

# SWOV-Factsheet

## Kosten van verkeersongevallen

### Samenvatting

Verkeersongevallen leiden tot allerlei maatschappelijke kosten, zoals medische kosten, productie-verlies, immateriële schade, materiële schade, afhandelingskosten en filekosten. Met een zekere regelmaat wordt onderzoek gedaan naar de kosten van verkeersongevallen en trends daarin. In 2003, het laatste jaar waarvoor de kosten zijn onderzocht, bedroegen de kosten van verkeersongevallen in Nederland 12,3 miljard euro, ofwel 2,6 procent van het bruto binnenlands product. Een voorlopige berekening laat zien dat de kosten in 2007 ongeveer even hoog zijn (12,0 miljard euro), maar dat het aandeel in het bbp lager is (2,1%). Inzicht in deze kosten wordt gebruikt in beleidsvoorbereiding en -evaluatie en maakt vergelijking mogelijk met kosten op andere beleidsterreinen. Een ander belangrijk toepassingsgebied is kosten-batenanalyses, waarin de kosten per (bespaard) slachtoffer of ongeval worden gebruikt om investeringen in verkeersveiligheid te beoordelen. De methode van onderzoek naar de kosten van verkeersveiligheid is in de loop der jaren sterk verbeterd, bijvoorbeeld door ook immateriële kosten mee te nemen.

### Achtergrond

In 2008 vielen er in Nederland 750 doden in het wegverkeer, ongeveer 18.000 mensen per jaar worden in een ziekenhuis opgenomen. Daarnaast vindt er jaarlijks een nog veel groter aantal ongevallen plaats met slachtoffers met lichter letsel of met uitsluitend materiële schade (UMS). Dit leidt tot allerlei maatschappelijke kosten, zoals medische kosten en productieverlies. Het verbeteren van de verkeersveiligheid heeft veel aandacht in het mobiliteitsbeleid, niet in de laatste plaats vanwege deze maatschappelijke kosten (VenW, 2008). Zowel in binnen- als buitenland wordt met regelmaat onderzoek gedaan naar de omvang van de kosten van verkeersongevallen en trends daarin. In Nederland dateert het eerste onderzoek uit 1985 (McKinsey, 1985). In 1995 maakte de SWOV, in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV), de eerste update van dit onderzoek, waarbij de methode op diverse punten werd verbeterd (Muizelaar et al., 1995). Sindsdien doen de SWOV en de Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS, voorheen AVV) periodiek onderzoek naar de kosten van verkeersongevallen in Nederland. Door de jaren heen is de methode daarbij verder verbeterd, bijvoorbeeld door de kosten van immateriële schade en files ten gevolge ongevallen op te nemen. Soortgelijke ontwikkelingen deden zich in andere landen voor.

### Waarvoor dient onderzoek naar kosten van verkeersongevallen?

Informatie over de omvang en ontwikkeling van de kosten van verkeersongevallen is om twee redenen van belang voor het beleid en voor beleidsondersteunend onderzoek. In de eerste plaats wordt deze informatie met regelmaat gebruikt bij de voorbereiding en evaluatie van het landelijke verkeersveiligheidsbeleid, bijvoorbeeld bij de totstandkoming van de *Nota Mobiliteit* (VenW & VROM, 2004). Ook is deze informatie nuttig om de kosten van verkeersongevallen te vergelijken met die in andere beleidssectoren. Dat kunnen sectoren binnen verkeer en vervoer, maar ook daarbuiten zijn, bijvoorbeeld milieubeleid, gezondheidszorg of andere sectoren van veiligheidsbeleid. Informatie over de maatschappelijke kosten geeft inzicht in mogelijkheden voor kostenbesparing en kan worden gebruikt bij het prioriteren van beleidsdoelstellingen. Ook worden internationale vergelijkingen gemaakt van de kosten van verkeersongevallen.

In de tweede plaats wordt informatie over de kosten van verkeersongevallen gebruikt in kosten-batenanalyses (zie de SWOV-factsheet *Kosten-batenanalyse van verkeersveiligheidsmaatregelen*). Daarin worden de kosten per ongeval of per slachtoffer gebruikt om de verkeersveiligheidseffecten van beleidsmaatregelen in geld uit te drukken. In de leidraad *Overzicht Effecten Infrastructuur (OEI)*, een leidraad voor kosten-batenanalyses die in Nederland veelvuldig wordt toegepast, zijn bijvoorbeeld kengetallen voor kosten van ongevallen opgenomen (Eijgenraam et al., 2000). Onderzoek naar kosten van verkeersveiligheid wordt ook uitgevoerd voor het beprijzen van mobiliteit. Ramingen van de kosten van verkeer dienen om na te gaan in hoeverre het bestaande prijsbeleid efficiënt is en welke verbeteringen mogelijk zijn. Studies van onderzoeks- en adviesbureau CE (CE, 2004) en de European Conference of Ministers of Transport (ECMT, 1998) gaan hierop in. Behalve kosten van verkeers-

gemiddelde kosten per dag van verzorging in een ziekenhuis of verpleeghuis en het aantal ambulanceritten per jaar.

2. *Productieverlies*. Er wordt uitgegaan van het potentiële productieverlies, dat wil zeggen de bijdrage in geld uitgedrukt die iemand had kunnen leveren wanneer hij of zij niet gewond was geraakt of voortijdig was overleden. Bij deze bepaling doet het er dus niet toe of de individuele slachtoffers voor het ongeval ook werkelijk arbeid verrichtten, of dat zij in de toekomst ook werk gehad zouden hebben. Bij verkeersdoden wordt de productie gedurende alle verloren productieve levensjaren geschat en contant gemaakt, dat wil zeggen gewogen over die verloren jaren. Tot op heden is geen rekening gehouden met de kosten van onbetaalde arbeid zoals huishoudelijk werk en vrijwilligerswerk. Wel maakt het consumptieverlies van verkeersdoden deel uit van de productiekosten.
3. *Verlies aan kwaliteit van leven*. Voor het bepalen van deze immateriële kosten wordt gebruikgemaakt van een enquêteonderzoek in Nederland naar het bedrag dat mensen bereid zijn te betalen voor een bepaalde afname van het ongevalsrisico (De Blaeij, 2003). In dit onderzoek is de zogeheten 'Value Of a Statistical Life' (VOSL) bepaald, die de basis vormt voor de berekening van de immateriële schade. De VOSL wordt gecorrigeerd voor het consumptieverlies van verkeersdoden omdat dit reeds meegenomen is in de kostencategorie productieverlies (Wesemann et al., 2005).  
Over de immateriële schade van niet-dodelijk letsel is nog weinig bekend; alleen in Groot-Brittannië is een studie daarnaar uitgevoerd (Hopkin & O'Reilly, 1993). Op basis daarvan wordt de immateriële schade per ziekenhuisgewonde geschat op 10% van de immateriële schade van een dode.
4. *Materiële kosten*. De raming van deze kosten wordt gebaseerd op verzekeringsgegevens, zoals uitgekeerde schadeclaims, en op schattingen van niet-geclaimde schade en het eigen risico van verzekerden.
5. *Afhandelingskosten*. Deze kosten worden onder meer geraamd op basis van CBS-statistieken en verzekeringsgegevens.
6. *Filekosten*. Om deze kosten te bepalen wordt gebruikgemaakt van onderzoek naar de totale filekosten en het aandeel tijdverlies door files die het gevolg zijn van ongevallen. Dit aandeel was in 1997, het laatste jaar waarvoor dit cijfer bekend is, ongeveer 13% (NEA, 1998). Voor recentere jaren wordt dit aandeel gecorrigeerd voor de ontwikkeling van de filezwaarte (lengte maal duur van files). Volgens deze methode was het aandeel 14% in 2003 (AVV, 2006).

In het eerste onderzoek naar de kosten van de verkeersonveiligheid in Nederland (McKinsey, 1985) zijn ook de kosten van preventie, zoals kosten van maatregelen en onderzoek, bepaald. Deze vormen echter geen onderdeel van de kosten ten gevolge van verkeersongevallen; zij dienen juist om ongevallen te voorkomen.

#### Hoe hoog zijn de kosten van verkeersongevallen in Nederland?

De totale kosten van verkeersongevallen in Nederland bedroegen in 2003, het laatste jaar waarover hiernaar onderzoek is gedaan, 12,3 miljard euro. De grootste kostenposten waren in 2003 immateriële schade (5,5 miljard euro) en materiële kosten (3,8 miljard euro), terwijl ook het productieverlies en afhandelingskosten (beide 1,3 miljard euro) een groot aandeel in de totale kosten hadden (zie *Tabel 1*).

Kostencategorie	1997	2000	2003
Medische kosten	182	192	232
Materiële kosten	2.647	3.250	3.866
Afhandelingskosten	834	1.055	1.262
Productieverlies	1.290	1.441	1.294
Filekosten	88	100	125
Immateriële kosten	5.206	4.957	5.549
Totaal	10.248	10.995	12.327

Tabel 1. *Maatschappelijke kosten van verkeersongevallen (in miljoen euro, lopende prijzen)*. Bron: AVV, 2006.

De kosten zijn tussen 1997 en 2003 met 20% gestegen. Als echter wordt gecorrigeerd voor inflatie is de kostenstijging zeer beperkt: 1%. Er zijn wel forse verschillen tussen de diverse kostenposten. De afhandelingskosten en materiële kosten zijn met zo'n 50% gestegen, onder andere door hogere

Ongevalsemst	Aantal slachtoffers	Kosten (miljard euro)
Doden	791	2,0
Ziekenhuisgewonden	18.190	4,8
SEH	99.000*	0,8
Licht letsel	Niet bekend	0,4
UMS	Niet bekend	3,9
<b>Totaal</b>	<b>Niet bekend</b>	<b>12,0</b>

<sup>1</sup> Voorlopig cijfer op basis van het Letselinformatiesysteem (LIS)

Tabel 3. Aantal slachtoffers en kosten van verkeersongevallen naar ongevalsemst in 2007.

De kosten van verkeersongevallen bedroegen in 2003 2,6% van het bruto binnenlands product (bbp). Tussen 1997 en 2000 daalde dit percentage van 3,0 naar 2,6, tussen 2000 en 2003 bleef het constant, en daarna daalde het naar 2,1% in 2007 (uitgaande van bovenstaande berekening van de kosten in 2007). Ook een vergelijking met andere maatschappelijke kosten geeft meer inzicht in de orde van grootte. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM, 2009) schat de kosten van files op het hoofdwegennet in 2008 op 2,8 tot 3,6 miljard euro. Dit zijn de kosten van direct reistijdverlies en onbetrouwbaarheid van reistijden, kosten die ontstaan doordat mensen hun gedrag aanpassen aan files (omrijden, ander reistijdstip en dergelijke), extra brandstofkosten en indirecte kosten, zoals effecten op het openbaar vervoer. De milieukosten van het wegverkeer worden geraamd op 2,0 tot 8,5 miljard euro (KiM, 2009). Daarbij gaat het om de kosten ten gevolge van luchtvervuilende emissies, emissie van CO<sub>2</sub> en geluidsoverlast. In vergelijking met deze andere verkeersgerelateerde kosten zijn de kosten van verkeersongevallen dus hoog.

#### Wat als we internationaal vergelijken?

In veel landen wordt onderzoek gedaan naar de kosten van verkeersongevallen en er zijn verschillende internationaal vergelijkende studies. Voor een verantwoorde vergelijking dient voldoende bekend te zijn over de volgende vragen: Zijn dezelfde kostencategorieën onderzocht? Zijn dezelfde meetmethoden gehanteerd? Zijn de gebruikte gegevens van vergelijkbare kwaliteit?

De COST 313-studie geeft in hoofdlijnen een antwoord op de eerste twee vragen. Afgezien van de immateriële kosten en de meetmethoden daarvoor, hebben de veertien landen verder dezelfde kostencategorieën en meetmethoden gehanteerd. Desondanks kunnen bij de bepaling van het productieverlies nog grote verschillen optreden (waardering van onbetaald werk; correctie voor consumptieverlies van overleden slachtoffers; Elvik, 1995).

De vraag of de gegevens van vergelijkbare kwaliteit zijn is door COST 313 niet beantwoord. Beantwoording is ook praktisch onmogelijk, gezien het grote aantal uiteenlopende bronnen dat voor dit soort studies gebruikt wordt. Wel is bij één van de vergelijkende onderzoeken (Elvik, 2000) nagegaan of de kostenschattingen betrekking hebben op alle ongevallen, dat wil zeggen ook de ongevallen met uitsluitend materiële schade en ongevallen die niet geregistreerd zijn in de officiële ongevallenstatistieken.

Gezien al het voorgaande moeten de uitkomsten van internationale vergelijkingen met de nodige reserves gebruikt worden. Verder zou op z'n minst onderscheid gemaakt moeten worden tussen landen die wel en die geen rekening houden met immateriële kosten.

Elvik (2000) heeft de kosten van acht Europese (en vier niet-Europese) landen vergeleken. Al deze landen hadden ook op enigerlei wijze de immateriële kosten geschat. De gegevens van de acht Europese landen hadden betrekking op één jaar uit de periode 1990-1997. Voor deze landen varieerden de kosten inclusief de immateriële kosten van 1,3 tot 3,2% van het bruto nationaal product (gemiddeld 2,1%) en exclusief de immateriële kosten van 0,5 tot 2,8% (gemiddeld 1,3% van het bnp). Trawén et al. (2002) onderzochten de gebruikte kosten per verkeersdode in negen Europese en twee niet-Europese landen. Zij laten zien dat deze waarde gemiddeld met ongeveer 70% is toegenomen in de periode 1990-1999. Deze toename is onder andere toe te schrijven aan verandering in berekeningsmethoden en toevoeging van kostenposten, zoals immateriële schade. Ofschoon de meegenomen kosten en methoden steeds meer op elkaar gaan lijken, blijven er grote verschillen bestaan tussen de schattingen in verschillende landen. Dit blijkt bijvoorbeeld uit een overzicht van kosten per slachtoffer in tien Europese landen, dat in het project *Road Safety and Environmental Benefit-Cost and Cost-Effectiveness Analysis for Use in Decision-Making* (ROSEBUD) is gemaakt (Hakkert & Wesemann, 2005). Voor de vijf landen (naast Nederland) die ook de immateriële kosten

Kramer, M. (2006). Kosten ten gevolge van verkeersongevallen in Nederland in 2000. Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Rotterdam.

KiM (2009). Mobiliteitsbalans 2009. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, Den Haag.

McKinsey (1985). Naar een slagvaardig verkeersveiligheidsbeleid. Eindrapport. McKinsey&Company, Amsterdam.

Muizelaar, J., Matthijssen, M.P.M. & Wesemann, P. (1995). Kosten van verkeersonveiligheid in Nederland, 1993. R-95-61. SWOV, Leidschendam.

NEA (1998). Filekosten op het Nederlandse hoofdwegennet in 1997. NEA Transportonderzoek en -opleiding, Rijswijk.

Poppe, F. (1998). Investeren in een duurzaam-veilig wegverkeerssysteem; Is dat te organiseren? R-98-58. SWOV, Leidschendam.

Trawén, A., Maraste, P. & Persson, U. (2002). International comparison of costs of a fatal casualty of road accidents in 1990 and 1999. In: Accident Analysis and Prevention, vol. 34, nr. 3, p. 323-332.

VenW (2008). Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020: Van, voor en door iedereen. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 's-Gravenhage.

VenW & VROM (2004). Nota Mobiliteit: naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid. Ministerie van Verkeer en Waterstaat/Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 's-Gravenhage.

Wesemann, P. (2000). Kosten van verkeersonveiligheid in Nederland, 1997. D-2000-17. SWOV, Leidschendam.

Wesemann, P., Blaeij, A.T. de & Rietveld, P. (2005). De waardering van bespaarde verkeersdoden. Governota bij 'The Value of a Statistical Life in Road Safety'. R-2005-4. SWOV, Leidschendam.

## Evaluatie 130Dynamax

onderzoeksplan

Datum februari 2011  
Status definitief

A

## **Evaluatie 130Dynamax**

onderzoeksplan

Datum	februari 2011
Status	definitief

## Colofon

Uitgegeven door  
Informatie  
Telefoon

Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart  
Rijkswaterstaat Landelijke Informatielijn  
0800-8002



## Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding 4</b>
<b>2</b>	<b>Beschrijving van het experiment 5</b>
2.1	Beschrijving van de trajecten 5
2.2	Beschrijving en uitvoering van de regelstrategie 13
2.3	Verwachte effecten van de dynamische verhoging van maximumsnelheden 14
2.3.1	Algemene verwachtingen 14
<b>3</b>	<b>Onderzoeksplan 16</b>
3.1	Inleiding 16
3.2	Onderzoeksvragen 17
3.2.1	Effecten op de doorstroming 17
3.2.2	Effect op de beleving van de weggebruiker 18
3.2.3	Effecten op de verkeersveiligheid 19
3.2.4	Milieueffecten 21
3.2.5	Effecten op de naleving van de maximumsnelheid 22
3.3	Aanvullende aandachtspunten 22
3.3.1	Conclusies Flora- en faunawet en Ecologische Hoofdstructuur: 22
3.3.2	Conclusies Natuurbeschermingswet 1998 23
<b>4</b>	<b>Planning 24</b>
4.1	Planning en op te leveren producten 24



## 1 Inleiding

Dit document bevat de beschrijving van de evaluatie die zal worden gehouden naar aanleiding van het experiment dat zal worden uitgevoerd met een dynamische snelheidsverhoging naar 130km/h.

### **Doelstelling van het experimenten**

Ervaring opdoen met een dynamische maximumsnelheid tot 130 km/h en de effecten op doorstroming, omgeving en verkeersveiligheid in de praktijk te onderzoeken. Door in het experiment verschillende tijdvensters en technieken te gebruiken ontstaat een breed beeld van de effecten en de mogelijkheden van dynamiseren.

### **Onderzoek**

In het kader van het experiment wordt onderzoek uitgevoerd naar de positieve en negatieve effecten van de verhoging van de maximumsnelheid op de volgende aspecten:

- Doorstroming en rijgedrag (gemiddelde snelheid, reistijd, congestie, naleving maximumsnelheid);
- Luchtkwaliteit (uitstoot van NO<sub>x</sub> en PM10);
- Geluidsbelasting;
- Verkeersveiligheid;
- Beleving van de weggebruiker.

Met behulp van de meetgegevens van het experiment zal ook de ontwikkeling worden gefaciliteerd van CO<sub>2</sub>-emissiefactoren. Daarnaast wordt onderzocht op welke wijze de dynamische snelheden technisch en praktisch kunnen worden vormgegeven, waarbij kostenefficiëntie en begrip bij de automobilist cruciale factoren zijn.

Het gebruik van blikken borden met onderborden, zo nodig aangevuld met aanvullende informatie via mottoborden, is nadrukkelijk onderwerp van het onderzoek: begrijpt de weggebruiker het en wat betekent dit voor de handhaving?

### **Traject keuze**

Er is voor gekozen om dit experiment op 8 trajecten te beproeven en deze worden toegelicht in hoofdstuk 2. Deze trajecten verschillen in lengte, aantal rijstroken en drukte op de trajecten, behoorlijk van elkaar. Hierdoor kunnen verschillende effecten van een dynamische snelheidsverhoging worden vastgesteld.

### **Opbouw van het document**

Dit document beschrijft alle aspecten die door middel van deze experimenten zullen worden beproefd. In hoofdstuk 2 worden de trajecten beschreven en de gekozen regelstrategieën, daar waar sprake is van een dynamische limiet. In hoofdstuk 3 wordt de onderzoeksopzet weergegeven, met de bijbehorende onderzoeksvragen.

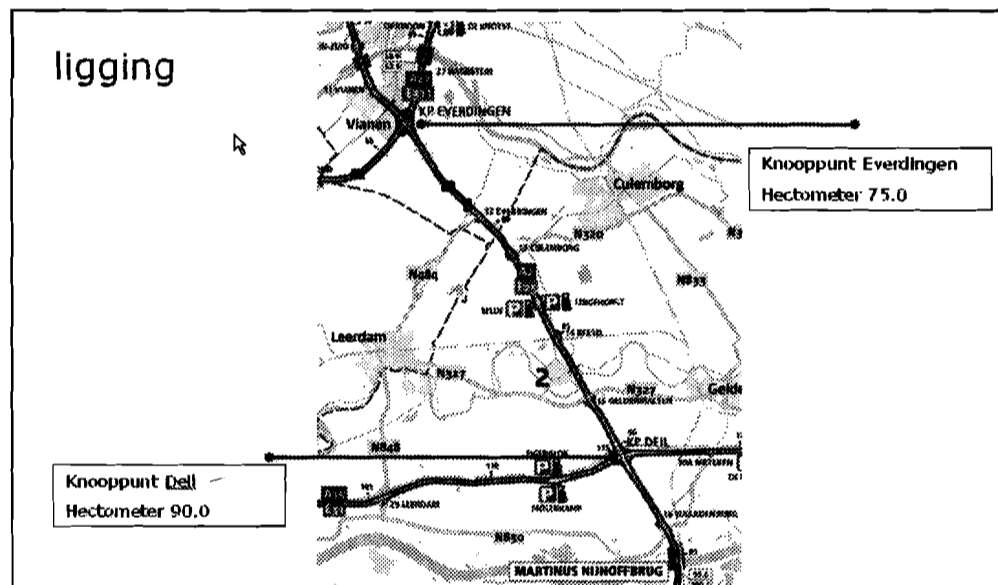
## 2 Beschrijving van het experiment

Op acht verschillende trajecten zal de snelheid (deels) dynamisch worden verhoogd naar 130 km/h. Hieronder worden per traject de belangrijkste aspecten weergegeven. In het volgende hoofdstuk worden de beschreven doelen uitgebreider toegelicht. Een gedetailleerde omschrijving is opgenomen in de fact sheets van de trajecten. (bijlage A)

### 2.1 Beschrijving van de trajecten

#### A2 knooppunt Everdingen – Knooppunt Deil

Op het hele traject 130 km/h dynamisch invoeren met behulp van de signalering. Indien de IC-waarde van 0.8 wordt overschreden de snelheid m.b.v. de signalering terugbrengen naar 100 km/h. Dat wil zeggen dat indien de verhouding tussen beschikbare ruimte (capaciteit) en verkeersvraag (intensiteit) groter wordt dan 80% van de beschikbare capaciteit de snelheid wordt verlaagd. De uitvoering zal gebeuren op 2 deeltrajecten (de knip ligt bij aansluiting Culemborg) aangezien de verkeersvraag op beide deeltrajecten significant verschilt.

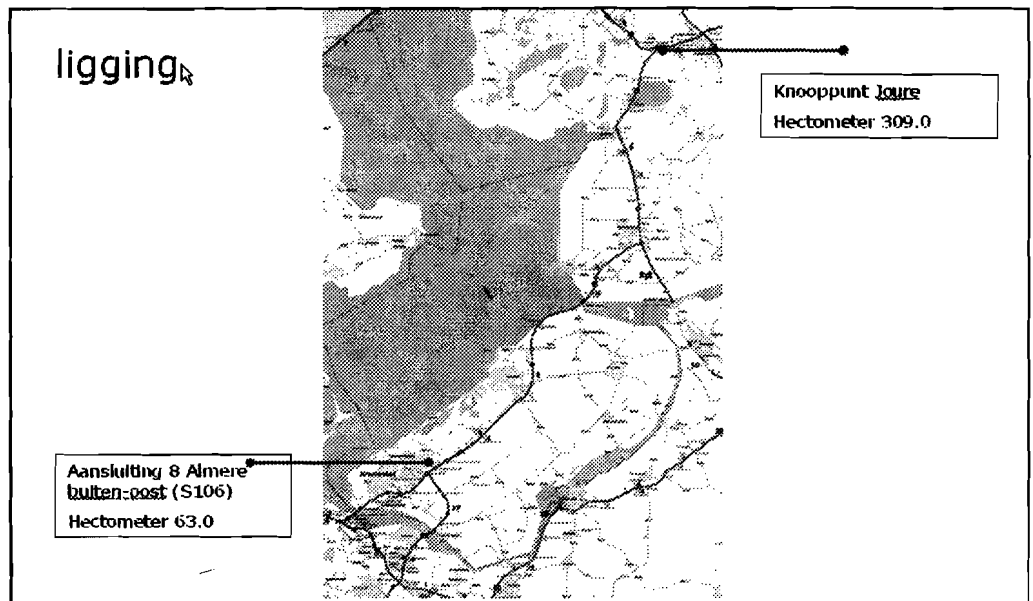


Eigenschap	omschrijving
Doel proef	Invoeren 130 dynamisch signalering
Locatie	A2 km 75.2 - 90.2 (beide richtingen)
Huidige maximumsnelheid	120 km/h
Uitzonderingen	geen
Regelstrategie	130 km/h m.u.v. de periodes waarbij de IC-verhouding 0.8 wordt overschreden

Algemene evaluatie doelen	Invloed op reistijd, ervaring weggebruiker, effecten op de randvoorwaarden (lucht, geluid, veiligheid en milieu)
Traject specifieke evaluatie doelen	Impact van de overgang van 120 km/h in de huidige situatie naar 130 km/h (verkeerskundig), onderscheid tussen druk en rustig deeltraject (verkeerskundig), invloed van terugslaande files (verkeerskundig) werking van het schakelalgoritme (verkeerskundig), snelheidslimiet d.m.v. signalering (gebruiker), terug naar 100 km/h in de spits (gebruiker), voldoende compensatie voor lucht en geluid door 100 km/h in de spits (lucht en geluid)

**A6 Knooppunt Almere – Knooppunt Joure**

Op dit traject zal de snelheid dynamisch 130 km/h zijn. Door middel van een tijdsvenster wordt aan de weggebruiker duidelijk gemaakt welke maximumsnelheid op welk moment geldt. Dit komt er op neer dat in de avond en de nacht de maximumsnelheid 130 km/h is.

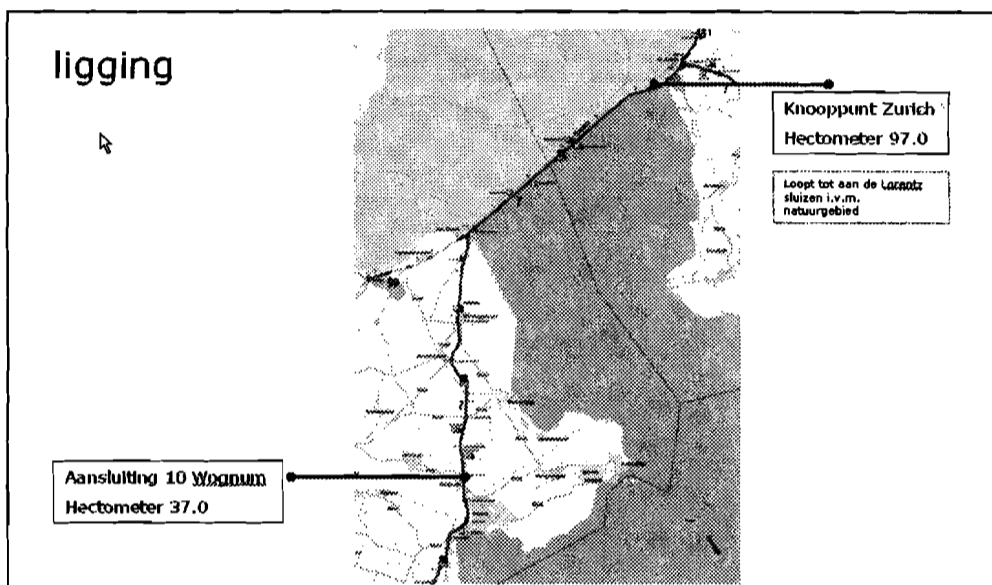


Eigenschap	omschrijving
Doel proef	Invoeren 130 dynamisch met tijdsvensters
Locatie	A6 km 62.1 - 309.0 (beide richtingen)
Huidige maximumsnelheid	120 km/h
Uitzonderingen	Knooppunt Emmeloord, aangepaste snelheid volgens geldend regime
Regelstrategie	130 km/h in de avond en de nacht (19-6 h)
Algemene evaluatie doelen	Invloed op reistijd, ervaring weggebruiker, effecten op de randvoorwaarden (lucht, geluid, veiligheid en milieu)

Traject specifieke evaluatie doelen	Reistijdwinst voor het individu (verkeerskundig), onderscheid effect dagvenster op drukke en minder drukke deeltrajecten (verkeerskundig), samenhang met inhaalverbod vrachtauto's (verkeerskundig), hoe gaat de gebruiker om met tijdsvensters (gebruiker), wat is de invloed van een onderbreking van de maximumsnelheid van 130 km/h op een traject, indien er vanwege de infrastructuur een andere maximumsnelheid geldig is. (veiligheid)
-------------------------------------	--

**A7 aansluiting Wognum (10) – Afsluitdijk (Lorentzsluizen)**

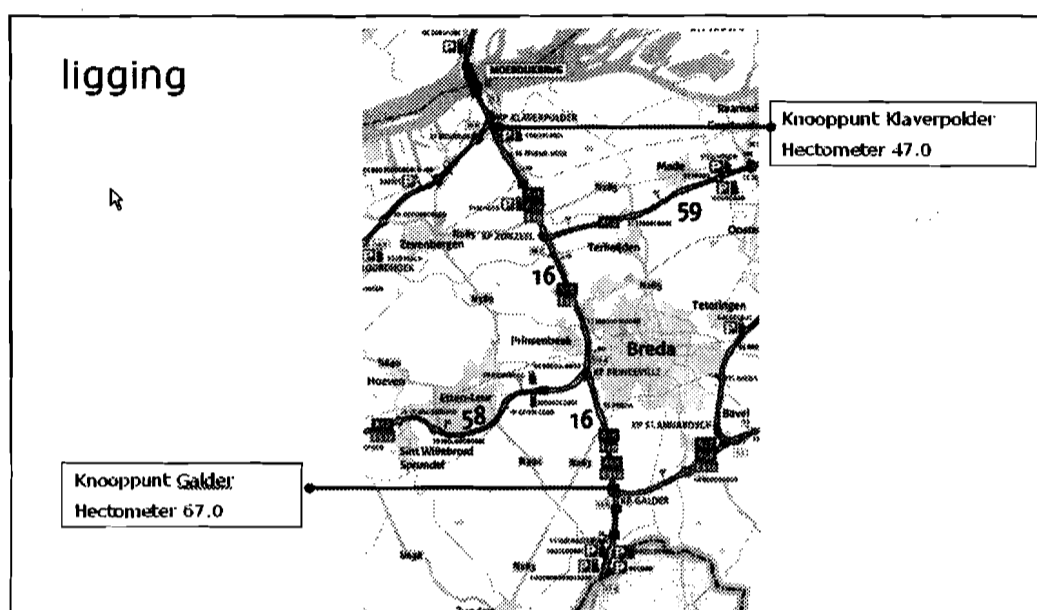
Op dit traject zal de snelheid permanent naar 130 km/h worden verhoogd.



Eigenschap	omschrijving
Doel proef	Invoeren 130 permanent
Locatie	A7 km 37.1 - 95.6 (beide richtingen)
Huidige maximumsnelheid	120 km/h
Uitzonderingen	Stevinsluizen, aangepaste snelheid volgens geldend regime
Regelstrategie	Permanent 130
Algemene evaluatie doelen	Invloed op reistijd, ervaring weggebruiker, effecten op de randvoorwaarden (lucht, geluid, veiligheid en milieu)
Traject specifieke evaluatie doelen	Reistijdwinst voor het individu (verkeerskundig), overgang van en naar 130 zone (gebruiker), harder bij weinig verkeer (gebruiker), overschrijding maximumsnelheid (veiligheid), onderlinge snelheidsverschillen (veiligheid)

### A16 knooppunt Klaverpolder – knooppunt Galder

Op het hele traject 130 km/h dynamisch invoeren met behulp van de signalering. Indien de IC-waarde van 0.8 wordt overschreden de snelheid m.b.v. de signalering terug brengen naar 90km/h of 100 km/h. Dat wil zeggen dat indien de verhouding tussen beschikbare ruimte (capaciteit) en verkeersvraag (intensiteit) groter worden dan 80% van de beschikbare capaciteit de snelheid wordt verlaagd. De uitvoering zal gebeuren op 2 deeltrajecten (de knip ligt bij knooppunt princeville, A58) aangezien de verkeersvraag op beide deeltrajecten significant verschilt.

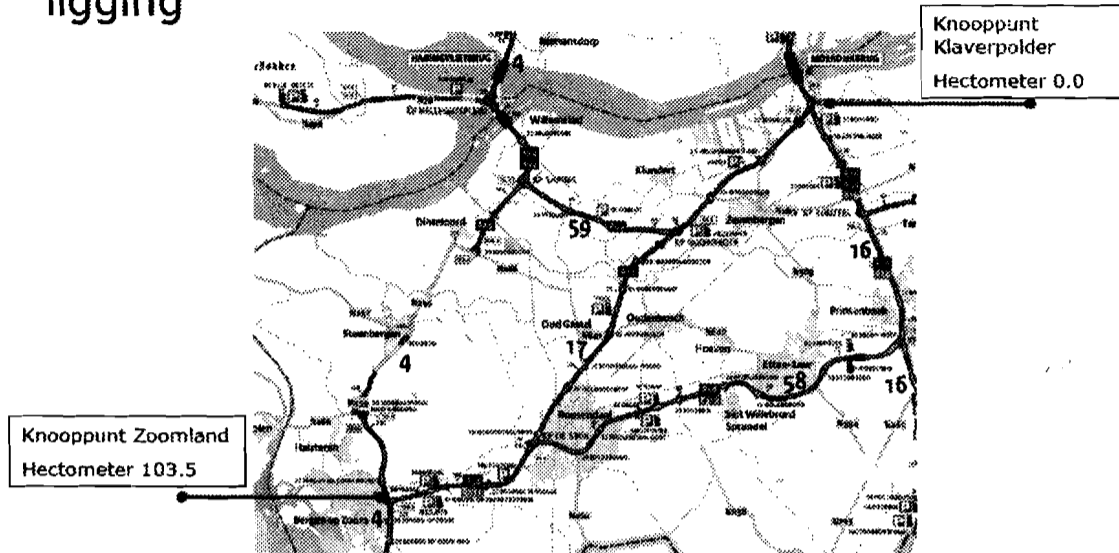


Eigenschap	omschrijving
Doel proef	Invoeren 130 dynamisch signalering
Locatie	A16 km 45.5 – 66.7 (beide richtingen)
Huidige maximumsnelheid	100 km/h tussen Klaverpolder en Princeville 120 km/h tussen Princeville en Galder
uitzonderingen	geen
regelstrategie	130 km/h m.u.v. de periodes waarbij de IC verhouding 0.8 wordt overschreden
Algemene evaluatie doelen	Invoed op reistijd, ervaring weggebruiker, effecten op de randvoorwaarden (lucht, geluid, veiligheid en milieu)
Traject specifieke evaluatie doelen	Impact van de overgang van 100km/h in de huidige situatie naar 130 km/h (verkeerskundig), onderscheid tussen druk en rustig deeltraject (verkeerskundig), werking van het schakelalgoritme (verkeerskundig), snelheidslimiet d.m.v. signalering (gebruiker), impact van de overgang van 100km/h in de huidige situatie naar 130 km/h (gebruiker), invoegen bij collones vrachtwagens, (zo die er zijn) (veiligheid), grote verschilsnelheid tussen veel vrachtverkeer (20%) en de rest van het verkeer (veiligheid)

**A17/A58 Knoop punt Klaverpolder – Knoop punt Zoomland**

Op dit traject zal de snelheid permanent naar 130 km/h worden verhoogd.

ligging

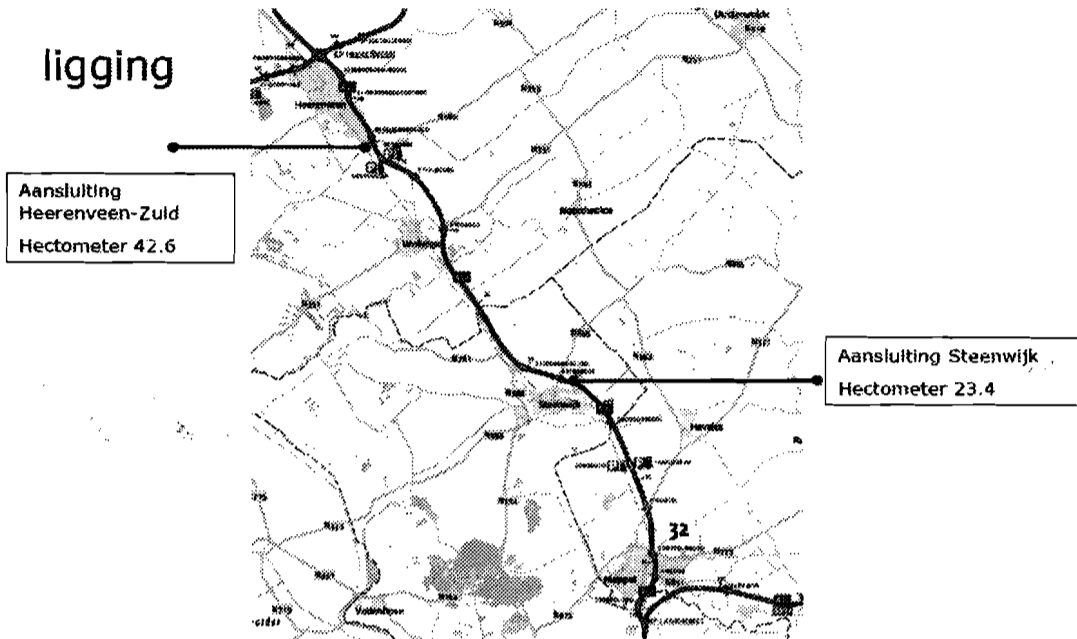


Eigenschap	omschrijving
Doel proef	Invoeren 130 permanent
Locatie	A17 km 0.0 – A58 103.3 (beide richtingen)
Huidige maximumsnelheid	120 km/h
Uitzonderingen	geen
Regelstrategie	Permanent 130
Algemene evaluatie doelen	Invloed op reistijd, ervaring weggebruiker, effecten op de randvoorwaarden (lucht, geluid, veiligheid en milieu)
Traject specifieke evaluatie doelen	Reistijdwinst voor het individu (verkeerskundig), overgang van en naar 130 zone (gebruiker), harder bij weinig verkeer (gebruiker), overschrijding maximumsnelheid (veiligheid), onderlinge snelheidsverschillen (veiligheid)



**A32 aansluiting Steenwijk (6) – Aansluiting Heerenveen Zuid (10)**  
 Op dit traject zal de snelheid permanent naar 130 km/h worden verhoogd.

ligging

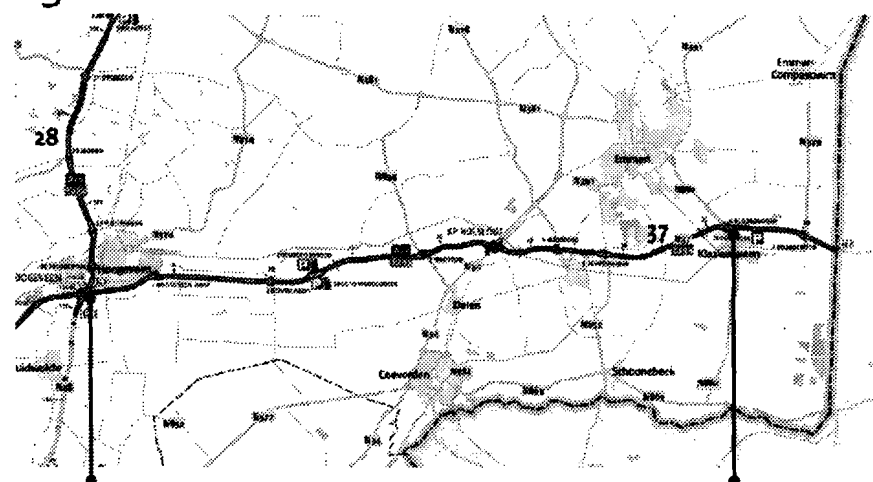


Eigenschap	omschrijving
Doel proef	Invoeren 130 permanent
Locatie	A32 km 23.4 – 42.6 (beide richtingen)
Huidige maximumsnelheid	120 km/h
Uitzonderingen	geen
Regelstrategie	Permanent 130
Algemene evaluatie doelen	Invloed op reistijd, ervaring weggebruiker, effecten op de randvoorwaarden (lucht, geluid, veiligheid en milieu)
Traject specifieke evaluatie doelen	Reistijdwinst voor het individu (verkeerskundig), overgang van en naar 130 zone (gebruiker), harder bij weinig verkeer (gebruiker), overschrijding maximumsnelheid (veiligheid), onderlinge snelheidsverschillen (veiligheid)

**A37 Knooppunt Hoogeveen – Aansluiting Klazienaveen (6)**

Op dit traject zal de snelheid permanent naar 130 km/h worden verhoogd.

ligging



Knooppunt Hoogeveen  
Hectometer 0.3

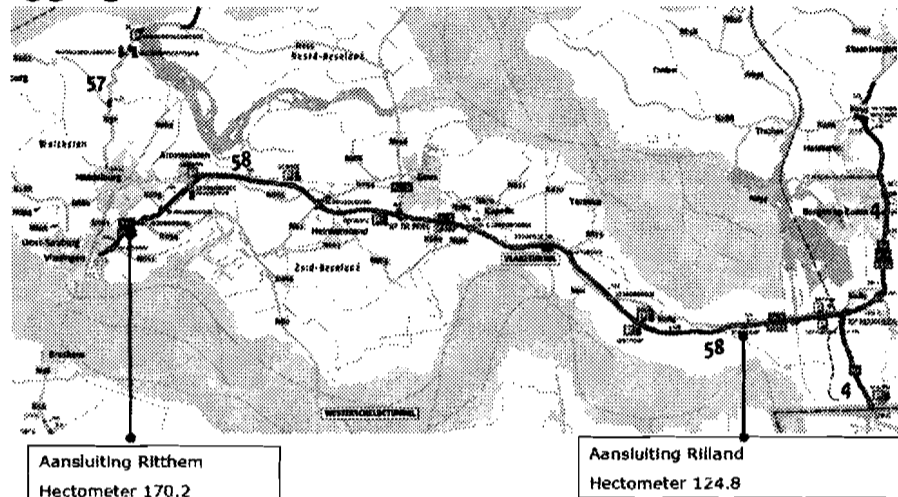
Aansluiting Klazienaveen  
Hectometer 36.5

<b>Eigenschap</b>	<b>omschrijving</b>
Doel proef	Invoeren 130 permanent
Locatie	A32 km 0.3 – 36.5 (beide richtingen)
Huidige maximumsnelheid	120 km/h
Uitzonderingen	geen
Regelstrategie	Permanent 130
Algemene evaluatie doelen	Invloed op reistijd, ervaring weggebruiker, effecten op de randvoorwaarden (lucht, geluid, veiligheid en milieu)
Traject specifieke evaluatie doelen	Reistijdwinst voor het individu (verkeerskundig), overgang van en naar 130 zone (gebruiker), harder bij weinig verkeer (gebruiker), overschrijding maximumsnelheid (veiligheid), onderlinge snelheidsverschillen (veiligheid)

**A58 Aansluiting Rilland (31) – Aansluiting Ritthem (40)**

Op dit traject zal de snelheid permanent naar 130 km/h worden verhoogd.

ligging



<b>Eigenschap</b>	<b>omschrijving</b>
Doel proef	Invoeren 130 permanent
Locatie	A58 km 124.8 – 170.2 (beide richtingen)
Huidige maximumsnelheid	120 km/h
Uitzonderingen	geen
Regelstrategie	Permanent 130
Algemene evaluatie doelen	Invloed op reistijd, ervaring weggebruiker, effecten op de randvoorwaarden (lucht, geluid, veiligheid en milieu)
Traject specifieke evaluatie doelen	Reistijdwinst voor het individu (verkeerskundig), overgang van en naar 130 zone (gebruiker), harder bij weinig verkeer (gebruiker), overschrijding maximumsnelheid (veiligheid), onderlinge snelheidsverschillen (veiligheid)

## 2.2

**Beschrijving en uitvoering van de regelstrategie**

Op alle 8 de trajecten zal de verhoging naar 130 km/h met bebording worden aangegeven (mottoborden en 130 met rode rand). Hiermee wordt aangegeven dat er 130 km/h mag worden gereden, behalve als een andere snelheid wordt aangegeven. Uiteraard dient in de uitvoering rekening te worden gehouden met het op een juiste wijze informeren van de weggebruiker bij aansluitingen en knooppunten.

**A2 knooppunt Everdingen – knooppunt Deil**

Ook op dit traject wordt een verkeersvraag gestuurde regelstrategie toegepast. Afhankelijk van het aantal voertuigen dat gebruik maakt van dit traject wordt de meest wenselijke maximumsnelheid voorgeschreven. Aan deze strategie ligt de gedachte ten grondslag, dat naar mate het drukker wordt op een deel van het traject, het uit veiligheidsoverweging wenselijk is de maximumsnelheid te reduceren. Verondersteld wordt dat het punt waarop de verkeersdoorstroming verslechtert, ligt bij een IC-verhouding van 0.8 (dat is de verhouding tussen (I)ntensiteit van het verkeer en de (C)apaciteit van de weg). Met behulp van de meetlussen kan worden gemeten wat de intensiteitwaarde is en bij een constant veronderstelde capaciteitswaarde kan de kritieke IC-verhouding worden bepaald. Indien deze kritieke IC-waarde wordt overschreden zal m.b.v. de signalering (die ter plaatse aanwezig is) een lagere maximumsnelheid worden getoond (100 km/h).

**A6 knooppunt Almere – knooppunt Joure**

Op dit traject geldt dat er gedurende de avond en de nachtelijke uren over het hele traject 130 km/h mag worden gereden en overdag (tussen 6h en 19h) 120 km/h. Deze niet-verkeersafhankelijke dynamiek kan door middel van onderborden bij de 130 km/h bebording worden aangegeven. Welke vorm dit gaat krijgen is nog niet helemaal duidelijk, deze moet namelijk voor de weggebruiker eenduidig te interpreteren zijn en dat wordt tijdens het experiment onderzocht

**A7 aansluiting Wognum (10) – Afsluitdijk (Lorentzsluizen)**

Op dit traject wordt permanent 130 km/h ingevoerd. In de uitvoering komen er dan ook alleen borden met 130 km/h langs de kant van de weg te staan om aan te geven dat er een hogere maximumsnelheid geldt.

