

Aan: Werkgroep heroverweging SDG/DGMO
Van: Expertisecentrum Verkeersmanagement

Expertisecentrum
Verkeersmanagement
Kluyverweg 4
2629 HT Delft
Postbus 5044
2600 GA Delft
T (088) 798 2 330
F (088) 798 2 998
<http://www.rijkswaterstaat.nl/dvs>

Contactpersoon
Henk Taale

T 088 - 7982498
henk.taale@rws.nl

memo

Doe meer met minder

Inleiding

De financiële crisis heeft tot gevolg dat de Nederlandse overheid zich op termijn genoodzaakt ziet in het opleggen van besparingen. Naar verwachting zullen alle ministeries met deze besparingsoperatie worden geconfronteerd en de vraag is dan op welke wijze het ministerie van Verkeer en Waterstaat deze besparingsopgave wenst in te vullen. In principe komen daarvoor alle uitgavenposten in aanmerking en dus ook de uitgaven voor verkeersmanagement. Nu laat een recent overzicht (zie bijlage) zien **dat de uitgaven voor verkeersmanagement betrekkelijk gering** zijn, zeker in vergelijking met de uitgaven voor aanleg, beheer en onderhoud van de netwerken. Bovendien toont het overzicht aan dat **de baten/kosten verhouding van de toepassing van verkeersmanagement betrekkelijk hoog** ligt (1.9), zeker in vergelijking met de baten/kosten verhouding van veel projecten gericht op de aanleg van infrastructuur.

Toch mag verwacht worden dat ook het domein verkeersmanagement niet ontzien zal worden bij het opleggen van de noodzakelijke besparingen. In dat geval is het van groot belang een juiste keuze te maken, immers onoordeelkundig opgelegde **besparingen kunnen grote nadelige effecten voor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op het wegennetwerk veroorzaken** (een hoger aantal voertuigverliesuren, hogere reistijden, meer verstoringen etc.) **en maakt het behalen van de NoMo doelen lastiger**. Dit gevaar is acuut indien men bedenkt dat grote delen van het netwerk gedurende lange perioden zeer zwaar belast zijn. Dankzij de toepassing van verkeersmanagement en incident management lukt het een redelijk aanvaardbare kwaliteit te bieden. Het onoordeelkundig wegschrappen van bepaalde services kan de omvang van de congestie drastisch doen toenemen met grote gevolgen voor economie, welzijn en kwaliteit van de leefomgeving. Ook het **beheer kan (verder) onder druk komen te staan** (verder uitstel van noodzakelijke vervanging leidt tot meer storingen, etc.) **en/of de benodigde innovatie blijft uit** (en daarmee wellicht besparingen op langere termijn, bijvoorbeeld de migratie van wegkantsystemen naar coöperatieve/in-car systemen).

Datum
26 oktober 2009

Bijlage(n)
-

Teneinde beter beslagen ten ijs te komen heeft het Expertisecentrum Verkeersmanagement een globale verkenning uitgevoerd van mogelijke bezuinigingsmaatregelen. Onder de titel 'Doe meer met minder' worden **9 mogelijke besparingsvoorstellen** tot bezuiniging beschreven en globaal uitgewerkt. Deze notitie dient beschouwd te worden als een opmaat voor een verdere, meer gedetailleerde analyse van besparingsmogelijkheden op het gebied van verkeersmanagement.

Expertisecentrum
Verkeersmanagement**Datum**
26 oktober 2009

9 besparingsvoorstellen

De volgende voorstellen worden in deze notitie beschreven:

1. **Maak efficiënter gebruik van wat er al is.**
2. **Zorg dat andere partijen investeren.**
3. **Breng de prijs van componenten en systemen omlaag.**
4. **Focus op verstoringen.**
5. **Stimuleer ontwikkeling van wegwijk naar in-car.**
6. **Pas kleine infrastructurele maatregelen toe.**
7. **Waarborg kennis en maak kennis toepasbaar.**
8. **Minder organisatie, meer inhoud.**
9. **Bezuinig niet op verkeersmanagement, maar op andere zaken.**

Bij de uitwerking van deze tien besparingsvoorstellen is de volgende manier van beschrijven gehanteerd:

- Essentie van het voorstel tot besparing
- Waar liggen de besparingen? (alleen kwalitatief ingevuld)
- Termijn waarop dit ingevoerd kan worden.
- Waar speelt het? (geografisch)
- Op welke domeinen? (het gaat hier om inhoudelijke domeinen)
- Verantwoordelijkheid van wie?

