

DUS

Reisdoel en periode <b>USA-Washington 9 t/m 15 januari 2009</b>		Functie bestuurder: <b>HID RWS DVS</b>
Aantal deelnemers		7
	aantal deelnemers betaald uit publieke middelen	7
	dienst en functie meereizende ambtenaren	RWS DVS 5, RWS DID 1 6 Senior Adviseur/Adviseur
Reisbestemming		Washington DC, USA
(Reisduur)		Varieert van 6 tot 9 dagen (wegens verschil in betrokkenheid programma en privé-verlenging)
Reisdoel		Bijwonen Annual Meeting US Transportation Research Board en Workshop met US Volpe Institute
Reiskosten, totaal voor zover betaald uit publieke middelen		€ 35.094,32
	uurvergoedingen	€ 943,47
	overnachtingen	€ 7.130,02
	ontbijt, lunch, diner	€ 1.360,57
	representatie	€ 0,00
	trein-/vliegtuigkosten	€ 22.267,81
	locale uitstapjes, entree- en reiskosten	€ 2.934,54
	Diversen (o.a. taxi)	€ 457,91
Verantwoordingsverslag		Terugmelding HID DVS week 2/2009

Bijlagen: verslag HID DVS-2009-1A

Opmerking: van 1 van de medereizigers is de factuur van het ticket niet terug te vinden in SAP. Prijs is geraamd op EUR 4000,00 (zijnde hoogste prijs overige medereizigers afgerond naar boven)

Thema's week 1 -2 2009

**TRB**

In een opgewonden Washington vanwege de aanstaande inauguratie van Obama heb ik de jaarlijkse TRB meeting bijgewoond. Zoals elk jaar gebruik ik de TRB voor het spreken van een groot aantal mensen uit de VS en, in toenemende mate, Europa. Door de detachering van [redacted] was het (nog) gemakkelijker overal binnen te komen. Duidelijk is ook dat [redacted] veel contacten heeft gelegd en actief aan de slag is. Het is opvallend hoeveel verandering men verwacht (of hoopt) van de nieuwe administration. [redacted]

*Contacten*

FHWA: In afwachting van de voordracht en benoeming van de nieuwe Secretary of Transportation en de nieuwe Administrator zal [redacted] de honneurs als hoogste niet politieke executive waarnemen. Verwacht wordt dat dit niet al te lang zal duren, [redacted] Nieuw contact is sinds kort [redacted] (ex-douane dienst). [redacted]

[redacted] We hebben afspraken gemaakt om het MOU weer meer te activeren door het organiseren van (video)bijeenkomsten over actuele onderwerpen (bijvoorbeeld de voorgenomen 850 mld investeringen in vooral infrastructuur tot behoud van werkgelegenheid). Verder geconstateerd dat Nederland in de kopgroep staat van landen waarmee FHWA wil samenwerken. Het WERKBEZOEK VAN [redacted] in mei zal worden aangegrepen om de agenda daarvoor op te stellen. [redacted]

FEHRL - FHWA: bilaterale bijeenkomst leverde vooral inzicht op voor de Amerikanen over hoe het er in Europa uit ziet. [redacted]

TTI: Texas Transport Institute is het grootste State instituut. [redacted] had al voorwerk gedaan. [redacted]

[redacted] Ik heb kort kennis gemaakt met de CEO van TTI.

VOLPE Center: zie verderop over de workshop. [redacted]

ECTRI: kort gesproken met voorzitter Bourgeois. [redacted]

Deense Road institute: we trekken gezamenlijk op richting Californië. Dat wordt daar hoog gewaardeerd [redacted] Twee zaken vragen aandacht:

- voorbereiding van het symposium CalTrans-DRI in april. Dit zal onder andere gaan over klimaat, geluid, pavements. Contact over deelname en aanwijzen (kleine) delegatie is nu nodig. Het programma staat op hoofdlijnen nu vast [redacted]
- er wordt gevraagd naar onze reactie op de hernieuwde overeenkomst Dn-NL die in december is toegestuurd [redacted]

CalTrans: enkele contacten vnl. met [redacted]. Binnen CalTrans is nu ook de projectleider voor het klimaatproject aangewezen.

