

Sturingsvisie DVM Midden-Nederland: hoe verder?

De DVM Sturingsvisie geeft aan welke kwaliteit de regio Midden-Nederland nastreeft in de bereikbaarheid. De kaders zijn (kwalitatief) benoemd. Door de huidige prestatie te toetsen aan deze kaders, komen de knelpunten in beeld en kunnen de stappen, zoals benoemd in de Sturingsvisie, worden doorlopen om tot een oplossingsrichting te komen.

De eerste stap naar de operationele uitvoering van de Sturingsvisie bestaat dan ook uit het in beeld brengen van de knelpunten. Om dit mogelijk te maken is nog een aantal uitwerkingsstappen nodig; zowel op het gebied van monitoring (meten van de prestatie) als in de definitie van de kwaliteitsnormen (referentiekader).

Daarnaast moeten we ons verder organiseren en inrichten voor het werken met de multimodale Sturingsvisie. De bestaande organisatie voldoet grotendeels, maar voor het proces van opschaling, het aanhaken van kennis op het gebied van openbaar vervoer (OV) en fiets, en het beheer van GIS-online dienen nog afspraken te worden gemaakt.

Hoewel er dus nog de nodige uitwerkingsstappen nodig zijn om multimodaal met dynamisch verkeersmanagement te werken, kan men de komende tijd wel al aan de slag met de data en middelen die er wél zijn. De ervaring die de gebruikers hiermee opdoen kunnen tevens worden gebruikt om de Sturingsvisie bij te stellen. Het ligt dan ook voor de hand om de Sturingsvisie op basis van die ervaringen, gekoppeld aan de lopende programma's fiets en OV, te actualiseren. De verwachte termijn hiervoor is twee jaar.

Samenvattend:

Om de DVM Sturingsvisie Midden Nederland op operationeel niveau tot uitvoering te brengen, zijn de volgende uitwerkingstappen nodig:

1. Uitwerken benodigde data, middelen en technieken voor monitoring van OV en fiets ten behoeve van DVM, voor de gebruikers van de Sturingsvisie;
2. Uitwerken van het kwalitatief referentiekader naar kwantitatief referentiekader;
3. Inrichten van het proces van opschaling;
4. Inrichten beheer GIS online;
5. Actualisatie van de Sturingsvisie over 2 jaar.

Hieronder wordt nader ingegaan op elke uitwerkingsstap.

1. Wat is nodig voor de gebruikers van de Sturingsvisie

1a: Netwerken

Voor de auto is het beschikbare wegennet en de prioriteitenkaart opgesteld. Voor het openbaar vervoer en fiets is nog niet vastgesteld wat de netwerken zijn, waar het regionaal verkeersmanagement rekening mee moet worden. Voor beide modaliteiten moet inzichtelijk gemaakt worden welke verbindingen van prioritair belang zijn en dus niet "gehinderd" mogen worden door DVM maatregelen. Anderzijds moet ook inzichtelijk gemaakt worden welke verbindingen minder van belang zijn, en waar de prioriteit minder kan zijn.

Om openbaar vervoer en de fiets goed mee te nemen in verkeersmanagement is het nodig dat:

- De netwerken voor OV en fiets worden vastgesteld;

- De prioriteiten binnen de netwerken OV en fiets worden vastgesteld;
- De kwalitatieve streefwaarde voor OV¹ en fiets worden vastgesteld.

1b: Monitoring

Monitoring dient de volgende doelen:

- Actuele verkeerscijfers, om op basis van gemaakte afspraken uit de DVM Sturingsvisie acuut te kunnen inspelen op de verkeerssituatie op de weg (= sturen);
- Periodieke gegevens, om inzicht te hebben in structurele verstoringen (= prestatie). Structurele verstoringen kunnen aanleiding zijn om DVM in te zetten, om bijvoorbeeld een regelscenario op te stellen;
- Historische data, voor verkeerskundige analyses achteraf.

Monitoring Auto

Om verkeer te kunnen sturen² is er zicht nodig op de actuele situatie van het wegennet. Voor het autoverkeer is het CSB (Centraal Systeem Basismetnet) operationeel. Hiermee is actueel inzichtelijk wat de snelheid is op de wegvakken in het wegennet.

Op basis van de actuele informatie kan ook de prestatie van het wegennet periodiek, in een vaste periode (bijvoorbeeld per week of maand) in beeld gebracht worden. Hiermee zijn de perioden te vergelijken en kan op basis van geaggregeerde cijfers in beeld gebracht worden wat de kwaliteit van de doorstroming is en/of geweest is.

