

Back to the future: waar gaat dat heen, hoe zal dat gaan?

Aafke den Hollander
Gemeente Amsterdam
A.den.Hollander@amsterdam.nl

Annet van Veenendaal
Rijkswaterstaat WNN
Annet.van.Veenendaal@rws.nl

Guus Kruijssen
Provincie Noord-Holland
kruijssena@noord-holland.nl

Joost van Os
Stadsregio Amsterdam
J.vanOs@stadsregioamsterdam.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
19 en 20 november 2015, Antwerpen**

Samenvatting

De toekomst kan je niet voorspellen maar gelukkig kunnen we ons er wel een voorstelling bij maken. De wereld van verkeersmanagement verandert snel. De eerste zelfsturende auto's rijden al in Amerika. Ook platooning zal zijn intrede gaan doen. Daarnaast maken nu al steeds meer nieuwe technologieën het mogelijk om real time reis- en route informatie aan te bieden in het voertuig. Hoe de wereld er over 10 jaar uitziet weten we niet, maar dat de rol van wegbeheerders gaat veranderen merken we nu al. Hoe gaan we daar als wegbeheerders mee om?

Op landelijk niveau is hiervoor de landelijke routekaart Beter Geïnformeerd op Weg ontwikkeld. Deze geeft richting aan de transitie naar smart mobility in Nederland. Connecting Mobility treedt hierbij op als katalysator en creëert de benodigde condities en randvoorwaarden voor deze transitie.

De regionale wegbeheerders in de Metropoolregio Amsterdam (RWS West Nederland Noord (WNN), Provincie Noord-Holland, Stadsregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam) hebben deze landelijke routekaart vertaald naar een Regionale Routekaart. De Regionale Routekaart bestaat uit een inhoudelijke koers voor 10 jaar (met daarin ook scenario's voor de toekomst opgenomen) en een uitvoeringsprogramma voor de komende twee jaar. In dit uitvoeringsprogramma zijn acht thema's opgenomen waar we de komende periode met elkaar mee aan de slag gaan: Effectief gebruik en beheer van middelen, Intensieve samenwerking, Proactief verkeersmanagement, Van weggkant naar in-car, Open data, Publiek private samenwerking, Multimodaal verkeersmanagement en Mobiliteitsmanagement. De thema's kennen sterke onderlinge relatie en hebben onderling een overlap maar dragen wel allen op eigen manier bij aan de transitie.

We focussen bij het werken met deze thema's vooral op drie sleutelprojecten in onze regio: Praktijk Proef Amsterdam (PPA), Beter Benutten en Bereikbaarheid Amsterdam Zuid. We leren veel in deze projecten op de thema's maar tegelijk zijn (innovatie-)projecten en programma's eindig. Het is voor ons als wegbeheerders zaak om verkeersmanagement structureel te verankeren in ons werk en in onze systemen. De Regionale Routekaart helpt daarbij de juiste keuzes te maken. Vanuit deze projecten doen zich verschillende vraagstukken voor op het gebied van de transitie die wij met behulp van de Regionale Routekaart in een breder perspectief kunnen plaatsen: maken wij hiermee slimme keuzes, ook voor de lange termijn?

Door af en toe even de tijd te nemen en afstand te nemen van de waan van alle dag en even 'back to the future' te gaan, kunnen keuzes binnen projecten en programma's in een breder perspectief bekeken worden. Investeren in tijd om na te denken over de toekomst helpt dus om toekomstvaste keuzes te maken!

1. Aanleiding

1.1 De wereld om ons heen is volop in verandering

Decennia lang hadden wij als wegbeheerders alle touwtjes in handen als het ging om het goed en slim organiseren van verkeersmanagement. Daarbij kwam wel steeds meer het besef dat regionale bereikbaarheid niet de som der delen is van de afzonderlijke netwerken, maar dat weggebruikers zich over een integraal netwerk bewegen en dat wij als wegbeheerders dus de samenwerking moeten opzoeken om samen dit netwerk zo optimaal mogelijk te benutten. Dit heeft in de Metropool Regio Amsterdam (MRA) ertoe geleid dat de wegbeheerders in de regio (gemeente Amsterdam, Provincie Noord-Holland, Stadsregio Amsterdam en Rijkswaterstaat West Nederland Noord) al enkele jaren intensief samenwerken op het gebied van verkeersmanagement. Zo hebben we gezamenlijk een Netwerkvisie ontwikkeld waarin is vastgelegd wat de prioritering is van verschillende wegen (waar moet het beslist doorrijden en waar mag het wat minder om zo de regionale bereikbaarheid te garanderen?). Deze strategische Netwerkvisie is de 'onderlegger' van alle projecten in de regio. Daarnaast wordt in het Regionaal Tactisch Team (RTT) op tactisch niveau gewerkt aan gemeenschappelijke regelscenario's en in het Regionaal Kort Cyclisch Overleg (RKCO) staat op operationeel niveau afstemming en gezamenlijke aanpak van implementatie, techniek, oplossen problemen en (keten)beheer centraal.

