

## **Bijdrage 65**

### **RTT als ontbrekende schakel in regionaal verkeersmanagement?**

*Lessen uit 2 jaar regionaal tactisch verkeersmanagement in Noord-Holland*

*Arthur Rietkerk, Provincie Noord-Holland*

*Guido Hagen, ARCADIS*

*Jeroen Boogers, ARCADIS*

#### **Samenvatting**

Het Regionaal Tactisch Team Noord-Holland is in 2010 opgericht om de ontbrekende schakel te vormen tussen de strategische ambities en de operationele uitwerking. Regionale wegbeheerders werken samen aan wegbeheerderoverstijgend verkeersmanagement. Nu, 2 jaar later, kijkt het RTT terug. Wat zijn de 'lessons learned'? Wat doen we goed en wat kan beter?

## 1. Achtergrond

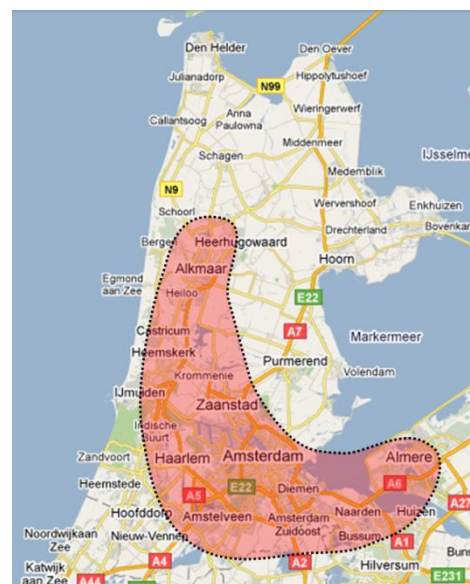
De bereikbaarheid en doorstroming in de metropoolregio Amsterdam komt steeds verder onder druk te staan. Als gevolg van een toename aan verkeersbewegingen en activiteiten in de regio wordt het netwerk zwaar belast. Doordat steeds meer activiteiten gelijktijdig plaatsvinden in een complexe omgeving en op een zwaar belast netwerk, was er in 2010 in deze regio behoefte aan een overkoepelende aanpak die de verbinding vormt tussen de strategische ambities en de operationele uitvoering van verkeersmanagement. Om hier een invulling aan te geven, hebben de wegbeheerders in de regio Noord-Holland (provincie Noord-Holland, gemeente Amsterdam en Rijkswaterstaat Noord-Holland) en de Stadsregio Amsterdam in 2010 het initiatief genomen voor het oprichten van een Regionaal Tactisch Team (RTT).

Het doel van het RTT is om met gecoördineerd (regionaal) verkeersmanagement gezamenlijk verkeer te sturen over het regionaal wegennet om zo de infrastructuur optimaal te benutten en de bereikbaarheid te waarborgen. Gezien de “verwevenheid” van het netwerk, waar gemeentelijke, provinciale en rijkswegen door elkaar lopen, lijkt dit niet meer dan logisch, maar toch is dit een complex proces in een wereld waar voorheen elke wegbeheerder en verkeerscentrale zich vooral richtte op zijn eigen beheerstaak. De weggebruiker gaat echter van A naar B en maakt het daarbij minder uit over wiens wegen hij onderweg rijdt, als hij maar op tijd op de plaats van bestemming komt. Het klinkt evident om verkeer over elkaars wegen te sturen, maar het is complex om dit in de praktijk te organiseren. Het binnen kaders toestaan van verkeersmanagement op elkaars wegen vraagt om vertrouwen, zowel ambtelijk als bestuurlijk. Bovendien is het beschikken over de juiste systemen een voorwaarde, evenals resultaatgerichtheid en duidelijke (werk-) procesafspraken.

