



Middagprogramma deel 2 van 15.10 tot 16.20 uur

	A	B	C	D	E	F	G
	Programma	Verkeersmanagement in de regio	Netwerk breed	Data en informatie	Rolverdeling markt/overheid	Gedrag	Modellen
15.10 -15.30	<p>RWS Beheerdersvisie Benutten</p> <p>Henk Schuurman <i>Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart</i></p> <p>De beheerdersvisie laat zien hoe RWS als publieksgericht netwerkmanager de netwerken beter kan benutten. In de visie wordt aangegeven wat RWS al doet op het gebied van benutten, waar we kunnen doorpakken, intensiveren en vernieuwen. Hierbij staat centraal het verbeteren van de betrouwbaarheid, de doorstroming en de tevredenheid van gebruikers.</p>	<p>Verkeersmanagement in de regio Zwolle/Kampen</p> <p>Erik Wegh</p> <p>De samenwerkende partijen in de regio lichten toe hoe zij de regionale samenwerking o.h.g.v. benutten/DVM hebben georganiseerd (o.a. rondom verkeerscentrales), welke resultaten zijn behaald en welke activiteiten (nog gaan) worden ondernomen.</p>	<p>Waarom GNV werkt: de theoretische basis van netwerkmanagement</p> <p>Serge Hoogendoorn <i>Technische Universiteit Delft</i></p> <p>Gecoördineerd netwerkbreed verkeersmanagement (GNV) wordt gezien als een krachtig instrument om de doorstroming in netwerken te verbeteren. Maar zijn onze verwachtingen wel gegrond? Waarom werkt het en onder welke voorwaarden? En niet in de laatste plaats: welke meerwaarde mogen we van het in samenhang inzetten van maatregelen verwachten? In deze bijdrage wordt vanuit de verkeersstroomtheorie en onze kennis over verkeersafwikkeling in netwerken berekend waarom GNV werkt en welke regelprincipes we op grond van deze kennis kunnen hanteren.</p>	<p>Reistijdverwachting stedelijke rit</p> <p>Henk van Zuylen <i>Technische Universiteit Delft</i></p> <p>Een goede reistijdschatter is belangrijk voor routeverwijzing en om te kunnen bepalen hoe met de variatie in reistijden moet worden omgegaan. Een analyse van de kansverdeling van reistijden in een stedelijk netwerk. Hoe kan er met een beperkt aantal waarnemingen een bruikbare schatting gemaakt worden van de reistijdverdeling.</p>	<p>DVM sneller en voordeliger door verschuiving van publiek naar privaat</p> <p>Patrick Potgraven <i>VerkeersInformatie- Dienst</i></p> <p>Wegbeheerders kopen steeds vaker data in via marktpartijen. Daarnaast willen ze DVM-systemen die gedurende vijf of tien jaar goed functioneren. Het is de hoop dat wegbeheerders zo capaciteit vrij kunnen maken voor het beheren van de verkeerskundige functionaliteit: doet een DVM systeem nog steeds dat wat ten tijde van de plaatsing noodzakelijk was? Want met het areaal aan DVM-systemen groeit ook de noodzaak voor een juist verkeerskundig beheer van DVM!</p>	<p>De synergie tussen human factors en verkeersmanagement</p> <p>Michel Lambers <i>Adviesdienst Mens en Veiligheid</i> Ilse Harms <i>Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart</i></p> <p>Human factors en verkeersmanagement zijn in theorie twee sterk verbonden vakgebieden. Toch speelt human factors nog steeds een ondergeschikte rol bij verkeersmanagement en benutting. Een goede synthese tussen beide 'werelden' kan leiden tot een hogere baten en lagere kosten van benutting. Uitgaande van een integrale systeembenadering is praktisch denkmodel ontwikkeld met drie niveaus voor synergie tussen human factors en benutten. Dit denkmodel en de stappen die zullen worden genomen om dit uit te voeren, worden toegelicht.</p>	<p>ITS Scenario Manager</p> <p>Eric Versteegt <i>Grontmij</i></p> <p>Met de ITS Scenario Manager kunnen regelscenario's met een dynamisch microsimulatiemodel op effectiviteit worden getest met het 'als-dan' principe. Bijvoorbeeld: <i>als</i> de reistijd op traject x hoger is dan 10 minuten, <i>dan</i> worden maatregelen A, B, C ingezet. Daarbij wordt gekeken naar intensiteiten op wegvakken, reistijden, emissies een absolute tijdstippen.</p>



