

Op weg naar eenduidigheid in netwerkinformatie

Probleemanalyse en een overzicht van projecten
in relatie tot netwerkinformatie Rijkswaterstaat

27 januari 2005

Op weg naar eenduidigheid in netwerkinformatie

Probleemanalyse en een overzicht van projecten in
relatie tot netwerkinformatie Rijkswaterstaat

25 januari 2005

Colofon

Uitgegeven door: DWW, AVV
DWW nummer DWW-2005-010

Informatie: Frank Wormgoor, Robert van Winden (SDG)
Telefoon: 070-3518645
Fax: 070-3518087

Uitgevoerd door: Petra Boonman (DWW), Hans de Vries (DWW)
M.m.v. Robert Hijman, Mieke Boogearts; Marcel Mulder; Ad Kranenburg; Henk Roodbol; Diederik Metz; Wiebe Alberts; Annette Piepers; Daan Snaathorst; Lizette Hemmen; Arnoud Elenbaas.

Opmaak: Petra Boonman
Cartoon: Peter Jooren

Datum: 27 januari 2005

Status: Werkdocument: achtergronddocument in het kader van het project Kwaliteit Functioneren Hoofdwegennet

Versienummer: 4.0 definitief

Inhoudsopgave

- 1. Inleiding 5**
 - 1.1 Waarom dit document? 5
 - 1.2 Doelstelling 5
 - 1.3 Resultaat 5
- 2. Probleemanalyse 6**
 - 2.1 Waarom ontbreekt uniformiteit in informatie? 6
 - 2.2 Detailniveau van informatie 7
 - 2.3 Programmering van maatregelen 7
 - 2.4 Hoe nu verder? 7
- 3. Overzicht projecten 9**

1. Inleiding

1.1 Waarom dit document?

In het kader van een aantal plancycli worden er op verschillende momenten, soms, verschillende data verzameld over de aspecten die in de studie "Kwaliteit functioneren Hoofdwegennet" (AVV/DWW 2003) aan de orde komen. Om eenduidigheid te bevorderen (bestudering van dezelfde knelpunten per aspect per jaar) worden in dit document verschillende programma's vergeleken. De programma's die in deze vergelijking worden meegenomen zijn Wegbeheer, Nationale Mobiliteitsmonitor, Service Level Agreement (SLA), VBTB (Van Beleidsbegroting Tot Beleidsverantwoording), Monitor ZSM en kwaliteit functioneren hoofdwegennet.

1.2 Doelstelling

Doel van dit document is een inventarisatie van verschillende programma's (projecten) en een inzicht bieden in het probleem van een eenduidige dataverzameling.

1.3 Resultaat

Een overzicht van projecten die data verzamelen voor monitoring, evaluatie of rapportage. En een probleemanalyse m.b.t. eenduidige dataverzameling.

2. Probleemanalyse

2.1 Waarom ontbreekt uniformiteit in informatie?

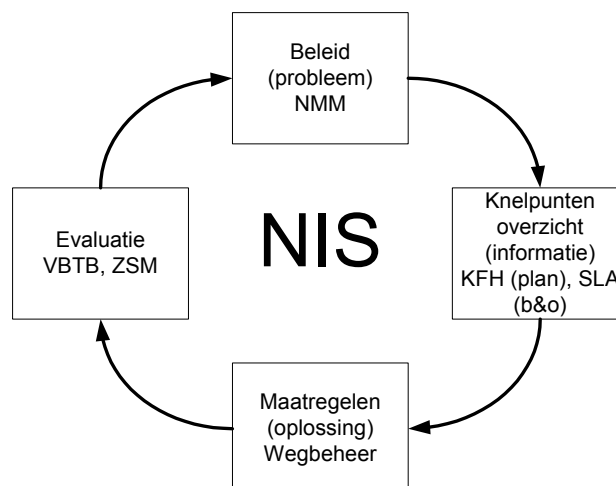
De kwaliteit van het hoofdwegennet wordt bepaald door de mate waarin en de wijze waarop middelen worden ingezet voor bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Deze middelen worden toegekend via de programma's planstudie, realisatie en beheer en onderhoud (b&o) hoofdwegen. Maatregelen worden soms geprogrammeerd vanuit planstudie en realisatie, soms vanuit beheer en onderhoud. Het programma wegbeheer is leidend voor de programmering van b&o. Het MIT is leidend voor de programmering van planstudie en realisatieprojecten.

