



Raadsinformatiebrief 76

Ruimtelijke Ordening en Verkeer

Helmond, 19 november 2007
Onderwerp: voortgang Stedelijk Verkeersmanagement

Ons kenmerk: 0799009218
Uw kenmerk:

Doorkiesnr.: 0492-587676
Uw brief d.d.:

Geachte leden van de Gemeenteraad,

Met deze brief informeren wij u over de voortgang in de werkzaamheden van het Stedelijk Verkeersmanagement.

In april 2005 is de studie Hoofdwegenstructuur afgerond en is het rapport "Toepassing Verkeersmanagement" van 27 januari 2005 door u vastgesteld. In deze studie is voor de periode 2005-2015 aangegeven op welke wijze de verdere groei van het autoverkeer en de daarmee samenhangende problematiek geleid zal worden. Daarbij is het begrip Stedelijk Verkeersmanagement geïntroduceerd. Met Stedelijk Verkeersmanagement wil de gemeente grip krijgen en houden op de groei van het verkeer. Het bestaat uit een pakket samenhangende maatregelen die onderverdeeld zijn in 4 sporen, te weten bouwen, benutten, monitoren en mobiliteitsbeleid.

In het rapport is een projectenmatrix voor de jaren 2005-2015 inclusief een raming van de kosten opgenomen. Vorig jaar is aan de commissie RF de stand van zaken tot eind 2006 gepresenteerd.

In bijgevoegde notitie wordt ingegaan op de status van de kredieten 2005 en 2006 en worden de inhoudelijk maatregelen die dit jaar zijn uitgevoerd beschreven.

Wij vertrouwen er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Helmond,
De burgemeester, de secretaris,

Voortgang Stedelijk Verkeersmanagement Helmond

In april 2005 is de studie Hoofdwegenstructuur (HWS) afgerond en is het rapport "Toepassing Verkeersmanagement" van 27 januari 2005 door de gemeenteraad vastgesteld. In deze studie is voor de periode 2005-2015 aangegeven op welke wijze de verdere groei van het autoverkeer en de daarmee samenhangende problematiek geleid zal worden. Daarbij is het begrip Stedelijk Verkeersmanagement geïntroduceerd.

Stedelijk Verkeersmanagement maakt onderdeel uit van het totale werkveld van Verkeer&Vervoer. Met Stedelijk Verkeersmanagement wil de gemeente grip krijgen op de groei van het autoverkeer en de verkeersstromen in de stad. Hierbij richt het taakveld zich op :

- a. het optimaliseren van de doorstroming en bereikbaarheid op de hoofdwegenstructuur
Het gaat hierbij om het aanbieden van logische en betrouwbare routes.
- b. het verbeteren van de verkeersleefbaarheid met name op de onderliggende structuur (verblijfsgebieden). Het gaat hierbij om het voorkomen van ongewenste effecten (geluidhinder, oversteekbaarheid, sluiproutes) van het verkeer door in te grijpen op routevorming.

Stedelijk Verkeersmanagement richt zich op een viertal sporen te weten:

1. bouwen
2. benutten
3. monitoren
4. mobiliteitsbeleid

Het bouwen en benutten omvat alle uitvoeringsmaatregelen ter verbetering van de verkeersafwikkeling op het hoofdwegenet van Helmond zoals benoemd in het investeringsprogramma onder "Hoofdwegenstructuur uitvoering investeringsmatrix". Monitoren heeft tot doel om te volgen of de beleidsmatige doelen worden gehaald, om te bezien of de financiële middelen effectief worden ingezet, maar ook om de verkeersafwikkeling te volgen en waar nodig bij te sturen (operationeel verkeersmanagement). Dit onderdeel richt zich op het inrichten en beheren van monitoringspunten en het continu verzamelen en analyseren van de verkeersgegevens.

Het autoverkeer maakt onderdeel uit van het totale mobiliteitsbeleid. Met de vaststelling van het rapport "Toepassing Verkeersmanagement" is aangegeven dat overkoepelend beleid noodzakelijk is ten aanzien van alle verkeerssoorten. Inmiddels is dit beleid vastgelegd in de nota "Helmond Mobiel 2015", die in november aan u wordt voorgelegd.

