

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
Ontwikkeling in wegontwerp en voertuig	De mens in beweging in 6 minuut 40	Verkeersveiligheid – Nieuwe kennis	Een nieuwe kijk op fietsinfra	Succesvolle financiële prikkels	Verkeersmanagement en luchtkwaliteit	Waaraan moeten verkeersgegevens voldoen	De sociale dimensie
<p><b>Handboek Capaciteitswaarden Infrastructuur Autosnelwegen Volledig Vernieuwd</b></p> <p><b>Jan Willem Goemans</b> <i>Witteveen+Bos</i></p> <p>In 2011 is het Handboek Capaciteitswaarden Infrastructuur Autosnelwegen volledig ver-nieuwd. Er zijn zeer veel nieuwe capaciteitsmetingen en simulaties uitgevoerd en geanaly-seerd om de capaciteitswaarden te updaten en aan te vullen. Tevens is de structuur verbeterd zodat de informatie eenvoudiger te vinden is en beter aansluit bij de praktijkbehoefte.</p>	<p><b>Seniorvriendelijk ontwerp, beheer en onderhoud</b> <b>Ellemieke van Doorn</b> <i>Rijkswaterstaat</i></p> <p><b>OV-ambassadeurs – Senioren helpen senioren op weg</b> <b>Johan Janse</b> <i>DTV Consultants</i></p> <p><b>Veiligheid van scootmobielen in het verkeer</b> <b>Martine Hooftwijk</b> <i>Consument en Veiligheid</i></p> <p><b>Wanneer wel een zebra, wanneer niet?</b> <b>Jan-Albert de Leur</b> <i>Gemeente Heerhugowaard</i></p> <p><b>Slechte stroken schaden fietsverkeer</b> <b>Peter Kroeze</b> <i>Ligtermoet &amp; Partners</i></p> <p><b>Verkeerslessen allochtonen</b> <b>Marjolein van Eek</b> <i>Stichting Bevordering Verkeerseducatie</i></p> <p><b>Unieke bromfietsaanpak F.A.S.T.</b> <b>Peter Veenbrink &amp; Petra van Ingen</b> <i>SOAB Adviseurs</i></p>	<p><b>Inzet van snelheidsgegevens bij de onderbouwing integraal beleid en maatregelen voor verbetering van de bereikbaarheid en veiligheid</b></p> <p><b>Erik Donkers</b> <i>VIA.nl</i></p> <p>Het verbeteren van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid op wegen is steeds lastiger. Samen met verkeersadviesbureau VIA.nl heeft de provincie Overijssel onderzoek gedaan om op basis van de indicator snelheid (Speed Profiles van TomTom) zowel de bereikbaarheid als de verkeersveiligheid in te schalen, op zoek naar mogelijke aangrijppunten voor beleidsverbetering.</p>	<p><b>Denken in Robuuste Structuren – planning en ontwerp van fietsinfrastructuur</b></p> <p><b>Paul Hamaekers</b> <i>Kragten</i></p> <p>Fietsinfrastructuur kan veel -meer dan nu het geval is- fungeren als ruimtelijke drager voor allerhande ontwikkelingen. Fietsinfrastructuur is nog lang niet uitontwikkeld en een steeds grotere groep gebruikers op nieuwe typen fietsen maakt er gebruik van. Ambitie, denken op structuurniveau en de combinatie route- omgeving-gebruiker zijn speerpunten bij planning en ontwerp.</p>	<p><b>Spitsmijden in Brabant: een tussenstand</b></p> <p><b>Pierre van Veggel</b> <i>APPM Management Consultants</i></p> <p>Spitsmijden in Brabant onderzoekt de effecten op mobiliteitsgedrag van prijs- en informatieprikkels voor weggebruikers. In dit paper wordt een selectie van de eerste resultaten gepresenteerd ten aanzien van de werving, het mijdingsgedrag, het gebruik van reisinformatie en het effect ervan op het reisgedrag. Uitkomsten worden nog gevalideerd in de eindevaluatie.