**A16 knooppunt Klaverpolder – knooppunt Galder**

Op dit traject wordt een verkeersvraag gestuurde regelstrategie toegepast. Afhankelijk van het aantal voertuigen dat gebruik maakt van dit traject wordt de meest wenselijke maximumsnelheid voorgeschreven. Aan deze strategie ligt de gedachte ten grondslag dat naar mate het drukker wordt op een deel van het traject, het uit veiligheidsoverweging wenselijk is de maximumsnelheid te reduceren. Verondersteld wordt, dat het punt waarop de verkeersdoorstroming verslechtert, ligt bij een IC-verhouding van 0.8 (de verhouding tussen (I)ntensiteit van het verkeer en de (C)apaciteit van de weg). Met behulp van de meetlussen kan worden gemeten wat de intensiteitwaarde is en bij een constant veronderstelde capaciteitswaarde kan de kritieke IC-verhouding worden bepaald. Indien deze kritieke IC-waarde wordt overschreden zal m.b.v. de signalering (die ter plaatse aanwezig is) een lagere maximumsnelheid worden getoond (90km/h of 100 km/h).

**A17/A58 knooppunt Klaverpolder – knooppunt Zoomland**

Op dit traject wordt permanent 130 km/h ingevoerd. Er is hier dus geen sprake van een regelstrategie. In de uitvoering komen er dan ook alleen borden met 130 km/h langs de kant van de weg te staan om aan te geven dat er een hogere maximumsnelheid geldt.

**A32 aansluiting Steenwijk (6) – aansluiting Heerenveen Zuid (10)**

Op dit traject wordt permanent 130 km/h ingevoerd. In de uitvoering komen er dan ook alleen borden met 130 km/h langs de kant van de weg te staan om aan te geven dat er een hogere maximumsnelheid geldt.

**A37 knooppunt Hoogeveen – aansluiting Klazienaveen (6)**

Op dit traject wordt permanent 130 km/h ingevoerd. In de uitvoering komen er dan ook alleen borden met 130 km/h langs de kant van de weg te staan om aan te geven dat er een hogere maximumsnelheid geldt.

**A58 aansluiting Rilland (31) – aansluiting Ritthem (40)**

Op dit traject wordt permanent 130 km/h ingevoerd. In de uitvoering komen er dan ook alleen borden met 130 km/h langs de kant van de weg te staan om aan te geven dat er een hogere maximumsnelheid geldt.

**2.3**

**Verwachte effecten van de dynamische verhoging van maximumsnelheden**

Bij de verwachtingen wordt enerzijds onderscheid gemaakt tussen een aantal algemene verwachtingen die vermoedelijk op alle trajecten in meer of minder mate zullen spelen. Anderzijds zijn er een aantal verwachtingen, die specifiek trajectafhankelijk zijn. Beide worden hieronder toegelicht.

Doordat gekozen is voor 8 trajecten met verschillende eigenschappen (lengte, rijstroken, drukte, signalering) kunnen een aantal effecten traject specifiek worden beproefd. Dit hoeft dan echter niet op alle trajecten te gebeuren.

**2.3.1**

*Algemene verwachtingen*

Hierbij wordt onderscheid gemaakt naar een 5-tal hoofdaspecten. De verwachting is dat het experiment effect zal hebben op deze aspecten. Hieronder worden globaal een aantal onderzoeksvragen gesteld waaraan men zou kunnen denken. In Hoofdstuk 3 worden deze verder uitgewerkt en uitgebreid.

Doorstroming

- Wat is de invloed van de dynamische snelheidsverhoging naar 130 km/h op de reistijden?
- Wat is de invloed van de dynamische snelheidsverhoging naar 130 km/h op de lokaal gemeten snelheden?
- Zijn er grotere snelheidsverschillen waarneembaar door de dynamische snelheidsverhoging naar 130 km/h en heeft dat consequenties voor de filevorming?

Weggebruiker

- Hoe ervaart de weggebruiker een dynamische snelheidsverhoging naar 130 km/h als dat volgens het verkeersbeeld (bij relatief weinig verkeer) logisch lijkt?

- Hoe ervaart de weggebruiker een dynamische snelheidsverhoging naar 130 km/h als dat volgens het wegbeeld (bij een brede weg) logisch lijkt?
- Hoe ervaart de weggebruiker de gekozen bebording en signalering om de dynamische verhoging van de maximumsnelheid aan te duiden?

Verkeersveiligheid

- Wat is het effect op de verkeersveiligheid van de dynamische snelheidsverhoging naar 130 km/h, doordat voertuigen een hogere snelheid hebben?
- Wat is het effect op de verkeersveiligheid van de dynamische snelheidsverhoging naar 130 km/h, doordat voertuigen onderling een groter snelheidsverschil kunnen hebben?

Geluid en lucht

- Wat is het effect van de dynamische snelheidsverhoging naar 130 km/h op de luchtkwaliteit?
- Wat is het effect van de dynamische snelheidsverhoging naar 130 km/h op de geluidsproductie?

Naleving van de maximumsnelheid

- Wat is het effect van de dynamische snelheidsverhoging naar 130 km/h op de naleving van de maximumsnelheid?

## 3 Onderzoeksplan

### 3.1 Inleiding

Verkeer is een interactie tussen mens, voertuig en weg. In dit experiment zal deze interactie door aanpassingen aan de kant van de weg (verandering van de maximumsnelheid) worden beïnvloed en naar verwachting doorwerken in het gedrag van de mensen in de voertuigen.

Eenzijds is het dan van belang dat het functioneren van de dynamische maximumsnelheden technisch ook voldoet aan de verwachting. De technische werking zal geen onderdeel uitmaken van het onderzoek, echter zal met name in het eerste gedeelte het functioneren van met name de algoritmes nauwlettend in de gaten worden gehouden. Anderzijds leidt deze verandering aan de weg ertoe dat de gebruiker zijn gedrag aanpast. Het resultaat van de interactie tussen mens en weg uit zich uiteindelijk in effecten op het gebied van: doorstroming, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid, geluidhinder, klimaat en draagvlak.

In de evaluatie van dit experiment met een snelheidsverhoging naar 130 km/h dienen dan ook de volgende aspecten aan bod te komen:

- Welke invloed is waarneembaar in de doorstroming, doordat weggebruikers (op gezette tijden) met een hogere snelheid mogen rijden?
- Hoe ervaren de weggebruikers deze verandering van de maximumsnelheid?
- Wat zijn de effecten van de verandering van de maximumsnelheid op de verkeersveiligheid?
- Wat zijn de effecten van deze veranderde verkeersafwikkeling op de aspecten luchtkwaliteit en geluid?
- Wat zijn de effecten van deze veranderde verkeersafwikkeling op de naleving van de maximumsnelheid?

De effecten op het klimaat (in termen van uitstoot van broeikasgassen) zijn niet of moeilijk meetbaar en blijven derhalve buiten de scope van dit experiment.

In de voortoets is gebleken dat voor de gekozen trajecten geen knelpunten zijn ten aanzien van Natura 2000 gebieden (zie paragraaf 3.4.1 en 3.4.2). Ook hier geldt dat het onderzoek hiernaar buiten de scope van de evaluatie valt.

De evaluatie zal in 2 delen worden opgesplitst, een kort cyclische evaluatie met bijbehorende meetperiode (meetperiode 1, oplevering ca. 3 maanden na de start van de proef) en een meer uitgewerkte analyse in een later stadium (meetperiode 2 oplevering ca. 9 maanden na de start van de proef).

Het doel van de kort cyclische evaluatie is om, waar mogelijk, op hoofdlijnen inzicht te verkrijgen in de effecten van de maatregelen en deze kunnen worden gebruikt om toekomstige beleidskeuzes aangaande een dynamische snelheidsverhoging te ondersteunen. Deze kort cyclische evaluatie zal op alle trajecten voor zover mogelijk op dezelfde wijze worden uitgevoerd. Daarnaast dient het kort cyclische gedeelte om permanente controle te houden op de gang van zaken rond het experiment. Hiermee kunnen onverwachte effecten snel worden opgemerkt en actie worden ondernomen (bijvoorbeeld het bijstellen van het algoritme dat de dynamisering uitvoert).

De daadwerkelijke analyse zal uitgebreider en op sommige plaatsen meer in detail, een beeld moeten geven van de optredende effecten. Hier is dus een langere meetperiode voor beschikbaar en zijn alle aanpassingseffecten uitgewerkt, zo wordt verondersteld.

### 3.2 Onderzoeksvragen

Zoals als in de inleiding van het hoofdstuk is aangegeven bestaat de evaluatie uit 2 delen. Voor het algemene deel geldt dat op hoofdlijnen voor alle 8 trajecten moet worden aangegeven wat de effecten per traject zijn van de dynamische snelheidsverhoging naar 130 km/u. In het tweede deel zal in meer detail, traject afhankelijk, worden gekeken naar traject specifieke eigenschappen.

Per onderzoeksrichting (verkeerskundig, weggebruiker, verkeersveiligheid, lucht en geluid en naleving) zal worden aangegeven welke onderzoeksvragen tot de evaluatie op hoofdlijnen behoort (deze resultaten komen beschikbaar in de kort cyclische evaluatie) en welke onderzoeksvragen een gedetailleerdere benadering vragen (deze resultaten komen dan ook in de 2<sup>e</sup> fase beschikbaar).

Het algemene doel van de evaluatie is antwoord geven op de volgende kernvraag: *"Welk effect heeft de toepassing van een verhoging van de dynamische maximumsnelheid naar 130 km/u op het verkeer op de weg (in termen van doorstroming, naleving van de maximumsnelheid en veiligheid), wat is de waardering van de weggebruiker daarvan en welke effecten treden er op voor de omgeving? (in termen van geluid en luchtkwaliteit)"*

Voor de detailanalyse binnen dit onderzoek wordt die kernvraag uitgebreid met: *"...Welke specifieke trajecteigenschappen beïnvloeden deze in de hoofdvraag genoemde effecten."*

In principe geldt voor alle onderzoeksvragen, dat het wenselijk is deze locatiespecifiek- en periode specifiek uit te werken. Daarbij dient tenminste rekening te worden gehouden met de onderstaande aspecten. Met betrekking tot de effecten van de permanente verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h geldt dat deze vergeleken zullen worden met de effecten van de maximumsnelheden op de andere wegvakken uit het experiment, zodat de effecten kunnen worden afgezet tegen een permanente invoer.

Locatiespecifiek:

- Locatieverschillen tussen huidige situatie en de toekomstige situatie met betrekking tot de snelheidsverhoging (onderscheid nu 100km/h en 130km/h tijdens de proef, en nu 120km/h en 130km/h tijdens de proef).
- Intensiteiten (drukke en rustige trajecten).
- Locaties met en zonder signalering

Periodespecifiek:

- Werkdagen en weekenddagen.
- Spitsperiodes .

#### 3.2.1 Effecten op de doorstroming

De vraag die hier in algemene zin gesteld kan worden is de volgende:

*Wat is de invloed van de dynamische snelheidsverhoging naar 130 km/h op de doorstroming.*



Verkeersafwikkeling is een ruim begrip. In eerste instantie wordt hiermee beoogd na te gaan wat de effecten zijn voor het verkeer in zijn totaliteit. Dit kan worden uitgedrukt in de reistijdwinst (of het verlies) die de weggebruikers ten gevolge van de snelheidsverandering ervaren. In geval van een verhoging van de snelheid lijkt het logisch dat een winst kan worden behaald, echter daar waar ook een verlaging optreedt, is die winst minder vanzelfsprekend. Daarnaast wordt onderzocht of door de verhoging op sommige plaatsen (dat kan ook net buiten de gekozen trajecten zijn) neveneffecten optreden door vorming van congestie. Hoewel verondersteld wordt dat de overgang naar een snelheid van 130 km/h niet zal leiden tot extra filevorming, moet dit wel worden aangetoond.

In meer detail is het ook van belang dat er uitspraken worden gedaan over de effecten op de interactie tussen de voertuigen. Hierbij is onderzoek naar onderlinge afstanden en snelheidsverschillen wenselijk.

Dat leidt tot de onderstaande onderzoeksvragen:

#### **Op hoofdlijnen**

- Wat is de invloed van de dynamische snelheidsverhoging naar 130 km/h op de reistijden?
- Wat is de invloed van de snelheidsverhoging naar 130 km/h op de gerealiseerde (gemiddelde) snelheden?

#### **Gedetailleerd**

- Zijn er effecten waarneembaar op aangrenzende wegvakken?
- Ontstaan er verkeerskundige problemen (files) door de invoering van een hogere maximumsnelheid binnen het proeftraject?
- Ontstaan er verkeerskundige problemen (files) bij de overgang van en naar de 130 km/h zones?
- Hoe is de samenhang met het inhaalverbod voor vrachtauto's vanuit verkeerskundig oogpunt (moet op de A6 aangezien dat de enige locatie is met een inhaalverbod)
- Wat zijn de effecten op de snelheidsverschillen tussen de rijstroken?

#### **3.2.2 Effect op de beleving van de weggebruiker**

De vraag die hier in algemene zin gesteld kan worden is de volgende:

*Hoe ervaart de weggebruiker dynamische snelheidsverhoging naar 130 km/h?*

Om de ervaring van de weggebruiker te toetsen zal gebruik gemaakt worden van een draagvlak onderzoek. Het draagvlakonderzoek zal worden uitgevoerd in de vorm van 2 focusgroepen, en een enquête onder een representatieve doelgroep. Doel is om inzicht te krijgen in het draagvlak voor, en het begrijpen van, het concept en de scenario's die nu voorliggen m.b.t. de 130 km/h invoering. Focusgroepen bieden de mogelijkheid om inhoudelijk dieper in te gaan op de materie, door te vragen naar achterliggende motieven etc. Tevens kunnen met bevindingen uit de focusgroepen de vragen van de enquête verder worden toegespitst.

Deze onderzoeken moeten inzicht geven in beleving en ervaringen van weggebruikers op de betreffende trajecten. Welke invloed hebben de gekozen maatregelen op de weggebruikers, en welke effecten merken zij.

### Op hoofdlijnen

- Hoe ervaart de gebruiker het feit dat 130km/h is toegestaan?

### Gedetailleerd

- Wat is de perceptie van de verkeersveiligheid van de weggebruiker?
- Begrijpt de weggebruiker de bedoeling van de snelheidsverhoging en de beperkingen daar van?
- Begrijpt de gebruiker de overgang bij het binnen rijden en verlaten van de 130 zone?
- Hoe gaat de gebruiker om met de venstertijden. Hoe gaat de gebruiker om met een onderbreking in de 130 zone?
- Hoe ervaart de gebruiker het terug gaan naar 90km/h? (dat geldt dus alleen voor de A16)

### 3.2.3

#### *Effecten op de verkeersveiligheid*

De vraag die hier in algemene zin gesteld kan worden is de volgende:

*Wat is de invloed van de dynamische snelheidsverhoging naar 130 km/h op de verkeersveiligheid?*

Het effect van de dynamische snelheidsverhoging naar 130 km/h op de verkeersveiligheid wordt aan de hand van een aantal indicatoren bepaald. Zo is het mogelijk om binnen een relatief korte termijn een redelijk toekomstvast en algemeen beeld te krijgen van de verwachte ontwikkeling van de verkeersveiligheid op de experimenttrajecten bij een (dynamische) maximumsnelheid van 130 km/h. Het aantal verkeersongelukken is hierbij de meest voor de hand liggende indicator. Om het aantal verkeersongelukken als indicator van de verkeersveiligheid te kunnen gebruiken is het evenwel nodig om de ontwikkeling daarvan over een aantal jaren in ogenschouw te nemen. Het experiment duurt te kort om dat te kunnen doen. Het aantal verkeersongelukken op de experimenttrajecten zal binnen de periode dat het experiment duurt naar verwachting statistisch niet groot genoeg zijn om betrouwbare uitspraken te kunnen doen over het effect van de snelheidsverhoging op de verkeersveiligheid.

Daarnaast komen ongevalcijfers, in dit geval over het jaar 2011, niet tijdig beschikbaar om te kunnen gebruiken bij de evaluatie van het experiment. Omdat het aantal verkeersongelukken bij dit experiment niet voldoende basis geeft, worden verkeerskundige indicatoren gebruikt aan de hand waarvan er binnen het experiment een uitspraak gedaan kan worden over de verkeersveiligheid. Met de meetresultaten van meerdere indicatoren (zoals gemiddelde snelheden, snelheidsverschillen en volgtijden) kan met deskundigheid een gefundeerde inschatting worden gemaakt van het effect op het aantal verkeersongelukken en -slachtoffers.

Uiteraard wordt niet voorbijgegaan aan de verkeersongelukken die op de experimenttrajecten gedurende het experiment zouden kunnen gebeuren. Indien er zich ongevallen voordoen zullen deze ook kwalitatief worden geanalyseerd, om na te gaan in hoeverre de dynamische verhoging van de snelheid hieraan heeft bijgedragen. Hierbij kan ook gekeken worden naar mogelijke combinaties van factoren zoals het wegontwerp in combinatie met de dynamische

snelheidsverhoging. Indien mogelijk, kunnen historische gegevens van de experimenttrajecten bij de evaluatie betrokken worden.

De onderstaande onderzoeksvragen en bijbehorende indicatoren geven een beeld van de ontwikkeling van de verkeersveiligheid bij een dynamische snelheidsverhoging naar 130 km/u. Hiernaast zijn ook de bij doorstroming genoemde gemiddelde snelheden en onder gebruikerservaring genoemde perceptie van de verkeersveiligheid van belang. Deze worden uiteraard ook in het licht van verkeersveiligheid bekeken tijdens de evaluatie.

#### **Op hoofdlijnen**

Wordt door de invoering van een hogere maximumsnelheid, de gemiddelde snelheid en het snelheidsverschil groter en welke invloed heeft dat verschil op de verkeersveiligheid? (De onderstaande indicatoren dragen bij aan het oplossen van deze vraag)

- Hoe ontwikkelt de gemiddelde snelheid per rijbaan?
- Hoe ontwikkelt de gemiddelde snelheid exclusief vrachtwagenverkeer?
- Hoe ontwikkelt de gemiddelde snelheid per rijstrook?
- Hoe ontwikkelt de standaarddeviatie van snelheid per rijbaan?
- Hoe ontwikkelt de standaarddeviatie van snelheid per rijstrook?

Is er sprake van een toename van de overschrijding van de maximumsnelheid? (De onderstaande indicatoren dragen bij aan het oplossen van deze vraag)

- Hoe ontwikkelen de V85, V95 en % opvolgers van de snelheidslimiet?
- Wat is het snelheidsverloop op delen van het traject met een snelheidsverlaging of verandering aantal rijstroken?
- Wat is het snelheidsverloop bij snelheidslimietverandering? Zowel locatie (begin einde traject) als tijd gebonden.
- Hoe ontwikkelt de perceptie van de verkeersveiligheid van de weggebruiker zich?
- Begrijpt de weggebruiker hoe de maatregel moet worden opgevolgd? (waar en wanneer)

#### **Gedetailleerd**

- V85, V95 en % opvolgers snelheidslimiet van meerdere meetpunten.
- Hoe ontwikkelen de (op)volgtijden zich bij een hogere maximumsnelheid.
- Hoe ontwikkelen de *time to collision* zich bij een hogere maximumsnelheid
- Met behulp van camerabeelden<sup>1</sup> kunnen de effecten van de dynamische snelheidsverhoging op de onderlinge interactie tussen weggebruikers worden onderzocht. De vraag is of deze waarneembaar wordt beïnvloed (specifiek de locaties met een snelheidsverlaging vanwege bogen of vernauwingen in de weg)

<sup>1</sup> Camerabeelden kunnen bijdragen aan het beantwoorden van de onderzoeksvraag, echter afhankelijk van de kosten van deze methode kan besloten worden deze onderzoeksvraag niet uit te laten voeren en dus ook niet te beantwoorden

### 3.2.4 Milieueffecten

De vraag die hier in algemene zin gesteld kan worden is de volgende:

*Wat is de invloed van de dynamische snelheidsverhoging naar 130 km/h op de geluidsbelasting en de luchtkwaliteit?*

Voor elk van de trajecten is op voorhand verkend in hoeverre voldaan kan worden aan de eis dat het experiment niet mag leiden tot nieuwe of zwaardere milieuknelpunten (voor natuur, geluid). Deze analyse gaat uit van een inschatting van emissies van voertuigen op basis van verschaling van huidige bekende emissiefactoren voor geluid en lucht (geluidsemissies en NOx emissies zijn vervolgens ook geprojecteerd op beschermde natuurgebieden).

Er is voor deze aanpak gekozen omdat er thans geen geldende set emissiefactoren bestaan voor geluid en lucht. Tijdens de kort-cyclische evaluatie wordt vastgesteld wat de relatie tussen gereden snelheden en de verkeersprestatie enerzijds en de verkeersbijdrage aan geluid, lucht in de directe omgeving van de Rijksweg anderzijds is. Hier worden nadrukkelijk geen omgevingskenmerken bij betrokken.

Het voorliggende experiment is dus mogelijk binnen de gestelde randvoorwaarden aan het milieu (geluid en lucht). De uitgevoerde analyses per traject worden getoetst op basis van de feitelijk gemeten snelheidsverandering, voor en na invoering van het experiment. Hierbij wordt specifiek aandacht gevraagd voor de diverse gemeten effecten tussen de trajecten onderling, met name daar waar de verkeersafwikkeling, samenstelling of inrichting van de infrastructuur leidt tot gewijzigd gedrag c.q. verkeersprestatie.

Voor de 8 trajecten wordt ook specifiek gekeken in hoeverre de geluidemissie onder het in de toekomst gestelde emissieplafond (met de marge) blijft; en of het zo dicht bij het plafond komt (0,5 dB) dat op kortere termijn een overschrijding verwacht wordt en dat een nader onderzoek naar extra maatregelen nodig is.

Parallel aan deze evaluatie worden door TNO ritprofielen opgesteld voor het opstellen van een representatieve set emissie-factoren voor 130 km/u tijdens het gehele etmaal, waar nodig aangevuld met een set emissiefactoren specifieke voor de rustige uren met een free flow karakteristiek.

Het RIVM zal één of meerdere meetpunten inrichten om de aanvullende geluidsproductie van 130km/h t.o.v. 100 km/h resp. 120 km/h vast te stellen, waarbij ook de gereden V85 en gemiddelde snelheid betrokken wordt.

#### **Op hoofdlijnen**

Op hoofdlijnen dient antwoord te worden gegeven op de onderstaande vragen:

- Wat zijn de effecten van de snelheidsverandering op de geluidsproductie?
- Wat zijn de effecten van de snelheidsverandering op de luchtkwaliteit?
- Leiden deze veranderingen tot 1. een vergroting van bestaande knelpunten en/of 2. nieuwe knelpunten vanwege een overschrijding van de norm?
- in hoeverre blijft de geluidemissie onder het in de toekomst gestelde emissieplafond?

#### **Gedetailleerd**

In meer detail kunnen vervolgens de volgende onderzoeksvragen worden gesteld:

- Is er voldoende compensatie tijdens 100 km/h voor geluid en lucht voor de toename tijdens 130km/h?

Uit het voorgaande stuk blijkt dus dat deze vragen primair worden beantwoord door gebruik te maken van de indicator snelheidsverandering en dat dit onderzoek zich niet zal richten op het vaststellen van de emissiefactoren.

### 3.2.5 *Effecten op de naleving van de maximumsnelheid*

De vraag die hier in algemene zin gesteld kan worden is de volgende:

*Wat is de invloed van de dynamische snelheidsverhoging naar 130 km/h op de naleving van de maximumsnelheid?*

Het is van belang om te weten in hoeverre de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h invloed heeft op het percentage overschrijdingen van de maximumsnelheid. Hiervoor zijn eigenlijk 2 waarden van belang. Enerzijds kan van alle voertuigen worden nagegaan wat hun snelheid op bepaalde locaties is geweest, daarmee kan worden bepaald hoeveel voertuigen de maximumsnelheid hebben overschreden. Anderzijds kan worden gekeken naar het aantal overtreders, dat is het aantal voertuigen dat daadwerkelijk een bekeuring krijgt (zou krijgen) bij overschreiding van de maximumsnelheid. (Het verschil tussen beide heeft te maken met de grens waarbij wordt geverbaliseerd.)

Hiervoor zal in samenspraak met het Landelijk Parket een aanpak voor worden opgesteld. Hierbij kunnen ook afspraken worden gemaakt m.b.t. handhaving door het KLPD.

#### **Op hoofdlijnen**

- Heeft de dynamische verhoging van de maximumsnelheid effect op het percentage overschrijdingen van de maximumsnelheid.
- Heeft de dynamische verhoging van de maximumsnelheid effect op het percentage overtredingen van de maximumsnelheid.

#### **Gedetailleerd**

- Wat is de invloed van de handhaving voor de overschrijding en overtreding van de maximumsnelheid.

### 3.3 **Aanvullende aandachtspunten**

Hieronder zijn nog enkele aandachtspunten weergegeven die niet in de onderzoeksvragen en hypothesen aan bod zijn gekomen.

#### 3.3.1 *Conclusies Flora- en faunawet en Ecologische Hoofdstructuur:*

In beginsel dient aan de **Flora- en faunawet** te worden getoetst. Hiervoor geldt, dat geen enkele 'nieuwe activiteit' schade aan de flora en fauna mag toebrengen en met name niet aan beschermde soorten. Verstoring of opzettelijke verontrusting vanwege de toename aan geluid zijn hierbij de in potentie relevante aspecten. Gezien de zeer beperkte toename aan geluid (minder dan 1 dB) en het ontbreken van piekgeluiden kan een ontheffing achterwege blijven. Ingevolge de Nota ruimte gaat geen externe werking uit van de **Ecologische Hoofdstructuur** (EHS). Aangezien er geen werkzaamheden worden verricht waardoor vernietiging van EHS

gronden aan de orde is, kan een beoordeling op aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden achterwege blijven.

3.3.2 *Conclusies Natuurbeschermingswet 1998*

In de nabijheid van de in het experimentverkeersbesluit genoemde trajecten bevinden zich een aantal Natura 2000 gebieden en beschermde natuurmonumenten. Op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbwet 1998) is beoordeeld in hoeverre sprake kan zijn van zodanige effecten dat een vergunning ingevolge die wet noodzakelijk is.

Voor de 8 trajecten is geen vergunning op grond van de Nbwet 1998 nodig omdat op voorhand verslechtering en significante verstoring op de nabij de trajecten gelegen **Natura 2000 gebieden** kan worden uitgesloten. Door de slechts zeer beperkte toename van geluid (minder dan 1 dB) en het ontbreken van piekgeluiden zijn significant verstorende effecten op voor verstoring gevoelige (aangewezen) soorten op voorhand uit te sluiten. De voor effecten van autoverkeer kwetsbare habitattypen binnen de Natura 2000 gebieden liggen op dusdanige afstand van de trajecten dat verslechtering van de kwaliteit van deze habitattypes op voorhand valt uit te sluiten.

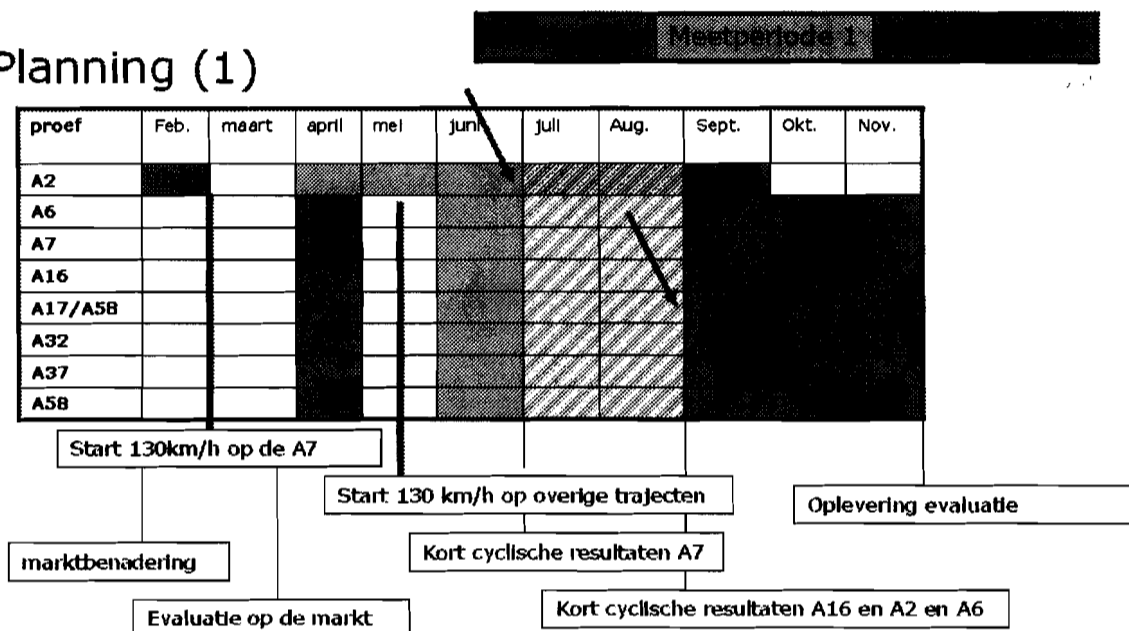
## 4 Planning

### 4.1 Planning en op te leveren producten

Zoals in H3 is aangegeven is de evaluatie in twee delen onderverdeeld.

- De kort cyclische evaluatie. Hierin wordt nauwlettend in de gaten gehouden hoe de proeven lopen en worden op korte termijn "resultaten op hoofdlijnen" gegeven. Deze wordt uitgevoerd in meetperiode 1 (zie figuur)
- De echte verkeerskundige evaluatie. Hiervoor is meer tijd en zijn meer gegevens beschikbaar om in meer detail uitspraken te doen over de onderzoeksvragen.

### Planning (1)



Aan het einde van de kort cyclische periode wordt per traject een oplevering van de resultaten tot dan toe verwacht. Na afloop van de 2<sup>e</sup> meetperiode komt een eindrapportage met alle resultaten.





[REDACTED] - DGMo

Van: [REDACTED] @arane.nl  
 Verzonden: maandag 7 februari 2011 17:40  
 Aan: [REDACTED] (DVS)  
 CC: [REDACTED] (DVS); [REDACTED]  
 Onderwerp: RE: nieuwe ongeval gegevens

Beste [REDACTED]

Hierbij de nieuwe ongevalgegevens. Deze ongeval gegevens wijken iets af van de gegevens van de DID, daar zijn 2 redenen voor:

- De trajecten komen niet overeen, met name de A7 en de A16 is door de DID korter genomen.
  - In onze database zitten alleen hoofdrijbanen. Dit betekent dat ongevallen op de toe- en afritten alsmede parallel banen niet worden meegenomen. Hiervoor is gekozen omdat dan de maximum snelheid op de kaart beter tot uitdrukking kwam, als alle toe en afritten waren meegenomen kreeg de kaart bij elke afslag een gevlekt beeld. Voor de ongevallen berekening is dit minder handig.
- Het is mogelijk om alle ongevallen buiten de hoofdrijbaan toe te voegen, alleen kan dit alleen handmatig worden gedaan (ongeveer een dag werk).

Met vriendelijke groet,

weg	km van	km tot	lengte	Gemiddeld # zlekenhuis gewonden per jaar (2007-2009)	Gemiddeld # doden per jaar (2007-2009)	vtokm	rijbaankm
A2	75,1	90,6	15,5	6	0	795,1 miljoen	30,85
A6	61,7	310,9	249,2	14,33	1,67	1316 miljoen	160
A7	36,7	97,5	60,8	14,33	1	529,5 miljoen	108,7
A16	46,8	68,1	21,3	7,67	1,33	685,4 miljoen	43,19
A17	0	25,4	25,4	7,67	0,33	362,8 miljoen	50,48
A32	23,5	42,9	19,4	5,67	0	298,9 miljoen	37,27
A37	0	35,4	35,4	4	1,33	303,4 miljoen	71,67
A58	93,7	103,4	9,7	15	1,67	879,7 miljoen	109,7
	125,9	170,8	44,9				
Totaal experiment				74,67	7,33	5181 miljoen	611,8
Andere ASW				674,33	72	64,51 miljard	4231,5

Van: [REDACTED] (DVS) [REDACTED]@rws.nl  
 Verzonden: maandag 7 februari 2011 12:32  
 Aan: [REDACTED] (DVS); [REDACTED] (DVS)  
 Onderwerp: RE: SPOED: informatie over 130 km uur trajecten tov voorvoering

Nog aanvullend: Traject(lengte) door de DID gekozen kan iets afwijken van wat jullie gebruiken, maar dat zouden kleine verschillen moeten zijn.

Groet, [REDACTED]

---

**Van:** [REDACTED] (DVS)  
**Verzonden:** maandag 7 februari 2011 12:18  
**Aan:** [REDACTED] (DVS)  
**Onderwerp:** FW: SPOED: informatie over 130 km uur trajecten tbv woordvoering

Zoals afgesproken de cijfers van de did ter verificatie.

Groet, [REDACTED]

---

**Van:** [REDACTED] (DID)  
**Verzonden:** maandag 7 februari 2011 11:51  
**Aan:** [REDACTED] (DVS); [REDACTED] (DVS)  
**Onderwerp:** RE: SPOED: informatie over 130 km uur trajecten tbv woordvoering

had nog iets vergeten

[REDACTED]

----- Oorspronkelijk bericht -----

**Van:** [REDACTED] (DVS)  
**Verzonden:** maandag 7 februari 2011 9:41  
**Aan:** [REDACTED] (DID); [REDACTED] (DVS)  
**Onderwerp:** RE: SPOED: informatie over 130 km uur trajecten tbv woordvoering

Hoi [REDACTED]

Bedankt voor het snelle antwoord.

Toch nog twee vraagjes naar aanleiding hiervan:

- zou je ook de totalen kunnen weergeven per jaar
- En zou je ook het totaal van heel NL RIJK ASW kunnen opnemen

Lukt het om dit snel op te pakken? Zit nogal wat druk achter zoals je waarschijnlijk had begrepen.

Alvast bedankt,

[REDACTED]

---

**Van:** [REDACTED] (DID)  
**Verzonden:** donderdag 3 februari 2011 16:24  
**Aan:** [REDACTED] (DVS); [REDACTED] (DID); [REDACTED] (DID)  
**CC:** [REDACTED] (DVS); [REDACTED] (DVS)  
**Onderwerp:** RE: SPOED: informatie over 130 km uur trajecten tbv woordvoering

een snel antwoord, want morgen heb ik mijn eerste PAS dag

met vriendelijke groet

Adviseur / specialistisch medewerker Verkeersveiligheid  
[REDACTED]



Beste collega's,

Gisteren is er informatie gelekt over de proeven die de minister wil gaan doen met 130 km/uur. Om op korte termijn met goede woordvoering te kunnen komen, heeft DCO het verzoek gedaan om het volgende uit te zoeken, zie onderstaande mail. Ik stel voor dat we de antwoorden vanuit RWS bundelen en via DVS aan DCO doorzetten.

Het is niet de bedoeling dat de informatie een eigen leven gaat leiden, zie ook de opmerking hierover van [REDACTED]

Zoals jullie begrijpen is er haast met het achterhalen van de gegevens. Graag zie ik jullie reactie met spoed tegemoet.

Kunnen de afdelingshoofden bekijken of ik de juiste mensen van jullie afdeling heb aangeschreven en evt. de mail doorzetten?

Nog even voor de zekerheid: het gaat om de volgende trajecten (die in het nieuws zijn gekomen):

- A7 Afsluitdijk
- A6 (Almere-Joure),
- A16 (Moerdijk-Breda)
- A2 bij Everdingen

A12 en A4 zijn ook genoemd, maar ligt nu even niet de nadruk op.

NB Ik zet de vragen uit bij DVS, maar ook via de bureaus HID van DIJG (A6 en A7) en DNB (A16) en DUT (A2), omdat zij nu eenmaal het beste weten hoe de wegen erbij liggen. Maar ook bij wijze van dubbelcheck zodat we goede info leveren aan DCO. **Vraag 3 en 4 kunnen (vooralsnog) door DVS worden beantwoord. Voor vraag 1, 2 en 5 zou ik (ook) graag de info vanuit de regio willen.**

Alvast heel veel dank,

[REDACTED]  
Communicatieadviseur

.....  
**Bureau HID**  
**Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart**  
Schoemakerstraat 97B | 2628 VK Delft  
Postbus 5044 | 2600 GA Delft

T [REDACTED]  
[REDACTED]@rws.nl  
[www.rijkswaterstaat.nl](http://www.rijkswaterstaat.nl)

.....  
**Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.**

.....  
Woensdag is mijn vaste vrije dag

.....  
Van: [REDACTED] - CEND-DCO [mailto:[REDACTED]]  
Verzonden: vrijdag 3 februari 2012 12:22  
Aan: [REDACTED] (DVS)  
CC: [REDACTED] (SDG); [REDACTED] (CDR); [REDACTED] DGM; [REDACTED] - CEND-DCO  
Onderwerp: [REDACTED] 130

Best [REDACTED]

Zoals zojuist besproken stuur ik je hierbij enkele vragen die wij binnenkrijgen nav 130. Ik bezin mij nog op de beantwoording (of en hoe ik dat doe). Neemt niet weg dat we nu al aan een antwoord moeten werken. Omdat absolute cijfers niet werken, moeten we deze vragen altijd relateren aan het gehele netwerk. Zie jij kans dit uit te zetten?

- o Staat van het onderhoud van de trajecten (oa. claim dat Afsluitdijk gevaarlijk zou zijn). RD-en
- o Is er sprake van vorstschade op die plekken? [REDACTED] DVS
- o Verkeersongevallencijfers op de trajecten. Zijn deze hoger/lager dan netwerk? [REDACTED] DVS
- o Verkeersbewegingen en gemiddelde snelheden op deze trajecten [REDACTED] DVS
- o Hoe zit het met de delen met lagere snelheden op de Afsluitdijk? DIJG

Beste anderen,  
Graag deze vragen geen eigen leven laten leiden: dit is puur om een inschatting te krijgen van welke aspecten aan het onderwerp klieven.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]  
Senior woordvoerder

.....  
Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
Plesmanweg 1-6 | 2597 JG | Den Haag | B02.09  
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag  
.....

[REDACTED] [senior@wv.miv.nl](mailto:senior@wv.miv.nl)  
[www.infrastructuur.nl/zhub/beraad/2009](http://www.infrastructuur.nl/zhub/beraad/2009)  
.....

Vlot bewegen. Veilig leven.  
.....

.....  
Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.  
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.  
.....

Risicocijfers 130 km/uur-trajecten

002	75,1	90,6	4	557,0	0,0078
006	61,7	310,9	10	1176,4	0,0082
007	36,7	97,5	6	341,3	0,0176
016	46,8	68,1	7	695,7	0,0105
017	0,0	25,4	6	439,5	0,0137
032	23,5	42,9	3	215,0	0,0140
037	0,0	35,4	4	299,7	0,0145
058-a	93,7	103,4	8	321,9	0,0249
058-b	125,9	170,8	7	610,3	0,0115

2	n.v.t.	n.v.t.	429	38959,0	0,0110
3	n.v.t.	n.v.t.	98	11923,1	0,0082

2	n.v.t.	n.v.t.	1052	38959,0	0,0270
3	n.v.t.	n.v.t.	363	11923,1	0,0304

Proef traject	Periode 2006-2008			Periode 2009-2013		
	Ernstige Sl. ongevallen (gemiddeld per jaar)	Verkeersprestatie (min km/jaar)	Risicocijfer	Ernstige Sl. ongevallen (gemiddeld per jaar)*	Verkeersprestatie (min km/jaar)	Risicocijfer
A2	4	557	0,0078	10	565	0,0177
A6	10	1176	0,0082	10	1174	0,0082
A7	6	341	0,0176	5	338	0,0158
A16	7	696	0,0105	7	690	0,0106
A17 + A58	14	761	0,0183	12	742	0,0157
A32	3	215	0,0140	3	201	0,0133
A37	4	300	0,0145	4	305	0,0142
A58	7	610	0,0115	7	634	0,0109

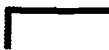
\* De cijfers in deze kolom wijken af van het aantal ernstige slachtofferongevallen dat opgenomen is in de tabel van de schouw. Het aantal ernstige slachtofferongevallen dat in de tabel van de schouw is opgenomen, bevat ook de toe- en afritten. Bovenstaande tabel is toegespitst op de HRB.

6

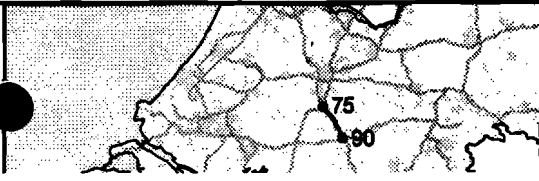


1 punt Risicocijfer

Ongeva'llen



Verkeersongeva'llenconcentratie



Verkeeri

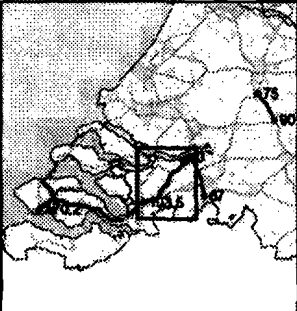
A





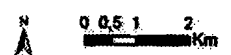
**Legenda**

- Kilometrering begin/eind punt
- Kilometrering
- Rijstrookbreedte
- Vluchtsstrook breedte of ontbreken vluchtsstrook
- Horizontale bogen
- Verticale bogen
- Objectafstand
- Obstacle vrij zone
- Opvolging discontinuïteiten
- Taper

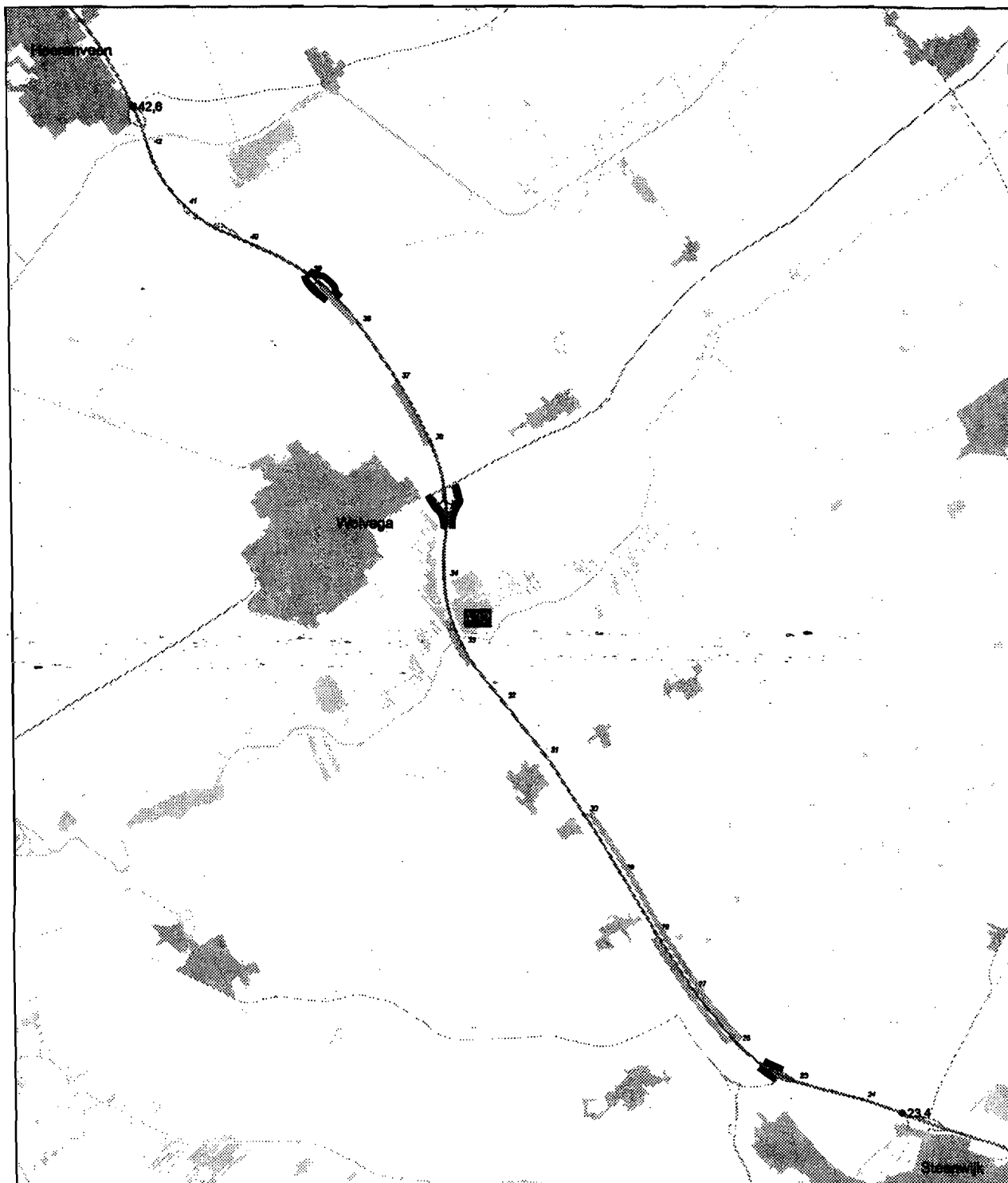


**Kenmerken schouw, A17/A58**

Auteur: Arcadis  
 Datum: 12-05-2011  
 Schaal (A3): 1:100.000

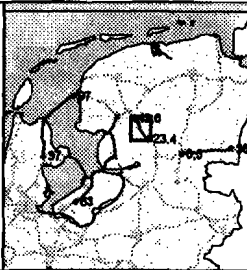






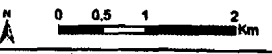
**Legenda**

- ◆ Klomering begin/eind punt
- Klomering
- Rijstrookbreedte
- Vluchstrook breedte of ontbreken vluchstrook
- Horizontale bogen
- Verticale bogen
- Objectafstand
- Obstaakvrij zone
- Opvolging discontinuïteiten
- Taper