Inhoudelijke evaluatie 2007

In het rapport Toepassing Verkeersmanagement is een matrix opgenomen met daarin maatregelen op de verschillende sporen voor de hele periode 2005-2015. Voor de jaren 2005 en 2006 zijn uitvoeringskredieten verleend en maatregelen uitgevoerd. In de afgelopen 12 maanden zijn ten laste van deze kredieten de volgende maatregelen uitgevoerd:

1. Bouwen

In de kredieten is geld gereserveerd voor aanpassingen aan kruispunten met verkeerslichten ter verbetering van de doorstroming van het verkeer. Dit onderdeel volgt dan ook het vervangingsprogramma verkeerslichten: bij de voorbereiding daarvan wordt bekeken of infrastructurele aanpassingen noodzakelijk zijn.

De werkzaamheden op het gebied van bouwen zijn in 2007 bepaald door de onderhoudswerkzaamheden aan de Kasteeltraverse en Deurneseweg. Vanwege de duur van dit onderhoud en de invloed op de overige stedelijke hoofdwegen zijn in 2007 geen andere bouwprojecten vanuit Stedelijk Verkeersmanagement opgepakt.

Als bouwmaatregelen aan de infrastructuur zijn de volgende projecten in 2007 uitgevoerd.

- a. Opheffen rechtsaffer Molenstraat naar Kasteeltraverse.
- b. Verbeteren/verlengen opstelstrook Kasteeltraverse naar Prins Hendriklaan.

2. Benutten

a. vervangingsprogramma verkeerslichten

In 2005 is een fors vervangingsprogramma voor de verkeerslichten ingezet door S&B/BOR.

Verkeerslichten vormen binnen het Stedelijk Verkeersmanagement een belangrijk middel bij de benuttingmaatregelen. Het Stedelijk Verkeersmanagement sluit dan ook zoveel mogelijk aan op het vervangingsprogramma door VRI's die worden vervangen te voorzien van mogelijkheden voor netwerkgeregelingen en de monitoringsfunctie.

In 2007 betreft het de verkeerslichten op de route Kasteeltraverse - Deurneseweg: tijdens de onderhoudswerkzaamheden zijn de verkeerslichten aangepast of vervangen en in een netwerkgeregeling opgenomen.

De werkzaamheden aan de verkeerslichten hebben in een aantal fasen plaatsgevonden. Eind 2006 zijn de verkeerslichten aan de Europaweg van Utopia voorzien. In 2007 zijn volgend op de verschillende fasen van de wegwerkzaamheden de kruispunten op de Kasteeltraverse aangepakt. Om de werking van het nieuwe systeem (Utopia) te kunnen beoordelen is een vergelijking gemaakt tussen de lokale regelingen en Utopia. De belangrijkste conclusie is dat op de hoofdrichtingen een reistijdwinst van gemiddeld 10-15% haalbaar is.

Bij de toetsing in de praktijk en uit de eerste signalen van weggebruikers blijkt een vlottere doorstroming ook daadwerkelijk te zijn gerealiseerd. Verder zijn bij de praktijktoetsing enkele aandachtspunten naar voren gekomen. Een deel daarvan is inmiddels opgelost. Aan de volgende punten wordt nog gewerkt:

- Het beperken van het aantal keren dat gestopt moet worden op de hoofdrichting, waarbij dit niet teveel ten koste mag gaan van de afwijking van zijrichtingen en langzaam verkeer
- Het beperken van situaties waarin onnodig groen werd gegeven (geen verkeer), waardoor andere richtingen langere wachttijden hadden.
- Het goed afwikkelen van verkeersbewegingen tijdens en na een treinmelding op het kruispunt Kasteeltraverse-Churchillaan-Burg. Van Houtlaan.

In verband met het werk aan de Kasteeltraverse is in 2007 wel met de voorbereiding van de volgende werken gestart, maar vindt de uitvoering plaats in 2008:

- Kanaaldijk ZW: realisatie netwerkgeregeling wordt gelijktijdig met de aanpassing van de kruising en vervanging van de VRI Kanaaldijk-Vossenbeemd en het wegonderhoud uitgevoerd.
- noordelijke rondweg: Aanpassing van de VRI's, invoering van de netwerkgeregeling en enkele beperkte bouwmaatregelen (verbeteren opstelstroken) wordt gelijktijdig met het wegonderhoud uitgevoerd.

b. routeplanners

Routeplanners worden steeds belangrijker bij de routekeuze van automobilisten. Er is geconstateerd dat in een aantal gevallen routes worden verwezen die niet passen bij de gemeentelijke visie.

