

Evaluatie proeftrajecten 130 km/h



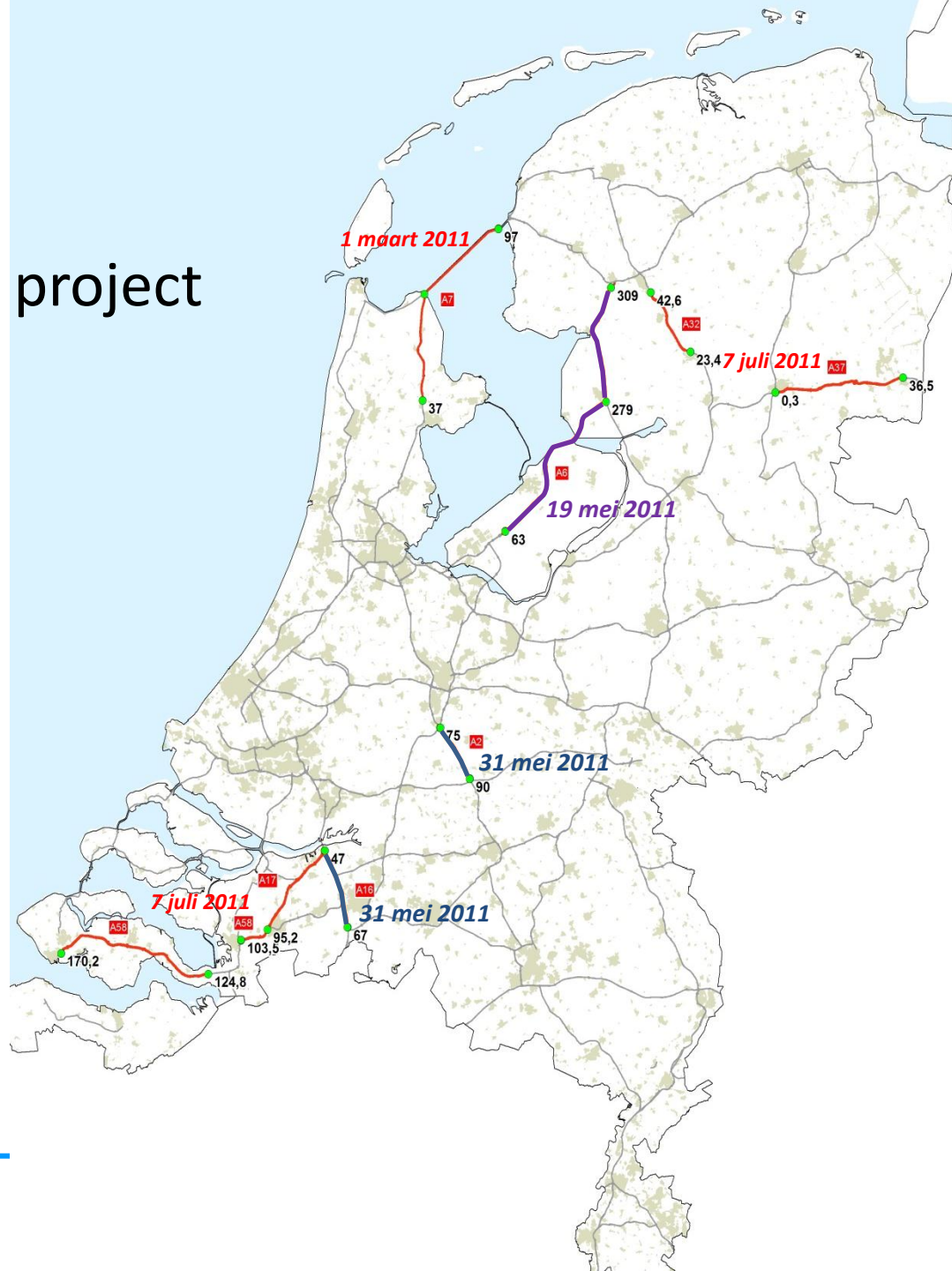
*Niels Beenker (ARCADIS), Marcel Schoemakers, Bert van Engelenburg (Bureau Onderweg)
Arnold van Veluwen (RWS-DVS)*

Inhoud

- Introductie Dynamax130 project
- Doel Evaluatie en Werkwijze
- Specifieke methoden en Key-results

Introductie Dynamax130 project

- Politiek besluit om 130 km/h in te voeren in kabinet 'Rutte 1'
- Experiment opgestart onder de vlag van 'Dynamax'
- Experiment bevatte verschillende scenario's
 - Dynamische snelheid
 - Tijdvenster
 - Continu 130 km/h



Doel

Doel evaluatie



“Welk effect heeft de toepassing van een verhoging van de (dynamische) maximumsnelheid naar 130 km/h op het verkeer op de weg”.

