

Dashboard Verkeer

Het hulpmiddel bij Cyclisch Programmeren

Erik Donkers

(Algemeen Directeur VIA.nl)

Hugo Coppen

(Directeur Informatica VIA.nl)

Samenvatting

De politiek reageert steeds vaker op actueel nieuws. Door raadsleden op eenvoudige wijze te informeren kan ook voor de uitvoering van verkeersbeleid hierop worden ingesprongen. Een werkwijze die bekend staat als cyclisch programmeren. De ViaStat Dashboard Verkeer app biedt raadsleden met een iPad hiervoor een oplossingen. De eerste bevinden.

Trefwoorden

Verkeersbeleid, cyclisch programmeren, iPad app, verkeersveiligheid, bereikbaarheid

1. Anders werken in Verkeer

Tijden veranderen, een open deur, maar niet minder waar. Als Verkeerskundig ICT-bureau houden we, logischerwijs, voortdurend veranderingen op de markt in de gaten. Vaak genoeg bleek immers dat een nieuwe ICT-toepassing nieuwe kansen bood waar wij met onze producten op konden inspringen. Daarom was VIA.nl een van de eerste die met web-based software op de verkeersmarkt kwam en invulling gaf aan wat tegenwoordig SAAS (Software As A Service) heet. Innovatie zit ons bloed en onze ambitie is een 'digitale verkeersassistent' te ontwikkelen door de combinatie van vakkennis van ICT-toepassingen. In dit artikel vindt u onze eerste bevindingen en stappen in die richting.

Om de veranderingen te volgen voldoet het echter niet meer door enkel en alleen te kijken naar softwareontwikkelingen. Software, kennisverspreiding, data beschikbaarheid, hardware, werkpatronen, cultuur en de economische omstandigheden beïnvloeden elkaar sterk en dat maakt de verandering. Ook op de verkeersmarkt. Kijk maar eens naar de invloed van het 'nieuwe werken', de opmars van de iPad (tijdens de Olympische Spelen stond bijna iedere coach met een iPad langs de kant), of de nauwkeurige verkeerssituatie real-time op je TomTom. In tegenstelling tot 'traditionele' veranderingen in een sector, zoals in de automotive sector, die langzaam, voorzichtig en voorspelbaar is, is een combinatie van nieuwe mogelijkheden vanuit meerdere sectoren moeilijker te herkennen. Vandaar dat we onze werkwijze hebben aangepast en nadrukkelijk letten op signalen uit de markt (van verkeerskundige, beleidsmakers, raadsleden en burgers) voor wat betreft de werkprocessen en zoeken naar mogelijkheden om te ondersteunen met ICT-toepassingen.

Wat zeggen de cijfers

Cijfers zeggen ook niet alles als het om verschuivingen gaat. Dat merkten we bij VIA.nl een tijd geleden ook. Geheel volgens het jaarlijkse patroon zorgden wij ervoor dat de nieuwe ongevalgegevens in ViaStat werden ingelezen, zodat de gemeenten de monitorrapportage, de dag nadat de Minister de cijfers bekend had gemaakt, konden uitprinten en naar de Raadscommissie voor Verkeer kon sturen. Langzaam, jaar voor jaar, ontstond echter een probleem met grote gevolgen. Het teruglopen van de ongevallenregistratie werd onvoldoende opgemerkt en, ondanks de meldingen van verschillende kanten, werd een verkeerde conclusie getrokken: *'het gaat goed met de verkeersveiligheid in onze gemeente'*. Tel daarbij op de bezuinigingen als gevolg van de economische malaise en de verkeersveiligheidstrein komt tot stilstand. Op het terrein van bereikbaarheid zien we een vergelijkbaar patroon. We vertrouwen op de fileberichten op de radio en trekken onze conclusie: echter daar waar we meten staat file, andere wegen komen niet in de rapportages!

Het is niet het probleem dat de gegevens/kennis niet voorhanden waren. De SWOV publiceert op haar website al jarenlang de werkelijke aantallen ernstige verkeersslachtoffers, die een duidelijke stijging laten. En TomTom laat op zijn website nauwkeurig zien waar de files staan op het hele wegennet van Nederland. Deze cijfers worden niet via de bekende kanalen aangereikt en daardoor niet of veel minder gebruikt.

Werkpatronen

Ook de werkpatronen zijn veranderd. Op dit moment merken we een sterke verschuiving in de werkwijze bij wegbeheerders. Budgetten voor het uitbesteden van advieswerkzaamheden of detachering zijn sterk afgenomen. Terwijl veel wegbeheerders op hun eigen staf hebben

bezuinigd waardoor ook ‘in huis’ de gewenste capaciteit minder voorhanden is. Steeds vaker zijn het ‘managers’ die de taak hebben het beleid te onderbouwen en de Raad te informeren, terwijl de nodige kennis daarvoor niet (meer) in huis is.

