

1 Wegontwerp	2 Mens, voertuig, omgeving: drie- eenheid?	3 Verkeersveiligheid	4 De fiets	5 Prikkelen Gedrag	6 Verkeers- management Benutting	7 De basis: gegevens en meer	8 Capita selecta
De voetganger gesimuleerd	Dames, heren, natuurlijk integreren	Aanpak verkeers(onveiligheid)	Een veilige fiets(er) voor morgen	Prikkel en verleid met vernieuwende mobiliteitsdiensten	Verkeersmanagement	Verkeersgegevens voor nu en voor de toekomst	Den Haag Centraal
Simulatie dynamisch busstation Diana Pikkert - van de Weijenberg AGV-Movares Vanwege de vaak beperkte ruimte op busstations is het belangrijk om efficiënt om te gaan met de beschikbare ruimte. Met behulp van een dynamisch systeem kan hier optimaal gebruik van gemaakt worden. Om inzicht te krijgen in het functioneren van zo'n dynamisch busstation heeft AGV- Movares een module ontwikkeld, waarmee het een dynamisch busstation kan modelleren.	Over heulen, heggen en hovelingen een interactief inrichtingsplan in de vorm van een catalogus met een bouwoos Wim Hauptmeijer Hauptmeijer Verkeer In opdracht van waterschap Rivierenland is in samenspraak met een klankbordgroep uit de streek een 'beeldencatalogus voor landschapsgerichte weginrichting' opgesteld. Deze biedt een visie op de karakteristiek en ontwerpgedachte van de verschillende te onderscheiden typen plattelandswegen in het gebied. Die visie is gevormd door de integratie van verkeerskundige en landschaps architectonische inzichten.	Regionale verkeersveiligheids- knelpunten helder in beeld Roel Brandt & Hans van Mook Oranjewoud Waar kunnen wegbeheerders zich op richten om de verkeersveiligheid te verbeteren? Provinciale Aanpak Utrechtse Knelpunten (PAUK) toont welke knelpunten - bij voorkeur met welke maatregelen - efficiënt kunnen worden opgepakt. PAUK helpt verkeersveiligheids- partners bij het maken van keuzes voor maatregelen. Deze bijdrage richt zich vooral op de methodiek achter PAUK.	Waarom fietshelmen niet effectief zijn in het beperken van letsel van fietsers Theo Zeegers Fietzersbond Nieuwe studies wijzen uit dat de effectiviteit van de fietshelm in het verleden schromelijk overschat is. Het is de vraag of het effect van de fietshelm überhaupt positief is: een bovengrens van de werking is thans 6 %. Promotie van fietshelm is vanuit gezondheid van de mens contraproductief.	Mobiliteitsmanagement, een kwestie van Prikkelen en Ontwikkelen Robert Boshouwers De Verkeersonderneming De Verkeersonderneming wil de haven van Rotterdam tijdens de ombouw van de A15 bereikbaar houden. Hiertoe is binnen het deelprogramma mobiliteitsmanagement op basis van ervaringen en voortschrijdend inzicht een nieuwe benadering ontwikkeld. Hiermee kan ze per project bepalen wat de logische 'next step' is.	Toepassingsmogelijk- heden van coöperatieve systemen en services in Nederland Isabel Wilmink TNO Deze bijdrage geeft een kort overzicht van coöperatieve systemen die (nu dan wel op termijn) ingezet kunnen worden om specifieke Nederlandse problemen op te lossen – problemen waar beleidsmakers en wegbeheerders mee worstelen (op het gebied van doorstroming, veiligheid, milieu), maar ook de ergernissen waarmee weggebruikers kampen.	Kwaliteit van verkeerswaarnemingen in DVM-land Anton Wijbenga MAP Traffic Management Operationeel verkeersmanagement stelt hoge eisen aan verkeersmetingen. Zijn die reëel en zinnig? Of gaat het om Waarneembaarheid van verkeerspatronen. Bij Waarneembaarheid kijken we naar de tijdsperiode voordat 'afwijkingen' door een meetsysteem wordt gedetecteerd. Op die manier gaat het meetnet ook een rol spelen in de kwaliteitsbeoordeling. Waarneembaarheid een nieuwe maat?	Effectmeting Haags verkeerscirculatieplan 2011 Inge Molenaar Gemeente Den Haag In november 2009 is in Den Haag het verkeerscirculatieplan in werking getreden. Doorgaand verkeer kan niet meer door de binnenstad en er is een groter voetgangers- en fietsgebied ontstaan. De evaluatie van het plan in 2011 laat zien dat verkeer sneller doorstroomt en de lucht- en verblijfskwaliteit zijn verbeterd.