Onderzoeksvragen
en hypothesen

Indicatoren

Dataverzameling

Globale evaluatie
(8 x)

Detail evaluatie

Voor de onderwerpen:

- Doorstroming
- Naleving van de snelheid;
- Verkeersveiligheid;
- Milieu
 - Luchtkwaliteit;
 - Geluidsbelasting;
- Beleving van de weggebruiker.

Randvoorwaarde: doorlooptijd april-november

Hypothesen en indicatoren

Doel evaluatie

Onderzoeksvragen
en hypothesen

Indicatoren

Dataverzameling

Globale evaluatie
(8 x)

Detail evaluatie



*16 hypothesen getoetst voor 8 trajecten
8 hypothesen getoetst met detailanalyses*

Voorbeelden

- Door de verhoging van de maximumsnelheid zal de *gemiddelde snelheid* over het traject toenemen en daarmee de gemiddelde reistijd afnemen;
- De V85 en V95 zullen een hogere waarde aannemen bij een (dynamische) snelheidsverhoging;
- De volgtijden korter zullen worden bij een hogere maximumsnelheid aangezien mensen vermoedelijk dezelfde volgafstand zullen aanhouden;
- De snelheidsverschillen tussen de rijstroken zullen toenemen aangezien het vrachtverkeer dezelfde snelheid zal aanhouden en de rest van het verkeer een hogere gemiddelde snelheid zal aannemen;

Dataverzameling

Doel evaluatie

Onderzoeksvragen
en hypothesen

Indicatoren

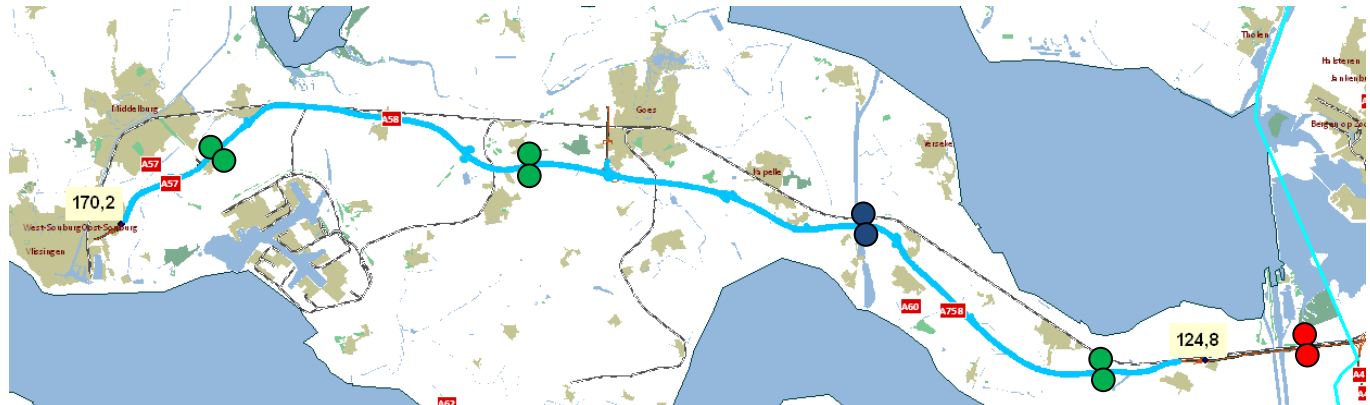
Dataverzameling

Globale evaluatie
(8 x)

Detail evaluatie

Evaluatie gebaseerd op meetdata tellussen (NDW en RWS) en TomTom

- 6 weken data, voormeting (100/120 km/h)
- 6 weken data, nameting (130 km/h)
- 6 weken data na een paar maanden (130 km/h) op 4 trajecten 2^e nameting
- 10 meetpunten per traject
- Per meetpunt tussen 100.000 en 500.000 voertuigen



Meetdata ook als basis voor analyse veiligheid

Globale evaluatie

8 globale evaluaties uniform uitgevoerd. Per meetpunt per meetperiode standaardanalyse sheet ontwikkeld met alle indicatoren.