In het volgende paragrafen worden de voorstellen globaal uitgewerkt.

Voorstel 1: Maak efficiënter gebruik van wat er al is

Expertisecentrum
Verkeersmanagement**Datum**
26 oktober 2009

Essentie van het voorstel:

Inmiddels is er al fors geïnvesteerd in Verkeersmanagement. Laten we nu eens volop gebruik gaan maken van de mogelijkheden die de systemen ons bieden. Eigenlijk willen we in dit voorstel het mes aan twee kanten laten snijden: **combineer geringe besparingen op de kosten (minder investeren) met vooral een significante verhoging van de baten door de systemen efficiënter in te zetten**. Dat vereist wel dat bepaalde aspecten meer aandacht krijgen, zoals:

- Maak ten volle gebruik van de mogelijkheden die de systemen ons bieden (variabele regelcycli, groene golven, doseren verkeer, alternatieve routes, regelscenario's bij evenementen etc.).
- Zorg dat er minder organisatorisch geregeld hoeft te worden. Er zijn diverse manieren om verkeersmanagement (organisatorisch, technisch, financieel, etc.) slim vorm te geven, waardoor men met minder maatregelen toch effectiever kan regelen.
- Pleeg regelmatig onderhoud ("APK DVM"). Het rendement kan verhoogd worden door bijv. het goed uitvoeren van technisch en verkeerskundig beheer van de bestaande "spullenboel" Het regelmatig checken van de systeeminstellingen van een TDI, VRI, etc.
- Investeer in hoog rendement maatregelen. Als je investeert, neem dan de maatregelen met (liefst "hard" bewezen) rendement. Zie hiervoor ook de bijlage beleidskader benutten. Dus: maatregelen met lage kosten en hoge baten. Veel projecten zijn lastig te stoppen of het stoppen levert niet veel op door afschrijving dan wel reeds gedane investeringen. Beter is om het rendement te verhogen van de gedane of geplande toekomstige investeringen.
- Meer aandacht voor samenwerking; door beter samen te werken kan ook de effectiviteit van de systemen worden verbeterd.
- Verbeter het opleidingsniveau van de mensen betrokken bij verkeersmanagement (op alle niveaus; zie voorstel 2).

Waar liggen de besparingen?

Meer: De meeropbrengsten die door dit voorstel worden gegenereerd bevinden zich op het vlak van reistijdwinsten, en verbeteringen in de betrouwbaarheid van reistijden.

Minder: Geen of beperkte investeringskosten; wel intensivering van beheer en onderhoud en ook voor opleiding en organisatie (samenwerking). Deze investeringen betalen zich wel terug omdat ze ook ervoor zorgen dat het op andere terreinen beter gaat lopen.

Termijn waarop dit ingevoerd kan worden

Deze maatregel kan per direct ingevoerd worden. Naar verwachting zal het wel enige tijd duren alvorens zichtbare effecten (meeropbrengsten) kunnen worden gemeten. Het landelijk implementeren van de maatregelen kan enige jaren in beslag nemen. De beslissing om minder te investeren kan ook op vrij korte termijn worden genomen. Eventuele langlopende leveringscontracten met grote leveranciers kan een belemmering zijn.

Waar speelt het?

Deze maatregel speelt overal in Nederland: Randstad, Noord, Oost en Zuid Nederland.

Ook geldt deze maatregel voor de verschillende wegennetten: hoofdwegennet, regionaal wegennet en stedelijk wegennet.

Expertisecentrum
Verkeersmanagement

Datum
26 oktober 2009

Op welke domeinen?

Verkeersmanagement, Organisatie Evenementen, WIU (Groot Onderhoud), Incident Management en Informatievoorziening

Verantwoordelijkheid van wie?

Netwerkbeheerders, verkeersmanagers, regie.