*TRB organisatie en samenwerking,* [redacted]

[redacted]

*International Research Cooperation*

Een aantal sessies was aan dit thema gewijd. [redacted]

[redacted]

Deels ging het over de samenwerking tot nu toe. Er gebeurt best wel wat, maar het is nog fragmentarisch, vooral door individuele lidstaten en Staten. De organisatie van het onderzoek in VS en EU is totaal verschillend, [redacted]

[redacted] In de VS wordt eind dit jaar een nieuwe wet verwacht als opvolger van SAFETEA-LU (dat over 9 mnd afloopt), waarin het toekennen van researchgelden aan programma's en projecten wordt geregeld. [redacted]

[REDACTED] In de aangedragen onderwerpen van samenwerking zaten overigens niet veel verrassingen. Klimaat en energie staat met stip op top van de samenwerking. En SHRP2 sluit ook goed aan bij Europese behoeften [REDACTED]

Deels ging het over de scanning tour vanuit de VS over research in EU en Azië. Het is opvallend hoe strak wordt toegewerkt naar resultaten van die tour, met actiepunten voor FHWA en Saten bij elk leerpunt: ronduit voorbeeldig. Gesproken wordt over een scanning tour vanuit de EU (FEHRL en ECTRI) naar de VS. [REDACTED]

In het verlengde hiervan heb ik ook de bijeenkomst bijgewoond van de International Activities Committee, die zich vooral onderscheidt door een aantal onderwerpen voor TRB op de agenda te zetten, en (aan de executive committee) te adviseren hoe samenwerking het best kan worden aangepakt. Ik heb mij aangemeld als kandidaat lid van deze committee.

### *Inhoudelijke sessies*

#### *Asset management.*

[REDACTED] een lezing (sessie 309, over NCHRP projects) over AM-werk dat rond de Interstate Highways wordt verricht. Er wordt daar met meerdere partijen een integraal systeem van AM opgezet, risico-gebaseerd, toegepast op alle assets (dus ook DVM), compleet met performance criteria en SLA's, gerelateerd aan geld. [REDACTED]

Een andere lezing (sessie 478) over 'greening Asset management' leverde een aardige lezing op over de manier waarop AM is toegepast op zgn. stormwatermanagement facilities in Maryland (het gaat over opvang van water langs hoofdwegen, wat als 'groene assets' wordt gezien). In dezelfde sessie een heel andere toepassing van AM: op het binnendringen van 'invasive species' in het natuurgebied Adirondack in de staat New York. In dit geval werden de gebiedseigen soorten als assets beschouwd. In deze laatste veel aandacht voor het vroegtijdig betrekken van het publiek bij AM vanuit de constatering dat meestal het grootste kwaad al is geschied als het publiek het merkt en voor de strategische keuzes die gemaakt moesten worden.

#### *Access management.*

[REDACTED] ging het over de onveiligheid van inritten (driveways) en op- en afritten van hoofdwegen. Een leuke lezing over het aan het publiek overlaten van het feitelijk ontwerp en de exacte plaats van de opritten, na een beperkte scholing te hebben gehad over het instrumentarium van de ingenieur. Met verrassen goed resultaat, zowel qua ontwerp als qua proces (geen enkel bezwaarschrift ondanks enkele onteigeningen en rechtstreekse goedkeuring door de city council). Kostte de als informant ingeschakelde ingenieurs van de stad wel veel moeite om in die rol te blijven.

*Vrachtverkeer en Climate Change.* Een goede lezing over de effecten van klimaatverandering op de Gulf Coast (Mexicaanse Gof, o.a. New Orleans, Florida etc'. Zelfs bij beperkte stormen (onder Katrina zwaarte) doen zich als rampscenario's voor doordat tegelijk zeewater stijgt en land zakt. Probleem is dat de plannings niet verder dan 20 jaar vooruit zien en dat dit een 40

jaarsplaning vergt. Pleidooi voor een probabilistische risk/assessment benadering. En daarop een adaptation strategie ontwerpen.

