

R	Regionaal verkeersinformatiesysteem (HWM en OWN)	
<p>Probleemomschrijving Verkeersinformatie is een belangrijk instrument om de verkeersproblemen in de regio aan te pakken. Op dit moment zijn er onvoldoende gegevens beschikbaar over het gebruik van het beschikbare regionale wegennet (zowel hoofdwegennet als onderliggend wegennet). Een aantal verschillende wegbeheerders is afzonderlijk bezig met het inwinnen van verkeersinformatie op eigen schaalniveau en met een beperkte informatievoorziening naar de weggebruiker. Op dit moment worden weggebruikers en andere belanghebbenden niet of onvoldoende geïnformeerd over de actuele verkeersinformatie. Eén van de redenen hiervan is dat er onvoldoende gegevens beschikbaar zijn over het gebruik van het beschikbare regionale wegennet en dat er geen regionaal verkeersinformatiesysteem is.</p>		
<p>Doel Het doel van het regionaal verkeersinformatiesysteem is drieledig: 1 De actuele verkeerssituatie in kaart brengen voor het beschikbare wegennet. 2 De actuele verkeerssituatie op het beschikbare regionale wegennet communiceren richting wegbeheerders, weggebruikers en andere belanghebbenden. 3 Uiteindelijk dient het regionaal verkeersinformatiesysteem als input voor een sturingsinstrument op basis van de regelstrategie en uit te werken regelscenario's.</p>		<p>Periode 2005-2010 Ernst netwerk Ernstig Ernst 2010 Ernstig Aanpak i.v.m. MORE Ja</p>
<p>Indicatoren Onder het actuele verkeersbeeld verstaan we de volgende indicatoren: <ul style="list-style-type: none"> • Intensiteiten • Rijsnelheden • Lengte wachtrijen bij filevorming en voor verkeerslichten • Voorspelbare calamiteiten (bv. wegwerkzaamheden en evenementen) • Onvoorziene calamiteiten (bv. verkeersongevallen en andere incidenten) </p>		<p>Trekker RWS in samenwerking met een beperkt aantal wegbeheerders en SRE</p>
<p>Koppeling realtime gegevens naar statische gegevens In het regionaal verkeersinformatiesysteem wordt zoveel mogelijk uitgegaan van realtime dynamische verkeersgegevens aangevuld met statische gegevens.</p>		<p>Kosten € 6 miljoen (20% van totaalbudget)</p>
<p>Realisatietermijn 2006-2010</p>		<p>Status Verkenning</p>
<p>Prioriteit Hoge netwerkprioriteit</p>		<p>Toelichting Het regionaal verkeersinformatiesysteem komt tot stand door een proces van gegevens inwinnen, bewerken en verspreiden via allerlei toepassingen. Hierbij wordt in eerste instantie een programma van eisen opgesteld om te bepalen welke informatie nodig is voor welke doelgroepen op welk niveau voor een optimaal regionaal verkeersinformatiesysteem voor de lange termijn. Vervolgens wordt gekeken welke bestaande informatiebronnen (bv. Floating Car Data) en beschikbare ervaringen van de provincie Noord-Brabant en Rijkswaterstaat gebruikt kunnen worden op de korte termijn en welke nieuwe informatiebronnen nodig zijn op lange termijn op basis van het programma van eisen. In het regionaal verkeersinformatiesysteem wordt gebruik gemaakt van verschillende communicatiemiddelen: <ul style="list-style-type: none"> • Media: radio, televisie en internet. • Verkeerssignalering, DRIPs, bebording en bewegwijzering. In de maatregelen op de volgende pagina's worden enkele bestaande en mogelijke maatregelen beschreven die als uitwerking en onderdeel gelden van het regionaal verkeersinformatiesysteem. Bij het opstellen van het programma van eisen en de uitwerking van het regionaal verkeersinformatiesysteem komen waarschijnlijk meer maatregelen naar voren.</p>

R1 Regionale verkeerscentrale	
Locatie Niet-locatie gebonden	Kosten € 30.000,- studiekosten uitvoeringskosten pm
Realisatietermijn 2006-2008	
Status Verkenning	
Trekker Rijkswaterstaat in samenwerking met een beperkt aantal wegbeheerders en SRE	
Toelichting Gestreefd wordt naar het opzetten van een regionale verkeerscentrale waarin alle regionale wegbeheerders en het SRE samenwerken. De regelstrategie vormt de basis voor het ontwikkelen van regelscenario's waarin wordt uitgewerkt in welke probleemsituaties (bv incident) welke combinatie van (DVM)-maatregelen wordt toegepast. Dit project bevat de ontwikkeling van de regionale verkeerscentrale en de genoemde regelscenario's. De feitelijke uitvoering daarvan is een vervolgproject.	

