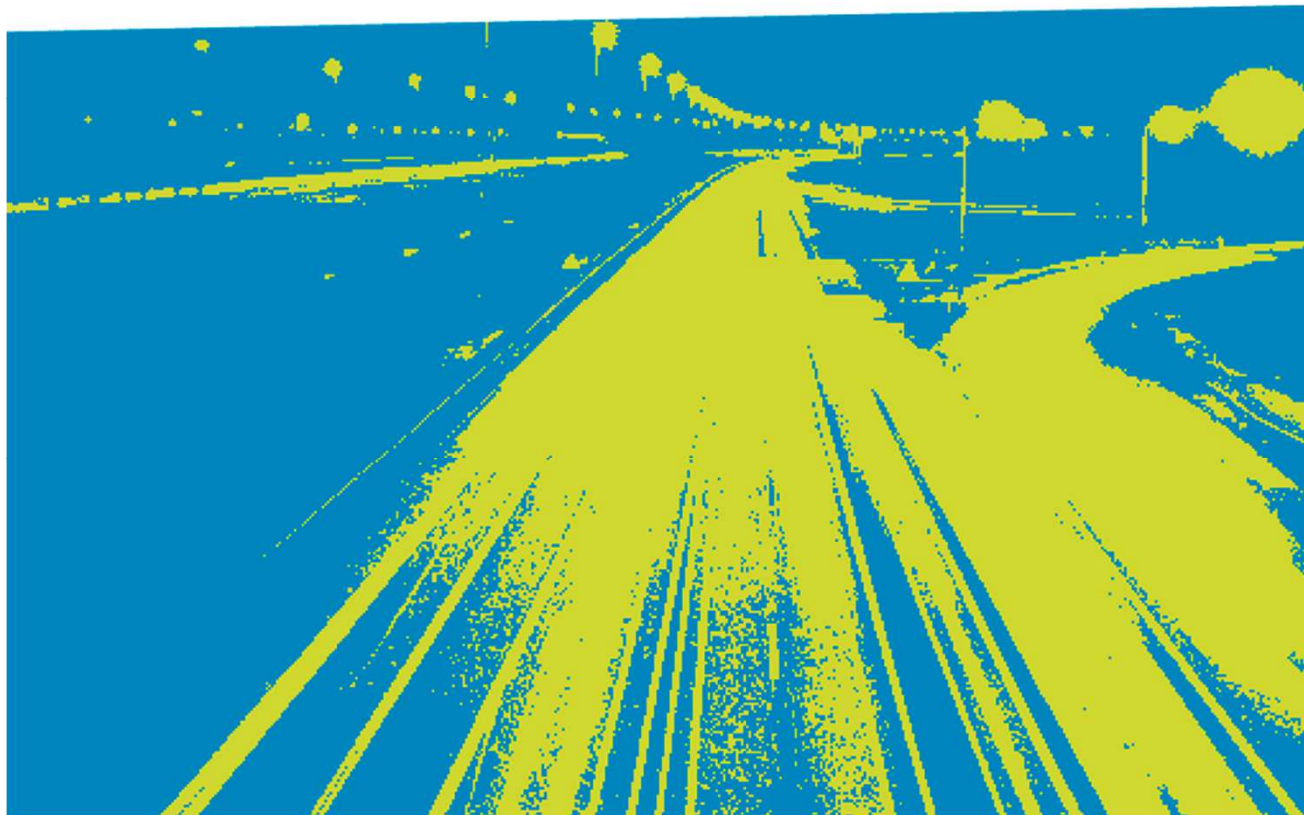


Effecten van benutting in Nederland

Een overzicht van meer dan 175 praktijkevaluaties

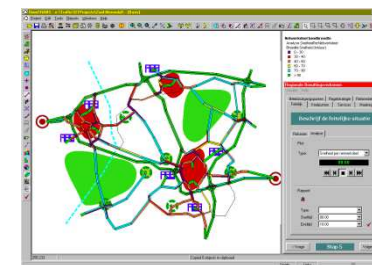
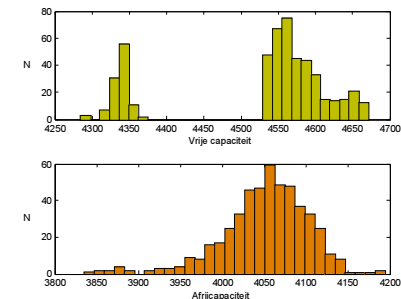
Versie 3.0 – 23 september 2013

Henk Taale & Henk Schuurman



Het evalueren van maatregelen

- Meten en berekenen
 - Meting met en zonder maatregel (voor- en nasituatie)
 - Meting van intensiteit, snelheid, reistijd etc.
 - Afgeleide berekening voertuigverliesuren, e.d.
- Gedrags- en opinieonderzoek
 - Enquêtes onder weggebruikers
- Schatten en prognoses
 - Modelberekeningen
 - Expert opinion/judgement

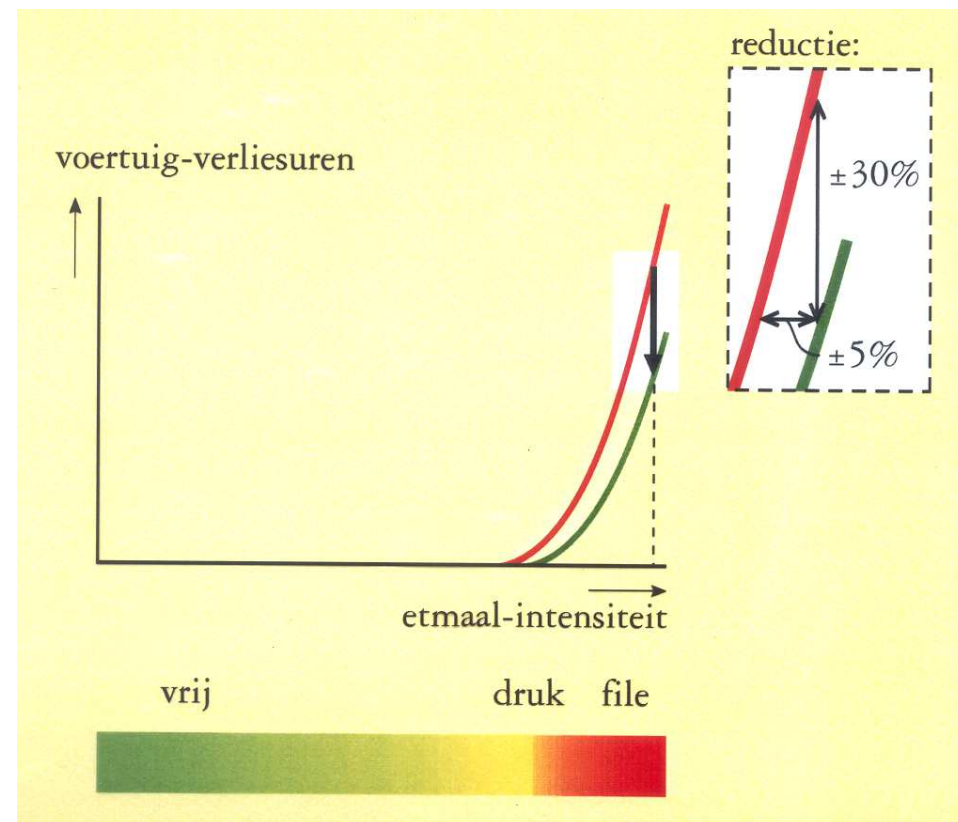


Werkingsprincipe verkeersmanagement (1)