*Klimaatverandering.* [redacted] een lezing over hoe om te gaan met begrip en acceptatie door het publiek van Klimaatverandering en maatregelen die daarvoor komen kijken. Onder andere de effectiviteit van feedback tijdens het (onzuinig) rijden is onderzocht, hetgeen erg efficiënt blijkt te zijn [redacted]. Maar het is gemakkelijker, want aansprekender, om eerst het publiek de link te laten leggen naar lokale milieuproblemen omdat die herkenbaarder zijn. Dus toch een bord met reden van snelheidsbeperking bijv. Er is wel verschil tussen leeftijden. In de groep 30 tot 55 jarigen is er meer positieve respons op maatregelen dan in andere groepen.

#### **Workshop VOLPE centre met DVS**

De workshop in het kader van onze samenwerkingsovereenkomst werd 'gehost' door de NL Ambassade. [redacted]

[redacted]. Het voor alle aanwezigen meest levende thema was hoe het publiek tijdig te betrekken bij (grote) regionale infrastructuur plannen (voor de uitvoering), en hoe te komen tot integrale planning, dus inclusief andere dan weginfrastructuur. Ook het tijdstip van besluitvorming kwam aan de orde: hoe lang moet je alle opties open laten (zie Elverding).

[redacted] We hebben de samenwerkingsovereenkomst geactualiseerd en opnieuw ondertekend.

[redacted] Onderwerp hiervoor is nog niet gesetteld.

Reisdoel en periode: <b>België – Brussel 18 februari 2009</b>		Functie bestuurder: HID RWS DVS
Aantal deelnemers		1
	aantal deelnemers betaald uit publieke middelen	1
	dienst en functie meereizende ambtenaren	n.v.t.
Reisbestemming		Brussel
(Reisduur)		1 dag
Reisdoel		HID DVS was destijds lid van de Board van ECTRI (European Conference of Transport Research Institutes). Doel reis is bijwonen vergadering van deze Board. Bespreking betreft management van de ECTRI-organisatie.
Reiskosten, totaal voor zover betaald uit publieke middelen		€ 142,63
	uurvergoedingen	€ 20,93
	overnachtingen	€ 0,00
	ontbijt, lunch, diner	€ 21,40
	representatie	€ 0,00
	trein-/vliegtuigkosten	€ 100,30
	locale uitstapjes, entree- en reiskosten	€ 0,00
	Diversen (o.a. taxi)	€ 0,00
Verantwoordingsverslag		Geen

Bijlagen: geen.

Reisdoel en periode: <b>China-Beijing 23 t/m 27 februari 2009</b>		Functie bestuurder: <b>HID RWS DVS</b>
Aantal deelnemers		2
	aantal deelnemers betaald uit publieke middelen	2
	dienst en functie meereizende ambtenaren	RWS DVS Senior Adviseur
Reisbestemming		Beijing
(Reisduur)		5 dagen
Reisdoel		Voorbereiding Vergadering Stuurgroep samenwerking VenW-Ministry of Transport China
Reiskosten, totaal voor zover betaald uit publieke middelen		€ 9.017,63
	uurvergoedingen	€ 146,52
	overnachtingen	€ 1.043,37
	ontbijt, lunch, diner	€ 204,92
	representatie	€ 684,30
	trein-/vliegtuigkosten	€ 6.595,62
	locale uitstapjes, entree- en reiskosten	€ 342,90
	Diversen (o.a. taxi)	€ 0,00
Verantwoordingsverslag		Verslag missie

Bijlagen: HID DVS-2009-3A



## Driedaagse missie China - februari 2009

### Delegatie Nederland:

- HID, [REDACTED]
  - TU Delft, [REDACTED]
  - NL Ambassade: [REDACTED]
  - DVS: [REDACTED]
- 

