

Nieuwe leidraad helpt wegbeheerders problemen multimodaal aan te pakken

Adams, Koen; Taale, Henk; Albronda, Terry

Publication date
2021

Document Version
Final published version

Published in
NM Magazine

Citation (APA)

Adams, K., Taale, H., & Albronda, T. (2021). Nieuwe leidraad helpt wegbeheerders problemen multimodaal aan te pakken. *NM Magazine*, 16(2), 26-27. <https://www.nm-magazine.nl/artikelen/nieuwe-leidraad-helpt-wegbeheerders-problemen-multimodaal-aan-te-pakken/>

Important note

To cite this publication, please use the final published version (if applicable).
Please check the document version above.

Copyright

Other than for strictly personal use, it is not permitted to download, forward or distribute the text or part of it, without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), unless the work is under an open content license such as Creative Commons.

Takedown policy

Please contact us and provide details if you believe this document breaches copyrights.
We will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Nieuwe leidraad helpt wegbeheerders problemen multimodaal aan te pakken

In april van dit jaar verscheen de publicatie **Multimodale Netwerkkaders**. De leidraad, opgesteld en gepubliceerd door het Landelijk Verkeersmanagementberaad (LVMB) en CROW, helpt wegbeheerders om een multimodale visie op het functioneren van het netwerk op te stellen. De eerste wegbeheerders zijn hiermee al begonnen.



De nieuwe publicatie heet voluit 'Multimodale netwerkkaders – Leidraad voor het opstellen en toepassen van een multimodaal netwerkkader'. Hoewel het document compleet is en keurig opgemaakt, "moet het gezien worden als een eerste versie", zo meldt het Woord vooraf. De bedoeling is dat wegbeheerders ermee aan de slag gaan, dat er gebruikswaarnamen worden verzameld en gedeeld, raakvlakken met andere initiatieven worden onderzocht – en dat de methodiek op basis van deze input wordt doortwikkeld.

Multimodale aanpak
Maar eerst de inhoud. Wat bedoelen het LVMB en CROW met een multimodaal netwerkkader? Het is de 'vertaling' van mobiliteitsbeleid in een heldere beschrijving van de gewenste situatie op de netwerken voor auto, ov, fiets en voortgang. Welke modaliteit krijgt voorrang op traject A? Wat is de gemiddelde reistijd die die modaliteit moet halen? Welke operationele snelheid is de streefwaarde voor de bus op relatie A-B? Door dit wereldbeeld naast de feitelijke situatie te leggen, wordt duidelijk waar de uitdagingen liggen en wat de knelpunten binnen en tussen modaliteiten zijn. Voor die knelpunten kunnen beleidsmakers en verkeersmanagers vervolgens oplossingsrichtingen uitwerken, in lijn met het gewenst functioneren van het netwerk.

Stappenplan

Om de wegbeheerders te helpen zo'n visie op te stellen, beschrijft de publicatie vijf stappen. Die zijn, sterk samengevat, als volgt:

- 1. Uitgangspunten.** Loop alle relevante beleidsstukken na en bepaal aan de hand daarvan de aanleiding en ambitie. De randvoorwaarden en de gebieden en netwerken die je meeneemt in het proces.
- 2. Bereikbaarheidsprofielen.** Concretiseer per type gebied de gewenste bereikbaarheid naar relaties. Voor elke modaliteit bepaal je de voorkeursroutes en het belang van die routes.
- 3. Functionele ordening.** Beschrijf het gewenst functioneren van alle relevante netwerkdelen. Het gaat niet alleen om bereikbaarheid, maar ook om de veiligheid en leefbaarheid die je op die netwerkdelen wilt kunnen leveren. Stel vast hoe je wilt omgaan met conflicten en andere knelpunten die kunnen ontstaan.
- 4. Prioriteiten.** Bepaal de prioriteiten voor netwerkdelen en modaliteiten. Die vormen de basis voor de verdeling van de netwerkcapaciteit bij schaarste.
- 5. Referentiekader.** Maak het opgestelde wereldbeeld 'meetbaar'. Je stelt daartoe het referentiekader op, met voor elk bereikbaarheids-, veiligheids- en leefbaarheidsdoel duidelijke en praktische grenswaarden.



Toepassingen van de methodiek

Omdat de wegbeheerders deze vijf stappen op verschillende schaalniveaus kunnen toepassen – regionaal, stedelijk, districtniveau – en ze zelf bepalen welke modaliteiten ze meenemen, zijn de gebruiktoepassingen heel divers. Niet als Gebiedsgericht Benutten Plus (GGB+), de unimodale basis voor de leidraad Multimodale Netwerkkaders, is het toepassingsgebied in ieder geval breder dan alleen verkeersmanagement. De multimodale netwerkkaders vormen bijvoorbeeld ook een prima basis voor een maatschappelijk ontwerp van een herinrichtings- of realisatieproject, voor de inzet van mobiliteitsmanagement, het inrichten van multimodale hubs of Maas, of het uitvoeren van operationele taken, zoals gladheidsbestrijding. Zie ook de drie uiteenlopende toepassingen in het kader op deze pagina.

Raakvlakken met andere initiatieven

Het is de bedoeling dat de praktijkervaringen leiden tot een verfijning van de methodiek. Het LVMB en CROW kijken hiervoor echter niet alleen naar ervaringen met de leidraad zelf, maar ook naar initiatieven die raakvlakken hebben.