In 2014 hebben wij als gezamenlijke wegbeheerders de tijd genomen om na te denken over hoe we de komende tien jaar willen samenwerken op het gebied van verkeersmanagement. Maar waar voorheen alle variabelen om ons heen bijna allemaal in onze eigen invloedssfeer lagen, lijkt dit in de toekomst steeds minder het geval te zijn. Er komen steeds meer nieuwe technieken beschikbaar en duidelijk is dat ook marktpartijen steeds meer een rol zullen gaan spelen in het verkeersmanagement. Hoe kunnen wij daar als wegbeheerders slim op inspelen zodat we gesteld staan voor de toekomst? Daarvoor zijn we teruggegaan naar de toekomst (*back to the future*) om ons zo een voorstelling te maken van de toekomst. Want de toekomst kun je niet voorspellen maar je wel voorstellen. En vanuit die toekomst kun je slimme keuzes maken in het hier en nu.

In dit paper geven we aan hoe we dit proces doorlopen hebben en wat het resultaat ervan is: de Regionale Routekaart Metropoolregio Amsterdam – regionale doorvertaling van de landelijke routekaart vanuit Beter Geïnformeerd op Weg. Ook laten we zien hoe we deze Regionale Routekaart gebruiken in ons dagelijks werk.

2. Aanpak

De Regionale Routekaart is langs de volgende stappen tot stand gekomen:

1. Opstellen scenario's

Zijn er scenario's te onderscheiden in alle ontwikkelingen die we de komende jaren op ons af zien komen? Het denken in scenario's kan helpen beter gesteld te staan voor de toekomst doordat je keuzes in het hier en nu kunt toetsen aan de scenario's.

2. In kaart brengen beleidsmatige ontwikkelingen (landelijk en regionaal)

3. *Het formuleren van gemeenschappelijke ambities*
4. *Kansen voor samenwerking de komende periode: de thema's.*

De uitkomsten van de eerste drie stappen vormen samen de inhoudelijke koers van de Regionale Routekaart. De uitkomsten van de vierde stap (kansen voor samenwerking de komende periode) zijn vastgelegd in een uitvoeringsprogramma voor de komende periode.

2.1 Opstellen scenario's

Belangrijk onderdeel van de inhoudelijke koers van de Regionale Routekaart vormen de scenario's. Voor het opstellen van scenario's hebben we het volgende gedaan:

- Literatuurstudie uitgevoerd
- Gesprekken met scenariodeskundigen
- Gesprekken met verkeersmanagementcollega's die landelijk bezig zijn met dit vraagstuk.

Uit zowel de literatuurstudie als de gesprekken kwam naar voren dat de ontwikkelrichting eigenlijk wel duidelijk is:

- Er komen veel technologische ontwikkelingen op ons af;
- De organisatie van verkeersmanagement gaat veranderen: er zal steeds meer samenwerking met marktpartijen komen.

Over hoe snel deze ontwikkelingen zullen gaan, daar lopen de meningen nogal uiteen. Het is dus zaak een slimme manier te vinden om met deze onzekerheden om te gaan.

Technologische ontwikkelingen

Voorspellingen doen over technologische ontwikkelingen is moeilijk. Figuur 2.1 toont enkele historische uitspraken van topmensen uit de ICT wereld. Ook de visies van deze personen zitten soms ver van de uiteindelijke waarheid.

Het soort ontwikkelingen, de snelheid daarvan en de acceptatie door gebruikers zijn daarmee grote onzekerheden, ook in de wereld van mobiliteit. Als overheidspartijen zullen we moeten omgaan met deze onzekerheden. Nu valt niet te voorspellen waar we over 10 jaar staan met de technologische mogelijkheden. Een ieder is ervan overtuigd dat over 10 jaar meer mogelijk is vanuit de auto zelf. Er zal een transitie zijn van wegkantsystemen naar technieken in de auto. Maar hoe snel deze ontwikkeling gaat en hoe ver deze ontwikkeling gaat, is nu nog een onbekende variabele.

IBM Chairman Thomas Watson, 1943	"I think there is a world market for maybe five computers."
President of Digital Equipment Corporation Ken Olson, 1977	"There is no reason anyone would want a computer in their home."
Microsoft founder Bill Gates, 1981	"640K ought to be enough for anybody."
Opposition Leader Tony Abbott, 2013	"So we are absolutely confident that 25 megs is going to be enough, more than enough, for the average household."

Figuur 2.1: Historische uitspraken over technologische ontwikkelingen¹.