1 Wegontwerp	2 Mens, voertuig, omgeving: drie- eenheid?	3 Verkeersveiligheid	4 De fiets	5 Prikkel en Gedrag	6 Verkeers- management Benutting	7 De basis: gegevens en meer	8 Capita selecta
De voetganger gesimuleerd	Dames, heren, natuurlijk integreren	Aanpak verkeers(onveiligheid)	Een veilige fiets(er) voor morgen	Prikkelen en verleid met vernieuwende mobiliteitsdiensten	Verkeersmanagement	Verkeersgegevens voor nu en voor de toekomst	Den Haag Centraal
Dynamisch voetgangersmodel Willem Mak <i>Vialis</i> Door de komst van de microsimulatie- modellen is het mogelijk om complexe verkeerssituaties door te rekenen. De modellen worden gebruikt om varianten op het gebied van Dynamisch Verkeers Management te beoordelen. Onderbelicht in deze modellen was het gedrag van voetgangers. De nieuwe voetgangers module simuleert loopstromen, waardoor ontwerpers de mogelijkheden wordt geboden om gebruikseffecten te beoordelen.	Natuurlijk sturen Limburg; omgevingsgericht ontwerpen Max van Kelegom <i>VMC Beleids- en Procesmanagement</i> Weggebruikers en bewoners stellen de laatste tijd steeds meer vraagtekens bij de geloofwaardigheid van verkeersmaatregelen, zoals drempels. Wegontwerpers komen tot het inzicht dat er ook andere mogelijkheden dan verkeerskundige maatregelen zijn om het gedrag van weggebruikers te (kunnen) beïnvloeden. Zo zou de inrichting van de wegomgeving een rol (kunnen) spelen in de beleving en betekenis van de verkeerskundige inrichting. Van die omgeving kunnen prikkels uitgaan die het verkeersgedrag beïnvloeden.	Ranking the Roads Mirza Milosevic <i>Provincie Zuid-Holland</i> Ranking the Roads is een door de Dienst Beheer Infrastructuur (DBI) van de Provincie Zuid-Holland ontwikkelde werkwijze om een kwaliteitstoets op het wegontwerp uit te voeren vanuit het aspect verkeersveiligheid. De methodiek heeft als doel (mogelijk) onveilige situaties in het provinciale wegennetwerk systematisch en preventief weg te werken.	ICT en fiets: veilig fietsgebruik in Europa Ronald Jorna <i>Mobycon</i> Ongeveer 7 procent van Europese verkeersslachtoffers valt onder fietsers. Er zijn veel traditionele maatregelen te bedenken om ongevallen met fietsers te voorkomen. Het SAFECYCLE project onderzoekt hoe ICT toepassingen kunnen worden gebruikt om de verkeersveiligheid voor fietsers te verbeteren. Het project brengt daarmee drie belangrijke kennisvelden bij elkaar: fietsgebruik, verkeersveiligheid en ICT.	Bemobi, be mobile! Mark Sloothaak <i>Sloothaak Mobiliteitsadvies</i> DEFINITIE VOLGENS DIKKE VAN DALE EDITIE 2015: Be-mo- bi (de ~, ~es): 1. verzamelnaam voor mobiliteitsconcepten gericht op individuen dat het gehele gebied bestrijkt tussen formeel openbaar vervoer en individueel privé vervoer, in Nederland voor het eerst ontstaan in Rotterdam. 2. merknaam voor dit mobiliteitsconcept. 3. Het voertuig waarmee deze mobiliteit wordt gefaciliteerd. Herkomst: het woord Bemobi is een afkorting van be mobile, ben mobiel.	