In 2006 is daarom gestart met overleg met de leveranciers van kaartmateriaal voor routeplanners en navigatiesystemen. Daarbij lag de nadruk om kennis uitwisselen en wederzijdse begripvorming. In 2007 is dit overleg voortgezet waarbij vooral het op elkaar aansluiten van de wegategoriserings op de agenda stond. Gemeente Helmond heeft de leveranciers verzocht om een aantal wijzigingen door te voeren waardoor verkeer meer wordt gestuurd over wegen die beleidsmatig gewenst zijn.

Voorbeelden hiervan zijn de Schootensedreef en de Dorpsstraat. Bij één van de kaartleveranciers had de Schootensedreef nog een lagere functie dan de Dorpsstraat terwijl deze wegen in de helmondse categorisering ontsluitingsweg A resp B. zijn. De leveranciers bekijken onze voorstellen en zullen dat zo mogelijk verwerken. In de praktijk betekent dit dat eventuele aanpassingen in de systemen in 2008 beschikbaar komen voor de automobilist.

3. Monitoren

a. Monitoringsplan/verzamelen actuele verkeersdata

Het verzamelen van actuele verkeersgegevens is noodzakelijk voor de operationele sturing van het verkeer, voor het actueel houden van het verkeersmodel en om de gevolgen van het verkeersmanagement inzichtelijk te maken.

Bij de vervanging van verkeerslichten zijn extra telmogelijkheden ingebouwd. Ook zijn op 3 wegvakken detectoren aangebracht om tellingen te kunnen verrichten.

Tevens is gestart met het ontwikkelen van een monitoringsplan. Hierin wordt aangegeven welke gegevens op welke wijze en waar verzameld gaan worden. Dit plan wordt eind 2007 ambtelijk afgerond. Bij dit plan wordt rekening gehouden met monitoringsplannen die zowel SRE en Provincie opstarten en met landelijke ontwikkelingen op dit gebied.

b. verkeersmodel

De gemeente Helmond gebruikt verkeersmodellen voor prognoses van het verkeer en effecten daarvan.

Inmiddels is door het SRE het regionale statische verkeersmodel geactualiseerd. Helmond zal van dit model gebruik maken om de informatie over toekomstige verkeersstromen tussen SRE en gemeente nog beter af te stemmen. Het regionale model is tevens gebruikt voor de studie Zuidoostvleugel Brabantstad. Helmond is in overleg met het SRE om aan de hand van de modelgegevens de gevolgen van deze studie voor Helmond inzichtelijk te maken.

4. Mobiliteitsbeleid

De studie Hoofdwegenstructuur richt zich op het autoverkeer. Tot op heden was er voor een aantal verkeerssoorten weliswaar deelbeleid ontwikkeld maar ontbrak het overkoepelende kader.

De nota Helmond Mobiel 2015, die in november 2007 aan de Gemeenteraad wordt voorgelegd, biedt de visie en de kaders en stelt op hoofdlijnen prioriteiten voor alle verkeerssoorten en daarmee ook dus de hoofdrichting van het Stedelijk Verkeersmanagement Helmond.

Conclusie inhoudelijke evaluatie

- In 2007 lag de focus op de Kasteeltraverse-Deurneseweg. Gelijktijdig met de wegonderhoudswerkzaamheden is de netwerkregeling voor verkeerslichten gerealiseerd en zijn infrastructurele aanpassingen aan de kruispunten Molenstraat/Burg. Van Houtlaan en de Prins Hendriklaan gedaan.
- Vanuit de visie van Stedelijk Verkeersmanagement heeft Helmond haar standpunt bepaald ten aanzien van de Zuidoostvleugelstudie Brabantstad.
- Het monitoringsplan is gestart en wordt eind dit jaar afgerond.

Financiële evaluatie 2005/2006

Bij de besluitvorming over de Studie Hoofdwegenstructuur in 2005 is voor het eerste jaar (2005) van Stedelijk Verkeersmanagement Helmond een krediet beschikbaar gesteld van € 1,4 miljoen. Op dit moment is er voor een bedrag van ruim € 1 miljoen aan kosten geboekt en verplichtingen aangegaan. Het restant van het totale krediet (€ 400.000) staat nog gereserveerd.

Voor 2006 is een krediet aangevraagd van € 630.000,-. Op dit moment is er voor een bedrag van € 86.500,- aan kosten geboekt.

In verband met het doorschuiven van de wegwerkzaamheden aan de Kanaaldijk ZW en de noordelijke rondweg naar 2008 en de lopende subsidieaanvragen zullen de kredieten 2005 en 2006 niet voor eind 2008 afgesloten kunnen worden.

