



Met samenwerking bereik je meer.

Samenwerken: Mensen máken het succes!

Samenvatting

De noodzaak die bestuurders in Groot Haaglanden zien om het dreigende verkeersinfarct te voorkomen heeft geleid tot een hechte bestuurlijke cohesie. Deze intensieve bestuurlijke samenwerking heeft er toe geleid dat veel regionale knelpunten versneld worden opgelost. Dit is niet alleen positief voor de bereikbaarheid, maar vaak ook voor de verkeersveiligheid ter plekke. Dit succes smaakt naar meer. Waarom? Omdat organisaties – en dus de mensen die er werken – trots zijn op de effecten die tot nu toe gerealiseerd zijn op het vlak van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. En daardoor bereid zijn om over de grenzen van hun organisaties en hun vakgebied heen te kijken, met instemming van hun bestuurders!

Ing. R. van der Borght, Stroommanager Westland SWINGH



Inleiding

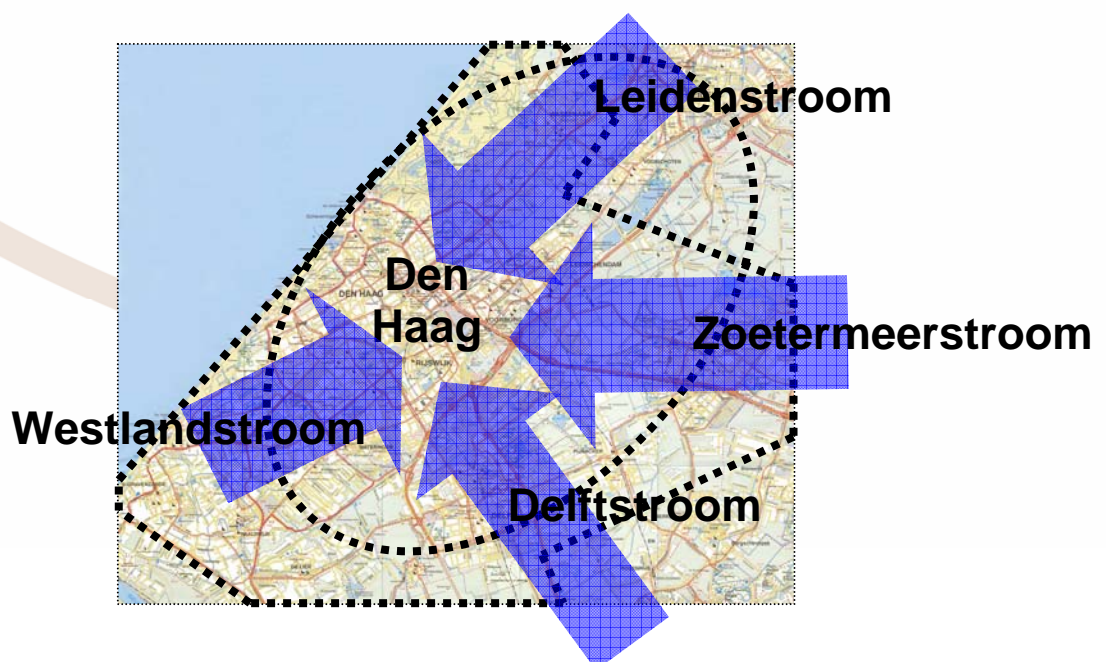
SWINGH (SamenWerken in Groot Haaglanden) heeft in de regio Haaglanden een impuls gegeven aan het samenwerken tussen verschillende overheden op het gebied van bereikbaarheid. Dit succes smaakt naar meer. De tijd is rijp om ook andere beleidsterreinen erbij te betrekken, onder het moto: “Bestuurders met lef, geven ambtenaren vleugels”.

SWINGH

In Groot Haaglanden (regio Den Haag, Leiden, Zoetermeer, Delft, Westland) werken overheden, werkgevers, oplossingsgericht bedrijfsleven en consumentenorganisaties nauw samen onder de code naam “SWINGH” om de bereikbaarheid te verbeteren. SWINGH is klein begonnen, om bij succes door te groeien naar grotere ambities. Een paar belangrijke trefwoorden:

- Luteijn, de basis voor SWINGH is gelegd door de commissie Luteijn.
- Bestuurlijk draagvlak, alle betrokken bestuurders staan achter SWINGH.
- Problemen benoemen, door alle betrokken partijen zijn knelpunten aangedragen welke zijn verwoord in een samenwerkingsagenda.
- Initiator, ook wel de ‘nulfase’ van de projecten.
- Relatie burger, niet alleen publiek – privaat, maar ook publiek – publiek.
- Stromenaanpak, rond de vier belangrijkste verkeer- en vervoerstromen in de regio.