¹ <http://12160.info/profiles/blogs/errors-in-judgment>

Organisatorische ontwikkelingen

Vanuit verkeerskundig en bestuurlijk perspectief is er sprake van een steeds verdergaande integratie van het Rijkswegennet, het Provinciale wegennet en de gemeentelijke netwerken. Daarbij gaat het om dataverzameling, het plannen van (dynamisch) verkeersmanagementactiviteiten en de uitvoering ervan. Mede in het licht van de geschetste technologische ontwikkelingen, zullen de publiek-private verhoudingen komende jaren veranderen. Dit betekent andere rollen voor overheid en markt. Steeds grotere delen van het beheer en onderhoud en de operatie worden via geïntegreerde contracten bij de markt neergelegd. De rol van de overheid beperkt zich dan tot het goed definiëren van de functionele specificaties en stellen van kaders (het "wat" in plaats van het "hoe"). Bij verkeersmanagement en verkeersinformatie zien we dat de markt meer taken op zich neemt, mede vanwege de toenemende mogelijkheden van technologie die hen de kans daartoe biedt, zoals de ontwikkeling en groei in het gebruik van in-carsystemen.

De veranderende verhoudingen tussen publieke en private partijen kunnen op twee manieren worden beschreven; enerzijds vanuit de verkeerssituaties en anderzijds vanuit de mogelijkheden om te beïnvloeden. Vanuit de verkeerssituaties zoals de wegbeheerder die beschouwt, is het de verwachting dat in het reguliere geval (de dagelijkse file, zie figuur 2.2), de overheid niet meer hoeft te doen dan het beschikbaar stellen van infrastructuur en het aangeven van kaders.

	Voorspelbaar	Niet voorspelbaar
Regulier	Dagelijkse file 	Ongeval 
Niet regulier	Evenement  Wegwerkzaamheden 	Calamiteit 

Figuur 2.2: Situaties waarbij verkeersmanagement wordt ingezet

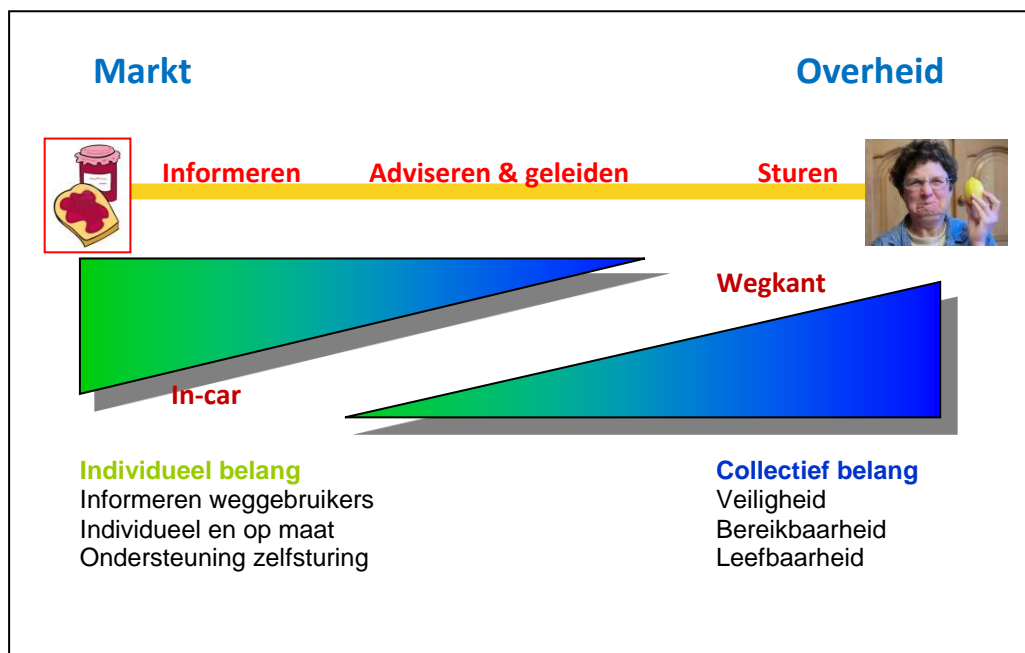
Bij wegwerkzaamheden, onverwachte verstoringen en calamiteiten blijft er wel een verantwoordelijkheid voor de overheid, ook richting marktpartijen, zeker als het gaat om veiligheid. Overigens verloopt de samenwerking tussen overheid en markt niet altijd even vanzelfsprekend. Een voorbeeld is de weggebruiker die met behulp van het navigatiesysteem files op het rijkswegennet vermijdt en via provinciale en gemeentelijke wegen, soms dwars door dorpskernen de weg naar zijn bestemming kiest. In dit voorbeeld is er sprake van een conflict tussen het individuele belang van de weggebruiker en het collectieve belang (leefbaarheid en veiligheid) waar overheden en wegbeheerders verantwoordelijk voor zijn.

