

Bijdragenr. 32

Verkeerskundig beheer van verkeerslichten en andere verkeerssystemen

Erna Schol

(Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart, Groene Golf Team)

Emile Oostenbrink

(CROW)

Samenvatting

In de praktijk blijkt dat het voorkomt dat verkeerssystemen verkeerskundig niet optimaal functioneren. Het Groene Golf Team van Rijkswaterstaat heeft CROW gevraagd een handreiking te maken om wegbeheerders te ondersteunen bij het opzetten en uitvoeren van verkeerskundig beheer van verkeerssystemen.

De drie hoofdstappen die men moet nemen om verkeerskundig beheer van verkeerssystemen structureel te verankeren in de organisatie van een wegbeheerder zijn:

- A. Verkrijgen van een bestuurlijke opdracht voor structureel verkeerskundig beheer.
- B. Voorzien in organisatorische randvoorwaarden om verkeerskundig beheer goed te kunnen uitvoeren.
- C. Voorzien in de praktische uitvoering van het cyclisch proces van verkeerskundig beheer.

Inleiding

Aanleiding

Eind 2006 startte het Ministerie van Verkeer en Waterstaat met het Groene Golf Team (GGT). Het GGT maakte tussen 2006 en 2009 als project deel uit van het programma FileProof, een stimuleringsprogramma voor snel uitvoerbare maatregelen om de doorstroming te verbeteren. De taak van het GGT vanuit FileProof was vooral adviezen te geven aan wegbeheerders over verbeteringen aan de werking van de verkeersregelingen. Voorwaarde was dat de verbeteringen op korte termijn en tegen geringe kosten door te voeren moesten zijn. Vanaf 2009 maakt het GGT als afdeling deel uit van de Dienst Verkeer en Scheepvaart van Rijkswaterstaat. De adviezen die het GGT over de periode van 2007-2010 uitbracht leverden een besparing op van gemiddeld 8.000 voertuigverliesuren per kruispunt, in totaal 75 miljoen euro aan maatschappelijke baten. Hiermee heeft het GGT duidelijk laten zien, dat verkeerskundig beheer loont en tot substantiële maatschappelijke baten leidt.

Definitie verkeerskundig beheer

Onder verkeerskundig beheer van verkeerssystemen verstaan we de continue zorg voor de inzet én werking van verkeerssystemen, in overeenstemming met de gestelde beleidsdoelen gedurende de gehele levenscyclus van het systeem.

Waarom verkeerskundig beheer?

Alleen tijdelijk en projectmatig op lokaal niveau doorlichten van verkeersregelinstanties is onvoldoende om het gewenste effect te bereiken. Het is gewenst verkeerskundig beheer structureel te verankeren in de organisaties van alle wegbeheerders. Om wegbeheerders hierbij te ondersteunen heeft het GGT aan het CROW gevraagd een handreiking te maken. De handreiking ondersteunt wegbeheerders bij de organisatie en uitvoering van verkeerskundig beheer, omdat hierin beschreven staat hoe zij dit proces moeten inrichten. De handreiking verschijnt in februari 2012. Deze bijdrage loopt hier al op vooruit en beschrijft de hoofdlijnen van de publicatie, waar nu nog hard aan wordt gewerkt en niet alle details al bekend zijn.

Welke verkeerssystemen?

De inhoud van de CROW-handreiking is van toepassing op alle soorten verkeerssystemen, zowel solitair als in netwerkverband. De informatie over verkeerslichtenregelingen is nader uitgewerkt, omdat hier meer kennis over is en meer details bekend zijn. Op een aantal andere verkeerssystemen, zoals toeritdoseerinstallaties (TDI's), dynamische route informatiepanelen (DRIP's) en rijstrooksignalering (MTM), wordt op hoofdlijnen nader ingegaan.

Stappenplan

In de handreiking wordt kennis aangereikt over alle stappen die genomen moeten worden om te komen tot een organisatie, die gereed is voor de uitvoering van verkeerskundig beheer van verkeerssystemen (zie A. en B.). Ook staat hierin hoe de uitvoering zelf moet worden geregeld (Zie C.). Drie hoofdstappen worden onderscheiden:

- A. Verkrijgen van een bestuurlijke opdracht voor structureel verkeerskundig beheer.
- B. Voorzien in organisatorische randvoorwaarden om verkeerskundig beheer goed te kunnen uitvoeren.
- C. Voorzien in de praktische uitvoering van het cyclisch proces van verkeerskundig beheer.

De hoofdstappen worden elk in apart deel van de handreiking uitgewerkt.

A. Verkrijgen bestuurlijke opdracht

Doel van deze hoofdstap is het verkrijgen van een breed gedragen bestuurlijke opdracht om verkeerskundig beheer op structureel niveau te organiseren. Hoewel er voldoende argumenten zijn waarom investeren in verkeerskundig beheer loont, blijkt dat het in de praktijk niet altijd vanzelfsprekend is dat dit ook gebeurt.