**Kenmerken schouw, A32**

Auteur: Arcadis  
 Datum: 29-03-2011  
 Schaal (A3): 1:50.000





Wolvega

A32

120

120

39

38

37

36

35

34

33

32

31

30

29

28

27

26

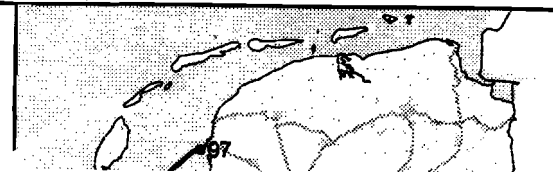
25



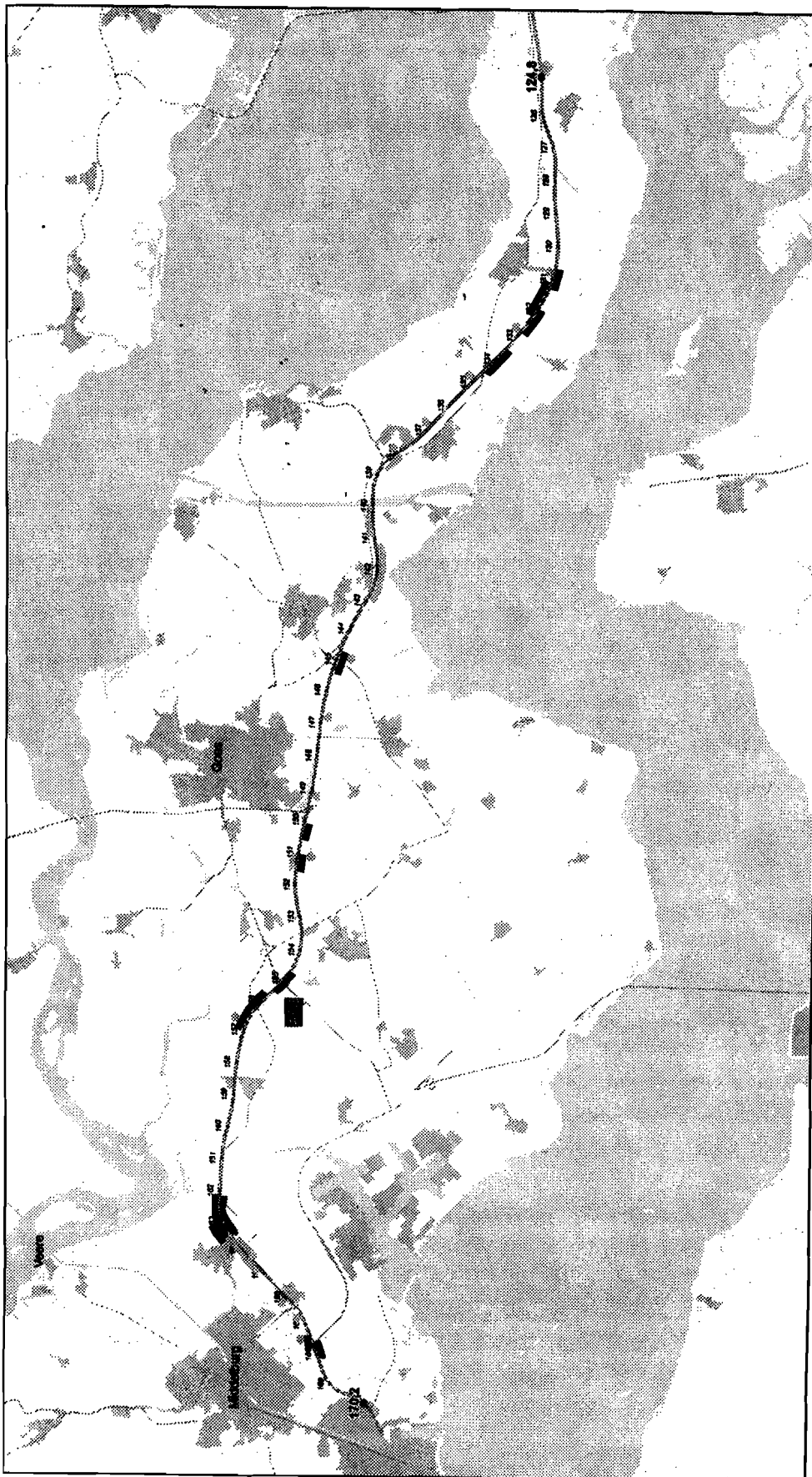




punt Voorstel bermbeveiliging

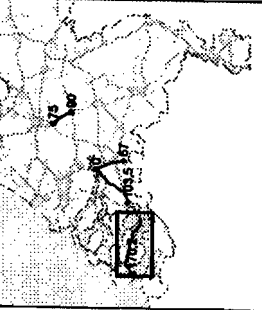


Wegl



**Legenda**

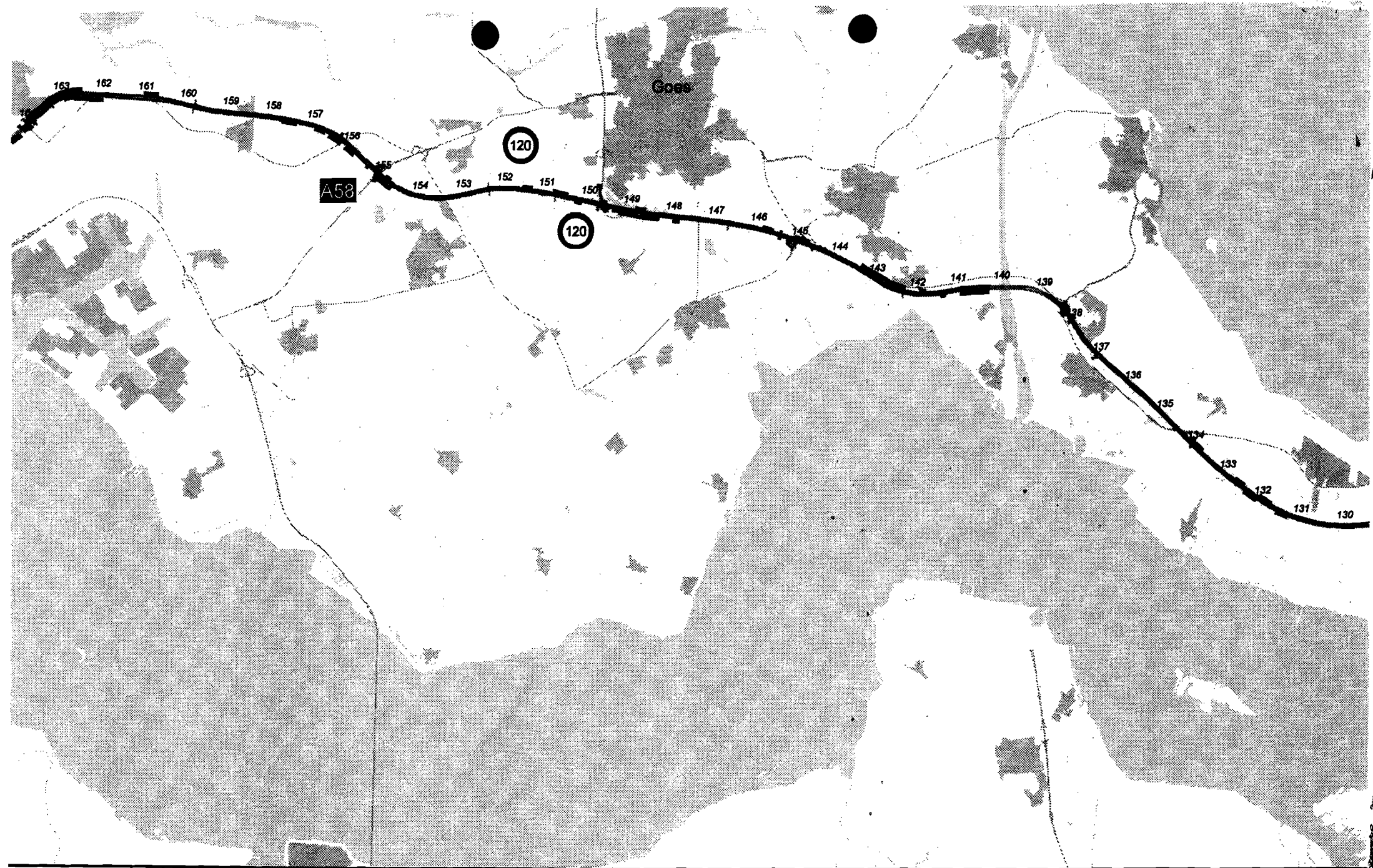
- Kilometering begin/leind punt
- Kilometering
- Rijkstroosbreedte
- Vuchtstrook breedte of ontbreken vuchtstrook
- Horizontale bogen
- Verticale bogen
- Objectvrijheid
- Obstatievrij zone
- Opvoeding discontinuïteiten
- Taper



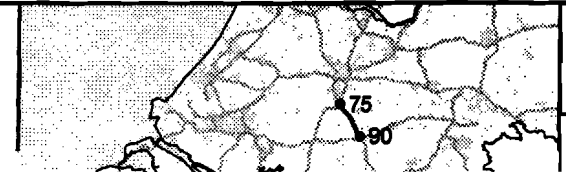
**Kenmerken schouw, A58**

Auteur: Arcadis  
 Datum: 29-03-2011  
 Schaal (A3): 1:110.000





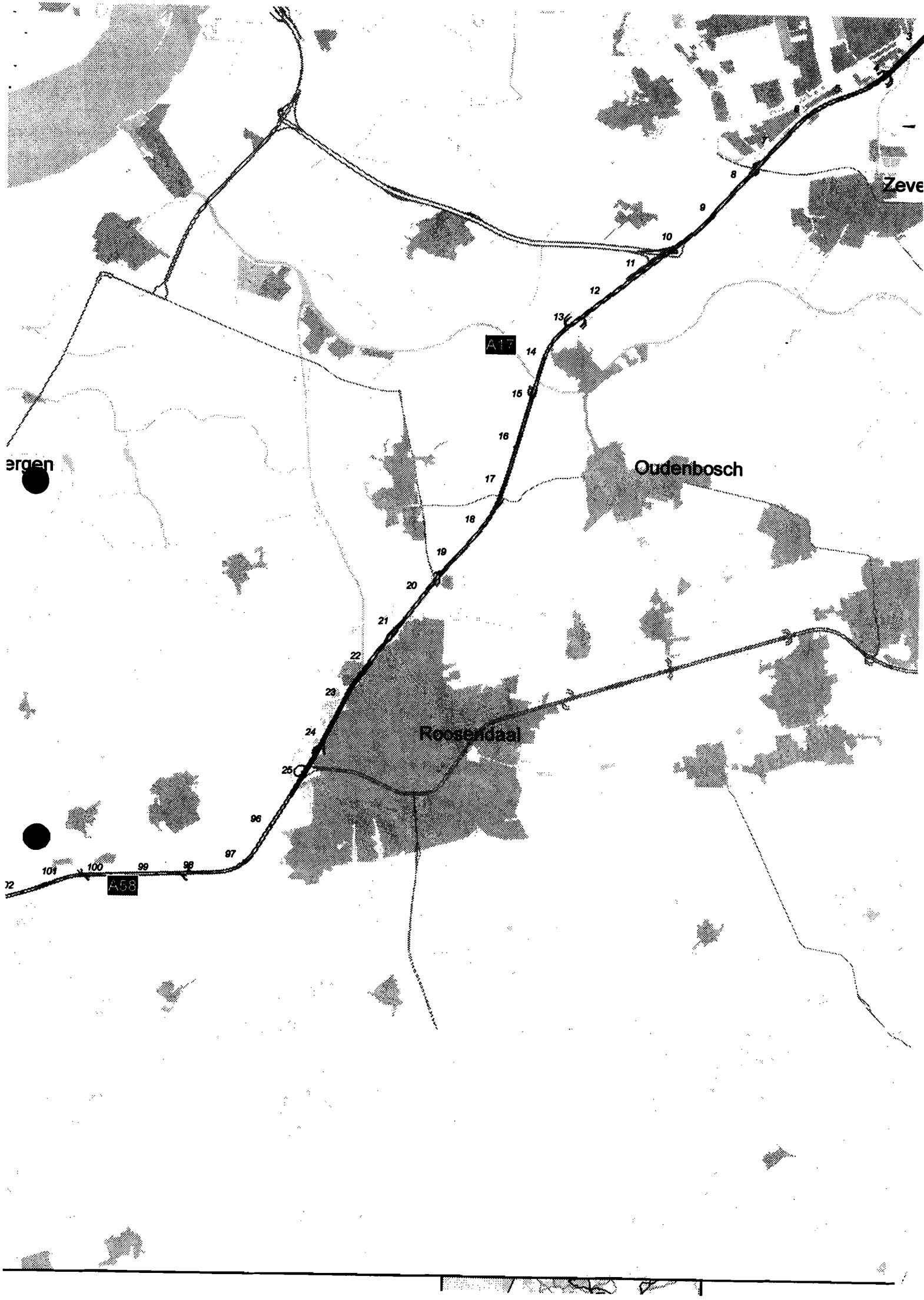
punt Voorstel bermbeveiliging



Weg







Zeve

argen

Oudenbosch

Roosendaal

A58

A17

72

101

100

99

98

97

96

25

24

23

22

21

20

19

18

17

16

15

14

13

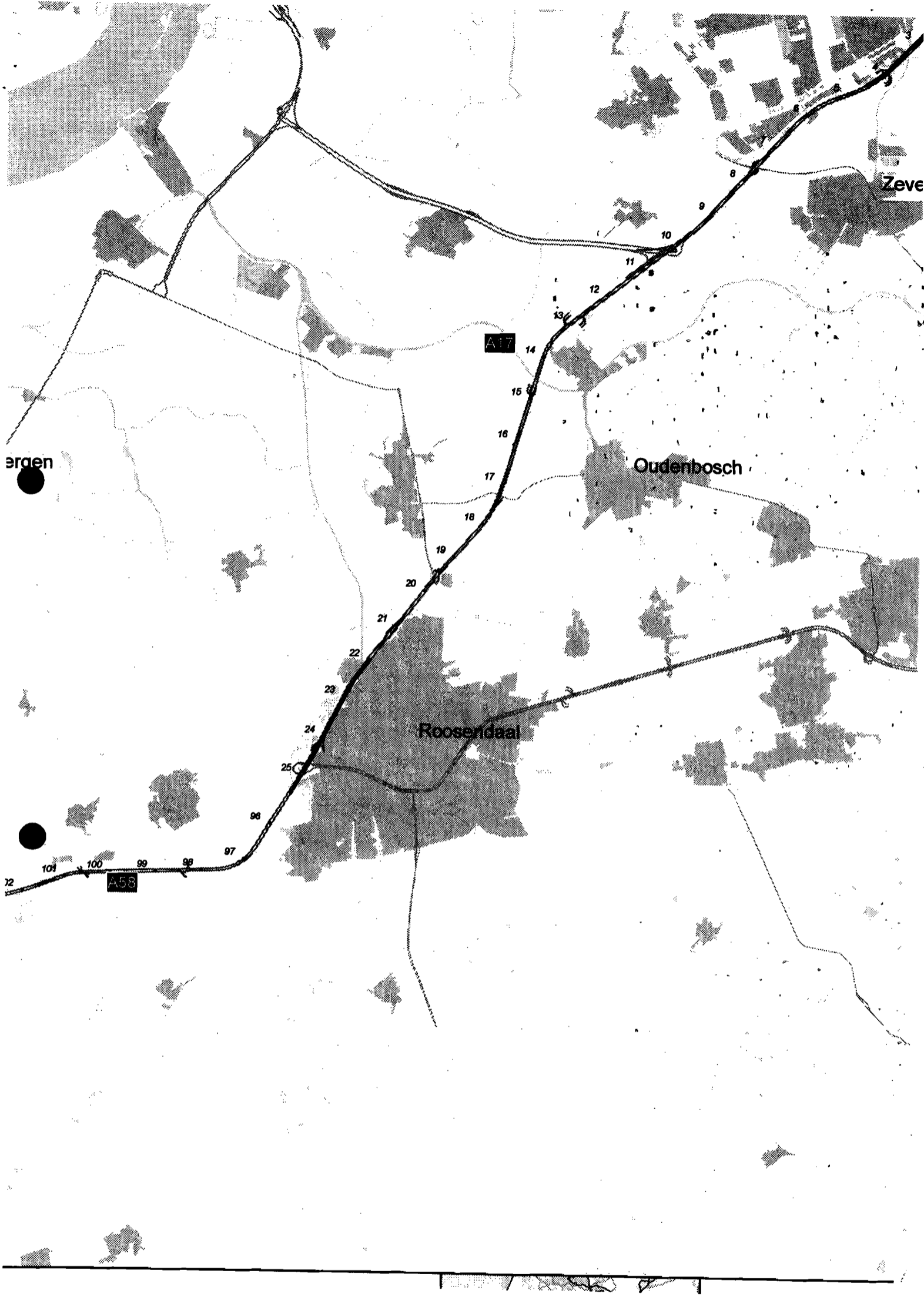
12

11

10

9

8



Zeve

ergen

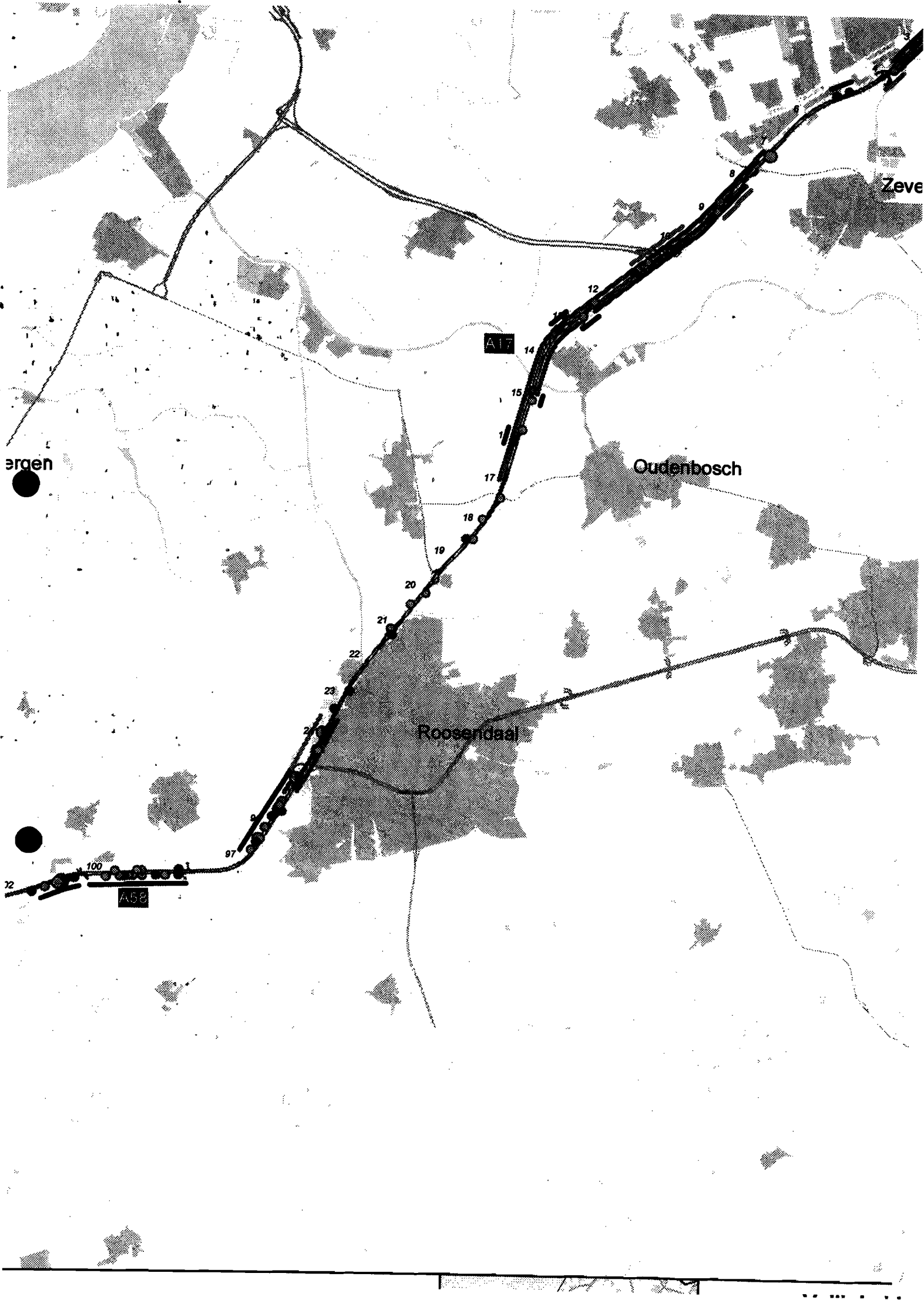
Oudenbosch

Rosendaal

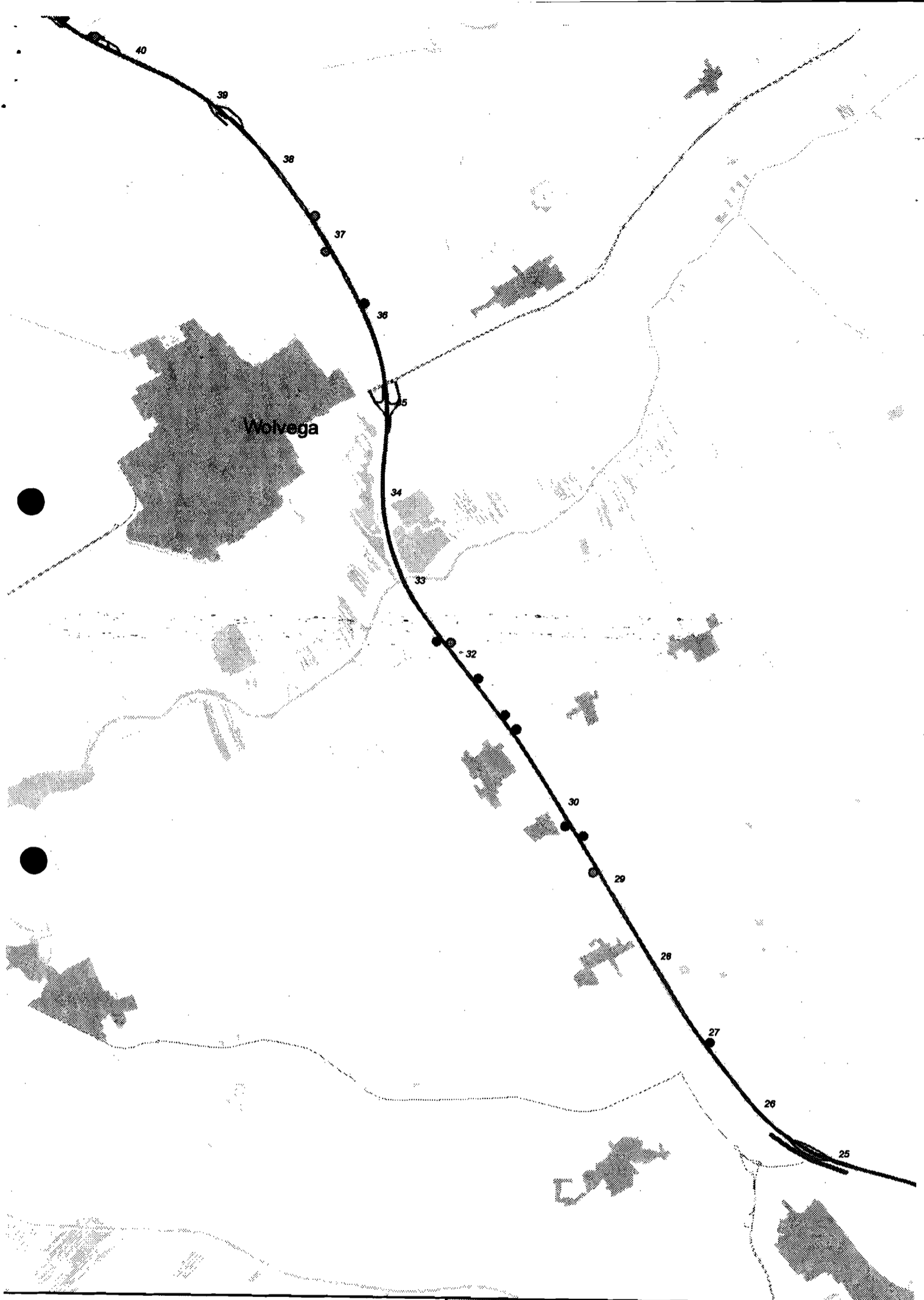
A58

A57





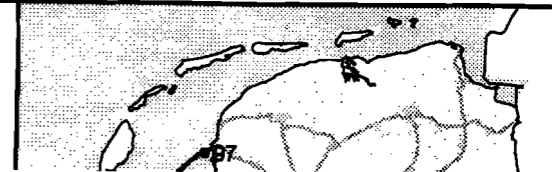




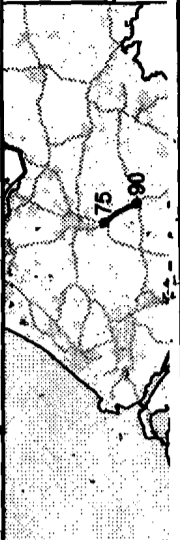
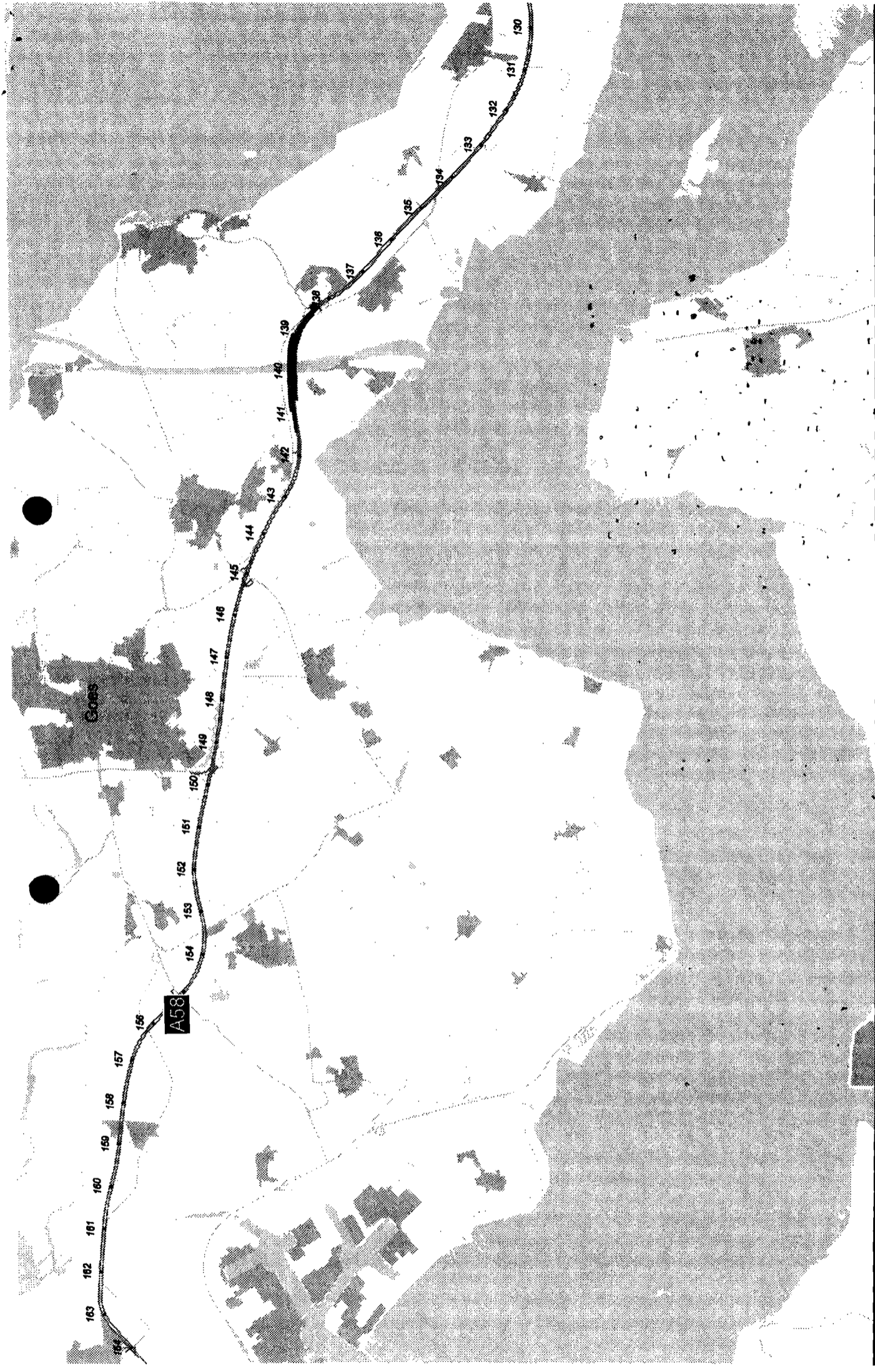
Wolvega



id punt Dynamisch verkeerssysteem



DVM



DVM

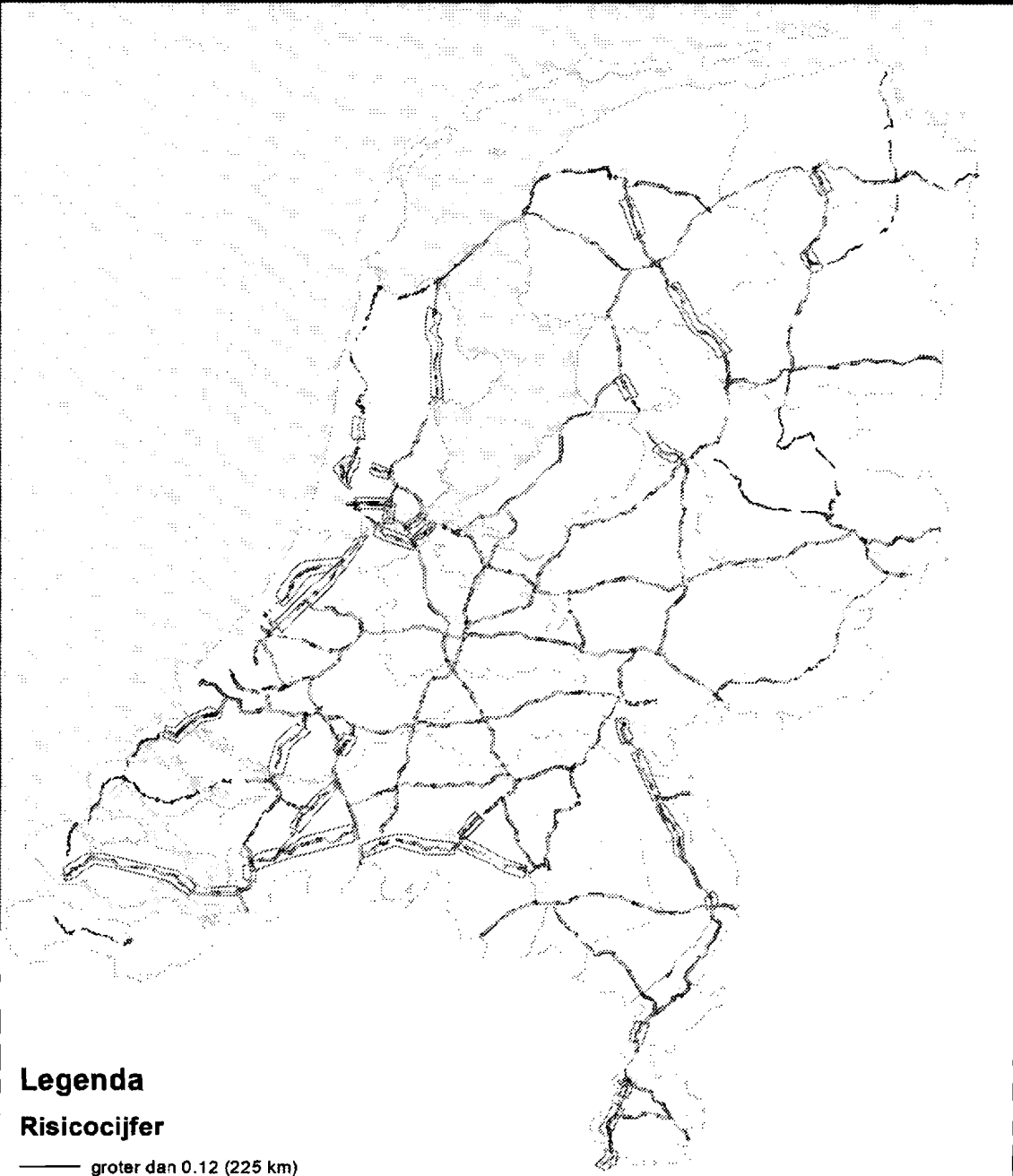
Dynamisch verkeerssysteem

d punt



Verkeerswet 1990, paragraaf 19  
Doel 3. Veilig over Rijkswegen 2000

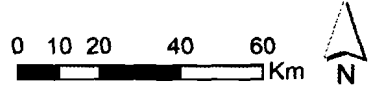
# Risicocijfers RWN



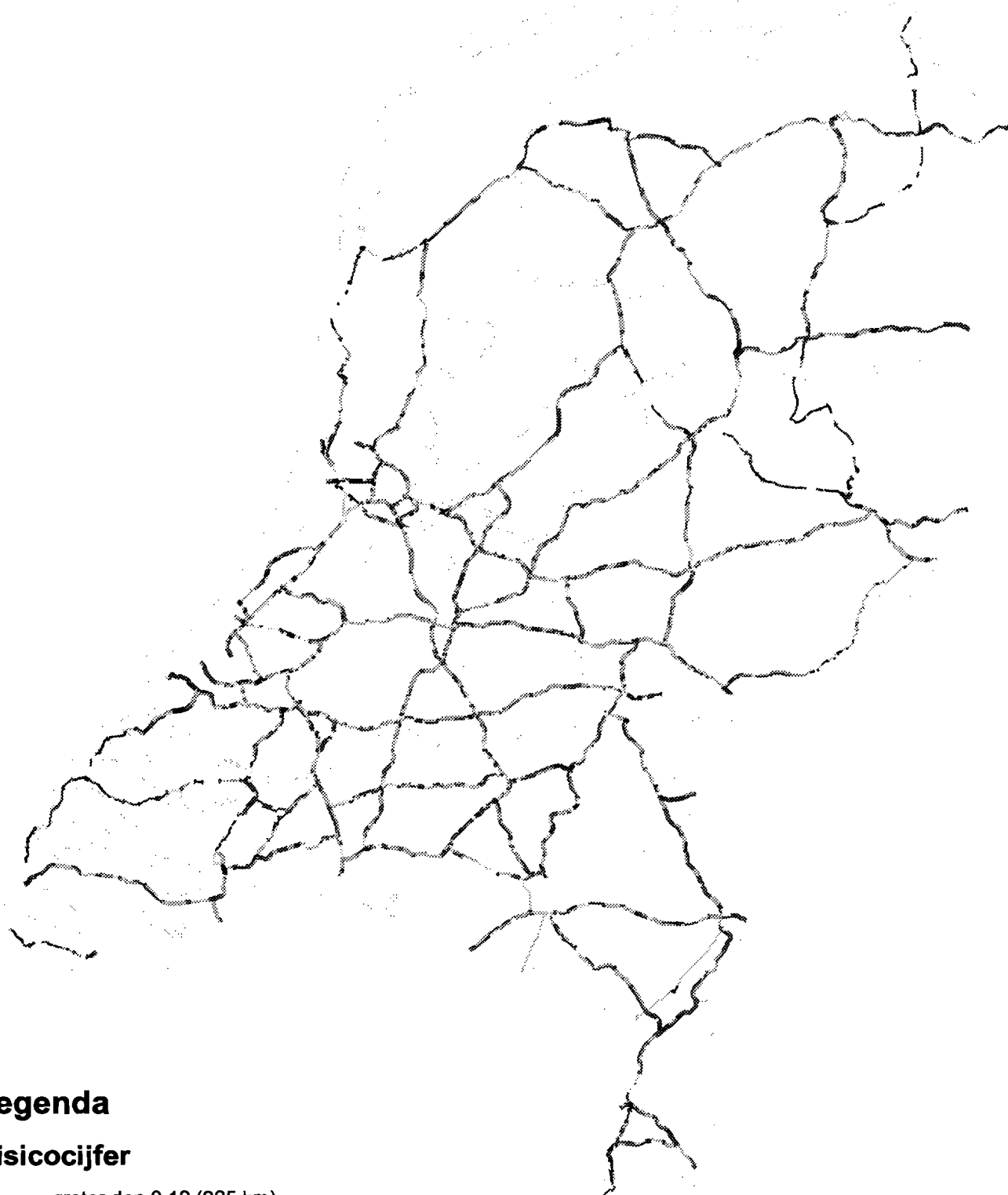
## Legenda

### Risicocijfer

- groter dan 0.12 (225 km)
- - - van 0.09 tot 0.12 (150 km)
- ..... van 0.06 tot 0.09 (400 km)
- van 0.03 tot 0.08 (1150 km)
- ..... vanaf 0 tot 0.03 (1550 km)
- 0 (1925 km)



# Risicocijfers RWN



## Legenda

### Risicocijfer

- groter dan 0.12 (225 km)
- - - van 0.09 tot 0.12 (150 km)
- ..... van 0.06 tot 0.09 (400 km)
- · · van 0.03 tot 0.06 (1150 km)
- ..... vanaf 0 tot 0.03 (1550 km)
- 0 (1925 km)

0 10 20 40 60 Km





## Meer informatie over de Visuele Wegendatabank (VWD)

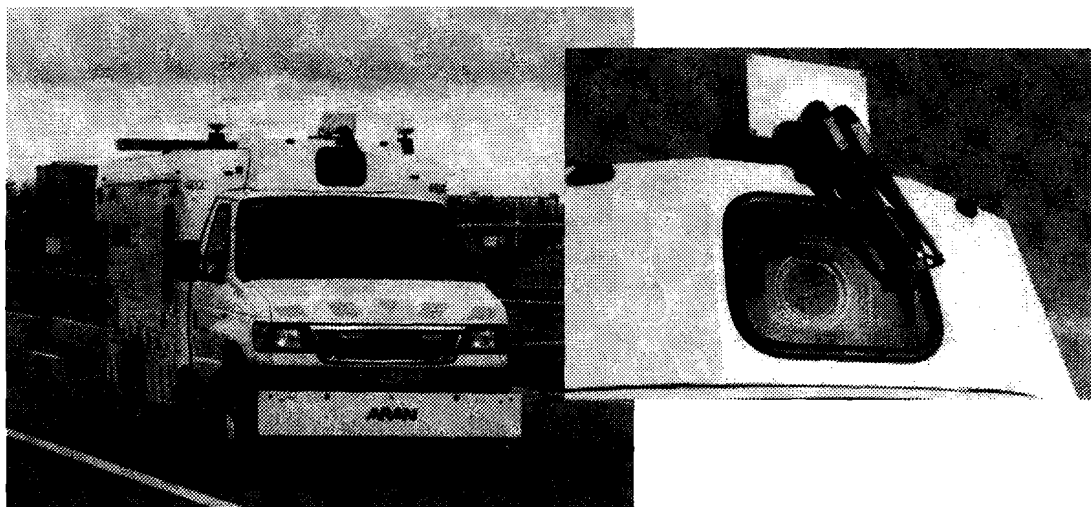
- [Wat is de VWD](#)
- [Waar komen de foto's vandaan](#)
- [Het blauwe label op iedere foto](#)
- [De RWS-Mapviewer](#)
- [Veelgestelde vragen](#)
- [Contact](#)

### WAT IS DE VWD

De VWD (Visuele Wegendatabank) is een webapplicatie waarmee iemand foto's van het Nederlandse rijkswegennet kan opzoeken, bekijken, downloaden en printen. Deze zogenaamd 'vlakke' beelden geven een visuele referentie van het areaal buiten dat Rijkswaterstaat in beheer heeft. Voor de VWD maakt Rijkswaterstaat gebruik van VisiWeb. Deze applicatie is een product van Fugro-Roadware Inc. De VWD is in samenwerking met Fugro-Inpark BV ontwikkeld.

### WAAR KOMEN DE FOTO'S VANDAAN

Sinds 2008 verzamelt de Data-ICT-Dienst (DID) van Rijkswaterstaat jaarlijks, in het kader van de Meerjarenplanning Verhardingsonderhoud (MJPV), van het rijkswegennet ook wegbeelden met rechtvooruitzicht. Deze digitale foto's zijn bedoeld voor de interne processen bij de DID en worden gemaakt met een geavanceerd meetvoertuig, de ARAN (Automatic Road Analyzer), met een interval van 2 meter. Onderstaande figuur toont de ARAN met een close up van de camera waarmee de foto's worden gemaakt. Deze HDTV-camera maakt foto's met hoge resolutie (1920 x 1080 pixels), een breedbeeldformaat met een openingshoek van 91.2° (horizontaal) X 59.8° (verticaal).



Door middel van de VWD stelt de DID dit beeldmateriaal beschikbaar voor andere gebruikers binnen Rijkswaterstaat. Het materiaal is te gebruiken als visuele referentie van het areaal dat Rijkswaterstaat in beheer heeft. Aan de informatie op de VWD kunnen geen rechten worden ontleend. Een gebruiker dient zelf te bepalen of deze informatie geschikt is voor toepassing binnen zijn eigen processen.



## HET BLAUWE LABEL OP IEDERE FOTO

Iedere foto op de VWD is linksboven voorzien van een blauw label met informatie:



De informatie op het blauwe label wordt aangemaakt tijdens het rijden met de ARAN. Als hier correcties in nodig zijn dan kan dit achteraf niet meer plaatsvinden in het label omdat de foto dan al gemaakt is. Correctie vindt zondig wel achteraf plaats in de data die bij de foto hoort. Deze gecorrigeerde informatie gebruikt de VWD om foto's op te zoeken.

Een korte toelichting op de elementen in bovenstaand informatielabel:

- R002** Rijkswegnummer. Het rijkswegnummer komt in veel gevallen overeen met de aanduiding op de borden langs de weg, waar de meeste mensen bekend mee zijn. Er zijn echter enkele uitzonderingen. Raadpleeg hiervoor de Actuele Wegenlijst.
- 580** Sectienummer. Een nummer voor intern gebruik door de DID.
- 1 HRL** BPS-Baancode (i.c. de 1<sup>e</sup> hoofdrijbaan links van de rijksweg).
- 2 RL** BPS-Strookcode (i.c. de 2<sup>e</sup> rijstrook links van de hoofdrijbaan).
- 253 300** Eindkilometrerings. Dit is de kilometrerings van het meettraject bij overgang naar een ander wegendistrict.
- 101** Cijfercode voor meetrichting, strook en weer. Voor intern gebruik door de DID.
- 253.652** Kilometrerings. De exacte positie waarop de foto is genomen. Deze informatie wijkt soms iets af van de werkelijke situatie! Dit wordt achteraf gecorrigeerd in de data die bij de foto hoort.
- 64.7** Snelheid ARAN-voertuig in km/u
- 10-29-08** Datum (mm-dd-jj of jjjj-mm-dd). Let op, datums kunnen een verschillend format hebben! Het is ook mogelijk om uit de fotoadministratie de datum toe te voegen aan de segmentenlijst.

## FOTO'S OPZOEKEN IN DE VWD

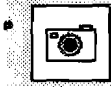
Een foto opzoeken in de VWD kan via de Mapviewer of door rechtstreeks naar de VWD te gaan. In de VWD zijn twee zoekmogelijkheden ingebouwd: met de Snelzoeker en via Uitgebreid zoeken. Bij de Snelzoeker beperkt het zoeken zich tot zes keuzelijsten. Beide zoekmethoden maken gebruik van een cascading mechanisme. Dit betekent dat de zoekinstellingen van elkaar afhankelijk zijn. Iemand die bijvoorbeeld begint met het selecteren van een bepaald wegendistrict kan vervolgens alleen kiezen uit de rijkswegen die in dat district liggen.

Als eenmaal een selectie actief is dan kan je op twee manieren navigeren door de foto's. Ten eerste door te scrollen in de segmentenlijst en een bepaald segmentnummer aan te klikken. Tweede manier is met behulp van de navigatiekaart. Door de muiswijzer boven



een van de blauwe pinpoints in de navigatiekaart te houden verschijnt een popup venster met daarin een klikbaar segmentnummer.

### DE RWS-MAPVIEWER

De VWD is behalve via <http://visuelewegendatabank.nl> ook te benaderen door middel van de Mapviewer (versie 2.4) van Rijkswaterstaat. Vanuit een willekeurige kaartlaag in de Mapviewer is het mogelijk om de VWD op te roepen en de juiste foto te laten zoeken. In de Mapviewer moet je hiertoe de ARAN-knop activeren:  Als je daarna met de muis klikt op een locatie in de Mapviewer dan opent de VWD in een nieuw venster (of tabblad) met de bijbehorende foto. Op deze manier zoekt de VWD met een resolutie van  $\pm 10$  meter de juiste foto op. Deze resolutie kan er in sommige situaties (smalle wegen bijvoorbeeld) toe leiden dat de foto van de verkeerde weghelft opkomt.

Standaard zoekt de VWD op deze manier, via de Mapviewer, in het meest recente seizoen met foto's. Als je de foto van het voorgaande seizoen wilt bekijken, wijzig dan in de VWD in de url van je browser het jaartal dat achter "loc1=" staat vermeld.

Het aantal foto's dat je via de Mapviewer ophaalt is beperkt tot één segment (100 meter). Als je een voorafgaand of daaropvolgend segment wilt bekijken klik dan op Uitgebreid zoeken en vul bij "Snelle zoekactie segmentnr" het gewenste nummer in. Over het algemeen zijn de segmenten doorlopend genummerd.

### VEELGESTELDE VRAGEN

Vraag	Antwoord
Waarom staan niet alle wegen in de VWD?	De VWD bevat alleen foto's van de rijkswegen die Rijkswaterstaat in beheer heeft. De toegepaste nummering komt over het algemeen overeen met de bebording langs de wegen. Er zijn echter enkele uitzonderingen in de nummering. Voor een volledig overzicht van de rijkswegnummering, mutaties en onderbrekingen in de kilometrerings wordt verwezen naar de <u>Actuele Wegenlijst</u> .
Wat is een meetseizoen?	Een meetseizoen loopt over twee kalenderjaren en start in september en eindigt in juni. - 2009 = september 2008 – juni 2009 - 2010 = september 2009 – juni 2010
Wanneer wordt het nieuwste meetseizoen toegevoegd aan de VWD?	De beelden van het seizoen dat in juni is afgerond worden in september van hetzelfde jaar toegevoegd.
Wat is een segment?	De foto's van de VWD zijn gegroepeerd in segmenten van 100 meter. Hierdoor kan je sneller navigeren door de foto's aangezien de foto's om de 2 meter zijn gemaakt. Na het selecteren van foto's toont de VWD een lijst met segmentnummers en bijbehorende administratie.
Hoe kan ik opnamedatum uit de fotoadministratie opzoeken?	Na selectie toont de VWD standaard in een lijst per segment het <u>Meetseizoen</u> , <u>Wegendistrict</u> , <u>Rijkswegnummer</u> , <u>BPS-informatie</u> en de



## Vraag

## Antwoord

- Wat is de BPS-codering?**
- Kilometrering. Om de datum toe te voegen: Klik in de VWD met de muis op Instellingen en kies in de lijst Velden het veld Date. Pas eventueel een eigen Weergavenaam toe en klik op Toevoegen en daarna op OK.
- Wat is de Actuele Wegenlijst?**
- BPS staat voor Beschrijvende Plaatsbepalings Systematiek, een methode die RWS heeft ontwikkeld om iedere plek van een rijksweg op unieke wijze aan te duiden. Voor nadere informatie over de BPS-coderingen wordt verwezen naar de Rijkswaterstaat-publicatie Beschrijvende Plaatsbepalings Systematiek, rapportnummer P-DWW-94-014, ISBN 90-369-0006-9, december 1994.
- Hoe krijg ik de originele foto te zien?**
- De Actuele Wegenlijst is een publicatie die de Data-ICT-dienst van RWS uitgeeft en een overzicht bevat van alle rijkswegen en alle mutaties in het rijkswegennet. Een exemplaar van de Actuele Wegenlijst is aan te vragen bij de [Servicedesk Data](#).
- Als ik dubbelklik op een miniatuurfoto in de viewer dan krijg ik de foutmelding: Server Error in '/Visiweb' Application**
- Dubbelklik op de foto in de viewer. Een nieuw scherm opent met de originele foto in hoge resolutie.
- Kan ik de originele foto's automatisch afspelen?**
- Deze foutmelding ontstaat als je de viewer een langere tijd niet gebruikt (> 20 minuten) en dan dubbelklikt. Aan een oplossing hiervoor wordt gewerkt.
- Het afspelen van foto's stopt soms terwijl ik in het vakje Kilometrering zie dat het proces wel doorloopt.**
- Nee, het bestand van een originele foto is te groot om automatisch af te spelen zonder de server en de verbindinglijnen te veel te belasten.
- Waarom doet de navigatiekaart niets?**
- Zeer waarschijnlijk maak je gebruik van de verouderde browser Internet Explorer versie 6. Deze versie is niet geschikt om de foto's met volle snelheid (100%) af te spelen. Een oplossing is om in het hoofdscherm met de muis te klikken op Video en de afspeelsnelheid in te stellen op 70%. Een alternatief is gebruik te maken van IE versie 8 of Firefox versie 3+.
- Waarom krijg ik de foto's van district Alkmaar te zien als ik op Activeer klik in het Navigatievenster?**
- Dit gebeurt als de Navigatiekaart achteraf wordt geopend. De kaart werkt alleen als deze geopend is en als daarna een selectie van foto's wordt gemaakt.
- De knop Activeer zorgt ervoor dat de selectie van de Snelzoeker wordt opgehaald en getoond. De snelzoeker staat standaard ingesteld op het eerste district in de lijst met districten, en dat is Alkmaar.