### EEN MISSIE MET EEN DOEL

Dag 1 - Dinsdag 23 februari '09

#### Research Institute of Highway, MOT, ITS China

#### Delegatie China:

Mr. [REDACTED]  
 Ms. [REDACTED] (RIOH)  
 Dr. [REDACTED] (RIOH)  
 Ms. [REDACTED] (MOT)  
 Mr. [REDACTED] (RIOH)  
 Mr. [REDACTED] (ITSC)

Onder de MoU van November 2005 hebben Nederland en China de afgelopen jaren samengewerkt. Er moet nu worden vastgesteld of er problemen zijn te benoemen waarbij samenwerking kan bijdrage aan oplossingen. Nederland heeft hiertoe een 4 tal voorstellen gedaan.

1. Cooperation on maintenance on civil structures;
2. Coordinates Traffic Management; Pilot Amsterdam;
3. Cooperative systems (vehicle-infrastructure integration);
4. Cooperation on Evacuation Planning and Management.

Deze voorstellen zijn slechts indicatief bedoeld.

Mr. Wang geeft aan positief terug te kijken op de samenwerking. Onder andere de projecten Safe Road Design en Data Fusion hebben tot mooie resultaten geleid. Ook toekomstige samenwerking kan interessant zijn. De voorstellen van Nederlandse zijde lijken goed te passen binnen het Chinese werkprogramma. De verschillende voorstellen worden besproken:

#### 1. Cooperation on maintenance on civil structures

Doel is het uitwisselen van ervaringen op het gebied van onderhoud aan bouwwerken. Een drietal activiteiten worden voorgesteld:

- Evaluation of bridge carrying capacity and structural safety
- Evaluation of durability of concrete materials
- Bridge Management Systems

In China start men een grootschalige nationaal onderhoudsprogramma. Op dit onderwerp wordt er al samengewerkt en hierop kan worden doorgebouwd, gerelateerd aan veiligheid. Er is veel interesse voor de eerste activiteit. Als uitkomst zou een "state of the art report" kunnen

zijn met daarin opgenomen wat een correcte methode van evaluatie kan zijn om de staat van de brug aan te geven. De evaluatie methode kan op basis hiervan worden gemoderniseerd. Het onderhoud van de bruggen gebeurt door de lokale overheid. Een team van het RIOH gaat in een vijftal provincies onderzoek doen naar: de verschillende materialen en de verschillende omstandigheden (zoals weer, zwaar verkeer). Dit onderzoek biedt mogelijkheden om informatie uit te wisselen. Omtrent het Bridge Management System wordt door Nederland voorgesteld om tijdens de Transportation Research Board (TRB) een seminar te organiseren (US/CN/NL) met de verschillende en overeenkomsten. Dit wordt door China als een goede suggestie gezien. Zij gaan ook lijntjes leggen richting de VS (zij hebben goede contacten). Ook vanuit Nederlandse zijde zal geprobeerd worden dit op de agenda te zetten.

*Conclusie: Samenwerking op dit gebied wordt gedragen. Uitkomst is een state of the art report, seminar tijdens de TRB*

## 2. Coordinates Traffic Management; Pilot Amsterdam

Het voorstel rondom sturend verkeersmanagement vraagt een nadere verduidelijking over wat met de nieuwe generatie wordt bedoeld en wat hier vernieuwend aan is en hoe de bijdrage er uit ziet. Na een toelichting over het concept en de "control strategie" is er interesse om bijvoorbeeld een tweede experiment mogelijk te maken in China (Beijing en/of Sjanghai). Eventueel kan China tijdens de workshop input leveren voor het huidige concept.

*Conclusie: Interesses om een tweede pilot te starten in China zodat resultaten kunnen worden vergeleken.*

## 3. Coöperatieve systemen (vehicle-infrastructure integration)

In China spreekt men niet van coöperatieve systemen, maar van VII. Rondom de architectuur over hoe de informatie van de weg in de auto komt staat men in het begin. Er wordt gewerkt aan de start van een aantal proeven. In de US en Japan zijn er veel ontwikkelen, zeker op het gebied van ondersteuning voor de bestuurder. Men is van plan om volgend jaar te starten met een FOT in Beijing op de Express way waarin met informatie uit het voertuig en de weg wordt teruggeven aan de bestuurder. In het onderzoek is het gedrag van de bestuurder een zeer belangrijk aandachtspunt. Geconstateerd wordt dat in verschillende landen men bezig is met dezelfde soorten onderzoeken. Technische gezien gaat iedereen ongeveer dezelfde kant op.

