

VERKEERSCENTRALE



Wegverkeersleiders houden via tientallen camera's het verkeer in de gaten.

foto Stefan Koopmans

Zenuwcentrum voor het asfalt

Een file, platte band of kettingbotsing: de wegverkeersleider ontgaat niets. Vanuit een verkeerscentrale in Helmond worden sinds kort alle rijkswegen in Limburg, Brabant en Zeeland gemonitord. Eind volgend jaar wordt vanaf deze plek de A2-tunnel in Maastricht 'bediend'. Als dat goed gaat, volgen ook de A73-tunnels.

door Vikkie Bartholomeus

Het heeft een bijna hypnotiserende werking, 36 beeldschermen waarop continu auto's voorbij razen. Druk verkeer in een lijnenspel van rijbaanstrepen, doorgetrokken kantlijnen en andere wegmarkeringen. Een bewegend decor van asfalt, vangrails en matrixborden. De camerabeelden worden continu gevolgd door een wegverkeersleider. „Dit is de reden waarom deze gasten 's ochtends uit bed komen. Je weet nooit hoe het verkeer zich gedraagt, wat je tijdens een dienst zult meemaken. De spanning die dat met zich meebrengt, die verkeersstromen managen, dat is prachtig. Het zijn echte experts. Vakidioten. Voor ons zijn dit allemaal min of meer dezelfde beelden van wegen, maar zij zien aan het kleinste detail, precies op de hectometerring waar iets is.”

Chris Roovers is hoofd van de nieuwe Verkeerscentrale Zuid-Nederland van Rijkswaterstaat. Alle rijkswegen in Limburg, Brabant en Zeeland worden vanuit deze centrale in Helmond beheerd. De centrale is een paar weken geleden officieel geopend door verkeersminister Melanie Schultz van Haagen; de oude vestiging in Geldrop was te klein geworden en de techniek verouderd. In totaal werken er ongeveer dertig mensen. 24 uur per dag wordt geprobeerd de doorstroming en veiligheid van het verkeer optimaal te houden.

Het is een zwaarbeveiligde verdieping in een opvallend kantoorgebouw, je komt dit zenuwcentrum, waar de infrastructuur gemonitord wordt, niet zomaar binnen. In de controlekamer wordt continu informatie geanalyseerd en verwerkt. Of het nu de weersverwachting is, een telefoontje van een wegwingspecteur, de ANWB of politie. Duizenden detectielussen in het asfalt geven aan of het verkeer ergens vertraagt, of er ingezoomd moet worden op een bergingswagen op pad moet. Of dat rijstroken dicht moeten of dat een 'zoab cleaner' de weg moet reinigen. De wegverkeersleider beschikt over ingenieuze *track and trace*-systemen, zodat hij bijvoorbeeld precies ziet waar zich inspecteurs van Rijkswaterstaat bevinden. Op alle

acht desks prijkt prominent een rode en groene lamp; bij rood licht is de wegverkeersleider in gesprek. Roovers: „Je moet als wegverkeersleider heel stressbestendig zijn. Je moet er tegen kunnen om een uur rustig naar zo'n scherm te kijken, en opeens gebeurt er bij jou een 'klapper'. Dan moet je al je procedures paraat hebben en goed kunnen communiceren.”

De centrale in Helmond is een van de vijf centrales in Nederland. Maar liefst vierhonderd camera's zijn aangesloten op de centrale; een groot deel is afkomstig van de spitsstrook op de A2 in Limburg, die geheel in beeld moet kunnen worden gebracht. Roovers: „Je moet er niet aan denken dat je langs de weg stilstaat en dat er opeens auto's met 100 kilometer per uur op je af komen. Die spitsstrook is iets apart. Op heel veel trajecten hangen nog geen camera's, nog geen 10 procent schat ik. Het worden er wel steeds meer.”

Het is de bedoeling dat eind volgend jaar ook de A2-tunnel in Maastricht aangesloten wordt op de centrale in Helmond. Een pittige klus, erkent Roovers. „Die tunnel is wel een 'dingetje': een complexe tunnel op een hele drukke route.” Rijkswaterstaat is al jaren bezig met de voorbereiding. Talloze protocollen zijn al gereed, de installaties in de tunnel worden op dit moment aangelegd. Naar verwachting zal de tunnel in het voorjaar van 2016 aangesloten worden op 'Helmond', zodat de wegverkeersleiders getraind kunnen worden op het 'bedienen' van de tunnel, die eind volgend jaar open moet gaan. Niet alleen wordt het verkeer in de vier tunnelbuizen volledig zichtbaar, ook allerlei technische installaties zullen op afstand bestuurd worden. Alle wegverkeersleiders krijgen een opleiding voor de Maastrichtse tunnel en gaan deze ter plekke bestuderen zodat ze de situatie goed voor ogen hebben.

De wegverkeersleiders in Helmond hebben al enige ervaring met tunnels; de Vlaketunnel in Zeeland wordt vanuit hier bediend. „Maar de Maastrichtse tunnel is toch van een iets andere omvang.” Hoeveel camerabeelden straks vanuit Maastricht naar Helmond gaan, is nog niet bekend, maar Roovers houdt er rekening mee dat het er enkele tientallen zijn. Waarschijnlijk zal

een van de acht desks straks exclusief voor de tunnel gebruikt worden. En nee, de A2-tunnel zal niet bij de eerste de beste glasvezelbreuk tussen Maastricht en Helmond dicht moeten. De besturing wordt 'redundant' aangelegd, zodat er meerdere verbindingen naar de centrale zijn. Wat er gebeurt als het toch mis gaat, staat nog niet vast. Bij de tunnel zelf wordt ook een post geïnstalleerd om systemen te besturen, zodat de tunnel in geval van een calamiteit ter plekke bediend kan worden. Er wordt bekeken of bijvoorbeeld wegwingspecteurs van Rijkswaterstaat of medewerkers van een commercieel verkeersbedrijf opgeleid kunnen worden om in zo'n geval alvast noodhandelingen te verrichten om de tunnel open te houden, totdat hulp vanuit Helmond gearriveerd is.

Chris Roovers verheugt zich op de installatie van de Maastrichtse tunnel. In de centrale is een aparte ruimte ingericht om te testen en de medewerkers te scholen. Als het besturen van de Maastrichtse tunnel goed verloopt, dan zal ook de bediening van de twee A73-tunnels naar Helmond overgaan.

„We willen niet twee van die complexe zaken tegelijk aanstuiten.”

De Roertunnel en de Swalmentunnel worden op dit moment nog ter plekke bediend, als gevolg van de vele problemen met de tunneltechnische installaties. Ook hier moeten 24 uur per dag twee wegverkeersleiders aanwezig zijn. Dat is kostbaar en niet efficiënt. De verwachting is dat beide tunnels in 2017 vanuit Helmond bediend kunnen worden.

De Verkeerscentrale Zuid-Nederland mag een onneembare vesting zijn, maar is niet in zichzelf gekeerd. Er is een innovatiecentrale geopend waarin onder de noemer *Smart Mobility* samen met studenten van de *Automotive Campus* en de auto-industrie nieuwe technieken worden ontwikkeld. Er zijn bijvoorbeeld steeds meer apps en navigatiesystemen met verkeersinformatie die niet altijd eenduidig is. Roovers: „Het is niet handig als jouw app zegt dat je 120 mag rijden, terwijl er 70 op de matrixborden staat.” Ook de zelfrijdende auto wordt in Helmond gestimuleerd. Roovers: „We anticiperen op het verkeer van de toekomst.”