



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

“Samenwerking heeft zijn waarde bewezen”



Cora Steffens is nu ruim een jaar gedeputeerde Mobiliteit en infrastructuur van de provincie Noord-Brabant. In die hoedanigheid maakt ze ook automatisch deel uit van de Stuurgroep van Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant. Hoe kijkt zij aan tegen de ontwikkelingen in de regio?

Cora Steffens noemt haar portefeuille “dynamisch en uitdagend”. Dat lijkt een understatement. Ze is er zich terdege van bewust dat de bereikbaarheid van de provincie sterk onder druk staat én blijft. “Alle statistieken laten zien dat het personenverkeer en het vrachtverkeer de komende jaren blijven groeien. De aanpak van verkeersknelpunten, met name in Zuidoost-Brabant, staat hoog op de provinciale agenda.”

REGIONAAL

Benutten – bestaande wegen slimmer gebruiken – is in de aanpak van die knelpunten onmisbaar. “Wat dat betreft heeft Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant al zijn waarde bewezen. Met het maatregelenpakket dat wordt uitgerold, hebben we een goede basis gelegd voor een optimale benutting van ons wegennet.”

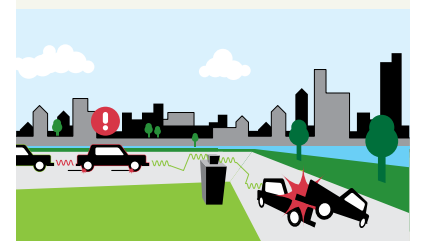
Het succes is niet dat de gekozen maatregelen op zich uniek zijn. De kracht schuilt veeleer in de regionale benadering. “Verkeer trekt zich niets aan van de grenzen tussen provinciale of gemeentelijke wegen – en zou daar ook niets van moeten merken. In Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant hebben we daarvoor het juiste samenwerkingsmodel. We zitten geregeld gezamenlijk aan tafel: de provincie, Rijkswaterstaat en 21 wethouders van de gemeenten. Daarmee zijn afstemming en logische, regionale oplossingen gewaarborgd.”

LEREN VAN ELKAAR

Voor de provincie is Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant niet het enige samenwerkingsproject. In de provincie lopen nog vijf regionale Gebiedsgerichte Aanpak (GGA)-projecten. “De GGA-regio’s functioneren ieder op zich. Maar natuurlijk leer je van elkaar. Zo heeft Zuidoost-Brabant in het teken gestaan van de ombouw van de A2 en alle problemen die daaruit volgen. Je wilt dat beheersbaar houden met bijvoorbeeld regelscenario’s. In Den Bosch speelt hetzelfde, ook met de A2. Op termijn spelen er ook elders in Brabant grote infrastructurele projecten. Dus van de ervaringen in Zuidoost-Brabant leren we graag. Ook ten aanzien van communicatie. Niet voor niets gaan we het initiatief Haalmeeruitdeweg.nl Brabantbreed maken.”

Steffens ziet ook kansen voor samenwerking die verder gaat dan afstemmen en gezamenlijk maatregelen uitwerken. “Wij willen samen met enkele grote gemeenten aansluiten op de verkeerscentrale van Rijkswaterstaat. Dan kom je echt tot gezamenlijk operationeel verkeersmanagement. We gaan ook intensiever samenwerken met mobiliteitsmanagement, voor bijvoorbeeld de A2. Ook op incidentmanagement zetten we de komende tijd in. Want met alle drukte die op ons afkomt, willen we geen middel onbenut laten!”

Brains nodig voor bereikbaarheid



Zuidoost-Brabant is de brainport van Nederland. De regio met het grote aantal hightech-bedrijven heeft echter ook serieuze bereikbaarheidsproblemen. Een goede reden om de ‘brains’ mee te laten werken aan een structurele oplossing. Oftewel: Zuidoost-Brabant als proeftuin voor innovatieve in-car-technologie.