Vraag	Antwoord
Hoe kan ik een foto downloaden?	Rechtsklik met de muis op een foto en kies in het menu Afbeelding opslaan als... of Save Picture As.... De foto's hebben het jpeg bestandsformaat.
Kan ik meer foto's tegelijk downloaden?	Nee, dat is niet mogelijk. Het downloaden van meerdere foto's tegelijk zou teveel dataverkeer genereren.
Het bestandstype is onbekend als ik een foto wil opslaan.	Dit heeft te maken met de bestandsinstellingen van je Windows-omgeving. Open de Windows-verkenner, ga naar Extra-Mapopties, tabblad Weergave en zet "Extensies voor bekende bestandstypen verbergen" uit.
Hoe kan ik een foto printen?	Rechtsklik met de muis op een foto en kies in het menu Afbeelding afdrukken.... of Print picture.....
Kan iemand buiten RWS gebruik maken van de VWD?	Nee, vooralsnog is het gebruik beperkt tot Rijkswaterstaat. Afhankelijk van de behoefte en beschikbare middelen is het op termijn wellicht mogelijk dat externe partijen in het kader van bijvoorbeeld aanlegprojecten de VWD kunnen benaderen. In dit verband is het goed om een eventuele wens op dit vlak kenbaar te maken bij de <u>ServiceDesk Data</u> .
Hoe kan ik de werking van de VWD versnellen?	De oorzaak van een traag werkende VWD kan gelegen zijn in diverse factoren of een combinatie daarvan. In sommige gevallen kan een gebruiker daar zelf invloed op uitoefenen: <ul style="list-style-type: none"><li>- Veel data. Standaard selecteert de VWD tot maximaal 5000 segmenten aan foto's. De VWD werkt echter over het algemeen prettig als je een beperkte selectie foto's opvraagt, dat wil zeggen een selectie die zicht beperkt tot een paar honderd <u>segmenten</u>. Probeer de selectie te beperken tot 200 segmenten.</li><li>- Navigatiekaart. Standaard opent de VWD meteen de navigatiekaart. Hierdoor zal na selectie direct een verband tussen de foto's en de kaart aanwezig zijn. Tijdens het afspelen zal de navigatiekaart dan meeschuiven. Je browser moet hiervoor steeds opnieuw de positie van de blauwe pinpoints berekenen. Zeker als je een grote selectie hebt gemaakt zal dit rekentijd vergen. De navigatiekaart sluiten zal het afspelen versnellen.</li><li>- Je eigen computer. Het herberekenen van je Navigatiekaart gebeurt op je eigen computer. Een grote selectie betekent veel</li></ul>



### Vraag

### Antwoord

Als je scrolt in de segmentenlijst dan loopt de titelbalk uit beeld.

Hoe kan ik ervoor zorgen dat de VWD opent in een nieuw tabblad in Internet Explorer 8 in plaats van in een nieuw venster?

- herberekeningen.
- Je internet browser. Versie 6 van Internet Explorer werkt veel trager dan versie 8. Firefox werkt over het algemeen nog weer sneller dan IE8.
  - Netwerkverbinding. De VWD is ook via de telewerkomgeving te benaderen. Dit betekent dat extra knooppunten voorkomen in het traject dat de data aflegt en dat je eigen netwerk een rol speelt.
  - Veel gebruikers. De VWD is gedimensioneerd op gebruik door maximaal 30 personen tegelijk. Het kan zijn dat nog meer gebruikers simultaan de VWD bevragen.

Dit is een tekortkoming in de VisiWeb-applicatie en is aangemeld als punt voor verbetering.

Klik in de Menubalk in IE8 op: Extra, Internetopties, tabblad Algemeen, en dan knop Instellingen bij Tabbladen. Vervolgens aanvinken "Altijd naar nieuwe tabbladen gaan als deze worden aangemaakt".

#### **ServiceDesk Data**

Vragen, opmerkingen en foutmeldingen kunnen worden gericht aan de ServiceDesk Data van de DID. De ServiceDesk is op werkdagen van 8:00 tot 17:00 te bereiken:

- tel. 015 - 275 77 00
- e-mail [serviceDesk-data@rws.nl](mailto:serviceDesk-data@rws.nl)
- Bezoekadres: Derde Werelddreef 1, 2622 HA Delft
- Postadres: Postbus 5023, 2600 GA Delft









> Retouradres Postbus 5044 2600 GA Delft

Alle 11 partijen uit de Samenwerkingsovereenkomst  
Ingenieursdiensten nr. BDX-9235

Dienst Verkeer en  
Scheepvaart  
Schoemakerstraat 97c  
2628 VK Delft  
Postbus 5044  
2600 GA Delft  
T (088) 798 2 222  
F (088) 798 2 998  
<http://www.rijkswaterstaat.nl/dva>

Contactpersoon  
[Redacted]  
[Redacted]@rws.nl

29 SEP 2010

Datum  
Onderwerp **Uitvraag betreffende Samenwerkingsovereenkomst  
nr. BDX-9235, Perceel A, ten behoeve van Project Evaluatie  
Dynamax proef A20, zaaknummer 31040542**

Ons kenmerk  
RWS/DVS-2010/2078  
Uw kenmerk

Bijlage(n)  
5

Geachte heer, mevrouw,

Op grond van de met u gesloten samenwerkingsovereenkomst voor het verrichten van Ingenieursdiensten voor Rijkswaterstaat, Perceel A verzoek ik u een aanbieding te doen voor het verrichten van de diensten als beschreven in de bij deze uitvraag gevoegde Bijlage A.

De diensten dienen te worden verricht met inachtneming van de projectvoorwaarden als opgenomen in Bijlage B bij deze uitvraag.

Deze uitvraag wordt gelijktijdig aan alle gegadigden van het perceel toegestuurd.

**Aanbiedingsformulier**

Uw aanbieding dient uitsluitend te geschieden met gebruikmaking van het aanbiedingsformulier dat als Bijlage C bij deze uitvraag is gevoegd. Dit formulier dient volledig te worden ingevuld en te worden ondertekend. Verlangde bijlagen dienen te worden bijgevoegd.

Op het aanbiedingsformulier dienen te worden opgegeven:

- o een vaste prijs (exclusief omzetbelasting) voor het verrichten van de diensten voor de in bijlage A vermelde (deel)producten;
- o een specificatie van de vaste prijs, die per (deel)product is uitgesplitst naar het aantal uren en tarieven en overige kosten. De overige optionele kosten (indien van toepassing) dienen op een bijlage bij het aanbiedingsformulier gedetailleerd te worden gespecificeerd;
- o tarieven (exclusief omzetbelasting) waartegen de diensten voor de in bijlage A vermelde (deel)producten zullen worden verrekend. Tarieven dienen vast te zijn voor de duur van de projectovereenkomst.



Dienst Verkeer en  
Scheepvaart

Datum

Ons kenmerk

#### **Plan van aanpak**

Bij uw aanbieding dient te worden gevoegd een plan van aanpak conform bijlage 5 bij de Samenwerkingsovereenkomst en bijlage D van de offerteaanvraag, waarin de navolgende gegevens tenminste zijn opgenomen;

- Visie
- Aanpak
- Planning
- Projectorganisatie

Overige relevante zaken wordt verwezen naar bijlage A van de offerteaanvraag.

#### **Ontvangst van de aanbieding en gestanddoening**

Uw aanbieding dient in 2-voud onder vermelding van het zaaknummer 31040542 en met de aanbiedingsprijs in een aparte envelop, uiterlijk te zijn ontvangen op 31 oktober 2010 13:00 uur bij:

Westvest Netwerk Notarissen  
Westvest 38  
2611 AZ Delft

Tevens dien(t)/(en):

- op de envelop het zaaknummer vermeld te worden.
- alle aanbiedingsdocumenten elektronisch aangeleverd te worden (in 1-voud) op cd-rom of memory stick bijgesloten in de aparte envelop waarin de aanbiedingsprijs zit.
- het prijzenoverzicht van de aanbiedingsbrief in spreadsheet format elektronisch te worden aangeleverd.

U dient uw aanbieding gestand te doen gedurende een termijn van 30 kalenderdagen na bovengenoemde uiterste ontvangstdatum.

#### **Inlichtingen**

Vragen ter zake van deze uitvraag kunnen tot uiterlijk 11 oktober 2010 13.00 uur schriftelijk worden ingediend o.v.v. "Offerte aanvraag Evaluatie Dynamax proef A20, zaaknummer 31040542" op het volgende e-mail adres:

[dvs-aanbesteding@rws.nl](mailto:dvs-aanbesteding@rws.nl)

Voor het stellen van vragen dient u gebruikt te maken van bijlage E.

Uiterlijk 14 oktober 2010 zullen alle vragen beantwoord worden middels een nota van inlichtingen (NvI). De NvI met alle vragen (geanonimiseerd) en antwoorden wordt aan alle uitgevraagde partijen verstuurd.

#### **Gunning**

Ten aanzien van de gunning wordt het criterium van de economisch meest voordelige inschrijving (emvi) gehanteerd.

De emvi wordt bepaald aan de hand van de gunningcriteria en de wijze zoals aangegeven in bijlage D.



Het totaal van de scores per criterium tezamen bepaalt de definitieve eindscore per aanbieder. De aanbieder met de hoogste score komt in aanmerking voor de opdracht.

Dienst Verkeer en  
Scheepvaart

Datum

Ons kenmerk

**Beoordeling aanbieder(en)**

De opdracht wordt gegund op basis van de economisch meest voordelige aanbieder, overeenkomstig de Procedure gunning projectovereenkomst zoals opgenomen in bijlage 9 van de Samenwerkingsovereenkomst m.u.v. de fictieve aanbiederprijsaspecten.

Op deze uitvraagprocedure met EMVI-criteria zullen binnen RWS de regels gelden als vermeld in de Onderhandse Procedure, hoofdstuk 7, uit het Aanbestedingsreglement Werken 2005 (ARW2005).

Een nader samen te stellen beoordelingscommissie zal de kwaliteit van de aanbiedingen beoordelen op basis van de gunningscriteria.

**Aanbieder en opdrachtverstrekking**

Voor het tot stand komen van de projectovereenkomst verwijs ik u naar artikel 2 van de projectvoorwaarden, bijlage B.

Indien u besluit géén aanbieder te doen dan verzoek ik u mij dit schriftelijk, onder opgave van redenen, mede te delen, uiterlijk vijf (5) werkdagen na datum van deze uitvraag.

De opdrachtverstrekking is thans gepland in week 46 en start werkzaamheden zie bijlage A.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,  
namens deze,  
de hoofdingenieur-directeur,  
voor deze

  
  
aardingshoofd inkoop

Bijlagen:

- A. - Vraagspecificatie Evaluatie Dynamax proef A20 (Inclusief bijlagen)
- B. - Projectvoorwaarden
- C. - Aanbiederformulier
- D. - EMVI gunningscriteria
- E. - Formulier Stellen van vragen t.b.v. Nota van inlichtingen

100



8



Rijkswaterstaat  
Ministerie van Verkeer en Waterstaat



# Aandachtspunten verkeersveiligheid Bij invoering 130 km/uur

## Agenda

- Introductie en kennismaking
  - Toelichting dossier 130 km/uur [REDACTED]
  - Toelichting workshop [REDACTED]
  - 1e ronde carrousel workshop
  
  - Lunch
  
  - 2e ronde carrousel workshop
  - 3e ronde carrousel workshop
  - Plenaire terugkoppeling
  - Rondvraag en afsluiting
- (15:30 uur, met maximale uitloop tot 16:00 uur)*



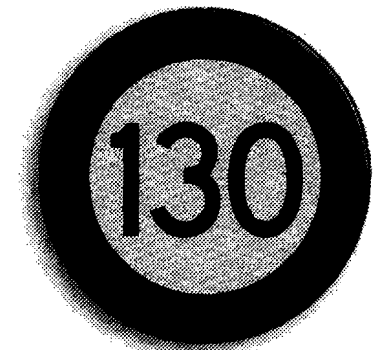
## Dossier 130 km/uur

### Regeerakkoord:

- *maximumsnelheid op ASW naar 130km/u + dynamisering*
- *lagere maximumsnelheid indien nodig voor luchtkwaliteit, geluidsbelasting of verkeersveiligheid*

### Aanpak RWS:

- opstellen invoeringsscenario's
- beoordelen invoeringsscenario's
  - lucht en geluid
  - ontwerp en veiligheid
  - etc.
- uitwerken voorkeurscenario



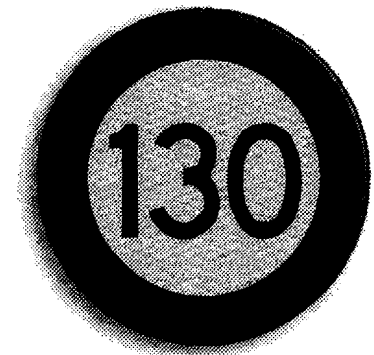
## Dossier 130 km/uur

### Doel DVS (ontwerp en veiligheid):

- beoordelen invoeringsscenario's op effecten verkeersveiligheid als input voor KBA

### Aanpak DVS (ontwerp en veiligheid):

- Welke aspecten spelen een rol?
  - Effect van ontwerp- en verkeersaspecten op verkeersveiligheid
  - Wanneer kritisch?
  - Maatregelen
- Witte vlekken
- Opstellen afwegingscriteria



## Doel workshop

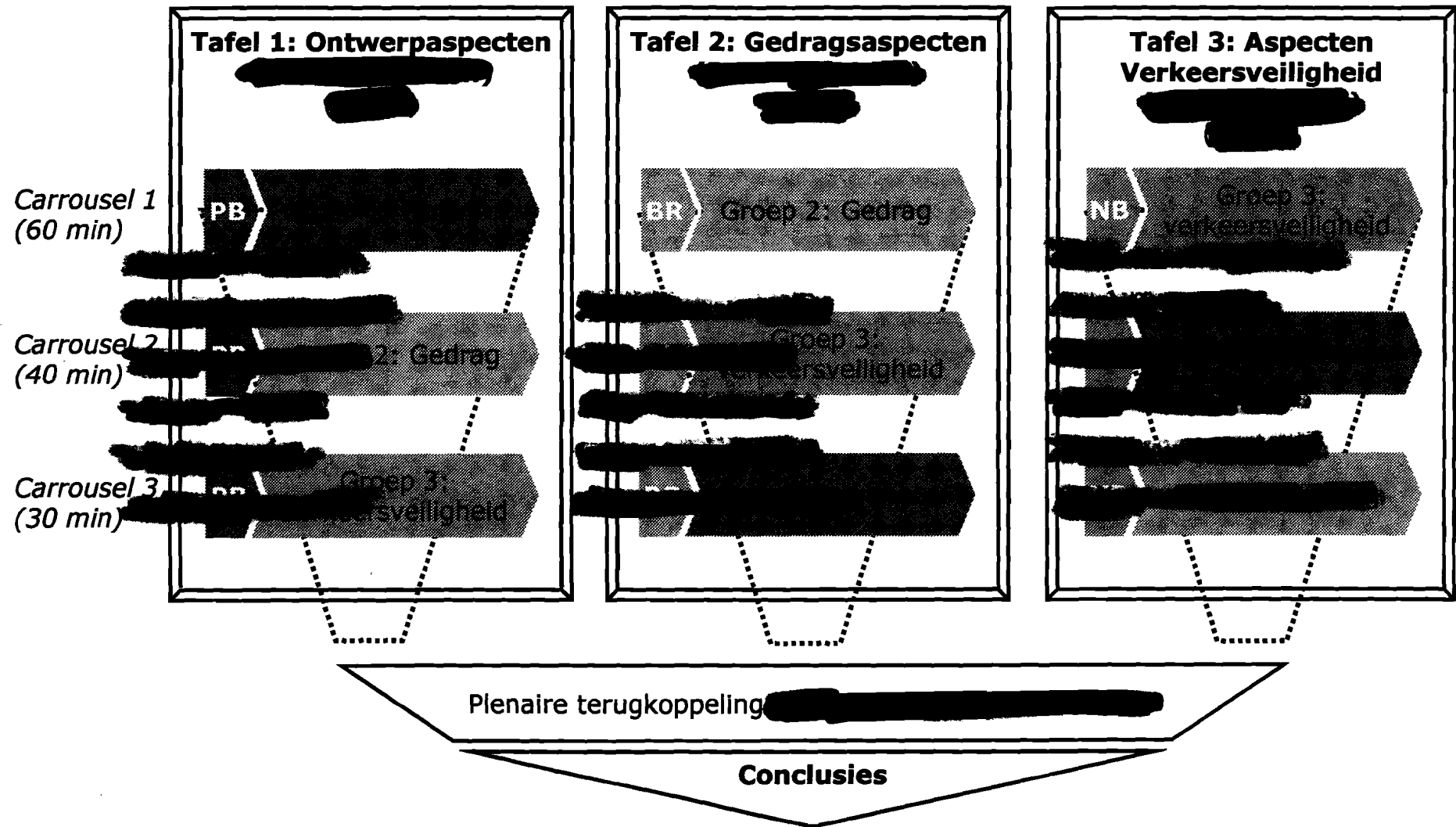
- Welke ontwerp- en verkeersaspecten zijn **relevante aspecten** voor de verhoging naar 130 km/uur?
- Hoe zou je deze aspecten in **criteria** kunnen vertalen?
- Over welke aspecten is (te) weinig kennis (**witte vlekken**)?
- Welke (compenserende) **maatregelen** zijn er voor het handhaven van de veiligheid?
- Is er een **prioritering** aan te brengen in de aspecten?

→ *Input voor de evaluatie*

## Kennisvelden

- Vragen beantwoorden vanuit vakdisciplines:
  - Wegontwerp
  - Verkeersveiligheid
  - Gedrag (human factors)
- 3 carrouselrondes
  - Startend met één vakgebied
  - Andere vakdiscipline beoordelen/vullen aan
  - Plenaire terugkoppeling, discussie en conclusievorming

# Carrouselworkshop



# Groepsindeling

[Redacted]

## Ontwerp

- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]

## Gedrag

- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]

## Verkeersveiligheid

- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

# Sessie 1

11:00 - 12:00 uur

# Sessie 2

13:00 - 13:40 uur



# Sessie 3

13:45 - 14:15 uur

## Plenaire terugkoppeling

- Wegontwerp
- Verkeersveiligheid
- Gedrag (human factors)
- *Presentatie en discussie*

Dank voor uw aandacht!





[REDACTED] - DGMO

Van: [REDACTED] (DVS)  
 Verzonden: vrijdag 21 januari 2011 9:20  
 Aan: [REDACTED] DGMO  
 CC: [REDACTED]  
 Onderwerp: RE: [REDACTED]

Op dit moment vanuit veiligheid/ontwerp 3 onderzoeken

- TU Delft zoekt voor ons de (wetenschappelijke) basis uit over de relatie tussen snelheid(sverhoging) en verkeersveiligheid. Een onderzoek naar modellen die deze relatie beschrijven, waarin ook de bruikbaarheid en betrouwbaarheid voor de limietverhogingen in Nederland worden meegenomen (dus van 100 en 120 naar 130). Doel is om hiermee een basisuitspraak te kunnen doen over de veranderingen van verkeersveiligheid bij verschillende invoeringsscenario's (dus ophogingsfactoren van risicocijfers).
- Arcadis heeft de workshop georganiseerd als startpunt voor het **opstellen van beoordelingscriteria**. Hieruit volgen specifieke elementen die extra verkeersonveiligheid met zich mee kunnen brengen. Voor een aantal elementen kan al enigszins worden ingeschat hoe die relatie ligt. Voor andere elementen zal een extra studie worden uitgezet (arcadis).
- Daarnaast is Arcadis bezig met een quickscan van de proeftrajecten (onder andere ontwerpelementen, ongevalscijfers, verkeerssamenstelling) zodat de trajecten snel kunnen worden beoordeeld op mogelijke veiligheidsrisico's (niet als show-stopper, maar inzicht in en aanleiding voor mogelijke maatregelen).

Verder is het traject voor evaluatie van de proeftrajecten gestart.

Een vraag die nog moet worden uitgezet (TU?) is de verwachte verhoging van de snelheid (gemiddeld en spreiding). Hiervoor onder andere kijken naar het door jou genoemde onderzoek in Denemarken.

Even kort dus een overzicht. Ik hoop dat je dit bedoelde. Mocht je meer willen dan hoor ik graag.

Groet, [REDACTED]

---

Van: [REDACTED] (DVS)  
 Verzonden: vrijdag 21 januari 2011 8:52  
 Aan: [REDACTED] (S)  
 Onderwerp: Fw:

Zou jij martijn hierover info kunnen sturen. thanks.

Goed weekend,

---

Van: [REDACTED] - DGMO [mailto:[REDACTED]]  
 Verzonden: Thursday, January 20, 2011 06:22 PM  
 Aan: [REDACTED] (DVS)  
 Onderwerp:

Zoals besproken.

Heb jij voor mij nog de informatie over / van de verdere onderzoeken naar invoering 130 (TU delft, nog andere ?)

Groeten en een goed weekend,

[redacted]  
Van: [redacted] (DVS)  
Verzonden: donderdag 27 januari 2011 22:31  
Aan: [redacted]  
Onderwerp: Fw: 130

He [redacted]

Kan je aangeven wat er met de rps score gebeurd als we de snelheidslimiet op snelwegen ophogen :

- Van 100 naar 130
- Van 120 naar 130
- Van 100 naar 120
- Van 80 naar 100

Kan je voor deze specifieke verhogingen het kantelpunt aangeven van de score (onafgerond) in de "van" situatie, dat de score in de "naar" situatie afgerond twee sterren wordt.

Mocht dit wat werk zijn, zou je mij dan kunnen laten weten wat de kosten hiervoor zijn. Er zit redelijk wat druk achter deze vraag, dus mocht je hier snel werk van kunnen maken dan stel ik dat zeer op prijs.

Groet [redacted]

---

Van: [redacted]  
Verzonden: Thursday, January 27, 2011 06:15 PM  
Aan: [redacted]  
Onderwerp: FW: 130

Ho [redacted]

Ging om onderstaande, we moeten (heel snel) weten wat snelheidverhogingen betekenen voro RPS scores op snelwegen,

Dus:

- wat is beeld van verhoging van lagere snelheid naar 130 (alle wegen)
- wat is beeld bij verhoging van lagere snelheid naar 120 (alle wegen)
- wat is beeld bij verhoging van lagere snelheid naar 100 (alle wegen)

Is dit al gedaan?

Groeten,  
[redacted]

---

Van: [redacted]  
Verzonden: woensdag 1 december 2010 18:50  
Aan: [redacted]  
Onderwerp: RE: 130

[redacted]  
Dankvoor je terugmelding.  
Was EuroRAP RPS vergeten, ons troetelkindje moet er natuurlijk ook bij (-;

4 5

Datum is idd ongelukkig, maar het is even niet anders, 130 is abso [redacted]

Groeten,  
[redacted]

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: [redacted] (DVS) [mailto:[redacted]@rws.nl]  
Verzonden: woensdag 1 december 2010 18:31  
Aan: [redacted] - DGMO  
Onderwerp: Re: 130.

He [redacted]

Dank voor je terugmelding. Wij zien hier inderdaad vanuit de afdeling veiligheid en ontwerp en inrichting bij betrokken. De grove indicatie die wij hebben afgegeven van toename verkeersonveiligheid (doden en ernstige gewonden) en kosten aanpak kritische ontwerpelementen is buiten dit document gelaten (is al wel eerder met dgmo gedeeld). Reden weet ik niet.

Jouw aangegeven punten zullen we meenemen in ons plan van aanpak. Ik zal je hier begin volgende week nog even over bellen.

Even nog ander punt van zorg. Ik neem aan dat jij ook bent uitgenodigd voor de workshop betreffende de 130 km/h op 16 december? Dit is natuurlijk problematisch aangezien we dan ook de bijeenkomst gepland hebben betreffende de snelhedenkaart. Laat mij even weten hoe je hier mee om wilt gaan.

Groet, [redacted]

---

Van: [redacted] [mailto:[redacted]@minvenw.nl]  
Verzonden: Monday, November 29, 2010 07:02 PM  
Aan: [redacted] (DVS)  
Cc: [redacted] (DVS)  
Onderwerp: RE: 130

He [redacted]

Goed dat je hier alvast even over mailt.

Ken je bijgevoegde presentatie al., of was je hier misschien bij betrokken?  
Was zelf wel verras [redacted]

Ik cc ook Yvonne even omdat er wel overlap zitten met Veilig over Rijkswegen, ik laat het aan jullie om vooral slim te combineren met de werkzaamheden.

Ik ben benieuwd naar wat jullie al aan vragen hebben, wat ik in ieder geval wil weten is:

- Algemene kencijfers**
- Aantal doden / ernstig gewonden / overige gewonden
  - Risico per vtg/km
  - Risico per km weglengte

Onderscheiden naar:  
ontwerpsnelheid  
maximumsnelheid  
aantal rijstroken

aanwezigheid vluchtstrook  
aanwezigheid spitsstrook  
drukke / rustige uren (criteria nog afstemmen ivm dynamische snelheden)  
hoeveelheid vrachtverkeer  
\*combinaties van bovenstaande factoren

**Per wegvak / traject**

(nog even afstemmen over meest geschikte lengte, 10km lijkt minimum te zijn ihkv herziening snelhedenbeleid)

- Aantal doden / ernstig gewonden / overige gewonden
- Risico per vtg/km
- Risico per km weglengte

Onderscheiden naar:

drukke / rustige uren (criteria nog afstemmen ivm dynamische snelheden)

Bovenstaande graag zowel gepresenteerd in tabellen als in kaartjes

Groeten,

—Oorspronkelijk bericht—

Van: [redacted] (DVS) [mailto:[redacted]@rws.nl]

Verzonden: maandag 29 november 2010 7:43

Aan: [redacted] DGMO

CC: [redacted] (DVS), [redacted] (DVS)

Onderwerp: 130

He [redacted]

Wij zijn bij dvs bezig om een plan van aanpak te maken om in fase 1 van het 130 dossier traject voldoende kennis te genereren om input te leveren voor de scenario's. Heb jij nog openstaande vragen die je in dat traject beantwoord wilt zien?

Groet, [redacted]

<<Presentatie inventarisatie snelheidsverhoging1.PPT>>

---

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.



1

2

3

4

5

[redacted] - DGMO

**Van:** [redacted] - [redacted]@mobilyon.nl  
**Verzonden:** donderdag 27 januari 2011 22:07  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** Re: 130

Hoi [redacted]

Ik had de conclusies over Rps op proeftrajecten 130 graag meegenomen in nota die nu naar de minister gaat. Zou je deze actie nu direct via mobycon willen uitzetten?

Dank!

Vriendelijke groet,  
[redacted]

---

**Van:** [redacted] (DVS) [redacted]  
**Verzonden:** Thursday, January 27, 2011 08:33 PM  
**Aan:** [redacted] - DGMO  
**Onderwerp:** Re: 130

He [redacted]

Snelheid weegt inderdaad zwaar mee in de berekening van de rps score. Ik kan nog niet precies aangeven wat de impact is op de scores, wel zal dit mede afhankelijk zijn van de huidige deelscore van een traject. Als een deelscore bv nu 2,5 is (wordt afgerond naar 3 sterren) kun je er in ieder geval donder op zeggen dat de score na ophoging van de snelheidslimiet afgerond 2 sterren is. Voor de proeftrajecten laten we door arcadis dus ook de deelscores in kaart brengen.

De vraag betreffende de impact kunnen we nog in de verdiepingsslag die we met arcadis oppakken meenemen. Ik was er niet van op de hoogte dat deze vraag urgent is. Ik zal de vraag anders al bij mobycon sturen, mogelijk hebben ze er al een idee van. Ik houd je op de hoogte.

[redacted]

---

**Van:** [redacted] - DGMO [redacted]  
**Verzonden:** Thursday, January 27, 2011 09:15 PM  
**Aan:** [redacted] (DVS)  
**Onderwerp:** FW: 130

Hoi [redacted]

Ging om onderstaande, we moeten (heel snel) weten wat snelheidverhogingen betekenen voor RPS scores op snelwegen,

Dus:  
wat is beeld van verhoging van lagere snelheid naar 130 (alle wegen)

23  
wat is beeld bij verhoging van lagere snelheid naar 120 (alle wegen)  
wat is beeld bij verhoging van lagere snelheid naar 100 (alle wegen)

Is dit al gedaan?

Groeten,  
[redacted]

---

Van: [redacted] - DGMo  
Verzonden: woensdag 1 december 2010 18:50  
Aan: [redacted] (S)  
Onderwerp: RE: 130

Hoi [redacted]

Dankvoor je terugmelding.  
Was EuroRAP RPS vergeten (ons troetelkindje moet er natuurlijk ook bij (-;

Datum is idd ongelukkig, maar het is even niet anders, [redacted]

Groeten,  
[redacted]

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: [redacted] (DVS) [redacted] [redacted]  
Verzonden: woensdag 1 december 2010 18:31  
Aan: [redacted] DGMo  
Onderwerp: Re: 130

He Martijn,

Dank voor je terugmelding. Wij zien inderdaad vanuit de afdeling veiligheid en ontwerp en inrichting bij betrokken. De grove indicatie die wij hebben afgegeven van toename verkeersonveiligheid (doden en ernstige gewonden) en kosten aanpak kritische ontworpelementen is buiten dit document gelaten (is al wel eerder met dgmo gedeeld). Reden weet ik niet.

Jouw aangegeven punten zullen we meenemen in ons plan van aanpak. Ik zal je hier begin volgende week nog even over bellen.

Even nog ander punt van zorg. Ik neem aan dat jij ook bent uitgenodigd voor de workshop betreffende de 130 km/h op 16 december? Dit is natuurlijk problematisch aangezien we dan ook de bijeenkomst gepland hebben betreffende de snelhedenkaart. Laat mij even weten hoe je hier mee om wilt gaan.

Groet,  
[redacted]

---

Van: [redacted] - DGMo [mailto:[redacted]]  
Verzonden: Monday, November 29, 2010 07:02 PM  
Aan: [redacted] (S)  
Cc: [redacted]  
Onderwerp: RE: 130

Hoi [redacted]

Goed dat je hier alvast even over mailt.

Ken je bijgevoegde presentatie al., of was je hier misschien bij betrokken?

Was zelf wel verrast bij [redacted]

Ik cc o [redacted] even omdat er wel overlap zitten met Veilig over Rijkswegen, ik laat het aan jullie om vooral slim te combineren met de werkzaamheden.

Ik ben benieuwd naar wat jullie al aan vragen hebben, wat ik in ieder geval wil weten is:

**Algemene kencijfers**

- Aantal doden / ernstig gewonden / overige gewonden
- Risico per vtg/km
- Risico per km weglengte

Onderscheiden naar:

- ontwerpsnelheid
- maximalsnelheid
- aantal rijstroken
- aanwezigheid vluchtstrook
- aanwezigheid spitsstrook
- drukke / rustige uren (criteria nog afstemmen ivm dynamische snelheden)
- hoeveelheid vrachtverkeer
- combinaties van bovenstaande factoren

**Per wegvak / traject**

(nog even afstemmen over meest geschikte lengte, 10km lijkt minimum te zijn ihkv herziening snelhedenbeleid)

- Aantal doden / ernstig gewonden / overige gewonden
- Risico per vtg/km
- Risico per km weglengte

Onderscheiden naar:

- drukke / rustige uren (criteria nog afstemmen ivm dynamische snelheden)

Bovenstaande graag zowel gepresenteerd in tabellen als in kaartjes

Groeten,  
[redacted]

—Oorspronkelijk bericht—

Van: [redacted]  
Verzonden: maandag 29 november 2010 7:43  
Aan: Niet-Medewerker (M) [redacted] Mo  
CC: [redacted]  
Onderwerp: 130

He [redacted]

Wij zijn bij dvs bezig om een plan van aanpak te maken om in fase 1 van het 130 dossier traject voldoende kennis te genereren om input te leveren voor de scenario's. Heb jij nog openstaande vragen die je in dat traject beantwoord wilt zien?

Groet, [REDACTED]

<<Presentatie inventarisatie snelheidsverhoging1.PPT>>

---

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

---

Dit bericht kan informatie bevatten, die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: [redacted]  
Verzonden: dinsdag 1 februari 2011 16:27  
Aan: [redacted]  
Onderwerp: Re: resultaten RPS score 3 varianten

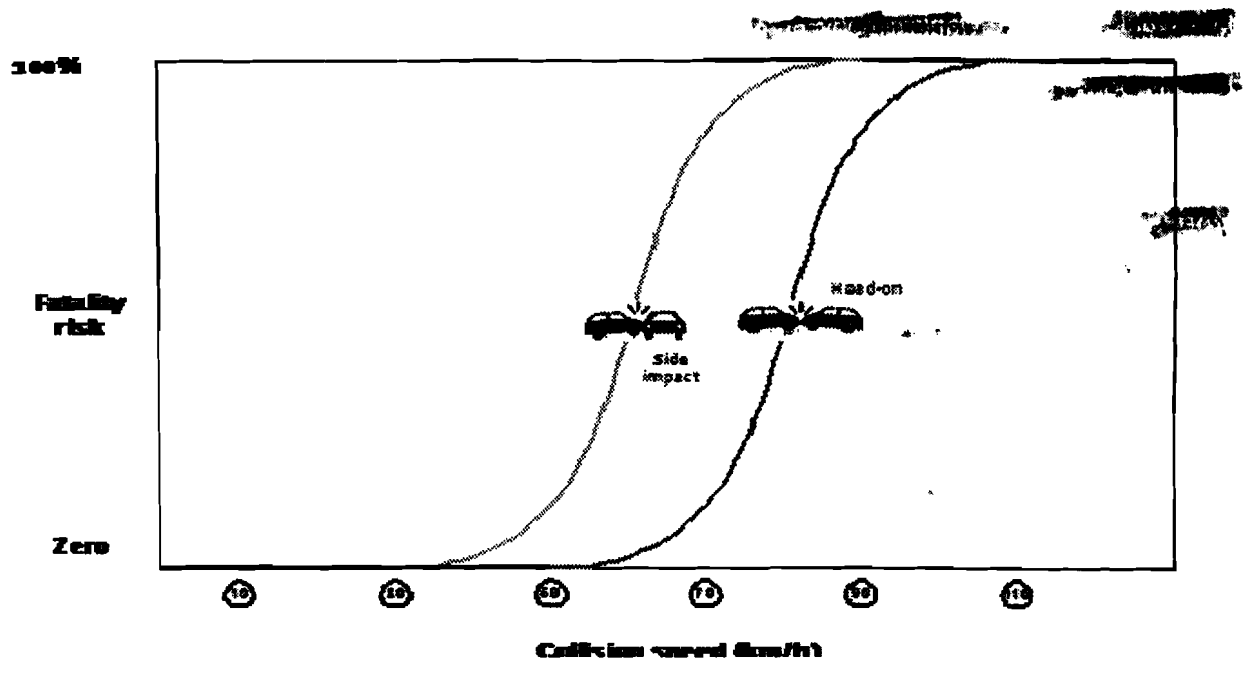
Wat ik heb begrepen op dit moment nog niet maar zal nog worden aangepast (ivm met de factor likelihood dat in RPS 2.0 een rol speelt)

Antwoord [redacted]

When we built v1.0, the 130km/h limit was not anticipated and in any case there was a feeling that there was little research evidence to justify differentiating protection risk at such high levels of speed. I also remember the phrase being used there is only so dead that you can be in respect of protection. In v2.0 the risk is for 120km/h and above for much the same reasons, although there will be a variation in likelihood but this is not modelled, although there is an argument for this being changed [redacted].

The technical justification of the protection element is shown below:

**Figure 2 Probability of fatal injury for a vehicle occupant in a side impact (on side of vehicle impacted) and head on crash (front seat) (derived from Wrangborg, 2005)**



Other research (Kilder?) shows that 10km/h above a speed limit of 100 km/h in rural areas doubles the casualty crash risk. You should also look at the TRL research by Marie Taylor in the 1990s.

Met vriendelijke groet,

[redacted signature]

[REDACTED]  
Mobycon | Concordis Groep  
Bezoekadres: Badhuiswal 3  
Postbus 1149  
8001 BC ZWOLLE  
[REDACTED]  
[REDACTED]

*Sta stil bij het milieu voordat u dit afdrukt.*

Dit e-mailbericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n).  
Op alle overeenkomsten met Mobycon zijn de algemene voorwaarden van toepassing.  
Mobycon is statutair gevestigd te Delft / KvK nr. 27195561

The information contained in this communication is confidential and may be legally privileged.  
Our general terms and conditions apply to all agreements with Mobycon.  
Mobycon is statutory registered in Delft. CoC No. 27195561.

Op 1-feb-2011, om 16:06 heeft [REDACTED] (DVS) het volgende geschreven:

Nog klein vraagje. Wordt bij RPS 2.0 wel rekening gehouden met snelheidslimieten > 120KM/h?  
[REDACTED]

---

**Van:** [REDACTED] [mailto:[REDACTED]]  
**Verzonden:** dinsdag 1 februari 2011 15:32  
**Aan:** [REDACTED] (DVS)  
**Onderwerp:** resultaten RPS score 3 varianten

Hallo [REDACTED]

Hierbij de resultaten van de doorrekening van 3 varianten. In de bijgevoegde memo is het ea uitgewerkt.

Als er nog vragen zijn dan hoor ik het graag.

regiokantoor noord:  
 badhulswal 3  
 postbus 1149  
 8001 bc zwolle  
 tel. [REDACTED]  
 fax 038 - 4216870



## memo

Aan : [REDACTED] ls  
 C.c. : -  
 Van : [REDACTED]  
 Betreft : Uitwerking Snelheidsscenario's  
 Datum : 01-02-11  
 Kenmerk : 4192

Beste J. [REDACTED]

Naar aanleiding van je vraag over de effecten van de RPS score bij verschillende snelheidsverhogingen heb ik een drietal varianten uitgewerkt:

1. Snelheidsverhoging van 100 naar 120 km/h
2. Snelheidsverhoging van 80 naar 100 km/h
3. Snelheidsverhoging van 80 naar 120 km/h

### Uitgangspunten:

De basis van deze varianten is scenario 3 uit het bouwstenenproject.

We hebben telefonisch afgesproken dat de varianten van 100 naar 130 en van 120 naar 130 km/h niet worden doorgerekend omdat dit geen effect zal hebben op de RPS score. De reden hiervan is dat de risicofactoren van de RPS 1.0 tot 120 km/h gaan.

Verder hebben we als uitgangspunt hebben we afgesproken dat alleen de autosnelwegen worden doorgerekend. Hiervoor heb ik selecties gemaakt waarbij alle N-wegen eruit zijn gefilterd. In de pdf bestanden "snelheidsoverzicht100\_120.pdf" en "snelheidsoverzicht80\_100\_120.pdf" zijn de wegvakken zichtbaar gemaakt die zijn aangepast.

### Resultaat variant 1:

Van de gewijzigde wegvakken komen geen scores lager dan 3 sterren voor. Het merendeel van de gewijzigde wegvakken laat wel een verlaging van de score zien (ten opzichte van scenario 3) maar hierbij blijft de afgeronde RPS score gelijk. Bij een klein deel van de wegvakken is te zien dat de RPS score daalt van 4 naar 3 sterren. Bij deze wegvakken zijn bijvoorbeeld verlaagde bermen of obstakels binnen de 10 meter aanwezig waardoor de RPS score omslaat bij een snelheidsverhoging. In het bestand snelheidsscenario-s\_verschil.xls tabblad "scenario 3 t.o.v. variant 1" zijn de RPS scores afgezet tegen scenario 3.



### **Resultaat variant 2:**

Van de gewijzigde wegvakken komen geen scores lager dan 3 sterren voor. Een klein deel van de gewijzigde wegvakken laat wel een verlaging van de score zien (ten opzichte van scenario 3) maar hierbij blijft de afgeronde RPS score gelijk. In tegenstelling tot variant 1 komen hier dus geen verschuivingen voor van meer dan 1 ster. De reden hiervan is dat de geselecteerde wegvakken goed zijn ingericht (geleiderail in middenberm, obstakelvrije ruimte buitenberm etc) waardoor de score hoog blijft ondanks de hogere snelheden. In het bestand snelheidsscenario's\_vershil.xls tabblad "scenario 3 t.o.v. variant 2" zijn de RPS scores afgezet tegen scenario 3.

### **Resultaat variant 3:**

Van de gewijzigde wegvakken komen geen scores lager dan 3 sterren voor. Een klein deel van de gewijzigde wegvakken laten wel een verlaging van de score zien (ten opzichte van scenario 3) maar hierbij blijft de afgeronde RPS score gelijk. Bij variant 3 is dezelfde conclusie te trekken als bij variant 2. In het bestand snelheidsscenario's\_vershil.xls tabblad "scenario 3 t.o.v. variant 3" zijn de RPS scores afgezet tegen scenario 3.

### **Conclusie**

De wijzigingen in de wettelijke snelheden laten bij de varianten een gering effect zien. De reden hiervan is dat bij autosnelwegen de weginrichting veelal maximaal is (gescheiden rijbanen, obstakelvrije ruimte etc) zodat variatie van de wettelijke snelheid weinig invloed heeft op de RPS score.

Ik hoop je hiermee naar tevredenheid te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

- DGMo

**Van:** [redacted] (DVS)  
**Verzonden:** donderdag 10 februari 2011 14:13  
**Aan:** [redacted] - DGMo  
**CC:** [redacted] (DVS)  
**Onderwerp:** RE: lopende onderzoeken veiligheid 130  
**Bijlagen:** Projectplan Kennisupdate 'snelheid en veiligheid' v1.selectie wet.doc

H [redacted]

Hierbij de het projectplan en offertes zoals deze naar Arcadis en TU zijn gegaan.

Verder zijn we nog aan het kijken hoe we de ervaringen uit het buitenland het beste kunnen incorporeren. Ik verzamel inmiddels alle stukken en cases die ik tegenkom, dus neem daarbij jouw stuk van de WHO mee. Heb jij nog (de link naar) de veelbesproken Deense studie? Ik heb enkel indirecte informatie eruit kunnen lezen.

Groet, [redacted]

---

**Van:** [redacted] DGMo [mailto:[redacted]@minvenw.nl]  
**Verzonden:** maandag 7 februari 2011 18:58  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE:

Hallo [redacted]

Nog bedankt voor onerstaande mail.

Heb je voor mij meer informatie (bijvoorbeeld offerte (aanvraag) of projectplan) over de vraagstelling zoals die is uitgegaan naar de TU en Arcadis?

Kwam deze overzichtsstudie van de WHO nog tegen, stonden interessante conclusies De Deense studies kwamen vrijdag ook al; in de knipselkrant, dat zou met deze ook nog wel kunnen gebeuren (makkelijk te vinden) [http://whqlibdoc.who.int/publications/2008/9782940395040\\_chap1\\_eng.pdf](http://whqlibdoc.who.int/publications/2008/9782940395040_chap1_eng.pdf)

Worden de hier genoemde studies ook meegenomen?

Groeten, [redacted]

---

**Van:** [redacted] (DVS) [mailto:[redacted]@rws.nl]  
**Verzonden:** vrijdag 21 januari 2011 9:20  
**Aan:** [redacted] DGMo  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE:

Hoi [redacted]

Op dit moment vanuit veiligheid/ontwerp 3 onderzoeken

- TU Delft zoekt voor ons de (wetenschappelijke) basis uit over de relatie tussen snelheid(sverhoging) en verkeersveiligheid. Een onderzoek naar modellen die deze relatie beschrijven, waarin ook de bruikbaarheid en betrouwbaarheid voor de limietverhogingen in Nederland worden meegenomen (dus van 100 en 120 naar 130). Doel is om hiermee een basisuitspraak te kunnen doen over de veranderingen van verkeersveiligheid bij verschillende invoeringsscenario's (dus ophogingsfactoren van risicocijfers).
- Arcadis heeft de workshop georganiseerd als startpunt voor het **opstellen van beoordelingcriteria**. Hieruit volgen specifieke elementen die extra verkeersonveiligheid met zich mee kunnen brengen. Voor een aantal

elementen kan al enigszins worden ingeschat hoe die relatie ligt. Voor andere elementen zal een extra studie worden uitgezet (arcadis).

- Daarnaast is Arcadis bezig met een quickscan van de proeftrajecten (onder andere ontwerp-elementen, ongevals cijfers, verkeerssamenstelling) zodat de trajecten snel beoordeeld op mogelijke veiligheidsrisico's (niet als show-stopper, maar inzicht in en aanleiding voor mogelijke maatregelen).

Verder is het traject voor evaluatie van de proeftrajecten gestart.

Een vraag die nog moet worden uitgezet (TU?) is de verwachte verhoging van de snelheid (gemiddeld en spreiding). Hiervoor onder andere kijken naar het door jou genoemde onderzoek in Denemarken.

Even kort dus een overzicht. Ik hoop dat je dit bedoelde. Mocht je meer willen dan hoor ik graag.

Groet

---

**Van:** (DVS)  
**Verzonden:** vrijdag 21 januari 2011 8:52  
**Aan:** (DVS)  
**Onderwerp:** Fw:

Zou jij hierover info kunnen sturen. thanks.

Goed weekend,

---

**Van:** DGMo [mailto: @minvenw.nl]  
**Verzonden:** Thursday, January 20, 2011 06:22 PM  
**Aan:** )  
**Onderwerp:**

Hoi

Zoals besproken.