Over het overzicht van projecten (zie hoofdstuk 3) kan het volgende worden samengevat:

BELEID (probleemsignalering)
KNELPUNTEN OVERZICHT

MAATREGELLEN
EVALUATIE

NMM, VBTB
KWALITEIT HWN
(planstudie); SLA (b&o)
WEGBEHEER (b&o)
VBTB, MONITOR ZSM



De stappen beleidsformulering (=probleemsignalering) – knelpuntbepaling – prioritering - maatregelen (programmering en uitvoering) – evaluatie worden op uiteenlopende wijze gezet en het overzicht hiervan is niet compleet. Dit komt doordat enerzijds de monitoring in verschillende kaders en vanuit verschillende programma's plaatsvindt en anderzijds maatregelprogrammering ook verdeeld is over uiteenlopende programma's en partijen. Hierdoor ontbreekt een eenduidig totaalbeeld.

2.2 Detailniveau van informatie

Het detailniveau waarop informatie wordt verzameld is ook verschillend: Op globaal niveau bestaat inzicht in de probleemomvang voor een aantal thema's. In het kader van de Nationale Mobiliteits Monitor en VBTB wordt hierover gerapporteerd. Trends en ontwikkelingen worden hierdoor zichtbaar, echter zijn niet lokatiespecifiek.

In het project kwaliteit functioneren hoofdwegennet is voor een aantal aspecten een beeld gegeven op wegvakniveau. Hierdoor bestaat inzicht in de lokatie en aard van knelpunten. Prioritering, getroffen of geprogrammeerde maatregelen worden niet in beeld gebracht. Binnen wegbeheer worden gegevens verzameld op landelijk en regionaal niveau. De gegevens op regionaal niveau zijn op een zodanig detailniveau dat prioritering, programmering en uitvoering van maatregelen kan plaatsvinden.

2.3 Programmering van maatregelen

In wegbeheer worden sommige aspecten niet geprogrammeerd, bijv. geluidmaatregelen. Voor andere aspecten, bijvoorbeeld ontsnippering bestaat een landelijk meerjarenprogrammering. Voor sommige probleemgebieden zijn andere programma's (duurzaam veilig?) of partijen (VROM, gemeente) leidend of bepalend.

2.4 Hoe nu verder?

De vraag is nu of en hoe dit proces meer uniform, inzichtelijk en logisch kan worden gemaakt. En binnen welke kaders dit het best kan gebeuren.

Mogelijke deelvragen zijn:

Hoe vindt per onderwerp maatregelenprogrammering plaats?

Welke afwegingen, prioriteringen worden daarbij gemaakt, door wie, hoe en op welke gronden?

Worden maatregelen geëvalueerd, hoe door wie en wat gebeurt er met de resultaten?

Waar zitten verbetermogelijkheden in de plancycli?

Netwerk Informatiesysteem

NIS is een RWS intern sturingsinstrument. In het NIS wordt alle informatie opgenomen die van belang is voor netwerkmanagement. Hierbij wordt alle informatie uit de rapportages van het overzicht (zie hoofdstuk 3) betrokken. NIS lijkt dan ook het datasysteem om de eenduidigheid van informatie en dataverzameling te waarborgen. Ook lijkt het erop dat op basis van dit systeem van knelpunten overzicht naar maatregelenpakket en dus prioritering kan worden gewerkt. NIS wordt gebruikt om:

- Prestatiesturing te ondersteunen, inclusief bekostiging

-
- Efficiënter te kunnen werken
 - Kwaliteits- en performanceverhoging in het netwerk te kunnen nastreven
 - Prioriteiten op het netwerk te bepalen
 - Rapportage te ondersteunen aan D1 niveau

Op korte termijn 1 januari 2005, bestaat het NIS uitsluitend nog uit areaal informatie.