Tegelijkertijd zien we ook dat de politiek vaker inspringt op de dagelijkse actualiteit. Nieuws, vooral gevoed door sociale media, gaat niet alleen steeds sneller, maar staat ook dicht bij het individu. Één tweet kan een politieke heisa veroorzaken. Hierdoor merken we ook de gevolgen van deze manier van ad hoc werken, doelen van meerjaren uitvoeringsprogramma’s worden niet gehaald en vaak blijven subsidies onvoldoende benut. En dat terwijl de huidige problemen in het verkeer vragen om een lange termijn visie en structurele maatregelen.

Zoals in het begin al gesteld werd: tijden veranderen. Veranderingen ontstaan door een combinatie van factoren en zijn niet meer zijn terug te draaien. Ze zijn een gegeven waar we vanuit moeten gaan en op in moeten springen. Dit kan door een andere vorm van werken bij beleidsuitvoering te introduceren, namelijk ‘cyclisch programmeren’.

Cyclisch programmeren

De term cyclisch programmeren komt uit het sociale domein, waarbij het erg lastig is goed te programmeren. Het begeleiden van dak- of thuislozen bij hun persoonlijk ontwikkelingsplan, het organiseren van een gedichtenschrijfdag met psychiatrische patiënten, of het opzetten van een kindermusical in een buurthuis: voor het programmeren van al dit soort praktijken helpt het model van cyclisch programmeren om effectief te werk te gaan. Het vraagt een combinatie van ‘denken’ en ‘doen’.

2. Cyclisch Programmeren in het verkeersbeleid

In diverse gespreken met onze klanten hebben we deze behoefte gepeild waarvan we geloven dat we met onze ICT-oplossing, ViaPlan, de juiste ondersteuning kunnen bieden. We richten ons op de gehele beleidscyclus en starten daar waar de beslissingen worden gemaakt: in de Raadszaal. Ons doel is raadsleden zo goed mogelijk en laagdrempelig te informeren, zodat de mogelijkheden van het cyclisch programmeren ook in het verkeersbeleid benut worden. Hiervoor zijn de volgende wensen geformuleerd:

1. *Met het verkeersbeleid eenvoudig kunnen inspringen op actualiteit (korte termijn) zonder daarbij de continuïteit (lange termijn) uit het oog te verliezen.*
Het voordeel hiervan is de gemeentelijke identiteit in verkeersbeleid hiermee meer ruimte krijgen. Een goed contact met de burger is dan van groot belang en het Meldpunt Veilig Verkeer van VVN sluit hier prima op aan. Op het terrein van bereikbaarheid kan wat dit betreft nog stap gezet worden.
2. *Het bieden van flexibiliteit in tijd, geld, ruimte (gebieden) en onderwerpen binnen het integrale meerjarenprogramma.*
Goede afstemming tussen de beleidsvelden bereikbaarheid en verkeersveiligheid is dan wel belangrijk. Bovendien moet budgetten inzetbaar voor beleidsdoelen in een bepaalde meerjaren periode en niet gekoppeld aan een specifieke maatregelen binnen het tijdsbestek van één jaar. Het wegvallen van de BDU vraagt om een nieuwe financieringsstructuur vanuit de provincie (regievoerder) waarbinnen hiervoor nieuwe mogelijkheden kunnen worden opgenomen.

3. *Het nemen van onderbouwde beslissingen door gedegen cijfermatige onderbouwing en op basis van verantwoording door kennis over relevantie van maatregelen.*
Data om dergelijke beslissingen te nemen zijn voorhanden, maar is verspreid over verschillen websites, bestanden en toepassingen, vaak omdat verschillende organisaties ‘eigenaar’ van de bestanden zijn. Ook voor kennis geldt dat deze ruim voorhanden is. Dat is tegelijk het probleem; te veel nieuwsbrieven, databanken en kennisinstituten bieden informatie, maar niet op het moment en wijze zoals we dat willen. Het combineren van data en koppelen aan relevante dossier van kennis zodat eenvoudig beslissingen te nemen zijn, is hier de uitdaging. Dit is tevens het moment om te starten met het structureel evalueren van projecten en maatregelen.
4. *Het gepland samenwerken binnen een regio tussen de wegbeheerders en de partners op dit terrein, waarbij ieder zijn eigen verantwoordelijkheid behoudt en tegelijk regie op de doelen mogelijk maakt.*
De rol van de provincie als regievoerder past hier goed bij, zeker nu de financiële middelen en nieuwe financiële structuur de samenwerking meer flexibiliteit biedt. Er zal minder taakgericht en meer resultaatgericht gewerkt moeten worden. Doordat de uitvoering van het beleid transparanter wordt zullen de witte vlekken sneller te herkennen zijn.