Daarom heeft de overheid een stevige rol als het erom gaat kaders te stellen (bv. een verplichte omleidingsroute of een maximumsnelheid) en het leveren van betrouwbare en actuele informatie (bv. de start van een wegafsluiting of intensiteiten op een bepaald wegvak). De markt kan met deze informatie aan de slag binnen de (mogelijk wettelijk voorgeschreven) kaders. Deze ontwikkelingen hebben niet alleen een impact op de regio maar zeker ook landelijk en mogelijk Europees. Voor elke regio is daarmee van belang tijdig aan te haken bij de discussies en verkenningen op dit onderwerp.

Vanuit de mogelijke manieren om de weggebruiker te beïnvloeden onderkennen we drie niveaus, waarbij een onderscheid zit in de mate van keuzevrijheid voor de weggebruiker:

1. Informereren – vrijblijvende informatie op basis waarvan de weggebruiker zelf conclusies kan trekken en keuzes kan maken.
2. Adviseren & Geleiden – bewerkte informatie over de situatie op basis waarvan de weggebruiker gerichte voorstellen krijgt. De weggebruiker maakt zelf de uiteindelijke keuze om het advies op te volgen, of niet.
3. Sturen – de weggebruiker wordt actief gestuurd in het beschikbare netwerk en heeft geen keuze.

Deze maatregelen gaan van 'zoet' naar 'zuur'.



Figuur 2.3: verschuiving taken markt en overheid

Het informereren van de weggebruiker richt zich op het individuele belang. Deze rol wordt meer en meer door marktpartijen ingevuld. Dit kan, omdat goede informatie een waarde heeft voor de weggebruiker. De markt wordt uitgedaagd om de juiste informatie te leveren en de weggebruiker is bereid om hier voor te betalen. Ook bij het informeren van de weggebruiker blijft er een verantwoordelijkheid van de wegbeheerder, namelijk om de juiste informatie beschikbaar te stellen, bijvoorbeeld over wegwerkzaamheden.

Bij het informeren van de weggebruiker is de rol van in-car het meest nadrukkelijk aanwezig. Meer en meer functionaliteiten zullen te zijner tijd in de auto beschikbaar komen, individueel bij de weggebruiker.

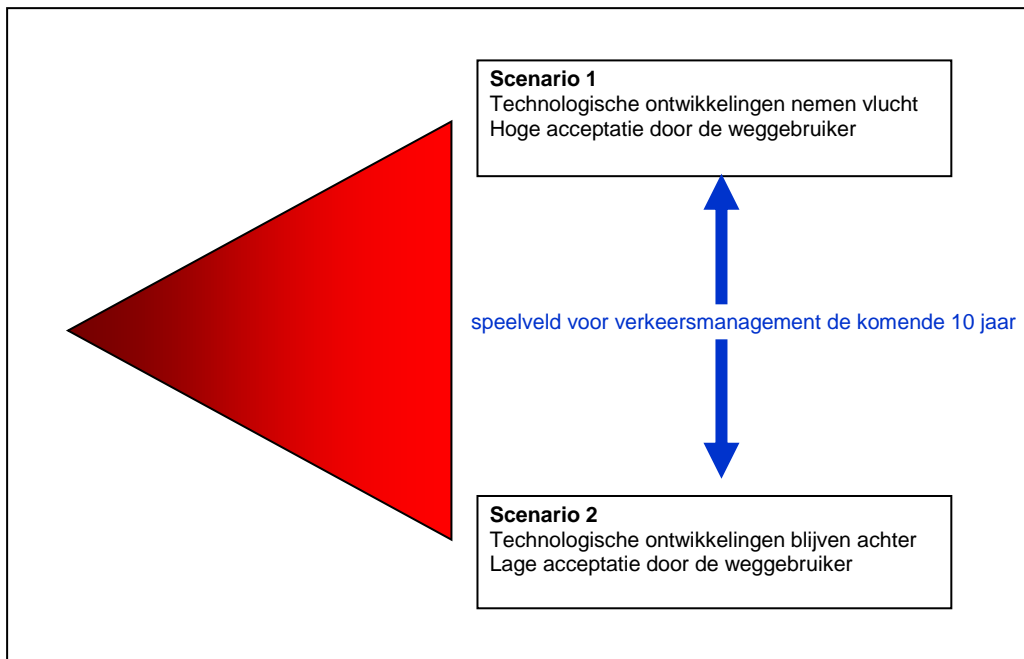
Enkele voorbeelden van informeren (objectieve informatie) is het verschaffen van file-informatie (lengte of vertragingstijd), reistijdinformatie, de aankomsttijd van OV-verbindingen (denk aan trein, bus of tram) of de beschikbaarheid van bepaalde faciliteiten op bijvoorbeeld stations. De informatie kan collectieve informatie zijn, of informatie toegespitst op een individu. Door de samenwerking met marktpartijen kunnen wij in verkeersmanagement ook beter de kansen benutten van het geven van individuele reisadviezen.