3. Overzicht projecten

Om in de toekomst te voorkomen dat er in het kader van verschillende projecten dezelfde informatie wordt verzameld is er een vergelijking gemaakt van het rapport “Knelpunten Functioneren Hoofdwegennet” (DWW/AVV 2003) met vijf soortgelijke projecten te weten: Nationale Mobiliteitsmonitor, VBTB, monitor ZSM, SLA en wegbeheer. De resultaten van deze vergelijking zijn te vinden in de onderstaande tabel.

Overzicht projecten monitoring / evaluatie / rapportage. Overzicht t.b.v op weg naar eenduidigheid in dataverzameling

Stand van zaken januari 2005

project	Doel	Aspecten	indicatoren	Bron	proces	actoren	opmerkingen
Nationale Mobiliteitsmonitor (NMM)	rapporteren voortgang uitvoering Nota Mobiliteit	Bereikbaarheid	trajectsnelheid	AVV	Jaarlijkse rapportage door de stuurgroep NMM aan het nationaal mobiliteitsberaad.	AVV Robert Hijman (NMM totaal)	NMM is verantwoording over nationaal beleid (Rijk, provincies, kaderwetgebieden, gemeenten en waterschappen)
		Verkeersveiligheid	Aantal doden per jaar; aantal ziekenhuisgewonden per jaar toetsen aan de norm ¹	AVV			
		Externe veiligheid	Niet opgenomen	Nvt	De expertisegroepen bereikbaarheid, verkeersveiligheid en kwaliteit leefomgeving adviseren de stuurgroep over deze afzonderlijke thema's.	AVV Mieke Boogearts (betrokken bij Nota Mobiliteit zelf)	VBTB is verantwoording over Rijksbeleid.
		Lokale luchtkwaliteit	Aantal hectares en woningen met overschrijding normen NO ₂ en eventueel PM ₁₀	DWW			
		Klimaat en verzuring (emissies)	CO2 megaton per jaar; NOx, VOS, SO2 kiloton per jaar	CBS, RIVM (milieucompendium)			
		Geluid	Aantal huidige en toekomstige geluidbelaste woningen langs de rijksweg; (misschien geluidbelast oppervlak langs het EHS)	Onbekend (gebrek aan capaciteit bij DWW voor monitoring)	NMM wordt jaarlijks als bijlage bij de rijksverantwoording door de Minister aan de Tweede Kamer aangeboden.	DWW Hans de Vries (NMM leefbaarheid)	Voor VBTB en de nota mobiliteit worden dezelfde gegevens verzameld en gebruikt. Voor de nota mobiliteit worden buiten de huidige situaties ook toekomstige situaties (2010/2020) in kaart gebracht. Dit gebeurt voor VBTB niet.
		Ontsnippering	Aantal knelpuntkilometers en opgelost percentage (doorsnijding EHS)	DWW			
		Bodem	Niet opgenomen	Nvt			

¹ De norm voor verkeersveiligheid is nog niet bekend, maar wordt vastgesteld in de Nota Mobiliteit. Gerapporteerde cijfers moeten aan deze, nog te bepalen, norm worden getoetst.