</p>	<p><b>EcoFLEX: Het verbeteren van de luchtkwaliteit met behulp van Groen DVM, gebaseerd op real time luchtkwaliteits-metingen</b></p> <p><b>Invloed van dynamisch verkeersmanagement op de lokale luchtkwaliteit</b></p> <p><b>Anne de Koning</b> <i>Peek</i></p> <p><b>Arjan Eijk</b> <i>TNO</i></p> <p>In dit artikel wordt beschreven hoe actuele lokale luchtkwaliteitsmetingen kunnen worden gebruikt als input voor een dynamisch verkeersmanagement systeem. Zo wordt het haalbaar uitstoot reducerende maatregelen juist dan in te zetten wanneer deze nodig zijn. De verkeersmanagement- strategie wordt zo aangepast dat lokale luchtkwaliteit in een stedelijke omgeving verbetert.</p>	<p><b>N237 Provincie Utrecht: MBO Systeem</b></p> <p><b>Mark Snoek</b> <i>IT&amp;T</i></p> <p>Het MBO Systeem van IT&amp;T geeft tijdens de uitgebreide werkzaamheden aan de A28 de Provincie Utrecht inzicht in de realtime verkeerssituatie op de N237. Het systeem verzorgt informatie voor het nemen van beslissingen om de doorstroming te bevorderen. Dit web- based systeem maakt hierbij gebruik van de bestaande verkeersregeltechnische infrastructuur.</p>	<p><b>Sociaal openbaar vervoer onder druk</b></p> <p><b>Joost Beenker</b> <i>Tiem b.v.</i></p> <p>5 jaar gratis OV voor senioren en kinderen en een experiment met wijkgericht OV tekenen het belang van aantrekkelijk OV voor doelgroepen in Eindhoven. Binnen de doelgroep zijn deze projecten weliswaar succesvol, maar de bijdrage aan de stedelijke bereikbaarheid is marginaal. Dat zet de sociaal-maatschappelijke doelen van het OV dan ook stevig onder druk.</p>

1 Wegontwerp	2 Mens, voertuig, omgeving: drie- eenheid?	3 Verkeersveiligheid	4 De fiets	5 Prikkel Gedrag	6 Verkeers- management Benutting	7 De basis: gegevens en meer	8 Capita selecta
Ontwikkeling in wegontwerp en voertuig	De mens in beweging in 6 minuut 40	Verkeersveiligheid – Nieuwe kennis	Een nieuwe kijk op fietsinfra	Succesvolle financiële prikkels	Verkeersmanagement en luchtkwaliteit	Waaraan moeten verkeersgegevens voldoen	De sociale dimensie
<p><b>Rotonde- doseerinstallaties op robuustheid onderzocht</b></p> <p><b>Bob Granneman</b> <i>TU-Delft en Turbo Traffic Solutions</i></p> <p>RDI's verhogen de verkeersprestatie van een turbotronde: totaal met 5 à 10 % en de betreffende zigtak met 15 à 50 %. De wachttijd wordt nog sterker gereduceerd: totaal -15 à -55 % en op de maatgevende zigtak tot -60 %.</p> <p>Een doordacht detectiesysteem maakt de RDI geschikt voor wisselende belastingpatronen.</p>	<p><b>Seniorvriendelijk ontwerp, beheer en onderhoud</b> <b>Ellemieke van Doorn</b> <i>Rijkswaterstaat</i></p> <p><b>OV-ambassadeurs – Senioren helpen senioren op weg</b> <b>Johan Janse</b> <i>DTV Consultants</i></p> <p><b>Veiligheid van scootmobielen in het verkeer</b> <b>Martine Hoofwijk</b> <i>Consument en Veiligheid</i></p> <p><b>Wanneer wel een zebra, wanneer niet?</b> <b>Jan-Albert de Leur</b> <i>Gemeente Heerhugowaard</i></p> <p><b>Slechte stroken schaden fietsverkeer</b> <b>Peter Kroeze</b> <i>Ligtermoet &amp; Partners</i></p> <p><b>Verkeerslessen allochtonen</b> <b>Marjolein van Eek</b> <i>Stichting Bevordering Verkeerseducatie</i></p> <p><b>Unieke bromfietsaanpak</b> <b>F.A.S.T.