Voor adviseren en geleiden komen adviezen beschikbaar vanuit de markt en vanuit de overheid. Achterliggend belang voor de markt is het individuele belang. Een marktpartij moet immers wat verkopen. De weggebruiker wordt individueel geholpen om de slimste oplossing te kiezen. De overheid geeft adviezen die het collectieve belang ondersteunen. Daarbij kan het advies voor het individu suboptimaal zijn. Adviseren en geleiden kan in reguliere situaties (dagelijkse files, incidenten) of bij niet reguliere situaties (wegwerkzaamheden en evenementen). Bij de informatie die een weggebruiker dan wil speelt zijn eigen ervaring en behoefte dan een grote rol, die juist in de gevallen die voor hem/haar onbekend of onverwacht zijn, de behoefte aan informatie en advies sterk toeneemt. Voorbeelden van adviezen zijn een te volgen alternatieve route vanwege filevorming tijdens de reis of andere routes bij wegwerkzaamheden en bijvoorbeeld het advies om niet te rijden bij gladheid. Adviseren en geleiden is geschikt om zowel collectief als individueel aan te bieden.

Het actief sturen van het verkeer is en blijft primair een verantwoordelijkheid van de overheid (los van wie de taak die bij de verantwoordelijkheid hoort, uitvoert). Voorbeelden van actief sturen zijn de rode verkeerslichten, het plaatsen van een rood kruis boven de snelweg, het sluiten van een tunnel door slagbomen of het sluiten van een weg door de politie. Bij crisissituaties is het een overheidsverantwoordelijkheid om in te grijpen en het verkeer te sturen. Ook bij deze vormen van sturen geldt, dat de verdeling tussen markt en overheid niet zwart/wit is, maar dat ze elkaar ondersteunen. Wanneer de overheid kiest voor het actief inzetten van een alternatieve route, dan wordt de maatregel pas effectief wanneer de weggebruiker hier correct over wordt geïnformeerd. En het informeren van de weggebruiker wordt immers meer en meer een markttaak. Een nauwe samenwerking is daarmee essentieel om in zulke gevallen verkeersmanagement en verkeersinformatie effectief te laten zijn.

Speelveld verkeersmanagement de komende 10 jaar

Gezien de ontwikkelingen die spelen, is het niet te voorspellen waar het verkeersmanagement over 10 jaar staat. Wel is een aantal ontwikkelingen duidelijk, maar is niet bekend hoe snel deze zich zullen gaan voordoen. Op basis van de geschetste ontwikkelingen zijn er twee variabelen die juist dit probleem gaan kenschetsen in de komende jaren. In figuur 2.4 is dat visueel weergegeven in de vorm van twee scenario's.



Figuur 2.4: Speelveld verkeersmanagement in de komende 10 jaar.

De scenario's worden bepaald door de volgende variabelen:

1. Het tempo waarin technologische ontwikkelingen een vlucht nemen;
2. De acceptatie van deze ontwikkelingen door de weggebruiker.

Ad 1. Het tempo waarin technologische ontwikkelingen een vlucht nemen.

Wanneer gekeken wordt naar de technologische ontwikkelingen van de laatste vijf jaar, dan zijn deze enorm. Met name in de wereld van de mobiele telefonie/draadloos internet zijn de mogelijkheden exponentieel gegroeid. Tegelijkertijd zijn de ontwikkelingen in verkeersmanagement op de weg de afgelopen 15 jaar beperkt gebleven. Nog altijd wordt het verkeersmanagement ingevuld met dezelfde instrumenten, namelijk verkeerslichten, verkeerssignalering, toeritdoseerinstallaties en DRIP's. Sinds enkele jaren zijn floating car data beschikbaar, maar de praktische toepassingen voor de weggebruiker zijn tot op heden beperkt. Binnen projecten en programma's zoals de Praktijkproef Amsterdam, Weguitbreiding Schiphol Amsterdam Almere en Beter Benutten worden talloze initiatieven opgezet om deze technologische ontwikkelingen ook daadwerkelijk te benutten in verkeersmanagement.