Duidelijk zal zijn dat deze manier van werken niet echt een verandering vraagt, maar vooral om een andere organisatiestructuur waardoor ruimte ontstaat voor het inspringen op de actualiteit zonder de einddoelen binnen het verkeersbeleid uit het oog te verliezen. Cyclisch programmeren in combinatie met ICT-toepassingen is hierbij een uitkomst.

iPad in de Raadszaal

De iPad heeft duidelijk zijn intrede in de Raadszaal gedaan. ‘De VNG denkt dat de meeste gemeenten op den duur wel gaan werken met een iPad of vergelijkbare e-reader/tablet. Elk op haar eigen schaal natuurlijk, op eigen voorwaarden en met een eigen pakket aan mogelijkheden, wensen en verlangens.’ (*VNG Magazine nr. 7, Special Overheid & ICT, 1 april 2011, pagina 26*)

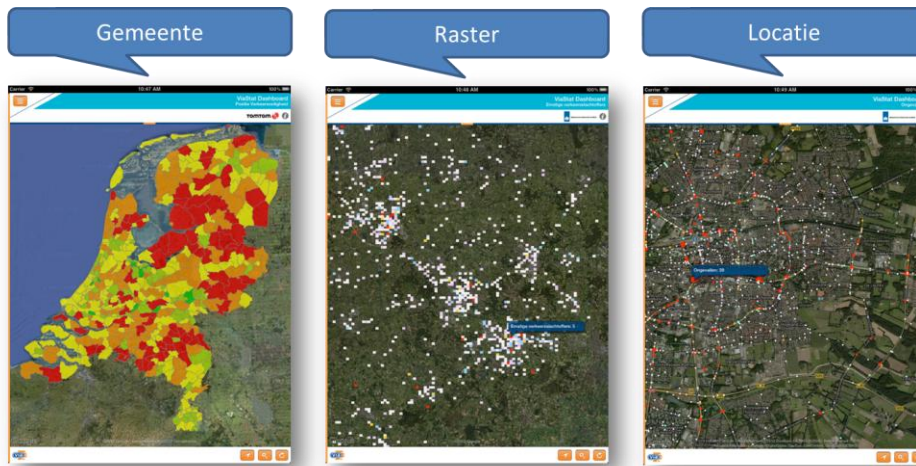
Een iPad biedt volgens VIA.nl de oplossing om verkeer, te beginnen met verkeersveiligheid en bereikbaarheid, op een aantrekkelijke en eenvoudige manier in beeld te brengen in de Raadszaal. Hiervoor hebben we de app ViaStat Dashboard ontwikkeld. Hiermee wordt een start gemaakt om kennis en ervaring op te doen en ons de nieuwe manier van programmeren eigen te maken. Deze app is ontwikkeld om bestuurders van overheden én burgers via een nieuwe methode en op unieke wijze inzicht te geven waar hun gemeente staat qua verkeersveiligheid én bereikbaarheid.

ViaStat Dashboard

Om te kunnen inspringen op de actualiteit is eenduidig te interpreteren informatie noodzakelijk binnen de kaders van het beleid. Informatie die het mogelijk maakt om:

1. Een benchmark uit te voeren tussen verschillende gemeenten in de regio of land
2. Trend in de cijfers te volgen
3. Onderwerpen en doelgroepen te herkennen die er uitspringen
4. Detail- en overzichtskaarten van de eigen gemeenten om te zien waar de problemen zich afspelen

Enkele voorbeelden uit ViaStat Dashboard met toelichting op de functionaliteit en mogelijkheden van de app:



In deze eerste stap is ViaStat Dashboard vooral een dynamische monitorrapportage waarmee heel veel data via een 'vingerklik' beschikbaar is. Het biedt iedereen, de burger, raadsleden en de verkeersprofessional, inzicht in de meeste actuele problematiek.

3. Resultaten uit ViaStat Dashboard

VIA.nl heeft het idee geconcretiseerd en de positie van de verkeersveiligheid & bereikbaarheid van de Nederlandse gemeenten in beeld gebracht. De resultaten, die beschikbaar via de app voor iPhone én iPad ViaStat Dashboard, liegen er niet om!

Het is een primeur dat verkeersveiligheid en bereikbaarheid in kaart worden gebracht op basis van een unieke combinatie van verkeersgegevens. In ViaStat Dashboard wordt de score voor verkeersveiligheid gebaseerd op (1) de opgehoogde aantal verkeersslachtoffers, (2) de trendontwikkeling van de laatste jaren, (3) de gereden snelheden van het autoverkeer (TomTom data) en (4) de dagelijkse stand van zaken door de meldingen uit het, recent gelanceerde, Meldpunt Veilig Verkeer van Veilig Verkeer Nederland (VVN).