China is benieuwd naar de strategie en standaards die Nederland kiest.

*Conclusie: Samenwerking op VII gebied biedt kansen. De plannen van de FOT kunnen met elkaar worden vergeleken. Mogelijk zitten hier leerpunten aan. Ook de resultaten op gedrag kunnen worden uitgewisseld.*

## 4. Cooperation on Evacuation Planning and Management

Samenwerking rondom dit thema is al gestart. China houdt grootschalige evacuatie oefeningen. Men geeft aan op zoek te gaan naar geschikte contactpersonen en informatie hieromtrent. Het lijkt China zeer interessant om een vergelijking te maken tussen theorie en praktijk. Naast evacuatie rondom rampen zou men ook graag de grootschalige verkeersinfarcten willen mee nemen. Het congres in Delft in september is een eerste mogelijkheid om zaken te presenteren. Daarnaast heeft men interesse in de wijze waarop evacuatie van mensen in gebouwen gaat. TU Delft heeft daar al veel onderzoek aan gedaan

onder andere in samenwerking met het Ministerie van VROM. Samenwerking op dit vlak zou buiten de MOT vallen.

**Conclusie:** samenwerking is al gestart en zal de komende jaren doorgaan. China gaat de gevraagde informatie leveren. Bezien wordt of ook verkeersinfarcten als thema kunnen worden meegenomen.

**Conclusie:**  
**Samenwerking rondom de aangedragen thema's: netwerkmanagement, VII, onderhoud en evacuatie sluit aan bij de wensen vanuit China. Op een aantal vlakken nader concretiseren.**

**Nederlandse Ambassade**  
Ambassadeur, Dhr. [REDACTED]

Kennismaken met de Nederlandse ambassadeur in China. In het gesprek heeft de HID verteld over het doel van de missie, en de verschillende thematieken waarop kennis uitwisseling tussen Nederland en China mogelijk interessant is. Tevens is een toelichting gegeven omtrent een aantal inhoudelijke projecten van Rijkswaterstaat.

## MISSIEWERK IS ZENDEN

Dag 2 - Woensdag 24 februari '09

### DG Beijing Transport

#### Delegatie China:

- Mr. [REDACTED]
- Mr. [REDACTED]
- Ms. [REDACTED]
- Mr. [REDACTED]

[REDACTED] in China is het verkeersaanbod enorm en verwacht wordt dat het de aankomende alleen maar zal toenemen. Om de groei op te vangen wordt het huidige wegennet flink uitgebreid. Dit heeft tot gevolg dat er overal in de stad werkzaamheden gaan plaatsvinden. Met nieuwe technologie hoopt men de transport planning te kunnen verbeteren.

[REDACTED] de informatie over werkzaamheden zal de komende tijd verbeteren. In 2003 is de stad Beijing ten behoeve van de Olympische spelen gaan bouwen aan een nieuw transportsysteem (platform en systemen). Dit platform speelde bij de Olympische Spelen de sleutelrol. Op alle voertuigen zitten sensoren welke informatie afgeven en hierdoor was het mogelijk om realtime dynamic informatie te gebruiken. O.a. werd gebruik gemaakt van het mobiele telefonie netwerk. Om deze informatie te distribueren is een service nummer beschikbaar gesteld dat is gekoppeld aan een call center, en websites.

[REDACTED] geeft de complimenten over de samenwerking. Afgelopen jaren zijn er veel goede resultaten geboekt. Op naar een volgende fase. Een aantal zaken moet wel in overweging worden meegenomen.