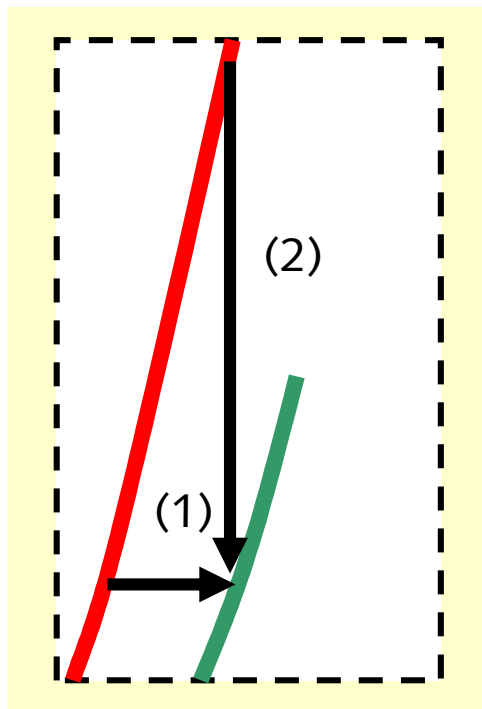
Een winst van enkele procenten in capaciteit of verminderde vraag betekent een grote winst in termen van congestie (uitgedrukt in voertuigverliesuren)

Vuistregel:

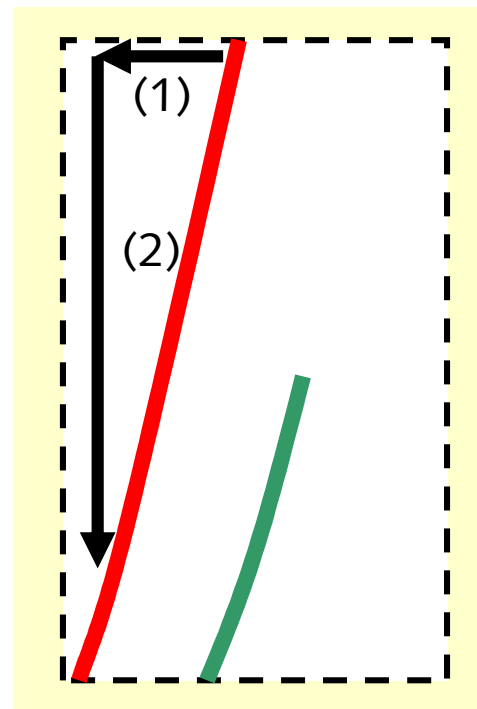
5 tot 10% extra capaciteit geeft 20 tot 30% reductie in voertuigverliesuren



Werkingsprincipe verkeersmanagement (2)



- (1) Meer capaciteit
- (2) Minder verliestijd (VVU)



- (1) Minder vraag op drukke tijd/route
- (2) Minder verliestijd (VVU)

Overzicht evaluaties in Nederland

	Maatregel / Maatregelpakket	Meting	Gedrag	Schatting	Aantal	Periode
1	Verkeerssignalering	✓	✓		11	1983-2009
2	Snelheidsmaatregelen	✓			20	1983-2012
3	Toeritdosering	✓			19	1990-2011
4	Inhaalverbod vrachtverkeer	✓	✓		8	1993-2005
5	Spitsstroken	✓	✓		17	1996-2012
6	Doelgroepstroken / wisselstrook	✓	✓		4	1991-1996
7	Maatregelen bij Werk in Uitvoering	✓	✓		9	2001-2009
8	Verkeerslichtenregelingen	✓			15	1987-2009
9	Regelscenario's	✓			5	2006-2012
10	Diversen (ritsen, opzwaaien e.d.)	✓	✓		16	1992-2008
11	Incident Management	✓	✓	✓	16	1995-2010
12	Dynamische Route Informatie Panelen	✓	✓	✓	23	1993-2013
13	Verkeersinformatie		✓		9	2000-2005
14	Kleine infrastructurele maatregelen	✓			2	2007-2008
15	DVM programma's	✓		✓	5	2001-2012

Overzicht belangrijkste effecten

	Maatregel / Maatregelpakket	Doorstromingseffect	Capaciteit
1	Verkeerssignalering	Intensiteit tot +6%, 15%-45% minder ongevallen	Winst tot +5%
2	Snelheidsmaatregelen	Filezwaarte varieert van -40% tot +53%	-9% tot +4%
3	Toeritdosering	Verhoging snelheid snelweg: +4 tot +30 km/uur	Winst tot +5%
4	Inhaalverbod vrachtverkeer	Locatiespecifiek	-4% tot +4%
5	Spitsstroken	Afname reistijden van -1 tot -3 minuten Extra verkeer van 0% tot +7%, 22% minder VVU	+7% tot +22%
6	Doelgroepstroken / wisselstrook	Reistijd doelgroep -14 min, overigen -5 tot +2 min.	
7	Maatregelen bij Werk in Uitvoering	Minder aanbod tot -11%, Gebruik werkvak tot -38%	
8	Verkeerslichtenregelingen	Rijtijdverandering van -33% tot +10%	
9	Regelscenario's		
10	Diversen (ritsen, opzwaaien e.d.)	Afsluiten toerit -25% filezwaarte; Ritsen geen effect; Spitsteams: effect op VVU van -28% tot +45%	
11	Incident Management	Vermindering van VVU -7% (Utrecht)	
12	Dynamische Route Informatie Panelen	Filezwaarte van -7% tot -30%	
13	Verkeersinformatie	Leidt tot routewijziging, bij geïndividualiseerde informatie nemen route-wijzigingen toe, pre-trip informatie reduceert vraag op kritische tijdstippen	
15	DVM programma's	Tot 30% minder stijging VVU. Kosteneffectiviteit van 1,2 tot 2	



1. Verkeerssignalering: overzicht

- Ongeveer 15%-45% minder ongevallen (totaal)
- Ongeveer 35% minder secundaire ongevallen
- Doorstroming verbetert: tot 6% toename van de intensiteit
- Van 0% tot 5% hogere capaciteit
- Geen effect op luchtkwaliteit of geluid



1. Verkeerssignalering: cijfers

Meetlocatie	Doorstroming (intensiteit)	Capaciteit snelweg	Ongevallen (totaal/secundair)	Schokgolven	Lucht	Geluid
A2 Vianen-Abcoude A13 Delft-Rotterdam	+5%	=	-15%/-35%	-50%	nb	nb
A16 Van Brienenoordbrug	+6%	nb	nb	nb	nb	nb
25 wegvakken met en zonder signalering	+5%	nb	nb	nb	nb	nb
A10-West	nb	+5%	nb	nb	nb	nb
A15 Andelst-Ressen	>	nb	-45%/nb	nb	=	=

'=' gelijk, '<' verlaging, '>' verhoging, '≈' verschillend, 'nb' niet bekeken/niet bekend



2. Snelheidsmaatregelen: overzicht

- Snelheidsmaatregelen verlagen snelheid met -2% tot -16% , met en zonder handhaving
- Verhoging tot 130 km/u geeft tot 6 km/u hogere snelheid
- Het effect op de capaciteit varieert van -9% tot $+4\%$ (met handhaving positief)
- Effect op filezwaarte en VVU is wisselend: van -40% tot $+53\%$
- Positief effect op schokgolven en emissies, behalve als de limiet verhoogd wordt



2. Snelheidsmaatregelen: cijfers (1)

Meetlocatie	Snelheid	Capaciteit snelweg	Doorstroming	File-zwaarte	VVU	Schokgolven	Emissies
A20 Terbregseplein-Kleinpolderplein (90 zh)	=	=	+2%	nb	nb	-48%	nb
A12 Driebergen-Lunetten (90 zh)	=	=	+3%	nb	nb	-45%	nb
A2 Utrecht-Amsterdam (90 zh)	-7%	=	nb	nb	nb	<	<
A2 Utrecht-Amsterdam (maximum snelheid mh)	nb	+4%	nb	nb	nb	nb	nb
A2 Utrecht-Abcoude (maximum snelheid mh)	-2%	nb	nb	<	nb	=	-2%/ +1%
A1 Beekbergen-Deventer (90 mh)	-3%	+2%	+1%	-40%	-2%	nb	-5%/ -2%
A13 Delft-Kleinpolderplein (80 mh)	nb	-6%/+3%	nb	+8%	+18%	nb	nb
A20 Schiedam-Crooswijk (80 mh)	nb	-4%/+1%	nb	-7%	+20%	nb	nb
A27 Hooipolder-Gorinchem (70 zh)	-16%	-9%	nb	+50%	nb	nb	nb