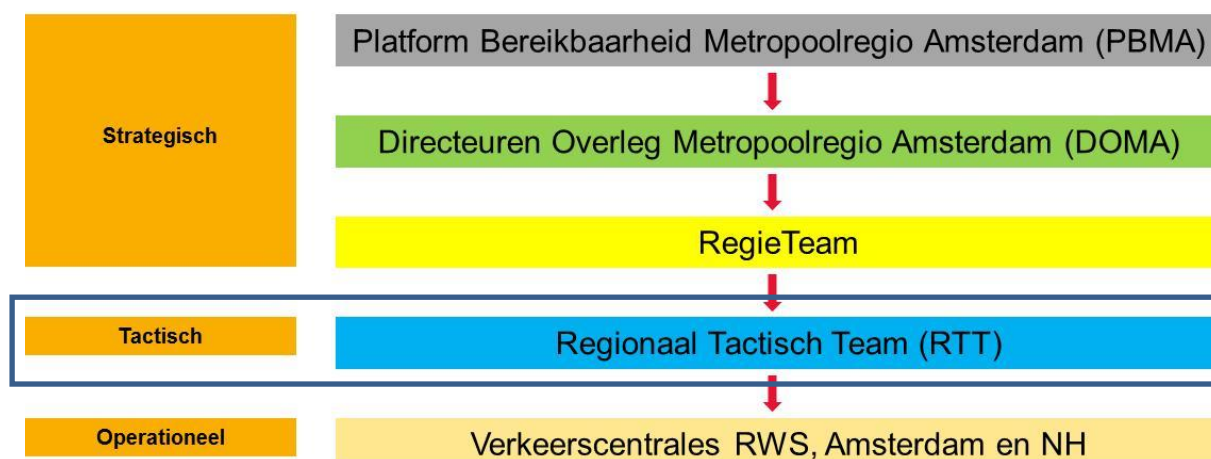
### Positie en mandaat RTT

Om het ‘gat op tactisch niveau’ te dichten, is het RTT gepositioneerd tussen het management op strategisch niveau en de operationele verkeerscentrales van Rijkswaterstaat, gemeente Amsterdam en provincie Noord-Holland. Het RTT legt verantwoording af aan het Regieteam en komt twee keer per maand bijeen; één keer voor een besluitvormend RTT (vaststellen van knelpunten, regelscenario's etc.) en één keer voor een operationeel RTT (werkbijeenkomst).

Het RTT heeft namens het Directeuren Overleg Metropoolregio Amsterdam de gedelegeerde bevoegdheid om te besluiten over aanpassingen in verkeerskundige services en wegbeheerderoverstijgende scenario's, die geen wijziging van strategisch-bestuurlijke afspraken noodzakelijk maken. Het kader hiervoor is het geformuleerde beleid in de Netwerkvisie Noord-Holland.



Figuur 1: 'beheersgebied' RTT



*Figuur 2: positionering RTT*

## 2. Werkwijze van het RTT

Het RTT is sinds haar oprichting in 2010 aan de slag gegaan met enerzijds haar inhoudelijk takenpakket (de core-business: wegbeheerder overstijgende regelscenario's), anderzijds heeft het RTT ook gewerkt aan het opzetten en ontwikkelingen van de overlegstructuur zelf. Denk hierbij aan het opzetten van werkprocessen en het invullen van de regionale rol. Hierdoor weten projectleiders van uitvoeringsprojecten, evenementenorganisaties, aannemers, verkeerskundigen bij gemeenten, wethouders etc. wat ze van het RTT kunnen verwachten.

De werkzaamheden van het RTT zijn in te delen in 4 pijlers, waarin het verbeterproces Plan, Do, Check, Act (de Deming Circle) te herkennen is:

1. het bepalen van de behoefte aan regionaal verkeersmanagement (knelpuntenanalyse);
2. het ontwikkelen van verkeersmanagementplannen (o.a. opstellen regelscenario's);
3. het uitvoeren van regelscenario's (operationaliseren regelscenario's);
4. het beheren en evalueren van regelscenario's (monitoring).



*Figuur 3: 'de vier pijlers van het RTT'*

### **3. Resultaten RTT**

In de afgelopen twee jaren heeft het RTT diverse resultaten geboekt, maar dat wil niet zeggen dat er geen verbetering mogelijk is. Nu de eerste helft van 2012 achter de rug is en het RTT ca. 2 jaar onderweg is, leek het ons een goed moment om te bekijken of en hoe we verder gaan de komende jaren. Wat gaat goed, wat kan beter en hoe gaan we verder?

