



Deze nieuwsbrief is een gezamenlijke uitgave van het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven, 21 gemeenten, Provincie Noord-Brabant en Rijkswaterstaat Noord-Brabant

## “Samenwerking smaakt naar meer”

Op 4 november 2009 heeft het Regionaal Mobiliteitsberaad de Dynamisch Verkeersmanagement Visie Zuidoost-Brabant 2011-2020 vastgesteld. De visie heeft de ambitieuze titel 'Brainport bereikbaar door innovatie' meegekregen. Maar wat houdt ze precies in? “De samenwerking in de regio is zo goed bevallen, dat we die graag willen voortzetten”, vat Erik van Merrienboer, voorzitter van de stuurgroep Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant, bondig samen.



Foto: Maarten van Loosbroek

**H**et Regionaal Mobiliteitsberaad bestaat uit de portefeuillehouders verkeer en vervoer van het SRE, de 21 gemeenten in Zuidoost-Brabant, Rijkswaterstaat Noord-Brabant en provincie Noord-Brabant. Dat deze leden afgelopen 4 november unaniem instemden met de gezamenlijk opgestelde Dynamisch Verkeersmanagement Visie Zuidoost-Brabant 2011-2020, betekent dat de regio ook de komende jaren zeer nauw zal samenwerken aan bereikbaarheid. “Voor een belangrijk deel is de nieuwe visie een voortzetting van Beter Bereikbaar

Zuidoost-Brabant”, vertelt Erik van Merrienboer. “We hebben elkaar indertijd gevonden met het oog op de vernieuwing van de A2/Randweg Eindhoven. De samenwerking is heel plezierig maar vooral ook heel effectief gebleken. Dat willen we voortzetten.”

#### INNOVATIE EN PRAKTIJKTESTS

Dat de nieuwe visie een ‘voortzetting’ van het programma Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant is, wil niet zeggen dat de komende jaren alles bij het oude blijft. “Beter Bereikbaar stond in het teken van

het beperken van de overlast tijdens de vernieuwing van de A2. Maar omdat de werkzaamheden nagenoeg zijn afgerond, kunnen we ons nu richten op het managen van het reguliere verkeer op het gehele relevante wegennetwerk”, aldus Van Merrienboer. “We willen de bereikbaarheid van de regio verbeteren, met oog voor luchtkwaliteit en veiligheid. Dat is op zich geen uniek streven, maar wat onze regio onderscheidend maakt, is dat we heel gericht gebruik willen maken van de brains – de kennis en de technologie, zoals op de Automotive Campus in Helmond en de High Tech Campus in Eindhoven – die >>



## 1500 autoforensen met openbaar vervoer

Op 2 november 2009 heeft Trix Houthoofd-Stockx, vice-voorzitter van Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant, de eerste A2 Minder Hinder Pas voor Leenderheide-forensen uitgereikt. Aan knooppunt Leenderheide zullen tot februari 2010 grootschalige werkzaamheden plaatsvinden. Met de speciale pas kunnen autoforensen die minimaal drie keer per week via Leenderheide reizen, gratis met de trein of bus. De Leenderheide-pas is al door zo'n 1500 reizigers aangevraagd. Voor meer informatie zie [www.rws.nl/a2minderhinder](http://www.rws.nl/a2minderhinder).

>> onze regio rijk is. We willen hét veldlaboratorium zijn voor nieuwe toepassingen op het gebied van dynamisch verkeersmanagement en 'slimme voertuigen'. Die weg zijn we al ingeslagen: kijk maar naar de praktijktests vanuit 'Brabant proeftuin in-car' in de regio. Maar we zullen de komende jaren nog intensiever inzetten op innovatie en samenwerking tussen overheid, bedrijfsleven en kennisinstellingen. Daarmee slaan we twee vliegen in één klap: we werken aan de bereikbaarheid van onze regio én creëren business voor onze industrie!"

#### METEN IS WETEN

Vernieuwende bereikbaarheidsoplossingen staan of vallen met de juiste verkeersgegevens. "We moeten de komende jaren een slag slaan op de gemeentelijke verkeersaders. Recent hebben we samen met de Nationale Databank Wegverkeersgegevens honderd extra meetpunten aangelegd rond Eindhoven. Ook loopt er een pilot

met TomTom om data te gebruiken die de navigators in auto's verzamelen. Hoe we het ook gaan oplossen, we hebben meer actuele data nodig. Meten is weten, de basis voor het geleiden en sturen van het verkeer."