Project	Doel	Aspecten	indicatoren	bron	Proces	Actoren	opmerkingen
VBTB	Jaarlijkse verantwoording van beleidsdoelstellingen. Gemonitord wordt de prestatie, de activiteit en de kosten.	Bereikbaarheid	Trajectsnelheid (één traject is tenminste 30 km)	AVV	AVV en DWW verzamelen jaarlijks de gegevens van het huidige jaar – 2 jaar. Dus in 2004 worden gegevens over 2002 aangeleverd. Gegevens moeten uiterlijk de tweede week van maart zijn aangeleverd. In de derde week van mei wordt de verantwoording, VBTB aan de kamer voorgelegd.	AVV Robert Hijman	Voor VBTB en de nota mobiliteit worden dezelfde gegevens verzameld en gebruikt. Voor de nota mobiliteit worden buiten de huidige situaties ook toekomstige situaties (2010/2020 in kaart gebracht. Dit gebeurt voor VBTB niet. Over bodem (bij wegen) en saneringen is weinig terug te vinden behalve dat bodemsanering samen is genomen met ontsnippering.
		Veiligheid	Verkeersdoden Ziekenhuisgewonden	AVV			
		Externe veiligheid	Geen gegevens over EV wegen wel spoor	nvt			
		Lokale luchtkwaliteit	Aantal woningen met overschrijding normen NO ₂ en eventueel PM ₁₀	DWW			
		Klimaat en verzuring (emissies)	CO2 megaton per jaar; NOx, VOS, SO2 kiloton per jaar	CBS, RIVM (milieucompendium)			
		Geluid (duurzaam personenvervoer)	Aantal geluidsbelaste woningen >65 dB in de afgelopen jaren	Onbekend (gebrek aan capaciteit bij DWW voor monitoring)			
Ontsnippering (duurzaam personenvervoer)	Aantal knelpuntkilometers en opgelost percentage (doorsnijding EHS)	DWW					
monitor ZSM	Monitor t.b.v. informatievoorziening aan de Tweede Kamer en t.b.v. de evaluatie na 3 jaar (wettelijke verplichting uit spoedwet)	Bereikbaarheid	Filezwaarte (lengte (km) x duur (min)) Voertuigverliesuren Verkeersprestaties (totaal afgelegde afstand)	AVV i.s.m. RD's	AVV verzameld in nauwe samenwerking met RD's de gegevens van alle ZSM projecten. Opdrachtgever is SDG (Fileplan ZSM) De monitor is met de nulmeting voor het eerst gepubliceerd en zal gedurende de looptijd van de spoedwetprojecten regelmatig worden geactualiseerd.	AVV Mieke Boogaerts AVV, Tim Schokker (projectcoördinatie)	De monitor ZSM nulmeting 2000-2003 is op 17 december 2004 gepubliceerd. Na deze nulmeting zal de monitor regelmatig geactualiseerd worden om de TK halfjaarlijks informatie te kunnen verschaffen over ZSM. Aan de hand van de monitor zal na 3 jaar een evaluatie worden uitgevoerd (wettelijk verplicht, spoedwet)
		Verkeersveiligheid	Aantal ongevallen (dodelijk en letsel) op ZSM vakken Aantal slachtoffers (dodelijk en letsel) op ZSM vakken	AVV i.s.m. RD's			
		Externe veiligheid	Deze aspecten worden in de monitor ZSM buiten beschouwing gelaten. Wel kunnen de verkeerscijfers van deze monitor gebruikt worden als input voor het bepalen van de verschillende aspecten t.b.v. MER evaluatie	n.v.t.			
		Luchtkwaliteit					
		Geluid					
		Natuur (versnippering)					
Bodem							

