

B64
**Pleidooi voor structureel pro-actief onderhoud van
verkeersmanagementsystemen**

Ben Immers
KU Leuven
TRAIL onderzoeksschool
Expertisecentrum Verkeersmanagement

Henk Taale
Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart
Expertisecentrum Verkeersmanagement

Samenvatting

In toenemende mate worden allerlei verkeersmanagementmaatregelen ingezet om de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op de netwerken op voldoende niveau te houden en bovendien te voldoen aan doelen of randvoorwaarden die worden gesteld t.a.v. verkeersveiligheid en leefbaarheid. De systemen die voor deze maatregelen gebruikt worden, moeten technisch en verkeerskundig onderhouden worden om goed te kunnen blijven functioneren. Het blijkt dat dit onderhoud niet goed geregeld is. Indien we in Nederland verder willen gaan met verkeersmanagement en bovendien gecoördineerd en netwerkbreed verkeersmanagement willen toepassen, zal het onderhoud van bestaande en nieuwe systemen goed geregeld moeten worden.

Trefwoorden

verkeersmanagement, benutting, onderhoud

1. Inleiding

In toenemende mate worden allerlei verkeersmanagementmaatregelen ingezet. Een belangrijke reden om verkeersmanagement toe te passen is de mogelijkheid die daardoor geboden wordt om de schaars beschikbare capaciteit in het netwerk op een efficiënte wijze in te zetten voor de afwikkeling van het verkeer. Een andere reden voor de toepassing van verkeersmanagement kan zijn dat men de uitstoot van schadelijke stoffen wil beperken of de omvang van de ongevalsrisico's die de verkeersdeelnemers lopen bij de deelname aan het verkeer.

De groeiende en zich verder diversifiërende mobiliteit in samenhang met de beperkte uitbouw van de wegcapaciteit zullen de roep om aanvullend verkeersmanagement alleen maar doen toenemen. Het gevolg van deze ontwikkelingen is dat het Nederlandse wegennet verrijkt is (wordt) met een keur aan verkeersmanagementsystemen, zoals verkeersregelininstallaties, signalering, toeritdoseerinstallaties, DRIP's en camera's. Met de installatie en het gebruik van deze systemen is veel geld (en menskracht gemoeid). Daarnaast is veelal sprake van complexe systemen met een relatief korte levensduur (indien bijv. vergeleken met de levensduur van een weg) en een significante onderhoudscomponent.

Het goed functioneren van veel verkeersmanagement systemen hangt sterk af van de werking van de techniek en de instellingen van de parameters van het gebruikte algoritme. Zo kan het uitvallen van een detectielus bij een verkeersregelininstallatie of toeritdoseerinstallatie er voor zorgen dat het systeem niet goed meer werkt en zelfs de hoeveelheid vertraging vergroot in plaats van kleiner maakt. Het inregelen van systemen is belangrijk. Bij de implementatie gaat het dan om het afstellen van het systeem op de bestaande toestand. Echter, de toestand kan in de loop van de tijd wijzigen. Voor een goede werking van het systeem is het dan belangrijk om de instellingen aan te passen. De ervaring leert dus dat regelmatig en pro-actief onderhoud noodzakelijk is.

Dit constaterend, wekt het wel enige verbazing dat bij de begroting van nieuwe verkeersmanagementsystemen de onderhoudscomponent (zowel technisch als verkeerskundig) volledig genegeerd wordt. Een mogelijk gevolg hiervan is dat het gewenste onderhoud significant achter blijft bij de vraag waardoor het systeem suboptimaal gaat functioneren. Het succes van het Groene Golfteam is in belangrijke mate gestoeld op het aanpakken en proberen op te heffen van bovenstaande constatering bij verkeersregelininstallaties en toeritdoseerinstallaties.

Echter, er zijn meer systemen operationeel en wij willen hier dan ook een pleidooi houden voor het verplicht meenemen van de onderhoudscomponent (zowel technisch als verkeerskundig) bij de programmering van verkeersmanagementsystemen, een benadering die bij de programmering van infrastructuurprojecten wel gebruikelijk is. Dit is dus eigenlijk meer een organisatorisch, dan technisch of verkeerskundig probleem. Het gaat met name om de (politieke) aandacht voor dit soort zaken. Het Groene Golf Team is daarom nu ook bezig om onderhoud te borgen bij de wegbeheerders. Dus niet meer de zoveelste VRI onderhouden, maar in de organisatie van de wegbeheerder aandacht blijven vragen hiervoor. Het bestaande onderhouden is ook voor RWS van groot belang. De methode is uitgewerkt, maar het systematisch toepassen daarvan, moet nog geregeld worden.