Heb jij voor mij nog de informatie over / van de verdere onderzoeken naar invoering 130 (TU delft, nog andere ?)

Groeten en een goed weekend,

---

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.  
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the electronic transmission of messages.

---

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.  
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

[REDACTED] DGMO

**Van:** [REDACTED] DGMO [REDACTED]@minvenw.nl  
**Verzonden:** maandag 14 februari 2011 16:49  
**Aan:** [REDACTED] (DVS)  
**CC:** [REDACTED] DGMO; [REDACTED] (DVS)  
**Onderwerp:** Toevoegingen factsheets

Beste [REDACTED]

Naar aanleiding van jouw gesprek met [REDACTED] zojuist wil ik je hierbij vragen om de onderstaande items toe te voegen aan de factsheets die voor morgen worden gemaakt over de afzonderlijke experimentwegvakken.

Mocht dit nog vragen opleveren dan hoor ik het graag.

-----  
**Referentie-informatie:**

- risico op ernstige ongevallen (dood + zhs gewond) per *mld (ipv mlj)* voertuigkilometer voor:
  - alle snelwegen
  - 2-strookssnelwegen
  - 3 en meer strookssnelwegen

**Per experimenttrace:**

**Algemeen:**

- reistijdwinst bij nieuwe max snelheid tov oude max snelheid

**Veiligheid:**

- risico op ernstige ongevallen per *mld (ipv mlj)* voertuigkm (dood + zhs gewond) voor:
  - het hele tracé
  - de afzonderlijke deeltraces per INWEVA wegvak\*
  - graag de "absolute waarde" van het risico aangeven + de mate waarin dit afwijkt van het gemiddelde

\*de facto is dit de achterliggende data bij figuur 3.1 in Veilig over Rijkswegen deel B-2008

- ontwerpsnelheid
- afwijkingen van de ontwerprichtlijnen (bijv NOA) zoals die zijn vastgesteld voor deze ontwerpsnelheid
- overige bijzondere ontwerpelementen
- indien mogelijk: korte omschrijving van kenmerkende eigenschappen van tracé op gebied van veiligheid

Bedankt alvast voor de spoedige actie.

Groeten,  
 [REDACTED]

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: [REDACTED]  
 Verzonden: dinsdag 15 februari 2011 18:05  
 Aan: [REDACTED] DGMO  
 Onderwerp: [REDACTED]

He [REDACTED]

De volgende kanttekening hoort bij de slachtofferaantallen:

Afgerond gemiddelden geregistreerd aantal doden en ziekenhuisgewonden door de politie per jaar. Op basis van de jaren 2007 - 2009. Alleen autosnelweg. De hier gebruikte definitie van ziekenhuisgewonden moet niet verward worden met de nieuw gehanteerde definitie ernstige verkeersgewonden, waarbij de letselernst wordt uitgedrukt in de MAIS (Maximum Abbreviated Injury).

En de volgende kanttekeningen tav de risicocijfers:

1. Dit is het ongevalsrisico waarbij doden en ziekenhuisgewonden [REDACTED] miljard voertuigen op basis van de jaren 2007 - 2009. Alleen autosnelweg. De hier gebruikte definitie van ziekenhuisgewonden moet niet verward worden met de nieuw gehanteerde definitie ernstige verkeersgewonden, waarbij de letselernst wordt uitgedrukt in de MAIS (Maximum Abbreviated Injury).
2. In enkele gevallen berust het risicocijfer op kleine aantallen, waardoor het statisch minder betrouwbaar wordt

De referentie wordt nog in de factsheet opgenomen. Bij deze in ieder geval de ongevalsrisico's voor totaal asw en gesplitst voor 2-strooks en 3-strooks en meer.

Totaal asw: 0,0104  
 2-strooks: 0,0110  
 3 en meer strooks: 0,0082

Over de afwijkingen op ontwerprichtlijnen kunnen we moeilijk uitspraken doen. Wel hebben we voor de eerste vier trajecten in een schouw de meest belangrijke wegkenmerken geïnventariseerd. Arcadis legt hierin de meeste hand op.

Naar jouw andere vragen in je mails (verandering van verkeersveiligheid bij invoering 120 en daarna weer 100) kijk ik morgen wat mogelijk is om in dit korte tijdsbestek uit te voeren.

Groet [REDACTED]

Van: [REDACTED]  
 Verzonden: [REDACTED]  
 Aan: [REDACTED]  
 Onderwerp: RE: pdf

Ho [REDACTED]

Dank voor de info in de factsheets.  
 Ik heb nog een paar vragen:

- \*Op basis van welke jaren zijn de risicocijfers bepaald?
- \* Wat is de relevante referentie informatie? (zie mijn onderstaande vraag van gister)
- \* bevatten de tracés nog afwijkingen op de ontwerprichtlijnen (los van de stukken met een lagere snelheid?)

**Referentie-informatie:**

- risico op ernstige ongevallen (dood + zhs gewond) per *mld* (ipv *mij*), vastgesteld met [redacted]
- alle snelwegen
- 2-strookssnelwegen
- 3 en meer strookssnelwegen

Bedankt weer,  
[redacted]

---

**Van:** [redacted] - DGMO  
**Verzonden:** dinsdag 15 februari 2011 16:32  
**Aan:** [redacted] - DGMO  
**Onderwerp:** FW: pdf

---

**Van:** [redacted] (DVS) [mailto:[redacted]]  
**Verzonden:** dinsdag 15 februari 2011 16:02  
**Aan:** [redacted] - [redacted] - CEND-DCO  
**CC:** [redacted] (DVS)  
**Onderwerp:** FW: pdf

Hierbij de oogst van vandaag voor fact sheets persvoorlichting en TK vragen.

groet, [redacted]

---

**Van:** [redacted] (DVS)  
**Verzonden:** dinsdag 15 februari 2011 16:00  
**Aan:** [redacted] (DVS)  
**Onderwerp:** RE: pdf

---

**Van:** [redacted] (DVS)  
**Verzonden:** Tuesday, February 15, 2011 3:58 PM  
**Aan:** [redacted] (DVS)  
**Onderwerp:** pdf

---

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.  
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** maandag 21 februari 2011 15:25  
**Aan:** [REDACTED]  
**CC:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** van (DVS)  
 RE: TCS verplaatsen

Beste [REDACTED]

In aflopende volgorde qua prioriteit voor het plaatsen van trajectcontrole. We hebben hierbij niet naar het technische aspect en de uitvoerbaarheid (bv lengte, op- afritten, enz.) gekeken. En er is ook geen rekening gehouden met het idee dat het vanuit de begrijpelijkheid voor de weggebruiker het eventueel beter zou zijn om in beide richting een TCS te plaatsen.

1. A58 + A17; km 97 tot km 93,7 (A58) + van km 25,4 tot km 23 (A17); richting Rotterdam 2. A58; km 98,5 tot km 102; richting Bergen op Zoom 3. A58; km 165 tot km 169; beide richtingen 4. A58; km 170,8 tot 169, 5; richting Bergen op Zoom

Mochten de exacte risicocijfers van deze trajecten gewenst zijn, dan hoor ik dat graag want dan laat ik die genereren. De kaart met risicocijfers op basis waarvan we tot deze trajecten zijn gekomen kan ik met jullie delen. Deze is echter 16 MB en wil de postvakken niet al te veel belasten.

Met vriendelijke groet,

-----Oorspronkelijk bericht-----

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** vrijdag 18 februari 2011 22:16  
**Aan:** [REDACTED]  
**CC:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** TCS verplaatsen

[REDACTED] hebben de principe afspraak gemaakt om de Trajectcontrole systemen van de A4 en A12 te verplaatsen naar twee trajecten waar permanent 130 Km/h gereden kan worden.

Komende week wil ik graag een afspraak met jullie maken om te bepalen op welke trajecten dit mogelijk zou kunnen.

Zoals aangegeven is het uitgangspunt dat we die trajecten uit de "proef 130 Km/h" nemen waar de snelheid permanent omhoog gaat en uit deze verzameling de wegvakken uitkiezen waar de TCS het meest bijdraagt aan de veiligheid. Hier komt uiteraard bij dat we van deze wegvakken moeten weten welke "assets" (portalen, energie en datavoorziening) beschikbaar zijn om eea snel te realiseren tegen beperkte kosten. Dit geheel moet dan weer matchen met de mogelijkheden die te verplaatsen TCS systemen biedt.

Joris heeft afgelopen week al een onderzoek gedaan naar de wegvakken waar een TCS het meest kan bijdragen aan de veiligheid al weet ik niet of dat beeld al geheel is uitgekristalliseerd.

Ik stel me de volgende werkwijze voor:

Wanneer Joris vier a vijf wegvakken kan selecteren waar een TCS de meeste bijdrage kan leveren en die naar Piet kan opsturen dan kan Piet bekijken welke assets we daar voorhanden hebben. Daarna kunnen we deze gegevens matchen met de mogelijkheden die TCS.

Dit is in hoofdlijn het proces zoals ik mij het voorstel om snel te komen tot een keuze uit de verschillende trajecten.

Voor andere suggesties sta ik uiteraard open.

In mijn agenda heb ik donderdagochtend nog tijd ik hoop dat jullie dan ook nog kunnen (die kunnen we in de loop van de week wel bepalen) Maandag maak ik een belrondje om eea af te stemmen.

Hoop snel van jullie te horen.

Groet,



[REDACTED] - DGMO

Van: [REDACTED]@arcadis.nl]  
Verzonden: woensdag 23 februari 2011 10:13  
Aan: [REDACTED] (DVS)  
Onderwerp: Kaart 130 km/uur  
Bijlagen: Kaarten wegkenmerken A2\_A6\_A7\_A16.zip; Kaarten DVM A2\_A6\_A7\_A16.zip

Hoi [REDACTED]

Hierbij de definitieve kaarten voor de proeftrajecten A2-A6-A7-A16. Ik stuur twee mails.

De tabel wordt aan gewerkt. Ik denk dat we deze voor de lunch moeten kunnen opsturen.

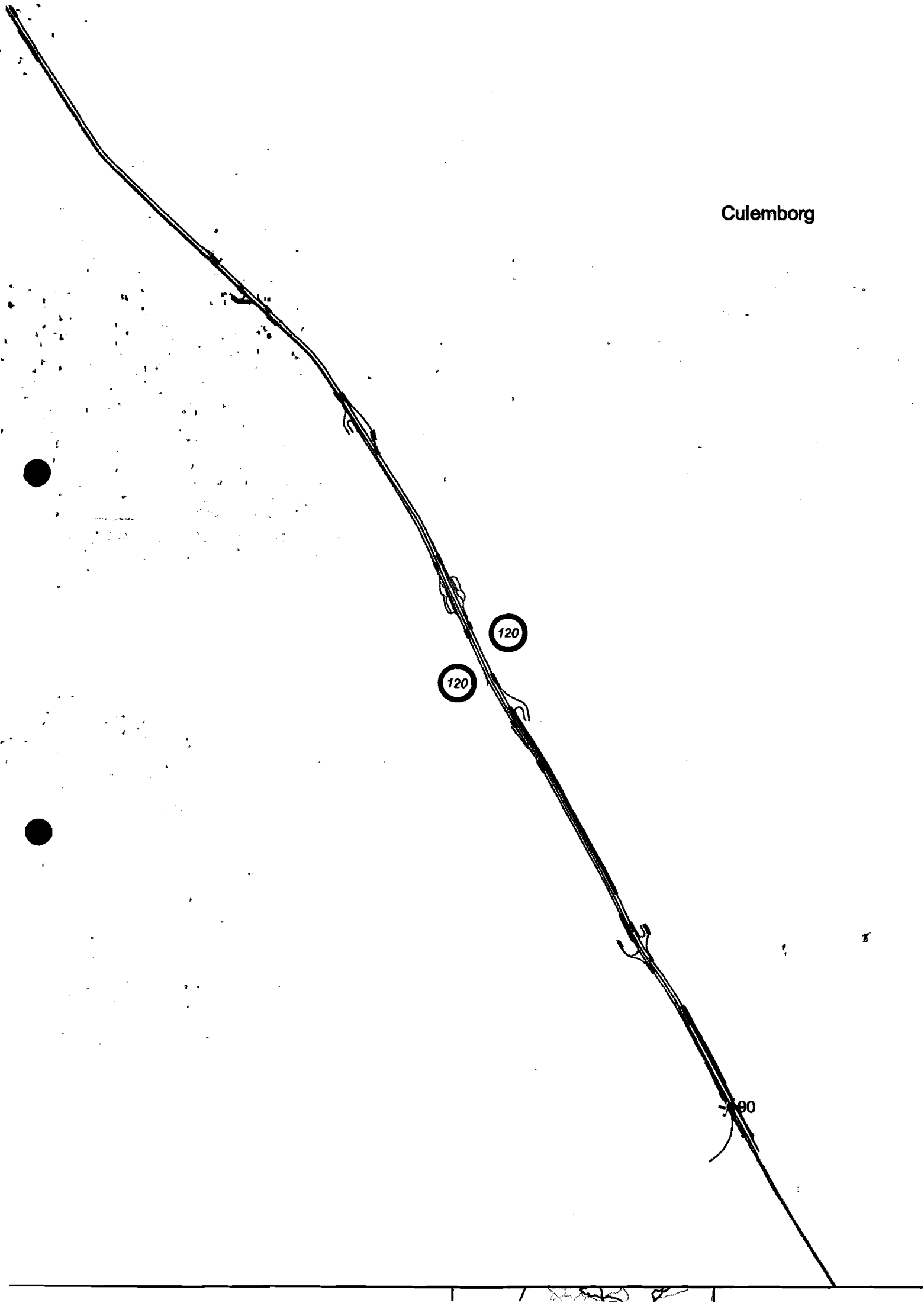
Gr [REDACTED]

---

Dit e-mail bericht is vertrouwelijk. Het is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Indien u niet de geadresseerde bent, verzoeken we u dringend ons direct te informeren en om dit bericht en eventuele bijlage(n) te verwijderen, zonder het te kopiëren, door te zenden of op enige andere wijze te openbaren of te gebruiken. ARCADIS Nederland BV, statutair gevestigd te Arnhem en geregistreerd in het Handelsregister onder nr. 09036504, is niet aansprakelijk voor welke schade dan ook als gevolg van communicatie per e-mail en verzending van documenten en gegevens.

This e-mail is confidential and may also be privileged. It is intended for use by the addressee only. If you are not the intended addressee, we request that you notify us immediately and delete this e-mail, and any attachment(s), without copying, forwarding, disclosing or using it in any other way. ARCADIS Nederland BV, with registered office in Arnhem, The Netherlands, registered with the trade register under number 09036504, will not be liable for damage relating to the communication by e-mail of data or documents.

Culemborg



Lemmer

120

120

Emmeloord

100

100

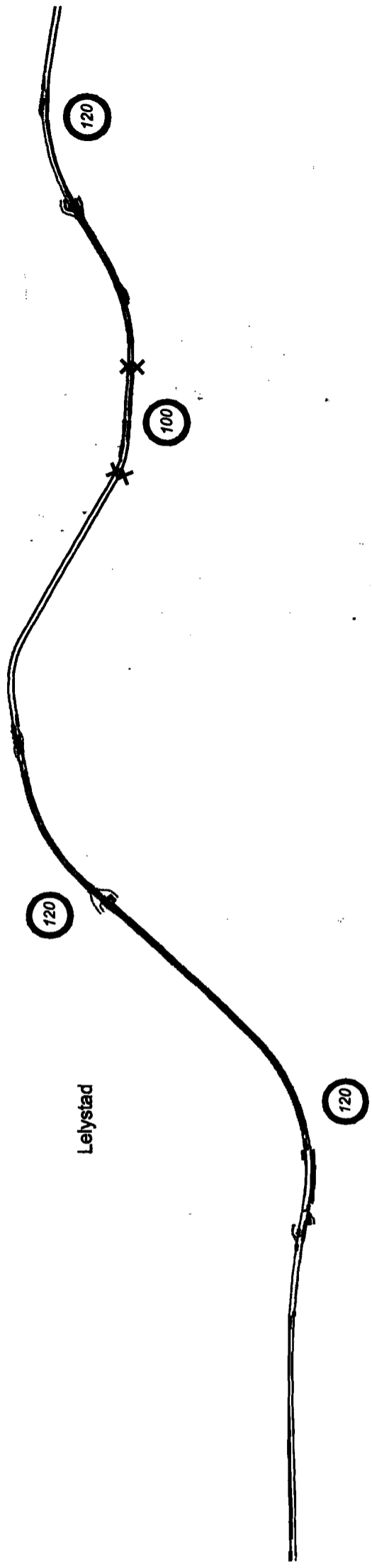
100

120

100

120

Urk



Lelystad

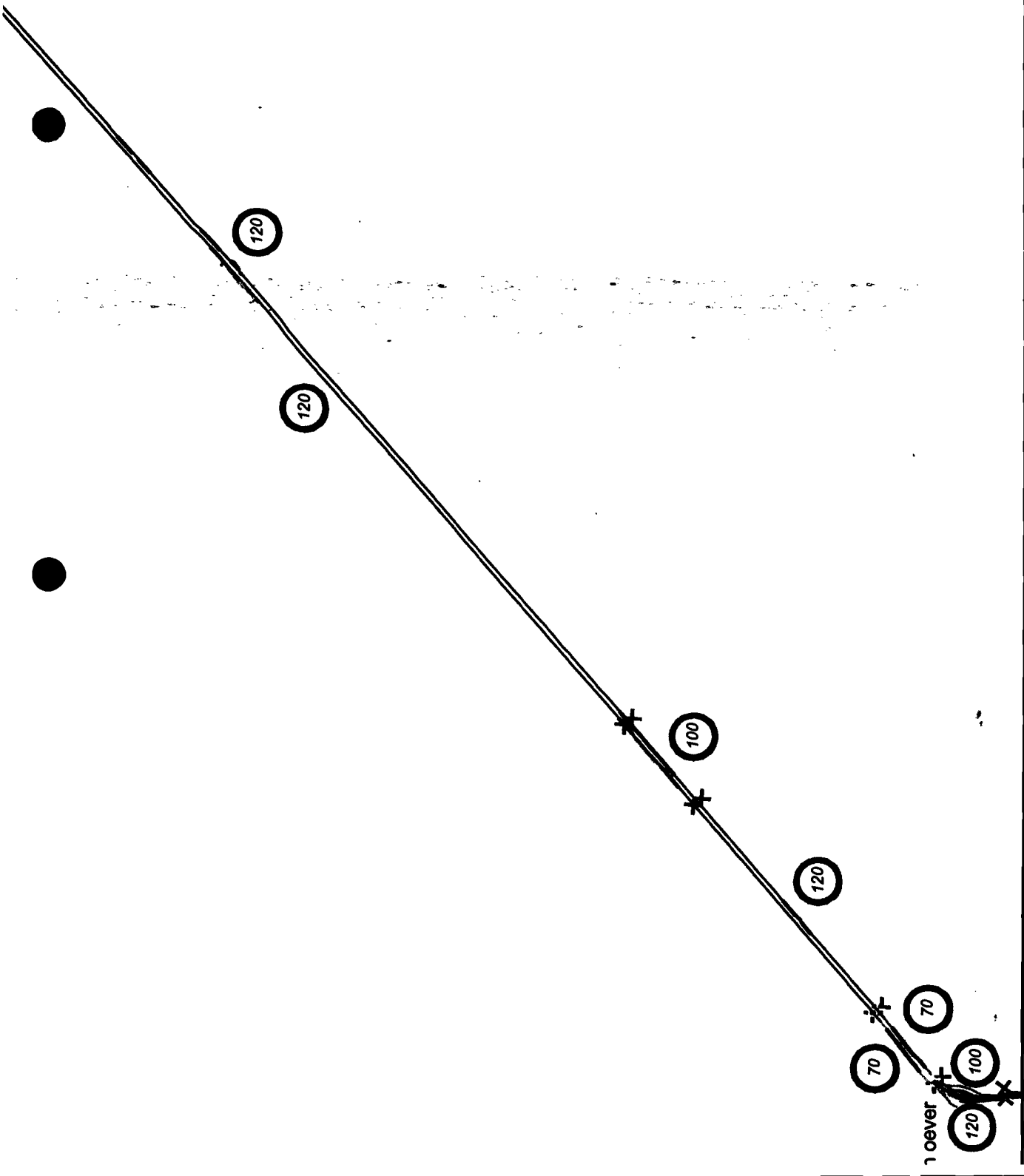
Dronten

Wegke



Versandingsaalheid

Versandingsaalheid



Wegken

A

← → Verandering snelheid Rechter rijbaan

rd punt

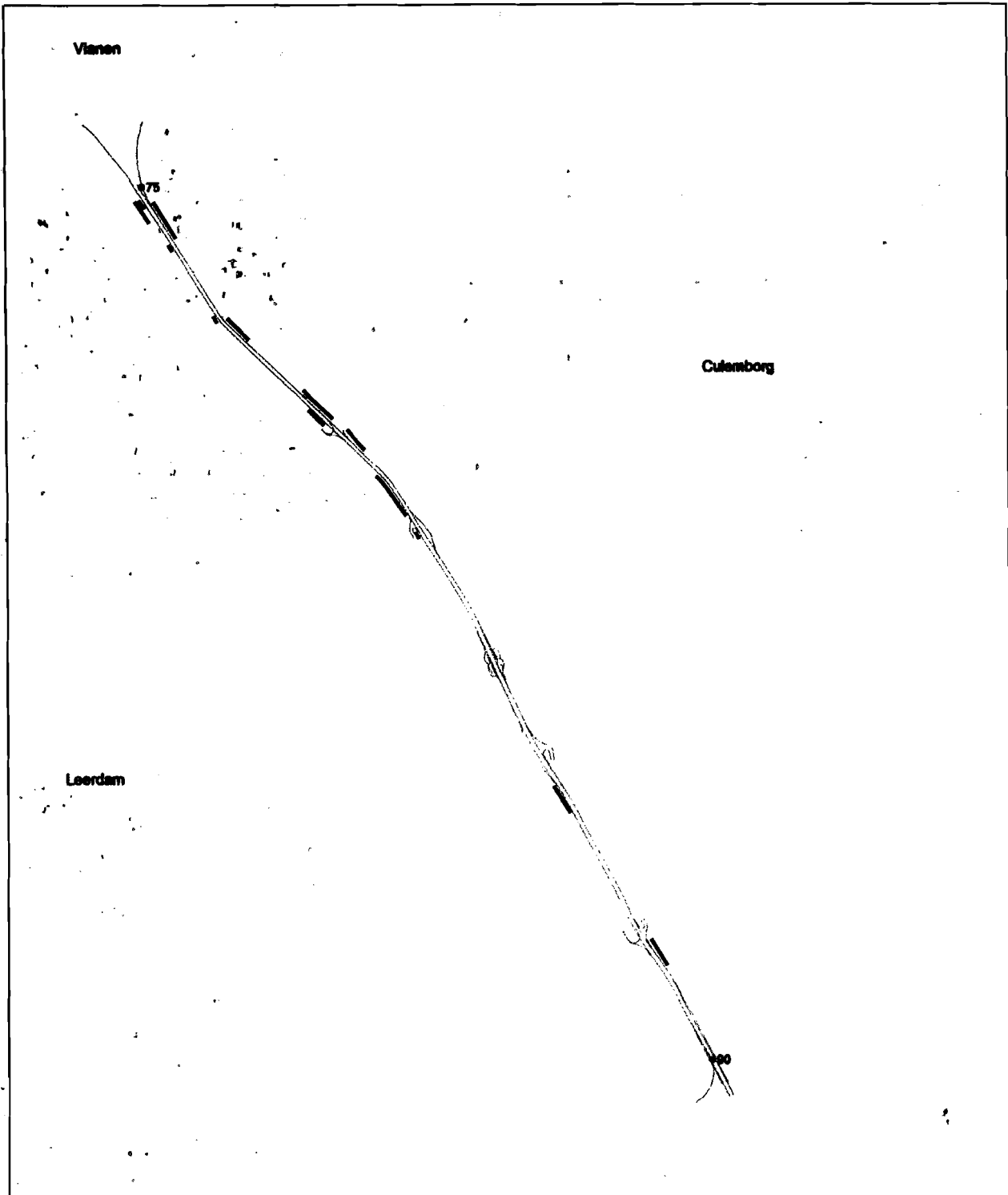
120

120

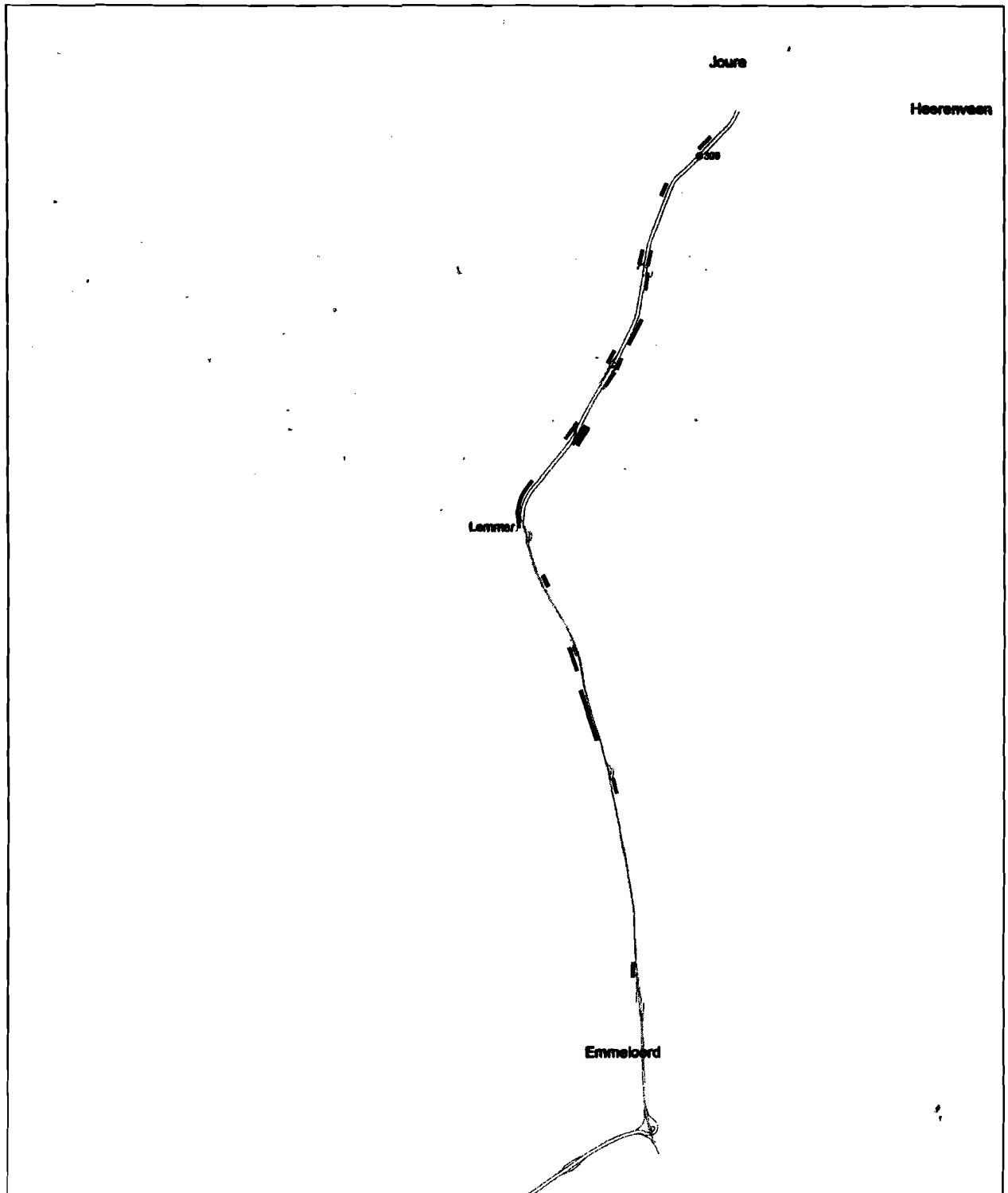
Medemblik

37

— 5 —

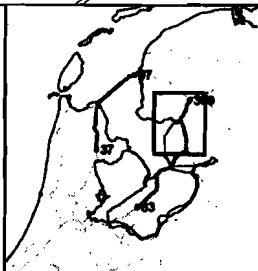


<b>Legenda</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Kilometering begin/ind punt</li> <li>— Rĳstrookbreedte</li> <li>— Vluchstrook breedte of ontbreken vluchstrook</li> <li>— Horizontale bogen</li> <li>— Verticale bogen</li> <li>— Objectafstand</li> <li>— Obstaclevrij zone</li> <li>— Opvolging discontinuïteiten</li> <li>— Taper</li> </ul>		<b>Kenmerken schouw, A2</b>
		Auteur: Arcadis Datum: 04-02-2011 Schaal (A3): 1:50.000
		 <b>ARCADIS</b> <i>infrastructuur, milieu, gebouwen</i>



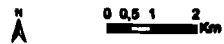
**Legenda**

- Kilometering beginpunt
- Rijstrookbreedte
- Vluchtstrook breedte of ontbreken vluchtstrook
- Horizontale bogen
- Verticale bogen
- Objectafstand
- Obstaclevrij zone
- Opvolging discontinuïteiten
- Taper



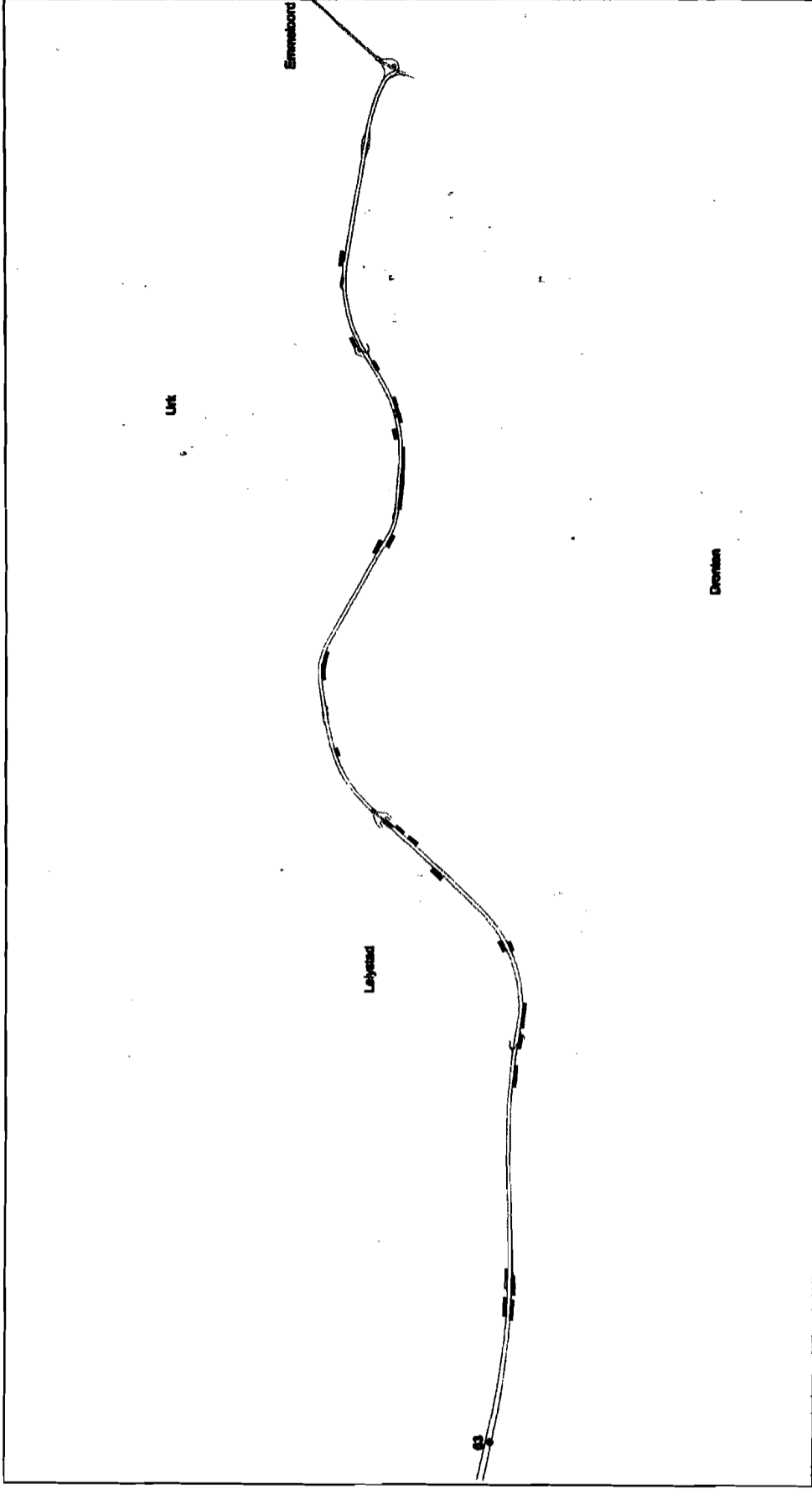
**Kenmerken schouw, A6 noord**

Auteur: Arcadis  
 Datum: 04-02-2011  
 Schaal (A3): 1:100.000

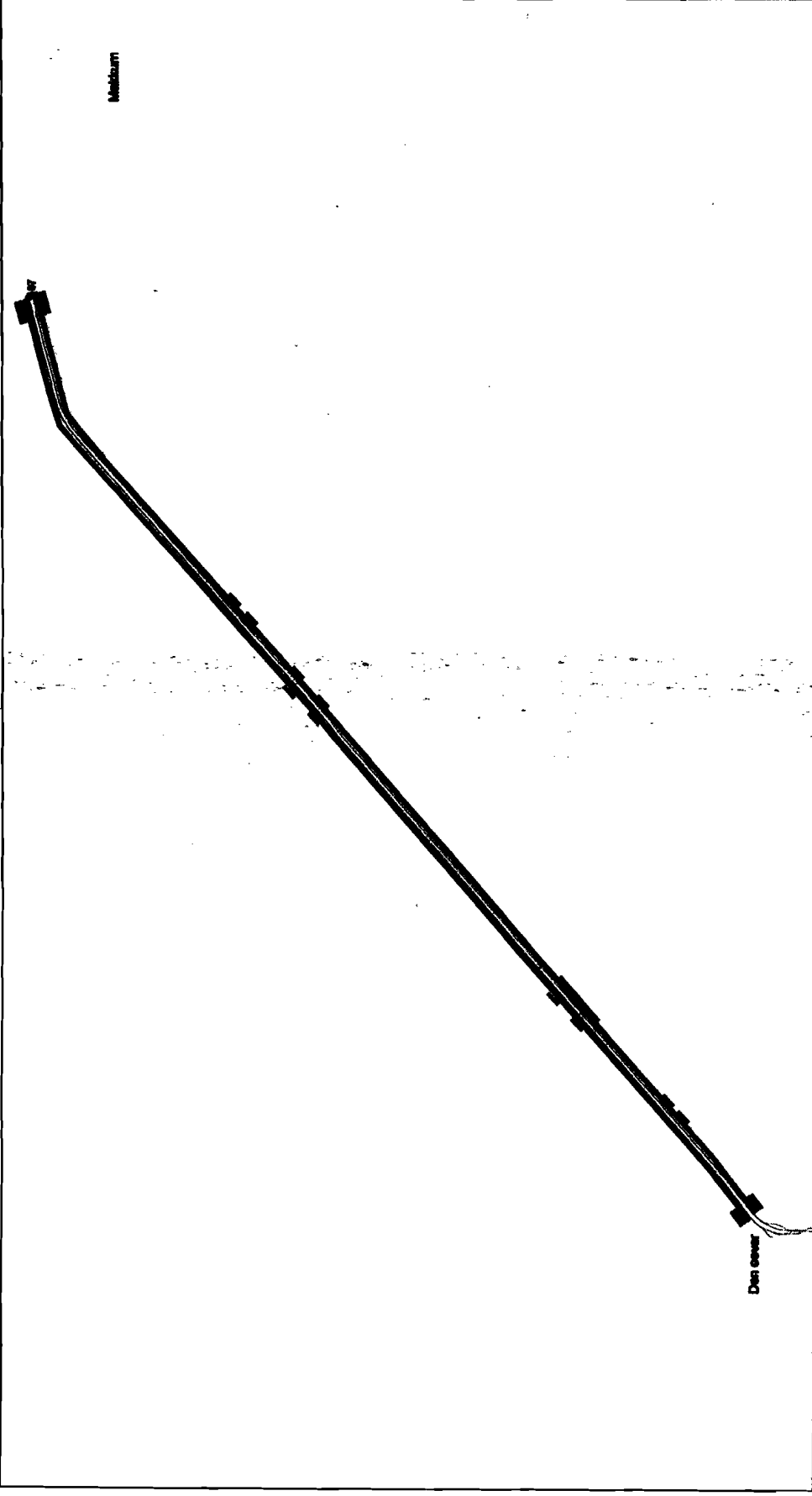


**ARCADIS**  
 Infrastructuur, milieu, gebouwen



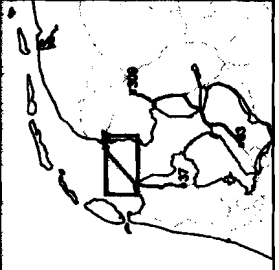
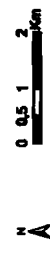


<p><b>Legende</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Klamerlijn begin/ind punt</li> <li>— Rijstrookbreedte</li> <li>— Vuchstrook breedte of ontbreken vluchstrook</li> <li>— Horizontale bogen</li> <li>— Verticale bogen</li> <li>— Objectafstand</li> <li>— Obakshoof zone</li> <li>— Oproeiing discontinuïteiten</li> <li>— Taper</li> </ul>		<p><b>Kenmerken schouw, A6 zuid</b></p>	
		<p>Auteur: Arcadis          Datum: 04-03-2011          Schaal (A3): 1:112,000</p> <p>0 0.5 1 2 3 4 km</p> <p><b>ARCADIS</b>          Infrastructuur, milieu, gebouwen</p>	



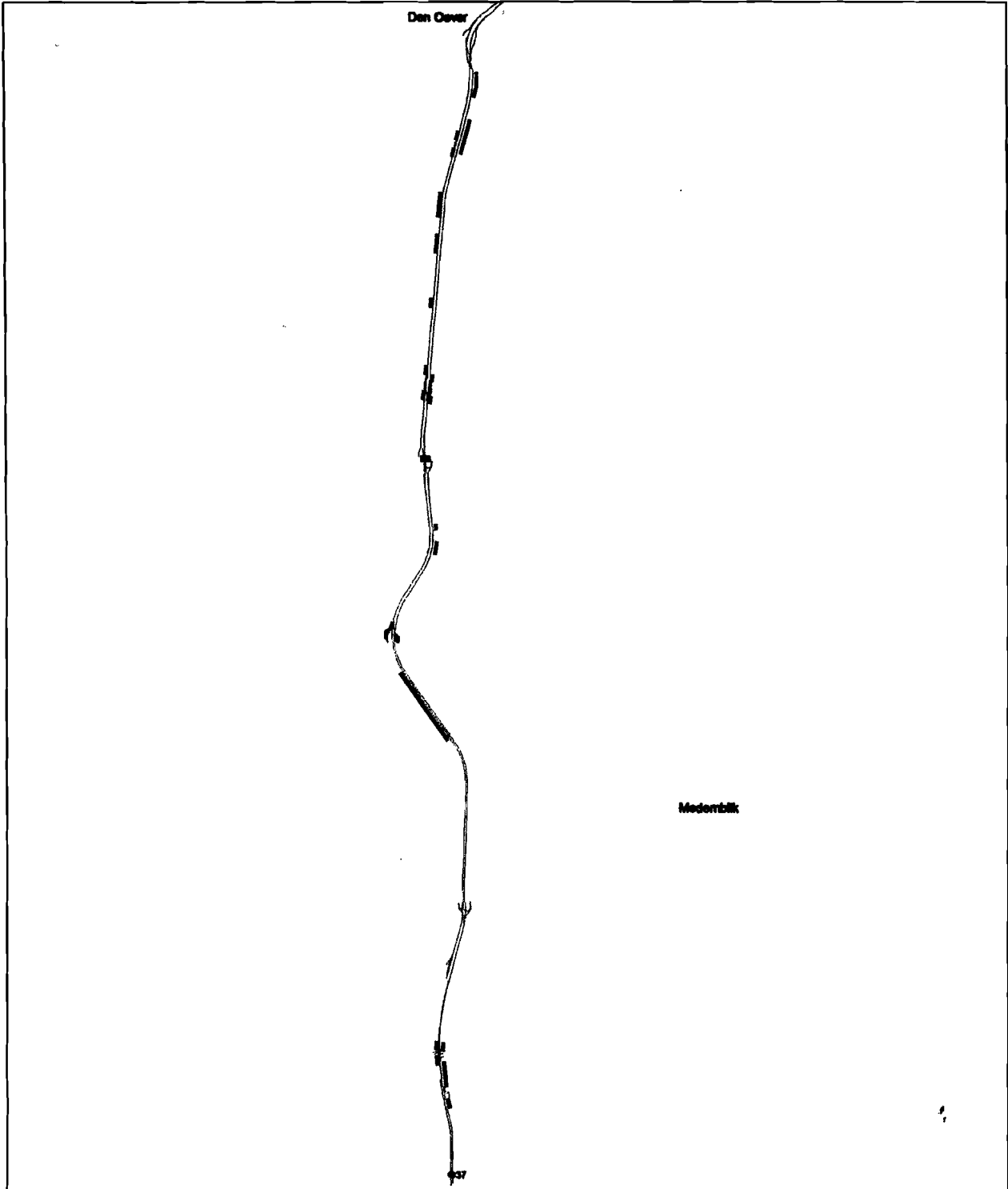
**Kanmerken schouw, A7 noord**

Auteur: Arcadis  
 Datum: 04-02-2011  
 Schaal (A3): 1:50,000



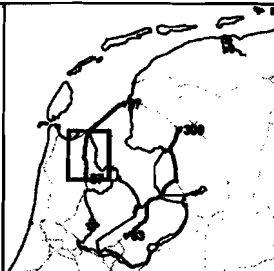
**Legenda**

- Klamerlijning begin/eind punt
- Rijstrookbreedte
- Vluchstrook breedte of ontbreken vluchstrook
- Horizontale bogen
- Verticale bogen
- Objectaansand
- Obstaaklijn zone
- Opvoeging discontinuïteiten
- Taper



**Legenda**

- Kiemetring begin/eind punt
- Rijstrookbreedte
- Vluchstrook breedte of ontbreken vluchstrook
- Horizontale bogen
- Verticale bogen
- Objectafstand
- Obstaclevrij zone
- Opvolging discontinuïteiten
- Taper

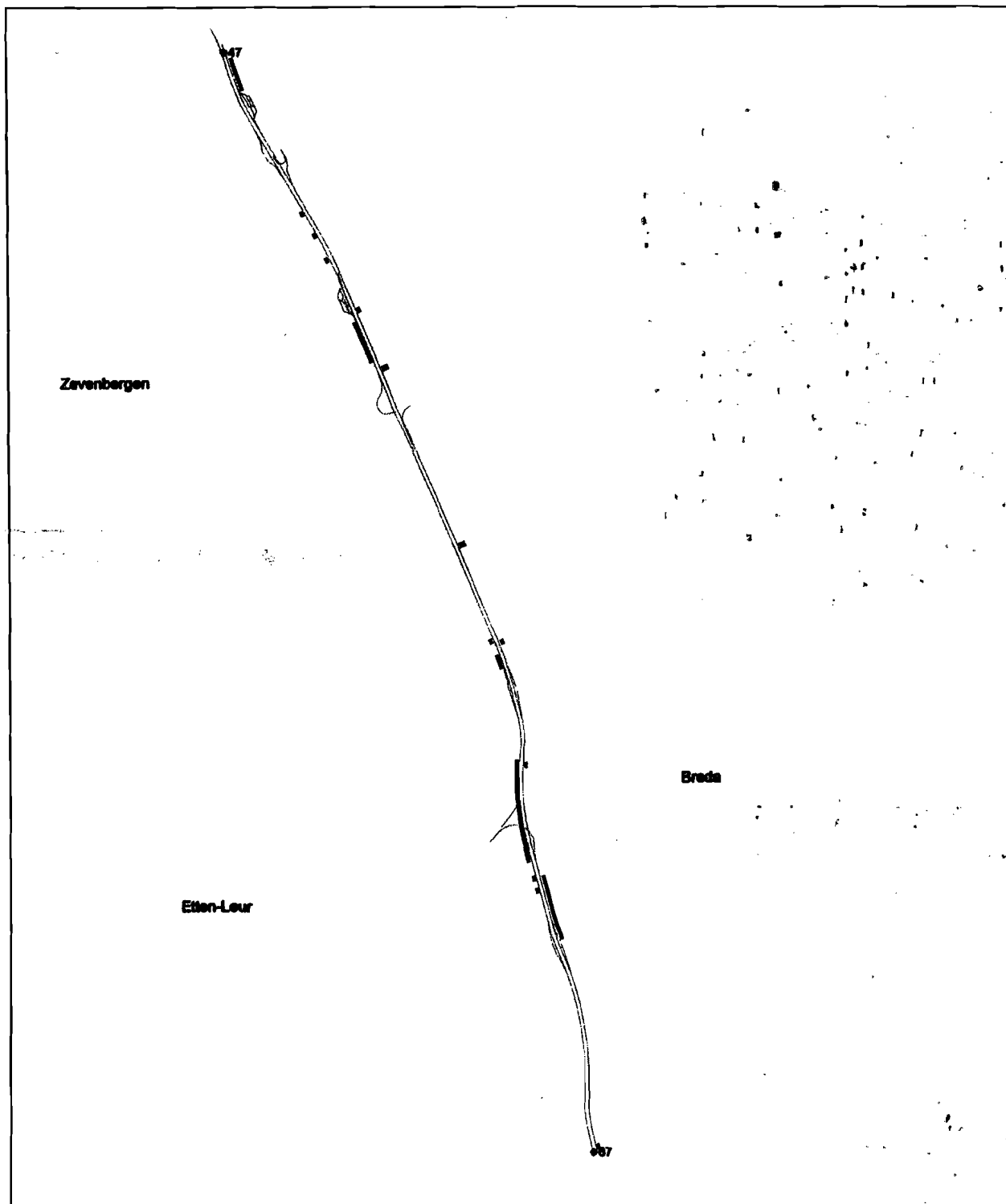


**Kenmerken schouw, A7 zuid**

Auteur: Arcadis  
 Datum: 04-02-2011  
 Schaal (AS): 1:80.000

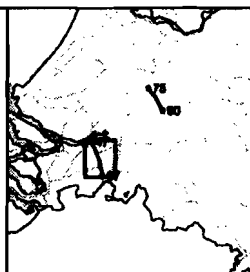
N  
 0 0,5 1 2 Km

**ARCADIS**  
 Infrastructuur, milieu, gebouwen



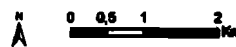
**Legenda**

- Klimetring begin/ind punt
- Rijstrookbreedte
- Vluchstrook breedte of ontbreken vluchstrook
- Horizontale bogen
- Verticale bogen
- Objectafstand
- Obstaclevrij zone
- Opvolging discontinuïteiten
- Taper