1. Olympische spelen levert op veel terreinen nieuw onderzoek
2. Originele MOT nu ook urban traffic meenemen, strategie en methodiek
3. Milieu issues zoals die spelen in en rond een grote stad (zoals Rotterdam en Amsterdam).

Kijkend naar de geplande onderhoudswerkzaamheden in Beijing en de informatiesystemen is het een goed moment om resultaten om te zetten in de praktijk. Universiteiten kunnen onderzoeken doen naar de resultaten. Er is interesse om nader te kijken naar de planning van onderhoudswerkzaamheden en het verstrekken van verkeersinformatie / hinderplanning.

Joris Al: deze bijeenkomst is belangrijk ter voorbereiding op de JSC. Nederland heeft minder grote problemen dan Beijing maar er wordt wel meer verkeer geacommodeerd op hetzelfde netwerk. Er mag vanwege milieuredenen niet meer veel worden gebouwd. [REDACTED]

[REDACTED] Ondertussen wordt ook volop gewerkt aan assetmanagement. Graag wil RWS ervaringen uit wisselen rondom onderhoud. Voor het onderwerp Urban Transport is RWS niet hoofdverantwoordelijk.

Men geeft aan zeer benieuwd naar de ontwikkeling van verkeer, transportsysteem, sociale en demografische ontwikkelingen en het politieke beleidstraject. Details van deze vraag zal men nog toesturen. Tijdens het bezoek van Minister Eurlings aan China kan hij mogelijk ingaan op de achtergrond van het project beprijzen. In het onderwerp beprijzen is vanuit Chinese zijde interesse om meer informatie uit te wisselen. Geconstateerd wordt dat er veel gezamenlijk issues zijn. In de toekomst moet er een brug worden geslagen tussen wetenschap en probleem op zoek naar praktische oplossingen. Verkeersinformatiecentrum zal volle medewerking verlenen aan de samenwerking. Ook wordt alle data beschikbaar gesteld. Ze zijn benieuwd naar de resultaten en de praktische vertaling daarvan. Men geeft aan dat er geen probleem is om data over evacuatie uit te wisselen en is akkoord met het formeel indienen van de onderwerpen op JSC.

**Conclusie:**

**De ingediende voorstellen kunnen op steun en medewerking van Beijing Transport rekenen. Alle data wordt beschikbaar gesteld en uitkomsten van de ervaringen met de Olympische Spelen leveren een mooie input voor de komende jaren.**

**Highway Department, MOT**

**Delegatie China:**

- Mr. ██████████ (DG)
- Mr. ██████████ (Vice General Director, Research Institute of Highway, MOT)
- Mr. ██████████ (Director, Road Construction Division, HD)
- Mr. ██████████ (Deputy Director, Engineering Technology Division, HD)
- Ms. ██████████ (Deputy Director, Region Division of Department of International Cooperation, MOT)
- Ms. ██████████ (International Coordinator, Engineering Technology Division, HD)
- Mr. ██████████ (Director, Science and Research Division of RIOH)
- Mr. ██████████ (Manager of Traffic Data Analysis and Simulation Department of National ITS Center)
- Ms. ██████████ (Assistant Researcher, Road Engineering Detection Center of RIOH)

De DG geeft de complimenten voor de samenwerking in de afgelopen jaren. De output is niet alleen theoretisch, maar ook de vertaling naar praktijk is erg goed gegaan.

De vice DG van het RIOH kijkt er naar uit om de samenwerking voort te zetten. China gaat de komende jaren verder investeren in de constructie van het hoofdwegennet en railnet. Dit geeft veel druk op het ministerie om de werkzaamheden uit te voeren. Daarnaast wil men investeringen in veel verbeteringen op het gebied van ITS. Van ITS wordt veel verwacht. Alle internationale samenwerking is welkom. En de voorstellen zoals deze zijn ingebracht door Nederland inclusief de aanvullingen van de bespreking hebben de volledig steun, en kunnen als werkprogramma ter invulling van de MOU worden ingebracht.