Subsidiemogelijkheden

Met de keuze voor verkeersmanagement sluit Helmond goed aan bij het beleid van de landelijke (Nota Mobiliteit), provinciale en regionale overheden. Het rapport Toepassing Verkeersmanagement heeft dan ook als basis gediend voor een concrete subsidieaanvraag bij de Provincie voor het jaar 2005.

Het betreft een aanvraag in het kader van de Stimuleringsregeling Verkeer en Vervoer 2005 (zgn Quick Wins 2005). Er is een bedrag van € 251.000,- uitgekeerd.

Verder passen een groot aantal maatregelen ook in het regionale programma BBZOB. Voor de jaren 2006 t/m 2010 zijn een groot aantal projecten ingediend om in aanmerking te komen voor financiering uit het Regionaal Mobiliteitsfonds. In totaal is er voor ruim € 1,3 miljoen aan subsidieaanvragen ingediend. Hiervan is voor het project Rochadeweg-Varenschut in 2007 een bedrag van ruim € 110.000,- aan subsidie uitgekeerd uit het Regionaal Mobiliteitsfonds.

Bijstellen projectenmatrix

In de investeringsmatrix Hoofdwegenstructuur zijn de maatregelen opgenomen voor de periode 2005-2015 welke nodig zijn om de stad bereikbaar te houden. In de visie van Stedelijk Verkeersmanagement wordt ervan uitgegaan dat de maatregelen daar en dan worden uitgevoerd waar dit noodzakelijk blijkt. Deze visie houdt in dat flexibel gereageerd moet kunnen worden op nieuwe ontwikkelingen. Gezien een aantal ontwikkelingen lijkt een herijking van de matrix nu aan de orde.

1. Bereikbaarheidsprogramma ZuidOostvleugel Brabantstad
2. Financiële raming pm-plannen/Voorjaarsnota
3. Bestemmingsplan Luchen (gemeente Geldrop-Mierlo)
4. Voortgang grote projecten
5. Monitoring verkeer
6. Nota Helmond Mobiel

ad 1. Bereikbaarheidsprogramma ZuidOostvleugel Brabantstad

Op 17 april 2007 is er regionaal een akkoord bereikt over de studie Zuidoostvleugel. In deze studie zijn de korte en lange termijn maatregelen opgenomen om te komen tot een bereikbare en leefbare regio. De effecten van deze maatregelen zijn op een hoog abstractieniveau doorgerekend. Voor het helmondse wegennet en eventuele gevolgen op de maatregelenmatrix zal een nadere verfijning dienen plaats te vinden. In de oude matrix was een PM-post opgenomen voor een bijdrage aan het BOSE-trace. Gezien de ontwikkelingen in de Zuidoostvleugelstudie is het beter te spreken van een "reservering bijdrage in de regionale wegenstructuur".

Daarnaast heeft deze studie gevolgen voor de in de matrix opgenomen lokatie Rochadeweg-N612-Herselseweg. Dit kruispunt is in beheer bij de Provincie: in het MIT heeft zij opgenomen een verkennende studie naar deze lokatie te gaan uitvoeren. Helmond is betrokken bij de gesprekken hierover. Gezien de studie Zuidoostvleugel is het echter de vraag of realisatie op de wijze die bij de vaststelling van het rapport is gedacht nog aan de orde is.

ad. 2 Financiële raming pm-plannen/Voorjaarsnota

In de matrix met het Investeringsprogramma HWS uit het rapport Toepassing Verkeersmanagement uit 2005 waren een aantal pm-posten opgenomen voor de grotere infrastructurele projecten die het gevolg zijn van het ASP2015, het centrumplan en de BOSE-studie. Inmiddels is er over een aantal van deze projecten meer duidelijkheid en is er bij de behandeling van de voorjaarsnota gesproken over het Mobiliteitsfonds. Dat betekent dat vanaf 2008 de plannen voor de periode 2011-2015 meer gedetailleerd naar jaarschijven opgenomen kunnen worden in de meerjarenbegroting van de gemeente.

Ad 3 Bestemmingsplan Luchen (gemeente Geldrop-Mierlo)

De gemeente Geldrop-Mierlo heeft een bestemmingsplan vastgesteld waarin een aanzienlijk woningbouwprogramma is opgenomen in het gebied Luchen (ten westen van Brandevoort en aansluitend op de Geldropseweg). De verkeersbewegingen die dit met zich meebrengt zullen invloed hebben op de rotonde Geldropseweg-Brandevootsedreef. Een herijking van de voorgestelde maatregelen is op zijn plaats. Deze herijking kan pas worden gestart als er duidelijkheid is over de verkeerseffecten.