De data en de middelen voor monitoring van auto zijn dus beschikbaar. Gecheckt moet worden of de huidige monitoring voor de geactualiseerde wegenkaart voldoet; bijvoorbeeld of alle wegen uit de geactualiseerde Sturingsvisie hierin zijn opgenomen.

Monitoring OV

Voor het openbaar vervoer zijn actuele ritgegevens beschikbaar. Hiermee is bijna actueel inzichtelijk te maken welke busverbindingen te maken hebben met vertraging.

Periodiek is op basis van GOVI data de rijtijd op een traject te analyseren. Hiermee is inzichtelijk te maken op welke trajecten er structureel sprake is van vertraging of een grote spreiding in de rijtijden. Op basis van deze gegevens kan inzichtelijk gemaakt worden, waar structureel knelpunten optreden. Het voorstel is om deze analyses uit te laten voeren door de afdeling openbaar vervoer van de provincie Utrecht en periodiek de knelpunten in de doorstroming te bespreken tussen RTT en de afdeling OV, om te bepalen of de knelpunten opgepakt worden door het RTT of een andere oplossing vereisen.

De data en de middelen voor monitoring van OV zijn dus beschikbaar. Gecheckt moet worden of de huidige monitoring voor de inzet van dynamisch verkeersmanagement voldoet; welke data is exact beschikbaar en hoe kan deze worden ingezet binnen RVM.

Monitoring Fiets

Voor de fietsers zijn geen actuele tellingen en geen actuele reistijden beschikbaar.

Wel is er op basis van telpunten inzicht in de aantallen fietsers op diverse locaties in de regio. Dit levert geen zicht in de doorstromingskwaliteit.

¹ Voor OV kunnen de streefwaarden uit de concessie(s) als basis worden gebruikt. Definitieve afspraken hierover moeten nog gemaakt worden.

² Als de gemeten waarde (bijvoorbeeld de snelheid is 40 km/uur) afwijkt van de streefwaarde (bijvoorbeeld 45 km/uur) dan gaat er gestuurd worden.

Om fiets volwaardig mee te kunnen nemen in dynamisch verkeersmanagement is meer informatie nodig. Met de regionale partners moet worden afgesproken:

- Welke eenheid voor fietsers van belang is? (kwalitatief referentiekader)
- Wat de streefwaarde is?
- Hoe we die kunnen inwinnen en ontsluiten.

1c: Koppeling verkeerscentrale OV

Een koppeling tussen de regionale verkeerscentrale en de gecombineerde verkeerscentrale(s) voor het openbaar vervoer (bus en tram) lijkt noodzakelijk, als actueel gestuurd moet worden op alle modaliteiten. Alleen door actueel zicht te hebben kunnen systemen worden ingezet ter facilitering van OV. Of en hoe deze koppeling er uit moet komen zien, zal nader moeten worden onderzocht.

2. Uitwerken van het kwalitatief referentiekader naar kwantitatief referentiekader

Het huidige Referentiekader (2012) sluit niet meer aan bij de geactualiseerde prioriteitenkaart. Ook blijkt uit ervaring met het werken met het Referentiekader dat de gedefinieerde kwaliteitseisen onvoldoende aansluiten bij de praktijk. Met name voor de lager geprioriteerde wegen zijn de eisen onvoldoende bruikbaar; het kwaliteitsniveau is te laag.

Daarnaast zijn er voor fiets nog geen kwaliteitsnormen benoemd. De normen voor OV dienen nog te worden getoetst aan de eisen zoals die door de concessieverlener aan de OV-bedrijven gesteld worden.

Het Regionaal Tactisch Team maakt sinds kort gebruik van het NMS/CSB en doet van daaruit ervaring³ op met de normen voor het autoverkeer. Hieruit vloeit voort wat haalbare en acceptabele normen zijn. Het voortdurend niet behalen van normen kan aanleiding zijn om op bestuurlijk niveau te besluiten tot aanpassing van de normen.

De uitwerking van het kwalitatief referentiekader naar het kwantitatief referentiekader dient dan ook te worden uitgevoerd in samenwerking met het Regionaal Tactisch Team, de beleidsafdeling MEC van de Provincie Utrecht (voor normen vanuit OV en fiets) en de verantwoordelijke beleidsafdelingen van de gemeenten.

3. Inrichten van het proces van opschaling

Niet alle knelpunten in het wegennet kunnen met dynamisch verkeersmanagement opgelost worden. Wanneer blijkt dat er een structureel knelpunt is, dat niet binnen de afgesproken kaders van dynamisch verkeersmanagement opgelost kan worden, dan wordt dat door het Regionaal Tactisch Team (RTT) of andere gebruikers worden gesignaleerd. Deze doet een eerste analyse en brengt de mogelijkheden in beeld op basis van haar bevindingen. Dit wordt vastgelegd in een adviesnotitie, die geadresseerd dient te worden. Het proces van opschaling en de verantwoordelijkheden daarbij dient uitgewerkt te worden.

