



Ochtendprogramma van 11.10 tot 12.20 uur

	A	B	C	D	E	F	G
	<b>Kennis</b>	<b>Interne organisatie</b>	<b>Netwerk breed</b>	<b>Maatregelen</b>	<b>Coöperatieve systemen (in-car)</b>	<b>Minder Hinder</b>	<b>Modellen</b>
11.10-11.30	<p><b>Kennisquiz</b></p> <p><b>Emile Oostenbrink</b> CROW</p> <p>CROW heeft het Handboek Verkeersmanagement ontwikkeld, bedoeld als leerboek en als naslagwerk voor iedereen die betrokken is bij verkeersmanagement. Interessant is de vraag of de deelnemers aan het symposium reeds voldoende kennis in huis hebben om hun vak goed te kunnen uitoefenen of dat zij toch wel profijt kunnen hebben van het handboek</p>	<p><b>Verkeersmanagement bij de provincie Zuid-Holland</b></p> <p><b>Jan-Willem Grotenhuis</b> Provincie Zuid-Holland</p> <p>Een deel van de verkeersmanagementtaken zal in de toekomst een regionale verantwoordelijkheid zijn, bijvoorbeeld via de regiodesk in de regionale verkeersmanagementcentral e. Maar voor provincies is dit relatief nieuw. De provincie Zuid-Holland geeft inzicht in enkele ervaringen aan de hand van een voorbeeld met CAR (Coördinatie van Alternatieve Routes) – scenario's.</p>	<p><b>Robuustheid hoofdwegennet</b></p> <p><b>Erik Martens</b> RWS <b>Maaïke Snelder</b> TNO</p> <p>Doel van het onderzoek is inzicht te krijgen in de kwetsbare locaties op het HWN in heel Nederland. Daarbij wordt zowel gekeken naar incidenten als naar de reistijdverliezen als gevolg van die incidenten.</p>	<p><b>Keep your Lane</b></p> <p><b>Erik Jongenotter</b> Witteveen &amp; Bos</p> <p>Met Keep Your Lane kunnen op snelwegen linkerstroken beter worden benut en invoegen vergemakkelijkt. Door de snelheid tot 90 km/uur te beperken kunnen verkeersveiligheidsrisico's bij splitsingen van snelwegen en bij de toepassing van parallelbanen worden ondervangen. En met slimme algoritmes wordt een snelheidsbeperking (met automatische omschakeling naar Keep Your Lane) ingezet voordat een file ontstaat.</p>	<p><b>Ontwikkelingen van in-car en coöperatieve systemen – hier en nu</b></p> <p><b>Jaap Vreeswijk</b> Peek Traffic</p> <p>Op steeds meer plaatsen en in grotere getale worden in-car en coöperatieve toepassingen gerealiseerd, er is toenemende interesse uit de markt en de eerste producten zijn in zicht. Er zijn aantoonbare effecten op doorstroming, veiligheid én milieu, terwijl functionaliteit uitbreidt naar alle 3 de niveaus van netwerkmanagement. Bovenal raken steeds meer stakeholders actief betrokken en worden sluitende business cases steeds reëler.</p>	<p><b>Mobiliteitsmanagement voor vrachtverkeer</b></p> <p><b>Jorrit Nijhuis</b> Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart</p> <p>In het kader van wegwerkzaamheden rond Rotterdam worden door RWS en regionale wegbeheerders verschillende strategieën gehanteerd om het vrachtverkeer te informeren over de hinder en om hen te verleiden de spits te mijden. Aandacht voor de verschillende karakteristieken van de RWS projecten. De argumenten voor de strategieën, reactie van vervoerders en de effectiviteit van de maatregelen.</p>	<p><b>Decision support luchtkwaliteit</b></p> <p><b>Tanja Vonk</b> TNO <b>Arjen Reijneveld</b> Gemeente Den Haag</p> <p>Voor steden is het van belang om het wegennetwerk niet alleen vanuit doorstroming optimaal te benutten, maar ook netwerkbreed de milieubelasting in termen van geluidsoverlast en luchtkwaliteit te minimaliseren. De gemeente Den Haag en TNO werken Duurzaam DVM uit in een pilot, inclusief operationalisatie en evaluatie op het Haagse DVM-netwerk.</p>



