag: Hoe kunnen we het functioneel beheer van verkeerslichten in de provincie Limburg beter organiseren?

Onder functioneel beheer wordt verstaan het continue proces van toetsen en het zo nodig bijstellen van het verkeerskundig functioneren van een verkeerssysteem. Het gaat er allereerst om dat het verkeerssysteem vanaf het moment van oplevering zo is afgesteld dat het maximaal bijdraagt aan de gestelde doelen (doorstroming, luchtkwaliteit, geluid, verkeersveiligheid en/of leefbaarheid). Vervolgens wordt in de beheerfase periodiek getoetst of de afstelling nog optimaal is, afgezet tegen de functionele doelen die er aan gesteld zijn. Zo nodig moet de verkeerskundige werking worden aangepast aan gewijzigde omstandigheden.

Tijdens het programma is inzicht verkregen in de mogelijkheden van functioneel beheer en de wijze waarop het Groene Golf Team zicht inzet voor de gemeenten. Tevens bood de bijeenkomst ruimte om ervaringen met elkaar uit te wisselen. Tijdens de bijeenkomst is een film over het Groene Golf Team vertoond. Deze is te zien via <http://www.youtube.com/watch?v=7fUfutHBvmk>.

Deze paper geeft een uitwerking van de bijeenkomst en sluit af met een aantal concrete vervolgcities en aandachtspunten.

### **Toelichting op werkzaamheden Groene Golf Team**

Op kruispunten met verkeerslichten is een deel van de voertuigverliesuren het gevolg van ongunstige instellingen zoals een onlogische fasevolgorde, te lange ontruimingstijden en te korte maximum groentijden. De werkzaamheden van het Groene Golf Team hebben geresulteerd in een besparing van gemiddeld 8.000 voertuigverliesuren per kruispunt. Belangrijkste maatregel is het verbeteren van de (tijds)instellingen in het verkeersregelprogramma. Daarmee heeft het Groene Golf Team circa 75 miljoen euro aan maatschappelijke baten gerealiseerd. De zichtbare resultaten door het functioneel beheer van VRI's zitten in reductie van de reistijden, betere benutting van de huidige infrastructuur, verbetering van de luchtkwaliteit/leefbaarheid en verbetering van de verkeersveiligheid. Ook kan bij evenementen de regeling aangepast worden voor een optimale doorstroming. Het functioneel beheer kan voor de wegbeheerders een bijdrage leveren aan bezuinigingen en beleidsdoelstellingen op het gebied van mobiliteit. Daarnaast zijn de verbeteringen snel door te voeren, waardoor de weggebruiker er wel profijt van heeft. Samen met CROW werkt het Groene Golf Team aan een richtlijn voor functioneel beheer en onderhoud voor alle wegbeheerders.

### **3. Functioneel beheer in de praktijk**

#### **Maastricht: ervaringen**

Voor de 52 VRI's in de gemeente Maastricht is het technisch onderhoud via een onderhoudscontract geregeld. Als aanvulling op het contract doet het team Mobiliteit eenmaal per jaar een zogenaamd 'rondje om de kerk'. Hierbij controleert het team de technische staat van de gehele installatie om storingen die niet automatisch worden gemeld te inventariseren. Tevens worden hiermee technische storingen tijdig voorkomen. Voor het functioneel beheer is halfjaarlijks buiten een check door de gemeente en eenmaal per vijf jaar is er groot functioneel beheer.

Er hangen diverse VRI-camera's die op afstand bediend worden, zodat het verkeer vanuit alle richtingen bekeken kan worden. Bij specifieke spitsuren of topdagen kan de gemeente de regeling aanpassen, zonder dat er buiten op straat gekeken hoeft te worden.

De file- en intensiteitsmetingen zijn van groot belang bij goed verkeersmanagement. De VRI's van Maastricht zijn aan de kwaliteitscentrale gekoppeld. Hierbij is goede communicatie tussen de centrale en VRI's vereist middels glasvezel/ADSL. Ook VRI's van kleinere gemeenten zoals Meerssen en Valkenburg zijn verbonden aan deze centrale. De gemeente Maastricht heeft vier fte beschikbaar. Hier vallen ook werkzaamheden rondom modellering, integrale advisering en verkeersonderzoek en dergelijke onder. De gemeente Maastricht kijkt graag naar mogelijkheden om ook andere wegbeheerders te ondersteunen in het functioneel beheer.

#### **Nijmegen: budget**

De bereikbaarheid van Nijmegen staat onder druk, waardoor een kleine verstoring van de verkeersafwikkeling direct grote gevolgen heeft op voertuigverliesuren. Een goede werking van VRI's is van vitaal belang voor de bereikbaarheid van de stad. Zonder functioneel beheer is er sprake van 3% toename in voertuigverliesuren per VRI per jaar. De gemeente heeft het Groene Golf Team gevraagd welke winst te behalen is op het traject Keizer Traianusplein – Keizer Karelplein. De resultaten:

- er kan 7% meer verkeer per etmaal afgewikkeld worden;
- de reistijd in de spitsen gaat met 20% omlaag;

- de variatie in reistijd is in de spits met 49% afgenomen;
- er zijn ongeveer 260.000 minder voertuigverliesuren per jaar tijdens de spitsen.