Tijdens minister Camiel Eurlings’ bezoek aan Noord-Brabant in juni 2007 had de provincie er al nadrukkelijk naar gesolliciteerd: proeftuin worden voor in-caroplossingen (‘slimme voertuigen’). De minister pakte dat goed op en daagde de provincie en dan heel specifiek regio Zuidoost-Brabant uit om daar invulling aan te geven. De pot voor de proeftuin heeft hij op € 600.000 gesteld. De helft hiervan komt van de minister, een kwart is van de provincie en een kwart van het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE).

Met het geld kunnen bedrijven en

Brains nodig voor bereikbaarheid

vervolg van pagina 1 ↓

instellingen in de regio – de ‘brains’ – subsidie verkrijgen voor innovatieve in-carprojecten. Voorwaarde voor de bijdrage van het rijk is dat de in-carprojecten betrekking hebben op dynamisch verkeersmanagement. De nieuwe technologie in de auto moet dus zijn bijdrage leveren aan het verbeteren van de bereikbaarheid.

ONTWIKKELCENTRUM

Inmiddels heeft Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant de beleidsregel ‘Noord-Brabant proeftuin in-carprojecten’ opgesteld. Kern van de regel is dat bedrijven in Noord-Brabant en specifiek Zuidoost-Brabant een subsidie van 50% van de projectkosten kunnen indienen, met een maximum van € 150.000.

De verzoeken zullen onafhankelijk van elkaar worden beoordeeld door vijf personen namens de provincie, Eindhoven, Helmond, het SRE en Brainport. Daarbij zal onder meer worden gekeken naar de kosten en (maatschappelijke) baten, de praktische uitvoerbaarheid op korte termijn, de toegevoegde waarde voor de weggebruiker, het gebruik van open standaards (algemene toepasbaarheid), en last but not least de originaliteit.

Met de proeftuin in-carprojecten profileert de regio zich nadrukkelijk als een ontwikkelcentrum op het gebied van dynamisch verkeersmanagement en slimme voertuigen, zowel in Nederland als internationaal. Het belangrijkste is natuurlijk dat de overheden samen met de industrie werk maakt van bereikbaarheid.

Bedrijven die menen in aanmerking te komen voor subsidiëring van hun in-carproject, kunnen contact opnemen met Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant.



Even voorstellen

Het contactpersonenoverleg van Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant is de ambtelijke werkgroep. In feite zijn de contactpersonen van de 23 wegbeheerders dus de handen en voeten van Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant.



Jozef van Asten
Gemeente Cranendonck

“Ik ben 1 oktober vorig jaar bij de gemeente Cranendonck begonnen en was ook meteen de nieuwe contactpersoon voor Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant. Voor dit jaar staat er voor ons niets op het programma uit het ‘reguliere’ maatregelenpakket van Beter Bereikbaar, maar we zijn wel druk bezig met kleinschalige alternatieve routes en monitoring. Vooral dat laatste is erg belangrijk. In de kern Maarheze hebben we geregeld last van sluipverkeer van de A2 en met monitoring kunnen we dat in de gaten houden. Zodra de concentratie verkeer op bepaalde meetpunten te hoog wordt, kunnen wij of collega-wegbeheerders dan ingrijpen. We reiken zelf de locaties aan waar gemeten moet worden, omdat wij het beste weten waar de problemen ontstaan als de A2 dichtslibt. Wat dat betreft wordt er goed naar ons geluisterd! Een bijkomend voordeel van de samenwerking is dat we in de keuken bij onze collega’s kunnen kijken. Hoe pakken andere gemeenten problemen aan? Erg nuttig, want ik denk dat er nog veel winst te halen is met het beter benutten van wegen.”

