

Toekomst van Verkeersmanagement

Stand van zaken, ontwikkelingen en perspectief

Henk Taale (en de rest van TrafficQuest)



Inhoud presentatie

- Maatschappelijk urgentie en de rol van benutten
- Verkeersafwikkeling
- Verkeersmanagement
- Trends
- Perspectief
- Aandachtspunten
- Verder onderzoek

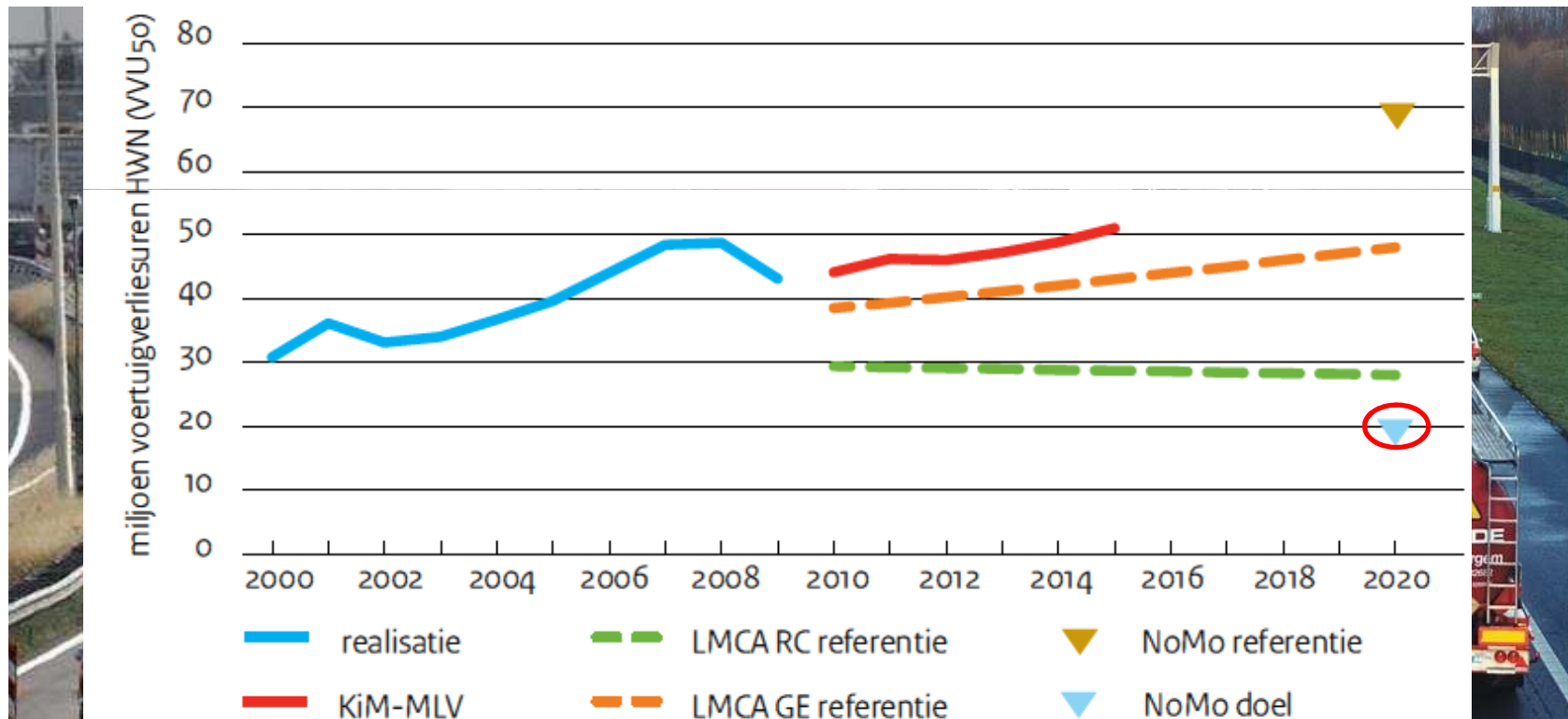


Congestie in Nederland

- Augustus 1925: ramptoerisme naar Borculo (windhoos)
- 29 mei 1955: op weg naar het strand op Tweede Pinksterdag
- 8 februari 1999: drukste ochtendspits -> 975 km.
- 29 november 2010: drukste avondspits -> 870 km



Maatschappelijke urgentie



Waarom benutten?



