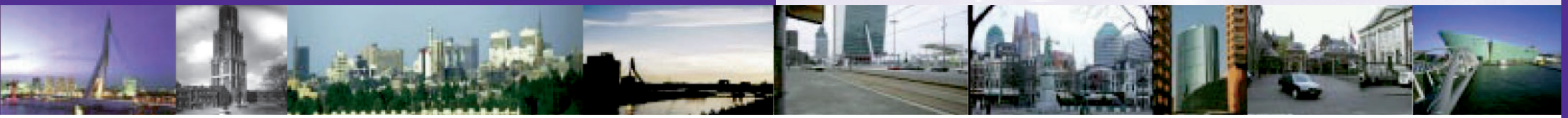


Intelligent omgaan met benutting

Samenwerking door de G4 op het gebied van dynamisch verkeersmanagement



G4





Samen sterk: de meerwaarde van samenwerking

De vier grote steden zijn landelijk de belangrijkste bestemmings- en congestiegebieden. In de G4 staat de balans tussen leefbaarheid en bereikbaarheid het meest onder druk. De noodzaak van benutting en de aard van de benuttingsproblematiek is in de vier steden gelijk. Een formele samenwerking is er echter nog niet. Die moet er komen, om drie redenen.

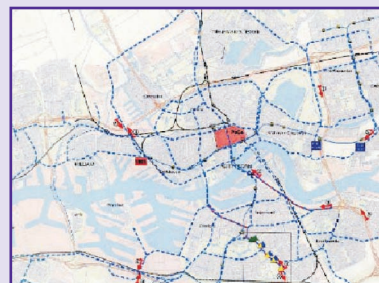
Ten eerste: een doelmatige besteding van middelen. Stedelijke benutting vergt de komende jaren kennis- en visie-ontwikkeling. Ontwikkeling van specialistische kennis is duur. Uitwisseling daarvan is al snel kosten-effectief. Voor gezamenlijke kennisontwikkeling geldt dat misschien nog meer. Samen kunnen de G4 sneller verder komen. Vier keer het wiel uitvinden is niet te verantwoorden.

Ten tweede: de relatie met het Rijk. Samen staan de G4 sterker. Een sterke positie is de komende jaren hard nodig om een rijksbijdrage te krijgen voor stedelijke benuttingsmaatregelen. Voor de afstemming tussen rijks- en stedelijke verkeersnetwerken, voor de ontwikkeling van integrale reis-informatie. De aansluiting op de programma's van het Rijk op basis van een gelijkwaardige inhoudelijke samenwerking is noodzakelijk om te komen tot een duurzaam verkeer- en vervoersysteem in de Randstad.

En ten derde: de relatie met de private sector. Gezamenlijk staan de G4 sterker richting industrie en dienstverleners. Samenwerking leidt immers tot schaalgrootte. Schaalgrootte kan niet alleen de uitkomst van aanbestedingen veranderen. Schaalgrootte kan op termijn ook het karakter van de markt veranderen: van een aanbestedings- naar een dienstverleningsmarkt. De overheid behoudt hierbij te allen tijde de regie voor de uitwerking van haar beleidsdoelen. Een lange termijn visie op de rolverdeling publiek - privaat is dan ook zeer gewenst.

Waarom samenwerking DVM G4?

- Doelmatige besteding middelen
- Versnellen kennisontwikkeling
- Inhoudelijke samenwerking Rijk op basis van gelijkwaardigheid
- Duurzaam verkeer- en vervoersysteem Randstad
- Versterken onderhandelingspositie markt
- Organiseren schaalgrootte
- Ontwikkelen lange termijn visie rolverdeling publiek-privaat