De basis voor SWINGH is te vinden in de resultaten van de commissie Luteijn (ofwel: de Commissie Mobiliteitsmarkt A4). Analyses hadden namelijk aangetoond dat de vermeende ‘doorstroomroute’ A4 vooral gebruikt werd door lokaal en regionaal verkeer. En dat de sleutel voor de aanpak van de bereikbaarheidsproblematiek in de regio gelegen was in betere samenwerking tussen overheden, bedrijfsleven en consumentenorganisaties. Met deze conclusies wilde de regio Haaglanden aan de slag en richtte hiervoor SWINGH op. SWINGH is begonnen met het denken in verkeer- en





vervoerstromen: vanuit Leiden, Zoetermeer, Delft en Westland lopen de belangrijkste stromen van en naar Den Haag. Voor elke stroom zijn uit de verschillende betrokken overheden stroommanagers aangewezen, die de SWINGH-gedachte moeten uitdragen op de stroom. Zij zijn aanspreekpunt voor alle betrokkenen op de stroom.

Vanuit de stromengedachte is in nauwe samenwerking met betrokken partners een Samenwerkingsagenda opgesteld. Alle betrokkenen hebben knelpunten kunnen aangegeven. Vervolgens zijn deze knelpunten in de Samenwerkingsagenda opgenomen onderverdeeld in vier categorieën:

1. direct uit te werken door één probleemeigenaar;
2. meerdere probleemeigenaren en oplossing in de maak voor 2010;
3. meerdere probleemeigenaren en oplossing in de maak na 2010;
4. knelpunt past niet in de scope van SWINGH.

De categorie 1 knelpunten zijn rechtstreeks bij de betreffende probleemeigenaar (één van de SWINGH-partners) neergelegd. De kracht van SWINGH zit in de 2^e categorie projecten. Dit zijn projecten met meerdere probleemeigenaren die alleen een succes worden als verschillende partijen hun steentje bijdragen. Bovendien wil SWINGH op korte termijn resultaten laten zien (quick wins) en zijn per stroom dus binnen de lijst knelpunten in categorie 2 geprioriteerd. Daaruit zijn in totaal zeventien projecten over de verschillende stromen gerold, die bestuurlijk zijn vastgesteld. Hiermee zijn de SWINGH-partners aan de gang gegaan door het opstellen van plannen van aanpak voor deze projecten.

SWINGH is niet de enige die het Luteijn-gedachtegoed in praktijk heeft gebracht. In andere regio's zijn vergelijkbare samenwerkingsverbanden ontstaan. In Rotterdam opereert NEXUS, in de regio Arnhem – Nijmegen is het KAN (Knooppunt Arnhem Nijmegen) die aan de weg timmert. Verder zijn vergelijkbaar 'Utrecht onderweg', BBZOB (Beter Bereikbaar Zuid-Oost Brabant) en Platform Bereikbaar Noordvleugel (rond Amsterdam). Samenwerken om de bereikbaarheid te verbeteren leeft in steeds meer regio's.

Relatie verkeersveiligheid

Voor de relatie tussen bereikbaarheid en verkeersveiligheid moeten we terug naar de basis, de wegategorisering. Het startprogramma Duurzaam Veilig heeft ervoor gezorgd dat het netwerk onder andere in de regio Haaglanden is gecategoriseerd. Of te wel, welke wegen moeten de dragers zijn van de bereikbaarheid van verschillende gebieden. Vaak zijn dit juist de wegen die vanuit verkeersveiligheidsoogpunt extra aandacht verdienen. Hiermee komt een duidelijke link met verkeersveiligheid naar voren.

Naast deze link is binnen SWINGH door de samenwerking tussen verschillende overheden ook een beeld van alle door de diverse overheden verzamelde verkeersgegevens (o.a. tellingen, verkeersonderzoeken en ongevallengegevens) ontstaan. Via SWINGH zijn deze gegevens ontsnippert en geclusterd voor verschillende projecten.