**Kenmerken schouw, A16**

Auteur: Arcadis  
 Datum: 04-02-2011  
 Schaal (A3): 1:50.000



**ARCADIS**  
 Infrastructuur, milieu, gebouwen

100

100

Breda

Etten-Leur

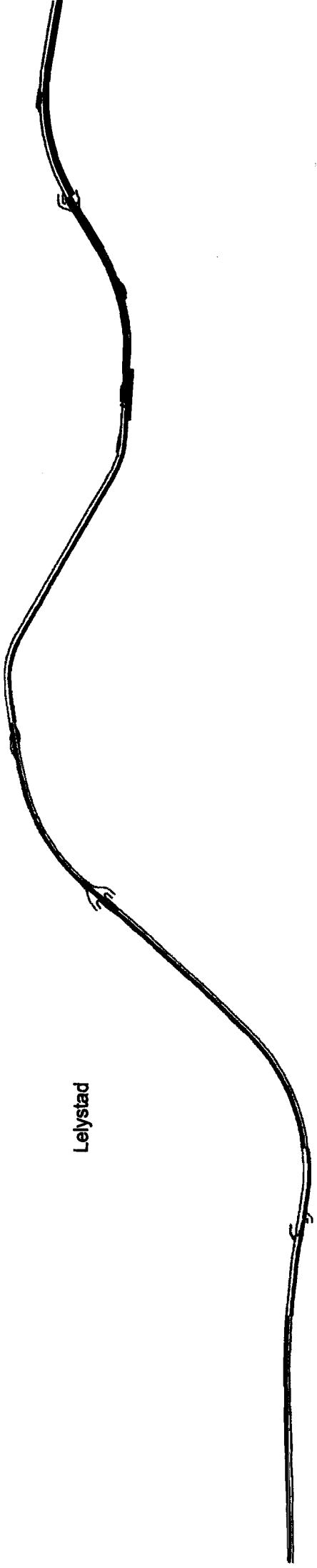
120

120

67

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Urk



Lelystad

Dronfen

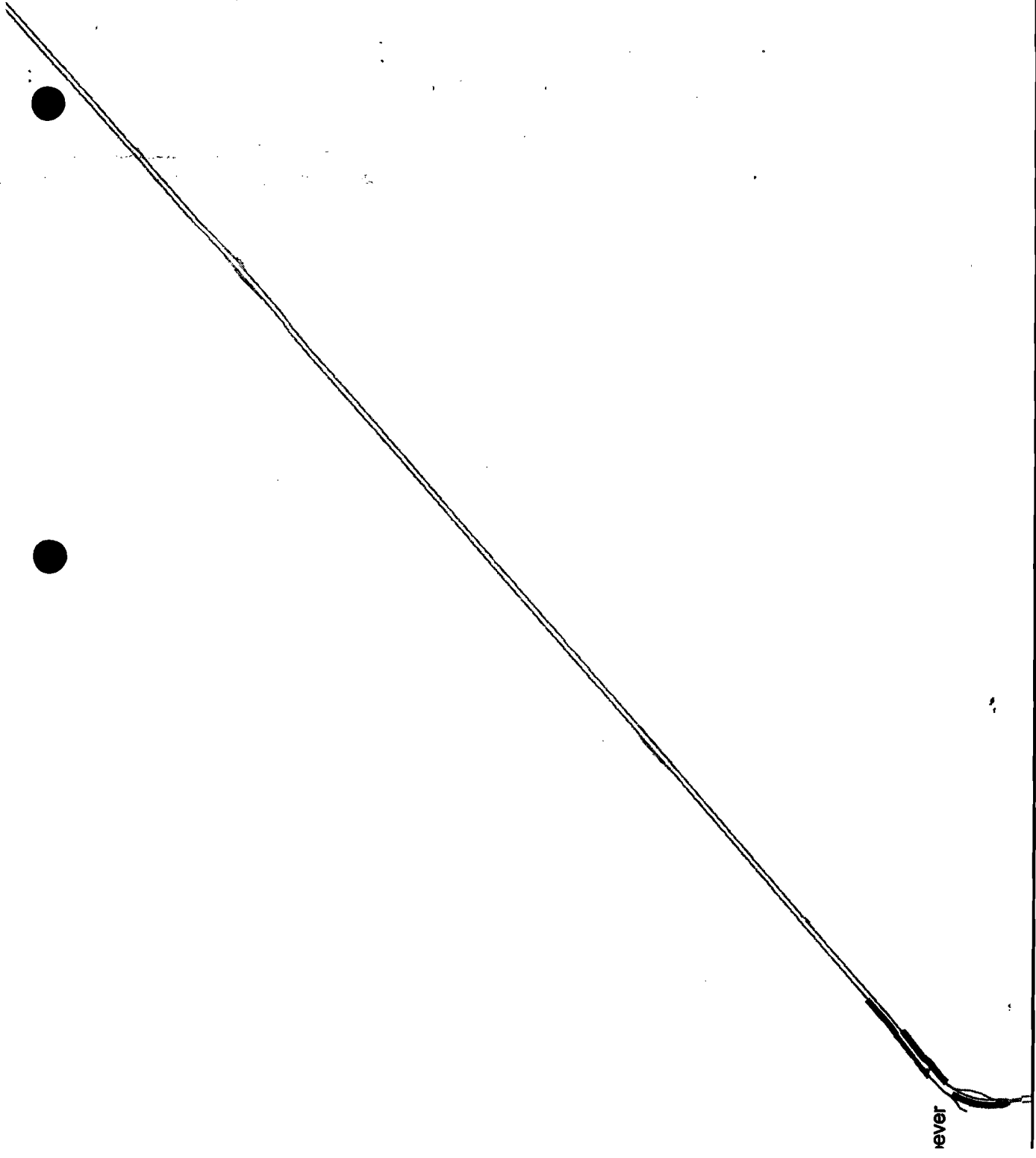
eind punt

Dynamisch verkeerssysteem

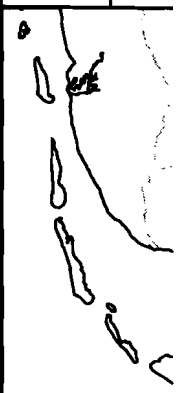


DVM-

A



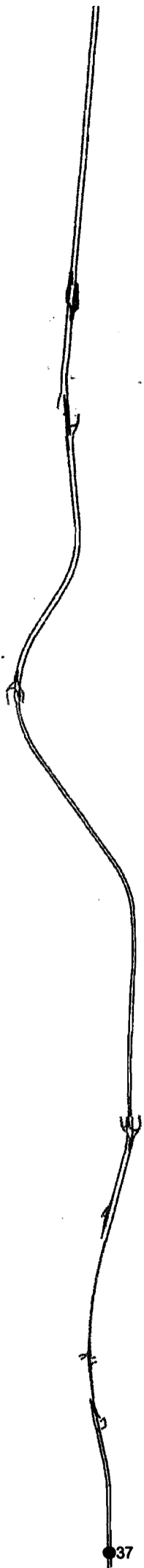
revert



DVM- sy

A

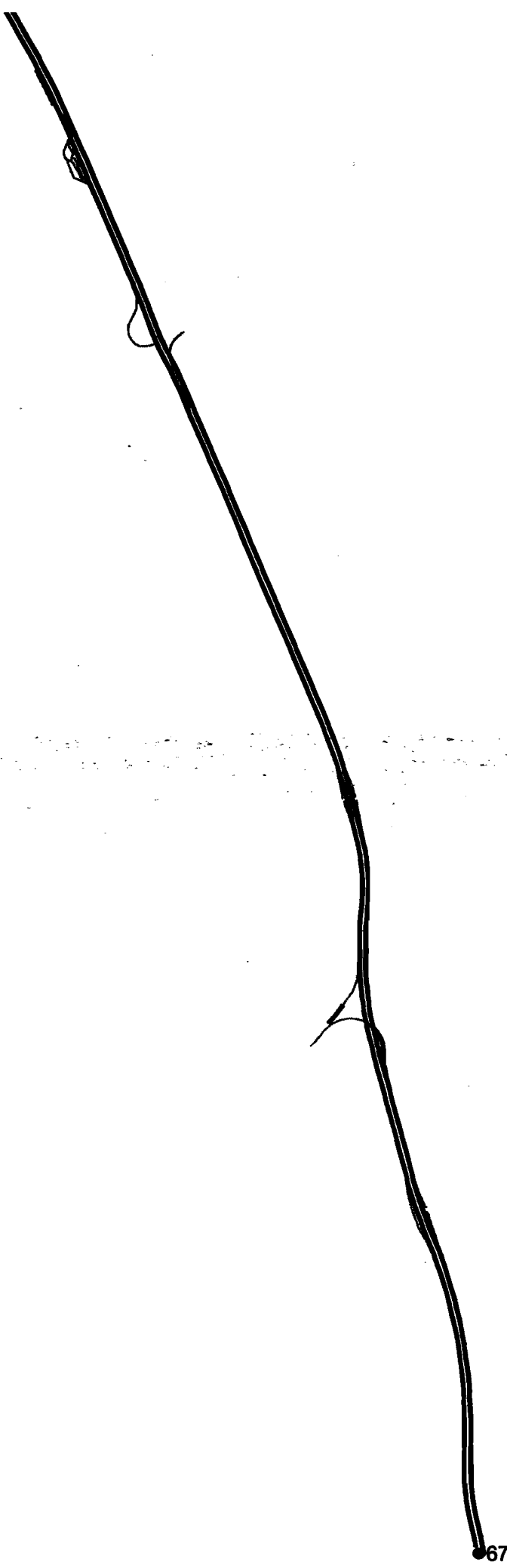
punt Dynamisch verkeerssysteem



Medemblik

37



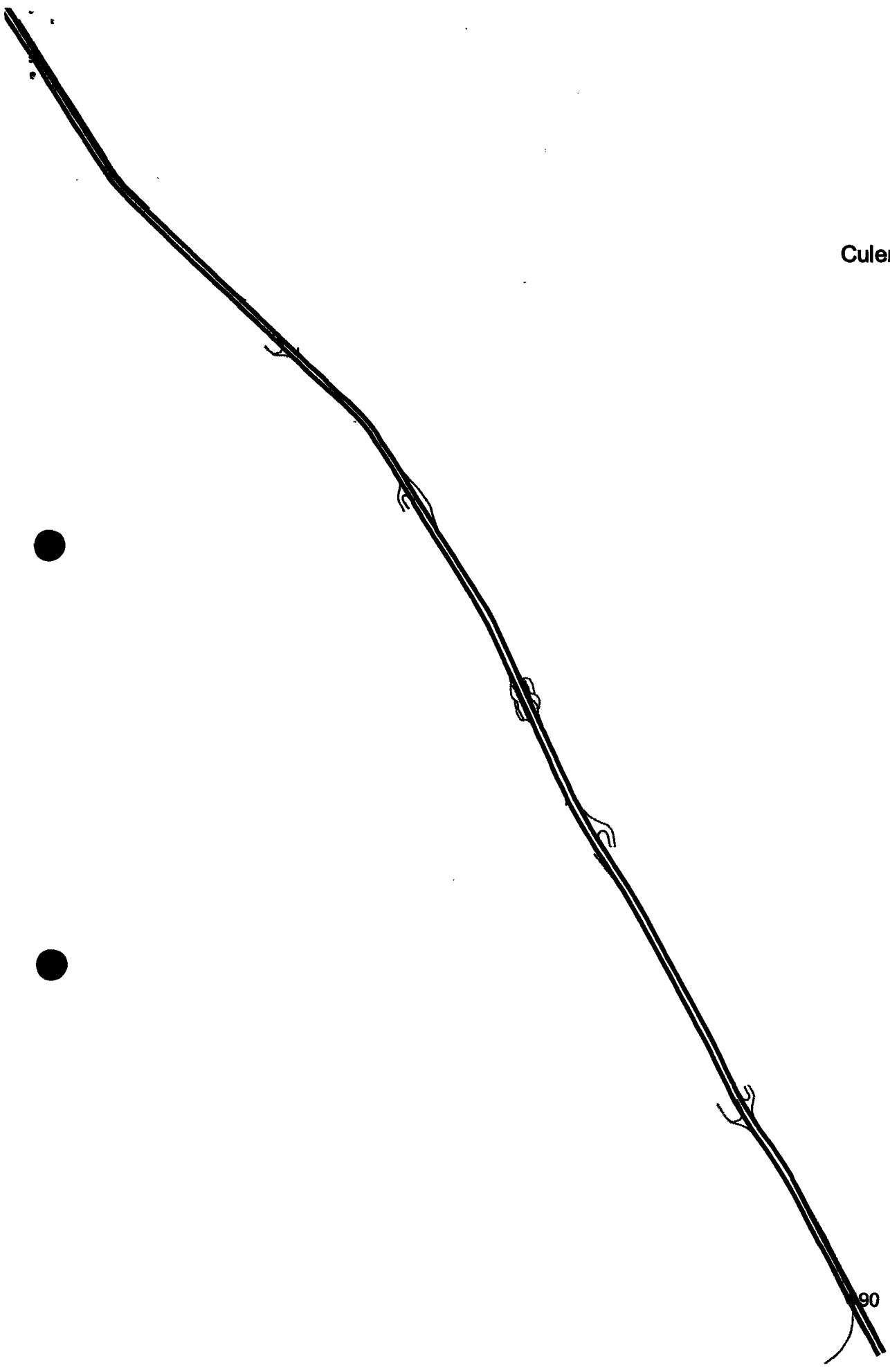


Breda

Etten-Leur

67

Culemborg



Lemmer

Emmeloord



100

100

Breda

Etten-Leur

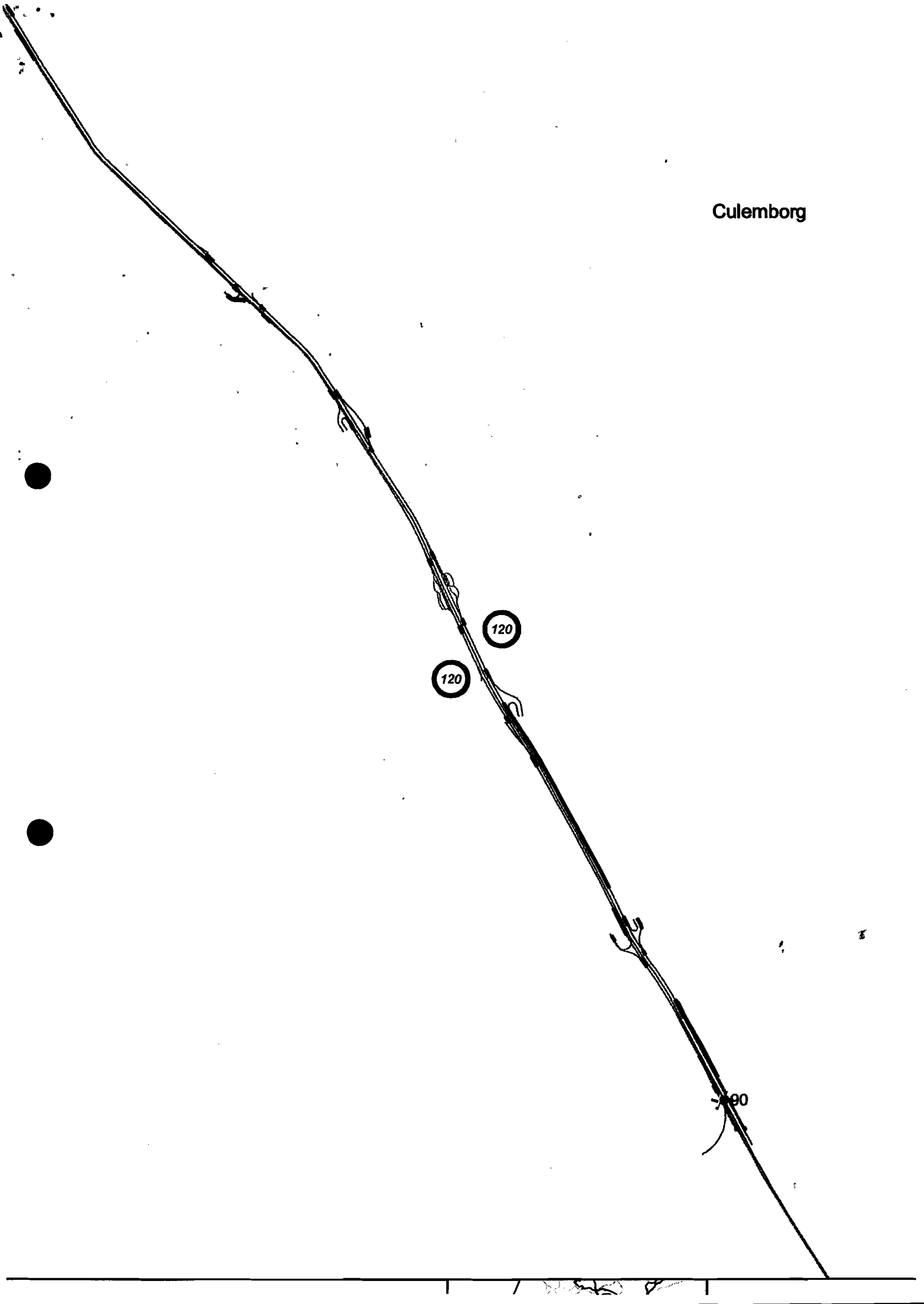
120

120

67

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Culemborg



Lemmer

120

120

Emmeloord

100

100

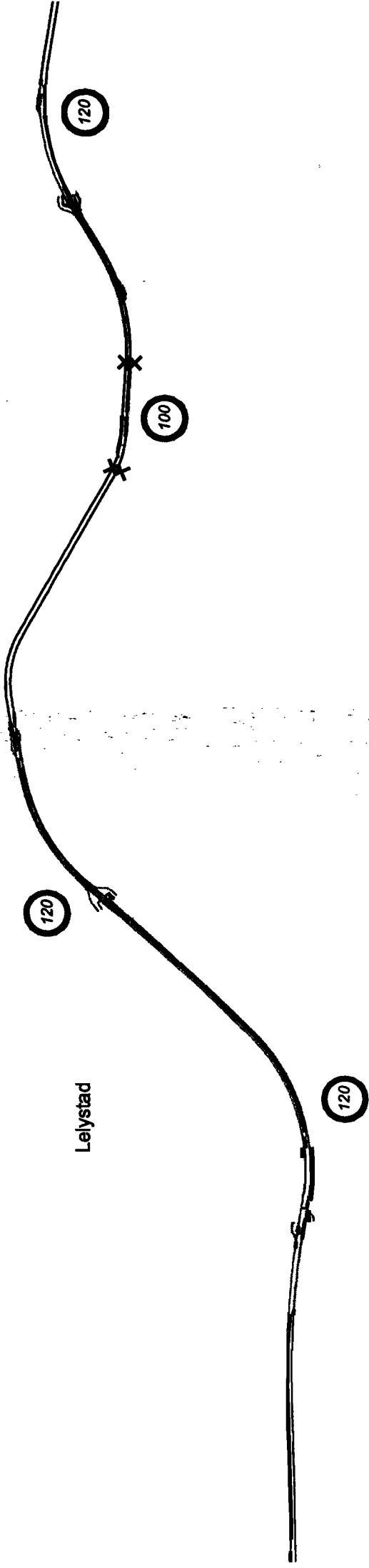
100

120

100

120

Urk



Lelystad

Dronten

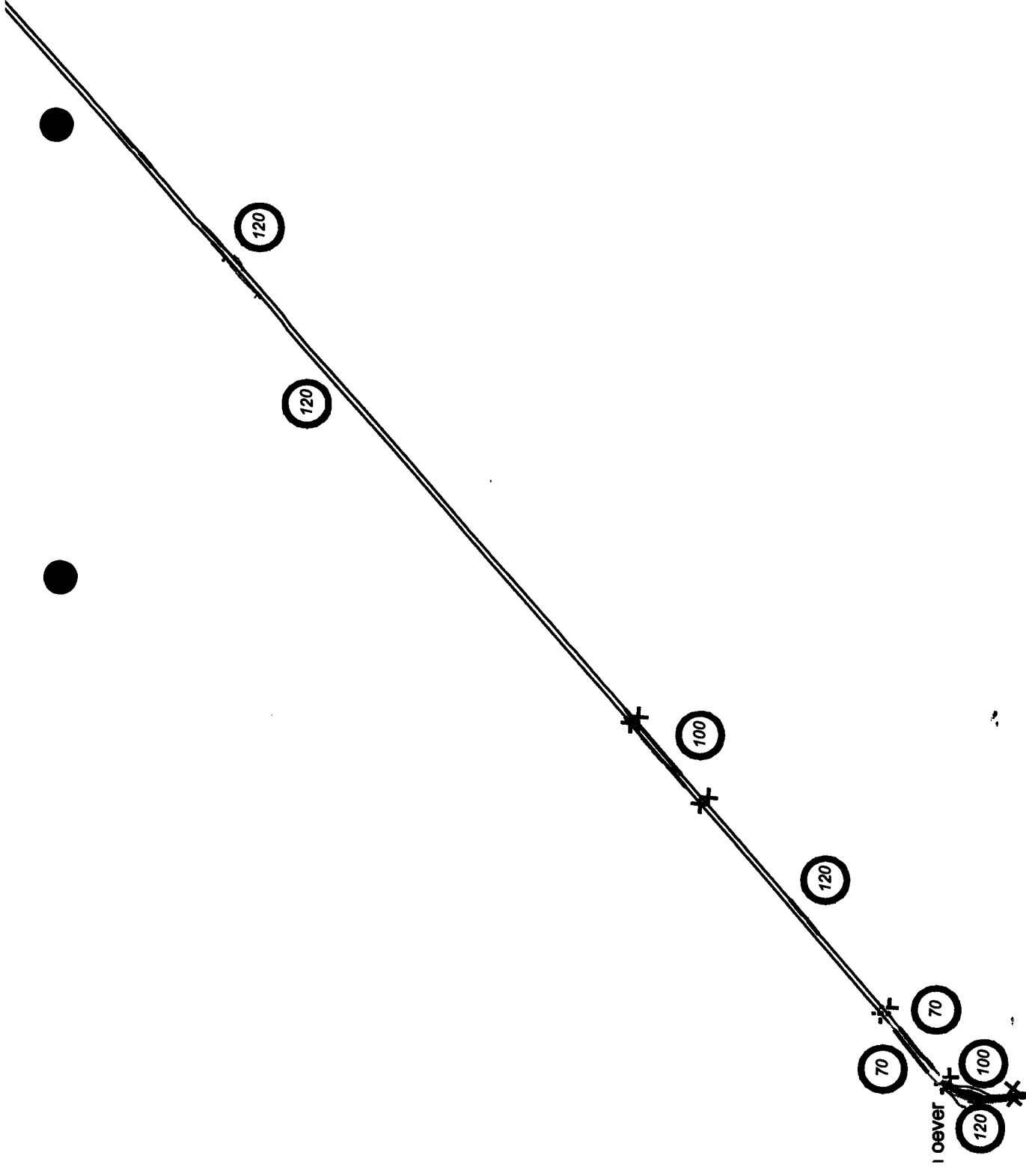
Wegkei

A



Vaandadine analhid

Vaandadine analhid



Wegken

A

↔ Verandering snelheid Rechter rijbaan

id punt



120

120

Medemblik

37

[REDACTED]

---

**Van:** [REDACTED] (S)  
**Verzonden:** maandag 28 februari 2011 11:53  
**Aan:** [REDACTED]  
**CC:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** RE: Subjectieve beoordeling proeftrajecten 130 km

[REDACTED]

Bij deze het vriendelijk verzoek per mail om een offerte uit te brengen voor de quick scan van de volgende trajecten:

De quick scan kan op een zelfde manier worden gedaan/opgeleverd als de voorgaande vier trajecten, met toevoeging van het volgende:

- Kaarten met daarop de ongevalslocaties geprojecteerd van de jaren 2007 t/m 2009
- Toevoeging van de cijfers/elementen voor het gehele traject (ook geen onderscheid in L en R)

Bij vragen weet je me te vinden.

Met vriendelijke groet,

---

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** donderdag 24 februari 2011 15:01  
**Aan:** [REDACTED]  
**CC:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** Subjectieve beoordeling proeftrajecten 130 km

Heren,

Bijgaand op jullie verzoek ons oordeel over de vier proeftrajecten, opgesteld door degene die de schouw hebben uitgevoerd.

Graag horen we of dit aan jullie verwachtingen voldoet?

Met vriendelijke groet,

---

Dit e-mail bericht is vertrouwelijk. Het is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Indien u niet de geadresseerde bent, verzoeken we u dringend ons direct te informeren en om dit bericht en eventuele bijlage(n) te verwijderen, zonder het te kopiëren, door te zenden of op enige andere wijze te openbaren of te gebruiken. ARCADIS Nederland BV, statutair gevestigd te Arnhem en geregistreerd in het Handelsregister onder nr. 09036504, is niet aansprakelijk voor welke schade dan ook als gevolg van communicatie per e-mail en verzending van documenten en gegevens.

This e-mail is confidential and may also be privileged. It is intended for use by the addressee only. If you are not the intended addressee, we request that you notify us immediately and delete this e-mail, and any attachment(s), without copying, forwarding, disclosing or using it in any other way. ARCADIS Nederland BV, with registered office in Arnhem, The Netherlands, registered with the trade register under number 09036504, will not be liable for damage relating to the communication by e-mail of data or documents.

Van: [REDACTED]  
 Verzonden: maandag 22 augustus 2011 10:50  
 Onderwerp: 16: graag contact ivm offerte  
 Bijlagen: Voorstel\_EF130kmh\_20110309.doc

Van: [REDACTED]  
 Verzonden: maandag 14 maart 2011 15:26  
 Aan: [REDACTED]  
 Onderwerp: FW: Monitoring 130 km/h trajecten

Van: [REDACTED]  
 Verzonden: woensdag 9 maart 2011 16:32  
 Aan: [REDACTED]  
 CC: [REDACTED]  
 Onderwerp: RE: Monitoring 130 km/h trajecten

Hallo [REDACTED]

Hierbij een eerste plan voor het ontwikkelen van betrouwbare emissiefactoren voor licht wegverkeer die horen bij een maximum snelheid van 130 km/h. Merk op dat ik op een eerste indicatief kostenplaatje uitkom van rond de 45 kEuro, op basis van metingen bij 1 proeftraject. Om het goed te doen zou je eigenlijk ook data van meerdere proeftrajecten willen hebben waardoor de kosten nog behoorlijk kunnen toenemen. Wat de doorlooptijd betreft moet je toch al snel aan richting de 8 weken denken (na opdrachtverlening) gezien het verzamelen en het analyseren van de data. Zeker, als we meerdere proeftrajecten zouden willen meenemen, zie ik de wens van [REDACTED] om in mei emissiefactoren te hebben toch wel een knelpunt worden.

Graag wil ik dit plan met je bespreken of dit is wat je verwacht. Ik begreep echter dat je deze week niet op kantoor bent, vandaar maar even e.e.a. via de email. Als er een mogelijkheid is om even telefonisch contact te hebben dan hoor ik dat graag.

Mvg,  
 [REDACTED]

PS. [REDACTED] ik heb wat meer specifieke antwoorden onder je vragen in de mail hieronder toegevoegd.

From: [REDACTED]  
 Sent: 04 March 2011 09:17  
 To: [REDACTED]  
 Cc: [REDACTED]  
 Subject: RE: Monitoring 130 km/h trajecten

Hallo [REDACTED]

Vanuit het projectteam 130 km/u bij Rijkswaterstaat DVS zijn wij met name benieuwd naar de planning;

1. wanneer komen emissiefactoren 130 km/u vanuit DG M/TNO beschikbaar voor
  - PM10, NO2, NOx en NH4
  - per klasse licht, middelzwaar, zwaar
  - file / doorstromend verkeer
  - en evt. effect strikte handhaving

RDL: Is erg afhankelijk van hoe de opdracht er precies uit komt te zien en wanneer we kunnen beginnen. Mei kan nog wel maar is wel kritisch verwacht ik. merk op dat ik in het PvA ervan uitgegaan [redacted] wegverkeer en voor vrije doorstroming vastgesteld worden. En dus dat ze voor middelzwaar en zwaar verkeer en voor file situaties niet veranderen. Dat onderscheid wordt nu ook niet gemaakt [redacted]

Je noemt ook NH4 in je email. Ik neem aan dat je hier NL [redacted] emissiefactoren is nu via [redacted] een vraag binnengekomen. Zou mooi zijn als we dat onderzoekje kunnen linken met dit onderzoek.

2. wanneer worden deze sets emissiefactoren formeel toegevoegd aan bestaande set emissiefactoren die jaarlijks 15 maart gepubliceerd worden (vraag aan DG M)?

Tja, dat lijkt me inderdaad een vraag aan DG M, ik heb daar weinig over te zeggen. Meestal wordt er bij de GCN uitgegaan van voorgenomen beleid. Dus wellicht kunnen ze volgend jaar wel meegenomen worden in de omvattende publicatie van de emissiefactoren. Indien de plannen concreet zijn, lijkt me dat in ieder geval wel zinvol [redacted]

Wij hopen en verwachten ergens in mei over de set emissiefactoren te beschikken om de analyse naar 130 km uitrolmogelijkheden in NL geen vertraging te laten oplopen. Dat houdt tegelijkertijd is dat de ritprofielen alleen op de A7 verzameld kunnen worden, omdat andere trajecten dan nog niet zijn opengesteld.

Ik lees het graag terug in jouw PvA volgende week. [redacted]

Hartelijke groeten,  
[redacted]

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** do 3-3-2011 14:19  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: Monitoring 130 km/h trajecten

Hoi [redacted]

Ja, prima. Een blanco check is uiteindelijk voor niemand goed.

Ik stuur je begin volgende week een plan van aanpak + urenbegroting. Ik ga er hierbij van uit dat we de beschikking kunnen krijgen over de gemeten lusdata van enkele proeftrajecten aangevuld met meer specifieke metingen om betere ritprofielen voor individuele voertuigen af te kunnen leiden.

Met vriendelijke groet,  
[redacted]

---

**From:** [redacted]  
**Sent:** 03 March 2011 11:41  
**To:** [redacted]  
**Cc:** [redacted]  
**Subject:** RE: Monitoring 130 km/h trajecten

Maak eerst maar een plan van aanpak + een urenbegroting voor dit werk. Ik heb geen zin om blanco cheques af te geven.  
[redacted]

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** woensdag 2 maart 2011 16:45  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: Monitoring 130 km/h trajecten

Dank voor jullie reacties, ik ga ermee aan de slag.

Marco, kan ik met jouw hierover overleggen om dit helder te krijgen? Zoniet, kun je me dan helpen aan de juiste contactpersoon?  
Alvast hartelijk dank.

Met vriendelijke groet,  
[redacted]

---

**From:** [redacted]  
**Sent:** 02 March 2011 13:10  
**To:** [redacted]  
**Cc:** [redacted]  
**Subject:** FW: Monitoring 130 km/h trajecten

Ik sluit me aan bij wat [redacted] hieronder heeft opgeschreven. TNO moet maar met RWS overleggen over welke snelheidsdata RWS beschikt (uit lussen e.d.) en wat TNO aanvullend nodig heeft om adequate emissiefactoren voor 130 onder verschillende omstandigheden en voor verschillende voertuigcategorieën te bepalen. Samen zullen we dan bezien hoe we die witte plekken in de kennis kunnen invullen.

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** woensdag 2 maart 2011 11:42  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: Monitoring 130 km/h trajecten

Hallo [redacted]

Voor zover ik weet heeft [redacted] jullie vanuit DG M gevraagd om een set emissiefactoren voor 130km/h op te stellen via ritprofielen die jullie op de experimenteer-locaties (waaronder de A7) kunnen inwinnen. Je moet natuurlijk sowieso onderscheid maken naar Licht, Middelzwaar, Zwaar en wel of niet congestie situatie. De wenselijkheid voor 130 km/u met en zonder strikte handhaving hangt nog even boven de markt, omdat nog onduidelijk is of, hoe en wanneer we strikte handhaving op één van de experimenteerlocaties kunnen organiseren.

Verder komt er binnen het raamcontract ingenieursdiensten dat Rijkswaterstaat heeft een uitvraag naar de evaluatie van de 130km experimenten, in lijn met de laatste uitvraag Dynamax evaluatie op de A20. Dus de door jouw voorgestelde bijdrage aan de 'monitoring' van proeftrajecten heeft onze aandacht en wordt via die uitbesteding geborgd.

Hartelijke groeten,  
[redacted]

Ir. M. (Marko) Ludeking | Rijkswaterstaat DVS | Afdeling Inpassing Netwerken: Geluid, Bodem Lucht en Klimaat | ☎ 086-758 2554 / 06-5250 9725 | 📠 086-758 2009 |  
Bezoekadres: Schoonmakerstraat 97, 2628 VK, Kmr. 3.30, Delft | Postadres: Postbus 5044, 2600 GA Delft | ✉ [Marko.Ludeking@rws.nl](mailto:Marko.Ludeking@rws.nl)

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** 02 March 2011 09:43  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** Monitoring 130 km/h trajecten

Ik zag gisteren op het nieuws dat het eerste proeftraject mbt 130 km/h van start is gegaan. Vorig jaar hebben we emissiefactoren voor 130 km/h ingeschat. Deze proeftrajecten bieden de mogelijkheid om de effecten daadwerkelijk

te monitoren. Wat rijgedrag (en de daarbij behorende emissies) betreft, maar wellicht ook wat luchtkwaliteit en wat veiligheid betreft.

Eind vorig jaar gaf lenM aan dat deze 'monitoring' van de proeftrajecten belangrijk is. Weten jullie of er samenhangend met de proeftrajecten al een monitoringsprogramma is / wordt ingericht? Graag wil ik daarover meedenken en, indien nodig, willen we daar als TNO een rol in spelen. Is het in dat kader zinvol om op korte termijn nog eens bij elkaar te komen en te kijken wat nodig en mogelijk is?

Ik hoor graag van jullie.

Met vriendelijke groet,

This e-mail and its contents are subject to the DISCLAIMER at  
<http://www.tno.nl/disclaimer/email.html>

This e-mail and its contents are subject to the DISCLAIMER at  
<http://www.tno.nl/emaildirclaimer>

This e-mail and its contents are subject to the DISCLAIMER at  
<http://www.tno.nl/emaildirclaimer>

This e-mail and its contents are subject to the DISCLAIMER at  
<http://www.tno.nl/emaildirclaimer>

Dienst Verkeer en  
Scheepvaart

Schoemakerstraat 97c  
2628 VK Delft  
Postbus 5044  
2600 GA Delft

<http://www.rijkswaterstaat.nl/dvs>

Contactpersoon

T

Datum  
3 maart 2011

Bijlage(n)

# memo

Trajectcontrole op proeftraject 130

Het RWS projectteam 130 Dynamax is gevraagd een voorstel te doen voor het plaatsen van trajectcontrolesystemen (TCS) op de proeftrajecten 130 met het oog op het vrijkomen van de TCS die op dit moment op de A12 en A4 staan. Vanuit verkeersveiligheid en realisatie is het voorstel om de TCS te plaatsen op de A58 tussen Roosendaal en Bergen op Zoom in beide richtingen:

- A58 zuidbaan van km 101.0 (portaal) tot km 95.05 (portaal)
- A58 noordbaan van km 98.35 (viaduct) tot km 103.0 (portaal)

Vraag die nog open staat bij LPTV is of de plaatsing van camera's aan het genoemde viaduct acceptabel is. In deze memo is de onderbouwing uitgewerkt van het voorstel.

## Aanpak

De TCS die van de A12 en A4 afkomen zijn niet geschikt voor het handhaven van dynamische snelheidslimieten. De TCS is daardoor alleen interessant voor de proeftrajecten met een permanente snelheidslimiet. Het gaat dan om de proeven op de A7, A32, A37, A58 en de A17+A58.

Allereerst is sec vanuit de verkeersveiligheid gekeken welke van deze trajecten het meest in aanmerking komen voor een TCS. Vervolgens is gekeken of en hoe dit te realiseren is.

## Verkeersveiligheid

Snelheid is een belangrijke factor bij zowel de kans om betrokken te raken bij een ongeval als bij de ernst van een ongeval. Dit geldt tevens voor de spreiding van snelheden ofwel de snelheidsverschillen tussen verkeer. Uit eerdere studies<sup>1</sup> is gebleken dat een maatregel zoals trajectcontrole een positief effect heeft op de verkeersveiligheid. Dit door een verlaging van gereden snelheden en de homogeniserende werking. Een TCS zorgt er bovendien voor dat het aandeel grove snelheidsoverschrijdingen afneemt. Om een beeld te krijgen van de wegvakken op de proeftrajecten waar een TCS het meest wenselijk is vanuit verkeersveiligheid is naar de ongevals cijfers gekeken:

- Op trajectniveau
- Op wegvakniveau

Aangezien het trajecten en wegvakken betreft met verschillende lengtes en verkeersintensiteiten is het, het meest zuiver om de verkeersonveiligheid uit te

<sup>1</sup> Bijvoorbeeld: *Lucht voor 10* (AVV, 2004)

drukken in aantal ernstige ongevallen per miljoen voertuigkilometer per jaar (risicocijfer).

Dienst Verkeer en  
Scheepvaart

*Ongevallencijfers op trajectniveau*

Datum  
3 maart 2011

In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van het ongevalsrisico per traject.

Proeftraject	Ernstige ongevallen <sup>2</sup> (gemiddeld per jaar)	Verkeersprestatie (mln km/jaar)	Risicocijfer <sup>3</sup>
A2	4	557	0,0078
A6	10	1176	0,0082
A7	6	341	0,0176
A16	7	696	0,0105
A17 + A58	14	761	0,0183
A32	3	215	0,0140
A37	4	300	0,0145
A58	7	610	0,0115

Tabel: Ongevalsrisico per proeftraject 130 km/h

Wat opvalt, zijn de relatief hoge ongevalsrisico's van de A7 en de A17+A58. In absolute zin vallen er op de A58 + A17 ten opzicht van de A7 jaarlijks echter meer dan twee keer zoveel ernstige ongevallen. Als we de A17+A58 opsplitsen in de het A17 en A58 deel dan wordt duidelijk dat het hoge ongevalsrisico met name door het A58 deel wordt veroorzaakt. Met gemiddeld 8 ernstige ongevallen en 322 miljoen voertuigkilometer per jaar komt het ongevalsrisico van dat stuk uit op: 0,0249 ernstige ongevallen per miljoen voertuigkilometer per jaar.

*Ongevallencijfers op wegvakniveau*

Om meer zicht te krijgen op de delen van de proeftrajecten waar trajectcontrole vanuit verkeersveiligheidsoogpunt wenselijk is, is gebruik gemaakt van de risicokaart op wegvakbasis. In bijlage 1 is deze risicokaart opgenomen met de meest interessante delen van deze risicokaart eruit gelicht. Vervolgens is met expertise gekeken naar het wegbeeld van de wegvakken met een hoog ongevalsrisico. Ook hieruit volgt dat de A58 tussen Roosendaal en Bergen op Zoom in beide richtingen de meest voor de hand liggende trajecten zijn om trajectcontrole te plaatsen vanuit verkeersveiligheidsoogpunt:

1. A58 + A17; km 97 tot km 93,7 (A58) + van km 25,4 tot km 23 (A17); richting Rotterdam. Dit in verband met een hoog ongevalsrisico ter hoogte van twee kort op elkaar liggende afritten.
2. A58; km 98,5 tot km 102; richting Bergen op Zoom. Dit in verband met een hoog ongevalsrisico ter hoogte van de toerit van de verzorgingsplaats de Wouwse Tol en een afrit die kort daarop volgt.

Van de A58 is in bijlage 2 een factsheet opgenomen.

<sup>2</sup> Gemiddeld aantallen doden en ziekenhuisgewonden geregistreerd door de politie Over de periode 2007-2009. De hier gebruikte definitie van ziekenhuisgewonden moet niet verward worden met de nieuw gehanteerde definitie ernstige verkeersgewonden, waarbij de letselernst wordt uitgedrukt in de MAIS (Maximum Abbreviated Injury).

<sup>3</sup> Aantal ernstige ongevallen per miljoen miljoen voertuigkilometer per jaar. In enkele gevallen berust het risicocijfer op kleine aantallen, waardoor het statisch minder betrouwbaar wordt.



Datum  
3 maart 2011

### Realisatie

De A58 heeft tussen Bergen op Zoom en Roosendaal geen verkeerssignalering en dus ook geen portalen om de camera's aan te bevestigen. De locatiekeuze is daardoor beperkt tot viaducten of aanwezige bewegwijzeringsportalen. Daarbij

[Redacted text]

egen + financ  
bel. v. d.  
sf

Bij de keuze van de entry- en exitlocaties is gekeken waar op de gekozen trajecten de voorzieningen beschikbaar zijn om camera's aan te bevestigen. In bijlage 3 zijn foto's uit Google streetview van de entry- en exitlocaties opgenomen.

#### Zuidbaan:

Trajectlengte 5,95 km.  
Twee toe-/afritten binnen het traject.

#### Entrylocatie zuidbaan

Bewegwijzeringsportaal op hmp 101,0 Li.  
Aantal rijstroken: 2 rijstroken, 1 uitvoegstrook, 1 vluchtstrook  
Voedingsvoorziening: binnen een straal van 1000 meter

#### Exitlocatie zuidbaan

Bewegwijzeringsportaal op hmp 95,05 Li.  
Aantal rijstroken: 2 rijstroken, 2 uitvoegstroken, 1 vluchtstrook  
Voedingsvoorziening: binnen een straal van 500 meter

#### Noordbaan:

Trajectlengte 4,65 km.  
Eén toe-/afrit en één verzorgingsplaats binnen het traject.

#### Entrylocatie noordbaan

Viaduct op hmp 98,35 Re.  
Aantal rijstroken: 2 rijstroken, 1 invoegstrook, 1 vluchtstrook  
Voedingsvoorziening: binnen een straal van 500 meter  
Op dit viaduct moet een hekwerk worden aangebracht.

#### Exitlocatie noordbaan

Bewegwijzeringsportaal op hmp 103,0 Li.  
Aantal rijstroken: 2 rijstroken, 1 vluchtstrook  
Voedingsvoorziening: binnen een straal van 500 meter

#### Datacommunicatievoorzieningen

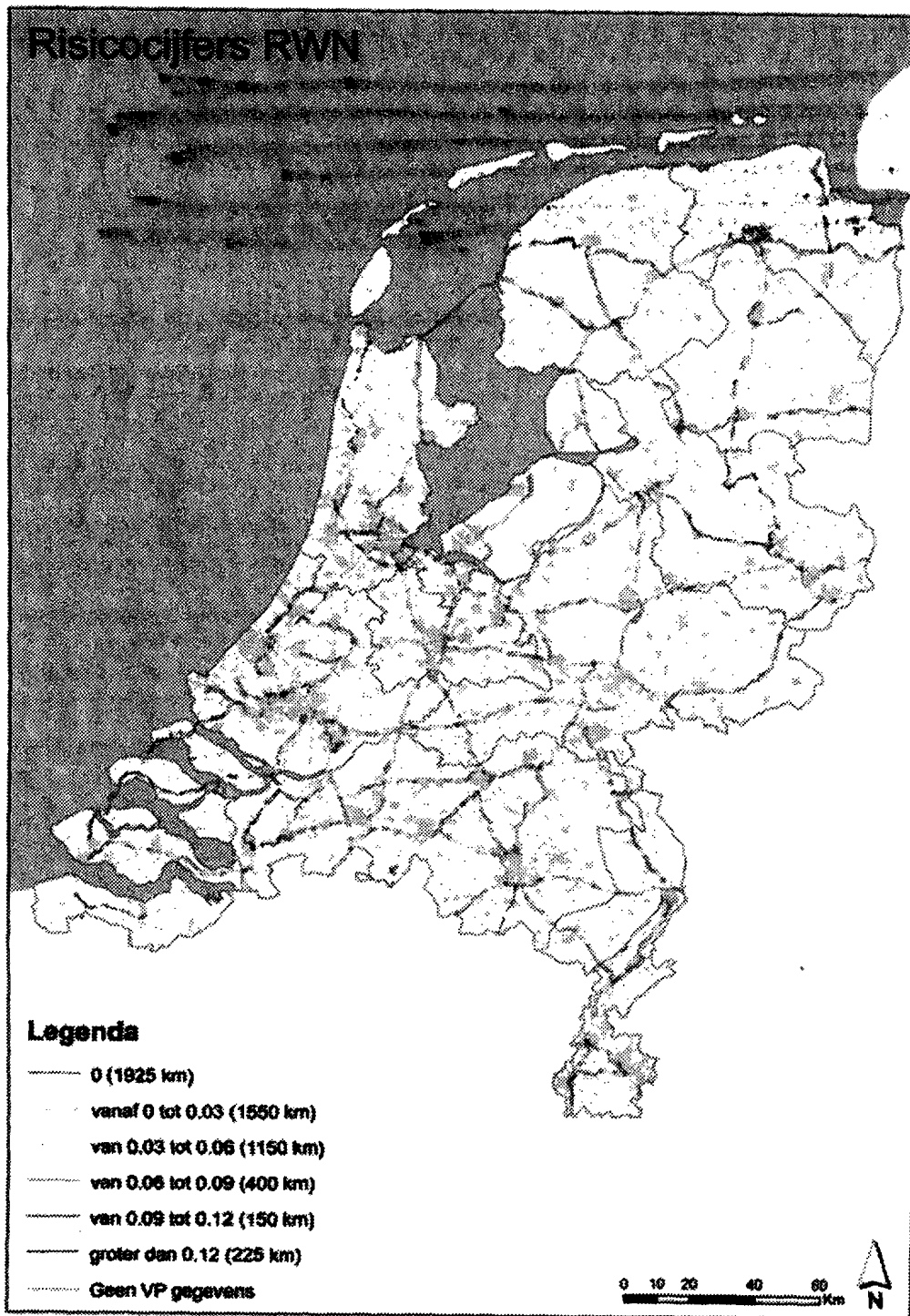
Langs de A58 heeft de DID aan de noordzijde een glasvezelkabel aangebracht met elke 1500 meter een glasvezelput. [Redacted text]

[Redacted text]

## Bijlage 1a: Risicokaart wegvakniveau<sup>4</sup>

Dienst Verkeer en  
Scheepvaart

**Datum**  
3 maart 2011



<sup>4</sup> Op basis van gemiddeld aantallen letselongevallen geregistreerd door de politie over de periode 2007-2009.