We willen u eerst meenemen in enkele resultaten en verbeteringen in het werkproces van het regionaal tactisch verkeersmanagement in Noord-Holland:

#### **Betrokken partijen en RTT – TOP**

Omdat voor de oprichting van het RTT, Rijkswaterstaat en gemeente Amsterdam hun samenwerking op tactisch en operationeel verkeersmanagement al hadden geïntensiveerd om de doorstroming op het Ring A10 te verbeteren, was dit een basis waarop het RTT is gaan voortborduren. Provincie Noord-Holland is volledig aangehaakt en heeft inmiddels ook een eigen verkeerscentrale. Ondertussen heeft Flevoland ook een vaste vertegenwoordiger in het RTT. Op deze manier is er een brede vertegenwoordiging wat zijn uitwerking heeft op de intensivering van de contacten. Door de gemêleerde samenstelling en de informele sfeer binnen het RTT is er een echt team ontstaan dat elkaar “vertrouwt” en waardoor resultaten (“doen”) geboekt worden.

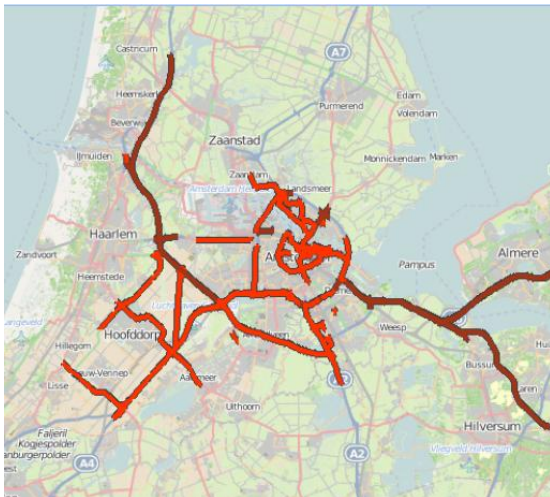
Binnen het RTT is het “RTT – TOP” actief als werkgroep, waarin de meer technisch operationele onderwerpen aan de orde komen. Ook deze groep is uitgebreid met de Provincie Noord-Holland, om zo alle regionale partners op elk niveau aan te haken. Zo is er sprake van een brede betrokkenheid en zijn er reguliere afstemmomenten op tactisch en operationeel niveau.

#### **Beheer RTT-regelscenario's**

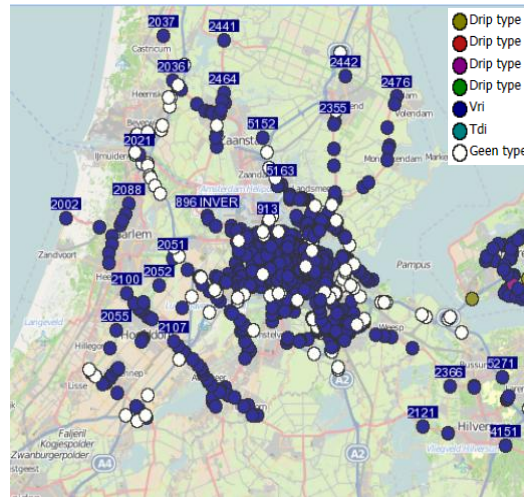
Het RTT constateert regionale knelpunten en beoordeelt of (wegbeheerderoverstijgende) regelscenario's noodzakelijk zijn om deze op te kunnen lossen. Het RTT stelt regelscenario's op of vraagt dit van de wegbeheerder of (project- of evenementen)organisatie en toetst of de scenario's voldoen aan het gevraagde kwaliteitsniveau. Voorwaarde is dat het een verkeerssituatie betreft die regionale uitstraling heeft (“wegbeheerderoverstijgend”). Dit leidt tot “RTT-goedgekeurde” regelscenario's die worden ingezet in verkeerssituaties die hierom vragen. Denk hierbij aan een groot evenement in Amsterdam ArenA, gecombineerd met een concert in Ziggo Dome en de Heineken Music Hall. Maar ook is voor de werkzaamheden aan de IJtunnel (afgesloten in de zomers van 2011 en 2012) advies gevraagd aan het RTT. Verder houdt het RTT zich bezig met minder geplande scenario's zoals de bereikbaarheid van de kust (op een mooie zomerdag).