`=' gelijk, '<' verlaging, '>' verhoging, '≈' verschillend, 'nb' niet bekeken/niet bekend
zh = zonder handhaving, mh = met handhaving



2. Snelheidsmaatregelen: cijfers (2)

Meetlocatie	Snelheid	Capaciteit snelweg	Doorstroming	Filezwaarte	VVU	Schokgolven	Emissie NOx	Emissie fijn stof
A10 – Amsterdam	nb	nb	nb	-2%	nb	nb	-13%	-12%/-20%
A12 – Utrecht	nb	nb	nb	+8%	nb	nb	-8%	-6%/-10%
A12 – Voorburg	nb	-8%	nb	+53%	nb	nb	-10%	-7%/-10%
A20 – Rotterdam	nb	<	nb	+25%	nb	nb	=	-7%/-9%
12 trajecten: 70 km/u	-11%	=	+1%	<	nb	nb	nb	nb
90 km/u	-7%	+2%	+3%	=	nb	nb	nb	nb
4 trajecten ZH: A4	nb	-2%	nb	>>	nb	nb	nb	nb
A13	nb	=	nb	=	nb	nb	nb	nb
A15	nb	-3%	nb	+14%	nb	nb	nb	nb
A16/A20	nb	=	nb	+1%	nb	nb	nb	nb
A35 – Azelo-Buren	-9%	nb	nb	nb	nb	nb	nb	Nb
3 trajecten ZH: A13	=	nb	nb	-5,4%	-0,1%	nb	nb	nb
A15	-3%	nb	nb	+3,6%	+2,0%	nb	nb	nb
A27	-8%	nb	nb	+22%	+28%	nb	nb	nb

'=' gelijk, '<' verlaging, '>' verhoging, '≈' verschillend, 'nb' niet bekeken/niet bekend
 zh = zonder handhaving, mh = met handhaving



2. Snelheidsmaatregelen: cijfers (3)

Meetlocatie	Snelheid	Afstand	File- zwaarte	VVU	Veilig- heid	Geluid	Emissie NOx	Emissie PM10
2 trajecten NB: A16 A58	+1% -12%	-3,3% =	-22% +47%	-23% +44%	nb nb	nb nb	nb nb	nb nb
A1 – Bussum-Muiderberg	+7%	nb	nb	nb	=	+0.3 dB	+17%	+4%
A58 – Tilburg	-15%/-25%	nb	=	nb	=	-0.2 dB	-18%	-18%
A12 – Bodegr-Woerden	.	.	.	.	.	=	-1%	-0.3%
filegolf algoritme	-20%/-33%	nb	nb	-1%	=	.	.	.
regen algoritme	-9%/-13%	nb	nb	nb	>	.	.	.
A20 – Terbregsepln-A13	0%/+9%	-2%/+1%	-20%	-20%	nb	+0.2 dB	2%/5%	1%/4%

'=' gelijk, '<' verlaging, '>' verhoging, '≈' verschillend, 'nb' niet bekeken/niet bekend
 zh = zonder handhaving, mh = met handhaving



2. Snelheidsmaatregelen: cijfers (4)

Meetlocatie	Snelheid	Afstand	File- zwaarte	VVU	Veilig- heid	Geluid	Emissie NOx	Emissie PM10
Trajecten 130 km/h: A7	+2.6 km/h	nb	nb	nb	<	+0.5 dB	+0.70 µg	+0.06 µg
A6	+2.6 km/u	nb	nb	nb	<	+0.4 dB	+1.50 µg	+0.16 µg
A16	+6.0 km/u	nb	nb	nb	<	+0.3 dB	+0.86 µg	+0.10 µg
A2	+2.8 km/u	nb	nb	nb	<	+0.4 dB	+2.92 µg	+0.34 µg
A17/A58	+1.1 km/u	nb	nb	nb	<	+0.4 dB	+1.61 µg	+0.18 µg
A58	+2.0 km/u	nb	nb	nb	<	+0.4 dB	+1.44 µg	+0.13 µg
A32	+2.4 km/u	nb	nb	nb	<	+0.4 dB	+0.99 µg	+0.09 µg
A37	+2.7 km/u	nb	nb	nb	<	+0.4 dB	+0.68 µg	+0.06 µg

'=' gelijk, '<' verlaging, '>' verhoging, '≈' verschillend, 'nb' niet bekeken/niet bekend
 zh = zonder handhaving, mh = met handhaving



3. Toeritdosering: overzicht

- Maximaal 5% winst in capaciteit snelweg
- Verhoging van de snelheid op de snelweg met 15 km/uur, dus ook kortere reistijden
- Minder (50%) en minder ernstige schokgolven
- Kleine milieuwinst (2% minder emissies)



3. Toeritdosering: cijfers (1)

Meetlocatie	Capaciteit snelweg	Snelheid snelweg	Gebruik toerit	VVU	Emissies	Schokgolven	Veiligheid
A10 Coentunnel (1e TDI in NL)	=	+30 km/u	-50%	nb	nb	nb	nb
A10 Coentunnel (4 toeritten)	+2%	+20 km/u	≈	-20%	nb	nb	nb
A13 Delft-Zuid (1e evaluatie)	+5%	nb	=	<	-2%	<<	nb
A13 Delft-Zuid (2e evaluatie)	+4%	nb	=	<	nb	nb	nb
A12 Zoetermeer	+3%	nb	=	nb	nb	nb	=
A20 Schiedam-Noord	>	+20 km/u	-8%	nb	nb	nb	nb
A29 Barendrecht	+5%	+20 km/u	-35%	nb	nb	nb	nb
A8 Kolkweg	=	+4 km/u	-10%	nb	nb	nb	nb
A2 Vianen	+5%	+5 km/u	-36%	nb	nb	nb	nb
A1 Muiden/Muiderslot	nb	nb	≈	nb	nb	nb	nb
A2 Vinkeveen	+2%	+10 km/u	-6%	nb	nb	nb	nb
A2 Boxtel	=	nb	=	=	nb	nb	nb
A4 Hoogmade (doseren sluipers)	nb	+4 km/u	-63%	-8%	nb	nb	>
A1 Barneveld	nb	nb		-16%	nb	nb	nb

'=' gelijk, '<' verlaging, '>' verhoging, '≈' verschillend, 'nb' niet bekeken/niet bekend



3. Toeritdosering: cijfers (2)

Meetlocatie	Capaciteit snelweg	Snelheid snelweg	Afgelegde afstand	VVU	Reistijd	Veilig- heid
A10 (alle toeritten)	nb	+3,4 km/u	-1,8%	-13%	-5%	=
A10 – binnenring	nb	+4,9 km/u	-2,1%	-19%	-10%	=
A10 – buitenring	nb	+2,7 km/u	-1,5%	-9%	0%	=
Stedelijk wegennet			<		>	

`=' gelijk, '<' verlaging, '>' verhoging, '≈' verschillend, 'nb' niet bekeken/niet bekend



4. Inhaalverbod vrachtverkeer: overzicht

- De veiligheid neemt licht toe
- De effecten op de doorstroming zijn zeer locatie specifiek
 - Het capaciteitseffect is diffuus (-4% tot +4%)
 - De snelheid kan zowel toe- als afnemen (+8 km/uur tot -14 km/uur)



4. Inhaalverbod vrachtverkeer: cijfers

Meetlocatie	Capaciteit snelweg	Rijtijd	Snelheid	Veiligheid
A28 Soesterberg-Maarn	nb	+2 s (pers.) +11 s (vracht)	nb	nb
A2 Roosteren-Born	nb	nb	-4 km/u	>
A2 Roosteren-Born (dynamisch inhaalverbod)	nb	nb	+2 km/u (pers.) +1 km/u (vracht)	≈
A50 Waterberg-Woestehoeve	nb	nb	-1 km/u	>
A16 Moerdijkbrug-Galder	+4%	nb	+2 km/u (pers.) = (vracht)	=
A9 Wijkertunnel-Badhoevedorp	-4%	nb	-14 km/u	nb
A50 Valburg-Ewijk	=	nb	+8 km/u	nb
A28 Hoevelaken-Den Dolder	+2%/+4%	=	=	nb
A12 Gouda-De Meern (3 stroken)	≈	=	=	≈