**Bijlage 1b: Risicokaart wegvakniveau ingezoomd**

Dienst Verkeer en  
Scheepvaart

A58 en A58+A17

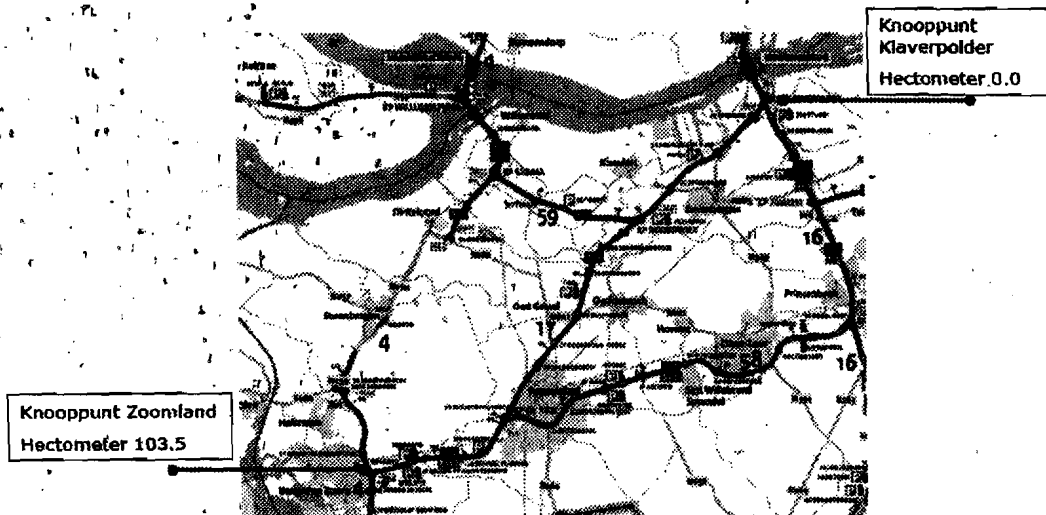
**Datum**  
3 maart 2011



## Bijlage 2: Factsheet A17/A58 Moerdijk – Bergen op Zoom

Dienst Verkeer en  
Scheepvaart

Datum  
3 maart 2011



<b>A17/A58 Moerdijk (knp Klaverpolder) – Bergen op Zoom (knp Zoomland)</b>	
Hectometrering	Hmp 0.0 Hmp 103.5
Lengte traject	35 km
Rijstroken	2x2
Maximumsnelheid voor	120 km/h
Maximumsnelheid na	130 km/h
Bebodding	Verkeersbord 130 in de berm Begin- en eindborden in de berm om het traject te markeren
Bijzonderheden	Dit traject sluit aan op het traject A16 Moerdijk –Breda
Gemiddelde snelheid	Overdag: ca. 100-108 km/h (personenauto's)
Verloop gem. snelheid	Kwartiergemiddelden van 21, 22 en 23 februari op km 100,6 (A58), inclusief vrachtverkeer op rijbaanniveau
Hoeveelheid verkeer	Spitsuur: 3000 voertuigen per uur    Werkdag: 27.500 mvt/dag/richting
Verkeersprestatie	0,58 mrd vtgkm/jaar
Vrachtverkeer werkdag	17%, 4.675 mvt/dag/richting
Inhaalverbod vracht	In de spitsen 6-10 h en 15-19 h
Ontwerp	Ontwerp afgestemd op ontwerpsnelheid 120 km/h
Verkeersveiligheid	Gewonden: 14 per jaar    Doden: 1,3 per jaar    Ongevalsrisico: 0,0183
Werkzaamheden	Geen grootschalig onderhoud of wegaanpassingen

### Bijlage 3 Entry- en exitlocaties

Dienst Verkeer en  
Scheepvaart



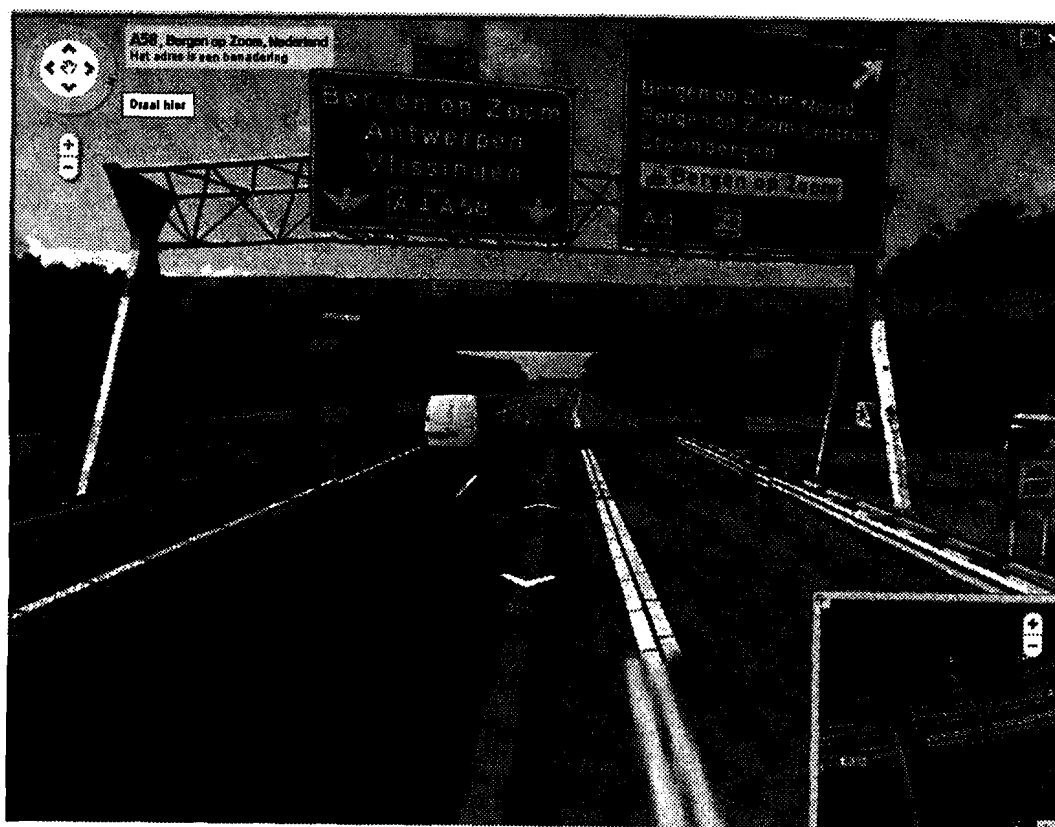
Entrylocatie zuidbaan: hmp 101,0 Li



Exitlocatie zuidbaan: A58 hmp 95,05 Li



Entrylocatie noordbaan: A58 hmp 98,35 Re



Exitlocatie noordbaan: A58 hmp 103,0 Re

Arcadis  
[redacted]



Contactpersoon  
[redacted]

Telefoonnummer  
[redacted]

Datum

29 maart 2011

Onderwerp

Offerteaanvraag: Ondersteuning  
verkeersveiligheid bij invoering 130  
km/h

Geachte [redacted]

Hierbij vraag ik u om een offerte uit te brengen voor de volgende diensten.

#### Omschrijving

Ondersteuning bij verkeersveiligheidsvraagstukken met betrekking tot de invoering van de 130 km/h op basis van nacalculatie met een maximum omvang van 15.000 euro. Het gaat dan met name om het leveren van materiaal ter onderbouwing van de antwoorden op de verkeersveiligheidsvraagstukken die ad hoc bij DVS binnen komen. Enkele producten die onder deze opdracht vallen zijn:

- Memo met daarin een vergelijking in ongevalsrisico's tussen wegvakken met een snelheidslimiet van 100 en 120 km/h
- Opleveren ongevalslocaties van de afgelopen 3 jaar op kaarten aangegeven van de 130 km/h proeftrajecten A7, A6, A2 en A16

#### Algemene voorwaarden

Op het eventueel te sluiten contract of opdracht zijn de Algemene Rijksvoorwaarden voor het verstrekken van opdrachten tot het verrichten van diensten 2008 (ARVODI) van toepassing. Deze is te vinden op <http://www.rijkswaterstaat.nl/kenniscentrum/contracten>

#### Acceptatievoorwaarden

U wordt verzocht uw offerte getekend in te dienen op het volgende emailadres:  
E-mail adres: [redacted]

Uw offerte dient een prijs op nacalculatie te bevatten.

Aan deze offerteaanvraag kunnen geen rechten worden ontleend.  
Met belangstelling zie ik uw offerte tegemoet.

Vriendelijke groet,  
[redacted]

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** dinsdag 19 april 2011 13:04  
**Aan:** [REDACTED]  
**CC:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** weekrapportage  
**Bijlagen:** Verkeersongevallen A7 vanaf 1-3-11 tot 18-04-11.xls; radarHer.pdf

Hierbij de gegevens tot 18-4-2011. Tevens in het kader van Superbike extra inzet van de Verkeershandhavingsteams.

## Met 211 km/uur over de A7, 3.321 hardrijders bekeurd en acht rijbewijzen ingevorderd

Regio, 18-04-2011 • De verkeerspolitie van de korpsen Noord-Holland Noord, Zaanstreek-Waterland en Kennemerland hebben afgelopen vier dagen hardrijders gecontroleerd op de A7, de N242 en de N99. In totaal werden ruim drieduizend hardrijders bekeurd door de politie en acht bestuurders raakten direct hun rijbewijs kwijt, omdat zij de maximale snelheid met 50 km/uur of meer overschreden. Onder hen bevonden zich motorrijders en automobilisten. Vier Engelse motorrijders werden van de A7 afgehaald, omdat zij tussen de 166 en de 174 km/uur hadden gereden. Zij mochten na betaling van een totaalbedrag van € 1.100,-- hun weg weer vervolgen.

### Onopvallende videosurveillance

De politie controleerde afgelopen zondag met de onopvallende videosurveillance-auto's en onopvallende videomotoren en vorderden op zondag 5 rijbewijzen in van extreme hardrijders. De videosurveillanten van Zaanstreek-Waterland, Noord-Holland Noord en Kennemerland werken al ruim een jaar samen om de verkeersveiligheid binnen hun werkgebied te verhogen. Zij zetten naast de hardrijders ook tientallen automobilisten aan de kant die niet handsfree aan het telefoneren waren, bestuurders die het inhaalverbod negeerden, bestuurders die reden zonder rijbewijs en andere wegmisbruikers die het overig verkeer en zichzelf in gevaar brachten.

*Videosurveillanten zijn politiemensen met een speciale rijopleiding, die met een onopvallende politieauto het onveilige rijgedrag van bestuurders vastleggen. Weggebruikers die door hun rijgedrag negatief opvallen, worden door de videosurveillanten staandegehouden en zij kunnen de beelden van hun eigen rijgedrag terugzien. De videosurveillanten geven daarbij uitleg over de reden waarom de weggebruiker aan de kant is gezet. De onopvallende videosurveillanceauto is uitgerust met geijkte meet- en opnameapparatuur.*

### Resultaten A7

Op de A7 werden de afgelopen dagen 1.508 hardrijders bekeurd. Op de A7 geldt een maximum snelheid van 130 km/uur. Tijdens de controles op de Afsluitdijk bleken veel mensen zich slecht aan de maximum snelheid te houden: door de politie werden snelheden werden gemeten van o.a. 211 km/uur, 193 km/uur, 197 km/uur, 187 km/uur. Een 34-jarige inwoner van Andijk moest zijn rijbewijs bij de politie inleveren omdat hij 187 km/uur had gereden. Ook een motorrijder die 189 km/uur had gereden, kon zijn rijbewijs inleveren aan de videosurveillanten, evenals een 18-jarige man uit Donderadeel, die 186 km/uur had gereden.

### Resultaten N242

Op de N242 werden 1.666 hardrijders bekeurd en een 34-jarige bestuurder uit Westzaan raakte zijn rijbewijs kwijt omdat hij 154 km/uur had gereden. Op de N242 geldt een maximum snelheid van 80 km/uur.



## Resultaten N99

Op de N99 werden 147 hardrijders bekeurd. De hoogst gemeten snelheid was 129 km/uur, waar een maximum snelheid geldt van 80 km/uur.

De verkeerspolitie heeft de meeste hardrijders op de N99 aan 30 km/uur of meer hadden, aan de kant gezet. Deze overtreiders kunnen nu boete binnen enkele weken op de deurmat verwachten.

Met vriendelijke groet,

[Redacted]  
adviseur/beleidsondersteuner verkeer,  
politieregio Noord-Holland Noord.  
VIN: 31391.

[Redacted]  
[Redacted]  
[Redacted]  
[Redacted]

### Intranetlinks (alleen Intern):

Voor verkeernieuws: [NHNinside](#)

Voor de Werkwijzer verkeer: [Startpagina Werkwijzer verkeer](#)

Voor PolitieKennisNet Verkeer en vervoer: [PKN Verkeer en vervoer](#)

Voor Helpdesk verkeer PolitieKennisNet: [PKN Helpdesk verkeer](#)

----

### D I S C L A I M E R

De informatie verzonden met dit e-mailbericht is vertrouwelijk en uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Gebruik van deze informatie door anderen dan de geadresseerde is zonder goedkeuring van de afzender ten strengste verboden en valt buiten de verantwoordelijkheid en aansprakelijkheid van de politie Noord-Holland Noord. Indien dit e-mailbericht abusievelijk aan u verstuurd is, verzoek ik u het E-mailbericht te retourneren en alle informatie hiervan te verwijderen. De politie Noord-Holland Noord acht zich niet gebonden aan contracten of bestellingen die door middel van een e-mailbericht zijn verzonden.

invulijst radar (mobiel)

378

datum: 14-4-2011

Bps Mutatienummer:

locatiecode 2259

BPS locatie Rijksweg A7

plaats Wieringerwerf

bijzonderheden

straat Rijksweg A7

7019367  
snelheid 130 km p uur

gemeente Wieringermeer

Regio NH01  ja  nee Subjectief  ja  nee

borden na  ja  nee

borden voor  ja  nee

toegestane snelheid 130

Soort weg 1 = autosnelweg (120)

bebouwde kom  ja  nee

limiet pa/motor 139

limiet va 97

bord A1 130

wegwerkzaamheden  ja  nee

snelheidsbeperking

werd er gewerkt  ja  nee

gevaarszetting  ja  nee

Hmpaal 58.5

pandnummer

van Purmerend

naar Den Oever

richting voertuig

meetrichting afgaand

filmnummer 140411

dienstnummer 6103

nr. begin foto 0

nr. eindfoto 92

aantal foto's 92

verbalisant 1

start meting 10:53

einde meting 15:53

inzettijd 5:00:00

passanten 3332

hoogste snelh. 175

aantal overtredingen 84

overtr. % 2,5

verbalisant 2

inzet aantal 1

Ik, 1e verbalisant, verklaar de gebruikte radarapparatuur overeenkomstig de voorschriften te hebben geïnstalleerd en in gebruik gesteld.

Door mij op ambtseed/ambtsbelofte opgesteld te Heerhugowaard op .....- .....- 2011

1e Verbalisant: .....

AANDACHT VOOR:

- locatiecodes Bps Mutatienummer straatnaam + wegnummer rechtstand voertuig
- uittijnen camera beschermkap flitslamp inspiegelglasje invullen Totaal passanten

# invulijst radar (mobiel)

378

datum: 15-4-2011

Bps Mutatienummer:

locatiecode

2259

BPS locatie

Rijksweg A7

plaats

Wieringerwerf

straat

Rijksweg A7

gemeente

Wieringermeer

Regio NH01

ja

nee

Subjectief

ja

nee

borden na

ja

nee

borden voor

ja

nee

bijzonderheden

7019407

toegestane snelheid

130

Soort weg

1 = autosnelweg (120)

bebouwde kom

ja

nee

limiet pa/motor

139

limiet va

97

bord A1

130

wegwerkzaamheden

ja

nee

snelheidsbeperking

werd er gewerkt

ja

nee

gevaarszetting

ja

nee

Hmpaal

59.6

pandnummer

van

Purmerend

naar

Den Oever

richting voertuig

meetrichting

afgaand

filmnummer

150411

dienstnummer

50600

nr. begin foto

0

nr. eindfoto

203

aantal foto's

203

verbalisant 1

start meting

11:23

einde meting

16:15

inzettijd

4:52:00

passanten

5806

hoogste snelh.

193

aantal overtredingen

171

overtr. %

2,9

verbalisant 2

inzet aantal

1

Ik, 1e verbalisant, verklaar de gebruikte radarapparatuur overeenkomstig de voorschriften te hebben geïnstalleerd en in gebruik gesteld.

Door mij op ambtseed/ambtsbelofte opgesteld te Heerhugowaard op .....- .....- 2011

1e Verbalisant: .....

## AANDACHT VOOR:

locatiecodes

Bps Mutatienummer

straatnaam + wegnummer

rechtstand voertuig

uitlejnen camera

beschermkap filtslamp

inspeleiglasje invullen

Totaal passanten

# invulijst radar (mobiel)

378

datum: 17-4-2011

Bps Mutatienummer:

locatiecode 2260

BPS locatie Rijksweg A7

plaats Weringerwerf

straat Rijksweg A7

gemeente Wieringermeer

Regio NH01  ja  nee Subjectief  ja  nee

borden na  ja  nee

borden voor  ja  nee

bijzonderheden

toegestane snelheid

130

Soort weg

1 = autosnelweg (120)

bebouwde kom

ja  nee

limiet pa/motor

139

limiet va

97

bord A1

130

wegwerkzaamheden  ja  nee

snelheidsbeperking

werd er gewerkt

ja  nee

gevaarszetting

ja  nee

Hmpaal

59.5

pandnummer

van

Den Oever

naar

Purmerend

richting voertuig

meetrichting

Afgaand

filnummer

170411

diennummer

50600

nr. begin foto

0

nr. eindfoto

331

aantal foto's

331

verbalisant 1

start meting

15:05

einde meting

20:27

inzettijd

5:22:00

passanten

5382

hoogste snelh.

183

aantal overtredingen

302

overtr. %

5,6

verbalisant 2

inzet aantal

1

Ik, 1e verbalisant, verklaar de gebruikte radarapparatuur overeenkomstig de voorschriften te hebben geïnstalleerd en in gebruik gesteld.

Door mij op ambtseed/ambtsbelofte opgesteld te Heerhugowaard op .....- .....- 2011

1e Verbalisant: .....

## AANDACHT VOOR:

locatiecodes

Bps Mutatienummer

straatnaam + wegnummer

rechtstand voertuig

uitlijnen camera

beschermkap flitslamp

inspiegelglasje invullen

Totaal passanten

# invulijst radar (mobiel)

**510**

datum: **16-4-2011**

Bps Mutatienummer:

locatiecode **2259**

BPS locatie **Rijksweg A7**

plaats **Wieringerwerf**

bijzonderheden

straat **Rijksweg A7**

7019406

gemeente **Wieringermeer**

Regio NH01  ja  nee Subjectief  ja  nee

borden na  ja  nee

borden voor  ja  nee

toegestane snelheid **130**

Soort weg **1 = autosnelweg (120)**

bebouwde kom  ja  nee

limiet pa/motor **139**

limiet va **97**

bord A1 **130**

wegwerkzaamheden  ja  nee

snelheidsbeperking

werd er gewerkt  ja  nee

gevaarszetting  ja  nee

Hmpaal **59.6**

pandnummer

van **Purmerend**

naar **Den Oever**

richting voertuig

meetrichting **afgaand**

filnummer **160411**

dienstnummer **50063**

nr. begin foto **0**

nr. eindfoto **411**

aantal foto's **411**

verbalisant 1

start meting **11:03**

einde meting **16:35**

inzettijd **5:32:00**

passanten **3936**

hoogste snelh. **199**

aantal overtredingen **321**

overtr. % **8,2**

verbalisant 2

inzet aantal **1**

Ik, 1e verbalisant, verklaar de gebruikte radarapparatuur overeenkomstig de voorschriften te hebben geïnstalleerd en in gebruik gesteld.

Door mij op ambtseed/ambtsbelofte opgesteld te Heerhugowaard op .....- .....- 2011

1e Verbalisant: .....

### AANDACHT VOOR:

locatiecodes	Bps Mutatienummer	straatnaam + wegnummer	rechtstand voertuig
uitleggen camera	beschermkap fietslamp	Inspiegelglasje invullen	Totaal passanten

# invulijst radar (mobiel)

510

datum: 16-4-2011

Bps Mutatienummer:

locatiecode

BPS locatie

plaats

bijzonderheden

straat

7019408

gemeente

Regio NH01  ja  nee Subjectief  ja  nee

borden na  ja  nee

borden voor  ja  nee

toegestane snelheid

Soort weg

bebouwde kom  ja  nee

limiet pa/motor

limiet va

bord A1

wegwerkzaamheden  ja  nee

snelheidsbeperking

werd er gewerkt  ja  nee

gevaarszetting  ja  nee

Hmpaal

pandnummer

van

naar

richting voertuig

meetrichting

filmnummer

dienstnummer

nr. begin foto

nr. eindfoto

aantal foto's

verbalisant 1

start meting

einde meting

inzettijd

passanten

hoogste snelh.

aantal overtredingen

overtr. %

verbalisant 2

inzet aantal

Ik, 1e verbalisant, verklaar de gebruikte radarapparatuur overeenkomstig de voorschriften te hebben geïnstalleerd en in gebruik gesteld.

Door mij op ambtseed/ambtsbelofte opgesteld te Heerhugowaard op .....- .....- 2011

1e Verbalisant: .....

### AANDACHT VOOR:

locatiecodes

Bps Mutatienummer

straatnaam + wegnummer

rechtstand voertuig

uitlijnen camera

beschermkap filtslamp

Inspiegelglasje invullen

Totaal passanten

# invulijst radar (mobiel)

510

datum: 17-4-2011

Bps Mutatienummer:

locatiecode

2259

BPS locatie

Rijksweg A7

plaats

Wieringerwerf

straat

Rijksweg A7

gemeente

Wieringermeer

Regio NH01

ja

nee

Subjectief

ja

nee

borden na

ja

nee

borden voor

ja

nee

bijzonderheden

toegestane snelheid

130

Soort weg

1 = autosnelweg (120)

bebouwde kom

ja

nee

limiet pa/motor

139

limiet va

97

bord A1

130

wegwerkzaamheden

ja

nee

snelheidsbeperking

werd er gewerkt

ja

nee

gevaarszetting

ja

nee

Hmpaal

59.6

pandnummer

van

Purmerend

naar

Den Oever

richting voertuig

meetrichting

afgaand

filnummer

170411

dienstnummer

50063

nr. begin foto

0

nr. eindfoto

266

aantal foto's

266

verbalisant 1

start meting

5:57

einde meting

12:30

inzettijd

6:33:00

passanten

3180

hoogste snelh.

211

aantal overtredingen

207

overtr. %

6,5

verbalisant 2

inzet aantal

1

Ik, 1e verbalisant, verklaar de gebruikte radarapparatuur overeenkomstig de voorschriften te hebben geïnstalleerd en in gebruik gesteld.

Door mij op ambtseed/ambtsbelofte opgesteld te Heerhugowaard op .....- .....- 2011

1e Verbalisant: .....

## AANDACHT VOOR:

locatiecodes

Bps Mutatienummer

straatnaam + wegnummer

rechtstand voertuig

uitlijnen camera

beschermkap flitslamp

inspiegelglasje invullen

Totaal passanten

# invulijst radar (mobiel)

**383**

datum: **19-5-2011**

Bps Mutatienummer:

locatiecode **2259**

BPS locatie **Rijksweg A7**

plaats **Wieringerwerf**

bijzonderheden

straat **Rijksweg A7**

130 km  
overtredingen niet doorgezet

gemeente **Wieringermeer**

Regio NH01  ja  nee Subjectief  ja  nee

borden na  ja  nee

borden voor  ja  nee

toegestane snelheid	<b>130</b>	Soort weg	<b>1 = autosnelweg (120)</b>	bebouwde kom	<input type="radio"/> ja <input checked="" type="radio"/> nee
limiet pa/motor	<b>139</b>	limiet va	<b>97</b>	bord A1	<input type="text"/>
wegwerkzaamheden	<input type="radio"/> ja <input checked="" type="radio"/> nee	snelheidsbeperking	<input type="text"/>		
werd er gewerkt	<input type="radio"/> ja <input checked="" type="radio"/> nee	gevaarszetting	<input type="radio"/> ja <input checked="" type="radio"/> nee		
Hmpaal	<b>59.6</b>	pandnummer	<input type="text"/>		
van	<b>Purmerend</b>	naar	<b>Den Oever</b>		
richting voertuig	<input type="text"/>	meetrichting	<b>afgaand</b>		
filmnummer	<b>190511</b>	dienstnummer	<b>6103</b>		
nr. begin foto	<b>0</b>	nr. eindfoto	<b>45</b>	aantal foto's	<b>45</b>
verbalisant 1	<b>[REDACTED]</b>				

start meting **16:04**

einde meting **16:39**

inzettijd **0:35:00**

passanten **592**

hoogste snelh. **166**

aantal overtredingen **45**

overtr. % **7,6**

verbalisant 2

inzet aantal **1**

**Ik, 1e verbalisant, verklaar de gebruikte radarapparatuur overeenkomstig de voorschriften te hebben geïnstalleerd en in gebruik gesteld.**

**Door mij op ambtseed/ambtsbelofte opgesteld te Heerhugowaard op .....- .....- 2011**

**1e Verbalisant: .....**

**AANDACHT VOOR:**

- |                  |                       |                          |                     |
|------------------|-----------------------|--------------------------|---------------------|
| locatiecodes     | Bps Mutatienummer     | straatnaam + wegnummer   | rechtstand voertuig |
| uitlijnen camera | beschermkap filtslamp | inspiegelglasje invullen | Totaal passanten    |



# invulijst radar (mobiel)

377

datum: 7-6-2011

Bps Mutatienummer:

locatiecode

BPS locatie

plaats

straat

gemeente

Regio NH01  ja  nee Subjectief  ja  nee

borden na  ja  nee

borden voor  ja  nee

bijzonderheden

130 km p uur  
overtredingen niet doorgezet

toegestane snelheid

Soort weg

bebouwde kom  ja  nee

limiet pa/motor

limiet va

bord A1

wegwerkzaamheden  ja  nee

snelheidsbeperking

werd er gewerkt  ja  nee

gevaarszetting  ja  nee

Hmpaal

pandnummer

van

naar

richting voertuig

meetrichting

filmnummer

dienstnummer

nr. begin foto

nr. eindfoto

aantal foto's

verbalisant 1

start meting

einde meting

inzettijd

passanten

hoogste snelh.

aantal overtredingen

overtr. %

verbalisant 2

inzet aantal

Ik, 1e verbalisant, verklaar de gebruikte radarapparatuur overeenkomstig de voorschriften te hebben geïnstalleerd en in gebruik gesteld.

Door mij op ambtseed/ambtsbelofte opgesteld te Heerhugowaard op .....- .....- 2011

1e Verbalisant: .....

### AANDACHT VOOR:

locatiecodes

Bps Mutatienummer

straatnaam + wegnummer

rechtstand voertuig

uitleggen camera

beschermkap filtslamp

inspiegelglasje invullen

Totaal passanten

[Redacted]

**Van:** [Redacted]  
**Verzonden:** vrijdag 22 april 2011 3:56  
**Aan:** [Redacted]  
**CC:** [Redacted] (NHN01391); [Redacted]  
**Onderwerp:** Ongevallen A-7.

Hallo [Redacted]

Er zijn tot aan mijn laatste melding geen verkeersongevallen geregistreerd op de A-7 in het Friese.

Fijne paasdagen toegewenst allen.

Met vriendelijke groet,

[Redacted]

Team Verkeer, politie Fryslân.  
Bezoekadres: Melkerhastate 2, 8925 AP Leeuwarden.  
Postbus 269,

8901BB Leeuwarden

[Redacted]

[Redacted]

----- Disclaimer -----

De informatie verzonden met dit emailbericht (en bijlagen) is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n) en zij die van de geadresseerde(n) toestemming kregen dit bericht te lezen. Gebruik door anderen dan geadresseerd is verboden. De informatie in dit emailbericht (en bijlagen) kan vertrouwelijk van aard zijn en binnen het bereik van een geheimhoudingsplicht en of een verschoningsrecht vallen.

[REDACTED]

---

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** dinsdag 3 mei 2011 8:55  
**Aan:** [REDACTED]  
**CC:** [REDACTED] (DVS); [REDACTED] (NHN01391)  
**Onderwerp:** Ongevallen A-7 Fryslân

Ook over de week 25 apr - 1 mei (gelukkig maar) geen ongevallen. Eén en ander bevestigt wel de gegevens van de afgelopen jaren dat er op het 130km-stuk van Fryslân nauwelijks ongevallen plaatsvinden.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]  
[REDACTED]  
Team Verkeer, politie Fryslân.  
Bezoekadres: Melkernastate 2, 8925 AP Leeuwarden.  
Postbus 269,

8901BBLeeuwarden  
[REDACTED]

----- Disclaimer -----

De informatie verzonden met dit emailbericht (en bijlagen) is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n) en zij die van de geadresseerde(n) toestemming kregen dit bericht te lezen. Gebruik door anderen dan geadresseerd is verboden. De informatie in dit emailbericht (en bijlagen) kan vertrouwelijk van aard zijn en binnen het bereik van een geheimhoudingsplicht en of een verschoningsrecht vallen.

-----

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** dinsdag 3 mei 2011 15:46  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** Voorstel locaties tbv evaluatie

Hoi Joris, Arnold,

Zoals vanmiddag telefonisch besproken met [redacted] hierbij een aantal locaties op de proeftrajecten welke we mogelijk als (een van de 4 meetpunten) per proeftraject kunnen meenemen. Het betreffen locaties waar een snelheidsonderbreking is of waar we uit de 'quick-scan verkeersveiligheid' het beeld hebben gekregen dat deze wegvakken qua verkeersveiligheid kritisch zijn. Per punt is aangegeven of er meetpunten in de buurt liggen.

Graag hoor ik van je of je akkoord bent met ons advies en/of andere ideeën hebt? Indien mogelijk graag uiterlijk begin volgende week jullie reactie aangezien we volgende week het onderzoeksplan gereed willen hebben.

#### A7

- Snelheidsovergang Sluizen HM 64,3-72,2 & 96,0-97,0 → monitoringspunten beschikbaar (R+L 64,69, 72,57 en R 95,99 & L 95,89). Mij advies: [redacted]
- Snelheidsovergang t.h.v. monument HM 76,7-77,9 → geen monitoringspunten. Exacte locatie NDW nog niet helder. [redacted] expliciet meenemen

#### A6

- Snelheidsovergang Ketelbrug HM 96,9-99,2 → Diverse NDW punten beschikbaar op HRB L en R, bijvoorbeeld nabij HM 97,5 (L) en 97,3 (R). [redacted]
- Snelheidsovergang A6 R KP Emmeloord HM 111,2-281,0 → Diverse NDW punten beschikbaar [redacted]

#### A58

- Kritisch element Vlaketunnel HM 140 → NDW punten beschikbaar L (oa HM 139,7 en 140,7) en R (oa HM 139,9 en 140,4). [redacted]
- Kritisch element Bocht bij Arnemuiden HM 162-164 → NDW punten beschikbaar (L HM 162,2 & 163,1 en R HM 163,9). [redacted]

#### A17/A58

- Kritisch Wegvak KP de Stok-KP Zoomland HM 102-98 → Diverse NDW punten beschikbaar op L en R. [redacted]
- Kritisch wegvak Kp de Stok- aansluiting Roosendaal HM 97 (A58)-HM 23 (A17) → Diverse NDW punten beschikbaar op L en R [redacted]

Samengevat ons advies, [redacted]

- [redacted]
- [redacted]
- [redacted]
- [redacted]
- [redacted]

Tot zover. Als er vragen zijn, dan hoor ik dat natuurlijk graag.

Met vriendelijke groet,

Dit e-mail bericht is vertrouwelijk. Het is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Indien u niet de geadresseerde bent, verzoeken we u dringend ons direct te informeren en om dit bericht en eventuele bijlage(n) te verwijderen, zonder het te kopiëren, door te zenden of op enige andere wijze te openbaren of te gebruiken. ARCADIS Nederland BV, statutair gevestigd te Arnhem en geregistreerd in het Handelsregister onder nr. 09036504, is niet aansprakelijk voor welke schade dan ook als gevolg van communicatie per e-mail en verzending van documenten en gegevens.

This e-mail is confidential and may also be privileged. It is intended for use by the addressee only. If you are not the intended addressee, we request that you notify us immediately and delete this e-mail, and any attachment(s), without copying, forwarding, disclosing or using it in any other way. ARCADIS Nederland BV, with registered office in Arnhem, The Netherlands, registered with the trade register under number 09036504, will not be liable for damage relating to the communication by e-mail of data or documents.

DGMO

Van: [redacted]@rws.nl  
Verzonden: dinsdag 10 mei 2011 8:30  
Aan: [redacted] DGMO; [redacted] (DVS); [redacted] DGMO  
CC: [redacted] (SDG); [redacted] (DVS)  
Onderwerp: Re: EVB voor Dynamax A20

Hallo heren,

Wij toetsen nu de hypothese 'niet verslechteren' (net als bij Dynamax A12 DeVo), hetgeen met immissie-berekeningen of als 'wegbijdrage aan de concentratie' eenvoudiger en goed inzichtelijk te maken is. Dit is ook zuiver het effect van deze dynamax maatregel tov vaste 80km+SH.

In het NSL zit een prognose van de verkeersamenstelling en verkeersafwikkeling (inclusief verwachte stagnatie) voor toetsjaar 2015, die afwijkt van de huidige situatie.

Los van Dynamax/130 werk ik voor DGMO aan een analyse van de mogelijkheden van het instellen van Dynamax en/of continue 100km+SH op de 5 huidige 80km zones (weet hiervan via kernteam Lucht). Eind deze week ontvang ik hiervan een 1e concept.

Groeten van [redacted]

Rijkswaterstaat DVS afdeling leefomgevingskwaliteit  
[redacted]@rws.nl

Dit bericht is verstuurd per blackberry

Van: [redacted]@minvenw.nl  
Verzonden: Tuesday, May 10, 2011 08:07 AM  
Aan: [redacted] DVS; [redacted] DGMO  
Cc: [redacted] (SDG); [redacted] (DVS)  
Onderwerp: Re: EVB voor Dynamax A20

Waarom stel je dat het nu zou gaan om concentraties/immissies en in het andere geval niet?  
M.i. [redacted]  
[redacted] Of zie ik iets over het hoofd?

Groet

**Van:** S [redacted]@nys.nl  
**Verzonden:** Monday, May 09, 2011 07:06 PM  
**Aan:** [redacted] DGMo  
**Cc:** [redacted] DGMo, [redacted] (SDG), [redacted]  
**Onderwerp:** RE: EVB voor Dynamax A20

Op zich prima. [redacted] Vraag aan [redacted] of we hier mee uit de voeten kunnen kijkend naar NSL en vasthoudend aan alleen emissies [redacted] heb je nog een suggestie voor de tekst in de tabel op blz 8?

Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart  
Bezoekadres: Schoemakerstraat 97c, Delft  
Postadres: Postbus 5044, 2600 GA Delft

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** maandag 9 mei 2011 15:47  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted] DGMo; [redacted] (SDG)  
**Onderwerp:** RE: EVB voor Dynamax A20

Hoi [redacted]

Dank hiervoor. Ziet er wederom mooi uit. Nog een paar opmerkingen.

[redacted] Dat geldt ook voor de 80 km zones.

[redacted] Daarom zou ik je willen vragen de tekst in het onderzoeksplan aan te passen:

Para. 1.2, p. 6: "Door het instellen van dynamische [redacted] snelheden wordt gepoogd de doorstroming op dit traject te verbeteren, met inachtneming van de normen voor luchtkwaliteit. De verwachting is dat de luchtkwaliteit niet zal verslechteren."

Para. 2.1, p. 8: "Verwacht wordt dat de maatregel leidt tot een verbeterde doorstroming en meer draagvlak voor de gehanteerde maximumsnelheden bij de weggebruiker. De verwachting hierbij is dat de luchtkwaliteit niet zal verslechteren."

[redacted] Het einde van de tweede alinea onder para. 1.1, op p. 6: "Op acht trajecten wordt tevens een experiment gedaan, met een (dynamische) snelheidsverhoging naar 130 km/h."

Onder para. 2.1 op p. 8 staat: "Tevens zal in de nachtelijke uren de snelheid worden verhoogd van 80 km/h naar 100 km/h om bij te dragen aan een beter begrip en draagvlak voor de lagere maximumsnelheid in de drukke uren." In de 130-brief van 11 februari jl. staat op p. 3 bovenaan over

het experiment op de 80 km zone A12 Voorburg: "De doelstelling bij dit experiment was (...) om beter te voldoen aan het verwachtingspatroon van de automobilist, met name in de nacht."

<< Bestand: 20110211.pdf >>

Daarom graag de eerstgenoemde zin aanpassen in: "Tevens zal in de nachtelijke uren de snelheid worden verhoogd van 80 km/h naar 100 km/h. Dit, om beter te voldoen aan het verwachtingspatroon van de automobilist en om bij te dragen aan een beter draagvlak voor de lagere maximumsnelheid in de drukke uren."

Hoop je hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Uiteraard beschikbaar voor nadere toelichting.

Groet,

[REDACTED]  
Van [REDACTED] @rws.nl

Verzonden: maandag 9 mei 2011 10:00

Aan: [REDACTED] - DGMO; [REDACTED] DGMO; [REDACTED] (SDG); [REDACTED] (CDR); [REDACTED] (CDR)

Onderwerp: RE: EVB voor Dynamax A20

Bijgaand de verkorte versie van het onderzoeksplan dat bij het EVB ter inzage komt te liggen.

[REDACTED]  
Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart, DVS  
Bezoekadres: Schoemakerstraat 87c, Delft  
Postadres: Postbus 5044, 2600 GA Delft

[REDACTED]  
<< Bestand: OnderzoeksplanV2Dynamax Proef A20 20110321.pdf.pdf >>

[REDACTED]  
Van: [REDACTED]  
Verzonden: maandag 9 mei 2011 9:36  
Aan: [REDACTED]

Onderwerp: RE: EVB voor Dynamax A20

Hallo [REDACTED]

Ziet er mooi uit! [REDACTED]

<< Bestand: EVBCONCEPTDynamaxA20Rotterdam.doc >>

Zou ik het onderzoeksplan nog mogen ontvangen? Heb destijds wel het analyseplan van Witteveen Bos gezien, maar niet het onderzoeksplan.

<< Bericht: RE: agenda startoverleg Evaluatie Dynamax proef A20 >>



Groet,

[REDACTED]  
Van: Sta [REDACTED]@rws.nl

Verzonden: vrijdag 29 april 2011 18:38

Aan: [REDACTED] DGMO [REDACTED] (Pim) - DGMO [REDACTED] (SDG); H [REDACTED]  
(CDR); B [REDACTED] (CDR)

Onderwerp: FW: EVB voor Dynamax A20

Collega's

Bijgaand het concept EVB en bekendmaking EVB voor Dynamax A20. Ik heb zoveel mogelijk de tekst gebruikt van het EVB van de A12 Voorburg, geactualiseerd met de TK brief van februari. Ik stel me voor [REDACTED]

Als jullie opmerkingen hebben hoor ik ze graag uiterlijk 12 mei [REDACTED]

[REDACTED]  
Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart, DVS  
Bezoekadres: Schoemakerstraat 97c, Delft  
Postadres: Postbus 5044, 2600 GA Delft

[REDACTED]  
Van: [REDACTED] (DVS)  
Verzonden: vrijdag 29 april 2011 18:28  
Aan: L [REDACTED] (DZH)  
Onderwerp: EVB voor Dynamax A20

Hallo [REDACTED]

Ik kreeg jouw contactgegevens door van [REDACTED]

Zoals wellicht bekend gaat in juni aanstaande op het traject A20 Rotterdam op experimentele basis tijdelijk een dynamische snelheidslimiet 80/100 gelden. De verwachting is dat de dynamisering in juni 2011.

Mijn verzoek is of jij voor het wegendistrict het experimenteelbesluit EVB voor dit experiment met de dynamisering van de maximumsnelheid kan verzorgen.

Ik heb de (concept)tekst voor het EVB alsook voor de bekendmaking al samengesteld op basis van de eerder besloten tbv Dynamax. Je vind ze hier bijgevoegd. Wanneer de bekendmaking in de Staatscourant op maandag 30 mei kan plaatsvinden voldoen we aan de eisen. Hiertoe moet je een week tevoren de tekst van de bekendmaking aanleveren bij BOVAGO. Het besluit moet ter inzage worden gelegd op jullie kantoor (per 30 mei) dwz streven naar tijdelige ondertekening door hoofd wegendistrict per ca. 23 mei?

De bekendmaking moet plaatsvinden in de Staatscourant. Kun jij dit ook verzorgen? Ik denk ook dat het handig is ook een advertentie in het plaatselijke blad van de gemeente Rotterdam te plaatsen (nb. AD/regio Rotterdam?) maar jij weet waarschijnlijk zelf het beste wat gebruikelijk is. De kosten voor de bekendmaking kunnen ten laste worden gebracht van het project Dynamax.

Voor de ter inzagelegging van het EVB zal ik de bijlage nasturen, in het EVB wordt hiernaar verwezen.

[REDACTED] kun jij de stukken bekijken, in overleg aanvullen/wijzigen en de verdere afhandeling (check, ondertekening, bekendmaking en terinzagelegging) van dit EVB verzorgen? Ik overval je misschien een beetje, daarom binnenkort maar even telefonisch contact proberen te leggen.

Beste groet,  
[REDACTED]

[REDACTED]  
Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart, DVS  
Bezoekadres: Schoemakerstraat 97c, Delft  
Postadres: Postbus 5044, 2600 GA Delft  
[REDACTED]

<< Bestand: EVBCONCEPTDynamaxA20Rotterdam.doc >> << Bestand:  
KennisgevingCONCEPTEXPverkeersbesluit A20Rotterdam.doc >>

◆ ◆  
Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.  
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

◆ ◆  
Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.  
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

◆ ◆  
Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.  
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

10

10/10/10

10/10/10

10/10/10



DGMO

**Van:** [redacted] (DVS) [redacted]@rws.nl  
**Verzonden:** maandag 16 mei 2011 15:27  
**Aan:** [redacted] - DGMO; [redacted] - DGMO  
**Onderwerp:** Toelichting A20 uit Monitoringstool

Hallo [redacted]

Hierbij het bewijs:

- In Monitoringstool 2010;
- 2011 volop NO2 knelpunten, in regio Rotterdam, zowel langs Rijkswegen als in het Centrum
- in 2015 geen knelpunten op A20 door aanvullende lokatie-specifieke maatregelen (schermen) in het NSL

Inderdaad eind dit jaar obv Monitoringstool 2011 volgt uitvoeringsbesluit NSL maatregelen langs HWN.

Groeten van [redacted]



http://viewer2010.nsl-monitoring.nl/

Bestand Bewerken Beeld Favorieten Extra Help

Favorieten | Aanbevolen websites | Introductiepagina - Steunpu... | Web Slice-galerie

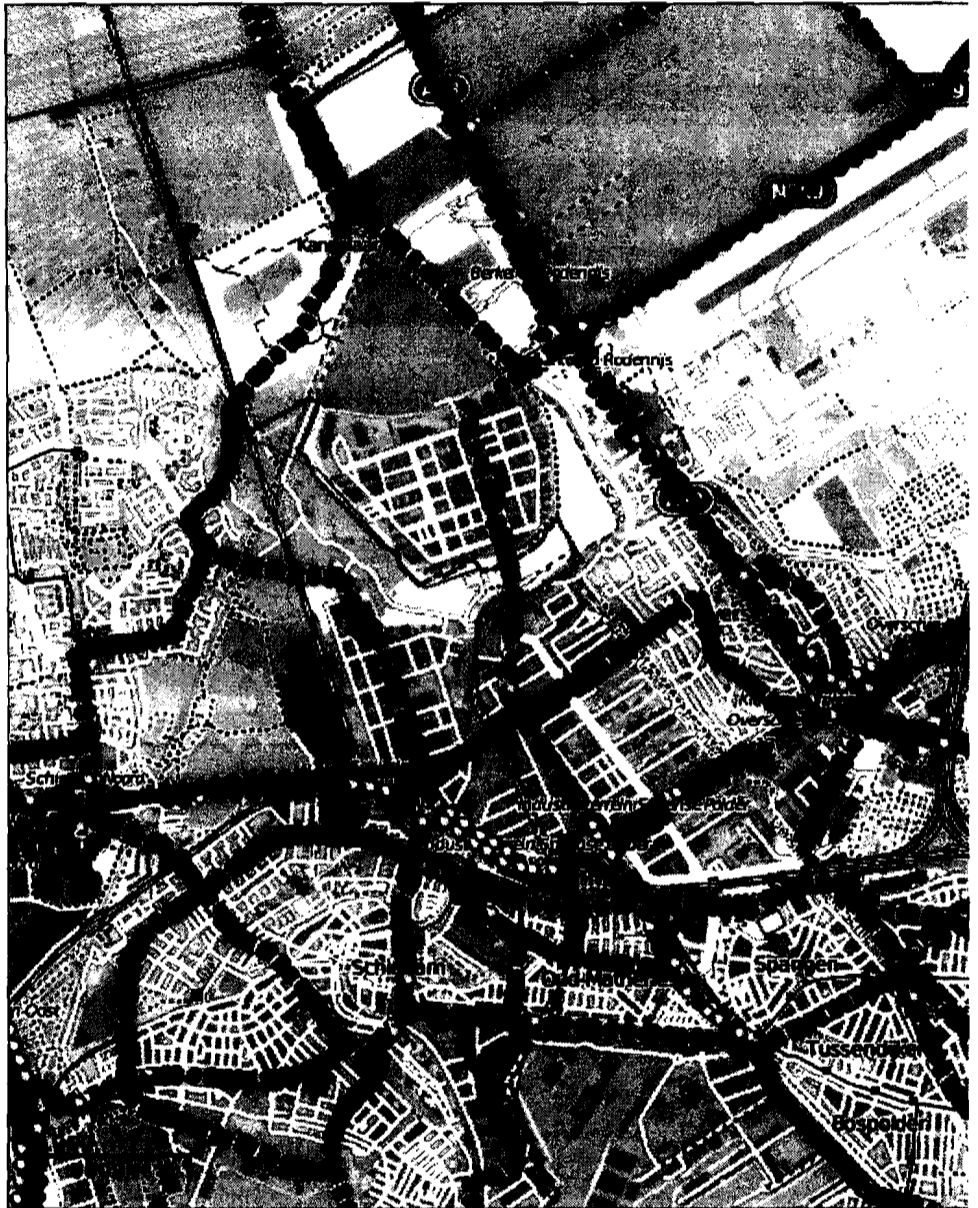
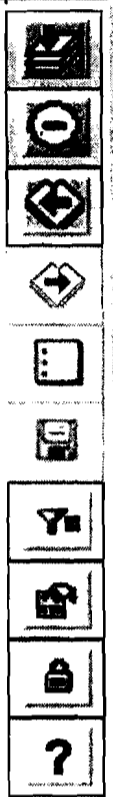
Monitoringstool

# Monitoringstool



Rijksoverheid

Zoom in op gemeente:



Gereed

Inbox - Microsoft Outlook



http://viewer2010.nsl-monitoring.nl/

Bestand Bewerken Beeld Favorieten Extra Help

Favorieten Aanbevolen websites Introductiepagina - Steunpu... Web Slice-galerie

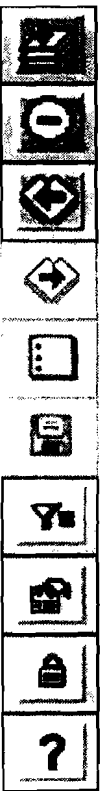
Monitoringstool

# Monitoringstool



Rijksoverheid

Zoom In op gemeente:



Gereed

DGMo

**Van:** [redacted] @rcadis.nl  
**Verzonden:** maandag 18 mei 2011 10:45  
**Aan:** [redacted] (DVS); [redacted] (DVS)  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** Definitieve producten "proeftrajecten 130 km/u analyse II"  
**Bijlagen:** Kaarten zijn: Definitieve overzichtstabel 130 km/uur.xls; Definitieve subjectieve  
 toetsing-overvaluatie-130-150-trajecten.pdf

Beste [redacted]

Bijgaand de definitieve producten in het kader van de op [redacted] "proeftrajecten 130 km/u analyse II" (A17 / A58 / A32 en A37). De datum in de legenda van de kaarten 'schouw trajecten' is niet aangepast. De reden hiervan is dat we na aanpassing van de datum in ppt. de resultaten opnieuw moeten intekenen. Als hier bezwaren tegen zijn, horen we dat graag. Verder zijn de punten uit de onderstaande mails aangepast.

