

# STEDELIJK VERKEERSMANAGEMENT

## Problemen van nu en richtingen voor de toekomst

De stad is ‘in’. Na een periode van suburbanisatie neemt het aantal stedelingen nu alweer een aantal jaar toe, waarbij vooral de groei onder jongeren opvalt. Deze demografische ontwikkeling heeft natuurlijk gevolgen voor de stedelijke mobiliteit. Welke rol moet en kan stedelijk verkeersmanagement spelen bij het faciliteren van de vraag naar mobiliteit?

Er even een rijstrookje bijleggen is er in de stad meestal niet bij. Wanneer een stad geconfronteerd wordt met groeiende reizigersstromen, zullen ze dus hun heil moeten zoeken in andere oplossingen. Verkeersmanagement is zonder meer een van die oplossingen. Maar hoe zet je dit instrument effectief in voor bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid? Daar is nog geen eenduidig antwoord op. Het probleem is dat de jaren aan kennis en ervaring op het gebied van verkeersmanagement vooral het hoofdwegenet betreffen. De situatie in de stad is echter compleet anders. Denk bijvoorbeeld aan de talloze gelijkvloerse kruisingen, vaak inclusief verkeerslichten, en aan het feit dat in de stad heel verschillende vervoerswijzen – van fiets tot vrachtauto – gebruik maken van een en dezelfde infrastructuur. De stedelijke omgeving vraagt dan ook om een gerichte, op de aard van de problematiek afgestemde aanpak.

### Opgave voor stedelijk verkeersmanagement

In deze bijdrage gaan we in op enkele belangrijke onderwerpen die de komende tijd de aandacht van de stedelijke verkeer & vervoer-professionals verdienen. Per onderwerp adresseren we de belangrijkste problemen en waar mogelijk doen we enkele suggesties. Alle thema's samen zou je kunnen zien als onze 'opgave voor stedelijk verkeersmanagement' voor de komende jaren.\*

### Monitoring en evaluatie

De monitoring en evaluatie van verkeersmanagementmaatregelen – werkt het eigenlijk zoals we willen? – schiet er vaak bij in omdat het te prijzig en te moeilijk zou zijn. Maar zonder monitoring en evaluatie wordt het lastig om stedelijk verkeersmanagement een niveau hoger te tillen. Gelukkig zijn er wel manieren om de situatie te verbeteren, bijvoorbeeld door monitoring te uniformeren. Die consistentie is niet alleen belangrijk voor de vergelijkbaarheid, maar je verhoogt ook de kwaliteit en efficiëntie van de monitoring. Eén manier om tot uniformiteit te komen, is het documenteren van 'best practices'. Informatie

over de resultaten van effectieve maatregelen kan zo gemakkelijk worden uitgewisseld met collega-wegbeheerders. Een andere mogelijkheid is om evaluatie anders aan te pakken en bijvoorbeeld te evalueren op basis van simulaties.

### Beheer en onderhoud

Gebrekkig beheer en onderhoud hebben grote gevolgen voor het functioneren van een verkeersmanagementsysteem. Vaak zou je beter af zijn zonder systeem dan met een slecht onderhouden systeem! Beheer en onderhoud betreffen de aspecten techniek, verkeerskunde (parameters, algoritmen, scenario's), organisatie (samenwerking tussen partijen) en opleiding. Om al deze punten goed uit te werken, is het belangrijk de effecten van het beheer (inclusief kosten/inspanning) inzichtelijk te maken. Een tweede stap is om ervoor te zorgen dat het beheer en het onderhoud ook geborgd worden: je moet ze integreren in de werkprocessen en dat heeft consequenties voor de organisatiestructuur.

### Data

Data zijn nodig om stedelijke verkeersproblemen te signaleren en om gepaste maatregelen te onderbouwen en evalueren. Bij het inwinnen, uitwisselen en verwerken van data zijn openheid, beschikbaarheid en kwaliteit belangrijke aspecten. Het toezicht daarop is landelijk belegd bij de organisaties NDW, NDOV en NDP, voor respectievelijk het wegverkeer, het openbaar vervoer en parkeren. De vraag is wel in hoeverre deze inbedding aansluit op de behoefte vanuit stedelijk verkeersmanagement. Is bijvoorbeeld het beschikbare detailniveau in de databanken voldoende voor stedelijke toepassingen? Het is belangrijk dat eventuele discrepanties worden benoemd en uitgewerkt, zodat de genoemde organisaties hun diensten waar nodig kunnen aanpassen. Wat de data zelf betreft, is meer inzicht in de (data)kwetsbaarheid nodig. Welke maatregelen moeten getroffen worden om bijvoorbeeld de privacy te waarborgen?

### Zichtbaarheid

Stedelijk verkeersmanagement is weinig zichtbaar. Gevolg is dat beleidsmakers én weggebruikers de bijbehorende inspanningen niet (ge-

\* Een uitgebreider overzicht van de invalshoeken, trends en mogelijke acties rond stedelijk verkeersmanagement zal worden gepresenteerd tijdens het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk in Eindhoven op 20 en 21 november 2014.



noeg) waarderen. Hoe kan dat beter?