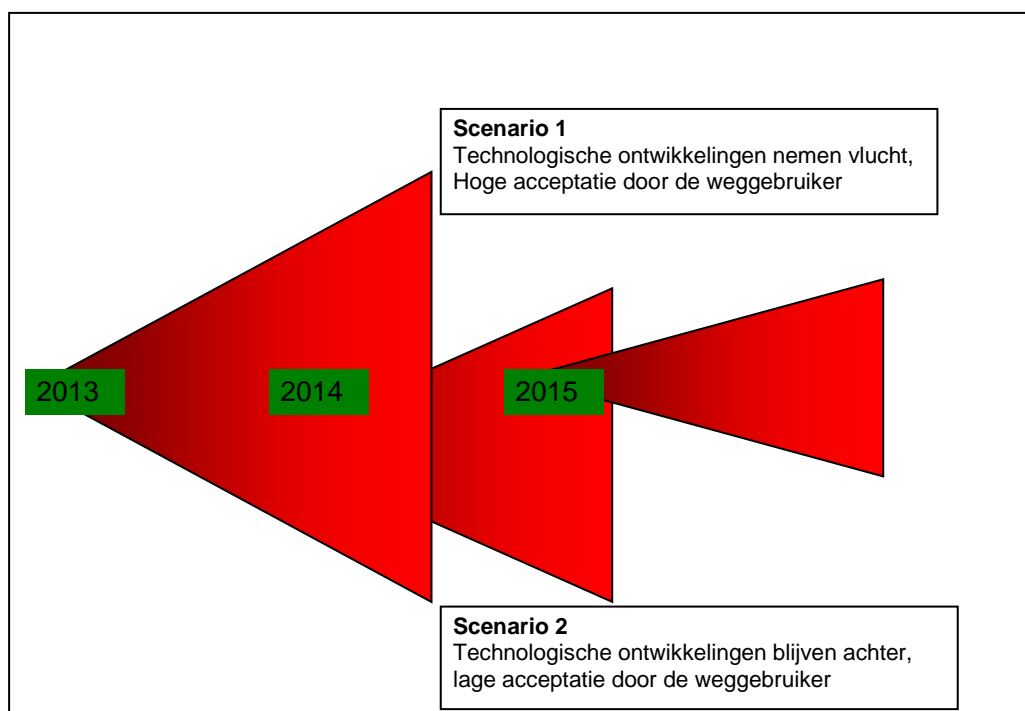
Ad 2. De acceptatie van deze ontwikkelingen door de weggebruiker.

Technisch is veel mogelijk. Op de nieuwste automodellen zijn talloze technische snufjes beschikbaar zoals automatisch inparkeren, in je strook blijven en afstand houden, adaptive cruise control, navigatiesystemen en camera's op en rond de auto's. In de Verenigde Staten rijden de eerste zelfsturende of autonome auto's rond. Het is nu nog onduidelijk welke onderdelen standaard beschikbaar gaan komen en welke ingehaald worden door nieuwe technische ontwikkelingen. Parallel speelt dat veel auto's lang blijven rondrijden. Ook over 10 jaar zullen er veel auto's rondrijden die nog niet voorzien zijn van alle nieuwe ontwikkelingen. Het succes van de nieuwe technische mogelijkheden zal sterk afhangen van de acceptatie door de weggebruikers. In hoeverre zullen de weggebruikers bereid zijn om bepaalde taken uit handen te geven en geld uit te geven voor deze technieken.

Cyclisch bijsturen van de regionale samenwerking

Het voorspellen welke ontwikkelingen zullen plaatsvinden en welke gevolgen die hebben voor de mobiliteit en bereikbaarheid is afhankelijk van o.a. de technologische ontwikkelingen en acceptatie hiervan. Ook andere factoren die niet zijn meegenomen, zoals de maatschappelijke, economische en ruimtelijke ontwikkeling van de regio hebben invloed op wat verkeersmanagement en verkeersinformatie kunnen betekenen. We kunnen niet voorspellen welke ontwikkeling verkeersmanagement gaat doormaken. Wel kunnen we goed aangeven welke variabelen daar invloed op hebben – en daarmee ons een voorstelling maken van de toekomst. Door deze variabelen periodiek te monitoren zijn we wel in staat om bij te sturen door de juiste maatregelen en projecten te starten en activiteiten en projecten die niet meer nodig of nuttig blijken te stoppen. Ondanks alle onzekerheid is het daarmee nu al mogelijk om een eerste stap te maken in de ontwikkeling van verkeersmanagement.

Er ontstaat zo een gezamenlijke regionale werkwijze waarin periodiek, elke 2 jaar, de ontwikkelingen opnieuw in kaart te brengen en het uitvoeringsprogramma met een inzet van 10 jaar daarmee bij te sturen. Adaptief dus. Hiermee wordt niet direct vastgelegd wat de acties van over 2 jaar of verder zijn, terwijl wel gestart wordt met activiteiten die nu, onafhankelijk van de ontwikkeling, al toegevoegde waarde bieden in het bereiken van de gezamenlijke doelen. In de loop van de tijd wordt het daarmee eenvoudiger om het programma in te richten, omdat de kennis over de ontwikkelingen in de loop van de tijd toeneemt. In figuur 2.5 is dit weer gegeven.