Voorstel 2: Zorg dat andere partijen investeren

Expertisecentrum
Verkeersmanagement

Essentie van het voorstel:

Zijn er andere partijen die een belang hebben bij de toepassing van verkeersmanagement? Die zijn er zeer zeker. Denk daarbij aan autofabrikanten, bedrijven die applicaties leveren/onderhouden en wellicht zelfs partijen die baat hebben bij een verbeterde bereikbaarheid (bedrijven, weggebruikers). Deze veelal **private partijen zijn om uiteenlopende redenen bereid te investeren in verkeersmanagement toepassingen:**

Datum

26 oktober 2009

- De autofabrikanten concurreren met elkaar door o.a. te investeren in ITS systemen (intelligente voertuigen). Japan is een duidelijk voorbeeld. Maar ook BMW is erg actief op dit terrein.
- Siemens, Tom-Tom en veel andere bedrijven brengen applicaties op de markt die de reiziger ondersteunen bij het maken van beslissingen (intelligente bestuurder). Als deze systemen bepaalde functies kunnen overnemen hoeft wellicht minder geïnvesteerd te worden in wegwantsystemen (intelligente weg)
- Tom-Tom heeft aangeboden om zijn HD-traffic data te verkopen aan wegbeheerders. Dit voorstel zou nog eens goed bekeken kunnen worden irt NDW investeringen.
- De weggebruiker wil graag investeren in systemen die hem ondersteunen bij het uitvoeren van de rijtaak. Systemen (zowel in-car als 'nomadic devices') gaan als warme broodjes over de toonbank.
- Andere partijen (zoals EU, EZ, VROM) die een belang hebben in het verbeteren van de kwaliteit van de verkeersafwikkeling, de bereikbaarheid, de leefbaarheid, etc.

Om te kunnen besparen is het ook belangrijk te weten wat men nu uitgeeft en waaraan dat wordt uitgegeven (het volledige kostenplaatje: B&O, personeel, etc.). **Opties voor besparen zijn: minder inhuur, meer zelf doen. Niet 'de markt, tenzij ...', maar 'RWS, tenzij ...'. Dus van externe personeelskosten (epk) naar interne personeelskosten (ipk).**

Naast private partijen kunnen ook decentrale wegbeheerders (provincies, gemeenten) investeren in gezamenlijke VM-projecten en bemensing tbv regionale samenwerking (bijv. in verkeerscentrales).

Een andere mogelijke ontwikkeling, die daar min of meer haaks op staat, is de bemensing van veel operationeel verkeersmanagement taken "in huis" bij RWS. Neem publieksgericht werken of de inzet van weginspecteurs voor VM taken. Kijk eens naar de kosten van publieksgericht werken en kijk of dit efficiënter kan of kijk naar de interesse/bijdrage van het bedrijfsleven. Zijn er mogelijkheden om weginspecteurs in te huren i.p.v. deze als eigen formatie aan te houden? Op termijn zijn er minder nodig, dus zijn we dan flexibeler met de inzet.

Waar liggen de besparingen?

Meer: betere verkeersafwikkeling, reistijdwinsten, verbetering van de verkeersveiligheid, verbetering kwaliteit milieu en leefomgeving, etc. Een bijkomend voordeel is dat de verschuiving van epk naar ipk, wat van RWS een betrouwbare partner en een toonaangevend opdrachtgever maakt. Het zal duidelijk zijn dat de uitbesteding van operationeel verkeersmanagement taken het omgekeerde effect genereert.

Minder: de wegbeheerder hoeft minder te investeren omdat andere partijen investeren in functies die traditioneel onder verantwoordelijkheid van de wegbeheerder vallen (verschuiving van wegkant naar voertuig, zie ook voorstel 6). Een gevolg kan wel zijn dat de wegbeheerder minder invloed heeft op de uitvoering van verkeersmanagement en daarmee ook op de directe beïnvloeding van de kwaliteit van de verkeersafwikkeling.

Expertisecentrum
Verkeersmanagement**Datum**
26 oktober 2009

Termijn waarop dit ingevoerd kan worden

De dialoog overheid-markt wordt al gevoerd, maar voor om te komen tot positieve business cases zal nog wel wat tijd nodig zijn. Andere deelvoorstellen (van epk naar ipk) kunnen vrij snel ingevoerd worden.

Waar speelt het?

Deze maatregel speelt overal in Nederland: Randstad, Noord, Oost en Zuid Nederland.

Ook geldt deze maatregel voor de verschillende wegennetten: hoofdwegennet, regionaal wegennet en stedelijk wegennet.

Op welke domeinen?

Verkeersmanagement, organisatie evenementen, WIU (Groot Onderhoud), Incident Management en informatievoorziening.

Verantwoordelijkheid van wie?