De concepten van zowel het traditionele onderhoud als het meer innovatieve ITS programma worden gezien als kansrijk. Rondom ITS wil China veel projecten opzetten. Het onderhoud van de bestaande infrastructuur is een zaak die ook zeker op de agenda staat voor de komende jaren. In de samenwerking zal het RIOH als leidende organisatie worden aangewezen. Ze vormen de basis van alle activiteiten van het programma en de samenwerking. Ook de samenwerking met de Universiteiten zal doorgaan en verder groeien.

De DG licht toe dat China een groot land is "scall itself is a problem". Veel wegen zijn aan het eind van de levenscyclus gekomen en zullen de komende jaren worden vervangen. Tegelijkertijd moet er ook veel nieuwe infrastructuur worden bijgebouwd en is de inpassingen, in relatie met milieu, een nieuwe uitdaging voor China.

De staat van de bruggen is één van de prioriteiten van de DG. Op dit terrein kent Nederland en China al een langere samenwerking. Het is goed om omtrent onderzoek en reparatie een apart project te doen. Via de RIOH groep:

- evaluatie en detectie van gevaarlijke bruggen
- constructie van bruggen
- in de toekomst ook focus op constructie
- Onderzoek naar de extra lange bruggen.

Al deze projecten staan genoemd in de voorstellen.

Kijkend naar evacuatie heeft China veel ervaring. Vorig jaar nog was er een grote storm die het verkeer voor één maand plat legde. Aardbeving en Olympische spelen zijn ook aanknopingspunten. Bij een ramp is het hoofdwegenet een belangrijke verkeersader om het verkeer te ontsluiten. Er is niet alleen een nationaal emergency plan maar ook zijn er regionale plannen. Verwacht wordt dat er hier een gezamenlijk plan is om kennis met elkaar te delen en er zijn hoge verwachtingen van de resultaten.

Land use planning: vanuit milieu en de bouwopgave is landschap en landschappelijke inpassingen een nieuw onderwerp dat binnen China aandacht heft. Met de economische ontwikkeling is er meer behoefte aan een nationale (vestiging-) strategie. Door de ontwikkeling van nieuwe industrie is behoefte aan nieuwe wegen groter geworden. En voor nieuwe infrastructuur is land nodig. Ook spelen de komende jaren de volgende vraagstukken: multimodale transport, hoofdwegenet: onderhoudsplanung en netwerkmanagement tijdens constructie, en constructie. Doel is om theorie omtrent land gebruik te analyseren. Wat wordt de nieuwe lay out: zee, industrie en HWN zijn immers nauw verbonden.

#### **Conclusie:**

**Breed support om in tijdens de JSC het werkprogramma voor de komende jaren vast te stellen. De voorstellen vanuit Nederlandse zijde (inclusief de aanvullende suggesties van de afgelopen dagen) zijn akkoord. De komende tijd zal worden benut om concreet de details in te vullen. RIOH neemt leiding en zal de activiteiten binnen China coördineren.**

#### **Meeting vertegenwoordiger DG internationaal ( Ms. Zhang Hongbin)**

Begin april brengt Minister [REDACTED] een 3-daags werkbezoek aan Nederland tegelijkertijd met de Joint Steering Commision. De delegatie zal bestaan uit 2 groepen. In groep 1: [REDACTED] (vervangt waarschijnlijk DAI), [REDACTED] En groep 2: [REDACTED] Deze week zal de complete gastlijst worden afgerond en gecommuniceerd naar Nederland. Voordat Minister naar Nederland komt is er eerst een werkbezoek aan de VS en Europa. Aangezien Nederland het eindstation is wilt men niet een al te druk programma organiseren. Gedacht wordt om de eerste dag te reserveren als reis en rustdag. Voor de tweede dag wordt voorgesteld om een werkbezoek te brengen aan schiphol en aan de verkeerscentrale (Rotterdam of de Wijde Blik) inclusief een presentatie over beprijzen. Dit zal aan Chinese zijde intern worden getoetst. Tijdens de meeting tussen de 2 ministers zal door beide partijen tot verdere samenwerking worden uitgesproken en de conceptversie van de nieuwe MOU-tekst zal op hoofdlijnen tijdens de JSC meeting besproken worden. De definitieve versie kan worden getekend tijdens het werkbezoek van Eurlings aan China. Voor de logistieke zaken als

