

DE MAN ACHTER DE SIGNALLEN OP DE A9



Knipperende matrixborden met '50' boven de snelweg als er een auto met pech op de vluchtstrook staat, of rode kruisen als er een ongeval is gebeurd: weggebruikers kennen de signalen. Die signalen komen uit de verkeerscentrale in Velsen, waar het wegennet in deze regio in de gaten wordt gehouden via een Dynamisch Verkeers Managementsysteem (afgekort DVM). Het is een ingenieus systeem dat ervoor zorgt dat de weg onder alle omstandigheden optimaal gebruikt kan worden. Het systeem moet altijd werken én daar komt door de omvangrijke werkzaamheden op het traject tussen Badhoevedorp en Holendrecht bijzonder veel bij kijken.

'Mensen zien bij werkzaamheden vooral het asfalt en staan er niet bij stil dat alle werkzaamheden aan de weg direct effect hebben op alles waar een snoertje aan zit, oftewel DVM', legt Richard Schalke uit. Richard is namens aannemer VeenIX integratie- en transitie manager verantwoordelijk voor een altijd optimaal werkend verkeerssysteem. Hij legt uit: 'Het DVM bestaat uit talloze signaalgevers, zoals camera's, matrixborden en grote informatiepanelen boven de weg, maar ook detectielussen in het wegdek, die waarnemen of er auto's voor een verkeerslicht staan, behoren er toe.'

Klein puzzelstukje

Voor de verkeerscentrale in Velsen, één van de vijf verkeerscentrales in Nederland, is de informatie die via het DVM binnenkomt en uitgaat naar weggebruikers cruciaal. Richard draagt dan ook een flinke verantwoordelijkheid. Zijn voordeel: hij is op dit gebied een van de weinige specialisten in Nederland en doet zijn werk al vijftien jaar op verschillende wegtrajecten.

Hij heeft een groot netwerk, is kind aan huis bij de verkeerscentrale en weet precies hoe de hazen lopen. Zijn ervaring is nuttig want als integratiemanager dient hij ervoor te zorgen dat het DVM in alle situaties werkt zoals contractueel wordt geëist, maar ook dat noodzakelijke aanpassingen tijdig en goed worden doorgevoerd.

Hoe complex de aanpassingen aan dit technologische verkeerssysteem zijn als een stuk weg wordt verlegd, zoals in dit A9BAHO-project met regelmaat gebeurt, legt Richard uit met enkele voorbeelden: 'Neem bijvoorbeeld nieuwe detectielussen in het wegdek. Die lussen moeten worden aangesloten op kastjes die naast de weg moeten staan. Die kastjes zitten weer op een netwerk dat bestaat uit IP-adressen (IP staat voor Internet Protocol. Een IP-adres identificeert een apparaat in een netwerk) die allemaal moeten kloppen. Maar ook de kabels onder de grond moeten worden verlegd, de nieuwe signaalgevers op portalen boven de weg

moeten een plek krijgen in het systeem en alle camera's moeten natuurlijk werken.'

Voordenken

De grootste uitdaging van het A9BAHO-project is volgens Richard dat alle werkzaamheden op een 'klein puzzelstukje' plaatsvinden: 'Er gebeurt heel veel en er is heel weinig werkruimte. Het is tijdens werkweekeinden, waarbij de A9 geheel/gedeeltelijk is afgesloten en iedereen dag en nacht doorwerkt, een enorme uitdaging om met veel mensen en alle disciplines alles geregeld en passend te krijgen.'

In zijn rol als transitie manager moet Richard ervoor zorgen dat de overgang van de bestaande DVM-situatie naar de nieuwe situatie vlekkeloos verloopt. Dat behoeft dus niet alleen een zeer tijdige planning die maanden van tevoren begint, maar ook een vroegtijdige afstemming met de verkeersleiding in Velsen. 'Ik zeg altijd, ik moet veel voordenken, want als ik ga nadenken ben ik al te laat,' lacht Richard.

'De verkeerscentrale in Velsen mag nooit verrast worden dat ineens een deel van de weg niet meer zichtbaar is. Alle systemen onder, boven en langs de weg moeten in de nieuwe situatie weer kunnen worden aangestuurd door de verkeersleiders, ofwel de situatie 'buiten' moet hetzelfde zijn als 'binnen'. Van de lus (in het wegdek) tot de lessenaar (in de verkeerscentrale); alles moet feilloos werken.'

Het is voor Richard zijn ergste nachtmerrie als het systeem niet naar behoren werkt als de weg na een werkweekeinde weer opengesteld moet worden, want dat is een keiharde voorwaarde. 'Dat is op dit project gelukkig nog nooit gebeurd. Maar de verkeersleiding kan dan beslissen om de weg niet te openen en dat heeft een negatief effect op het hele omliggende wegennet.'

Als na een intensief werkweekeinde een klus weer geslaagd is zonder tegenvallers, zoals het laatste afsluitingsweekeinde in februari het geval was, is Richard trots. Dat maakt zijn werk zo mooi. 'Het is het mooiste beroep dat er is,' besluit Richard.