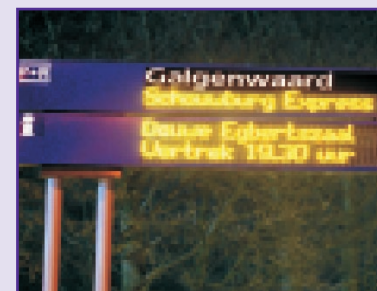
Binnenlandse voorbeelden stedelijk DVM

Monitoring van de actuele verkeerssituatie op het Rotterdamse hoofdwegenet

Reizigersinformatie over de Utrechtse winkelexpres

Dynamische rijstrooktoedeling voor het OV in Den Haag

(bronnen: Gemeenten Rotterdam, Utrecht, Den Haag)



Steden worden intelligent

Onze leefomgeving verandert. Gebruiksvoorwerpen worden intelligent. Wat ooit begon bij fototoestellen zet door. Koelkasten houden straks zelf de inhoud bij en bestellen tijdig. We zien intelligentie ook verschijnen in winkelcentra en kantoorgebouwen, op trein- en busstations, in scholen en woningen, en bij het recreëren. Steden worden 'Intelligent Environments': verzamelplaatsen van hoogwaardigheid. We spreken feitelijk over 'Smart Cities'. Die ontwikkeling gaat steeds verder.

Onze leefomgeving verandert niet alleen thuis, maar ook onderweg. Handig: parkeergeld betalen via het mobieltje. Prettig: precies weten wanneer de bus bij de halte arriveert. Comfortabel: minder lopen op het busstation door dynamische halte-toewijzing. Reismogelijkheden worden steeds transparanter. We krijgen ook onderweg actuele informatie aangereikt. Nu de meeste kantoren en veel huishoudens beschikken over een PC, heeft de computerindustrie haar oog laten vallen op het verkeer.

In deze context staat 'Dynamisch Verkeers Management' (DVM). Het NVVP spreekt van 'Benutting'. DVM is een belangrijk instrument om tot een betere benutting van de bestaande infrastructuur te komen. Daarnaast is DVM van belang voor de beïnvloeding van de reiziger/weggebruiker. DVM is niet alleen voor de auto, maar ook voor het openbaar vervoer en de fiets.

Wat betekent benutting voor de reiziger?

- Minder files
- Gemak bij informeren, reserveren, betalen
- Betrouwbare reistijd voor auto én openbaar vervoer
- Minder onzekerheid over wachttijd bij haltes
- Kortere overstaptijden
- Eenvoudiger kiezen voor alternatief vervoer
- Niet meer onnodig zoeken naar parkeerplaats

DVM hoort thuis op een toekomstgerichte agenda

Welbeschouwd is benutting onmisbaar binnen een moderne, leefbare én bereikbare stad. DVM is een maatregelenpakket gericht op het actueel informeren, geleiden en sturen van verkeersstromen en vervoersvraag. Door toepassing van DVM kan er meer verkeer over dezelfde infrastructuur. Er is dan minder snel uitbreiding van infrastructuur nodig. Het optimaliseert de afstemming tussen de verschillende verkeersnetwerken: auto, OV én fiets. Zonder DVM geen hoogwaardig OV, geen ketenmobiliteit, geen reisinformatie. Benuttingsmaatregelen vergroten de verkeersveiligheid en beperken zoekverkeer. Dat vermindert stank en lawaai. Kortom, DVM biedt evidente voordelen.

Benuttingsmaatregelen zijn relatief snel te realiseren. Daarbij is de zichtbaarheid van maatregelen voor burger en bedrijfsleven groot. DVM draagt bij aan de kwaliteitsimpuls voor het OV. DVM verbetert niet alleen de bereikbaarheid, maar ook de betrouwbaarheid en de beleving daarvan. Tenslotte bieden benuttingsmaatregelen ruimte voor allerlei innovaties op het gebied van dienstverlening - ook op stedelijk niveau. Benutting verdient dan ook een prominente plaats op de agenda.