'=' gelijk, '<' verlaging, '>' verhoging, '≈' verschillend, 'nb' niet bekeken/niet bekend



5. Spits- en plusstrook: overzicht

- Capaciteit neemt fors toe (van 7% tot meer dan 22%)
- Verwerkt extra verkeer (0%-7%): geluid neemt iets toe
- Gemiddeld neemt de verkeersprestatie toe met 5% en de VVU's af met 22%
- De rijtijden nemen af (1 tot 3 min/vrtg): minder emissies
- De veiligheid verandert van niet tot licht positief effect



5. Spits- en plusstrook: cijfers (1)

Meetlocatie	Extra verkeer (intensiteit)	Capaciteit snelweg	VVU	Rijtijd	Emissies	Geluid	Veilig- heid
A28 Den Dolder-De Uithof	+1%	>7%	nb	nb	nb	=	-0.59 (risico*)
A27 Houten-Lunetten	>	>	nb	-3 minuten (-33%)	<	>	nb
A27 + Lekbrug A2	+7%	>	nb	< (lokaal) = (netwerk)	nb	nb	=
A2 Everdingen-Leerdam	+3%	+8%	-12%	-1 minuut (-7%)	nb	nb	=
A2 Leerdam-Everdingen	=	nb	-5%	-2 minuten (-10%)	nb	nb	=
A4 Nieuw Vennep- Hoofddorp	=	> 22%	nb	-2 minuten (-15%)	nb	nb	=
A28 – Zwolle	=	nb	nb	<	nb	nb	≈

'=' gelijk, '<' verlaging, '>' verhoging, '≈' verschillend, 'nb' niet bekeken/niet bekend

*) per miljoen voertuigkilometer



5. Spits- en plusstrook: cijfers (2)

Meetlocatie	Verkeers- prestatie	VVU	Filezwaarte	Rijtijd
A2 Leerdam-Everdingen	+4,6%	-11,4%	nb	nb
A2 Everdingen-Leerdam	+4%	-26,6%	nb	nb
A2 Randweg Eindhoven-Zuid	+17,8%	-68,2%	nb	nb
A2 Randweg Eindhoven-Noord	+20,3%	-62,7%	nb	nb
A4-A12 Pr. Clausplein	+3,5%	+23,7%	nb	nb
A50 Heteren-Valburg	+5,1%	-2,7%	nb	nb
A20 Alexander-Terbrechtseplein (1)	3,8%	-4,4%	nb	nb
A50 Waterberg-Beekbergen	-3,2%	-77,8%	nb	nb
A50 Beekbergen-Waterberg	+1,6%	-20,5%	nb	nb
A1 Apeldoorn-Bathmen	+6,6%	-59,2%	nb	nb
A1 Bathmen-Apeldoorn	+16,6%	-59,2%	nb	nb
A27 Gorinchem-Noordeloos (1)	+3,9%	-6,7%	nb	nb

`=' gelijk, '<' verlaging, '>' verhoging, '≈'verschillend, 'nb' niet bekeken/niet bekend

*) per miljoen voertuigkilometer



5. Spits- en plusstrook: cijfers (3)

Meetlocatie	Verkeersprestatie	VVU	Filezwaarte	Rijtijd
A7 Zaandam-Purmerend	+4,5%	-81,2%	nb	nb
A13 Zestienhoven-Delft-Zuid	+0,8%	-9,4%	nb	nb
A20 Alexander-Terbrechtseplein (2)	+0,0%	-10,1%	nb	nb
A27 Gorinchem-Noordeloos (2)	+5,2%	-7,0%	nb	nb
A1 Hoevelaken-Barneveld	+0,7%	-17,0%	nb	nb
A12 Zoetermeer-Gouwe	+6,2%	-92,7%	-94,9%	-5 min (-32,1%)
A12 Gouwe-Zoetermeer	+5,1%	-20,3%	-33,1%	-1 min (-5,7%)

'=' gelijk, '<' verlaging, '>' verhoging, '≈' verschillend, 'nb' niet bekeken/niet bekend

*) per miljoen voertuigkilometer



5. Spits- en plusstrook: cijfers (4)

Meetlocatie	Verkeers- prestatie	VVU	Filezwaarte	Rijtijd
A9 Holendrecht-Diemen	-1,3%	-40,4%	nb	-2 min (-16,4%)
A9 Diemen-Holendrecht	-19,5%	-26,0%	nb	0 min (-3,1%)
A12 Woerden-Gouda	-0,2%	-86,9%	nb	-4 min (-21,9%)
A27 Everdingen-Lunetten	+5,5%	-60,3%	nb	-4 min (-26,8%)
A9 Velsen-Raasdorp	+12,6%	-20,5%	nb	-2 min (-10,3%)
A9 Badhoevedorp-Velsen	+3,6%	-92,2%	nb	-3 min (-22,2%)
A2 Urmond-Het Vonderen	-4,2%	-92,5%	nb	-2 min (-12,6%)
A28 Hattemerbroek-Lankhorst	+1,4%	-88,5%	nb	-2 min (-9,1%)
A4-A10 Badhoevedorp-Amstel	+2,9%	-53,7%	Nb	-2 min (-6,8%)
A10-A4 Amstel-Badhoevedorp	+2,6%	-56,9%	nb	-2 min (-10,8%)
A1-A6 Watergraafsmeer-Almere	-1,6%	-72,8%	nb	-2 min (-15,4%)
A6-A1 Almere-Watergraafsmeer	+4,9%	-68,2%	nb	-2 min (-14,5%)

`=' gelijk, '<' verlaging, '>' verhoging, '≈' verschillend, 'nb' niet bekeken/niet bekend

*) per miljoen voertuigkilometer

23-09-2013

Versie 3.0 / 23



5. Spits- en plusstrook: cijfers (5)

Meetlocatie	Verkeers- prestatie	VVU	Filezwaarte	Reistijd
Verruiming openingstijden (35 stroken)	nb	-10% - 0%	nb	-5% tot -10%

`=' gelijk, '<' verlaging, '>' verhoging, '≈'verschillend, 'nb' niet bekeken/niet bekend

*) per miljoen voertuigkilometer

23-09-2013



6. Doelgroep- en wisselstrook: overzicht

- Doelgroepstroken worden goed gebruikt door de doelgroep (40%-100%)
- Forse rijtijdwinsten doelgroep (tot 14 minuten), soms ten koste van overig verkeer (+2 minuten tot -5 minuten)
- De veiligheid is gelijk gebleven, uitgezonderd de wisselstrook (onveilig)



6. Doelgroep- en wisselstrook: cijfers

Meetlocatie	Gebruik strook door doelgroep	Rijtijd	File- zwaarte	Emissies	Geluid	Veilig- heid
A2 Ouderkerk a/d Amstel (bus)	100%	-2 minuten	nb	nb	nb	=
A2 Oudenrijn-Utrecht (bus)	40%	0/-5 minuten	nb	nb	nb	=
A1/A6 Almere-Vechtbrug (bus)	>50%	-3 minuten	nb	nb	nb	=
A16 Ridderster- Terbregseplein (vracht)	85%/90%	+2 min (pers) -10 min (vracht)	nb	=	<	=
A1 carpool/wisselstrook (1e evaluatie)	76% (3+)	-14 min (carpool/wissel) -5 min (A1/A6)	-37% (A1/A6)	nb	nb	=
A1 wisselstrook (2e evaluatie)	nvt	max. -1 minuut (wissel vs A1)	nb	nb	nb	<