Figuur 2.5: cyclisch programma bijsturen

2.2 Kansen voor samenwerking de komende tijd: de thema's

Naast het opstellen van scenario's is zoals eerder aangegeven ook een analyse gemaakt van relevante beleidsstukken en zijn gemeenschappelijke ambities geformuleerd. Gezamenlijk met de scenario's (die dus elke twee jaar gefinetuned zullen worden) vormt dit de inhoudelijke koers van de Regionale Routekaart. Voor het uitvoeringsprogramma voor de komende twee jaar zijn de activiteiten die in de eerstkomende periode opgepakt kunnen worden vertaald vanuit de ontwikkelingen in een aantal concretere vraagstukken. De vraagstukken zijn niet nieuw, maar afgeleid uit de landelijke vraagstukken uit de routekaart Beter Geïnformeerd Op Weg (BGOW) en de beleidsstukken van Provincie, Stadsregio en gemeente. Deze vraagstukken zijn vertaald naar de mogelijkheden tot verdere regionale samenwerking, of passend gemaakt op de voor deze regio belangrijke onderwerpen. De vraagstukken staan daarmee niet op zichzelf; ze zijn onderling gerelateerd en hebben dwarsverbanden met de beleidsontwikkelingen om ons heen. Dit zijn de vraagstukken en de bijbehorende thema's zoals deze voor de komende periode zijn benoemd:

1. Effectief gebruik en beheer van middelen
Hoe organiseren we op korte termijn het effectief en efficiënt gebruiken van bestaande middelen?
2. Intensieve samenwerking
Hoe bereiken we meer effectiviteit en efficiëntie bij teruglopende middelen?
3. Proactief verkeersmanagement
Hoe kunnen we adequaat blijven inspelen op de groeiende verkeersvraag en toenemende maatschappelijke druk om te presteren?
4. Van wegkant naar in-car
Hoe gaan we om met de transitie van wegkantsystemen ten gunste van in-car ontwikkelingen?
5. Open data
Hoe richten wij de datavoorziening naar de markt in om ervoor te zorgen dat de markt haar rol in de informatievoorziening richting weggebruikers maximaal kan spelen?
6. Publiek private samenwerking
Hoe willen we ons verhouden tot private partijen die steeds vakbekwamer worden op het gebied van verkeersmanagement en een steeds belangrijker rol gaan opeisen?
7. Multimodaal verkeersmanagement
Welke kansen biedt verkeersmanagement voor de netwerken openbaar vervoer en water en hoe optimaliseren we de uitwisseling tussen deze netwerken?
8. Mobiliteitsmanagement
Hoe kunnen we niet alleen de capaciteit van de weg maar ook de vraag beïnvloeden?

De geschetste acht vraagstukken hebben een sterke onderlinge relatie en kennen onderling een overlap. Het thema 'Effectief gebruik van beschikbare middelen' is een basis voor alle andere thema's. Wanneer de instrumenten voor verkeersmanagement ontbreken, dan is er geen stevige basis voor samenwerking in verkeersmanagement. De thema's 'meer efficiëntie door intensievere samenwerking' en 'Pro-actieve sturing' hebben betrekking op de houding ten aanzien van de samenwerking. De partijen starten

vanuit dezelfde houding: intensief samenwerken maakt het mogelijk om meer te doen met minder mensen. De techniek maakt het voor steeds meer situaties mogelijk om proactief aan de slag te gaan en daarmee de effectiviteit te vergroten van het sturen, geleiden en informeren van het verkeer. Ook het thema 'Publiek-Private samenwerking' gaat uit van een bepaalde houding. Waren wij voorheen vooral opdrachtgever voor marktpartijen, in de toekomst zal dit steeds meer een samenwerking worden.

De thema's 'Van wegwagent naar in-car' en 'Open data' raken de technologische ontwikkeling die gaande is. Dankzij deze ontwikkelingen zijn er nieuwe kansen en mogelijkheden voor het verkeersmanagement. De verschillende overheden hebben allen te maken met deze ontwikkelingen en door samen op te trekken kan beter ingespeeld worden op deze ontwikkelingen. Het thema 'open data' heeft een forse correlatie met het thema 'Effectief gebruik en beheer van middelen' en met de wijze hoe overheden willen samenwerken met het bedrijfsleven.