Voorbeelden van stedelijke toepassingen van DVM:

- Wisselstroken voor Openbaar Vervoer én overig verkeer (Tidal Flow)
- Dynamische P+R-borden, Parkeerroute informatie, en parkeergeleiding
- Inwinnen van dynamische verkeersinformatie (monitoring)
- Actuele reisinformatie (haltes, congres-, winkelcentra)
- Spitsuur-, incident-, evenement- en 'zandbak'-management
- Dynamisch busstation
- Traffic Information Center, verkeers- en OV-centrale
- Dynamische Route informatiepanelen (DRIP's)



Benuttingsmaatregelen veelal kosten-effectief



Tidal Flow Bus Utrecht (bron: Gemeente Utrecht)

Benuttingsmaatregelen leveren veel op. In Utrecht levert de Tidal Flow voor de bus -aangelegd voor ca. f 1 miljoen- evenveel rendement als een uitbreiding met infrastructuur van ca. f 10 miljoen. Overigens moeten benuttingsmaatregelen worden beschouwd als aanvulling op infrastructuur, niet als vervanging van noodzakelijke fysieke uitbreidingen.

De eerste generatie benuttingsmaatregelen op het landelijk hoofdwegennet heeft geleid tot 25% minder voertuig-verliesuren. Dat betekent een reductie aan maatschappelijke kosten van f 450 miljoen per jaar. De omvang van congestieverliezen is op het stedelijk hoofdwegennet nog groter dan op het landelijke.

Benutting in de stad: niet alleen wenselijk maar ook noodzakelijk

Benuttingsmaatregelen vormen een aanvulling op infrastructuur en OV, niet een vervanging daarvan. Benutten is een hoeksteen van het beleid van het Rijk geworden. Het is één van 'de 3 B's' van het NVVP. Dat heeft overigens wel 20 jaar van voorbereiding gekost.

Zover zijn de G4 nog niet. Benutting staat bij de vier grote steden als beleidsinstrument nog in de kinderschoenen. Dat is op zich niet vreemd. Want de congestie in de steden is op dit moment nog redelijk te overzien. Maar de autonome groei van het verkeer zet door. Benutting en beprijzing op het landelijk hoofdwegennet zal invloed hebben op het gebruik van het stedelijke- en regionale wegennet. De prognoses voor de congestie op het stedelijk hoofdwegennet tonen in 2010 congestie in alle vier de grote steden (zie volgende pagina).

Met andere woorden: benutting is niet alleen een interessant beleidsinstrument, het is ook hoogst noodzakelijk.

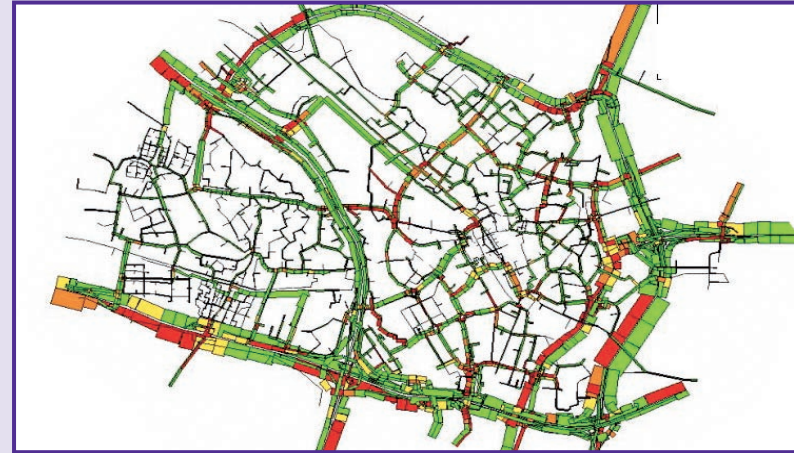
Benutting draagt onder meer bij aan de beleidsdoelen:

- Leefbaarheid
- Bereikbaarheid
- Verkeersveiligheid
- Intensivering ruimtegebruik
- Versterking economische vitaliteit

Prognose stedelijke congestie vraagt om benutting



NVVP-trajectsnelheden NVVP 2020 in de Randstad
(bron: NVVP)



Filebeeld Utrecht 2010
(bron: Gemeente Utrecht)



Filebeeld Amsterdam 2010
(bron: dIVV, Amsterdam)

Benuttingsmaatregelen hebben zich op het landelijke hoofdwegen-net bewezen als krachtig beleidsinstrument. Het NVVP voorspelt dat het scenario NVVP 2020 Bouwen-Benutten-Beprijzen de congestie op het landelijk hoofdwegen-net grotendeels zal elimineren.