'=' gelijk, '<' verlaging, '>' verhoging, '≈' verschillend, 'nb' niet bekeken/niet bekend



7. Maatregelen bij Werk in Uitvoering: overzicht

- Soms minder aanbod (tot 11%)
- Werkvak wordt minder gebruikt (tot 38%)
- Hierdoor toename van intensiteit op omleidingroutes (tot 13% HWN en tot 40% OWN)
- Veiligheid kan slechter worden door meer gebruik van OWN



7. Maatregelen bij Werk in Uitvoering: cijfers

Meetlocatie	Verkeers-aanbod	Intensiteit werkvak	Intensiteit omleidingen	Rijtijd	VVU	Veiligheid
A10-West	-11%	-38%	+3% (HWN) +21% (OWN)	+1 min (HWN) +6 min (OWN)	=	nb
A28 Zwolle	=	-16%	-3%/+13% (HWN) +10%/+40% (OWN)	Nb	nb	<
A16 Moerdijkbrug		-5%	+5% A29 0% A27	-2,5 min (spits) -5 min (drukste uur)	nb	=
Verplaatsbare barri�r WIU Haringvlietbrug WIU Hollandse brug	nb nb	nb nb	nb nb	nb nb	-815/dag -1700/dag	nb nb
A6 Hollandse Brug	nb	-7%	+2% A27	nb	nb	nb
A6 Ketelbrug	nb	-14%	+11% N50	>	nb	nb
A12 Velperbroek	-1%	-11%	nb	nb	nb	nb
A1/A50 Beekbergen	Nb	-4%	0%-7%	nb	nb	nb

`=' gelijk, '<' verlaging, '>' verhoging, '≈' verschillend, 'nb' niet bekeken/niet bekend



8. Verkeerslichtenregelingen: overzicht

- Nieuwe typen regelingen leveren soms beter en soms slechter in vergelijking met de bestaande regelingen, zowel lokaal als op netwerkniveau (-33% tot +10% rijtijd)
- Verbetering autoverkeer soms ten koste van OV en fietsers
- Verkeerskundig onderhoud van VRI's is belangrijk
- Grote besparingen in VVU's door aanpassing brugopeningen



8. Verkeerslichtenregelingen: cijfers (1)

Meetlocatie	Rijtijd auto's	Rijtijd OV	Rijtijd fietsers	Aantal stops	Capaciteit	Emissies	Veiligheid
Rotonde Kooimeer 2-fasen vs. 4 fasen regeling	-33%	nb	nb	-16%	+11%	nb	nb
Kruispunt Hornerheide (RW273) MOVA vs. voertuigafhankelijk	+10%	nb	+2%	≈	nb	nb	nb
SCOOT Nijmegen (1e evaluatie) star vs. SCOOT	+3%	=	+9%	+49%	+4%	-4%	nb
SCOOT Nijmegen (2e evaluatie) star vs. SCOOT	-11%	nb	nb	nb	nb	nb	nb
UTOPIA-SPOT Eindhoven (oude regeling vs. UTOPIA)	-21%	+10%	-5%/ +20%	nb	nb	nb	nb
Bredaseweg Tilburg voertuigafhankelijk vs. adaptief	-3%/ -20%	nb	-5%/ -11%	nb	nb	nb	nb
N282 Breda-Tilburg voertuigafhankelijk vs. ODYSA	0%/ -30%	+4%	nb	-22%/ -45%	nb	nb	=

'=' gelijk, '<' verlaging, '>' verhoging, '≈' verschillend, 'nb' niet bekeken/niet bekend



8. Verkeerslichtenregelingen: cijfers (2)

Meetlocatie	Rijtijd auto's	Rijtijd OV of vracht	Rijtijd fietsers	Aantal stops	VVU	Emissies	Veiligheid
N65 Tilburg-Den Bosch Tovergroen vs. geen Tovergroen	0% hoofd +5% zij	nb	nb	nb	nb	-1.0% NO2 -0.6% PM10	>
Tovergroen N261 – Waalwijk Tovergroen N629 – Hoogstraat	> >	nb nb	nb nb	nb nb	nb nb	nb nb	> nb
Groene Golf Team 5 projecten	nb	nb	nb	nb	+25% tot -66% (gem. -31%)	nb	nb
Brugopening Haringvlietbrug	nb	nb	nb	nb	-38%	nb	nb
Brugopening Ketelbrug	nb	nb	nb	nb	-58%	nb	nb
Plaatsing VRI A16 – Rijsbergen	nb	nb	nb	nb	-10% A16 +1% OWN	nb	=

'=' gelijk, '<' verlaging, '>' verhoging, '≈' verschillend, 'nb' niet bekeken/niet bekend



9. Regelscenario's: overzicht

- Regelscenario's hebben een wisselend effect, afhankelijk van locatie en toegepaste maatregelen



9. Regelscenario's: cijfers

Meetlocatie	Capaciteit	Filezwaarte of VVU	Reistijd	Baten
A2 – Oudenrijn-Deil (regelscenario)	=	+14%	+2 min (6%)	nb
A2 – Deil-Vught (regelscenario)	-6%	+60%	+6 min (28%)	nb
A2 – Holendrecht (regelscenario)	+1% tot +2%	-35%	-20% tot -30%	nb
A13 – Den Haag-Rotterdam (ongeval)	nb	-4.207	nb	€ 63.105
A15 – Rotterdam-Maasvlakte (ongeval)	nb	-468	nb	€ 7.013
A12 – Utrecht-Gouwe (ongeval)	nb	-1577	nb	€ 23.661
A12 – Gouda-Utrecht (ongeval)	nb	-2664	nb	€ 39.960
A15 – Maasvlakte-Vaanplein	nb	-3%	nb	nb
A10 – Hele ring	nb	-4%	-1%	nb
Ochtendspits – binnenring	nb	+4%	+1%	nb
Ochtendspits – buitenring	nb	+4%	+1%	nb
Avondspits – binnenring	nb	-1%	-2%	nb
Avondspits – buitenring	nb	-13%	-2%	nb



10. Diversen: overzicht

- Afsluiting toerit: lagere filezwaarte hoofdrijbaan (-25%)
- Ritsen heeft geen effect op doorstroming, maar leidt wel tot beter invoeggedrag
- Per rijstrook ritsen: soms hogere snelheden (tot 11 km/uur)
- Spitsteams hebben wisselend effect (-28% tot +45% VVU's)



10. Afsluiting toerit, ritsen, afkruisen: cijfers

Meetlocatie	Capaciteit	Filezwaarte of VVU	Reistijd	Snelheid	Ritsen
A2 Waardenburg (afsluiting toerit)	nb	-25%	nb	nb	nb
A15-Zuid Beneluxster (ritsen)	-2%/0%	=	nb	nb	+10%
A15-Noord Beneluxster (ritsen)	-3%/+2%	nb	nb	nb	+6%
A9 – Badhoevedorp (afkruisen)	nb	-37%	0% tot -54%	nb	nb
A1 – Diemen (afkruisen)	nb	-3%	-3% tot -8%	nb	nb
A2 – Oudenrijn-Deil (regelscenario)	=	+14%	+2 min (6%)	nb	nb
A2 – Deil-Vught (regelscenario)	-6%	+60%	+6 min (28%)	nb	nb
A2 – Holendrecht (regelscenario)	+1% tot +2%	-35%	-20% tot -30%	nb	nb
A2 – Maasbracht (per rijstrook ritsen)	0%	nb	nb	nb	nb
A9 – Wijkertunnel (per rijstrook ritsen)	+2%	nb	-1,5 min (14%)	+11 km/uur	nb
A27 – Everdingen (afkruisen)	nb	≈	nb	nb	nb

'=' gelijk, '<' verlaging, '>' verhoging, '≈'verschillend, 'nb' niet bekeken/niet bekend