Ochtendprogramma van 11.10 tot 12.20 uur

	A	B	C	D	E	F	G
	<b>Kennis</b>	<b>Interne organisatie</b>	<b>Netwerk breed</b>	<b>Maatregelen</b>	<b>Coöperatieve systemen (in-car)</b>	<b>Minder Hinder</b>	<b>Modellen</b>
11.30 - 11.50	<p><b>Verkeersmanagement in de toekomst</b></p> <p><b>Henk Taale</b> <i>TrafficQuest</i></p> <p>TrafficQuest (het Expertisecentrum Verkeersmanagement) is een samenwerkingsverband tussen RWS DVS, TNO en de TU Delft. Eén van de aandachtsgebieden is kennisborging. Daarvoor wordt bestaande kennis in een state-of-the-art document vastgelegd. Ook wordt aandacht besteed aan onder meer waarom verkeersmanagement werkt en wat er nodig is om dit op grote schaal toe te kunnen passen.</p>	<p><b>Verkeersmanagement bij de provincie Noord-Holland</b></p> <p><b>Jan Willem Plomp</b> <i>Provincie Noord-Holland</i></p> <p>De provincie Noord-Holland neemt in 2011 als eerste provincie in Nederland een eigen provinciale verkeerscentrale in gebruik. Daar wordt de dagelijkse verkeerssituatie gemonitord. De monitoringstaak wordt uitgebreid met het sturen van verkeer in normale omstandigheden, bij werkzaamheden, bij evenementen en incidenten. Welke primaire werkprocessen zijn daarbij nodig?</p>	<p><b>Gebiedsgericht benutten</b></p> <p><b>Koen Adams</b> <i>Arane</i></p> <p>Het werkboek Gebiedsgericht Benutten Plus is een actualisering van het Werkboek GGB (2002), uitgebreid met een aantal stappen waarin de belangrijkste tactische uitgangspunten en randvoorwaarden voor operationeel verkeersmanagement worden vastgelegd. Daarbij wordt het beschikbaar wegennet ingedeeld in functies: hoe wil je vanuit benutten en doorstroming met een bepaalde weg omgaan?</p>	<p><b>Comfort VRI &amp; Groen op Maat</b></p> <p><b>Zeger Schavemaker</b> <i>IT&amp;T</i></p> <p>Zijn de grenzen van voertuigafhankelijk regelen in Nederland bereikt? Of is er meer winst te behalen? Kan de doorstroming worden verbeterd om daarmee het comfort van de weggebruiker te verhogen? Verschillende hardware en software maatregelen, welke bijdragen aan de verbetering van de doorstroming, geloofwaardigheid en comfort, zijn gebundeld in de Comfort VRI.</p>	<p><b>Infrastructure to vehicle</b></p> <p><b>Mohamed Mahmod</b> <i>Universiteit Twente</i> <b>Rudi Lagerweij</b> <i>Vialis</i></p> <p>In deze paper wordt een algoritme beschreven dat is ontwikkeld om emissie te verminderen bij kruispunten in stedelijke gebieden. Wanneer bestuurders het gaspedaal loslaten zodra ze zich realiseren dat ze bij het volgende verkeerslicht moeten wachten, vermindert de uitstoot van kooldioxide en stikstofoxiden.</p>	<p><b>Draaiboek Minder Hinder uit Vlaanderen</b></p> <p><b>Wim Sneyers</b> <i>Vlaams Instituut voor Mobiliteit</i></p> <p>De komende jaren wordt in Vlaanderen zowel lokaal als regionaal flink aan de weg gewerkt. Het draaiboek 'Minder Hinder' omvat specifieke richtlijnen voor aannemers voor o.a. de aanbesteding, uitvoering, communicatie en organisatie, die vorm krijgen in een naslagwerk, interactieve tools (al dan niet web based), modellen, rekenmethodes, signalisatietypes, evaluatiemethodes, et cetera. Het dient als impuls voor een integraal mobiliteitsmanagement gebaseerd op een gezamenlijke visie rond minder hinder.</p>	<p><b>A15 verkeersafwikkelingmodel</b></p> <p><b>Thomas Schreiter</b> <i>TU Delft</i></p> <p>De Verkeersonderneming en het Havenbedrijf willen de files op de A15 verminderen door het verkeer intelligent en dynamisch te regelen. Samen met de TU Delft hebben ze een model (de BOS-HbR) ontwikkeld dat de verkeersomstandigheden op de A15 realtime schat en voorspelt. Hoe wordt dit in de praktijk gebruikt?</p>