Bouwen: *“effectief, maar duur en voor de lange termijn”*



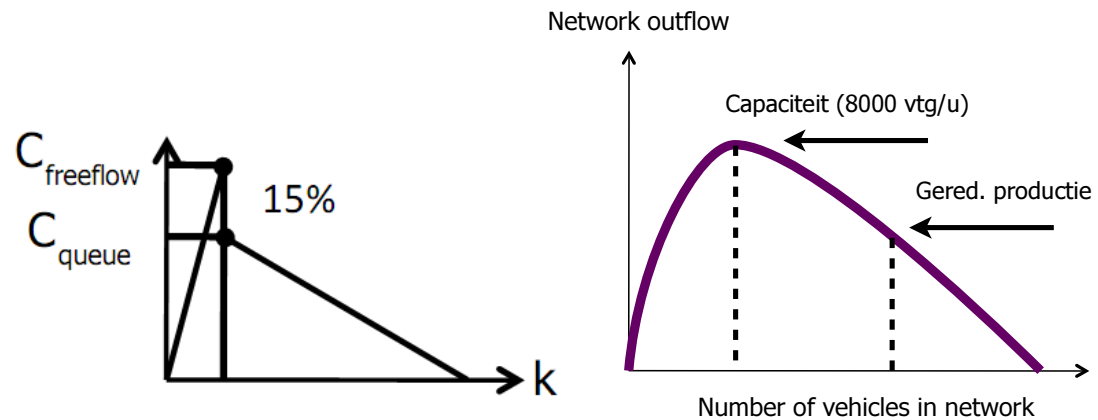
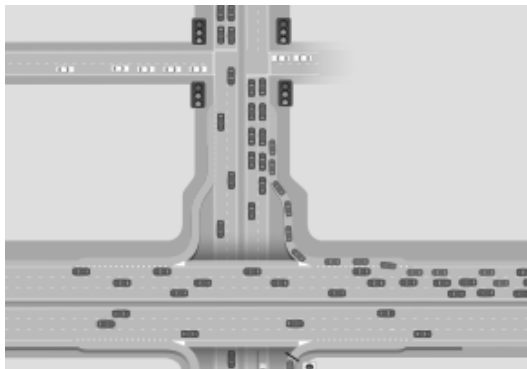
Beprijzen: *“politiek moeilijk”*



Benutten: *“effectief, relatief goedkoop en snel”*

Verkeersafwikkeling

- Terugslag belangrijke oorzaak van extra vertraging
- Capaciteitsval zorgt voor meer en langer durende files
- Suboptimaal keuzegedrag zorgt voor onevenwichtige verdeling van verkeer



Oplosrichtingen verkeersmanagement

1. Doorstroming verhogen, bijvoorbeeld door congestie uit te stellen en capaciteitsval te voorkomen of door extra rijstroken bij te schakelen
2. Verkeer beter over het netwerk verdelen, bijv. door informeren of geleiden (irreguliere situaties!)
3. Instroom (deel-)netwerk beperken zodat hoeveelheid verkeer beneden kritische waarde blijft
4. Terugslag zo veel mogelijk voorkomen (buffers, scheiden verkeersstromen, verplaatsen / herverdelen wachtrijen, kruisingsvlakken vrijhouden)