10. Spitsteam: cijfers

Meetlocatie	Capaciteit	Duur AID	VVU	Rijtijd	Snelheid
A12-A27 Lunetten	-5%	nb	+45%	nb	=
A12 Gouda-Voorburg (1)	-2%/+1%	-23%	-18%	-9%	nb
A12 Gouda-De Meern	-1%	+4%	+16%	-1%	nb
A2 's Hertogenbosch	-1%	-15%	+11%	=	nb
A2 De Hogt-Batadorp	nb	-21%	-15%	-9%	+9%
A50 Grijsoord-Valburg	nb	-16%	-4%	-5%	+3%
A4 Beneluxplein-Kethelplein	nb	+10%	-16%	-15%	+12%
A1-A10 Muiden-Duivendrecht	nb	-5%	-3%	-5%	4%
A2 Oudenrijn-Everdingen	nb	-17%	-28%	-17%	17%
A12 Gouda-Voorburg (2)	nb	-4%	-4%	-2%	-1%
A4 Kethelplein-Beneluxplein	nb	+65%	+34%	+11%	-11%

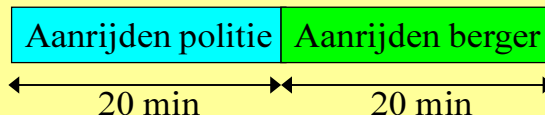
'=' gelijk, '<' verlaging, '>' verhoging, '≈' verschillend, 'nb' niet bekeken/niet bekend



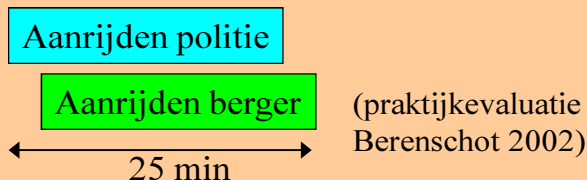
11. Incident Management

Baten Incident Management

Zonder personenautoregeling:



Met personenautoregeling:



Nog niet verrekend:

- vrachtautoregeling (ca. 10% incidenten, groter percentage vertraging)
- IM + wegininspecteurs (tijdwinst, meer menskracht, betere registratie)
- Tijdwinst door opleidingen / communicatie / inzet verkeerscentrales
- Bijdrage aan verbetering verkeersveiligheid

Effecten Utrecht jul+sep+okt 2003:

552 000 VVU door incidenten
(berekend, fictieve situatie)

394 000 VVU door incidenten
(berekend, inschatting)

Dus, ca. 7% minder VVU t.o.v. totaal
(totale VVU ca. 2,2 mln)
Studie van RAND (2006): -10% VVU
Studie van TNO (2006): -12% VVU



Proces van incident management





11. Incident Management: overige cijfers

Meetlocatie	Tijdwinst afhandeling	VVU	Kosteneffectiviteit
IM camera's	4 minuten	-16 VVU/incident (dal) -31 VVU/incident (spits)	1,0
Mobiele camera voertuig wegininspecteur	=	nb	nb
Bonusregeling bergers	2 minuten	-125 VVU/incident (spits)	5,5
ZOAB-reiniger op locatie	19 minuten	nb	> 1
Kijkschermen	=	-1400 VVU/incident (mee) -920 VVU/incident (kijk)	>1
Versneld sporenonderzoek	15-180 min	-11000 VVU/incident	>> 1
Praktijkproef ecall	<	nb	nb

`=' gelijk, '<' verlaging, '>' verhoging, '≈' verschillend, 'nb' niet bekeken/niet bekend



12. Route-informatie: overzicht

- HWN: 4% tot 12% verandert van route; in de stad: 2% tot 3%
- Bij incidenten verandert 4% - 29% van route
- Filezwaarte en VVU's nemen af (7% - 30% in zwaar belast netwerk)
- BermDRIP's inzetten bij incidenten levert veel op, evenals Cross-Border Management
- Veiligheid verandert niet bij inzet van DRIP's
- 75% - 97% vindt informatie duidelijk, behalve bij Eindhoven
- Ongeveer 50% heeft voorkeur voor reistijd



12. Route-informatie: cijfers (1)

Meetlocatie	Verandering route	File zwaarte	VVU	Boodschap begrepen	Emissies	Veiligheid
Ring Amsterdam (1e DRIP in NL, RIA-1)	12% (enquête)	-30%	nb	nb	nb	=
Ring Amsterdam (4 DRIP's, RIA-3, 2e meting)	nb	-25%	-25%	nb	nb	=
Ring Amsterdam (11 DRIP's, RIA-4)	ja	-23% -27%	-14%	nb	<	>
Ring Rotterdam (3 DRIP's)	4%	-9%	nb	nb	=	nb
Ring Rotterdam (7 DRIP's)	nb	-7%	nb	nb	nb	nb
Breda (7 DRIP's)	4%	-75%	-61%	97%	nb	=
Utrecht (7 DRIP's)	5%	nb	nb	98%	nb	nb
Rotterdam stedelijk (5 DRIP's)	2%-3%	nb	nb	94%	nb	nb

'=' gelijk, '<' verlaging, '>' verhoging, '≈' verschillend, 'nb' niet bekeken/niet bekend



12. Route-informatie: cijfers (2)

Meetlocatie	Verandering route	File zwaarte	VVU	Boodschap begrepen	Emissies	Veiligheid
bermDRIP's Noord-Brabant	4% - 29%	nb	-108/incident	84%	nb	nb
bermDRIP's FileProof OWN	0% - 10%	nb	nb	83%	nb	nb
Eindhoven (6 DRIP's)	0%	nb	nb	20% - 25%	nb	nb

`=' gelijk, '<' verlaging, '>' verhoging, '≈' verschillend, 'nb' niet bekeken/niet bekend



12. Cross-Border Management: cijfers

Meetlocatie	Aantal inzet/jaar	% reagerend verkeer	VVU per inzet	Kosten aanleg	Kosten beheer/jaar	Baten / jaar
Eindhoven – Köln (2000)	40	3,5%		328 k€	Nb	287 k€
Rotterdam – Antwerpen (2000)	50	5%-8%	150-200	450 k€	Nb	149 k€
Eindhoven – Köln (2007)	85	50% van doel	300	200 k€	30 k€	510 k€
Rotterdam – Antwerpen (2007)	64	50% van doel	600	200 k€	30 k€	670 k€
Arnhem – Oberhausen (2007)	19	50% van doel	250	400 k€	30 k€	50 k€

`=' gelijk, '`<` verlaging, '`>` verhoging, `≈`verschillend, `nb` niet bekeken/niet bekend