Netwerkbeheerders in samenspraak met de markt en de kennisinstellingen.
Strategisch beraad

Voorstel 3: Breng de prijs van componenten en systemen omlaag

Expertisecentrum
Verkeersmanagement**Datum**
26 oktober 2009*Essentie van het voorstel:***Schaf minder dure systemen (wegkantstations, TDI's, portalen) en software aan.** Voorbeelden:

- Wegkantstations: er zijn al jaren plannen om een uniform wegkantstation (UWKS) te ontwikkelen. Nu zijn ze per fabrikant specifiek en bestaan uit kostbare hardware. Het ontwikkelen van een UWKS kost in eerste instantie geld (enkele miljoenen) maar levert een veelvoud aan besparing op vanwege de kostenreductie per stuk. Het gaat hier immers om duizenden stuks (4500 MTM onderstations, 1720 monitoring- en detectorstations) die de komende jaren deels voor vervanging in aanmerking komen.
- TDI's: streef naar één type regelapparaat voor verkeer dat ook op één manier kan worden aangestuurd vanuit een verkeerscentrale. Waarom is een VRI 100 k€ en een TDI 300 k€ terwijl de laatste eigenlijk een VRI is met minder functionaliteit en complexiteit? Het gaat hier om minder grote aantallen (tientallen stuks) dan wegkantstations maar levert toch een besparing op.
- Portalen: In het buitenland gelden andere (minder zware) specificaties voor portalen (bijv. aluminium ipv staal). Ook de projecteringseisen (onderlinge afstand, nu 500 m) kunnen nog eens nader bekeken worden.

Note: **veelal gaan de kosten voor de baat uit.** Dus eerst investering in de ontwikkeling van een UWKS, daarna bij de vervanging de baten cashen. Dit kan prima inzichtelijk gemaakt worden dmv business cases.

Kijk ook of er applicaties en specificaties overgenomen kunnen worden uit het buitenland. **Werk aan standaardisatie en generieke toepassingen ipv "specials". Hanteer zoveel mogelijk een centrale inkoop**, omdat dat kosten kan besparen.

Waar liggen de besparingen?

Meer: Besparingen zijn mogelijk op de kostprijs van de apparatuur. Eerst moet er geïnvesteerd worden om de standaarden te voltooien, beproeven en te implementeren. Besparingen zijn op termijn mogelijk (life-cycle).

Minder: Besparen op standaardisatie levert op langere termijn verlies op. Op korte termijn kan er vooral voor centrales kostentoeename zijn (snelle invoering van nieuwe besturingslagen; vereenvoudiging van huidige architectuur).

Termijn waarop dit ingevoerd kan worden

Twee jaar. Eerste jaar focussen op standaardisatie, daarna richten op de uitrol.

Waar speelt het?

Dit speelt in het gehele land en voor alle wegennetten.

Op welke domeinen?

Techniek, architectuur.

Verantwoordelijkheid van wie?

Infraprovider, netwerkbeheerders.

Voorstel 4: Focus op verstoringen

Expertisecentrum
Verkeersmanagement

Datum
26 oktober 2009

Essentie van het voorstel:

Binnen verkeersmanagement en incident management wordt onderscheid gemaakt tussen alledaagse (reguliere) en uitzonderlijke (niet-reguliere) situaties, tussen verwachte en onverwachte omstandigheden. Zie onderstaande figuur met enkele voorbeelden.



Voor de weggebruiker zijn verstoringen, en de daarmee gepaard gaande onverwachte vertraging, een grote bron van ergernis en levert een grote bijdrage aan het aandeel voertuigverliesuren met een hoger maatschappelijk verlies dan "alledaagse" vertraging. Een hoge(re) betrouwbaarheid van de verplaatsing is in de NoMo dan ook opgenomen als beleidsdoel. **Rijkswaterstaat zal zich** (naast voldoende aandacht voor de alledaagse en verwachte situaties) **meer moeten focussen op de verstoringen** (het voorbereid zijn op verstoringen, het verminderen van de gevolgen van verstoringen) en daarmee de betrouwbaarheid verhogen. Dit scoort tevens op het in het ondernemingsplan van RWS geformuleerde doel publieksgericht werken.

Een aparte categorie zijn de onverwachte uitzonderlijke situaties (calamiteiten en extreem weer). Hier zou je een aparte organisatie voor kunnen inrichten die zich hier op specialiseert (vergelijk het met een arrestatieteam bij de politie).