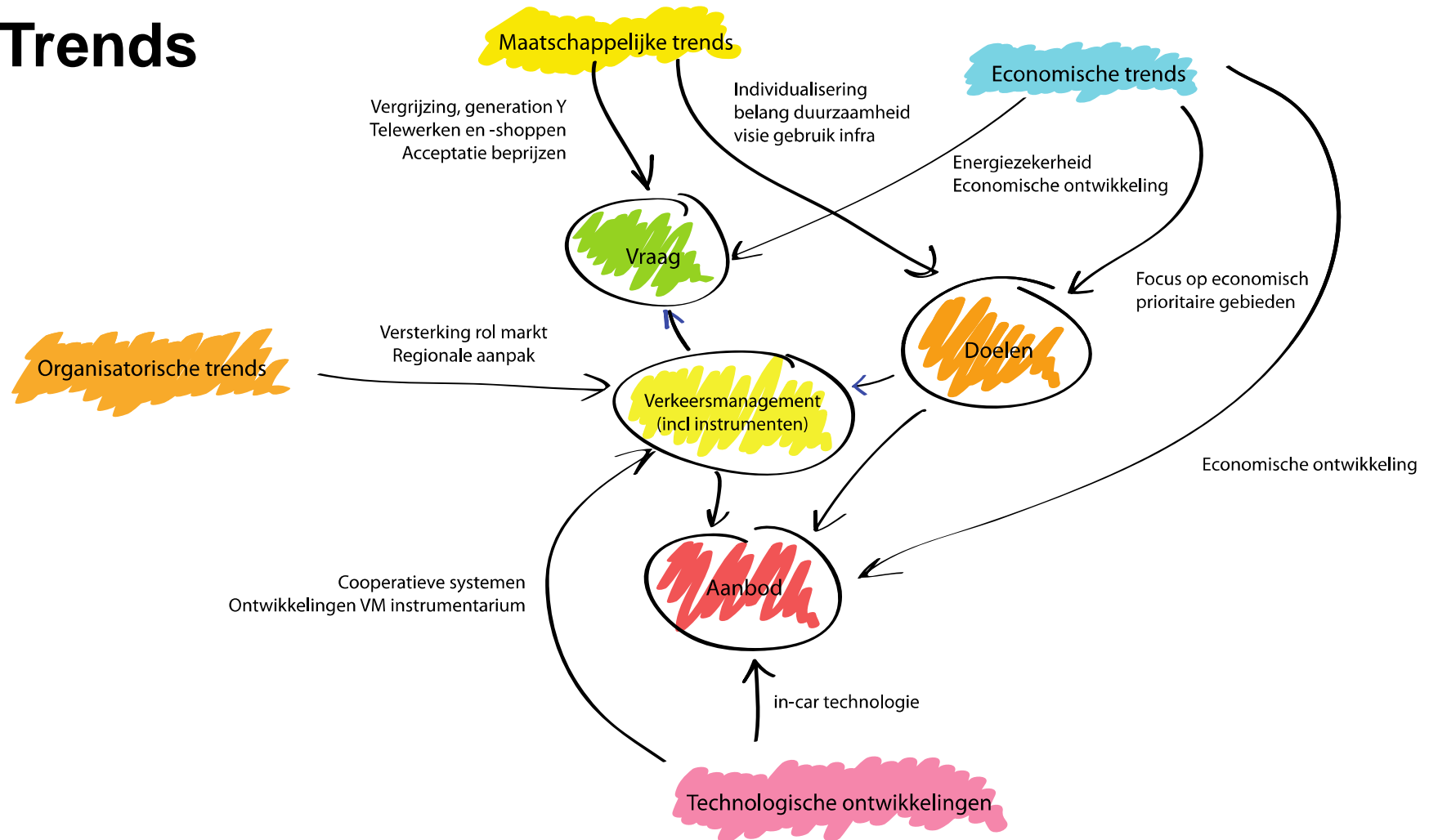
Huidige situatie

- Verkeersinformatie
 - Markt heeft belangrijke en leidende rol
 - Nauwkeurige en betrouwbare informatie nodig
 - Overheid verzamelt gegevens (NDW), beperkte distributie
- Verkeersmanagement
 - Veel maatregelen geïmplementeerd, maar weinig coördinatie
 - Ontwikkeling nieuwe maatregelen
 - ‘Kloof’ tussen in-car systemen en wegkantsystemen
- Organisatie
 - Samenwerking wegbeheerders verbeterd

Toekomst?