Middagprogramma deel 2 van 15.10 tot 16.20 uur

	A	B	C	D	E	F	G
	Programma	Verkeersmanagem ent in de regio	Netwerk breed	Data en informatie	Rolverdeling markt/overheid	Gedrag	Modellen
15.30 - 15.50	<p>Ontwikkelingen met betrekking tot Beleidskader Benutten</p> <p>Chris de Vries Petra Delsing</p> <p>Minister Schultz van Haegen heeft in de Tweede Kamer een programma aangekondigd voor het efficiënter gebruik van de huidige infrastructuur (Benutten). Hiervoor is binnen DGMO een programmadirecteur aangesteld (Jan Bert Dijkstra). Binnen het wegen deel krijgt DVM in dit kader natuurlijk aandacht. Wat zijn de doelen, en hoe wordt het benuttingsprogramma aangepakt?</p>	<p>Verkeersmanagement in de regio Noord- Holland</p> <p>Julie van Heteren</p> <p>De samenwerkende partijen in de regio lichten toe hoe zij de regionale samenwerking o.h.g.v. benutten/DVM hebben georganiseerd (o.a. rondom verkeerscentrales), welke resultaten zijn behaald en welke activiteiten (nog gaan) worden ondernomen</p>	<p>Regelaanpak op netwerken en trajecten</p> <p>Gerard Martens Arane</p> <p>De regelaanpak is gebaseerd op de uitwerking van de regelopzet uit de Praktijkproef Amsterdam, de principes van gelaagd regelen uit GGB Plus en de uitwerking van het referentiekader naar een operationeel referentiekader. De regelaanpak en het gebruik van het operationeel referentiekader wordt toegelicht aan de hand van uitwerkingen voor de regio Zuid-Kennemerland en Utrecht.</p>	<p>Toepassing van historische gegevens uit de NDW</p> <p>Gerben Hoogeboom NDW</p> <p>Gerard Martens Arane</p> <p>In 2009 is de NDW gestart met inwinnen en distribueren van actuele verkeersgegevens. Er wordt gepresenteerd welke gegevens beschikbaar zijn, de positie van de NDW als gegevensleverancier en de beschikbaarheid van historische data. Aan de hand van praktijkvoorbeelden worden mogelijkheden voor analyses geschetst.</p>	<p>Rol van bouwbedrijven bij oplossen files</p> <p>Cees Pronk Volker Infra</p> <p>Pas recent worden bouwbedrijven uitgedaagd en krijgen deze een kans om maatschappelijke problemen, zoals files, te helpen oplossen waar bouwbedrijven in o.a. de UK en de USA al meer dan 10 jaar ervaring mee hebben. In deze presentatie worden positieve ervaringen met de nieuwe rol van de bouwbedrijven gedeeld.</p>	<p>Minder hinder in de stad - 20% reductie tijdens werkzaamheden</p> <p>Sander Buningh DTV Andries van Vugt Kinky Lemon</p> <p>Op twee plaatsen in Rotterdam is een campagne uitgevoerd om de acceptatie van de reconstructieoverlast te verhogen en het reisgedrag te veranderen. De communicatie is uitgewerkt op strategisch, creatief en technisch niveau. Het resultaat: minder spitsverkeer, positieve beoordeling door bewoners en bezoekers, koppeling van mobiliteitsmanagement aan verkeersmanagement.</p>	<p>Ex-ante evaluatie van DVM maatregelen</p> <p>Edwin Mein Omnitrans International</p> <p>Met een ex-ante evaluatie van maatregelen voor dynamische verkeersmanagement wordt het mogelijk om scenario's in het kader van bijvoorbeeld regionaal verkeersmanagement en gecoördineerd netwerkbreed verkeersmanagement door te rekenen en op beleidskaders af te stemmen. Daarvoor kan het softwarepakket 'StreamLine' worden gebruikt. Deze software geeft op basis van een macroscopisch dynamisch verkeersmodel inzicht in de effecten van verkeersmaatregelen op de verkeersafwikkeling.</p>