BVM in Amsterdam, de ambities waargemaakt door systemen! Bert van der Veen <i>Advin</i> Om het verkeer in goede banen te leiden wordt steeds meer gebruik gemaakt van Dynamisch Verkeersmanagement. In groot tempo zijn en worden hiervoor in Nederland systemen gerealiseerd. De complexiteit van de systemen neemt toe. De vraag is hoe kom je tot een goed werkend DVM systeem. Ten behoeve van de toekomstige ontwikkelingen heeft de gemeente Amsterdam op basis van een inventarisatie van de gebruikerswensen de gewenste functionele en informatie architectuur aangescherpt en gedocumenteerd. Op basis hiervan zullen de toekomstige ontwikkelingen plaatsvinden.	Verkeersmodel op maat: sneller en beter Wim van der Hoeven <i>DHV BV</i> Verkeersmodellen worden vaak zwaar, moeilijk en risicovol gevonden. Om die reden worden modellen nadat ze gebouwd zijn veel en langdurig gebruikt voor alle mogelijke toepassingen, zonder dat afgewogen wordt of het model wel voldoende passend is op de vraag. In deze bijdrage wordt onderbouwd dat dit anders kan en moet.	OV in hooglanden: snoeien en groeien Alex Muller <i>Stadsgewest Haaglanden/AGV-Movares</i> In het regeerakkoord zijn bezuinigingen in het openbaar vervoer opgenomen. Hierbij worden de grote steden extra getroffen, door te hoge verwachtingen van de opbrengst bij aanbesteding van openbaar vervoer. Naast snoeien moeten de steden zich voorbereiden op groei. Deze bijdrage beschrijft hoe Stadsgewest Haaglanden invulling geeft aan deze complexe opgave.

1 Wegontwerp	2 Mens, voertuig, omgeving: drie- eenheid?	3 Verkeersveiligheid	4 De fiets	5 Prikkel en Gedrag	6 Verkeers- management Benutting	7 De basis: gegevens en meer	8 Capita selecta
De voetganger gesimuleerd	Dames, heren, natuurlijk integreren	Aanpak verkeers(onveiligheid)	Een veilige fiets(er) voor morgen	Prikkel en verleid met vernieuwende mobiliteits diensten	Verkeersmanagement	Verkeersgegevens voor nu en voor de toekomst	Den Haag Centraal
Volmaakte chaos op busstation Groningen Joris Hoogenboom <i>BonoTraffics BV</i> De huidige ruimtelijke configuratie van het busstation van Groningen bestaat uit een visgraat met 14 perrons voor hoofdzakelijk het streekvervoer met daarachter een eilandperron voor de stadsbussen. Vanwege de drukte in met name de spitsuren ontstaat er congestie op de toevoerwegen naar het busstation. Het busstation is hierdoor slecht bereikbaar voor het busverkeer. Om deze complexiteit te kunnen analyseren en nieuwe ontwerpen van het gebied te kunnen toetsen zijn verkeerssimulaties uitgevoerd middels een nieuw ontwikkeld simulatieprogramma waarin de functionaliteiten van VISSIM en Simbus met elkaar zijn geïntegreerd.			Eerste resultaten invoering bromfietspraktijk- examen Willem Vermeulen <i>Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS)</i> De bromfiets is de gevaarlijkste vervoerwijze. Het praktijkexamen van 1 maart 2010 zou jaarlijks een besparing van ongeveer 4 doden en 200 ziekenhuisgewonden opleveren. Reductie van het aantal jeugdige bromfietzers levert de grootste bijdrage. Deze was geschat op 10%. Nu blijkt dat er ruim 20% minder examens zullen worden afgelegd.		Verbetering doorstroom A10 Feiko van der Veen <i>DHV</i> Uit de evaluatie van het pakket aan verkeersmanagement maatregelen, dat in 2009 rond Amsterdam is gerealiseerd om de doorstroming op de ring A10 te verbeteren, blijkt dat de voertuigverliesuren met meer dan 10% zijn terug te dringen. Per werkdag wordt hierdoor ongeveer € 20.000 aan maatschappelijke baten bereikt.		