

Aan: de Commissie Stad en Ruimte

Behandeld door	R.J. Hoenselaar	Datum	14 oktober 2016
Doorkiesnummer	030 – 28 64993	Ons kenmerk	16.507261
E-mail	r.hoenselaar@utrecht.nl	Onderwerp	Sturingsvisie Midden Nederland
Bijlage(n)	2		
Uw kenmerk	nvt	Verzonden	Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden
Uw brief van			

Geachte leden van de commissie,

Onlangs hebben wij de 'Sturingsvisie Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) Midden Nederland' vastgesteld, inclusief de notitie 'Sturingsvisie DVM Midden Nederland: hoe verder?' en de digitale omgeving. Deze sturingsvisie is het nieuwe kader voor verkeersmanagement in de regio. Met deze brief geven wij invulling aan de toezegging van Wethouder van Hooijdonk de raad te informeren over hoe verkeersmanagement in de praktijk werkt.

In 2009 heeft VERDER, het samenwerkingsverband van wegbeheerders in de regio, de 'Sturingsvisie' op het wegennet Midden Nederland opgeleverd. In een sturingsvisie worden afspraken gemaakt tussen de verschillende wegbeheerders voor het aanpakken van bereikbaarheidsopgaven met Dynamisch VerkeersManagement (DVM).

Deze sturingsvisie is opgesteld in samenwerking met alle wegbeheerders in de regio (gemeenten, RWS en provincie) en afgestemd met de andere betrokken wegbeheerders.

De sturingsvisie wordt onder andere gebruikt binnen het programma Regionaal Verkeersmanagement (RVM) en Beter Benutten (Vervolg). De sturingsvisie uit 2009 is verouderd vanwege wijzigingen in de wegategorisering en de aanleg van nieuwe infrastructuur. De oude visie heeft alleen betrekking op autoverkeer terwijl er nu een sterke behoefte is aan een visie voor alle modaliteiten. Ook het huidige DVM-instrumentarium, zoals bijvoorbeeld Dynamisch Route-informatiepanelen (DRIP's), is veranderd. Om DVM effectief te blijven inzetten is de Sturingsvisie geactualiseerd en vormt dit het nieuwe kader waarbinnen verkeersmanagement kan worden toegepast. Bij bereikbaarheidsopgaven of verkeersafwikkelingsproblemen is dan duidelijk op welke wegen, onder wat voor omstandigheden, voor welke modaliteiten en op welke momenten verkeersmanagementmaatregelen kunnen worden toegepast.

Het resultaat dat nu voorligt, is een geactualiseerde en gedragen Sturingsvisie, compacter dan de vorige, en met een digitale omgeving. Voor de gemeente Utrecht is het nieuwe Mobiliteitsplan Slimme

Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen uitgangspunt geweest voor deze actualisatie. Nieuw in de sturingsvisie is dat deze multimodaal van opzet is en dus niet alleen voor autoverkeer van kracht wordt maar ook voor de andere vervoerswijzen. De gemeente Utrecht zorgt voor het actueel houden van de uitgangspunten, kaarten in de sturingsvisie.

Binnen de actualisatie zijn de volgende stappen ondernomen:

- herijking met (nieuwe) beleidsdocumenten
- in kaart brengen van veranderingen en vernieuwingen in het wegennet
- ervaringen vanuit operationeel verkeersmanagement inpassen
- multimodaal maken met het toevoegen van openbaar vervoer en fiets
- afwegingskader toevoegen om keuzes in de operatie te ondersteunen.

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

- uitwerken benodigde data, middelen en technieken voor monitoring van OV en fiets ten behoeve van DVM, voor de gebruikers van de Sturingsvisie
- uitwerken van het kwalitatief referentiekader naar kwantitatief referentiekader (zoals het benoemen van maximale wachttijden en het actueel houden van prioriteiten)
- inrichten van het proces van opschaling (indien een knelpunt niet met verkeersmanagement kan worden opgelost, moet dit elders binnen de regionale organisatie worden geadresseerd)
- inrichten beheer digitale omgeving
- actualisatie van de Sturingsvisie over 2 jaar.

Deze uitwerkingsstappen vindt u nader uitgewerkt terug in de notitie 'Sturingsvisie DVM Midden Nederland: hoe verder?' (zie bijlage).

Voorbeelden van het huidig instrumentarium en sturingswijze

Binnen de afspraken uit de sturingsvisie worden projecten uitgevoerd of verkeersmaatregelen ingezet om verkeer goed te laten doorstromen op de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Dit betekent niet dat op deze wegen de intensiteit wordt gemaximaliseerd maar dat de doorstroming wordt geoptimaliseerd binnen de randvoorwaarden. Vaak worden voor verwachte of regelmatig terugkerende knelpunten zogenaamde regelscenario's opgesteld waarin de concrete stappen worden doorlopen. Deze regelscenario's worden door de regionale verkeerscentrale ingezet.

Een voorbeeld hiervan is een regelscenario dat in de regionale verkeerscentrale wordt gebruikt bij filevorming richting de jaarbeurs. Bij het vollopen van de Europalaan wordt verkeer door inzet van Dynamische Route Informatie Panelen (DRIPs) op de snelwegen geadviseerd via de A2/Hooggelegen de stad in te rijden als daar wel ruimte is of gebruik te maken van de P+R.

Andere belangrijke sturingsmiddelen zijn verkeerslichten, hiermee kan verkeer op kruisingsniveau geregeld worden en ze kunnen worden ingezet om verkeer in het netwerk te beheersen.

Een voorbeeldproject vanuit VERDER is de aanpak van de aansluiting Veemarkt op de Biltse Rading geweest een aantal jaar geleden. Op deze aansluiting sloeg de wachtrij op de afritten van de A27 regelmatig terug op de A27 wat tot onveilige situaties leidde. Binnen het project is het aantal rijstroken op de afrit verdubbeld maar is tevens afgesproken dat de hoeveelheid verkeer die richting Utrecht rijdt

Burgemeester en Wethouders

Datum 14 oktober 2016
Ons kenmerk 16.507261



niet toenam door het verlagen van de groentijd. Vergroten van de verkeersstroom Utrecht in was niet mogelijk vanwege de capaciteit van het Kardinaal Alfrinkplein. Gevolg hiervan is dat de druk in de stad niet is toegenomen en het verkeer tijdelijk op de afrit wordt gebufferd.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,