Zonder monitoring geen dynamisch



Wil het verkeer in Zuidoost-Brabant dynamisch – rekening houdend met de actuele verkeerssituatie – geïnformeerd en gestuurd kunnen worden, dan is monitoring een absolute vereiste. Nu wordt er al goed gemeten op het rijkswegennet en de voornaamste provinciale wegen. Maar van gemeentelijke wegen is nog te weinig actuele informatie beschikbaar. Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant zal die leemte de komende jaren vullen.

De begeleidingsgroep ‘Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant – Monitoring’ heeft al in nauw overleg met de wegbeheerders bepaald hoe het regionale monitornet eruit zal zien: waar exact moet worden gemeten, wat wil je weten (traject- of puntsnelheden, intensiteiten, voertuigcate-

gorieën) en op welk kwaliteitsniveau moet de data beschikbaar komen (real-time of niet, dichtheid)? Dat hangt natuurlijk direct samen met de toepassingen die je met de data voor ogen hebt. Daarom is goed geluisterd naar de wensen en behoeften vanuit andere projecten. Om de juiste fileteksten op dynamische route-

Knelpunt



Probleem

De doorstroming op de Kanaaldijk in Helmond, een belangrijke invalsweg voor Helmond vanaf de A67, stukt. Dat heeft een aantal oorzaken. Hoewel de weg voornamelijk een lokale functie heeft, rijdt er ook veel doorgaand verkeer. In het centrum van Helmond kruist de Kanaaldijk een andere 'zware' stedelijke route. En dan is er nog een spoorweg-overgang die frequent en soms langdurig dicht gaat.

Oplossing

Wat de spoorbomen betreft voert Helmond overleg met de NS om de tijd dat de spoorbomen dicht zijn, te bekorten. Voor het autoverkeer zet de gemeente in op 'stedelijk verkeersmanagement'. Verkeersregelinstanties zijn daarbij een belangrijk instrument. Op de Kanaaldijk Zuidwest staan vier verkeersregelinstanties en op de zijtakken nog eens twee. Die gaan alle in een zogenaamde netwerkregeling. Zo'n regeling kan meer dan een groene golf, omdat het niet één route voorrang geeft, maar constant aan de hand van de actuele verkeerssituatie de beste 'groenverdeling' bepaalt. Door op het meest zuidelijke punt van de Kanaaldijk een filemelding te plaatsen, kan het verkeer bovendien tijdig de rit via een andere route vervolgen. Het is de bedoeling dat direct na de zomervakantie de netwerkregeling in bedrijf gaat.

roep die besluiten in het project voorbereidt en zorg draagt voor de uitvoering ervan. Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant. Wie zijn zij? We stellen er twee voor.

"Ik ben vanaf 1 januari dit jaar contactpersoon voor Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant. Ik was daarvoor al verantwoordelijk voor de realisatie van ons deel uit het maatregelenpakket, maar nu ligt het hele Beter Bereikbaar-project op mijn bordje: dat is toch handiger dan dat één project over verschillende schijven loopt.

Ondertussen begint het samenwerkingsproject steeds meer te omvatten. Het gaat niet meer alleen over de uitvoering van maatregelen uit het pakket, maar ook over regelscenario's, kleinschalige alternatieve routes en monitoring. We zijn zelfs al aan het nadenken over wat we doen ná de formele looptijd van Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant. Want die regionale samenwerking is toch heel belangrijk. Als Eindhoven alles eigenhandig had aangepakt, had je bij de oplossingen vooral naar jezelf gekeken. Nu hou je nadrukkelijk rekening met de regio als geheel. Dat doen de andere partijen ook en dáár zit de meerwaarde. We zijn nu eenmaal nauw met elkaar verbonden."



René Schepers
Gemeente Eindhoven

h verkeersmanagement

Output gegevens

Inwinning gegevens

Verzamelen, controleren en bewerken gegevens

Verkeerscentrale:
regelscenario's

DVM-systemen:
-in-car
-wegkantsystemen
(DRIP's)

Communicatie:
verkeersinfo

Hulpdiensten
Etc

informatiepanelen te plaatsen zijn bijvoorbeeld real-time trajectsnelheden nodig. Voor kleinschalige alternatieve routes is het belangrijk om te weten of er niet te veel verkeer naar een alternatieve route wordt gestuurd – en dus moet daar de verkeersintensiteit worden gemeten. Enzovoort.