</b> <b>Peter Veenbrink &amp; Petra van Ingen</b> <i>SOAB Adviseurs</i></p>	<p><b>Gemeten effecten landbouwverkeer op doorstroming en verkeersveiligheid op gebiedsontsluitings- wegen</b></p> <p><b>Geertje Hegeman</b> <i>DHV</i></p> <p>Landbouwverkeer op openbare wegen wordt vaak als hinderlijk ervaren. Over de werkelijke hinder van landbouwverkeer is echter weinig bekend. DHV heeft in opdracht van de provincie Fryslân onderzoek verricht naar de effecten van (de aanwezigheid van) landbouwverkeer op de doorstroming en de verkeersveiligheid op het provinciale wegennet, vooral op de gebiedsontsluitingswegen.</p>	<p><b>Nieuw fietsverkeer door een nieuw fietspad? De gevolgen van FP10 voor het fietsen door en rond duingebied Meijnedel</b></p> <p><b>Rinus Jaarsma</b> <i>Zelfstandig adviseur</i></p> <p>Wegens "groot maatschappelijk belang" is in 2007 Fietspad 10 aangelegd, om te voorzien in het grote tekort aan fietsmogelijkheden in de Haagse agglomeratie. Op basis van tellingen en enquêtes wordt onderzocht of Fietspad 10 het beoogde "nieuwe" fietsverkeer aantrekt, of dat sprake is van andere route patronen van "oude" fietsers.</p>	<p><b>FileMijden Utrecht: de praktijk</b></p> <p><b>Rob Mouris</b> <i>Arcadis Nederland BV</i></p> <p>Beloningsprojecten waarbij positieve prijsprikkels zijn toegepast leiden tot minder autogebruik in de spits. Dat is bij velen al bekend. De praktische ervaringen bij dit type projecten zijn minder vaak gedeeld. In dit paper wordt stilgestaan bij enkele van deze ervaringen die zijn opgedaan bij FileMijden Utrecht van Utrecht Bereikbaar.</p>	<p><b>EverGreen, minder stops, betere luchtkwaliteit, maar...</b></p> <p><b>Arjan Bezemer</b> <i>DTV Consultants</i></p> <p>De EverGreen module verbetert de luchtkwaliteit op kruispuntniveau en kan worden geïmplementeerd in bestaande CCOL verkeerslichten- regelingen.</p> <p>Simulatie heeft aangetoond dat EverGreen leidt tot een reductie van 6 tot 7% CO2 en NOx uitstoot en 4-5% PM10, in vergelijking met een voertuigafhankelijke regeling.</p>	<p><b>De variabiliteit in het verkeer</b></p> <p><b>Onno Miete</b> <i>Rijkswaterstaat - Dienst Verkeer en Scheepvaart</i></p> <p>In modelstudies ter beoordeling van de effectiviteit van congestiemaatregelen, wordt doorgaans slechts één – representatief geachte – situatie doorgerekend. In werkelijkheid wordt verkeer echter gekenmerkt door een grote variabiliteit. Onderzoek heeft aangetoond dat deze variabiliteit eigenlijk expliciet meegenomen zou moeten worden in modelstudies, omdat dit tot belangrijke nieuwe inzichten kan leiden.</p>	<p><b>Dragvlak voor multisectorale indicatoren</b></p> <p><b>Mathew Olde Klieverik</b> <i>Universiteit Twente</i></p> <p>In deze bijdrage worden de resultaten van een afstudeeronderzoek naar de inhoudelijke en procesmatige meerwaarde van de uitwisseling van sectoroverstijgende kennis en informatie gepresenteerd en bediscussieerd. Kennisdeling tussen beleidsafdelingen van een gemeente vindt op dit moment vaak op een impliciete manier plaats. Onderzoek geeft echter aan dat behoefte bestaat aan meer expliciete kennisdeling. Volgens beleidsmedewerkers kan verkeer- en vervoersbeleid met behulp van meer kennisdeling maatschappelijk relevanter worden gemaakt. Als instrument voor kennisdeling kunnen (GIS) kaarten met multisectorale indicatoren worden gebruikt. De vraag blijft voornamelijk echter wel bestaan of het gebruik van dergelijke multisectorale indicatoren zal leiden tot "beter" verkeer- en vervoersbeleid.</p>