Doel is om op basis van de actuele verkeersgegevens het verkeer optimaal over het gezamenlijke wegennet te verspreiden. "Tot nu toe hebben we als wegbeheerders veel samengewerkt om 'regelsenario's' in te zetten, draaiboeken over hoe te handelen bij een groot ongeval of een evenement. Maar samenwerken aan dynamisch regionaal verkeersmanagement, waarbij je het dagelijkse verkeer voor een belangrijk deel geautomatiseerd geleidt over én rijkswegen én provinciale wegen én gemeentelijke wegen, gebeurt nog niet in de praktijk. Dat is wel wat we willen." Spil in deze aanpak wordt waarschijnlijk de verkeerscentrale van Rijkswaterstaat in Geldrop. Deze zal met regionale gelden,

ook vanuit samenwerkingsverbanden als BrabantStad, geschikt gemaakt worden voor gezamenlijk verkeersmanagement.

#### CYCLISCH PROGRAMMEREN

Juist omdat Zuidoost-Brabant bewust zoekt naar innovatieve bereikbaarheidsoplossingen, is de visie voldoende 'open' gelaten. "De nieuwe visie betreft 2011 tot 2020. Maar kun je met innovatie vooruitkijken naar 2015 of 2020 en nu al vaststellen wat je tegen die tijd aan instrumenten nodig hebt? Nee! Daarom hebben we gekozen voor cyclisch programmeren. We werken niet met blauwdrukplannen tot vijf jaar vooruit, maar we bekijken jaarlijks wat de beste vervolgstappen zijn. De visie biedt natuurlijk wel de kaders en de structuur om de juiste keuzes te maken, maar de flexibiliteit en het kunnen inspelen op nieuwe ontwikkelingen staan voorop."

Meer informatie: [i.cortenbach@bbzob.nl](mailto:i.cortenbach@bbzob.nl).

## Meningen over vervolgaanpak 2011-2020

Met de nieuwe Dynamisch Verkeersmanagement Visie 2011-2020 zet regio Zuidoost-Brabant extra in op innovatie om de regio bereikbaar te houden. Wat vinden de 'innovators' zelf daar eigenlijk van? We spraken met hoogleraar Maarten Steinbuch van TU/e en directeur Han van den Bremer van de High Tech Automotive Campus.

*"We hebben als Nederland een enorme kans om de lead te nemen wat innovatief verkeersmanagement betreft. We hebben een duidelijk probleem (veel files) én we hebben een goede automotive kennisinfrastructuur. Die kennis is sterk in onze Brainport-regio geconcentreerd, dus ik kan me de innovatie-insteek in de nieuwe Visie goed voorstellen.*

*Je ziet dat high tech automotive en mobiliteit steeds meer naar elkaar toe groeien. De auto is een intelligente computer op wielen, met steeds ruimere communicatie met andere weggebruikers en de weggantsystemen. Onze universiteit en TNO hebben met een proef al laten zien dat auto's in platoons, dicht op elkaar, kunnen rijden. Dat leidt tot een verschuiving van de manier waarop we verkeersmanagement plegen: sterk gericht op het standpunt van de weggebruiker en met veel meer rijtaakondersteuning.*

*Dezelfde innovatie biedt trouwens ook kansen voor de leefbaarheid, een ander onderwerp uit de Visie. Eén voorbeeld: als je via het verkeersmanagementsysteem een elektrische of hybride auto tijdig waarschuwt dat verderop een verkeerslicht op rood gaat, dan kan de auto rustig afremmen op zijn elektrische motor en daarmee zijn accu opladen."*



**Prof. dr. ir. Maarten Steinbuch**  
Hoogleraar Technische Universiteit  
Eindhoven

*"Onze campus is een verzamelaarsplaats van bedrijven en kennisinstellingen uit de automotive branche. We willen kennis ontwikkelen, onderwijs bieden en al die nieuwe ontwikkelingen – elektrische auto's, connected car, verkeersmanagement met voertuig-infrastructuursystemen – hier zichtbaar maken. Een goede samenwerking met de overheden in de regio is daarbij heel belangrijk. We trekken al goed samen op: komend jaar presenteren we ons met Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant en de provincie op de i&C Drive in RAI om te laten zien waar we staan op het gebied van automotive. Maar de komende jaren gaan we graag nieuwe uitdagingen aan.*

*Denk bijvoorbeeld aan de Ruit rond Eindhoven en Helmond waar het kabinet mee akkoord is gegaan. Ons doel is om voor zo'n complex net tijdig een innovatief verkeersmanagementsysteem te bouwen dat gebruikmaakt van de mogelijkheden van weggantsystemen én slimme voertuigen.*

*Natuurlijk, we zijn geen autoland als Duitsland. Maar we hebben wel de kans om met nieuwe producten als de connected-carsystemen uit te blinken in deelgebieden en internationaal een belangrijke positie in te nemen."*



**Han van den Bremer**  
Directeur High Tech Automotive  
Campus in Helmond

# Knooppunt Leenderheide op de schop



Op 31 oktober 2009 is een van de grootste operaties van de Vernieuwing A2/A67 Randweg Eindhoven van start gegaan: de tweede fase van de verbouwing van knooppunt Leenderheide. Wat is er gedaan om de verkeershinder tijdens deze ingrijpende werkzaamheden te beperken?