Waar liggen de besparingen?

Meer: verschuiving van "gewoon" verkeersmanagement naar niet-regulier, verwachte situaties

Minder: minder vertraging, hogere betrouwbaarheid

Termijn waarop dit ingevoerd kan worden

Direct.

Waar speelt het?

Gehele land.

Op welke domeinen?

Verkeersmanagement, organisatie evenementen, WIU (Groot Onderhoud), incident management.

Verantwoordelijkheid van wie?

Verkeersmanagers, regie.

Voorstel 5: Stimuleer ontwikkeling van wegkant naar in-car

Expertisecentrum
Verkeersmanagement**Datum**
26 oktober 2009

Essentie van het voorstel:

Rijkswaterstaat laat alle niet aan de infrastructuur of aan veiligheid gebonden diensten over aan derden. Dit is vergelijkbaar met verkeersmanagement bij het spoor, de luchtvaart en scheepvaart. De verkeersleiding leidt alleen het verkeer. Informatie over vertraging op de route, in aansluitingen of over de bestemming is geen verkeerskundige rol, maar een dienst aan het publiek. Rijkswaterstaat concentreert zich op infraproviding en het regelen van verkeer (verkeersmanagement!). De services die in het voertuig worden aangeboden (zoals informatie over reis, route, aansluitingen en dus ook over stremmingen) laat Rijkswaterstaat over aan derden. Nadeel: De zichtbaarheid van Rijkswaterstaat wordt minder en de andere informatie die op DRIP's getoond wordt (bijvoorbeeld bij WIU) moet wel door de service providers worden overgenomen. De vraag is of dat zonder stimulering gebeurt, omdat bekend is dat weggebruikers voor deze informatie niet bereid zijn te betalen.

Als eerste komt het aanbieden van informatie aan de weggebruiker in aanmerking voor migratie van wegw kant naar in-car: voorgesteld wordt om geen extra DRIP's meer te plaatsen die alleen voor route-informatie bedoeld zijn en de bestaande DRIP's (ca. 250 stuks) na afschrijving uit te faseren. Het persoonlijk routeadvies van navigatiesystemen is naar verwachting op afzienbare termijn beter en breed ingevoerd (3-5 jaar, zie Roadmap Domeinarchitectuur). Andere migratiesporen worden op dit moment uitgewerkt binnen het project Domeinarchitectuur. **Note: Niet alle VM-functies migreren van wegw kant naar in-car** (sturende maatregelen hebben bijv. een blijvende wegw kantcomponent omdat iedere weggebruiker deze informatie met 100% zekerheid moet krijgen)

Waar liggen de besparingen?

Meer: inkoop van verkeersgegevens uit Floating Car Data voor zover nog nodig. In uiterste geval hebben auto's zelf de veiligheidswaarschuwingen die nu door MTM worden gegenereerd (zie EU-project Safespot).
Minder: Geen investering meer in nieuwe DRIP's en op termijn besparingen op onderhoud, de ontwikkeling van reistijd voorspellende algoritmen voor presentatie op DRIP's en GRIP's.

Termijn waarop dit ingevoerd kan worden

Het DRIP-voorstel kan direct uitgevoerd worden door bestaande plannen voor investeringen te schrappen. Overigens kan dit niet zonder de alternatieven op de rails te hebben. Vervanging: coöperatieve systemen ter ondersteuning van navigatieapparatuur in het voertuig. Na invoering zal het nog 15-20 jaar duren voordat alle DRIP's verdwenen zijn.

Waar speelt het?

Gehele land, Randstad eerst.

Op welke domeinen?

Infraproviding en verkeersmanagement.

Verantwoordelijkheid van wie?

Wegbeheerders, Regie, Strategisch beraad

Voorstel 6: Pas kleine infrastructurele maatregelen toe

Essentie van het voorstel:

Om knelpunten op te lossen wordt in veel gevallen dynamisch verkeersmanagement (DVM) toegepast. DVM bestaat vaak uit een systeem waarbij gegevens worden ingewonnen, worden verwerkt en omgezet naar signalen voor de weggebruikers. DVM is kostbaar omdat de gegevensinwinning geregeld moet worden en het gebruikte systeem moet worden gespecificeerd, ontwikkeld, getest, toegepast en onderhouden. Daarom is het nuttig **na te gaan of in plaats van een DVM systeem ook een infrastructurele maatregel toegepast kan worden**. Vaak kan met een kleine ingreep in de wegvakconfiguratie, belijning en/of bebording al veel bereikt worden tegen veel lagere kosten.