Trends



Perspectief verkeersmanagement

- Flexibele inzet van infrastructuur maakt dynamische afstemming van vraag en aanbod mogelijk
- Proactief verkeersmanagement, zowel in reguliere als irreguliere omstandigheden (voorspellen belangrijk)
- Interactie in-car systemen en verkeersmanagement is dagelijkse praktijk
- Er is veel samenwerking: tussen wegbeheerders onderling, met kennisinstellingen en de markt

Verbeterpunten

- Flexibiliteit in vraag en aanbod
- Samenwerking en coöperatie
- Proactief verkeersmanagement
- Optimaliseren voor meerdere beleidsdoelen
- Integrale en interdisciplinaire benadering
- Organisatie
- Basisvoorzieningen en overig

Flexibiliteit in vraag en aanbod

Door o.a. beprijzen, multi-modale reisinformatie, flexibele inzet van infrastructuur

- Onderzoeken van de mogelijkheden van een proef met een carpool / betaalstrook (HOT-lane)
- Betere afstemming tussen mobiliteitsmanagement en verkeersmanagement
- Mogelijkheden om infrastructuur flexibel in te zetten (bv wisselstroken): waar en wanneer kan dat?

Samenwerking en coöperatie

Door o.a. gecoördineerd netwerkbreed verkeersmanagement, coöperatieve systemen en samenwerking tussen partijen

- Uitwerken regelconcept voor gecoördineerd netwerkbreed verkeersmanagement
- Onderzoek naar de bijdrage van coöperatieve systemen aan een betere benutting (relatie met wegkant)
- Vertalen van 'pool funding' naar de Nederlandse situatie

Proactief verkeersmanagement

Naast reageren ook anticiperen op de omstandigheden

- Ontwikkeling van regelstrategieën en voorspelmodellen voor proactief verkeersmanagement
- Onderzoek naar onder welke omstandigheden welke informatie verschaft moet worden en welke databehoeftes daarbij hoort
- Onderzoek naar beslissingsondersteuning in verkeerscentrales

Optimaliseren voor meerdere beleidsdoelen

Verkeersmanagement is niet alleen voor doorstroming, maar ook voor veiligheid en leefbaarheid belangrijk

- Onderzoek hoe met meerdere beleidsdoelen rekening kan worden gehouden.
 - Wat is daarvoor nodig?
 - Welke methoden voor een integrale afweging zijn beschikbaar?
 - Welke optimalisatie technieken zijn geschikt?

Integrale en interdisciplinaire benadering

VM heeft een plaats naast ruimtelijke ordening, infraplanning en mobiliteitsmanagement en maakt gebruik van kennis van andere vakgebieden

- Integreren van human factor kennis
- Onderzoek naar de mogelijkheden om het netwerk robuuster te maken voor en door verkeersmanagement
- Gebruik van de technische ontwikkelingen ten behoeve van verkeerskundige functionaliteiten

Organisatie

Verkeersmanagement is in Nederland goed georganiseerd. Toch zijn er verbeteringen mogelijk.

- Uitwerken hoe de toegevoegde waarde van verkeersmanagement beter zichtbaar gemaakt kan worden
- Onderzoeken wanneer en hoe de wegbeheerder verkeersinformatie kan verschaffen
- Onderzoek naar de rollen en verantwoordelijkheden van overheid en markt m.b.t. verkeersmanagement

Basisvoorzieningen en overige punten

Verkeersmanagement kan niet zonder de basis: monitoring, modellen, kennis (opleiding), architectuur en verkeerscentrales

- Onderzoek naar mogelijkheden om uit de beschikbare data meer relevante informatie te halen
- De plaats van modellen in de beleidscyclus
- Onderzoek naar de validiteit van modellen (o.a. gedragsmodellen)
- Onderzoek naar de mogelijkheden van sociale media

Contact

Henk Taale
Rijkswaterstaat & TrafficQuest
E-mail: henk.taale@rws.nl

Serge Hoogendoorn
Isabel Wilmink
Ben Immers
Ronald van Katwijk
Henk Schuurman