Maar op de stedelijke hoofdwegen-netten gaat bij ongewijzigd beleid de congestie de komende jaren juist sterk groeien. Modelberekeningen van dit zogeheten 'trendscenario' tonen dat dit het geval is in alle vier de grote steden. Deze prognoses bevestigen de wenselijkheid van DVM binnen de grootstedelijke context.

De uitgangspositie: benutting in de G4 anno 2001

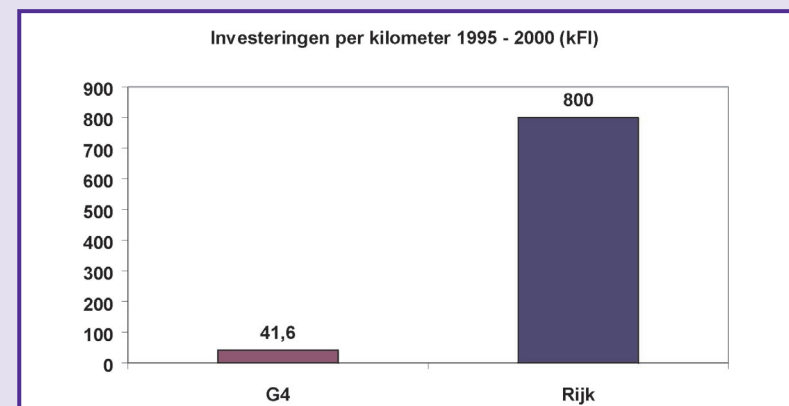
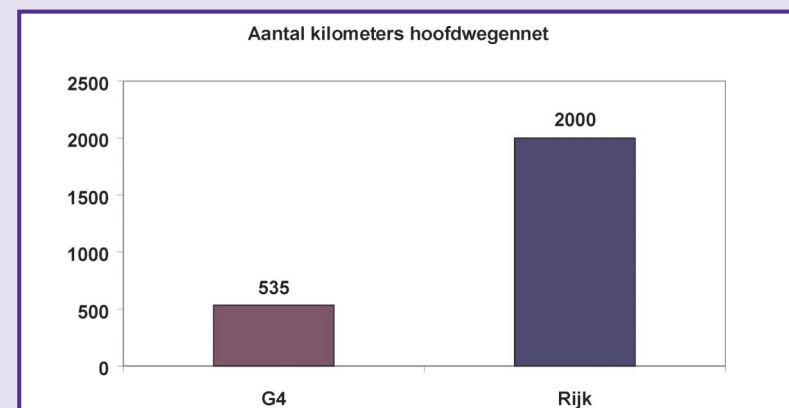
Benutting mag op allerlei aspecten hoog scoren, maar het verkeert bij de G4 nog in de fase van bewustwording, van proefprojecten en van invoering op beperkte schaal. Er is nauwelijks budget, er werkt slechts een handjevol mensen aan benutting. In alle grote steden is een eerste aanzet tot beleid vastgesteld. Het heeft veel weg van de situatie bij Rijkswaterstaat 15 jaar geleden: benutting was een marginaal dossier, weinigen namen het serieus. Dat is sindsdien wel veranderd.

Gelukkig kunnen de steden zelf iets aan deze dreigende achterstand doen. Immers, het NVVP legt meer verantwoordelijkheid voor de stedelijke bereikbaarheid bij decentrale overheden. Dat gaat vergezeld van financiële instrumenten. Zo gaat het mandaat voor GDU-projecten omhoog tot f 500 miljoen per project, en ontstaan er regionale mobiliteitsfondsen. Maar er moet nog wél een concretere beleidsuitwerking komen voor DVM: een benuttingsstrategie op stedelijk niveau. De inhaalslag ten opzichte van het Rijk is sneller te maken door samenwerking van de G4: gezamenlijk optreden en gezamenlijke kennisontwikkeling.