Middagprogramma deel 2 van 15.50 tot 16.20 uur



ge symposium
Dynamisch Verkeersmanagement
 Donderdag 12 mei 2011

	A	B	C	D	E	F	G
	Programma	Verkeersmanagement in de regio	Netwerk breed	Data en informatie	Rolverdeling markt/overheid	Gedrag	Modellen
15.50 - 16.20	<p>IDVV: Organisatie van een programma</p> <p>Pieter van Ginneken en Goriska van Cooten <i>Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart</i></p> <p>Om tot een goede en snelle uitvoering van het maatregelenpakket 'Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen' te komen, heeft de DG RWS besloten dat de realisatie intern zoveel mogelijk moet plaatsvinden in de reguliere lijn en een regisseur te benoemen voor de regierol om de samenhang te bewaken. Samenwerking tussen de verschillende betrokken partijen is onontbeerlijk.</p>	<p>Verkeersmanagement in de regio Zuid-Holland</p> <p>Ellen van der Knaap</p> <p>De samenwerkende partijen in de regio lichten toe hoe zij de regionale samenwerking o.h.g.v. benutten/DVM hebben georganiseerd (o.a. rondom verkeerscentrales), welke resultaten zijn behaald en welke activiteiten (nog gaan) worden ondernomen.</p>	<p>De nieuwe garde met de oude garde: een optimale mix</p> <p>Bert de Leeuw <i>Gemeente Apeldoorn</i></p> <p>De kwaliteit van verkeerslichtenregelingen staat al jaren bij verkeersregeltechnici hoog in het vaandel. Rond 1975 konden de effecten van tijdsinstellingen, waarvan sommige in tienden van seconden, al met een micro-simulatieprogramma onderzocht worden. GebiedsGericht Benutten gaat ook over verkeerslichtenregelingen, maar opeens wordt er een heel andere taal gesproken; door de nieuwe generatie die zich geen regeltechnicus maar manager DVM noemt. Twee werelden?</p>	<p>Kwaliteitscentrale (KWC) 10 jaar & Management Dashboard Verkeersproces</p> <p>Guus van der Burgt <i>IT&T</i></p> <p>De kwaliteitscentrale (KWC) is een instrument om inzicht te krijgen in de werking van verkeerslichtregelingen. Tijdens de presentatie worden voorbeelden van onderzoeken met de KWC getoond. Aan bod komen: onjuiste detectiemeldingen, geautomatiseerde beoordeling van de werking van VRI's, politieonderzoek waarbij roodlichtnegatie een rol speelt en tenslotte grote wachttijden. Het Management Dashboard (software module) bewaakt als onderdeel van de KWC de prestaties van de VRI's op managementniveau.</p>	<p>Nederland Innovatief Onderweg</p> <p>Jan Linssen <i>ARS</i></p> <p>Nederland Innovatief Onderweg (NIO) informeert de politiek over de mogelijkheden van ITS om mobiliteit op een kosteneffectieve manier te verbeteren, aansluitend bij, of in plaats van traditionele alternatieven. Daarbij wordt vooral gekeken naar het bevorderen van een betere benutting van de infrastructuur. Het bedrijfsleven verzameld in NIO kan hieraan een bijdrage leveren die de regering ondersteunt in zowel mobiliteits- als financiële doelstellingen.</p>	<p>Gedragsaspecten bij de invoering nieuwe DVM maatregelen</p> <p>Gerard Tertoolen <i>XTNT</i></p> <p>Waarmee moeten we vanuit de psychologie rekening houden wanneer nieuwe DVM maatregelen worden ingevoerd? Human Factors aspecten van het Proefproject Amsterdam komen o.a. aan de orde</p>	<p>Slimme aanpak voor het verkennen van milieueffecten van DVM maatregelen</p> <p>Tim van Dijck en Marko Ludeking <i>Witteveen+Bos en Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart</i></p> <p>Door een vernieuwende aanpak heeft Rijkswaterstaat DVS in korte tijd inzicht verkregen in de verwachte milieueffecten van twee verkeerskundige projecten in Amsterdam. Daarbij zijn de uitkomsten van het verkeersmodel Regional Benuttingsverkenner gekoppeld aan een luchtkwaliteitmodel en een geluidemissieberekening om de milieueffecten te bepalen. Daardoor werden voor het gehele netwerk in Amsterdam de milieueffecten efficiënt in beeld gebracht.</p>