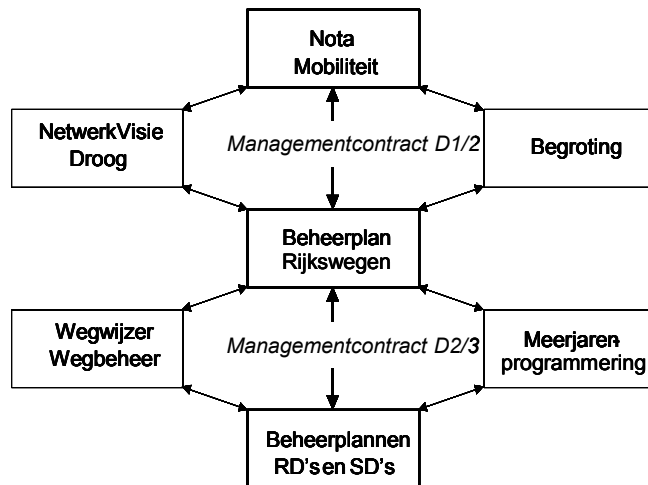
Project	Doel	Aspecten	indicatoren	bron	Proces	Actoren	opmerkingen
Kwaliteit Functioneren Hoofdwegennet	informerend stand van zaken knelpunten HWN per wegvak	Bereikbaarheid	Reistijd op vaste ASW-trajecten I/C-verhouding (voorlopig)	AVV	jaarlijkse rapportage op basis van gegevens (voor)vorige jaar m.u.v. externe veiligheid (5-jaarlijks). Verkeersveiligheid betreft gemiddelde over 3 jaar. In de toekomst zullen verschillende normen worden gekoppeld aan wegkenmerken (bijv. 100/120 km wegen; 2/4 baanswegen).	Hoofdkantoor (OGD Rienstra) AVV/DW (OND Mulder/De Vries) RD's toetsing aan brongegevens DGP/DGG toetsing aan beleid	
		Verkeersveiligheid	Ongevalsrisico 10 ⁶ vtkm slachtoff.risico 10 ⁶ vtkm gem.aant.ongeval/km gem.aant.slachtoff./km	AVV			
		Externe veiligheid	plaatsgeb. risico groepsrisico	Risicoatlas Weg (AVV)			
		Luchtkwaliteit	Aantal hectares en woningen met overschrijding norm NO ₂	DWW			
		Geluid	aantal geluidbelaste woningen > 65 dB	DWW			
		Natuur (versnippering)	aantal knelpunten (aantal doorsnijdingen EHS/Robuuste verbindingen)	DWW			
		Bodem	Niet meegenomen. Voor volgende actualisatie kwaliteit HWN overwegen wel te doen (ook advies RD's).	nvt			
SLA (Service Level Agreement)	Afspraken maken over het voorzieningsniveau (de kwaliteit) van de te leveren diensten van Rijkswaterstaat. Afspraken tussen de DG rijkswaterstaat en de SG verkeer en waterstaat.	Bereikbaarheid van het netwerk	Voor SLA worden zeer globale indicatoren gebruikt. Deze indicatoren zijn gericht op fysiek en tastbare resultaten (output) en niet op effecten (outcome). Er zijn voornamelijk indicatoren mbt bereikbaarheid en veiligheid opgesteld.	DWW i.s.m. RD's	Opstellen en monitoren van prestatie indicatoren. Afspraken worden gemaakt tussen SG en DG en vervolgens wordt opdracht gegeven aan de HID	DWW Daan Snaathorst	Gebruik is gemaakt van het onderdeel van SLA: prestatieniveau regionale SLA, 12 november 2004 Bij SLA worden met name eisen gesteld op het gebied van de fysieke toestand van het netwerk (output). Bv toestand van het asfalt, van het geluidsscherm. Effecten worden niet gemonitored (outcome). SLA houdt zich grotendeels bezig met beheer en onderhoud en verkeersmanagement.Ook basisinformatie is onderdeel van de SLA. SLA zegt dus niks over de planstudie en realisatiecyclus (wat in het MIT geregeld wordt).
		Verkeersveiligheid					
		Externe veiligheid					
		Lokale luchtkwaliteit					
		Geluid					
		Ontsnippering					
		Bodem					

Project	Doel	Aspecten	indicatoren	bron	proces	actoren	opmerkingen
Wegbeheer: Beheerplan Rijkswegen (BPR)	Geeft de beleidskaders & prioritering voor de regionale/specialistische beheerplannen op basis van Nota Mobiliteit & Netwerkvisie Droog. Geeft vanuit regionale/specialistische beheerplannen beeld van maatregelen en aandachtspunten in de regio.						De relatie tussen Beheerplan Rijkswegen en Beheerplannen RD's en SD's en het droge planproces is weergegeven in de figuur op de volgende pagina.
Wegbeheer: Regionale/Specialistische Beheerplannen Droog (RBP)	Een overzicht van nagestreefde doelstellingen, maatregelen en financiën. Met Wegbeheer wordt beoogd op een overzichtelijke manier aan te geven waar en waarom maatregelen worden of zijn uitgevoerd.	<p>Bereikbaarheid</p> <p>Verkeersveiligheid (differentiatie opbouw hoofdwegennet in hoofdrijbaan, parallelwegen en aansluitingen)</p> <p>Externe veiligheid (facultatief)</p> <p>Luchtkwaliteit (facultatief)</p> <p>Geluid (facultatief)</p> <p>Ontsnippering (verplicht)</p> <p>Bodem (verplicht)</p>	<p>Trajecetsnelheid per wegvak gedefinieerd als KFND</p> <p>Kosten/baten analyse: Risicocijfer in slachtoffers per miljoen voertuigkm per wegvak</p> <p>Wegvakken waarin de geldende normen individueel risico en groepsrisico overschreden worden</p> <p>Aantal hectares en woningen met overschrijding norm NO₂</p> <p>Aantal woningen met geluidbelasting >55 dB(A)</p> <p>Aantal aanwezige versnipperingsknelpunten EHS/ Robuuste verbindingen</p> <p>Aantal verontreinigde locaties onderverdeeld naar klassen</p>	<p>AVV</p> <p>Via opgaven van kosten en slachtoffers door RD's. Wellicht kan in de toekomst een prioritering worden aangebracht in het aanpakken van knelpunten door een relatie te leggen tussen het risicocijfer en het maatregelenpakket..</p> <p>Meerjarenadvies BROM</p> <p>Meerjarenadvies OGBA</p>	<p>Basis voor beheerplannen vormen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Beheerplan Rijkswegen, verschijnt in oktober - Wegwijzer Wegbeheer (Gele Boekje): verschijnt/wijzigingen in december - Programmeringsadvies van Werkgroep Meerjarenprogrammering, na positief advies Regiegroep Rijkswegen (september) en besluitvorming in DT-RWS (oktober) <p>Jaarlijkse oplevering van beheerplannen op 1 mei. Dit gebeurt op basis van gegevens uit het voorgaande jaar.</p>	<p>DWW (Procesmanagement Wegbeheer), Ger Nagtegaal en Lizette Hemmen</p> <p>RD's aanleveren regionale beheerplannen</p> <p>SD's aanleveren specialistische beheerplannen</p> <p>HK (D3) aanleveren beheerplannen</p> <p>BROM, OGBA en Adviesgroep Goederenvervoer leveren advies voor ontsnippering, bodemsanering en goederenvervoermaatregelen</p>	<p>In Wegbeheer worden ook de aspecten landschap en milieu (landschapsplan en groenbeheerplan) opgenomen.</p> <p>Buiten de huidige situatie wordt ook een prognose (2010) opgenomen en een prioritering in maatregelen!</p>

Actualisatie indicatoren

De komende 2 jaar zullen waarschijnlijk de meeste indicatoren aanzienlijke veranderingen ondergaan t.g.v. van het nieuwe mobiliteitsbeleid. Dit zal waarschijnlijk eind 2005 zijn beslag krijgen. Ook zullen veranderingen optreden t.g.v. de nieuwe RWS-aansturing via MIT/SNIP, SLA's en Landelijke Taken. In elk geval geldt voor de Nationale Mobiliteitsmonitor en de VBTB dat die op het nieuwe Mobiliteitsbeleid geënt zullen worden. In dit overzicht wordt nog niet op deze ontwikkelingen ingespeeld. Neem bijvoorbeeld de indicator voor bereikbaarheid, in de meeste gevallen de traject snelheid. Deze zal in de loop van de tijd waarschijnlijk aangepast worden.

Beheerplannen wegbeheer en planproces



*De plaats van het BPR
in het droge planproces*