De kosten voor de regionale monitoring komen op ongeveer € 3,8 miljoen. Dit omvat de aanleg en het onderhoud van het monitoringsysteem, datacommunicatie, dataopslag en dataverwerking, een webapplicatie en koppelvlakken. De regio zal 75% van de kosten betalen, de respectieve gemeenten betalen de rest.

Overigens liggen de totale uitgaven aan monitoring hoger, omdat zoals gezegd Rijkswaterstaat en de Provincie buiten het project vallen en een enkel gemeentelijk traject al wordt gefinancierd met gelden voor de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW).

In juni 2008 zal de Stuurgroep Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant groen licht geven voor de aanbesteding van de regionale monitoring. Begin 2009 wordt de opdracht gegund. Na realisatie is Zuidoost-Brabant dan daadwerkelijk klaar voor dynamisch verkeersmanagement op regionaal niveau.

Regelscenario's beperken leed rond wegwerkzaamheden

Er zal de komende maanden veel gevraagd worden van de weggebruikers op de randweg Eindhoven. Ekkersrijt, Waalre, Strijp, Leenderheide – op al deze knooppunten staat of gaat de schop in de grond. Om het leed ter plaatse te beperken zijn in het kader van Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant regelscenario's ontwikkeld.

Regelscenario's zijn draaiboeken voor de afwikkeling van het verkeer. Die bestaan uit afspraken als (eenvoudig gesteld) 'na afsluiting van afrit X, omleiding Y inzetten' of 'zodra de file op punt A langer is dan X, dan die-en-die maatregel inzetten'. De maatregelen kunnen statisch zijn (zoals een vaste omleidingsroute), maar ook dynamisch en geautomatiseerd.

Voor de werkzaamheden aan de randweg Eindhoven hebben de betrokken wegbeheerders verschillende regelscenario's gemaakt. De stand van zaken is als volgt.

EKKERSRIJT

Verkeer wordt om de werkzaamheden heen gevoerd, maar vooral de A50 vanuit Veghel blijft hinder ondervinden.

WAALRE

De westelijke toerit Waalre wordt van half juni tot half juli 2008 afgesloten en de afrit in augustus 2008. De maatregelen bestaan uit statische omleidingroutes en een aanpassing van verkeersregelingen in Eindhoven. Het verkeer wordt gemonitord, om in te grijpen zodra de verkeerslichten van Leenderheide het extra verkeer niet meer kunnen verwerken. Er zal een operationeel team klaar staan om snel met aanpassingen te komen als de situatie daar om vraagt.

STRIJP

Van half oktober tot half december 2008 is de Tilburgseweg in twee richtingen afgesloten. Het regelscenario moet nog nader worden bepaald.