Enkele resultaten uit het Dashboard verkeersveiligheid:

- 43% van de gemeenten scoort onveilig, waarvan 20% ruim boven het gemiddelde scoort
- 60% van de gemeenten laat een stijgende trend (over de periode 2007-2009) zien in het aantal verkeersslachtoffers (doden en ziekenhuisgewonden)
- 76% van de gemeenten voldoet in 2009 nog niet aan de verkeersveiligheidsdoelstelling voor 2020; 68% hiervan scoort daar meer dan 20% boven; de haalbaarheid van de doelstelling, zeker gezien de stijgende trend, komt hiermee in gevaar
- op 28% (18.622 kilometer, gemeten per rijrichting) van de hoofdwegen wordt te hard gereden; 50% van de gemeenten scoort onveilig als het gaat om het aandeel verkeersslachtoffers op hoofdwegen waar te hard wordt gereden door het autoverkeer
- 52% van de meldingen over verkeersveiligheid gaan over de weginrichting; 48% van de meldingen betreffen het verkeersgedrag

Dankzij de (1) verkeersstatistiek van TomTom is het mogelijk een totaaloverzicht van heel Nederland voor bereikbaarheid te maken, inclusief de 50, 70 en 80 km/u-wegen. Aangezien (2) verkeersongevallen vaak de oorzaak zijn van extra files, is voor bereikbaarheid ook een combinatie gemaakt tussen kop-staart ongevallen en vertragingen.

Overzicht van de resultaten voor bereikbaarheid:

- 34% van de gemeente scoort slecht op bereikbaarheid, waarvan 20% ruim boven het gemiddelde
- op 6% (ruim 4.280 kilometer, gemeten per rijrichting) van alle hoofdwegen, zowel in de ochtendspits (4.282 km) als in de avondspits (4.288 km), ontstaan reguliere vertragingen; de wegen met grootste vertragingen zijn de hoofdwegen met 50 km/u (1.965 km in de ochtend, 2.334 km avondspits) met een gemiddelde snelheid in de ochtendspits van 29 km/u (42% vertraging) en in de avondspits 28 km/u (44% vertraging)
- 31% van de gemeenten scoort slecht als gaat om het aantal kop-staart ongevallen op de hoofdwegen met vertragingen

De onderzoeksresultaten in ViaStat Dashboard laten zien dat veel gemeenten zeer negatief scoren op verkeersveiligheid. En dat terwijl Nederland, wereldwijd gezien, al decennia lang zeer goed scoort op verkeersveiligheid. En juist dat beeld hebben we met ViaStat Dashboard hebben willen doorbreken. Het aantal verkeersdoden daalde de laatste jaren tot 2011, maar het beleid is gericht op ernstige verkeersslachtoffers: doden én ziekenhuis-gewonden. Juist bij de ziekenhuisgewonden gaat het al meerdere jaren fout.

De cijfers van TomTom geven inzicht op alle wegen in ons land. De snelheidsinformatie is actueel en vormt een belangrijke basis voor verkeersveiligheid en bereikbaarheid. De indicator snelheid maakt de afstemming tussen bereikbaarheid en veiligheid ook makkelijker.

Het is voor overheidsbestuurders en burgers te lastig om de onvolledige cijfers uit BRON, de RWS database op basis van de politieregistratie, te beoordelen. Daarom moeten we de cijfers corrigeren en combineren met andere veiligheidsgegevens zodat in ieder geval de werkelijke conclusies worden getrokken.

Getuigen de opvallende en zelfs compleet andere conclusies, zowel voor bereikbaarheid als voor veiligheid, die op deze manier naar voren komen blijkt al meer dan genoeg dat we anders moeten gaan werken. Dit was de voornaamste reden voor VIA.nl om ViaStat Dashboard te ontwikkelen.

4. Hoe verder

De iPad blijkt veel sneller en krachtiger te zijn dat de huidige mogelijkheden van web-based software. Ook biedt de iPad veel meer mogelijkheden om resultaten op een dynamische wijze te presenteren. Een wijze die de ViaStat cijfers aantrekkelijker, toegankelijker en eenvoudiger te interpreteren maakt.

De komende tijd willen vooral luisteren naar de gebruikers en inspringen op de wensen van de gebruiker. Maar we zullen niet stil zitten. Het is nu vooral zaak om naast de problemenpunten, op basis van de objectieve verkeersveiligheidscijfers en beleving van de burger via het Meldpunt Veilig Verkeer, ook de oplossingen 'onder de vinger klik' via het Dashboard in beeld te brengen als input voor een meerjaren uitvoeringsprogramma. Op dat moment kan aan de wensen van het cyclisch programmeren worden voldaan en kan, met de iPad in de hand, in de Raadszaal op een moderne manier verkeersbeleid worden gemaakt én gecontroleerd.