Resultaten

Een belangrijk resultaat van SWINGH is een stevig bestuurlijk netwerk waardoor snel geschakeld kan worden. De samenwerking wordt op



bestuurlijk niveau (Rijkswaterstaat, Provincie Zuid-Holland, Stadsgewest Haaglanden en gemeenten) uitgedragen, wat richting de ambtenaren een positieve uitstraling heeft. De stroommanager heeft zich ontwikkeld als accountmanager op de stroom, waardoor de 'overheid' altijd een duidelijk loket heeft. Door deze daadkracht zijn verschillende netwerkknelpunten opgelost met positieve effecten op verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Enkele voorbeelden van huidige SWINGH projecten:

Vormgeving Duurzaam Veiligmaatregelen

Vrachtverkeer en Openbaar vervoerbussen ondervinden hinder van Duurzaam Veiligmaatregelen, zoals drempels en plateaus. Er zijn geen wettelijke normen voor vormgeving van drempels en plateaus. Wel is er een groot aantal (vrijblijvende) richtlijnen, aanbevelingen etc. Het doel van het project is onderzoek te doen naar de mogelijkheid om afspraken te maken over uniforme vormgeving van drempels en plateaus tussen:

- wegbeheerders onderling,
- wegbeheerders en weggebruikers.



Het plan houdt het volgende in:

- inventarisatie status diverse richtlijnen;
- inventarisatie wie welke richtlijnen t.a.v. drempels en plateaus hanteert;
- inventarisatie mogelijkheden voor afspraken over uniforme vormgeving

Afstemming beheer en onderhoud fietspaden

Ondanks groeiende belangstelling voor fiets:

- te weinig budget en aandacht voor Beheer & Onderhoud bestaand fietsrouten netwerk;
- ongelijke kwaliteit fietspaden, o.a. door soms tegenstrijdige belangen van betrokkenen (groenbeheer, politie, wegbeheerders etc.).



Het doel van het project is samen kansen voor verbetering en samenwerking te vinden en te benutten.

Concreet:

- afstemming en afspraken over hoe wegbeheerders Beheer & Onderhoud begroten en uitvoeren;
- een fietsrouten netwerk in de SWINGH-regio van goede, gelijkwaardige kwaliteit.



Regionale afstemming gladheidbestrijding

Alle wegbeheerders zijn verplicht in geval van gladheid de wegen "schoon" te houden. Dit gebeurt op dit moment nog per afzonderlijke wegbeheerder. Binnen SWINGH is het gelukt een project op te starten met als doel te bezien of er binnen de regio Haaglanden voor de komende winter een afstemming kan

komen op het gebied van gladheidbestrijding. Op deze wijze wordt het mogelijk efficiënter en sneller het wegennet "schoon" te krijgen.

Cohesie

Hoewel de insteek van SWINGH dus primair bereikbaarheid betreft, is er vaak een win-win situatie te behalen waardoor tegelijkertijd verkeersveiligheidsknelpunten kunnen worden aangepakt.

Enkele voorbeelden, waarbij verkeersveiligheid mee lift op het succes:

- Aanpassing Harnaschknoop afrit A4
De afrit van rijksweg A4 bij Wateringen is aangepast en verbreed voor een betere doorstroming. Deze aanpassing heeft ook een positief effect op verkeersveiligheid, doordat onder andere het aantal kop-staart botsingen vermindert.
- A44 – N44 Stroomopwaarts plaatsen van snelheidsborden
Door het eerder verlagen van de maximum snelheid merkt de automobilist de wachtrij voor het verkeerslicht sneller op. Hiermee ontstaat een betere verkeersveiligheid en doorstroming.

De bestuurlijke cohesie binnen SWINGH leidt tot bijzondere gunstige condities:

- Er wordt gejaagd op succes
- De kloof tussen ambtenaren en bestuurders wordt gedicht
- Er is veel meer mogelijk
- Er ontstaat een testzone / proeftuin / mobiliteitslab

Kortom: de deur staat open voor verkeersveiligheid. Wat let ons om het succes uit te breiden van bereikbaarheid naar verkeersveiligheid en leefbaarheid? Een aanpak van bereikbaarheidsknelpunten waarbij tegelijkertijd de knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid worden aangepakt. Er kan meer dan u denkt, wanneer we oog hebben voor win-win.