Doel evaluatie

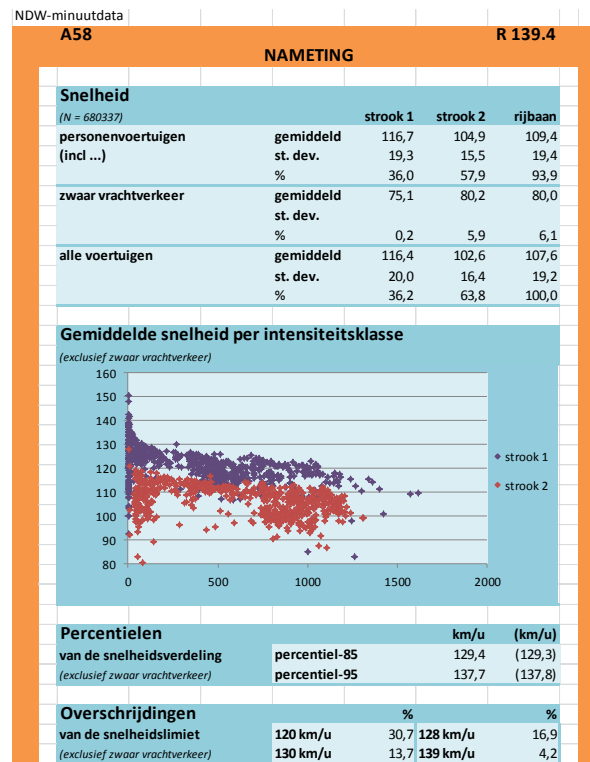
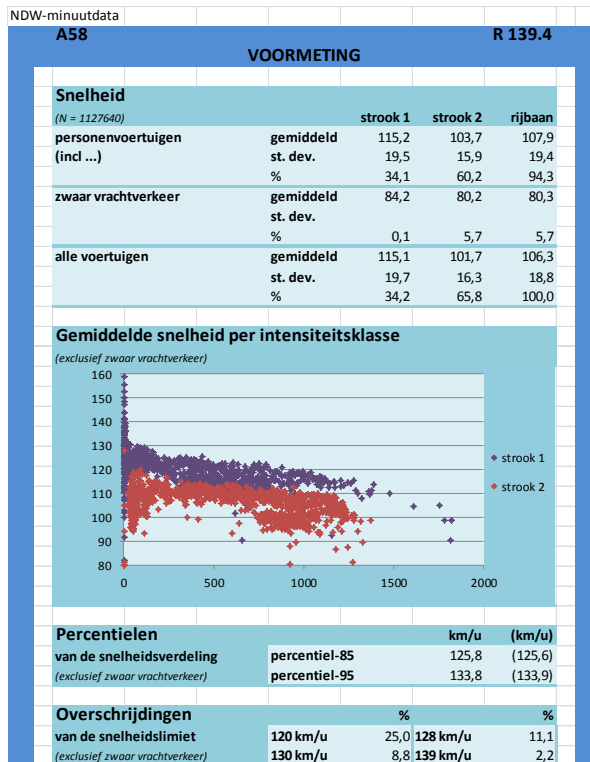
Onderzoeksvragen en hypothesen

Indicatoren

Dataverzameling

Globale evaluatie (8 x)

Detail evaluatie



Globale evaluatie – indruk resultaten

Doel evaluatie

Onderzoeksvragen
en hypothesen

Indicatoren

Dataverzameling

Globale evaluatie
(8 x)

Detail evaluatie



ASW 2 rijstroken

- Speed: + 2 à 3 km/h
- Strook 2: +1,5 à 2,5 km/h
- Strook 1: + 3 à 4 km/h
- Spreiding: + 0,5 - 1,5 km/h
- V85: km/h: 130 → 134 km/h
- V95: km/h: 139 → 142 km/h