*Dynamisch busstation
Amsterdam Centraal betekent
voor de klant: minder lopen en
betere informatie en voor de
stad: intensief ruimtegebruik*

Benuttingsbudgetten: achterstand t.o.v. Rijk



Na een eerste investeringsimpuls van f 2 miljard over de afgelopen 5 jaar maakt RWS zich op voor het tweede grote programma, met een omvang van naar verwachting f 1.6 miljard. De G4 hebben gezamenlijk in dezelfde periode f 41,6 miljoen besteed. Per kilometer een verschil van een factor 20. Er is dan ook dringend behoefte aan een budgettaire inhaalslag. Overigens is ook het inrichten van geoormerkte benuttingsbudgetten zeer gewenst.

Samenwerking G4: de speerpunten

Samenwerking G4: acties voor een werkprogramma

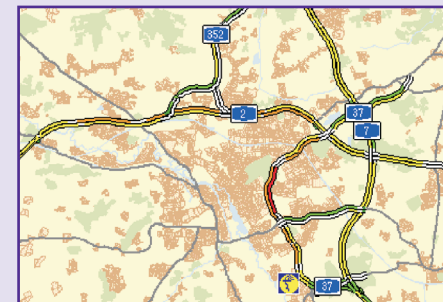
Benutting verdient op randstedelijk niveau veel meer aandacht. De G4 willen gezien de gezamenlijke problematiek samen optrekken. Hiertoe wordt een G4 werkprogramma DVM opgesteld waar onder andere de volgende voorbeeldacties in zullen worden uitgewerkt:

Voorbeeldactie 1. Reisinformatie

"Meten is weten": actuele verkeersinformatie is nodig voor een intelligente, dynamische inzet van benuttingsinstrumenten, zoals toeritdosering en P+R-verwijzing. Een goede infrabeheerder moet -met de huidige stand der techniek- op elk moment van de dag op de hoogte kunnen zijn van het verkeersaanbod en de congestiepunten op z'n netwerken. Daarom zijn systemen noodzakelijk van inwinning van verkeers- en vervoersgegevens en communicatie naar weggebruikers en reizigers over de actuele toestand van de verkeersnetwerken rond en in de stad. De opgave waar de G4 in dit verband voor staan is vergelijkbaar. Samenwerking zal winst in tijd en geld opleveren, bijvoorbeeld op het gebied van de kennisontwikkeling, waar Rotterdam met het project RIO interessante ervaringen opdoet. Ook zijn schaalvoordelen te bereiken bij de inkoop van monitorsystemen en de aansluiting op informatiesystemen van collega infrabeheerders zoals Rijkswaterstaat en de Nederlandse Spoorwegen. Gezamenlijk kunnen de G4 standpunten uitwerken ten aanzien van onder meer regio-TIC, randvoorwaarden voor reisinfo-verstrekking, dataverzameling en -beheer (ook eigendom, juridische zaken etc.), en inschakelen van marktpartijen.

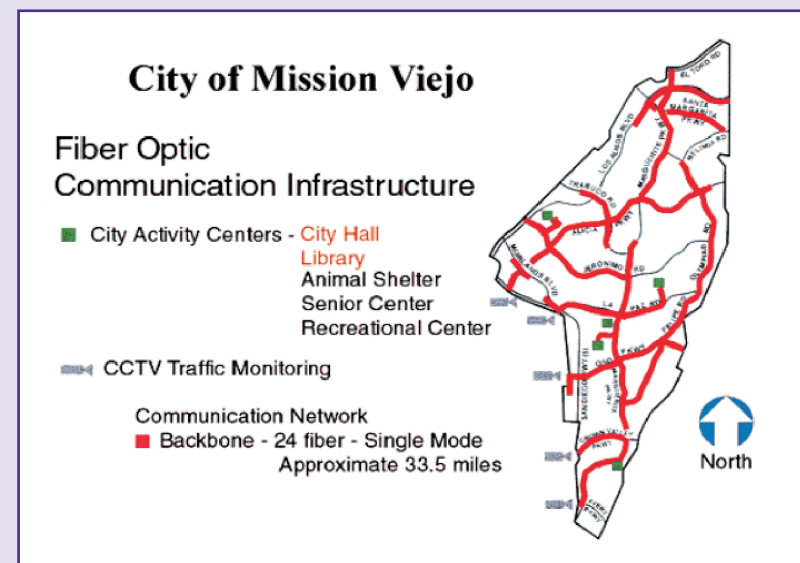
Voorbeeldactie 2. Koppeling van verkeerscentrales