Goed functioneel beheer van de hoofdstructuur betekent een jaarlijkse kostenpost van 200.000 euro voor Nijmegen. Om bestuurders van de noodzaak te overtuigen, zijn de onnodige maatschappelijk lasten (en daarmee potentiële baten) van de voertuigverliesuren in beeld gebracht door de verliesuren te vermenigvuldigen met 10 euro (kosten per uur) en 3% (winst met functioneel beheer). Deze kengetallen zijn ook bruikbaar voor andere wegbeheerders.

Potentiële baten functioneel beheer per VRI per jaar:  
Voertuigverliesuren × 10 euro + 3%

Met een investering van € 200.000,-- per jaar zijn de maatschappelijke baten circa € 5,7 miljoen per jaar (minder voertuigverliesuren). De kosten-batenratio van functioneel beheer voor Nijmegen kwam hierdoor op 1:42. Deze is ingebracht bij de coalitieonderhandelingen, waarna per 2011 jaarlijks 200.000 euro voor functioneel beheer opgenomen is in de begroting. Naast de maatschappelijke baten in afname van voertuigverliesuren, zijn verkeersveiligheid en/of luchtkwaliteit ook argumenten om budget voor het functioneel beheer te organiseren. Eric Jan Dikker van de gemeente Nijmegen adviseert om daarbij goed te kijken naar wat politiek scoort binnen de gemeente. Wethouders willen concreet weten wat functioneel beheer hen oplevert.

Elke VRI in Nijmegen krijgt na 7,5 jaar groot functioneel beheer. Nu zijn er 30 VRI's aangesloten op de kwaliteitscentrale, de doelstelling is dat er 80 zijn aangesloten. Er is een regionale afstemming over de regelstrategie met onder andere de Stadsregio Arnhem Nijmegen.

#### **4. Visie deelnemende gemeenten**

Tijdens de bijeenkomst zijn er een drietal workshops gehouden. Onderstaand worden per workshop de belangrijkste conclusies en aanbevelingen weergegeven.

Doel van de eerste workshop 'samenwerking en kennisdeling' was om nut, noodzaak en voorbeelden van samenwerking en kennisdeling te bespreken met de aanwezigen. De rode draad tijdens deze discussie was regionale samenwerking, al dan niet door middel van coördinatie via de RMO's. De volgende aandachtspunten zijn naar voren gekomen:

- De bezuinigingsopgaven nopen tot verdere samenwerking.
- Kleinere gemeenten hebben vaak niet de benodigde fte's, budget of kennis in huis voor het uitvoeren van goed functioneel beheer. De capaciteit om de mogelijke baten in beeld te brengen mist (ook bij grotere gemeenten). Het functioneel beheer kunnen deze gemeenten bij nabijgelegen gemeenten beleggen die deze capaciteit wel hebben. Aandachtspunt is om de lokale kennis van de gemeente te borgen, de eindverantwoordelijkheid blijft bij de wegbeheerder liggen. Daarom zullen er vooraf afspraken over prioritering in het netwerk gemaakt en geborgd moeten worden.
- Ruim 90% van het verkeer is regionaal gebonden, dus de organisatie van het functioneel beheer via Regionaal Mobiliteits Overleggen (RMO) zou een logische schaal zijn.
- Het netwerk moet op regionaal niveau beschouwd en geprioriteerd worden, gemeenten mogen dat nooit alleen bepalen. In een Gemeentelijk Verkeer en VervoerPlan (GVVP) kan de gemeente de randvoorwaarden benoemen op basis waarvan het functioneel beheer door een regionale uitvoeringsdienst nader wordt ingevuld.

- Er kan ook gestart worden met ‘kennisdelen’: vaker contact hebben met elkaar en leren van het functioneel beheer bij omliggende wegbeheerders. Ook het halfjaarlijks RMO speelt hierbij een rol.
- Met de provincie kan bekeken worden of er subsidie beschikbaar is voor functioneel beheer in de regio’s. Regionale samenwerking betekent echter niet per definitie provinciale subsidiëring.
- Regionaal functioneel beheer vraagt om regionale financiering.
- Er zijn vijf RMO-gebieden met een RMO-visie. Deze visie kan een kapstok vormen voor het functioneel beheer door het in deze visie op te nemen.
- Wegbeheerders kunnen ook technisch onderhoud per regio gezamenlijk aanbesteden.