Vanuit de begeleidingsgroep is de voorkeur uitgesproken om voor de opschaling van het proces gebruik te maken van bestaande lijnen en geen nieuwe organisatie in het leven te roepen.

Zoals beschreven vindt de eerste analyse plaats door degene die het knelpunt signaleert. Deze stelt ook een adviesnotitie op⁴. Wanneer het een knelpunt betreft waarbij slechts één wegbeheerder

³ De afgelopen jaren is uiteraard ook zonder NMS en CSB al ervaring opgedaan met de normen, echter dat was vooral op specifieke locaties waar regelscenario's werden ingezet. Nu kan eenvoudiger en gedetailleerder ervaring worden opgedaan.

⁴ Bijvoorbeeld het RTT signaleert een knelpunt en uit haar analyse blijkt dat het niet binnen de kaders van DVM oplosbaar is. In de adviesnotitie is dan uiteengezet wat het knelpunt is, waar de kaders van DVM worden

betrokken is, dan kan de adviesnotitie rechtstreeks aan deze wegbeheerder worden geadresseerd. Voor complexe knelpunten en knelpunten waarbij meerdere wegbeheerders betrokken zijn, is het voorstel om de adviesnotitie te adresseren aan de afdeling Mobiliteit van Provincie Utrecht. Deze heeft daarbij de verantwoordelijkheid om alle belanghebbenden (= wegbeheerders en disciplines) voor het betreffende knelpunt te betrekken. Gezamenlijk buigen zij zich over het knelpunt en komen tot een keuzevoorstel. Uitgangspunt is dat zij dit vanuit regionaal en multimodaal perspectief doen, met beleid en uitvoering. Naast de analyse, gedaan door de gebruiker die het knelpunt heeft gesignaleerd, kunnen zij in hun afweging meenemen o.a. :

- Locatiespecifieke aspecten (leefbaarheid, lokaal beleid)
- Middellange termijn ontwikkelingen (in relatie tot benodigde investeringen voor bijvoorbeeld kleinschalige infrastructurele maatregelen)
- Andere lopende programma's (bijv. binnen programma fiets, mobiliteitsmanagement)

Het keuzevoorstel wordt uiteindelijk via de bestaande lijn voor besluitvorming, via MOVV en UVVB, vastgesteld. Dit is uiteraard alleen het geval wanneer het een knelpunt van meerdere wegbeheerders betreft.

4. Inrichten beheer GIS online

De netwerkkaarten zijn online via GIS ontsloten en kunnen eenvoudig worden aangepast. Het beheer van deze kaarten moet wel worden geregeld; wie draagt de informatie aan, wie verifieert, wie past aan, etc.? Het beheer hiervan ligt bij de provincie Utrecht. De verantwoordelijkheden dienen nog nader te worden ingevuld. Daarbij dient ook te worden vastgelegd voor welke aanpassingen bestuurlijke besluitvorming nodig is.

5. Actualisatie van de Sturingsvisie over 2 jaar

Het werken met een multimodale Sturingsvisie is nog redelijk nieuw. Het is van belang om volgens de multimodale filosofie te denken en te werken bij het aanpakken van de eerstvolgende knelpunten. Er moet nog het een en ander geregeld worden (zie voorgaande), maar met de data en middelen die er wel zijn, kan de regio de eerste stappen in de praktijk zetten. De ervaring die men hiermee opdoet, wordt weer gebruikt in de verbetercyclus van verkeersmanagement (plan-do-check-act).

De praktijk moet dus uitwijzen wat de mogelijkheden zijn en wat de beste aanpak is onder bepaalde omstandigheden. En wat daarvoor eventueel nodig is aan extra sturingsmiddelen. Dit, gekoppeld aan de lopende programma's van OV en fiets. Het lijkt dan ook zinvol de ervaringen over 2 jaar tegen het licht te houden, op basis van de ervaringen uit de praktijk met het werken met de nieuwe Sturingsvisie (continue verbetercyclus: plan-do-check-act).

Wijzigingen in netwerkkaarten kunnen eenvoudig tussentijds worden doorgevoerd, met behulp van de GIS-online omgeving. Behoudens wijzigingen waarvoor bestuurlijke besluitvorming nodig is (zoals aanpassing van de prioriteitenkaart).

overschreden en welke keuzes er zijn (bijvoorbeeld 'OV bevorderen kan, maar heeft consequenties voor doorstroming op ondersteunende weg').