Ochtendprogramma van 11.10 tot 12.20 uur

	A	B	C	D	E	F	G
	<b>Kennis</b>	<b>Interne organisatie</b>	<b>Netwerk breed</b>	<b>Maatregelen</b>	<b>Coöperatieve systemen (in-car)</b>	<b>Minder Hinder</b>	<b>Modellen</b>
11.50 - 12.10	<p><b>Operationeel Verkeersmanagement</b></p> <p><b>Marc Rood</b>  <i>Arcadis</i>  <b>Erik Brave</b>  <i>Grontmij</i></p> <p>Op basis van diverse praktijkvoorbeelden, bij onder meer de gemeente Amsterdam en diverse regionale verkeerscentrales van RWS, wordt ingegaan op wat operationeel verkeersmanagement is, en of er verschil is tussen de verschillende wegbeheerders. Daarnaast wordt gekeken of er behoefte is aan verdere afstemming over operationeel verkeersmanagement.</p>	<p><b>Functioneel beheer Verkeersregelinstallaties en DVM</b></p> <p><b>Henk Mom</b>  <i>Management voor Management</i>  <b>Erna Schol</b>  <i>Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart</i></p> <p>Hoe kan ik managers en bestuurders van nut en noodzaak van functioneel beheer overtuigen        In deze bijeenkomst is aandacht hoe de functioneelbeheer van verkeersregelinstallaties en DVM geïmplementeerd kan worden. Wat is nodig binnen de organisatie op dit thema op de kaart te zetten.        Wat levert het op, welke verkeerskundige, technische en operationele aspecten spelen daarbij een rol.</p>	<p><b>Studie Benutting Ruit Breda</b></p> <p><b>Rob van Hout</b>  <i>Grontmij</i>  <b>Sonja Hiddinga</b>  <i>Gemeente Breda</i></p> <p>Tijdens de benuttingstudie rondom de 'Ruit van Breda' is naast de traditionele stappen van Gebiedsgericht Benutten (GGB) ook gekeken naar sturingsprincipes, functiekaart en de organisatie/uitwerking van maatregelpakketten. Het resultaat: de bestaande infrastructuur wordt in reguliere spitsperiodes optimaal benut, zodat verkeer op de Ruit van Breda blijft stromen en routes van en naar de economische toplocaties bereikbaar blijven.</p>	<p><b>Reistijden op DRIPs</b></p> <p><b>Peter de Wolff</b>  <i>Provincie Noord Brabant</i>  <b>Nanne van der Zijpp</b>  <i>Modelit</i></p> <p>Noord Brabant heeft op vier plaatsen DRIPs geplaatst met reistijden voor alternatieve routes. In het onderzoek zijn vier verschillende algoritmes voor reistijdvoorspelling vergeleken. Enerzijds systemen met reistijden gebaseerd op NDW-achtige meetsystemen; anderzijds reistijden gebaseerd op FCD technieken. De algoritmes zijn vergeleken met daadwerkelijk gerealiseerde reistijden zoals weggebruikers deze feitelijk ervaren.</p>	<p><b>High Tech Automotive Systems (HTAS)</b></p> <p><b>Herm Verbeek</b>  <i>HTAS</i></p> <p>Meer informatie volgt.</p>	<p><b>Hinder Voorspelling bij Groot Onderhoud</b></p> <p><b>Natascha Kijk in de Vegte</b>  <i>Transpute</i></p> <p>Aandacht voor de manier waarop bij groot onderhoud problemen voor het verkeer gaan ontstaan, hoe deze kunnen worden gekarakteriseerd, hoe het effect van vraagbeïnvloeding kan worden ingeschat en tenslotte, hoe een reistijdverwachting - mits nuttig - kan worden opgesteld. Deze aanpak resulteert in een hindervoorspeller en helpt bij het selecteren van effectieve hinderbeperkende maatregelen.</p>	<p><b>Externe effecten als doelstelling voor DVM</b></p> <p><b>Luc Wismans</b>  <i>Universiteit Twente</i></p> <p>DVM kan worden gebruikt om ook de netwerkprestatie op het gebied van externe effecten te verbeteren. Een afweging tussen verschillende doelstellingen is noodzakelijk om een keuze te kunnen maken voor een in te zetten managementscenario. Dit onderzoek presenteert een optimalisatieraamwerk dat optimale scenario's genereert, informatie levert voor een afweging en gaat in op diverse methoden om de keuze te maken.</p>