Effectieve inzet van DVM-instrumenten vergt een structurele koppeling tussen de verkeerscentrales van aansluitende wegbeheerders en relevante openbaar vervoerbedrijven. Zij zijn alle gebaat bij een goed, actueel totaalbeeld van de toestand van alle netwerken en van de impact van beslissingen van collega infrabeheerders bij congestievorming en calamiteiten. Daartoe is de bestuurlijke bereidheid tot koppeling nood-



Buitenlandse voorbeelden stedelijk DVM

1. In Engeland is dynamische verkeersinformatie in een aantal steden al operationeel
2. Monitoring van de actuele verkeerssituatie in Hannover
3. DVM ondersteunt de bereikbaarheid van gemeenschapsvoorzieningen in Californië (bronnen: Trafficmaster, MOVE, ICDN)





VIII

zakelijk en dienen slimme technische interfaces te worden ontwikkeld. Voorbeeld is het samenwerkingsproject DVP van Amsterdam met Rijkswaterstaat Noord-Holland. De G4 kunnen op dit gebied van elkaar leren en wat betreft de gezamenlijke collega infrabeheerders ook samen optrekken.

Voorbeeldactie 3. DVM-strategieën bij grote projecten en evenementen

DVM kan zinvol zijn bij de afwikkeling van extra recreatief verkeer dat een evenement met zich meebrengt, maar ook voor het retourverkeer na afloop. Den Haag heeft in dit verband ervaring opgedaan tijdens het Vuurwerkfestival Scheveningen. Vergelijkbaar zijn de wegomleidingen bij grote bouwprojecten. Amsterdam heeft wat dit betreft inmiddels twee jaar ervaring met het bureau Stadsregie. Door uitwisseling worden deze ervaringen ook voor de andere steden toegankelijk.

Voorbeeldactie 4. DVM voor nood- en hulpdiensten

Recent is een ambulance met een zwaargewonde vastgelopen drukte van de Amsterdamse binnenstad. De toenemende verkeersdruk in de grootstedelijke gebieden zet de bereikbaarheid van incidentlocaties voor nood- en hulpdiensten onder druk. Gezamenlijke incidentscenario's van verkeerscentrales voor autoverkeer en openbaar vervoer en meldkamers van nood- en hulpdiensten is gezien de prioriteit voor openbare orde en (verkeers)veiligheid noodzaak. De problematiek in de 4 steden is vergelijkbaar. Ontwikkeling van regeltactieken, scenario's en communicatienetwerken door informatie-uitwisseling en waar mogelijk samenwerking kan winst opleveren bij de technische ontwikkeling en organisatiebouw.

Colofon

Gemeente Amsterdam

Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer

R. Batelaan

M. Borhem

D. Pauptit

Gemeente Den Haag

Dienst Stedelijke Ontwikkeling, Dienst Stadsbeheer

M.H. van Dijk

A.H.F.M. Molenschot

W. Sambler

Gemeente Utrecht

Dienst Stadsontwikkeling

P.J.F. Kleevers

M. Kramer

Gemeente Rotterdam

Dienst Stedebouw+Volkhuysvesting

M.J. van Lieshout

J.C. Oostrum

Secretariaat G4

A.H. Bruning

DynaVision Management Consultancy

D.H. van Egeraat

J.W.M. Kateman

Oktober 2001