Bij geen bericht gaan we ervan uit dat de producten akkoord zijn.

Groeten,

---

**Van:** [redacted] (mail: [redacted] @rws.nl)  
**Verzonden:** woensdag 27 april 2011 14:30  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted] (DVS)  
**Onderwerp:** RE: Conceptproducten proeftrajecten 130 km/u analyse II

Beste [redacted]

Als aanvulling op de opmerkingen van mijn vorige mail (ook bijgevoegd) hebben we nog een aantal opmerkingen over het concept van de quickscanresultaten. Zou je deze kunnen meenemen bij het aanpassen van de conceptproducten.

C) [redacted]

Kaarten: [redacted]

C) [redacted]

C) [redacted]

Met vriendelijke groet,

[redacted]

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** dinsdag 19 april 2011 16:07  
**Aan:** [redacted]

CC: [REDACTED]

Onderwerp: RE: Conceptproducten proeftrajecten 130 km/u analyse II

[REDACTED]

Hoi Jeroen,

Hierbij onze reactie op de conceptproducten. M [REDACTED] het [REDACTED] erkingen.

Subjectieve beoordeling:

[REDACTED]

Overzicht ongevallendata:

- Het traject A17/A58 ook als zodanig benoemen, dus niet enkel A17 noemen.

Tabel quickscan:

- Het traject A17/A58 ook als zodanig benoemen, dus niet enkel A17 noemen. (évt deel A58 apart aangeven?)
- Kolom '% geen verlichting' is niet ingevuld. Wordt soms wel beschreven in 'opmerkingen Schouw'-kolom.
- Rij: [Nr.46] kolom [maximum snelheid]: staat 80km/u aangegeven. Is dit correct?

Kaarten:

- Het traject A17/A58 ook als zodanig benoemen, dus niet enkel [REDACTED] (évt [REDACTED] en?)
- Ongevallen-punten vallen over de lijnen van hoge risicocijfers heen. Dit werd ook al door je zelf aangegeven. Ons lijkt de mooiste oplossing om de ongevallen naast de weg te plaatsen (met een off-set), [REDACTED] en de rijrichting. Zodat ook de lijnkleuren van de risicocijfers leesbaar zijn. Indien dit echt niet mogelijk is, wordt is het maken van een aparte kaart een optie.
- [Kenmerken schouw, A37]: thv HM23 staat aangegeven dat rijstrookbreedte beperkt is. Uit tabel lijkt dat vluchtstrookbreedte beperkt is [Nr.40].
- Naamgeving van de kaart [Veiligheids- en verkeerskenmerken, A32] klopt niet. Er staat A17.

Akkoord met het weglaten van de DVM-systemen uit WEGEGG op de DVM-kaart van de A32.

Als er nog vragen zijn, dan hoor ik dat graag.

[REDACTED]

[REDACTED]

Aan: [REDACTED] (DVS) [REDACTED] (DVS)

CC: [REDACTED]  
Onderwerp: Conceptproducten proeftrajecten 130 km/u analyse II

Hallo [REDACTED]

Bijgaand de conceptproducten ten behoeve van de het project 'Schouw proeftrajecten 130 km/uur analyse II'.

Opgeleverd zijn in concept een aantal producten:

- Een Excelbestand met daarin de Overzichtstabel. De tabel is opgebouwd aan de hand van trajecten (van aansluiting naar aansluiting) en aansluitingen. In het tabblad 'toelichting' tref je een toelichting aan op de informatie in de tabel. Daarnaast is, in aanvulling op de eerder opgeleverde tabel van de eerste 4 proeftrajecten, een tabblad opgenomen met de overallresultaten van de vier 130 km/u proeftrajecten;
- Een kwalitatieve beschrijving van de 4 proeftrajecten, opgesteld door degene die de schouw hebben uitgevoerd;



- Van de Overzichtstabel is een aantal kaarten gemaakt. Deze zijn in meer detail opgebouwd dan de trajectindeling in de tabel. Daar waar we meer detailinformatie hebben (bv per NWB wegvak of specifieke locatie) dan is dit op de kaarten opgenomen. Per traject zijn 4 kaarten geleverd:
  - Veiligheids- en verkeerskenmerken (kaart I)
  - Wegkenmerken (Kaart II). De bermkenmerken op deze kaart (laatste 2 in de legenda) zijn afkomstig uit Bouwstenen.
  - DVM Systemen + bruggen (Kaart III)
  - Kaarten van de schouw (kaart IV). Op deze kaart zijn alle opmerkingen ('x') uit de tabel afgebeeld. Dit zijn natuurlijk subjectieve waarnemingen. Zo zie je bijvoorbeeld op de kaarten een aantal blauwe arceringen staan waar obstakels in de vrije zone staan. Het is in de schouw echter moeilijk vast te stellen of het hierbij gaat om een afwijking van de richtlijn.

Tot slot aandacht voor een tweetal zaken:

- 1) Voor het opstellen van de DVM-kaarten maken we gebruik van WEGGEG (2010). Volgens Weggeg is er over de hele A32 tussen Steenwijk-Noord en Heerenveen-Zuid verkeerssignalering aanwezig (in diverse vormen). In de schouw is dit echter niet waargenomen. We hebben daarom de DVM kaart van de A32 niet gevuld. Is dit akkoord?
- 2) Op verzoek van DVS hebben we de ongevallen opgenomen in de verkeersveiligheidskaarten. We hebben diverse proefkaarten gemaakt om te experimenteren hoe we de ongevallen op een overzichtelijke manier kunnen tonen.

Graag horen we of de conceptproducten voldoen aan jullie verwachtingen. Indien er vragen zijn, dan hoor ik dat natuurlijk graag.

Met vriendelijke groet,

[Redacted]  
[Redacted] Adviseur Mobiliteit [Redacted]

ARCADIS Nederland BV | Beaulieustraat 22 | 6814 DV Arnhem | Nederland  
Postbus 264 | 6800 AG Arnhem | Nederland

M. [Redacted]  
T. [Redacted] (secretariaat)  
www.arcadis.nl

● ARCADIS, Imagine the result

Be green, leave it on the screen.

Dit e-mail bericht is vertrouwelijk. Het is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Indien u niet de geadresseerde bent, verzoeken we u dringend ons direct te informeren en om dit bericht en eventuele bijlage(n) te verwijderen, zonder het te kopiëren, door te zenden of op enige andere wijze te openbaren of te gebruiken. ARCADIS Nederland BV, statutair gevestigd te Arnhem en geregistreerd in het Handelsregister onder nr. 09036504, is niet aansprakelijk voor welke schade dan ook als gevolg van communicatie per e-mail en verzending van documenten en gegevens.

This e-mail is confidential and may also be privileged. It is intended for use by the addressee only. If you are not the intended addressee, we request that you notify us immediately and delete this e-mail, and any attachment(s), without copying, forwarding, disclosing or using it in any other way. ARCADIS Nederland BV, with registered office in Arnhem, The Netherlands, registered with the trade register under number 09036504, will not be liable for damage relating to the communication by e-mail of data or documents.

[Redacted] - DGMo

**Van:** [Redacted]  
**Verzonden:** woensdag 18 mei 2011 18:12  
**Aan:** [Redacted]  
**CC:** [Redacted]  
**Onderwerp:** RE: Opdracht Arcadis  
**Bijlagen:** 31054125 Bijlage A Vraagspecificatie Milieuonderzoek uitrol 130km-h def.pdf.pdf

Niet wat je vraagt maar wel een andere toezegging: hierbij het onderzoeksplan voor de milieuaspecten zoals we dat in de overall aanpak scenarioverkenning (fase1) en uitrolplan voorkeursscenario (fase2) hebben gemaakt en, waarvoor de marktuitvraag loopt, voorziene start op 30 mei staat. Kan ter info onder de WG Verspreid worden:

Het evaluatieplan van ARCADIS zit in de pijplijn.

**Van:** [Redacted]  
**Verzonden:** woensdag 18 mei 2011 16:48  
**Aan:** [Redacted]  
**CC:** [Redacted]  
**Onderwerp:** Opdracht Arcadis

[Redacted] ook) heeft interesse in de precieze opdracht (onderzoeksopzet) aan Arcadis. Dit in verband met goede afstemming op onderzoek naar emissiefactoren TNO. Kun jij die stukken verspreiden a.u.b.?

Met vriendelijke groeten,

[Redacted]  
Team Bereikbaarheid en Wegvervoer | DG Mobiliteit  
Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
Tel.: [Redacted] | Mobiel: [Redacted]

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.  
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: [redacted]@rws.nl]  
 Verzonden: dondag 19 mei 2011 11:12  
 Aan: [redacted] DGMo  
 CC: [redacted] (CDR); [redacted] (DV  
 Onderwerp: RE: Brief Gemeente Steenwijkerland

Hallo [redacted]

De verwachting kun je zeker uitspreken mbt het halen van de grenswaarden van de luchtkwaliteit, met het instellen van 130km/u als maximum snelheid.

Ter onderbouwing:

Ik heb resultaten van de Monitoringstool voor 2009 en 2011 even bekeken en een op het oog representatief/maatgevend punt g

Ik kom dan uit op:

- nu: 23 microgram NO2 met 9 microgram wegbijdrage -> dat zou dus met 12% emissie toename 24 microgram met 10 microgram wegbijdrage worden
- nu: 22 microgram PM10 met 1,5 microgram wegbijdrage -> dat zou dus met 12% emissietoename max. 23 microgram worden met 1,7 microgram wegbijdrage

Overigens zijn de relevante grenswaarden:

- jaargemiddelde waarde NO2 van 40 microgram (geen 42)
- 35 dagen waarop de etmaalgemiddelde waarde PM10 boven de 50 microgram uitkomt, statistisch om te rekenen naar 32,5 microgram jaargemiddeld PM10.

groeten van [redacted]

Van: [redacted] DGMo [redacted]@minvenw.nl]  
 Verzonden: 19 May 2011 10:09  
 Aan: [redacted] (DVS)  
 CC: [redacted] (CDR); [redacted] (DVS)  
 Onderwerp: RE: Brief Gemeente Steenwijkerland

Veel dank voor je snelle analyse en antwoord. Nog een laatste checkvraag -> mag ik op basis van het onderstaande concluderen dat er voldoende ruimte onder de normen (42 microgram) zit om de effecten van de snelheidsverhoging [werkhypothese +12% emissie] te accommoderen? Die verwachting zou ik namelijk graag in de brief opnemen.

Groet,

Van: [redacted] (DVS) [redacted]@rws.nl]  
 Verzonden: dondag 19 mei 2011 9:18  
 Aan: [redacted] DGMo; [redacted] (CDR); [redacted] (DVS)  
 CC: [redacted]  
 Onderwerp: RE: Brief Gemeente Steenwijkerland

Hallo [redacted]

Ik heb A32 tussen knp Lankhorst en Heerenveen laten controleren in de Monitoringstool voor 2009 en 2011; voor beide jaren zit PM10 < 30 microgram en NO2 < 37 microgram. er zijn daarmee geen problemen met het halen van de normen voor Luchtkwaliteit.

Ik ben wel getriggerd door jou opmerkingen over stikstof, in de zin dat stikstofdepositie en N2000 gebieden het Natuur dossier betreft, dus ik kan die consequenties niet op basis van de Monitoringstool bevestigen.

Verder is het NSL inderdaad ingesteld voor die gebieden waar de grenswaarde met de programmatische aanpak NSL + de verkregen derogatie wel.

Beantwoord dit de vraag voldoende?

Groeten van

Rijkswaterstaat DVS | Afdeling Leefomgevingswaarden | Postadres: Postbus 5044 2600 CA Delft

**Van:** [redacted] DGMo [mailto:[redacted]@minvenw.nl]  
**Verzonden:** 18 Mei 2011 16:18  
**Aan:** [redacted] (CDR); [redacted] (DVS); [redacted] (DVS)  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** FW: Brief Gemeente Steenwijkerland

Heren,  
[redacted] vroeg mij om in nota en brief m.b.t. Steenwijkerland expliciet in te gaan op de opmerkingen in stukstof.  
Nu ligt de A32 in een gebied waar geen RSL/NSL geldt. Mag ik daaruit afleiden dat er dus per definitie geen sprake zal zijn van overschrijding van grenswaarden luchtkwaliteit langs de A32. Ook nu niet (derogatie geldt immers niet op die plekken).  
Graag uitsluitse van jullie kant! Alvast bedankt!

Met vriendelijke groeten,

Team Bereikbaarheid en Wegvervoer | DG Mobiliteit  
Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
Tel.: [redacted] | Mobiel: [redacted]

**Van:** [redacted] DGMo  
**Verzonden:** dinsdag 17 mei 2011 8:37  
**Aan:** [redacted] (DVS); [redacted] (CDR); [redacted] DGMo; [redacted] DGMo; [redacted] DGMo  
**CC:** [redacted] DGMo; [redacted] DGMo  
**Onderwerp:** Brief Gemeente Steenwijkerland

Dames en heren,  
Hierbij conceptbrief + oplegnota voor beantwoording van de brief van gemeente Steenwijkerland.

- [redacted] → kunnen jullie a.u.b. (laten) checken of de beweringen van Steenwijkerland kloppen m.b.t. de contacten met RWS en wat de feitelijke situatie ter plekke is, met name t.o.v. geluid.
- [redacted] → kunnen jullie kijken naar de stukken en medeparaaf van [redacted] verzorgen? Vooral geluid en natuur aan de orde.
- [redacted] → kijken jullie ook even mee? [redacted] weten al [redacted] me deparaaf willen geven.)

Ik zou het op prijs stellen als jullie deze wijk kunnen begeleiden. Lokaal dat? Alvast bedankt allemaal.

Met vriendelijke groeten,

Team Bereikbaarheid en Wegvervoer | DG Mobiliteit  
Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
Tel.: [redacted] | Mobiel: [redacted]

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die

[REDACTED] - DGMO

Van: [REDACTED]  
 Verzonden: maandag 30 mei 2011 9:42  
 Aan: [REDACTED]  
 CC: [REDACTED]  
 Onderwerp: RE: p.o. [REDACTED]  
 Bijlagen: uitvraag 2.2.doc

Bijgaand de uitvraag aan marktpartijen vwb veiligheid Dynamax/130.

Zoals je ziet is het tijdschema erop gericht om half september de analyse gereed en gerapporteerd te hebben om een overzicht te hebben van de kostenconsequenties van kritische ontwerpelementen op de trajecten van het voorkeursscenario.

Dat is meen ik volledig in lijn met de behoefte waar we vorige week over spraken: eind september duidelijkheid over veiligheid op trajecten.

Ik wij er wel op dat we de uitvraag nu uit hebben staan, de aanbiedingen nog worden verwacht, de analyses in vakantietijd plaatsvinden en er nadien nog wel knopen moeten worden gehakt waar we wat accepteren qua veiligheid.

Maar het basis materiaal voor veiligheid kan er dan liggen, kun je het directeurenoverleg meegeven.

Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart, DVS  
 Bezoekadres: Schoemakerstraat 97c, Delft  
 Postadres: Postbus 5044, 2600 GA Delft

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: [REDACTED]  
 Verzonden: donderdag 26 mei 2011 17:02  
 Aan: St [REDACTED]  
 CC: [REDACTED]  
 Onderwerp: [REDACTED]

Naar aanleiding van het gesprek maandagmiddag over verkeersveiligheid en 130, hebben wij net even overleg gehad met [REDACTED]. Zij wil inderdaad graag de mogelijkheden in kaart te brengen om de veiligheidsanalyse te versnellen. Maandag spraken we af dat [REDACTED] zijn gedachten hierover zou laten gaan.

[REDACTED] zal dit maandag aan [REDACTED] meegeven. Wellicht dat jullie [REDACTED] al een idee van de mogelijkheden kunnen meegeven?

Geen echt agendapunt, meer iets voor de "rondvraag".

Alvast bedankt!  
 Groet,  
 [REDACTED]

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het

bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.  
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

invullijst radar (mobiel)

510

datum: 17-4-2011

Bps Mutatienummer:

locatiecode 2259

BPS locatie Rijksweg A7

plaats Wieringerwerf

bijzonderheden

straat Rijksweg A7

gemeente Wieringermeer

Regio NH01  ja  nee Subjectief  ja  nee

borden na  ja  nee

borden voor  ja  nee

toegestane snelheid 130

Soort weg 1 = autosnelweg (120)

bebouwde kom  ja  nee

limiet pa/motor 139

limiet va 97

bord A1 130

wegwerkzaamheden  ja  nee

snelheidsbeperking

werd er gewerkt  ja  nee

gevaarszetting  ja  nee

Hmpaal 59.6

pandnummer

van Purmerend

naar Den Oever

richting voertuig

meetrichting afgaand

filmnummer 170411

dienstnummer 50063

nr. begin foto 0

nr. eindfoto 266

aantal foto's 266

verbalisant 1

start meting 5:57

einde meting 12:30

inzettijd 6:33:00

passanten 3180

hoogste snelh. 211

aantal overtredingen 207

overtr. % 6,5

verbalisant 2

inzet aantal 1

Ik, 1e verbalisant, verklaar de gebruikte radarapparatuur overeenkomstig de voorschriften te hebben geïnstalleerd en in gebruik gesteld.

Door mij op ambtseed/ambtsbelofte opgesteld te Heerhugowaard op .....- .....- 2011

1e Verbalisant: .....

AANDACHT VOOR:

locatiecodes

Bps Mutatienummer

straatnaam + wegnummer

rechtstand voertuig

uitlijnen camera

beschermkap flitslamp

Inspiegelglasje invullen

Totaal passanten

# invulijst radar (mobiel)

**378**

datum: **15-4-2011**

Bps Mutatienummer:

locatiecode **2259**

BPS locatie **Rijksweg A7**

plaats **Wieringerwerf**

bijzonderheden

straat **Rijksweg A7**

7019407

gemeente **Wieringermeer**

Regio NH01  ja  nee Subjectief  ja  nee

borden na  ja  nee

borden voor  ja  nee

toegestane snelheid **130**

Soort weg **1 = autosnelweg (120)**

bebouwde kom  ja  nee

limiet pa/motor **139**

limiet va **97**

bord A1 **130**

wegwerkzaamheden  ja  nee

snelheidsbeperking

werd er gewerkt  ja  nee

gevaarszetting  ja  nee

Hmpaal **59.6**

pandnummer

van **Purmerend**

naar **Den Oever**

richting voertuig

meetrichting **afgaand**

filmnummer **150411**

dienstnummer **50600**

nr. begin foto **0**

nr. eindfoto **203**

aantal foto's **203**

verbalisant 1

start meting **11:23**

einde meting **16:15**

inzettijd **4:52:00**

passanten **5806**

hoogste snelh. **193**

aantal overtredingen **171**

overtr. % **2,9**

verbalisant 2

inzet aantal **1**

**Ik, 1e verbalisant, verklaar de gebruikte radarapparatuur overeenkomstig de voorschriften te hebben geïnstalleerd en in gebruik gesteld.**

**Door mij op ambtseed/ambtsbelofte opgesteld te Heerhugowaard op .....- .....- 2011**

**1e Verbalisant: .....**

### AANDACHT VOOR:

locatiecodes

Bps Mutatienummer

straatnaam + wegnummer

rechtstand voertuig

uitlejnen camera

beschermkap flitslamp

inspiegelglasje invullen

Totaal passanten



# invulijst radar (mobiel)

**510**

datum: **16-4-2011**

Bps Mutatienummer:

locatiecode **2259**

BPS locatie **Rijksweg A7**

plaats **Wieringerwerf**

bijzonderheden

straat **Rijksweg A7**

7019406

gemeente **Wieringermeer**

Regio NH01  ja  nee Subjectief  ja  nee

borden na  ja  nee

borden voor  ja  nee

toegestane snelheid <input type="text" value="130"/>	Soort weg <input type="text" value="1 = autosnelweg (120)"/>	bebouwde kom <input type="radio"/> ja <input checked="" type="radio"/> nee
limiet pa/motor <input type="text" value="139"/>	limiet va <input type="text" value="97"/>	bord A1 <input type="text" value="130"/>
wegwerkzaamheden <input type="radio"/> ja <input checked="" type="radio"/> nee	snelheidsbeperking <input type="text"/>	
werd er gewerkt <input type="radio"/> ja <input checked="" type="radio"/> nee	gevaarszetting <input type="radio"/> ja <input checked="" type="radio"/> nee	
Hmpaal <input type="text" value="59.6"/>	pandnummer <input type="text"/>	
van <input type="text" value="Purmerend"/>	naar <input type="text" value="Den Oever"/>	
richting voertuig <input type="text"/>	meetrichting <input type="text" value="afgaand"/>	
filmnummer <input type="text" value="160411"/>	dienstnummer <input type="text" value="50063"/>	
nr. begin foto <input type="text" value="0"/>	nr. eindfoto <input type="text" value="411"/>	aantal foto's <input type="text" value="411"/>
verbalisant 1 <input type="text" value="REDACTED"/>		

start meting <input type="text" value="11:03"/>	einde meting <input type="text" value="16:35"/>	inzettijd <input type="text" value="5:32:00"/>
passanten <input type="text" value="3936"/>	hoogste snelh. <input type="text" value="199"/>	
aantal overtredingen <input type="text" value="321"/>	overtr. % <input type="text" value="8,2"/>	

verbalisant 2  inzet aantal

Ik, 1e verbalisant, verklaar de gebruikte radarapparatuur overeenkomstig de voorschriften te hebben geïnstalleerd en in gebruik gesteld.  
 Door mij op ambtseed/ambtsbelofte opgesteld te Heerhugowaard op .....- .....- 2011  
 1e Verbalisant: .....

**AANDACHT VOOR:**

- |                  |                       |                          |                     |
|------------------|-----------------------|--------------------------|---------------------|
| locatiecodes     | Bps Mutatienummer     | straatnaam + wegnummer   | rechtstand voertuig |
| uitlijnen camera | beschermkap flitslamp | inspiegelglasje invullen | Totaal passanten    |

# invullijst radar (mobiel)

**378**

datum: **17-4-2011**

Bps Mutatienummer:

locatiecode **2260**

BPS locatie **Rijksweg A7**

plaats **Wieringerwerf**

bijzonderheden

straat **Rijksweg A7**

gemeente **Wieringermeer**

Regio NH01  ja  nee Subjectief  ja  nee

borden na  ja  nee

borden voor  ja  nee

toegestane snelheid <input type="text" value="130"/>	Soort weg <input type="text" value="1 = autosnelweg (120)"/>	bebouwde kom <input type="radio"/> ja <input checked="" type="radio"/> nee
limiet pa/motor <input type="text" value="139"/>	limiet va <input type="text" value="97"/>	bord A1 <input type="text" value="130"/>
wegwerkzaamheden <input type="radio"/> ja <input checked="" type="radio"/> nee	snelheidsbeperking <input type="text"/>	
werd er gewerkt <input type="radio"/> ja <input checked="" type="radio"/> nee	gevaarszetting <input type="radio"/> ja <input checked="" type="radio"/> nee	
Hmpaal <input type="text" value="59.5"/>	pandnummer <input type="text"/>	
van <input type="text" value="Den Oever"/>	naar <input type="text" value="Purmerend"/>	
richting voertuig <input type="text"/>	meetrichting <input type="text" value="Afgaand"/>	
filmnummer <input type="text" value="170411"/>	dienstnummer <input type="text" value="50600"/>	
nr. begin foto <input type="text" value="0"/>	nr. eindfoto <input type="text" value="331"/>	aantal foto's <input type="text" value="331"/>
verbalisant 1 <input type="text" value="██████████"/>		

start meting <input type="text" value="15:05"/>	einde meting <input type="text" value="20:27"/>	inzettijd <input type="text" value="5:22:00"/>
passanten <input type="text" value="5382"/>	hoogste snelh. <input type="text" value="183"/>	
aantal overtredingen <input type="text" value="302"/>	overtr. % <input type="text" value="5,6"/>	

verbalisant 2  inzet aantal

Ik, 1e verbalisant, verklaar de gebruikte radarapparatuur overeenkomstig de voorschriften te hebben geïnstalleerd en in gebruik gesteld.  
 Door mij op ambtseed/ambtsbelofte opgesteld te Heerhugowaard op .....- .....- 2011

1e Verbalisant: .....

**AANDACHT VOOR:**

- |                  |                       |                          |                     |
|------------------|-----------------------|--------------------------|---------------------|
| locatiecodes     | Bps Mutatienummer     | straatnaam + wegnummer   | rechtstand voertuig |
| uitlijnen camera | beschermkap flitslamp | inspiegelglasje invullen | Totaal passanten    |

# invullijst radar (mobiel)

510

datum: 16-4-2011

Bps Mutatienummer:

locatiecode

BPS locatie

plaats

bijzonderheden

straat

7019408

gemeente

Regio NH01  ja  nee Subjectief  ja  nee

borden na  ja  nee

borden voor  ja  nee

toegestane snelheid <input type="text" value="130"/>	Soort weg <input type="text" value="1 = autosnelweg (120)"/>	bebouwde kom <input type="radio"/> ja <input checked="" type="radio"/> nee
limiet pa/motor <input type="text" value="139"/>	limiet va <input type="text" value="97"/>	bord A1 <input type="text" value="130"/>
wegwerkzaamheden <input type="radio"/> ja <input checked="" type="radio"/> nee	snelheidsbeperking <input type="text"/>	
werd er gewerkt <input type="radio"/> ja <input checked="" type="radio"/> nee	gevaarszetting <input type="radio"/> ja <input checked="" type="radio"/> nee	
Hmpaal <input type="text" value="59.6"/>	pandnummer <input type="text"/>	
van <input type="text" value="Purmerend"/>	naar <input type="text" value="Den Oever"/>	
richting voertuig <input type="text"/>	meetrichting <input type="text" value="afgaand"/>	
filmnummer <input type="text" value="160411"/>	dienstnummer <input type="text" value="6103"/>	
nr. begin foto <input type="text" value="0"/>	nr. eindfoto <input type="text" value="205"/>	aantal foto's <input type="text" value="205"/>
verbalisant 1 <input type="text" value="REDACTED"/>		

start meting

einde meting

inzettijd

passanten

hoogste snelh.

aantal overtredingen

overtr. %

verbalisant 2

inzet aantal

Ik, 1e verbalisant, verklaar de gebruikte radarapparatuur overeenkomstig de voorschriften te hebben geïnstalleerd en in gebruik gesteld.

Door mij op ambtseed/ambtsbelofte opgesteld te Heerhugowaard op .....- .....- 2011

1e Verbalisant: .....

### AANDACHT VOOR:

locatiecodes

Bps Mutatienummer

straatnaam + wegnummer

rechtstand voertuig

uitlijnen camera

beschermkap flitslamp

Inspiegelglasje invullen

Totaal passanten

**Van:** [redacted] (LP Team Verkeer) [redacted]  
**Verzonden:** dinsdag 5 juli 2011 16:00  
**Aan:** [redacted] (DID)  
**CC:** [redacted] (DVS), [redacted] (DVS)  
**Onderwerp:** locatiekeuze trajectcontrolesysteem A58

Beste [redacted]

Het LPTV is na een schouw en bestudering van de mogelijkheden in samenwerking met de leverancier Peek en de onderaannemer Heijmans gekomen tot de volgende locatiekeuze voor de trajectcontrole op de A58.

De gekozen locatie in beide rijrichtingen is: hm 95,9 - hm 100,7.

De overwegingen die geleid hebben tot deze keuze zijn:

[Large redacted block of text]

De locatie van het trajectcontrole systeem is onderwerp van gesprek geweest tussen [redacted] (hLPTV) en [redacted]. Er is op dit moment een brief in de maak aan [redacted], waarin de keuze van locatie aan de orde komt. Zodra deze brief klaar is, zal ik deze ook naar jullie sturen.

Met vriendelijke groeten,

[Redacted signature]

Openbaar Ministerie  
Landelijk Parket Team Verkeer  
Graadt van Roggenweg 300  
Hojel City Center, gebouw D  
3531 AH UTRECHT

[REDACTED] - DGMO

Van: [REDACTED]  
 Verzonden: woensdag 6 juli 2011 16:42  
 Aan: [REDACTED];  
 CC: [REDACTED]  
 Onderwerp: FW: Conceptrapport gebruikersonderzoek 130 op A7

Collega's,

Hierbij de concept rapportage gebruikersonderzoek 130 km/h A7, vertrouwelijk en niet verder verspreiden in deze vorm svp omdat het nog een deelrapportage is. Zoals Hans hieronder aangeeft loopt er nog vergelijkbaar onderzoek naar de trajecten A2, 6 en 16 dat eind deze maand in concept tesamen met de A7 wordt gerapporteerd.

Goed om nu al kennis te nemen van de resultaten van de A7.

Belangrijke zaken nmm:

Benieuwd naar jullie reactie.

[REDACTED]  
 Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart, DVS  
 Bezoekadres: Schoemakerstraat 97c, Delft  
 Postadres: Postbus 5044, 2600 GA Delft

Van: [REDACTED]  
 Verzonden: woensdag 6 juli 2011 16:11  
 Aan: [REDACTED]  
 Onderwerp: Conceptrapport gebruikersonderzoek 130 op A7

Hierbij stuur ik je het concept tussenrapport met de resultaten van de focusgroepen en de online enquête over de proef met 130 km/h op het traject A7.



Conceptrapport\_tra  
 jectA7\_versi...

Het is een concept, dus er staan bijv. nog enkele typfouten in, maar het geeft toch al een goed beeld van de uitkomsten die we de weggebruikers hebben voorgelegd. Zeker interessant omdat de vier trajecten die later deze week worden ingesteld dezelfde uitvoeringsvariant kennen: permanent 130 km/h, zonder signalering.

Momenteel lopen nog de onderzoeksdelen op de trajecten A6, A2 en A16. De resultaten daarvan komen, samen met deze resultaten van de A7, in het eindrapport van het gebruikersonderzoek. De conceptversie daarvan verwacht ik op 1 augustus te hebben.

Met vriendelijke groet,

Senior adviseur

Afdeling Gebruikers Verkeer en Vervoer  
Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart  
Schoemakerstraat 97 | 2628 VK Delft | kamer  
Postbus 5044 | 2600 GA Delft

M

[www.rijkswaterstaat.nl](http://www.rijkswaterstaat.nl)

Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.

DGMo

**Van:** [redacted]@arcadis.nl]  
**Verzonden:** woensdag 13 juli 2011 13:07  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** Risicocijfers Deel A Veilig over Rijkswegen 2009  
**Bijlagen:** VOR2009\_risicocijfers\_versehil.pdf; VOR2009\_risicocijfers\_nieuw.pdf

Beste Allemaal,

In het kader van analyses naar de proeftrajecten 130 km/uur is ontdekt dat de risicocijferkaart in Veilig over Rijkswegen (Deel A van verleden jaar) fouten bevat. Na wat speurwerk is ontdekt dat dit alleen geldt voor de kaart. De berekeningen van risicocijfers zijn allemaal correct evenals de database met risicocijfers.

#### ***Wat is er dan fout gegaan?***

Om de kaart te kunnen maken wordt met een GIS systeem het NWB als het ware uit elkaar getrokken (offset) om de risicocijfers per rijrichting te kunnen afbeelden. Als dit wordt vertaald in een pdf, dan blijkt dat GIS willekeurig wegvakken in rijrichting omdraait wat te maken heeft met het zoomniveau. Dit is dermate willekeurig dat dit tijdens de controleslagen tijdens VOR niet is opgemerkt.

#### ***Hoe verder?***

Het euvel is ontdekt en oplossingen zijn gevonden. Met [redacted] is afgesproken dat wij jullie voorzien van een nieuwe kaart. Tevens hebben we een kaart toegevoegd waarop wij de wegvakken hebben omcirkeld waar de verschillen zichtbaar zijn. Zie bijlagen.

Onze excuses voor het ongemak. Indien er vragen zijn, dan horen we dat natuurlijk graag!

Met vriendelijke groet,  
[redacted]

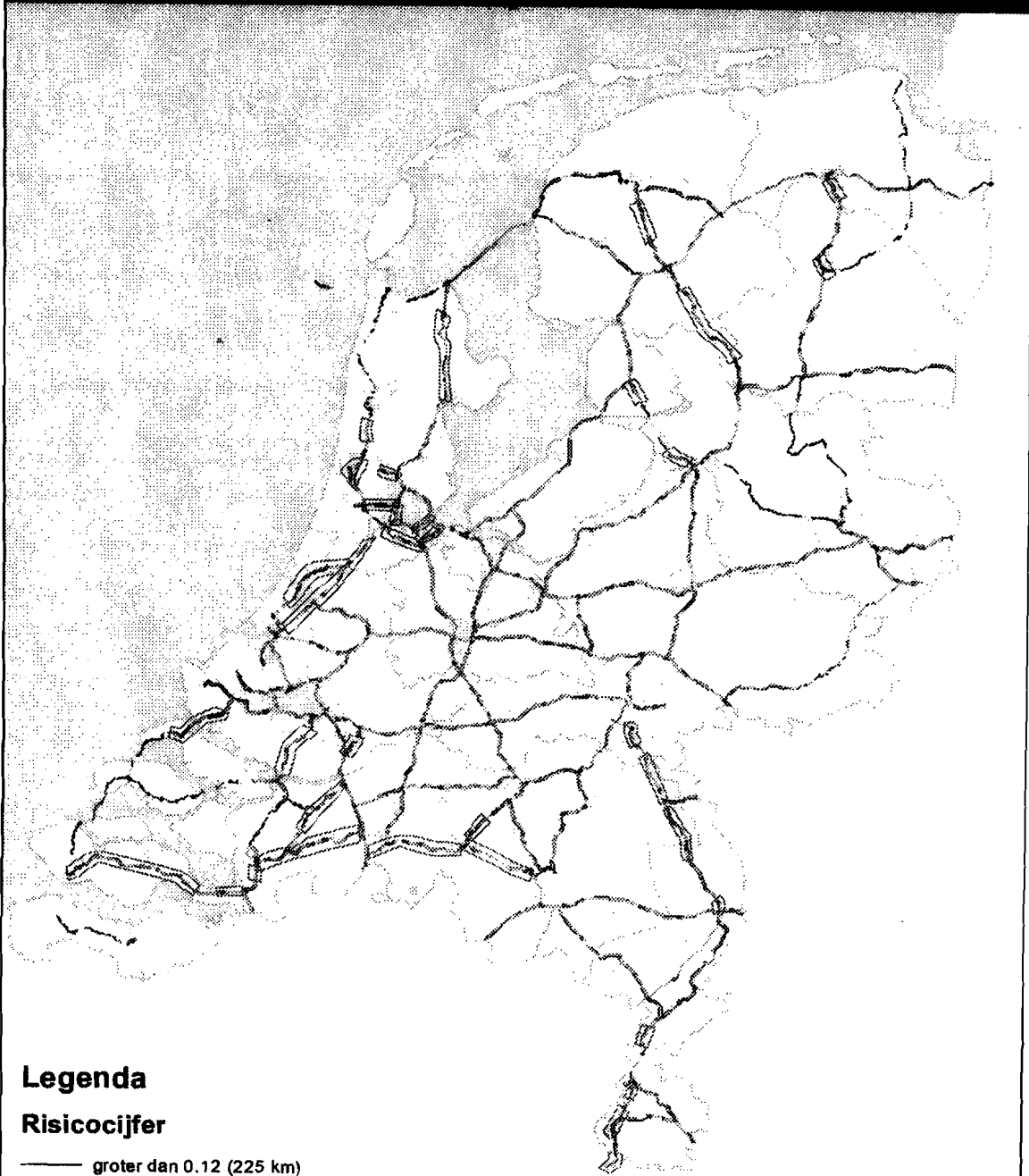
---

Dit e-mail bericht is vertrouwelijk. Het is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde.

Indien u niet de geadresseerde bent, verzoeken we u dringend ons direct te informeren en om dit bericht en eventuele bijlage(n) te verwijderen, zonder het te kopiëren, door te zenden of op enige andere wijze te openbaren of te gebruiken. ARCADIS Nederland BV, statutair gevestigd te Arnhem en geregistreerd in het Handelsregister onder nr. 09036504, is niet aansprakelijk voor welke schade dan ook als gevolg van communicatie per e-mail en verzending van documenten en gegevens.

This e-mail is confidential and may also be privileged. It is intended for use by the addressee only. If you are not the intended addressee, we request that you notify us immediately and delete this e-mail, and any attachment(s), without copying, forwarding, disclosing or using it in any other way. ARCADIS Nederland BV, with registered office in Arnhem, The Netherlands, registered with the trade register under number 09036504, will not be liable for damage relating to the communication by e-mail of data or documents.

# Risicocijfers RWN



## Legenda

### Risicocijfer

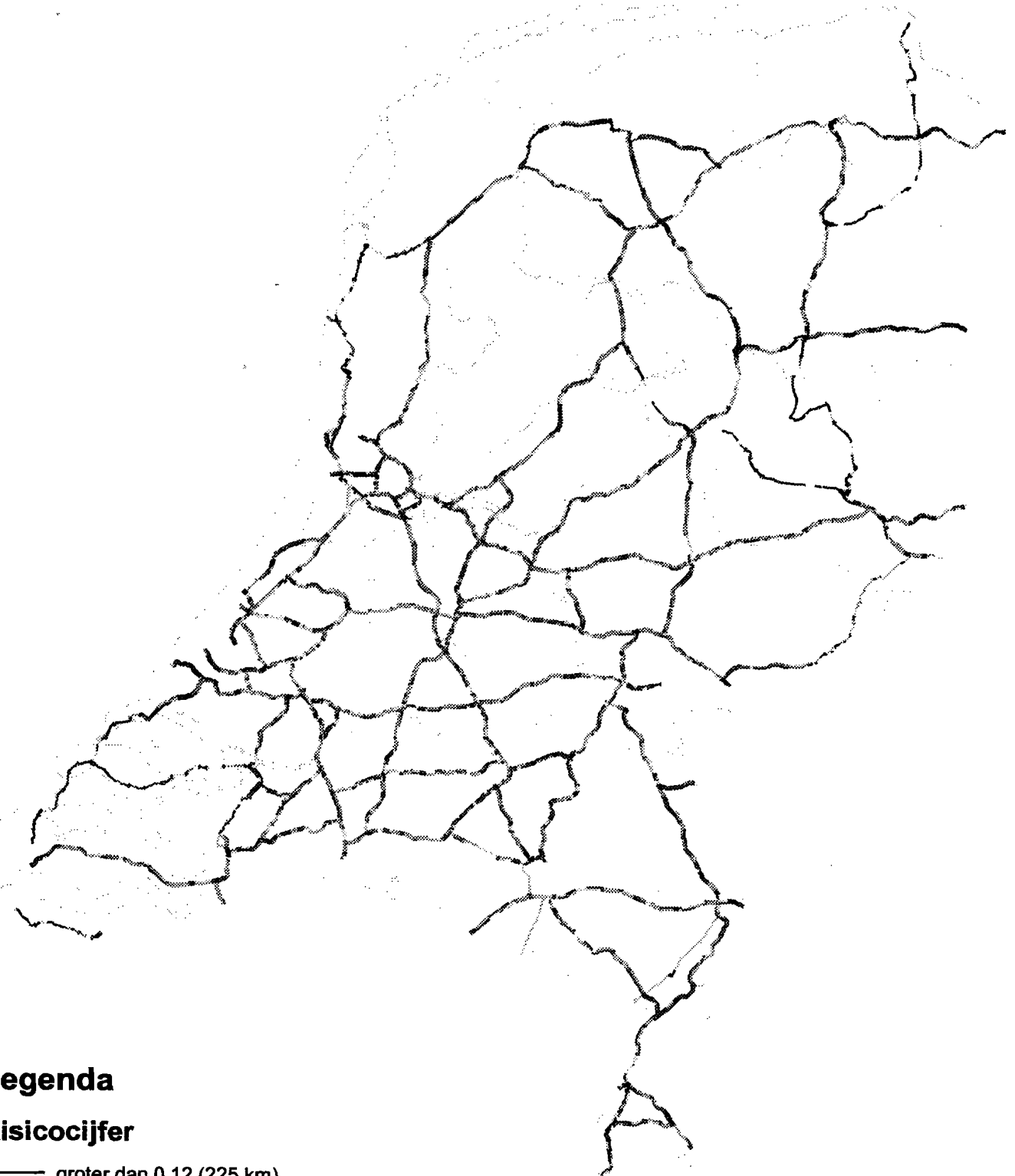
- groter dan 0.12 (225 km)
- van 0.09 tot 0.12 (150 km)
- ..... van 0.06 tot 0.09 (400 km)
- van 0.03 tot 0.06 (1150 km)
- ..... vanaf 0 tot 0.03 (1550 km)
- 0 (1925 km)

0 10 20 40 60 Km





# Risicocijfers RWN



## Legenda

### Risicocijfer

- groter dan 0.12 (225 km)
- - - van 0.09 tot 0.12 (150 km)
- ..... van 0.06 tot 0.09 (400 km)
- ..... van 0.03 tot 0.06 (1150 km)
- ..... vanaf 0 tot 0.03 (1550 km)
- 0 (1925 km)

0 10 20 40 60 Km



[redacted] DGMO

**Van:** [redacted] (S) [marko [redacted]]  
**Verzonden:** donderdag 28 juli 2011 13:27  
**Aan:** [redacted] - [redacted]  
[redacted] Mo  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: Brief Gemeente Boxtel over snelheid A2

Een controle in de Monitoringstool 2010 leert dat er in de gemeente Boxtel langs de A2 inderdaad geen knelpunten voor luchtkwaliteit worden gemeld: in 2011 voldoen we aan PM10 en in 2015 aan NO2 grenswaarden.

groeten van [redacted]

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** 27 July 2011 17:43  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: Brief Gemeente Boxtel over snelheid A2

Volgens mij is inhoud vanuit lucht juist weergegeven, maar omdat ik niet meer op kantoor ben tot dinsdag volgende week kan ik geen check doen of er inderdaad helemaal geen knelpunt bij Boxtel bestaat. Volgens mij dus niet, maar ik wil dit nog wel kunnen verifiëren.

Kun jij hierover nog deze week definitief uitsluitsel geven aan [redacted] Graag ook cc aan mij, waarvoor dank.  
Mvg.,

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** woensdag 27 juli 2011 17:32  
**Aan:** [redacted] - [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** Brief Gemeente Boxtel over snelheid A2

Hierbij een conceptbrief voor de gemeente Boxtel. Graag een feitelijke check en jullie deskundige reactie.  
Hartelijke groet,  
[redacted]

---

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.  
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

[Redacted] - DGMO

**Van:** [Redacted] - DGMO  
**Verzonden:** dinsdag 2 augustus 2011 11:47  
**Aan:** [Redacted] (DVS)  
**CC:** [Redacted] (DVS)  
**Bijlagen:** 20081212 (II).pdf

Hallo [Redacted]

Naar aanleiding van ons [Redacted] over de 130 km/h en het NSL een vraag ter verduidelijking over het effect van snelheidsverhogingen op de luchtkwaliteit, met name de verschillende kleilagen (grootschalige achtergrond, stedelijke achtergrond etc.) waaruit die luchtkwaliteit is opgebouwd (zie plaatje op p. 3 van bijgevoegd).

Als je naar de kleilagen op het plaatje kijkt, waar heeft een generieke snelheidsverhoging (bijv. naar 130 zoals zij die nu voorbereiden) dan effect op? En waar heeft een locatiespecifieke snelheidsverhoging (zoals 100 km/h de 80 km zone A12 Voorburg stad uit) effect op?

Stel, [Redacted]

Verneem graag je reactie.

Met,

[Redacted]  
Team Intra- en Wegvervoerbeleid  
Wetenschappelijk Instituut voor Milieueffectonderzoek  
Mellestraat 93, 2025 Ghent, Belgium  
Tel: +32 (0)9 264 21 00

DGMO

Van: [redacted] (DVS)  
Verzonden: donderdag 9 december 2010 12:43  
Aan: [redacted] (@arcadis.nl)  
CC: [redacted] (DVS)  
Onderwerp: Offerteaanvraag 130' quickscan proeftrajecten



Opdrachtschrijv  
ing Quickscan...

Beste [redacted]

In de bijlage de lijst van wegeigenschappen die we graag inzichtelijk hebben in het kader van de 'scan proeftrajecten 130' zoals afgelopen maandag (6dec2010) besproken. In de offerte graag duidelijk op welk detailniveau (bijvoorbeeld om de x-aantal meter, of per element) de eigenschappen worden uitgewerkt en welke (data)bron ervoor wordt gebruikt.

Als er nog onduidelijkheden of opmerkingen zijn dan horen we het graag. Zoals besproken zien we graag de (concept)offerte op 21 december tegemoet.

Met vriendelijke groet,

[redacted signature]

Ps. Offerteaanvraag voor de workshop + deelnemerslijst komt ook vandaag nog jullie kant op.

[redacted]  
Adviseur Specialistisch Medewerker  
Civieltechnisch Rijkswaterstaat Trainee

.....  
**Afdeling Veiligheid**  
**Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart**  
Schoemakerstraat 97c | 2628 VK Delft | Kamer S2.05  
Postbus 5044 | 2600 GA Delft

[redacted]  
[www.rijkswaterstaat.nl](http://www.rijkswaterstaat.nl) <<http://www.rijkswaterstaat.nl>>

**Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.**

.....  
Werkdagen: maandag t/m vrijdag