Inmiddels heeft het RTT meer dan 50 scenario's in beheer. Hierbij bleek dat er onvoldoende zicht is op de dynamisch verkeersmanagement-systemen die regionaal beschikbaar zijn. Elke partij weet dit voor zijn eigen areaal, maar als je de ambitie hebt om regionaal te kunnen sturen, wil je ook zicht hebben op elkaars areaal. Om de regelscenario's eenvoudig toegankelijk te maken voor alle wegbeheerders, heeft ARCADIS een GIS-beheerapplicatie

ontwikkeld. Hierin zijn alle RTT-regelscenario's en verkeersmanagementmiddelen (verkeerslichten, DRIP's, TDI's, etc.) centraal gearchiveerd en eenvoudig te raadplegen door alle organisaties. De applicatie is zowel administratief als geografisch te gebruiken. Het kaartbeeld werkt met een Open Street map-achtergrond, waarop verschillende lagen worden getoond, waarbij met name de laag met alle *wegbeheerderoverstijgende regelscenario's* (1) en de laag met alle *beschikbare verkeersmanagementmiddelen* (2) belangrijk zijn.



Figuur 4a: 'GIS-screenshot scenario's'



Figuur 4b: 'GIS-screenshot VM-middelen'

Het RTT kan overzichten genereren van alle schakelingen, services en verkeersmanagement middelen in relatie tot de regelscenario's. Bij het opstellen van een scenario kan zo op eenvoudige wijze achterhaald worden of een bepaald verkeersmanagementmiddel (bijvoorbeeld een DRIP, VRI of TDI) al onderdeel is van een bestaand scenario. In dat geval prioriteert het RTT de scenario's op basis van een onlangs opgestelde leidraad. Aandachtspunt bij de beheerstool is het compleet en actueel houden van de informatie. Het vereist de nodige discipline om nieuwe scenario's en verkeersmanagementmiddelen in te voeren. Dit is echter een voorwaarde voor het goed gebruik van de applicatie. Daarom zorgt het RTT ervoor dat vanaf nu scenario's pas goedgekeurd worden op het moment dat het scenario ook ingevoerd is in het RTT-GIS.

### WOW-prijs voor regionale samenwerking

Dat Noord-Holland een regionaal platform voor tactisch verkeersmanagement heeft opgericht is ook landelijk niet onopgemerkt gebleven. In 2011 heeft het RTT hiervoor namelijk de landelijke "WOW-prijs" (Wegbeheerders-Ontmoeten-Wegbeheerders) gewonnen, die toegekend is voor de kwaliteit van de regionale samenwerking. Het RTT heeft deze prijs onder meer benut om kennis uit te wisselen op de Intertraffic 2012, maar ook om onze ervaringen te bespreken met onze Duitse collega's. Met name het werkbezoek aan de geïntegreerde verkeerscentrale van Stuttgart heeft inzichten opgeleverd waar het RTT in de toekomst gebruik van wil maken (zie hoofdstuk 'De toekomst van het RTT').

#### **4. Meerwaarde RTT**

De meerwaarde van het RTT is op diverse vlakken zichtbaar. Uit een terugblik blijkt dat het RTT een duidelijke regionale functie heeft opgebouwd en draagt daarmee bij aan de regionale bereikbaarheid. Kenmerkend voor deze vorm van samenwerking is ook dat het team op structurele basis bijeenkomt om het verkeersmanagement op tactisch niveau te bespreken. Juist deze structurele overleggen zijn een meerwaarde, omdat voorheen dit soort besprekingen alleen op projectbasis werden gevoerd.