De geplande realisatie is doorgeschoven naar 2009.

Ad 4. Voortgang grote projecten

Bij het opstellen van het maatregelenpakket is gebruik gemaakt van de prognoses van het verkeersmodel. Als basisjaar voor het model geldt 2003. Als toekomstjaar is 2015 gehanteerd, waarbij er van uit is gegaan dat een aantal grote ontwikkelingen is gerealiseerd. Het jaar 2010 is hiervan afgeleid. Belangrijke uitgangspunten bij 2010 waren: volledige realisatie van Suytkade en realisatie fase 1 en 2 Centrumplan en gedeeltelijke realisatie fase 3 Centrumplan. Inmiddels is duidelijk dat deze projecten later worden afgerond. Bekeken moet worden welke invloed dat heeft op de planning van de verkeersmaatregelen. Anderzijds was er in 2005 nog geen duidelijkheid over het realiseren van een tunnel in de spookknoop Helmond-Centraal. Inmiddels is hiervoor in de voorjaarsnota een bedrag van ruim 6 ton opgenomen als bijdrage vanuit het Mobiliteitsfonds aan de realisatie van de tunnel.

Ad 5 Monitoring verkeer

Zoals in het hoofdstuk "Inhoud" aangegeven zal eind 2007 het Monitoringsplan ambtelijk worden afgerond. In dit plan wordt een financiële paragraaf opgenomen die als basis dient voor toekomstige kredietaanvragen. Het bedrag dat in de matrix voor 2007 was opgenomen voor extra telpunten wordt doorgeschoven naar 2008.

Ad 6. Nota Helmond Mobiel

In de nota Toepassing Verkeersmanagement is aangegeven dat er op diverse deelgebieden verkeersbeleid is ontwikkeld maar dat een overkoepelend Helmonds verkeersbeleidsplan nog ontbrak. Met de nota Helmond Mobiel 2015 heeft het overkoepelend beleid een plaats gekregen. Investeringsmaatregelen op ander deelbeleid dan autoverkeer zal in de toekomst met Helmond Mobiel 2015 als basis vanuit het betreffende deelbeleid worden aangevraagd.

Voorgaande ontwikkelingen zijn aanleiding om de matrix nu op enkele onderdelen bij te stellen.

Het betreft de volgende onderdelen:

- a. rotonde Brandevootsedreef – Geldropseweg : doorschuiven van 2007 naar 2009
- b. kruispunt Rochadeweg-N612-Herselseweg doorschuiven van 2008 naar 2010
- c. doseren Geldropseweg en Kanaaldijk : doorschuiven van 2007/2008 naar 2009/2010
- d. een financiële bijdrage van € 622.275,- aan de tunnel Helmond-centraal opnemen voor 2010
- e. invulling pm-posten grote infrastructurele werken na 2010. De bedragen die hierin worden opgenomen hebben als basis gediend bij de voorjaarsnota 2007 voor het onderdeel Mobiliteit.
- f. monitoren: het bedrag voor extra telpunten wordt doorgeschoven van 2007 naar 2008.

In bijlage is de aangepaste matrix "Maatregelen Stedelijk Verkeersmanagement 2007-2015" opgenomen. De financiële consequenties worden meegenomen bij de voorstellen voor voorjaarsnota 2008.

Uitvoeringsmaatregelen in 2008

In 2008 zullen de volgende maatregelen – die ten laste komen van krediet 2007 - worden gerealiseerd:

Investeringsprogramma HWS (x 1.000,-)

	jaar	2007
Bouwen		120
Aanpassingen kruispunten (opstelstroken, etc) in samenhang met vervangingsprogramma VRI's en functioneel onderhoud		120
Benutten		100
Aanpassing VRI's tbv Verkeersmanagement (voorbereiden op netwerkregeling, pelotonkoppeling)		100
Monitoring verkeer		32
Dynamisch verkeersmodel: aanvullende studies nav nieuwe ontwikkelingen		12
Monitoringssysteem (voorbereiding VRI's in vervangingsprogramma)		20
totaal 2007		252

Toelichting:

Het **bouwen en benutten** richt zich in het krediet 2007 met name op de netwerkregeling “noordelijke rondweg” (het gedeelte Bakelsedijk- Weth van Wellaan) en de verkeerslichten op de Engelseweg (Churchillaan- Groenewoud).

Bij het **monitoren** ligt de nadruk op het met het verkeersmodel van nieuwe ontwikkelingen en het verder geschikt maken van verkeerslichten ten behoeve van het verrichten van tellingen.