1 Wegontwerp	2 Mens, voertuig, omgeving: drie- eenheid?	3 Verkeersveiligheid	4 De fiets	5 Prikkel Gedrag	6 Verkeers- management Benutting	7 De basis: gegevens en meer	8 Capita selecta
Ontwikkeling in wegontwerp en voertuig	De mens in beweging in 6 minuut 40	Verkeersveiligheid – Nieuwe kennis	Een nieuwe kijk op fietsinfra	Succesvolle financiële prikkels	Verkeersmanagement en luchtkwaliteit	Waaraan moeten verkeersgegevens voldoen	De sociale dimensie
<p><b>Langere en zwaardere vrachtwagens, veilig voor het verkeer?</b></p> <p><b>Jeroen Stegeman</b> ARCADIS Nederland BV</p> <p>Sinds 2001 rijden er in Nederland zogeheten LZV's: Langere en Zwaardere Vrachtwagens. Ondanks de potentiële toegevoegde waarde van LZV's waren er ook vraagtekens bij de inzet, onder meer ten aanzien van verkeersveiligheid. In dit artikel wordt ingegaan op de opzet en de resultaten van twee uitgevoerde verkeersveiligheids-onderzoeken.</p>	<p><b>Seniorvriendelijk ontwerp, beheer en onderhoud</b> <b>Ellemieke van Doorn</b> Rijkswaterstaat</p> <p><b>OV-ambassadeurs – Senioren helpen senioren op weg</b> <b>Johan Janse</b> DTV Consultants</p> <p><b>Veiligheid van scootmobielen in het verkeer</b> <b>Martine Hoofwijk</b> Consument en Veiligheid</p> <p><b>Wanneer wel een zebra, wanneer niet?</b> <b>Jan-Albert de Leur</b> Gemeente Heerhugowaard</p> <p><b>Slechte stroken schaden fietsverkeer</b> <b>Peter Kroeze</b> Ligtermoet &amp; Partners</p> <p><b>Verkeerslessen allochtonen</b> <b>Marjolein van Eek</b> Stichting Bevordering Verkeerseducatie</p> <p><b>Unieke bromfietsaanpak F.A.S.T.</b> <b>Peter Veenbrink &amp; Petra van Ingen</b> SOAB Adviseurs</p>	<p><b>Over berm, bochten en bomen: verkeerstechnische resultaten van diepteonderzoek naar bermongevallen</b></p> <p><b>Robert Louwerse</b> SWOV</p> <p>Voor meer inzicht in de factoren die een rol spelen bij het ontstaan en de afloop van bermongevallen zijn twee dieptestudies uitgevoerd. In totaal zijn 143 bermongevallen bestudeerd. Het bronnenmateriaal bestond uit politiegegevens, interviews met de ongevalsbetroffen automobilisten, voertuiginspecties en wegininspecties. Dit artikel bespreekt de resultaten die betrekking hebben op de verkeerstechnische aspecten.</p>		<p><b>Lucht voor de Stad</b></p> <p><b>Henk Tromp</b> Goudappel Coffeng</p> <p>In dit paper presenteren wij onze aanpak voor een lokale entree- of verblijfsheffing: Lucht voor de stad. Met een eenvoudig kordon is het mogelijk om het gebruik van de verkeersruimte in onze binnensteden gericht te sturen. Hiermee wordt de bereikbaarheid van binnensteden, de luchtkwaliteit én de ruimtelijke kwaliteit sterk verbeterd.</p>	<p><b>Beleving van wachten bij verkeerslichten</b></p> <p><b>Jaap Vreeswijk</b> PEEK</p> <p>De wachttijdbeleving van automobilisten bij verkeerslichten is een belangrijke maat voor de effectiviteit van een verkeerslichtenregeling. Lage acceptatie, mogelijk met gedragsverandering tot gevolg, kan allerlei onbedoelde neveneffecten met zich meebrengen. In deze bijdrage worden de resultaten van een video-enquête over de beleving en acceptatie van wachten gepresenteerd én vertaald naar concrete toepassingsmogelijkheden.</p>		