

## MANAGEMENT SAMENVATTING

Het voor u liggende rapport beantwoordt uw vraag om te komen tot een uitwerking van onze slimme en duurzame oplossing als alternatief voor het uitbreiden van de weginfrastructuur en met als doel de capaciteit van de weg zo goed mogelijk te benutten. Onze oplossing is enerzijds generiek, dus ook toepasbaar op andere corridors, en anderzijds specifiek, omdat deze toegesneden is op de actuele situatie van de A58 tussen Tilburg en Breda.

Vanuit een verkeerskundige analyse van de problematiek op het stuk A58 tussen Breda en Tilburg worden een aantal knelpunten beschreven die zorgen voor een capaciteitsprobleem op dit traject. Het gedeelte tussen Tilburg en Breda is druk en wordt drukker door de economische ontwikkeling, door de uitbreiding van de infrastructuur op stroomopwaarts gelegen wegvakken en door de toename van vrachtverkeer, onder andere door maatregelen in België.

De verwachting is dat zelfs in reguliere spitsen er sprake gaat zijn van behoorlijke congestie en reistijdverliezen op dit weggedeelte. Indien er dan nog eens sprake is van slecht weer (de capaciteit van een weg kan bij regen met 10-15% afnemen), ongevallen en dergelijke, dan is de weggcapaciteit onvoldoende. Dat wil dus ook zeggen dat de omvang van de problemen niet constant is, maar de nodige variaties kent tussen de verschillende dagen en de perioden van het jaar.

De kern van het probleem is dat toevoegen van fysieke infrastructuur (lees asfalt) geen optie is; door aanpassingen stroomopwaarts van "ons" deel van de A58 is de verwachting dat de verkeersdruk verder toeneemt. Er kan negatieve beeldvorming gaan ontstaan over de totaalaanpak van de hele corridor.

We zien verkeerskundig drie problemen:

- De vraag naar infrastructuur is hoog en gaat alleen maar toenemen;
- Er is veel uitwisseling nabij af- en toeritten en samenvoegingen van snelwegen;
- Er rijdt relatief veel vrachtverkeer op deze corridor.

De oplossing die nodig is, er van uitgaande dat er geen sprake is van aanpassingen of uitbreiding van infrastructuur (bouwen is geen optie!) vraagt dan ook om een groot effect, een effect dat dynamisch is en past bij de actuele omvang van het probleem.

Wij richten ons direct en volledig op de gebruiker van de weg of de verbinding. En gaan deze informeren, adviseren, geleiden en sturen. Daarbij maken we gebruik van de oplossingen die zich recent hebben bewezen en die de aanpak zo open mogelijk gemaakt hebben om ook mee te kunnen groeien met de ontwikkelingen die rond mobiliteit worden verwacht: van connected en coöperatieve systemen tot aan zelfrijdende voertuigen.

Onze dienst bouwt voort op vier pijlers:

1. Reisinformatiediensten
2. Mobiliteitsmanagement
3. Verkeersmanagement
4. In-Car-diensten.

Deze 4 pijlers zijn tot in de haarvaten geïntegreerd in 1 uniforme dienst; zodat de gebruiker altijd eenduidige informatie tot zich krijgt en de gebruiker de dienst niet ervaart op verschillende manieren, afhankelijk van de pijler waarmee de informatie is gegenereerd en gedistribueerd.

We geleiden gebruikers van deur tot deur, zowel onder reguliere als irreguliere omstandigheden op basis van:

- Weten wat er aan de hand is;
- Weten wat de verwachte ontwikkeling is;
- Weten waar de problemen zitten of verwacht worden;
- Inzetten van maatregelen die passen bij het probleem;
- Voorkomen is beter dan genezen;
- Contact met onze klanten;
- Adopteren van nieuwe ontwikkelingen;
- Alle typen gebruikers aan kunnen;
- Specifieke aandacht schenken aan vrachtverkeer.

Voor al het bovenstaande hoeven we geen nieuwe toepassingen te ontwikkelen. Alles wat er nu is, is al bewezen, operationeel en dus direct inzetbaar. En wordt nog steeds verder ontwikkeld en verbeterd.

Onze dienst is uitgewerkt in een architectuur die voorbereid is op toekomstige technologische trends. Waar de analyse van daadwerkelijke knelpunten, de formulering van oplossingen en de evaluatie van het effect op de weg een continue kwaliteitscirkel vormen om tot een optimale benutting te komen van het verkeersnetwerk binnen de scope van onze dienst; meetbaar gemaakt in concrete KPI's, vertaald naar een SLA. Waarbij wij ons laten afrekenen op basis van het prestatieniveau en de volledige verantwoordelijkheid nemen voor de duurzaamheid van de dienst.

Analyse van de verkeerskundige effecten laat zien, dat verwacht wordt dat onze service effectief genoeg is om de verkeersafwikkeling op de A58 (tussen Breda en Tilburg) op een acceptabel niveau te krijgen. Waarbij onze dienst zich richt op regulier en irregulier, verwacht en onverwacht!

Een goede samenwerking is vereist tussen de publieke wegbeheerders en ons consortium. De rollen, taken en verantwoordelijkheden moeten helder zijn. Maar ook moet duidelijk zijn dat het resultaat is dat er met één mond wordt gesproken en consistent wordt gehandeld naar de mobilist.

Tenslotte, onze dienst is "As a service" voor de gebruikers, maar ook voor de wegbeheerder. Dus betalen voor gebruik, niet voor bezit.