Het thema 'multimodaal verkeersmanagement' heeft te maken met het verbreden van het verkeersmanagement naar andere modaliteiten. Het huidige verkeersmanagement is nu nog primair gericht op het personenautoverkeer. Nieuwe techniek en met een andere houding ten opzichte van andere partijen maakt het mogelijk om ook andere doelgroepen te bereiken. Denk aan OV-prioriteit in C-ITS technieken. Het thema 'Mobiliteitsmanagement' doet recht aan de ontwikkeling dat we als overheden ons niet alleen nog maar focussen op de capaciteit op de weg, maar ook op de vraag daarnaar. Ook vanuit onze maatschappelijke verantwoordelijkheid voor leefbaarheid.

3. Toepassing van de Regionale Routekaart

Zoals genoemd hebben de acht thema's sterke onderlinge relaties. We hebben er dan ook voor gekozen om deze thema's niet los van elkaar uit te diepen maar de thema's voor een aantal zogenoemde sleutelprojecten te benaderen.

In de regio hebben we 3 sleutelprojecten benoemd: grote projecten die alle drie op eigen wijze bijdragen aan de transitie binnen de thema's:

- 1) Praktijkproef Amsterdam – grootschalige verkeersmanagementproef in de regio Amsterdam die toepassingen van gecoördineerd netwerkbreed verkeersmanagement in de praktijk beproeft.
- 2) Beter Benutten Vervolg - In het programma Beter Benutten werken Rijk, regio en bedrijfsleven samen om de bereikbaarheid in de drukste regio's over weg, water en spoor te verbeteren. Beter Benutten Vervolg richt zich vooral op maatregelen die reizigers in staat stellen op een slimme manier snel op de plek van bestemming te komen.
- 3) Bereikbaarheid Amsterdam Zuid – autonome groei en grootschalige werkzaamheden aan het wegen- en OV-netwerk rondom Amsterdam Zuid zorgt voor regionale uitdaging het gebied goed bereikbaar te houden de aankomende jaren.

Door per sleutelproject de ontwikkelingen op het gebied van de thema's in het licht van de Regionale Routekaart te bekijken, zijn we in staat om slimme keuzes te maken. Dit

helpt ons structuur in innovaties en veranderingen aan te brengen en te zorgen dat we niet dingen dubbel doen, of juist helemaal niet.

Door in te zetten op het project Praktijkproef Amsterdam wordt voortgang geboekt op verschillende thema's: het effectief gebruik en beheer van middelen wordt versterkt, er wordt efficiënt gewerkt door intensievere samenwerking, de partijen zetten in op een pro-actieve sturing van het verkeer, er wordt ervaring opgedaan met de transitie van wegkant naar in-car en de Praktijkproef bevat elementen waarin ervaring wordt opgedaan met een publiek-private samenwerking. In het programma Beter Benutten leren we veel als het gaat om publiek private samenwerking, open data en van wegkant naar in-car. Bij Bereikbaarheid Amsterdam Zuid werken we gezamenlijk aan intensieve samenwerking, mobiliteitsmanagement, proactief verkeersmanagement en multimodaal verkeersmanagement. Bovendien verwachten we hier leerpunten en producten uit Praktijkproef Amsterdam en Beter Benutten toe te kunnen passen in de mogelijke oplossingsrichtingen.

4. Regionale Routekaart: Back to the future om nu slimme keuzes te maken

Als het gaat om verkeersmanagement zijn het vaak projecten en programma's die de regionale samenwerking op dit gebied weer een impuls geven. In de Metropoolregio's Amsterdam zijn dat bijvoorbeeld de Praktijkproef Amsterdam en Beter Benutten. Maar projecten en programma's zijn eindig en het is voor ons al wegbeheerders zaak om verkeersmanagement structureel te verankeren in ons werk en in onze systemen. De Regionale Routekaart helpt daarbij.

Een actueel voorbeeld voor het gebruik van de regionale routekaart in de Praktijk Proef Amsterdam en Beter Benutten is de doorontwikkeling van onze systeemarchitectuur. Deze geeft de samenhang en interactie aan tussen techniek en processen. Op basis van de regionale routekaart en alle acht de thema's daaruit hebben we nu ontwikkelrichtingen van de systeemarchitectuur vorm gegeven. Hierdoor is een migratie van processen en techniek van heden naar toekomst geborgd op een zelfde wijze bij alle partners. Bij het thema open data wordt verder gewerkt aan openheid. Vraagstukken over hoe ver je als overheid moet gaan in het toegankelijk maken van gegevens en het toepassen van laagdrempelige uitwisselingsformaten. Zodat de markt aantrekkelijker wordt voor nieuwe toetreders, wat innovatie bevordert.

Door af en toe even de tijd te nemen en afstand te nemen van de waan van alle dag en even 'back to the future' te gaan, kunnen keuzes binnen projecten en programma's in een breder perspectief bekeken worden. Maken wij hiermee, met het oog op de toekomst, een slimme keuze? Investeren in tijd om na te denken over de toekomst helpt dus om toekomstvaste keuzes te maken.