Waar liggen de besparingen?

Meer: kleine infrastructurele maatregelen.

Minder: DVM systemen, dus minder specificatie, ontwikkeling, testen, toepassing en onderhoud van systemen.

Termijn waarop dit ingevoerd kan worden

Bij elk project waarbij DVM systemen worden ingezet kan dit toegepast worden.

Waar speelt het?

In het gehele land.

Op welke domeinen?

Verkeersmanagement, infrastructuur, WIU (groot onderhoud).

Verantwoordelijkheid van wie?

Wegbeheerders, regie Verkeersmanagement.

Voorstel 7: Waarborg kennis en maak kennis toepasbaar

Expertisecentrum
Verkeersmanagement**Datum**
26 oktober 2009

Essentie van het voorstel:

Veel kennis over Verkeersmanagement is de afgelopen tijd verloren gegaan door o.a. uitstroom van medewerkers (VUT, pensioen, naar de markt), waardoor RWS moeite heeft om rol van deskundig opdrachtgever te vervullen. Het voorstel is dan ook om te **zorgen voor een adequaat kennisniveau van de medewerkers die verantwoordelijk zijn voor planning, implementatie, onderhoud en beheer van verkeersmanagement** (van strategie tot maatregelen), te realiseren door:

- het verzorgen van adequate opleidingen;
- het bevorderen van kennisoverdracht en het borgen van kennis;
- het verhogen van het ingangsniveau van medewerkers;
- het inrichten van een continu verbeteringstraject (cirkel van Deming).

Waar liggen de besparingen?

Meer: De meeropbrengsten die door dit voorstel worden gegenereerd situeren zich op het vlak van reistijdwinsten, en verbeteringen in de betrouwbaarheid van reistijden.

Minder: Deze maatregel kan er voor zorgen dat de bestaande maatregelen effectiever en efficiënter worden ingezet. Daardoor minder investeren in spullen maar wel meer investeren in opleidingen, kennisoverdracht en hogere salariering.

Termijn waarop dit ingevoerd kan worden

Deze maatregel kan op redelijk korte termijn worden ingevoerd (half jaar). Ook kan men gericht (per applicatie) te werk gaan, dus eerst de verkeersmanagers in de verkeerscentrale, daarna wegininspecteurs, verkeerslichtenspecialisten, begeleiding evenementen, begeleiding WIU, etc.

Waar speelt het?

Deze maatregel speelt overal in Nederland: Randstad, Noord, Oost en Zuid Nederland.

Ook geldt deze maatregel voor de verschillende wegennetten: hoofdwegennet, regionaal wegennet en stedelijk wegennet.

Op welke domeinen?

Verkeersmanagement, organisatie Evenementen, WIU (Groot Onderhoud) en Incident Management.

Verantwoordelijkheid van wie?

Netwerkbeheerders: Verkeersmanager, regie.

Voorstel 8: Minder organisatie, meer inhoud

Expertisecentrum
Verkeersmanagement**Datum**
26 oktober 2009

Essentie van het voorstel:

De laatste jaren heeft Rijkswaterstaat geprobeerd de organisatie rondom verkeersmanagement te verbeteren en meer grip te krijgen op het 'managen' van verkeersmanagement. Dit heeft er toe geleid dat de nadruk is komen te liggen op het proces en minder op de inhoud. De organisatie rond verkeersmanagement is wel beter geworden, maar ook uitgebreider en dat kost veel mensinzet en geld. De komende tijd is het daarom zaak weer **meer met de inhoud te gaan doen en minder met het proces**. Dat vraagt een duidelijke besluitvorming en formalisering van de huidige overlegstructuren.

Waar liggen de besparingen?

Meer: meer zichtbaar verkeersmanagement op straat.

Minder: tijdverlies door proces en besluitvormingstrajecten.

Termijn waarop dit ingevoerd kan worden

Direct.

Waar speelt het?

Dit speelt in het gehele land.

Op welke domeinen?

Verkeersmanagement.

Verantwoordelijkheid van wie?

Regie.