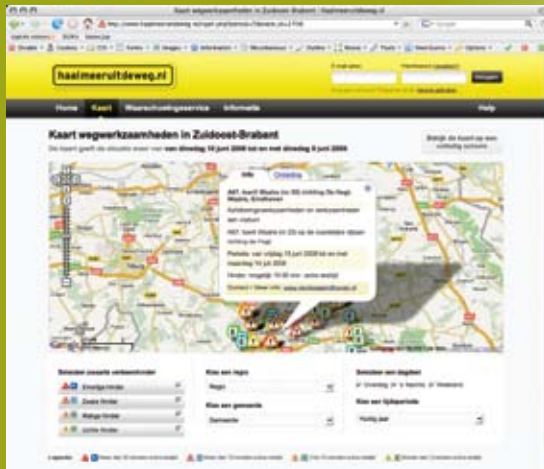
LEENDERHEIDE

Ombouw van het knooppunt van september 2008 tot en met augustus 2009. Op het viaduct blijven in beide richtingen twee rijstroken beschikbaar. De problematiek zal daardoor meevallen in deze fase. Voorstellen voor het regelscenario zijn: een rustig verkeersbeeld door homogene snelheden (70 km/u), een dynamische omleidingroute via de Karel de Grotelaan en eventueel doseren op de A67 bij De Hogt. In de drie maanden vanaf eind augustus 2009 moet het verkeer uit Venlo via het verkeersplein bij Leendersheide afgewikkeld worden. Dit zal zonder aanpassingen tot grote verkeersproblemen leiden. Aan een oplossing wordt gewerkt.

Kleinschalige alternatieve routes

Als een weg geheel moet worden afgesloten door bijvoorbeeld een incident, zal het verkeer een alternatieve route zoeken. Maar niet elke route is geschikt als alternatief: op sommige wegen leidt extra verkeer al snel tot leefbaarheids- en veiligheidsproblemen. Daarom werken wegbeheerders en hulpdiensten in het kader van Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant 'kleinschalige alternatieve routes' (KAR) uit. De partners hebben al bepaald welke routes onder welke voorwaarden als omleiding kunnen dienen. Volgende stap is nu om eventuele knelpunten op die routes aan te pakken, zodat KAR snel operationeel kan zijn.

Haalmeeruitdeweg.nl vernieuwd



Op 21 april 2008, ruim één jaar na de kick off, heeft Haalmeeruitdeweg.nl een nieuwe look gekregen en zijn functionaliteiten verbeterd en toegevoegd. Wat is er veranderd?

Haalmeeruitdeweg.nl biedt een actueel overzicht van wegwerkzaamheden en evenementen in Zuidoost-Brabant. De site en bijbehorende services zijn nog informatiever en gebruiksvriendelijker geworden. Leidend hierbij was de 'Evaluatie Haalmeeruitdeweg.nl' door Fontys Hogescholen. Studenten van de hogeschool hadden hiervoor zowel de wegbeheerders in Zuidoost-Brabant als het grote publiek bevestigd over hun ervaringen met Haalmeeruitdeweg.nl.

Aanpassingen

De kaart op de vernieuwde site wordt groter afgebeeld en kan zelfs op 'full screen' worden gezet. Ook is de informatie over de wegwerkzaamheden toegankelijker gemaakt: door met de muis over een icoon te schuiven verschijnt bondige informatie. Klikken op het icoon resulteert in een 'pop-up' (ballon) met alle basisinformatie en een duidelijke omleidingsroute op kaart. De e-mails van de waarschuwingsservices worden twee in plaats van één dag voor aanvang van de hinder verstuurd en bevatten een rechtstreekse link naar de melding op de kaart. Ook is het voortaan mogelijk sms'jes te ontvangen van wegwerkzaamheden en evenementen in de categorie 'matige hinder' (2-10 minuten vertraging). In de sms'jes en de e-mails staat vanaf nu ook op welke tijden de verkeershinder te verwachten is (dag, nacht of weekend) en om hoeveel minuten vertraging het gaat. De winnende tip uit de Fontys-enquête, een wegwerkzaamhedenkalender, wordt binnenkort toegevoegd.

ViaStat-Online

Op 20 mei zijn de wegbeheerders voor het invoeren van de werkzaamheden en evenementen overgestapt op een compleet vernieuwde versie van ViaStat-Online. Haalmeeruitdeweg.nl, die de data uit deze invoermodule trekt, is hiervoor technisch gezien vrijwel volledig gereviseerd. Een volgende grote aanpassing is de aansluiting van andere regio's in Brabant. De regio's Noordoost-Brabant en Midden-Brabant staan op de nominatie om heel binnenkort hun wegwerkzaamheden via Haalmeeruitdeweg.nl te communiceren.