R2 Uitbreiding verkeerssignalering	
Locatie Rijkswegen	Kosten € 10.000,- studiekosten € 16.300.000,- uitvoeringskosten (voor rekening Rijkswaterstaat)
Realisatietermijn 2006-2008	
Status Planontwikkeling	
Trekker Rijkswaterstaat	
Toelichting Een groot deel van het rijkswegennet in de regio Zuidoost-Brabant is voorzien van verkeerssignalering. Het verkeerssignaleringssysteem attendeert weggebruikers op filevorming middels signaalgegevens (90/70/50) waardoor deze de rijsnelheid aanpassen en de kans op aanrijdingen vermindert. Als afgeleide wordt het verkeerssignaleringssysteem ook ingezet bij incidenten en wegwerkzaamheden. Op een drietal trajecten met een hoge verkeersintensiteit, structurele filevorming en verhoogde ongevalskans ontbreekt verkeerssignalering: 1 A67 Someren-Leenderheide; 2 A67 Belgische grens-De Hogt; 3 A2 Limburgse grens-Leenderheide.	

R3 Monitoring A50	
Locatie A50	Kosten € 40.000 studiekosten € 250.000 abonnementskosten (voor rekening Rijkswaterstaat)
Realisatietermijn 2005	
Status Realisatie	
Trekker Rijkswaterstaat	
Toelichting De eerste levering van de verkeersgegevens van de A50 vindt plaats in 2005.	

R4 Meldpunt wegwerkzaamheden Zuidoost-Brabant	
Locatie Niet-locatie gebonden	Kosten € 15.000 uitvoeringskosten
Realisatietermijn 2005	
Status Realisatie	
Trekker SRE en gemeente Eindhoven in samenwerking met alle wegbeheerders	
Toelichting In 2005 is gestart met het plan van aanpak voor het Meldpunt. 2005 zal hierbij gelden als testjaar waarin een netwerk wordt opgebouwd met contactpersonen en belanghebbenden en waarin een aantal inventarisatieronden plaatsvinden van de wegwerkzaamheden en evenementen met regionaal belang. Tevens wordt in 2005 de communicatiestrategie bepaald. In januari 2006 moet het Meldpunt Wegwerkzaamheden Zuidoost-Brabant volledig draaiende zijn, inclusief de informatievoorziening naar de weggebruiker, o.a. middels een website en middels andere media (tv, radio, dag- en weekbladen).	

R5 DRIPs	
Locatie Provinciale en Rijkswegen	Kosten € 60.000,- studiekosten uitvoeringskosten pm
Realisatietermijn 2006-2008	
Status Verkenning	
Trekker Rijkswaterstaat in samenwerking met provincie Noord-Brabant	
Toelichting Er is door Rijkswaterstaat een verkennende studie verricht naar de toepassing van DRIPs in Noord-Brabant. De provincie voert op dit moment een soortgelijke studie uit waarin wordt gestart met een proef op de N279 (Helmond-Veghel-Den Bosch). De resultaten hiervan vormen de basis voor het ontwikkelen van een DRIP-plan voor Zuidoost-Brabant. In 2005 wordt een concreet projectvoorstel gedaan. De bestaande DRIPs worden hierin meegenomen.	

R6 Incident Management	
Locatie Niet-locatie gebonden	Kosten € 30.000,- studiekosten uitvoeringskosten onderbrengen bij exploitatie
Realisatietermijn 2005-2007	
Status Verkenning	
Trekker Rijkswaterstaat in samenwerking met provincie Noord-Brabant	
Toelichting Sinds enkele jaren past Rijkswaterstaat Incident Management toe. Doel hiervan is om de rijbaan zo snel mogelijk weer vrij te maken voor het verkeer bij een incident. De provincie Noord-Brabant start binnenkort een proef met Incident Management op provinciale wegen wat in dit project meegenomen kan worden.	

R7 Pilot inwinsysteem OWN	
Locatie Stedelijk wegennet Eindhoven, A2/A67/A58 plus enkele in- en uitvalswegen (Noord-Brabantlaan en Karel de Grotelaan vanuit Veldhoven) met regionaal groeiperspectief.	Kosten € 100.000 uitvoeringskosten
Realisatietermijn 2005-2006	
Status Realisatie	
Trekker Gemeente Eindhoven in samenwerking met provincie Noord-Brabant en Rijkswaterstaat	
Toelichting Alvorens tot een regionaal dekkend systeem te komen, wil de gemeente Eindhoven met deze pilot ervaring opdoen op een kleiner netwerkdeel, om zo een goede basis te krijgen voor latere uitbreiding tot een totaalsysteem op regionaal niveau.	

R8 Aanpassen ANWB bewegwijzering	
Locatie Niet-locatie gebonden	Kosten € 15.000 studiekosten € 50.000 uitvoeringskosten
Realisatietermijn 2005-2006	
Status Realisatie	
Trekker SRE	
Toelichting In het beleidsrapport BBZOB zijn voorkeursroutes bepaald voor circa 200 woon-werkrelaties. Een eerste actie om het verkeer in de beleidsmatig gewenste richting te sturen is het toetsen en vervolgens (indien noodzakelijk) aanpassen van de ANWB-bewegwijzering aan de voorkeursroutes. In 2005 vindt de studiefase plaats. Eind 2005 wordt een voorstel gedaan voor de aanpassingen van de ANWB-bewegwijzering.	