Tunnel

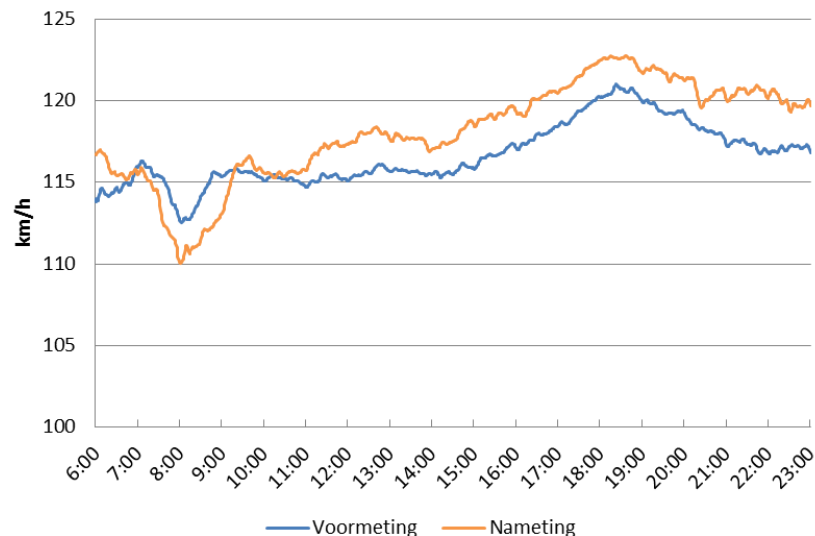
- Snelheid in tunnel: + 1,4 km/h
- Spreiding: + 0,5 km/h

Stroomafwaarts

- Snelheid: + 2,4 km/h

Naleving

Trajetsnelheid dynamische snelheidsverhoging



Detail evaluatie

Doel evaluatie

Onderzoeksvragen
en hypothesen

Indicatoren

Dataverzameling

Globale evaluatie
(8 x)

Detail evaluatie



Beantwoording specifieke vragen

- Veel/weinig vrachtverkeer en met/zonder inhaalverbod;
- **Volgtijden i.r.t. volgsnelheid;**
- Wel/geen signalering & wel/geen openbare verlichting;
- Regime (vast, tijd, dynamisch);
- Twee/meer rijstroken;
- Een 'oude' maximum snelheid 100 km/h of 120 km/h;
- Hoog/laag veiligheidsniveau;
- Hoge/lage IC verhouding;
- Verschil in weersomstandigheden.