Het verkeer op de Randweg Eindhoven krijgt wat voor de kiezen de komende tijd. De A67 is voor verkeer vanuit Venlo richting Maastricht afgesloten. Verkeer vanuit Venlo richting Antwerpen, Den Bosch en Tilburg kan niet over het viaduct en wordt onderlangs via verkeersplein Leenderheide geleid. De invalswegen naar Eindhoven Centrum zijn beperkt beschikbaar. Verder is er een nieuwe fly-over vanuit Maastricht naar de hoofdrijbaan van de Randweg geopend.

## GEDEGEN VOORBEREIDING

Dergelijke werkzaamheden op een druk knooppunt staan normaliter garant voor een flinke verkeerschaos. Maar de regio heeft alles uit de kast gehaald om dat voor te zijn. "In de voorbereiding hebben we workshops georganiseerd met het projectteam, de gemeenten, verkeerscentrale en hulpdiensten", vertelt Verkeersmanager Joost Pijnappel van Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant. "We hebben samen geanalyseerd welke verkeersproblemen er kunnen ontstaan en wat mogelijke oplossingen zijn. Op basis daarvan hebben we maatregelen uitgewerkt." Allereerst zijn er goed doordachte omleidingsroutes uitgezet op lokaal, regionaal, landelijk en zelfs internationaal niveau. De routes zijn geschikt gemaakt voor het extra verkeer, bijvoorbeeld door verkeerslichten anders in te regelen. Verder zijn de overige wegwerkzaamheden in de regio waar nodig verschoven om weggebruikers niet van het ene werk in het andere te laten rijden. Er is op alle mogelijke manieren gecommuniceerd om weggebruikers en bewoners tijdig te waarschuwen. En weggebruikers kunnen met de speciale A2 Minder Hinder Pas gratis met het

openbaar vervoer reizen om zo het werk aan de weg te ontlopen.

## DYNAMISCH REGELSCENARIO

"Maar ondanks de voorzorgsmaatregelen kunnen er altijd problemen op de weg ontstaan", aldus Pijnappel. "Daarom monitoren we de verkeerssituatie vrijwel continu. We maken gebruik van de data van de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW), over de rijkswegen en enkele gemeentelijke wegen. Omdat NDW nog niet 100% dekkend is, zetten we ook een motorrijder met camera in. Die rijdt vooral tijdens de spits op de parallelbaan en de gemeentelijke invalswegen. De camerabeelden worden rechtstreeks naar de verkeerscentrale verzonden." Als blijkt dat het ergens vastloopt, treden er direct regelscenario's in werking. Zodra bijvoorbeeld het verkeer dat Eindhoven in wil, terugslaat tot op de Randweg, worden een Dynamische Route Informatie Paneel (DRIP) en een tekstkar ingezet om weggebruikers via een alternatieve route de stad in te sturen.

## EERSTE ERVARINGEN

Het ruime pakket aan maatregelen lijkt zijn effect te hebben, stelt Pijnappel tevreden vast. Er is minder verkeer op de weg en wat er wel rijdt, kan voldoende worden verwerkt. Toch wil hij niet te vroeg juichen: "Je kunt nooit exact voorspellen hoe het verkeer zich zal gedragen. We blijven onze aanpak dan ook continu evalueren en verbeteren." Half februari 2010, als de werkzaamheden zijn afgerond, kan de definitieve balans worden opgemaakt.

Meer informatie: [j.pijnappel@bbzob.nl](mailto:j.pijnappel@bbzob.nl).

## Knelpunt



## Probleem

Rotonde 't Pluuke in het centrum van de gemeente Nuenen is een belangrijke schakel in de verbinding Eindhoven - Lieshout/Beek en Donk. De tweestrooksrotonde was naar de huidige maatstaven gemeten echter te klein vormgegeven. Hierdoor kon de theoretisch beschikbare capaciteit vaak maar voor de helft benut worden, met lange wachtrijen als gevolg. Voor Nuenen betekende dat overlast (stank, geluid, onveilige situaties) en problemen met de luchtkwaliteit als gevolg van de wachtende auto's.

