

(Bijdragenr. 34)

## DVM-aanpak voor Functioneel Onderhoud

Mattieu Nuijten  
*Advin*

Patrick Huijskes  
*Huijskes Verkeersregeltechniek*

Ed Kroet  
*Gemeente Zoetermeer*

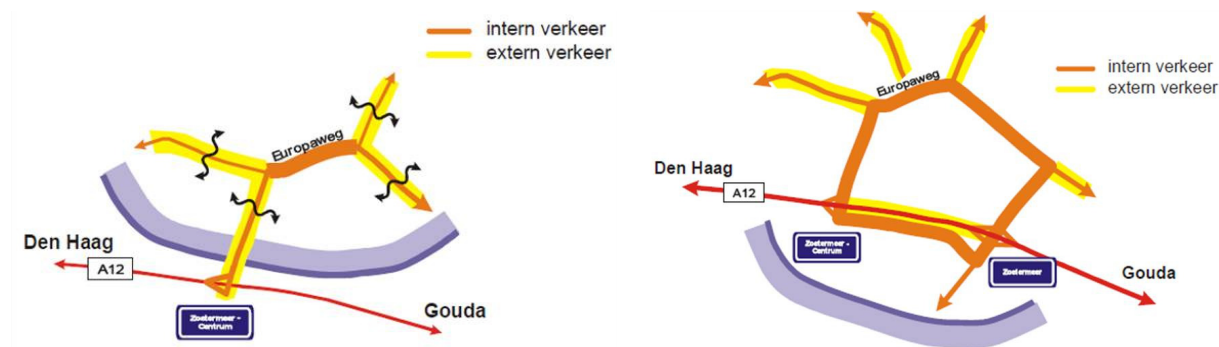
## Functioneel onderhoud: investeren in bezuinigen

Knelpunten in verkeer en mobiliteit kunnen op veel manieren worden aangepakt. Bouwen, benutten en beprijzen zijn drie mogelijkheden die de overheid in de Nota Mobiliteit aanreikt. Vooral benutten is een oplossingsrichting waarin de innovatieve en pragmatische adviseurs van Advin het graag zoeken. Niet alleen op het hoofdwegenet, waar benutten al een redelijk ingeburgerd begrip is, maar juist óók voor de binnenstedelijke problematiek. De gemeente Zoetermeer deelde die mening en vroeg Advin om de opstropende verkeersafwikkeling op en rond de Europaweg, de centrale as in Zoetermeer, te onderzoeken.

### Op zoek naar oorzaak en gevolg

Zoetermeer is gegroeid van een “slaapstad” bij Den Haag tot een dynamische stad in de Randstad. Het stedelijk wegennet was oorspronkelijk met een halve aansluiting op de snelweg aangesloten. De vier hoofdtakken van het stedelijk net ontsloten ieder een wijk. Het centrum lag aan de centrale as. Het doorgaande verkeer (tussen de snelweg en de twee wijken aan de andere kant van het centrum) werd in een tunnel langs het centrum gevoerd. Aan het einde van de tunnel verdeelde het verkeer zich keurig in 50% naar de ene en 50% naar de andere wijk. In de vormgeving van rijbaan, rijstroken en weefvakken werd deze verdeling vastgelegd.

Inmiddels ligt die slaapstad meer dan dertig jaar achter ons. Zoetermeer heeft verschillende nieuwe stadsdelen, een groter centrumgebied en een nieuw busstation aan de centrale as gekregen. Dat heeft gevolgen voor de wijze waarop het verkeer gebruik maakt van het netwerk. Maar is de infrastructuur ook meegegroeid met deze ontwikkelingen? Tijd voor functioneel onderhoud!



Vroegere (links) en huidige (rechts) hoofdwegenstructuur Zoetermeer.

### Focus op benutten

Advin is op zoek gegaan naar oorzaken, gevolgen en naar creatieve oplossingen. De focus van onze zoektocht naar oplossingsrichtingen was gericht op benutten, het beter regelen van het verkeer met verkeersmanagement. Daarbij hebben we een ‘gelaagde’ DVM-aanpak toegepast. De oplossingen zijn in scenario’s getoetst aan de huidige en geprognosticeerde toekomstige verkeersstromen, gemodelleerd in VISSIM.



### *Door Advin toegepaste 'gelaagde' DVM-aanpak*

We zijn volgens deze methodiek op kleine schaal begonnen om te kijken of de basis op orde was: klopt de infrastructuur nog met het gewenste verkeersproces. En kun je dat met kleine aanpassingen op orde brengen? Een volgende stap is te kijken naar lokale regelprocessen. Kan je met verkeerslichten de kleine tekorten van de infrastructuur oplossen? En nog een stap verder: kan je met samengestelde maatregelen een knelpunt oplossen? Daarna wilden we nog kijken naar (nog zwaardere) netwerkscenario's of zelfs, het meest verstrekkend in aanpak, gebiedsgericht benutten. We zijn er niet aan toe gekomen. In de derde stap waren de problemen al zover opgelost dat het voorspelde toekomstige verkeer (meer dan huidig!) met minder tijdverlies van het wegennet op en om de Europaweg gebruik kon maken.

### **Schetsboek**

De resultaten van het project zijn vastgelegd in een schetsboek, een presentatie en filmpjes van de huidige en toekomstige verkeersafwikkeling. De presentatie in het schetsboek nodigt uit tot verder denken. Met de ideeën in het schetsboek weten we dat kleine oplossingen, in het bereik van beheer en functioneel onderhoud, voldoende effect hebben om het verkeer de komende 10 jaar weer vlot af te wikkelen. De eerste ideeën worden op dit moment voorbereid en buiten op straat gerealiseerd.