In de communicatie met bestuurders dient centraal te staan wat de inzet van verkeersmanagement de stad oplevert, maar ook wat er gebeurt als iets niet wordt geïmplementeerd. Naar weggebruikers toe is het belangrijk aan te geven waarom een maatregel wordt ingezet. De mobilist moet zich in de maatregel kunnen vinden en liefst ook de mogelijkheid hebben zelf te kiezen. Daarnaast is het essentieel om altijd correcte informatie verstrekken. Het is uiteindelijk contraproductief om te 'jokken' of belangrijke informatie achterwege laten, omdat dat de geloofwaardigheid van verkeersmanagement ondergraaft.

### Regelaanpak

De regelaanpak heeft een strategische, tactische en operationele component. Op strategisch niveau moet de wegbeheerder vastleggen wat er met het stedelijk verkeersmanagement beoogd wordt. Ook is het belangrijk om juist op dit niveau criteria en grenswaarden te definiëren. Organisatorisch zou je de vaststelling en bewaking ervan onder kunnen brengen bij een 'stedelijk verkeersmanagementberaad'.

Op tactisch niveau speelt de relatie met mobiliteitsmanagement een grote rol.

Het operationeel niveau is het zichtbare deel van stedelijk verkeersmanagement. De bestaande maatregelen worden ingezet, waarbij je continu aan de hand van de eerder vastgestelde criteria bekijkt of je 'op straat' aan de doelen beantwoordt en waar het eventueel beter kan.

### Organisatie en samenwerking

Een belangrijke opgave voor de interne organisatie is het vaststellen van een gezamenlijk doel. Daarbij horen ook de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de betrokken organisatieonderdelen. Duidelijk moet zijn op welk niveau bepaalde dilemma's (bijvoorbeeld: keuze tussen optimalisatie voor bereikbaarheid of voor leefbaarheid) geadresseerd moeten worden.

Op extern niveau speelt vooral het doorlichten en 'opstrakken' van de samenwerkingsverbanden. Relevant in dit verband is de discussie rond de vervoersautoriteit versus losse verbanden.

### Deskundigheid

Om tot een succesvolle verkeersmanagementaanpak te komen dien je te beschikken over voldoende deskundigheid om de verkeersprocessen, het ondervonden probleem en de mogelijke benaderingen te kunnen doorgronden. Bij de grote gemeenten in Nederland is die stedelijke deskundigheid nog wel op peil. Bij middelgrote gemeentes wordt het al problematischer: daar verdwijnt veel kennis door pensionering en reorganisaties gericht op processturing. De kleine gemeentes leunen sterk op adviesbureaus.

Om dit tijt te keren zouden gemeenten gericht moeten sturen op het binnenhalen en behouden van deskundigheid, bijvoorbeeld door (gezamenlijk) een passend opleidingstraject op te zetten voor het eigen personeel.

### Invloed e-society

Ict-ontwikkelingen hebben een grote invloed op de wijze waarop activiteitenpatronen worden ingevuld. Door de opkomst van het internet is het minder vaak nodig om op pad te gaan: je kunt immers ook thuis werken en via internet aankopen doen. De vraag is nu wat de directe impact van de e-society is op de mobiliteitsvraag en de inzet van verkeersmanagement. Hoe kun je veranderende verplaatsingspatronen waarnemen? Veranderen prioritaire gebieden (ruimtelijk gezien)? Heeft dit gevolgen voor de vervoerswijzekeuze, voor verkeersstromen, veiligheid en leefbaarheid? Aangezien er nu nog niet zoveel over bekend is, is het nodig meer duidelijkheid en structuur in dit onderwerp aan te brengen, de ontwikkelingen op de voet te volgen en vanuit het hierdoor verkregen inzicht gepaste maatregelen te treffen.

### Apps: ontwikkeling en verantwoordelijkheid

In toenemende mate gebruiken mobilisten apps bij het organiseren van hun verplaatsingen. Dat biedt kansen voor stedelijk verkeersmanagement: door de juiste informatie en service te bieden kunnen mobilisten pre-trip en on-trip zo gestuurd worden dat gebruiker én wegbeheerder er beter van worden.

De beschikbaarheid van actuele en betrouwbare data is uiteraard een eerste voorwaarde om zulke apps te kunnen ontwikkelen en voeden, maar er zullen ook juridische voorwaarden gelden voor het gebruik van de data. Verder is het gewenst inzicht te krijgen in de mate waarin een app de realisatie van bepaalde beleidsdoelen ondersteunt.

### Conclusies

Wil stedelijk verkeersmanagement werkelijk een substantiële bijdrage kunnen leveren aan de bereikbaarheid in de stad, dan moeten we voortvarend met bovenstaande onderwerpen aan de slag gaan. Dat zal echter alleen lukken als er sprake is van enige regie. Voor we beginnen, is het daarom belangrijk om de stakeholders rond stedelijk verkeersmanagement aan één tafel te krijgen. Vanuit een gemeenschappelijk overlegplatform kunnen we dan expertise opbouwen en instrumenten ontwikkelen – om vervolgens de uitdagingen doortastend op te pakken. ●

### De auteurs

Het TrafficQuest-team: Ben Immers, Henk Taale, Serge Hoogendoorn, Isabel Wilmink, Ronald van Katwijk, Victor Knoop en Henk Schuurman.