Voorstel 9: Bezuinig op andere zaken, niet op verkeersmanagement

Expertisecentrum
Verkeersmanagement**Datum**
26 oktober 2009

Essentie van het voorstel:

Verkeersmanagement heeft een hoge kosten-baten verhouding (zie ook voorstel 1 en de bijlage). Bovendien neemt de vraag naar verkeersmanagement toe, ook in relatie met veiligheid en leefbaarheid. Het is daarom **beter op andere zaken te bezuinigen**.

Zo kan bijvoorbeeld het **MIRT geactualiseerd** worden (bijv. het uitstellen of schrappen van een dure reconstructie met vooral een lokaal effect) en daarmee een betere afweging worden gemaakt tussen bouwen en benutten.

Bij het actualiseren van het MIRT kan ook nadrukkelijk(er) gekeken worden naar projecten die de **robuustheid** van het netwerk vergroten (zie ook voorstel 5: focus op verstoringen).

Waar liggen de besparingen?

Meer: verkeersmanagement.

Minder: bouwprojecten.

Termijn waarop dit ingevoerd kan worden

Binnen een jaar.

Waar speelt het?

Gehele land.

Op welke domeinen?

Verkeersmanagement.

Verantwoordelijkheid van wie?

Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Bijlage: Overzicht kosten en opbrengsten verkeersmanagement

Expertisecentrum
Verkeersmanagement**Datum**
26 oktober 2009

Bron: Kernteam scenariostudies RWS 2020. Taakveldanalyse Verkeersmanagement Hoofdwegennet; beschrijving huidige situatie. Maart 2006.

Personeel (fte)

In 2006 bedroeg de personele inzet voor verkeersmanagement ongeveer 500 fte, hetgeen 6% van de totale RWS organisatie is. De personele inzet voor infraproviding hoofdwegennet bedroeg ca. 2000 fte. De grote infrastructurele projecten zijn qua organisatieomvang het grootst.

Kosten

Het totale budget van RWS voor de netwerken bedraagt 3099 miljoen Euro. In 2006 werd 62 miljoen Euro uitgegeven voor verkeersmanagement. De totale RWS budget voor de netwerken bedroeg 3,1 miljard Euro, waarvan 2128 miljoen voor het hoofdwegennet, 476 miljoen Euro voor het hoofdvaarwegennet en 495 miljoen Euro voor hoofdwatersystemen.

Met 2066 miljoen Euro neemt infraproviding veruit het grootste deel van het budget hoofdwegennet voor haar rekening. De omvang van de post verkeersmanagement bedraagt 2% van het beschikbare budget voor het hoofdwegennet.

In de andere domeinen ligt deze verhouding anders. Het budget voor verkeersmanagement op het hoofdvaarwegennet bedraagt 72 miljoen (15% van het budget voor het hoofdvaarwegennet) en het budget voor watermanagement bedraagt 62 miljoen euro (12,5 % van het budget voor hoofdwatersystemen).

Opgemerkt moet worden dat de uitgaven voor verkeersmanagement 100% apparaatuitgaven (personeelskosten) betreffen. De productuitgaven en de middelen voor aanbestedingen vallen onder infraproviding (2066 miljoen Euro)

De jaarlijkse onderhoudskosten van de systemen bedragen ca. 75 miljoen Euro (gedekt via SLA beheer en onderhoud). Het investeringsbudget varieert per jaar (hangt sterk af van lopende projecten) maar gebaseerd op een geraamde vervangingswaarde van ca. 1 miljard Euro en een geschatte gemiddelde levensduur van de producten van 10 jaar, bedragen de jaarlijkse investeringskosten ter vervanging van producten ongeveer 100 miljoen Euro. Daarnaast zullen nog additionele investeringen voor de implementatie van nieuwe toepassingen worden gedaan. Dit bedrag zal variëren per jaar; laten we een gemiddeld investeringsbedrag van 100 miljoen Euro veronderstellen. Daarmee komt het totale budget voor Verkeersmanagement op ca. 337 miljoen Euro per jaar.

Opbrengsten

In de notitie "Taakveldanalyse Verkeersmanagement Hoofdwegennet" wordt vermeld dat in de periode 1995 – 2000 ca. 1 miljard Euro is geïnvesteerd in verkeersbeheersingsmaatregelen. Deze maatregelen hebben geleid tot een besparing van 1,9 miljard Euro (alleen reductie VVU's). Dit impliceert een baten/kosten verhouding van 1,9.