De workshop ‘prioritering, budgettering en organisatorische consequenties’ was ter bespreking van hoe de verschillende wegbeheerders prioriteren in functioneel beheer, hoe budget te organiseren en wat de organisatorische consequenties zijn van een keuze voor functioneel beheer. Hieruit zijn de volgende aandachtspunten naar voren gekomen:

- Quick wins zijn bestuurlijk gewenst nu wegbeheerders op alle aspecten moeten bezuinigen.
- Bij gebrek aan structureel budget voor functioneel beheer maken gemeenten in de huidige situatie soms aanspraak op projectbudgetten.
- Om functioneel beheer op de bestuurlijke agenda te krijgen, moeten gemeenten concrete voordelen voor de gemeente zelf en voorbeelden uit andere gemeenten benoemen. De voorbeelden van Nijmegen en Maastricht kunnen als input dienen en voorgelegd worden aan bestuurders, bijvoorbeeld in een brochure. Een ‘trekkersgroep functioneel beheer Limburg’ kan dit product uitwerken (bijv. een samenwerking tussen provincie Limburg, Groene Golf Team, en de gemeenten Maastricht en Nijmegen), waarna de groep het binnen de verschillende RMO’s uitrolt. Leden uit de trekkersgroep kunnen ook aanschuiven bij de gesprekken met wethouders of raadscommissies.
- De gemeente Maastricht heeft een Nota Verkeerslichten waarin functioneel beheer is opgenomen en waarmee structureel budget is georganiseerd. Verankering van functioneel beheer en benodigd budget in een nota is ook voor andere grote gemeenten toepasbaar. De deelname van aangrenzende kleinere gemeenten kan hierin ook vastgelegd worden. De kleinere gemeenten kunnen de randvoorwaarden voor het functioneel beheer in hun GVVP vastleggen.
- Toepassing van Korte Afstand Radio (KAR) is een middel om te prioriteren op een kruispunt. KAR is een draadloos systeem om prioriteit aan te vragen voor openbaar vervoer bij verkeerslichten.

De derde workshop bestond uit intakegesprekken tussen het Groene Golf Team en de gemeenten. Er is gesproken over hoe gemeenten het technische en functionele beheer geregeld hebben. Daarnaast hebben de provincie Limburg en het Groene Golf Team aan alle aanwezige gemeenten een gratis verkeerskundig onderzoek aangeboden in de vorm van een quick scan. Tijdens de gesprekken is gekeken of de wegbeheerder een concrete locatie kon aangeven. Een aantal gemeenten heeft een kruispunt naar voren geschoven. De rest van de gemeenten moet intern nog onderzoeken welk kruispunt hiervoor in aanmerking komt. Met de quick scan kan het Groene Golf Team de wegbeheerder helpen om te laten zien hoe je met kleine aanpassingen een (grote) winst kan behalen.

## **5. Vervolgacties en aandachtspunten**

Op basis van de reeds aanwezige inhoudelijke kennis bij de initiatiefnemers en de workshops waarbij input van de deelnemers is verkregen, zijn er enkele vervolgacties en aandachtspunten geformuleerd.

### **Vervolgacties**

- In april/mei staan de volgende bestuurlijke RMO's gepland. Via de voorbereidende ambtelijke RMO's zal functioneel beheer een agendapunt zijn. De provincie en de RMO-coördinatoren zullen hierin faciliteren.
- Samenstelling van een 'trekkersgroep functioneel beheer in Limburg': provincie Limburg, Groene Golf Team en de gemeenten Maastricht en Nijmegen bespreken of bijvoorbeeld een brochure opgesteld kan worden ter illustratie in gesprekken met bestuurders van gemeenten in Limburg. Ook het filmpje van het Groene Golf Team kan een rol vervullen.

### **Aandachtspunten**

- Alle genodigden van de bijeenkomst worden gevraagd input te leveren voor het agendapunt "structureel verankeren VRI's" voor de bestuurlijke RMO's bij Tessa Peters van de provincie Limburg.
- Er moeten presentaties of gesprekken bij wethouders en raadscommissies gehouden worden om functioneel beheer onder de aandacht te brengen.
- De wethouder van Maastricht is bereid tot een ambassadeursrol van functioneel beheer bij de bestuurlijke RMO's.
- Functioneel beheer kan in de volgende beleidsinstrumenten opgenomen worden: GVVP's, Nota's verkeerslichten (voor de grotere gemeenten) en de RMO-visies (voor de 5 regio's).
- De provinciale verkiezingen en daaropvolgende nieuwe Gedeputeerde Staten bieden een goed moment om de nieuwe gedeputeerden te betrekken bij de noodzaak van functioneel beheer.
- Binnen de RMO's kan ook gezamenlijke aanbesteding van technisch onderhoud verder verkend worden.

Concluderend kan gesteld worden dat het functioneel beheer van VRI's gebaat is bij een regionale aanpak en een groter bestuurlijk draagvlak. De gemeenten, provincie en Rijkswaterstaat in Limburg zijn bereid tot samenwerking en geven aan dat de maatschappelijke baten vooral worden behaald door het functioneel beheer op regionaal niveau vorm te geven.