Het RTT speelt ook een belangrijke rol bij het signaleren van knelpunten. Zo is eind 2011 een knelpuntenanalyse opgesteld, waarvan voor een aantal knelpunten uit de top 5 (zowel ochtend- als avondspits) een regelscenario is gemaakt. Daarnaast heeft het RTT een rol in projecten als Fileproof Verbetering Doorstroming A10, Bijschakelen A4, Bereikbaarheid Waterland etc. Het RTT coördineert niet alleen het opstellen van de regelscenario's, maar ziet ook toe op het doorlopen van de verbetercyclus (plan, do, check, act) voor regelscenario's. Hierdoor vindt verkeersmanagement niet meer op ad hoc basis plaats, maar op pro-actieve en structurele wijze. Bovendien zijn de lijnen tussen de drie verkeerscentrales kort en wordt er geleerd van elkaar. Doordat informatie snel gedeeld wordt, worden problemen sneller herkend en opgelost. Eisen en wensen die aan regelscenario's worden gesteld zijn afgestemd, waardoor deze door elke partij op dezelfde wijze worden toegepast en er draagvlak ontstaat. Dit vergroot de uniformiteit en maakt op termijn het uitwisselen van taken en verantwoordelijkheden tussen verkeerscentrales mogelijk. Bovendien geeft dit een uniformer beeld voor de weggebruiker die van A naar B rijdt en die het een zorg zal zijn of een weg of een systeem van de provincie, gemeente of Rijkswaterstaat is.

#### **5. Toekomst van het RTT**

De resultaten van het RTT tot nu toe zijn bemoedigend, maar dit neemt niet weg dat op diverse vlakken verbetering en doorontwikkeling mogelijk is. Met name op het vlak van monitoring en evaluatie is voor een verdere groei van het RTT aandacht nodig. Zo is er de wens om regionale verkeersafwikkeling te kunnen monitoren met een "netwerkprestatiecijfer". Dit cijfer moet een indicatie geven van de actuele verkeersafwikkeling in de regio.

Ook een uitgebreidere (automatische) logging van de inzet van regelscenario's ziet het RTT als een uitdaging. Het RTT is weliswaar goed op weg om op pro-actieve wijze invulling te geven aan de check-do-act-improve cyclus, maar met name op het vlak van de logging en het kwantificeren van de effecten van de regelscenario's liggen kansen voor doorontwikkeling.

Het RTT ziet ook kansen om de "Regiodesk" functie nog verder uit te breiden. Deze desks in de Verkeerscentrales kunnen een nog centralere rol krijgen voor de hele regio (met name buiten kantooruren). Hierbij zijn diverse mogelijkheden te bedenken als het aansturen van provinciale en gemeentelijke weginspecteurs via tracking en tracing, regionale dataverzameling en -distributie, opstellen regionale verkeersverwachting en het overnemen van taken van andere wegbeheerders buiten kantooruren.

Formeel houdt het RTT eind 2012 op te bestaan, maar het is nagenoeg zeker (besluit moet nog worden genomen) dat het RTT in ieder geval tot eind 2014 doorgaat en daarna misschien zelfs een “lijnactiviteit” wordt binnen de regio. Het voorstel hiervoor wordt 2<sup>e</sup> helft 2012 genomen door management en bestuur.

Op de lange termijn heeft het RTT voor het uitvoeren van ‘netwerkbreed gecoördineerd verkeersmanagement’ een verdere integratie voor ogen. De wijze waarop en de vorm waarin dit moet plaatsvinden is nog in ontwikkeling. Er zijn al wel afspraken met het RVT van Zuid-Holland om een interregionaal Keukenhofscenario op te stellen, maar ook voor de regelmatige afsluitingen van de dijk Enkhuizen-Lelystad dient er een scenario te komen. Het werkbezoek van het RTT aan de geïntegreerde verkeerscentrale in Stuttgart heeft de blik op de toekomst in ieder geval verrijkt, door onder meer de integratie met hulpdiensten, openbaar vervoer en afstemming van wegwerkzaamheden en evenementen op één locatie.