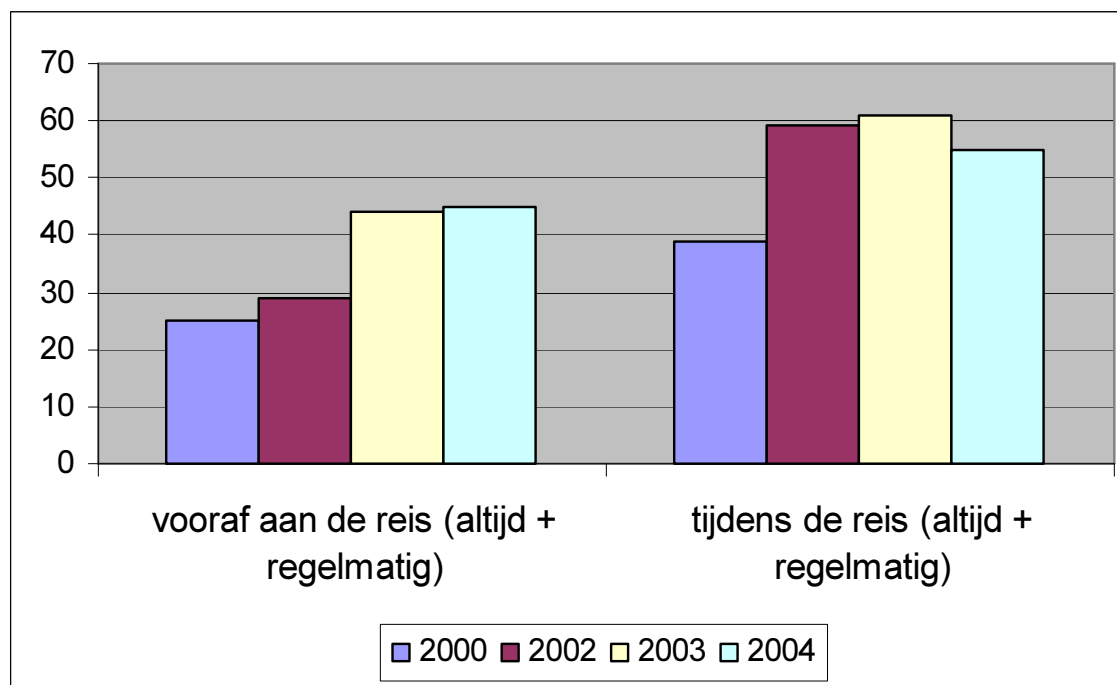
13. Verkeersinformatie: overzicht

- Verkeersinformatie leidt tot routewijziging
- Bij geïndividualiseerde informatie neemt aantal routewijzigingen toe
- Informatie vooraf de reis reduceert de vraag op kritische tijdstippen
- Grensoverschrijdende informatie m.b.t. incidenten is effectief



13. Verkeersinformatie: gebruik

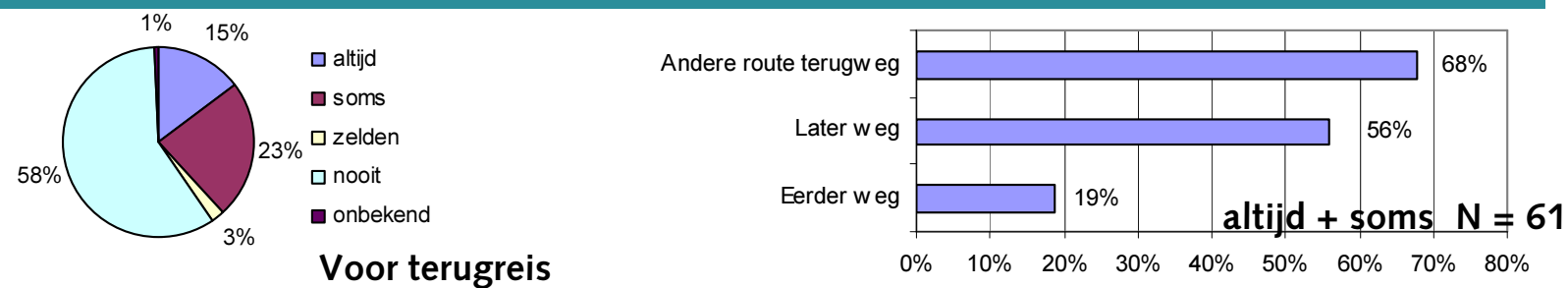
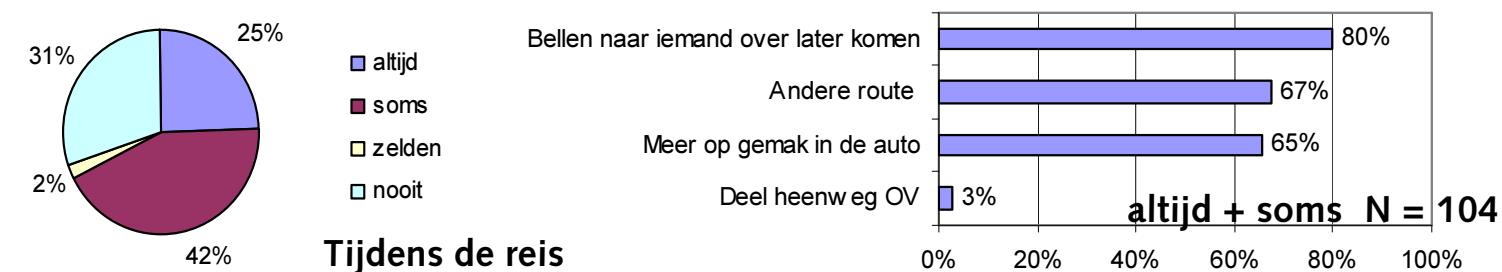
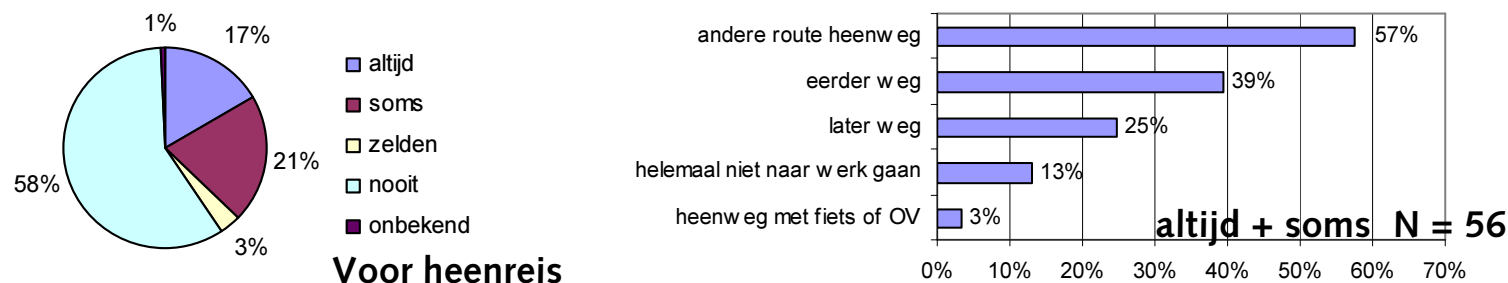
Het gebruik van verkeersinformatie door HWN-gebruikers neemt toe





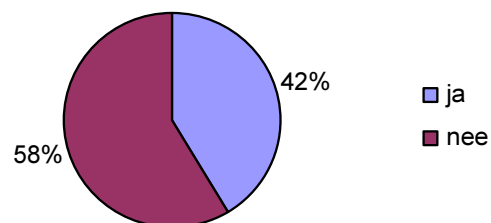
13. Verkeersinformatie: gebruik woon-werk

Steekproefgrootte: 150

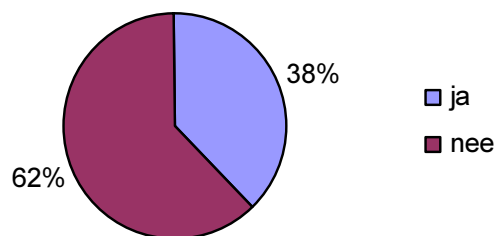
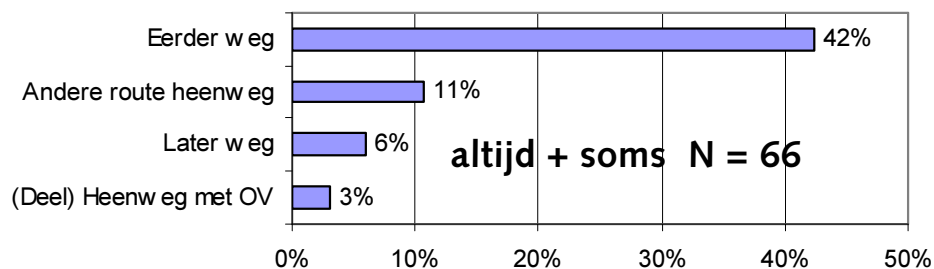