## Oplossing

Met de oplevering van een nieuwe turborotonde in oktober 2009 is de capaciteit flink verhoogd. De turborotonde is zodanig vormgegeven dat het verkeer vanuit Lieshout/Beek en Donk over twee stroken richting het zuiden (A270) kan rijden en vice versa. Er is slechts één rijstrook om af te slaan naar de Europalaan. Doel hiervan is verkeer te stimuleren gebruik te maken van de Smits van Oyenlaan en de A270; de Europalaan richting Eindhoven wordt daarmee ontzien. Om te voorkomen dat de verbeterde doorstroming op de rotonde verderop tot problemen leidt, is ook de capaciteit van een nabijgelegen kruispunt vergroot met de aanleg van een extra rijstrook rechtdoor richting Lieshout.

# Delegatie regio naar ITS World Congress 2009

Van 21 tot en met 25 september 2009 was het ITS World Congress in Stockholm. Dit is hét evenement rond 'intelligente transportsystemen' (ITS). Omdat Zuidoost-Brabant een voortrekkersrol wil vervullen wat intelligente voertuigen en vervoerssystemen betreft, hebben drie medewerkers van Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant de beurs bezocht. Bram Hendrix kijkt terug op een inspirerend congres: "Het heeft ons gevoel bevestigd dat we op de goede weg zijn, zeker met de Dynamisch Verkeersmanagement Visie Zuidoost-Brabant 2011-2020 waarin innovatie een belangrijke rol speelt. Ook merk je dat samenwerking tussen overheid, bedrijven en kennisinstellingen essentieel is in de complexe wereld van ITS. Die basis van samenwerken hebben we in de regio onder meer opgebouwd door pilot-projecten te subsidiëren en begeleiden, en wordt nog eens benadrukt in de nieuwe Visie." Meer informatie? Mail [b.hendrix@bbzob.nl](mailto:b.hendrix@bbzob.nl).



## Nieuwe communicatieregisseur



Anne-Marie Maas is per september 2009 de nieuwe communicatieregisseur van Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant. Zij volgt Charlotte de Leeuw op. "Ik spring op een rijdende trein, want er gebeurt al veel aan communicatie rond het Beter Bereikbaar-project en [Haalmeeruitdeweg.nl](http://Haalmeeruitdeweg.nl). Maar we komen ook in een spannende fase: formeel loopt Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant eind 2010 ten einde en er komt een vervolg met een nieuwe beleidsvisie 2011-2020. Goede communicatie speelt dan een belangrijke rol om het draagvlak te behouden." Maas is al 17 jaar communicatieadviseur en heeft veel ervaring met samenwerkingsverbanden. Ze is bereikbaar via [a.maas@bbzob.nl](mailto:a.maas@bbzob.nl).

## Files op [Haalmeeruitdeweg.nl](http://Haalmeeruitdeweg.nl)



Nog dit jaar zal [Haalmeeruitdeweg.nl](http://Haalmeeruitdeweg.nl) actuele files op de kaart tonen. Het betreft files op het hoofdwegenet. Op deze wijze kunnen gebruikers vlak voor vertrek nagaan wat de beste route is om wegwerkzaamheden én files te vermijden. Dit stelt bezoekers ook in staat om een betere afweging te maken tussen de auto en het openbaar vervoer. De site wordt verder uitgebreid met de mogelijkheid om de kaart op een specifieke dag in de toekomst te zetten. De kaart toont dan alleen de werken van die dag, in plaats van de werken van de hele week of de hele maand. Handig als iemand weet dat hij bijvoorbeeld 'overmorgen' of 'volgende week vrijdag' op weg moet! Voor meer informatie over de site: mail [a.maas@bbzob.nl](mailto:a.maas@bbzob.nl).

## Proef met slimme voertuigen op A270

De Stuurgroep Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant is akkoord met een voorstel van TNO om de A270 te gebruiken als testomgeving voor zogenaamde coöperatieve systemen. De provinciale weg wordt hiervoor uitgerust met state-of-the-art infrastructuur (borden, camera's etc.), zodat de communicatie tussen 'slimme voertuigen' onderling en met de systemen langs de weg kan worden getest. Tijdens de proeven, die op zondagen plaatsvinden, zal de A270 richting Eindhoven worden afgesloten voor regulier verkeer.

In februari 2010 vindt een eerste grootschalige test plaats. Tientallen slimme voertuigen en een even grote controle-groep gewone voertuigen zullen dan geconfronteerd worden met een onverwachte rem-actie vooraan. Normaliter leidt dat tot zogenaamde spookfiles die kilometers terug kunnen slaan. De verwachting is dat slimme voertuigen met rijtaakondersteuning die spookfiles sterk kunnen terugdringen. In de test zullen de voertuigen met camera's en kastjes in de auto gevolgd worden. Meer informatie kunt u verkrijgen bij [i.cortenbach@bbzob.nl](mailto:i.cortenbach@bbzob.nl).