Detail evaluatie – indruk resultaten

Doel evaluatie

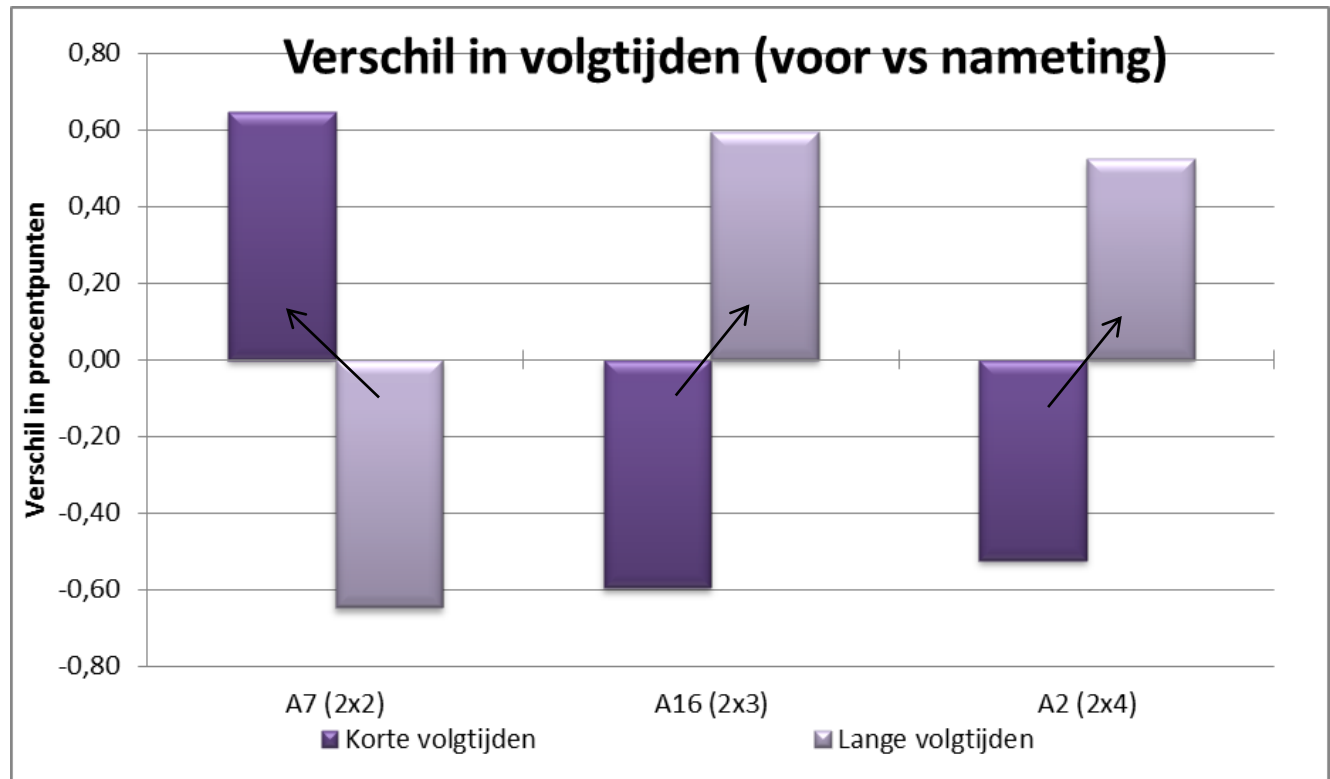
Onderzoeksvragen
en hypothesen

Indicatoren

Dataverzameling

Globale evaluatie
(8 x)

Detail evaluatie



Bron: individuele voertuigdata

Detail evaluatie – indruk resultaten

Doel evaluatie

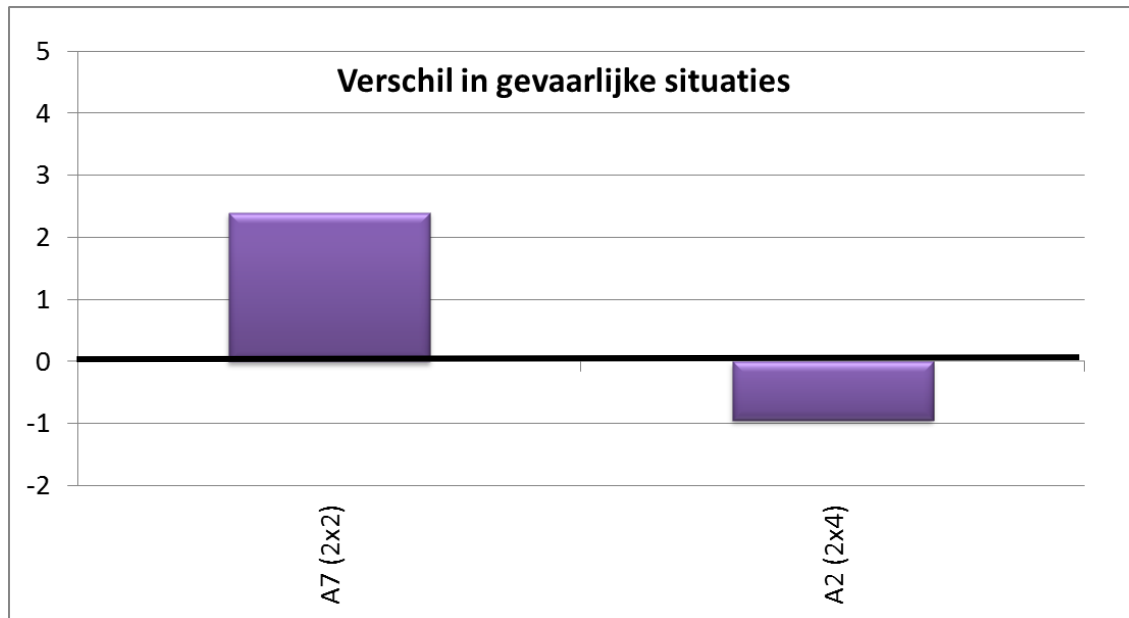
Onderzoeksvragen
en hypothesen

Indicatoren

Dataverzameling

Globale evaluatie
(8 x)

Detail evaluatie



Toename in
procentpunten
na vs voor

Afname in
procentpunten
na vs voor

“Gevaarlijke situatie”: combinatie van korte volgafstand en hoge volgsnelheid

Samenvattend

- Effecten in beeld gebracht op basis van verkeersdata
- Uniforme werkwijze gevolgd om bulk aan data te kunnen analyseren en presenteren
- In plaats van camerabeelden gebruik gemaakt van individuele voertuigdata
- In plaats van ongevalgegevens gebruik gemaakt van verkeersdata
- Verschillende data leiden tot vergelijkbare resultaten
- Diepte analyses uitgevoerd om verschillen tussen trajecten te signaleren
- Resultaten gebruikt voor advies aan Minister

Dank voor uw aandacht!!!

Vragen?