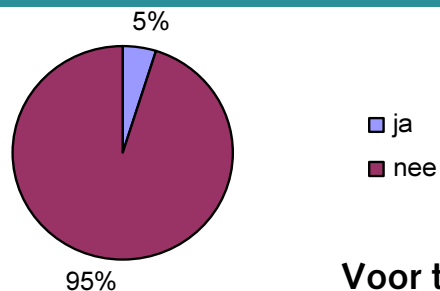
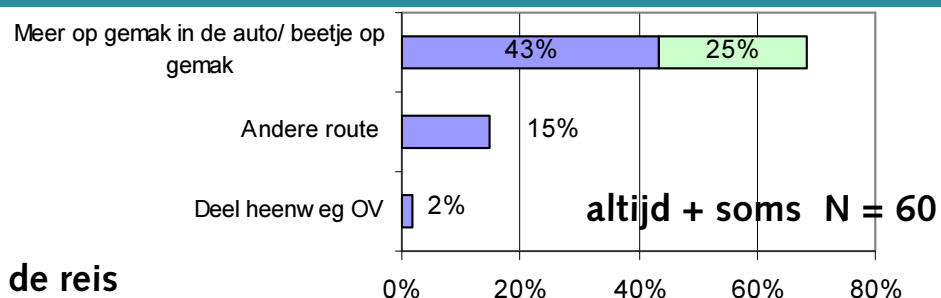
13. Verkeersinformatie: gebruik evenementen



Voor heenreis



Tijdens de reis



Voor terugreis

Steekproefgrootte: 159



13. Verkeersinformatie: gebruik in-car

- Onderzocht ca 1.900 verplaatsingen
- Individuele informatie leidt tot meer routewijziging
- Bij individuele informatie wijzigt 34% van route, tegenover 22% bij gewoon geïnformeerde verplaatsingen
- Voor alle verplaatsingen: 14% bij individuele informatie versus 6% bij gewone informatie





14. Kleine infra-maatregelen: overzicht

- Lokaal kunnen kleine infrastructurele maatregelen veel opleveren (tot 25% minder VVU)



14. Kleine infra-maatregelen: cijfers

Meetlocatie	Afgelegde afstand	Voertuig-verliesuren	File-zwaarte	Reistijd	Snelheid	Veiligheid
A27 – Hilversum Doorgetrokken streep	0%	-25%	-29%	-8%	+11%	=
A20 – Moordrecht Verlenging uitvoeger	-3%	0%	-10%	0%	-3%	>
A22 – IJmuiden Verhogen invoegsnelheid	-13%	0%	0%	+2%	-1%	=
A18 – Didam – verbeteren invoegen	Nb	Nb	Nb	Nb	Nb	Nb

`=' gelijk, '<' verlaging, '>' verhoging, '≈' verschillend, 'nb' niet bekeken/niet bekend

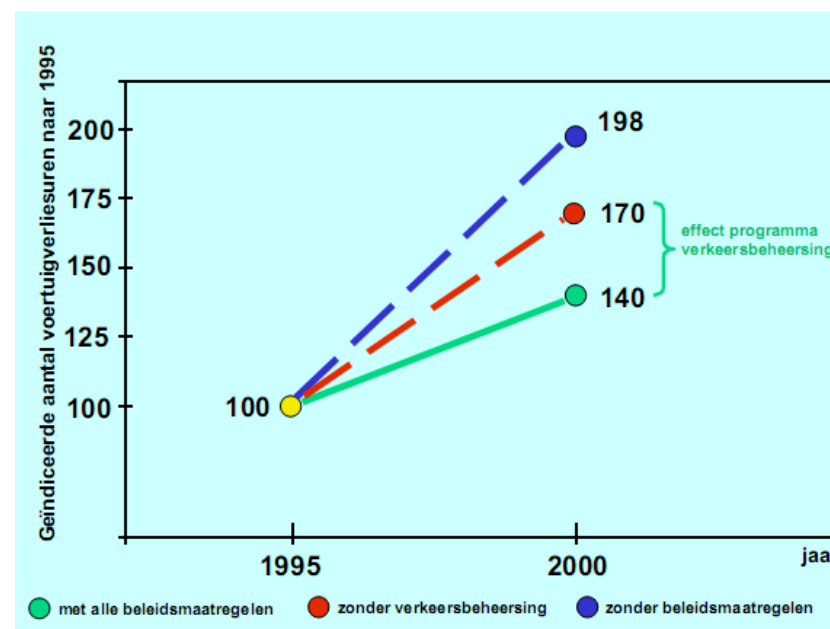
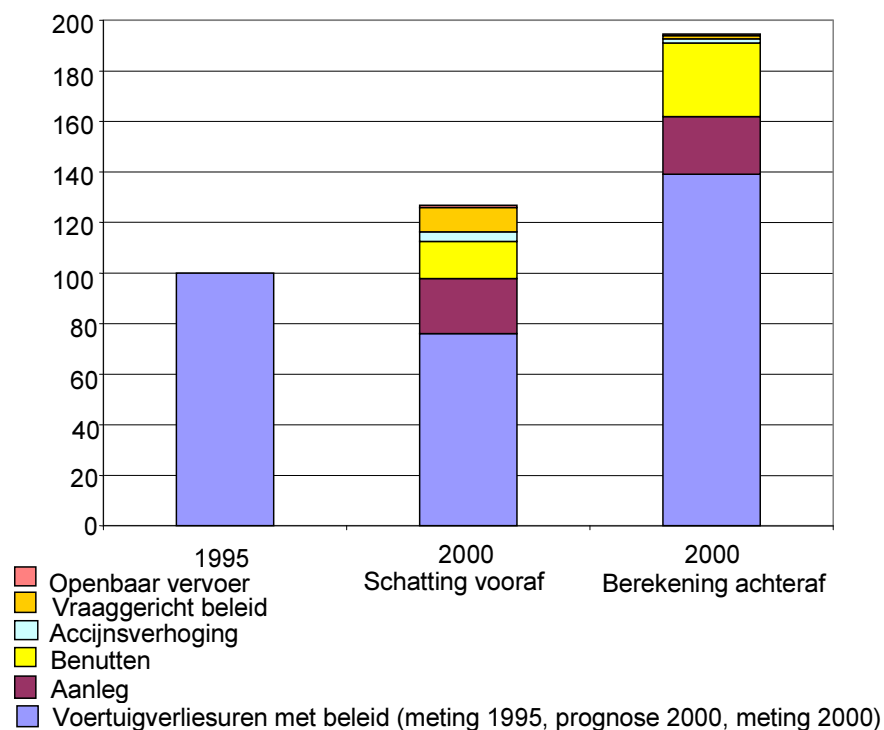


- Programma Benutten 1995-2000: voor benutting -30% VVU's
- Programma No Regret 2007-2009: kosteneffectiviteit 1,2 – 5,6
- KiM analyse Benutting 2000-2011: -9% VVU's

- Programma Benutten 1995-2000: voor benutting -30% VVU's
- Programma No Regret 2007-2009: kosteneffectiviteit 1,2 – 5,6
- KiM analyse Benutting 2000-2011: -9% VVU's



15. VM-programma's: Programma Benutten





15. VM-programma's: No Regret

Maatregel	Aantal	Kosten aanleg	Kosten totaal	Baten	KB-ratio
bermDRIP's incidenten	16	2,2 M€	4,1 M€	23,0 M€	5,6
bermDRIP's overig	70	9,7 M€	18,1 M€	0 M€	-
IM camera's	312	13,8 M€	21,4 M€	21,3 M€	1,0
Verkeerssignalering	30 km	23,9 M€	40,9 M€	50,7 M€	1,2
Toeritdosering	9	nb M€	nb M€	nb M€	nb
Totale pakket 'No Regret'		49.6 M€	84,5 M€	95,0 M€	1,2



Waterfall chart illustrating the change in road traffic deaths from 2000 to 2011, based on the provided data.

Factor	Change (%)
2000 (Start)	100%
Bevolking Banen Autobezit	+63%
Brandstof-prijs	-8%
Weer Ongevallen Werk aan weg	-3%
Verhoging belasting woon-werk	+6%
Snelheids-verhoging en traject-controles	+4%
Overige factoren	-3%
Nieuwe wegen	-1%
Extra stroken	-27%
Verkeers-management	-9%
2011 (End)	122%

Contact

Henk Taale

TrafficQuest

E-mail: henk.taale@rws.nl

TrafficQuest is een samenwerkingsverband van

TNO innovation
for life

 **TU**Delft



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu