



Programma doorstroming OV

Definitieve versie
Vastgesteld in het OV-managersoverleg - 6 maart 2019



Op verzoek van het OV-managersoverleg heeft Samenwerkingsverband DOVA het programma doorstroming OV opgezet dat bijdraagt aan kennisuitwisseling en onderlinge samenwerking. In afstemming met vertegenwoordigers van de OV-autoriteiten is een selectie van onderwerpen gemaakt uit de opgehaalde wensen en behoeften. In samenwerking met de OV-autoriteiten en de OV-campus worden deze programmaonderwerpen uitgewerkt gedurende 2019.

Inhoud

1. Inleiding	4
2. Totstandkoming programma 2019	4
3. Programmaonderdelen 2019	5
a. Monitoring van snelheid en betrouwbaarheid	5
b. Infrastructuur gebruik	5
c. Convenant weginfrastructuur	5
d. iVRI	6
e. KAR datahuishouding	6
f. Actualiseren kennismodule OV	6
4. Beoogde vervolgstappen	7

1. Inleiding

In september 2018 is het belang van doorstroming van openbaar vervoer besproken in het OV-managersoverleg. Een aantrekkelijk en goed functionerend openbaar vervoer bestaat alleen wanneer ook een goede doorstroming is gegarandeerd. Samenwerkingsverband DOVA geeft op verzoek van de decentrale overheden prioriteit aan doorstroming, omdat dit onder andere leidt tot:

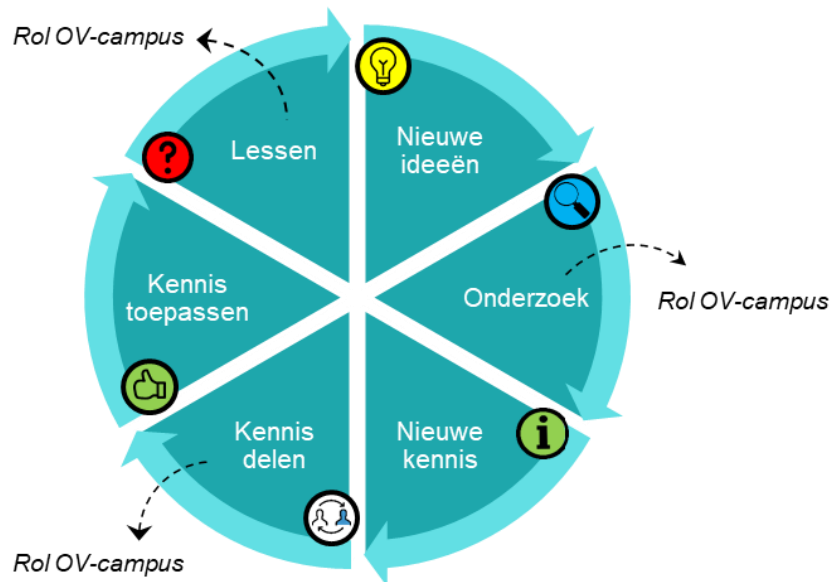
- Hogere betrouwbaarheid, stiptheid en regelmaat;
- Hogere snelheid en kortere reistijden;
- Minder dienstregelingsuren en lagere exploitatiekosten;
- Een betere klantwaardering en reizigersgroei.

Programmadoelstelling: kennisuitwisseling en onderlinge samenwerking

OV-autoriteiten werken aan het bovenstaande in samenwerking met vervoerders en wegbeheerders. Deze samenwerking vindt plaats op decentraal niveau. Er zijn verschillende onderwerpen die ook binnen een landelijk netwerk van OV-autoriteiten besproken, afgestemd en/of uitgewerkt kunnen worden. Daarom is op verzoek van het OV-managersoverleg het programma doorstroming OV opgezet dat bijdraagt aan kennisuitwisseling en onderlinge samenwerking.

OV-campus: coördinatie, data en kennis

Samenwerkingsverband DOVA ondersteunt de OV-autoriteiten bij het realiseren en in stand houden van goede doorstroming en maakt daarbij graag gebruik van haar positie binnen de OV-campus, waarbinnen OV-Netwerk, OV-data (voormalig NDOV) en KpVV hun krachten 'coördinatie', 'data' en 'kennis' bundelen. Daarbij wordt de benodigde steun onder vervoerders, wegbeheerders en andere belanghebbenden gezocht die steeds regelmatig op de OV-campus in Utrecht te vinden zijn.



Figuur 1: Kenniscyclus en de focusgebieden van OV-campus

OV-autoriteiten, vervoerders en kennisinstellingen (zoals CROW-KpVV) bouwen brede kennis en ervaring op over doorstroming van OV door de cyclus te volgen die is weergegeven in figuur 1. Door deze kennis en ervaring beter, eenvoudiger en/of sneller te delen met elkaar, worden zij in staat gesteld om effectiever aan doorstroming van OV te werken. De OV-campus ondersteunt OV-autoriteiten daarom bij het doorlopen van de cyclus en ziet met name om rol voor zichzelf weggelegd bij het ontwikkelen, verzamelen en beschikbaar stellen van kennis en lessen.

2. Totstandkoming programma 2019

Vanuit het OV-managersoverleg zijn contactpersonen opgegeven om gezamenlijk een programma doorstroming OV op te stellen. Na diverse sessies door het land zijn OV-autoriteiten op 3 december 2018 bijeengekomen om hun wensen en behoeften ten aanzien van het programma aan elkaar te presenteren. Na afloop is inzicht verkregen in de gemeenschappelijke interesses. Dit inzicht is gedeeld in het OV-managersoverleg van december 2018.

Vanaf januari 2019 is in onderlinge afstemming een selectie gemaakt uit de diverse onderwerpen op basis van

gedeelde interesse bestaat. Ook zijn de onderwerpen verder geconcretiseerd, waardoor uitwerking kan worden gegeven aan het programma doorstroming OV. In sectie 3 is het resultaat te lezen. Bij instemming van het OV-managersoverleg start Samenwerkingsverband DOVA met de realisatie.

3. Programmaonderdelen 2019

Op basis van gemeenschappelijke interesse zijn de volgende programmaonderdelen geselecteerd:

a) **Monitoring van snelheid en betrouwbaarheid**

Diversie OV-autoriteiten zijn gevorderd in het opzetten en toepassen van monitoringssystemen voor snelheid en betrouwbaarheid van OV. Daarbij worden diverse databronnen (bijvoorbeeld NDOV-data of BGM-data) en methoden gebruikt. Samenwerkingsverband DOVA organiseert twee sessies, waarin de mogelijkheden van de verschillende methoden worden besproken en de vraag wordt beantwoord welke methoden het beste aansluiten op de doelstellingen die OV-autoriteiten nastreven. In een eerste sessie op 22 januari 2019 is aandacht besteed aan knelpuntanalyses die door BonoTraffics zijn uitgevoerd in opdracht van CROW-KpVV. In een tweede sessie presenteert VRA de wijzen waarop doorstroming wordt gemonitord en de monitoringsresultaten worden toegepast om de investeringsagenda OV 2014 – 2025 te onderbouwen.

Vorm: Samenwerkingsverband DOVA organiseert minimaal twee bijeenkomsten voor OV-
autoriteiten rondom het onderwerp monitoring en legt de lessen vast.
Prioriteit: Hoog (grote gedeelde interesse)
In samenwerking met: Marc van Deventer (VRA) en Wim van Tilburg (CROW-KpVV)

b) **Infrastructuur gebruik**

Infrastructurele maatregelen van wegbeheerders hebben invloed op de doorstroming van OV. Effecten op OV worden daarbij afgewogen tegen andere prioriteiten, zoals de doorstroming van ander gemotoriseerd/ langzaam verkeer, verkeersveiligheid en meer. Deze afweging valt niet altijd uit in het voordeel van het OV. Om hier beter inzicht in te krijgen brengt provincie Gelderland verschillende maatregelen en het effect op OV in kaart door twee cases te bestuderen. Provincie Noord-Brabant maakt een inventarisatie van de wijze waarop vluchtstroken in Nederland worden gebruikt om files te passeren en welke criteria RWS gebruikt bij het verlenen van toestemming voor vluchtstrookgebruik.

Vorm: Samenwerkingsverband DOVA ondersteunt provincies Gelderland en Noord-Brabant bij
hun onderzoek door mee te denken en door hen in contact te brengen met de juiste
contactpersonen. Provincies Gelderland en Noord-Brabant delen de resultaten binnen het
landelijk netwerk doorstroming OV.
Prioriteit: Minder hoog (matige gedeelde interesse)
In samenwerking met: Ina van der Veen (provincie Gelderland) en Frans Gommers (provincie Noord-Brabant)

c) **Convenant weginfrastructuur**

In convenanten tussen OV-autoriteiten en wegbeheerders worden afspraken en processen vastgelegd over de omgang met infrastructuur (bijvoorbeeld: geen drempels op busroutes) en omleidingen bij werkzaamheden en evenementen. Het geeft OV-autoriteiten, wegbeheerders en vervoerders meer zekerheid over de infrastructuur en de verdeling van rollen en taken die de beschikbaarheid zo hoog mogelijk houden. De convenanten verschillen per regio. Zo dragen sommige wegbeheerders financieel bij aan de kosten voor omleidingsroutes, terwijl dit onbespreekbaar is voor andere wegbeheerders. OV-autoriteiten brengen graag verschillen tussen convenanten in kaart, inclusief redenering waarom bepaalde afspraken wel/niet zijn opgenomen. Ook zijn zij benieuwd naar de ervaringen met het uitvoeren van de gemaakte afspraken en de langdurige betrokkenheid van wegbeheerders.

Vorm: Samenwerkingsverband DOVA maakt een inventarisatie van (goede) voorbeelden van convenanten en organiseert twee bijeenkomsten voor OV-autoriteiten. Bij de tweede bijeenkomst worden ook vertegenwoordigers vanuit vervoerders, RWS, gemeenten en waterschappen uitgenodigd om vanuit ander perspectief naar convenanten te kijken. Goede voorbeelden en lessen worden vastgelegd in de kennisbank op de website www.dova.nu

Prioriteit: Hoog (grote gedeelde interesse)

In samenwerking met: Jan-Kees van Elderen (MRDH) en Dennis Jongen (provincie Limburg)

d) **iVRI**

iVRI's communiceren met naderende voertuigen om kruispunten beter te regelen. De iVRI past de regeling aan op basis van verkeersaantallen en voertuigtypen en informeert en/of bedient chauffeurs. Het is nog de vraag of OV beter wordt bediend na de iVRI uitrol en welke verantwoordelijkheden en taken OV-autoriteiten, vervoerders en wegbeheerders hierbij hebben. OV-autoriteiten brengen graag de effecten voor OV in kaart en inventariseren op welke wijze op de iVRI uitrol kan worden voorbereid (bijvoorbeeld: aanpassing van bestekteksten en voorwaarden bij de subsidietoekenning). Lessen uit één of meer concrete casussen zijn daarbij interessant. Provincie Noord-Holland deelt in de tweede helft van 2019 inzichten die zijn opgedaan in een proef met Connexxion.

Vorm: Samenwerkingsverband DOVA faciliteert OV-autoriteiten in de voorbereiding op iVRI en volgt de iVRI ontwikkelingen en uitrol in Nederland.

Prioriteit: Minder hoog (nog geen concrete cases)

In samenwerking met: Dick Jacobs (provincie Noord-Holland) en Job Steneker (provincie Flevoland)

e) **KAR datahuishouding**

In tegenstelling tot iVRI wordt KAR al grootschalig toegepast in de praktijk om prioriteit aan te vragen bij VRI's en de doorstroming van bus en tram te bevorderen. De datahuishouding van KAR in- en uitmeldpunten blijkt echter niet altijd op orde te zijn. Door deze punten eenduidig vast te leggen zijn boordcomputers eenvoudig in te regelen, zodat op het juiste moment wit licht wordt aangevraagd. Met name bij concessiewisselingen is dit van groot belang, omdat dan grote aantallen boordcomputers dienen te worden ingeregeld. OV-autoriteiten erkennen dit en hebben toegezegd om financiële middelen vrij te maken voor een verbeterde datahuishouding.

Vorm: Samenwerkingsverband DOVA (OV-data) faciliteert OV-autoriteiten en andere wegbeheerders met de KAR Geo Tool en het KAR dashboard om de kwaliteit van de datahuishouding op een hoger niveau te brengen en de beschikbaarheid en datakwaliteit te monitoren.

Prioriteit: Hoog (instemming OV-managersoverleg, 6 juni 2018)

In samenwerking met: Gertjan Kamerik (OV-data) en Marcel Fick (OV-data)

f) **Actualiseren kennismodule OV**

CROW biedt drie kennismodules aan gericht op het OV, waarin onder andere aandacht wordt besteed aan de infrastructuur. Eerder is het belang van infrastructuur voor snelheid en betrouwbaarheid van OV benadrukt. CROW-KpVV richt zich dit jaar op het actualiseren van de kennismodules en brengt eind 2019 één gebundelde kennismodule OV uit. Deze sluit aan bij de werkprocessen van de doelgroep, die bestaat uit OV-autoriteiten, wegbeheerders, vervoerders, advies- en ingenieursbureaus en aannemers. In mei 2019 wordt een inventarisatie van bestaande kennis en hiaten verwacht. Na inventarisatie wordt verouderde en/of ontbrekende kennis ontwikkeld.

Vorm: Samenwerkingsverband DOVA ondersteunt CROW-KpVV bij het opstellen van de geactualiseerde kennismodule OV in nauw contact met projectleider John Boender.

Prioriteit: Hoog (instemming en financiële bijdrage OV-managersoverleg, 10 december 2018)

In samenwerking met: John Boender (CROW-KpVV)

4. Beoogde vervolgstappen

Met instemming van het OV-managersoverleg spant Samenwerkingsverband DOVA zich in om de bovenstaande programmaonderdelen te realiseren in 2019. Daarbij geeft de volgende tabel een indicatie van de beoogde planning. Aan de onderdelen 'KAR datahuishouding' en 'Kennismodule OV' wordt het hele jaar gewerkt door CROW-KpVV en DOVA/OV-data. Het OV-managersoverleg en het landelijk netwerk doorstroming worden regelmatig geïnformeerd over de voortgang.

Tabel 1: Planning programma doorstroming OV

	Q1 2019	Q2 2019	Q3 2019	Q4 2019
a) Monitoring	x			
b) Infrastructuur gebruik	x			
c) Convenant		x		
d) iVRI				x
e) KAR datahuishouding	x	x	x	x
f) Kennismodule OV	x	x	x	x

Samenwerkingsverband DOVA ziet een belangrijke rol voor de OV-campus bij het doen van onderzoek, het delen van kennis en het vastleggen van lessen (zie figuur op pagina 1). Deze activiteiten vinden plaats tijdens de bovenstaande programmaonderdelen, maar ook wanneer OV-autoriteiten kansen buiten deze activiteiten zien. Daarom is het programma doorstroming OV bij te sturen gedurende 2019 en wordt vanaf Q4 2019 gezamenlijk gewerkt aan een het programma doorstroming 2020. Nieuwe wensen en behoeften worden daarbij geïnventariseerd.

Jaarbeursplein 22
3521 AP Utrecht
E: info@dova.nu
T: 085 066 12 90