

Van overzicht naar inzicht: regelscenario's voorbereiden voor DYNAC?

Bron: RWS. 2017, 11 januari

De inzet van een omleidingsroute kan vele aanleidingen hebben: wegwerkzaamheden, een ongeval of drukte vanwege een evenement. DYNAC biedt de mogelijkheid om met enkele drukken op de knop een scenario, zoals een omleiding, in gang te zetten. Wat is er voor nodig voor RWS om optimaal te kunnen profiteren van de mogelijkheden die DYNAC kan bieden op het gebied van scenario's? Jan Maarten van den Berg: "We weten door deze inventarisatie nu beter hoe complex het is en we snappen beter hoe de verschillend tussen de verkeerscentrales in elkaar zitten."

Scenario's

In de afgelopen maanden zijn verkeerskundigen Jan Maarten van den Berg, André Ketting en Paul de Vries hier intensief mee bezig. Samen met een team van collega-OVK's verzamelden zij alle scenario's voor de verschillende wegverkeerscentrales. Niet alleen de scenario's die de verkeerskundigen zelf produceren, maar ook de scenario's van regionale partners in de centrale. Het resultaat: vele honderden scenario's per regio. Zijn die allemaal in gebruik en moeten die allemaal zonder meer in DYNAC? En op basis waarvan beslis je dan wat wel of niet? En hoe gaan we vervolgens in de toekomst beheersbaar regelscenario's aan het systeem toevoegen? Wat moeten en willen we aan onze processen veranderen om optimaal van de functionaliteit van DYNAC te kunnen profiteren? Een eenvoudige vraag voor een complexe situatie.

Overzicht

Om inzicht te krijgen in de grote hoeveelheid scenario's schakelde CHARM bureau Juris in. Dit bureau helpt bij het verkrijgen van inzicht in complexe zaken die de menselijke maat te boven gaan. Bijvoorbeeld grote hoeveelheden wetgeving, bij complexe hoeveelheden processen, ketensamenwerking en de opzet van een online omgevingsloket. In wezen complexe ordeningsvraagstukken. Rosalie van Oostrom van Juris: "Bij RWS gaat het om grote hoeveelheden regelscenario's waarvan je het geheel niet zondermeer kunt overzien. Wij hebben alle scenario's gestructureerd in kaart gebracht aan de hand van de services die de verschillende scenario's bieden. Daarvoor gebruiken we onze eigen analysetechnologie die ook visueel inzichtelijk maakt hoe scenario's van elkaar verschillen en overeen komen op hun diverse aspecten."

De voorlopige conclusie: iedere verkeerscentrale werkt vergelijkbaar met verkeerskundige scenario's, maar er zijn accentverschillen. Die verschillen hebben vooral te maken met de specifieke aspecten per regio, zoals (veiligheids-)omstandigheden, soort verkeer, soorten wegen, aard van het onderliggend wegennet, verschil in oppervlakte en omvang, mate van drukte en samenwerkingsafspraken met andere overheden en de aanwezigheid van locaties die veel verkeer aantrekken."

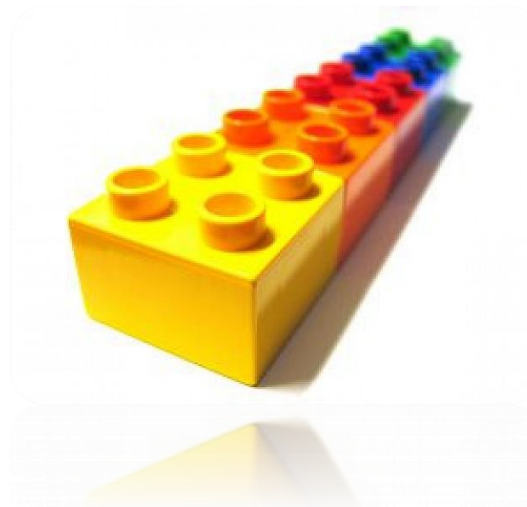


"We weten door deze inventarisatie nu beter hoe complex het is en we snappen beter hoe de verschillend tussen de verkeerscentrales in elkaar zitten."

Inzicht

Rosalie: "Scenario's staan op papier beschreven. Per regio zijn er wel 100 tot 450 boekjes in PDF-format waarin voor bepaalde aanleidingen scenario's staan omschreven. Er zijn boekjes met 2 tot 7 scenario's en er zijn boekjes met wel 70 scenario's! De relaties daartussen zijn als mens eenvoudigweg niet meer te onthouden.

Om structuur te geven aan de scenario's en ze onderling te kunnen vergelijken en wegen, hebben we per scenario een aantal generieke elementen toebedeeld, zoals locatie, keuzepunten, voorwaarden, betrokken overheden, instrumenten die worden ingezet, zoals DRIP's, enzovoort. Die zijn vertaald naar kleurvlakken per scenario. Er is een digitaal portal beschikbaar waar je alles in kunt opzoeken. De visualisaties zijn inmiddels wand vullend! Het biedt inzicht in de inhoud van de scenario's en maakt het bijvoorbeeld gemakkelijker om te zien welke onderlinge relaties er zijn en hoeveel impact implementatie kan hebben. We kunnen nu samen zien dat er voor diverse aanleidingen bijvoorbeeld vergelijkbare omleidingen worden ingezet, maar met een verschillende aanleiding en bijvoorbeeld verschillende tekst op de DRIP's. Sommige routes worden zo goed als nooit ingezet, maar moeten wel in DYNAC omdat ze eens in de zoveel tijd in zeer uitzonderlijke omstandigheden wel degelijk moeten klaar staan."



Dynamisch scenario's sluiten aan op regelaanpak

Paul de Vries: "We hebben inmiddels stukken van DYNAC gezien die ons nieuwe mogelijkheden bieden, een andere methodiek van verkeersmanagement waarbij scenario's opgebouwd zijn uit generieke en dynamische lego blokjes. Dat sluit heel goed aan bij onze regelaanpak. Ik heb hier een goed gevoel bij."

Jan Maarten: "Wat mij verraste, is dat de grootte van het wegennet erg bepalend is voor het aantal regelscenario's in een regio. Het is dus niet zo dat er voor een druk wegennet, zoals in de Randstad, automatisch veel regelscenario's zijn, zo werd duidelijk. Daarnaast zijn er nog andere factoren die bepalend zijn voor het aantal regelscenario's.

De verschillen tussen de regio's hebben we nu ook helder voor ogen. Zuid Nederland heeft bijvoorbeeld veel U-routes en Zeeland heeft heel veel scenario's, vooral voor zomerdrukke. Midden Nederland heeft veel minder scenario's dan ik had verwacht. Niet gek, want daar liggen vooral grote wegen en zijn de alternatieve routes daardoor beperkt. Noord- en Oost Nederland vallen op door de grote diversiteit aan scenario's, ook door de invloed van grote steden als Arnhem. En opvallend voor Zuid West Nederland is dat er relatief veel complexe scenario's en veel CAR-routes zijn."

Nu verder

Jan Maarten: "Waar we nu mee verder gaan, is het doorgronden van DYNAC. We gaan in gesprek met Kapsch om de mogelijkheden en risico's te identificeren. Als we weten hoe het werkt, maken we landelijke afspraken over de nieuwe werkwijze. Daarna volgt de tijdrovende klus van het 'overzetten' van de scenario's. Overzetten kan op verschillende manieren: één op één overzetten waarbij we de oude werkwijze meenemen of we gaan intensief gebruik maken van generieke en dynamische 'lego blokjes'."