Een voorbeeld is het **Multidoo Tactical Kader**, waar het Zuid-Hollandse samenwerkingsverband **Bereik mee bezig is**. Er is hiervoor een eigen maatwerkrapport uitgewerkt, die ook is gebaseerd op GGB+. Hun ervaringen zijn daarmee nuttige 'leerinput' voor de methodiek Multimodale Netwerkkaders.

Een ander interessant project met overlap is **Slim Sturen van Smartway2NL in Zuid-Nederland**. De organisatie werkt hierin samen met het LVMB aan een digitaal netwerkvisie. Het doel is (delen van) de multimodale netwerkkaders te standaardiseren en digitaliseren, zodat serviceproviders die informatie kunnen gebruiken in hun navigatiesystemen en -apps.

Doortwikkeling van de methodiek

En dan staan er nog een aantal concrete doortwikkelingen van de leidraad op stapel. Zo wil het LVMB de methode geschikt maken voor gebruik bij niet-reguliere situaties. Een multimodaal netwerkkader werk je normaal uit voor de spitsperiodes op werkdagen en in weekenden. Maar tijdens niet-reguliere situaties als evenementen, werk in uitvoering of incidenten zijn de vraagstukken vaak dezelfde – wat mag wel en niet, welke modaliteit krijgt waar voorrang enzovoort – maar de keuzes die worden gemaakt, kunnen verschillen.

Een ontwikkeling voor de iets langere termijn is de koppeling van de methodiek met de landelijke regelaanpak en Gecoördineerd Netwerkbreed Verkeersmanagement. Het gaat dan om vragen als: Hoe kunnen we de output van het multimodaal netwerkkader gebruiken bij het ontwerp van een verkeersmanagementsysteem? En welke informatie ontbreekt in het netwerkkader om zo'n ontwerp te kunnen maken?

Database met gebruikservaringen

Het is dus niet zonder reden dat het LVMB en CROW de nieuwe leidraad niet als eindproduct presenteren, maar als 'ontwikkelproduct'. De leidraad is klaar voor gebruik nu, maar ze is allerminst in beton gegoten en er wordt actief gewerkt aan verbeteringen en aanvullingen.

Het CROW en LVMB zijn met het oog daarop druk bezig om de ervaringen toegankelijk te maken. Daartoe wordt een online database opgezet met onder meer rapporten en evaluaties van projecten rond multimodale netwerkkaders. De methodiek krijgt zo verspreid een versie 2.0 – een versie die optimaal aansluit op de praktijk en de behoeften van het werkveld.

De leidraad Multimodale Netwerkkaders is gratis te downloaden op [CROW.nl](#).

De auteurs

Ir. Koen Adams is partner van Arane Adviseurs.
Dr. ir. Henk Taale is senior adviseur Verkeersmanagement bij Rijkswaterstaat. Hij is daarnaast universitair docent aan de TU Delft.
Terry Albronda is beleidsontwikkelaar Slimme mobiliteit bij gemeente Groningen.

De leidraad in de (actuele) praktijk

De methodiek Multimodale Netwerkkaders wordt al in verschillende regio's gebruikt. De Vides op het functioneren van het netwerk die de partijen hiermee uitwerken, kent heel verschillende toepassingen.

Gemeente Utrecht: Roadmap verkeersmanagement

De gemeente Utrecht heeft de ambitie om (dynamisch) verkeersmanagement een stevige positie binnen de eigen organisatie te geven. De afgelopen jaren heeft de gemeente in een proof of concept al ervaringen opgedaan met de inzet van dynamisch-verkeersmanagementsystemen. Aan de hand van een multimodaal netwerkkader onderzoekt Utrecht nu hoe ze verkeersmanagement bij kan laten dragen aan de ambitie van een gezonde, leefbare stad. Wat versiet dat van de beschikbare systemen en de eigen organisatie?

Gemeente Groningen: Gebiedsontwikkeling Corpus den Hoorn

Corpus den Hoorn-Zuid is een belangrijke kantoorlocatie in de gemeente Groningen. Het gebied trekt nieuwe bedrijvigheid aan en de al gevestigde bedrijven willen ruimte om uit te breiden. Er is dus potentie om het gebied als werklocatie verder te ontwikkelen, maar er is ook de ambitie om in het gebied woningen te realiseren. Om daarbij de juiste keuzes te kunnen maken, werkt de gemeente aan een integrale gebiedsvisie. Groningen gebruikt de leidraad Multimodale Netwerkkaders om te toetsen of de plannen wat de verkeersontwikkeling betreft haalbaar zijn: kan het verkeerssysteem die toekomstige groei wel verwerken?

Regio Arnhem-Nijmegen: Multimodale bereikbaarheid en inzet IVRS

De Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen, een samenwerkingsverband van 18 gemeenten, heeft vorig jaar een netwerkmanagementkader vastgesteld voor het autoverkeer. Maar om een duurzaam, regionaal vervoerssysteem te ontwikkelen, moeten in zo'n kader eigenlijk ook het ov en de fiets een prominente rol krijgen. De regio heeft verder de ambitie om multimodale hubs te ontwikkelen en nieuwe vervoersconcepten als Mobility as a Service (MaaS) uit te rollen. Daarom wordt er momenteel gewerkt aan een multimodaal netwerkkader waarmee de regio al die multimodale wensen en ambities kan toetsen op haalbaarheid. Het kader vormt tevens een basis voor uitwerkingen op gemeentelijk of stedelijk niveau. Ook de operationele inzet krijgt aandacht. Het kader zal worden toegepast door het regionale verkeersmanagementteam, zodat de visie gemakkelijk in de regelscenario's en regelprogramma's van IVRS kan worden verwerkt.