Een adviseur of verkeerskundige die ervan overtuigd is dat structureel verkeerskundig beheer noodzaak is, heeft niet altijd voldoende beschikking over middelen. Met de informatie uit de publicatie zijn bestuurders en management te overtuigen van de gunstige kosten-batenverhouding van verkeerskundig beheer: 1 : 8. GGT adviseert daartoe de volgende stappen te doorlopen:

1. Op een rij zetten van de kosten en vooral ook de baten van structureel verkeerskundig beheer, die zijn toegespitst op de eigen situatie. Het kan daarbij gaan om bestuurlijke baten (minder klachten of negatieve publiciteit, tevreden kiezers, organisatorische baten (efficiëntere besteding van publieke middelen, beter functionerende organisatie) of maatschappelijke baten (betere doorstroming van het verkeer, grotere verkeersveiligheid).
2. Zoeken naar mogelijkheden om aan te sluiten bij of mee te liften met de beleidsuitgangspunten en de drijfveren van het bestuur.
3. Vastleggen van de bestuurlijke wil in een bestuurlijke uitvoeringsopdracht. Dit kan bijvoorbeeld in een beleidsplan, in een collegeprogramma's of in begrotingen.

In de handreiking werkt het GGT deze stappen uit en reikt kennis aan om de stappen in te vullen, die op de eigen situatie zijn gericht.

B. Voorzien in organisatorische randvoorwaarden

Als de bestuurder overtuigd is van het belang van verkeerskundig beheer en de bestuurlijke afspraken hierover zijn vastgelegd, begint stap B. Er moet gezorgd worden voor organisatorische randvoorwaarden. Het is van belang dat de organisatie op een dusdanige wijze wordt ingericht, dat verkeerskundig beheer van verkeerssystemen structureel en op een kwalitatief goede wijze wordt uitgevoerd. Daartoe moeten de onderstaande acties worden ondernomen:

1. Definiëren van de activiteiten in relevante documenten:
 - Vastleggen aan welke beleidsdoelen de verkeerssystemen een bijdrage moeten leveren. Met andere woorden: waaraan moet het functioneren van de systemen worden getoetst?
 - Vastleggen van de activiteit verkeerskundig beheer in directieplannen, managementcontracten, formele opdrachten of specifieke documenten.
 - Gegarandeerde vastlegging van benodigde financiële en personele middelen voor verkeerskundig beheer in formatieplaatsen (fte's) en budgetten (euro's).
2. Vastleggen van de activiteiten in de organisatie:
 - De organisatie-eenheid met de verantwoordelijkheid voor het verkeerskundig beheer benoemen.
 - Een organogram waarin expliciet staat beschreven waar de verschillende taken voor verkeerskundig beheer zijn belegd. Indien dit verschillende organisatie-eenheden betreft, samenhang aanbrengen tussen de eenheden die te maken hebben met verkeerskundig beheer en de verantwoordelijkheden specificeren.
 - De afspraken met medewegbeheerders en andere externe partijen die nodig zijn voor een goede afstemming en samenwerking op het gebied van verkeerskundig beheer beschrijven.
3. Borgen van de activiteiten in de relevante beheerprocessen:
 - Vaststellen van de resultaten die van de inspanningen op het gebied van verkeerskundig beheer (eventueel vastgesteld in prestatie-indicatoren) te verwachten zijn en een periodieke rapportage hierover uitbrengen.
 - De uit te voeren activiteiten in een onderhoudsprogrammering vastleggen.
 - Bepalen of en hoe men de activiteiten zelf uitvoert dan wel uitbesteedt.

De handreiking reikt ook op de bovengenoemde punten de nodige kennis aan.

C. Voorzien in praktische uitvoering

Als op bestuurlijk en organisatorisch niveau de juiste randvoorwaarden zijn geschapen, moet men zorgen voor de structurele uitvoering van het verkeerskundig beheer. Verkeerskundig beheer omvat vooral het bewaken en beheren van de verkeerskundige werking van verkeerssystemen, zoals is vastgelegd in de beleidsdoelen. Het verkeerskundig beheer is een cyclisch proces dat bestaat uit een aantal acties.

Acties die moeten worden genomen zijn:

- Periodiek beoordelen van de juiste verkeerskundige werking van het systeem. Dit moet gebeuren op basis van externe signalen
- Indien de werking niet juist is, moet daarvan de oorzaak worden geanalyseerd. De oorzaak kan bijvoorbeeld zijn: technische fouten, verkeerde parameters, gewijzigde omstandigheden.
- Aanpassen techniek, parameters of infrastructuur.

De frequenties waarmee het verkeerskundig functioneren van een systeem moet worden beoordeeld, hangt af van het soort systeem en van het belang van het systeem. Zo moet een op strengniveau gekoppelde verkeerslichtenregeling op een essentieel kruispunt op een hoofdader in een stad vaker worden doorgelicht dan een solitaire verkeerslichteninstallatie op een minder belangrijk kruispunt elders.

In de loop der tijd zijn diverse hulpmiddelen, vooral geschikte computerprogramma's, ontwikkeld, waarmee analyses van de functionele werking van verkeerssystemen kunnen worden uitgevoerd. Daarnaast zijn hulpmiddelen beschikbaar voor het doorgronden van verkeerssituaties op straat. De belangrijkste hulpmiddelen zijn in een bijlage in de publicatie op een rij gezet.

Voor wegbeheerders die niet beschikken over inhoudelijke kennis en/of capaciteit om verkeerskundig beheer zelf te regelen, bestaan mogelijkheden om de benodigde kennis in te huren of dit via samenwerking met andere wegbeheerders of uitbesteding te regelen. De handreiking bevat voor zowel deskundigen als niet-deskundigen de kennis om verkeerskundig beheer aan verkeerssystemen uit te voeren of om deskundig opdrachtgever te zijn bij uitbesteding van (delen van) het verkeerskundig beheer.