Nieuw aan tafel:

- [REDACTED] Highway Department Ministry of Communications
- [REDACTED] RIOH

De HID gaf in de speech aan dat de missie 3 doelen had:

1. aanhalen van de contacten en bespreken van ontwikkelingen aan weerskanten
2. terugblikken op de samenwerking van afgelopen jaren en voorbereiden van het nieuwe werkprogramma voor de komende 2 jaar voor de JSC begin April
3. ontmoeten van nieuwe contacten.

Daarnaast bedankt de HID nadrukkelijk ook de Nederlandse Ambassade die in deze missie en de aanloop er naar toe een zeer belangrijke en succesvolle rol vervulde.

Voor alle 3 deze doelen is de missie geslaagd. Inhoudelijk is op de voorbereiding van de JSC voortgang geboekt.

In de speech van de genodigden werd met lof gesproken over de successen van de afgelopen jaren. Tevens is men zeer te spreken over de inhoudelijke voorstellen zoals deze de afgelopen dagen verder zijn ontstaan. En is de bereidheid en enthousiasme om mee te werken aan het samenwerkingsprogramma voor de komende jaren is groot.

**Conclusie:**

**Het diner bekrachtigde nogmaals de intentie van beide partijen om daadwerkelijk de komende jaren samen te werken aan een programma. De bereidheid van alle partijen is nadrukkelijk aanwezig.**

[REDACTED]

vervoer, hotelkamer van de Minister wordt door het Chinese Ministerie verwacht dat dit door DIS wordt geregeld.

[REDACTED]

Dag 3 – Donderdag 25 februari 2009

**Field visit aan de Emerengy Center van Beijing.**

Tijdens het bezoek aan het emergengy center is door de medewerkers van het district een aantal presentaties gegeven over de systemen die worden gebruikt op het centrum. Het ging met namen over een onderhoudsmanagementsysteem voor de wegconstructie, alsook het Emergency Management System.

Het bewaken van de kwaliteit van het asfalt wordt gedaan door de inspecteur. Online is te volgen waar een inspecteur zich bevindt. Via mobiele telefoon of PDA worden foto's gemaakt en verstuurd indien afwijkingen worden geconstateerd. Indien de schade groot is wordt binnen 1 dag de reparatie uitgevoerd, anders binnen een week. Deze afspraken zijn gemaakt met het ministerie. De reparatiewerkzaamheden gebeuren door een ander overheidsbedrijf. De foto's en informatie wordt opgeslagen in het onderhoudsmanagementsysteem. Alle data wordt per district opgeslagen. Als alle districten het systemen hebben en gebruiken zal daarboven nog een nationaal systeem komen.

[REDACTED]

**University of Beijing**

De professor van de Universiteit geeft een introductie over de organisatie en het werkprogramma deze afdeling van de universiteit. Er zijn binnen de afdelingen 3 hoofdprogramma's: ITS, Traffic Safety en road engineering.

Vervolgens worden er presentatie gegeven over de verschillende onderwerpen.

5. onderhoud
6. evacuatieplan Olympische spelen

Een rondleiding door het gebouw met korte toelichtingen van studenten volgt. Interesse om in Nederland of met Nederland een project mee te doen is groot. [REDACTED]

**Conclusie:**

**Het strategisch plan, evacuatieplan en de modellen rondom de Olympisch Spelen blijven interessante aanknopingspunten om nadere samenwerking in voort te zetten. Het strategische plan kan helpen bij het opzetten van netwerkmanagement in de praktijkproef, het evacuatieplan en de data die gebruikt nader analyseren. Ook kan de TU mogelijk helpen bij de modellering alsmede de wens tot opleiding.**

**Afsluitend diner.**

De hoofd contactpersonen van de missie is door DVS een diner aangeboden.



<b>Reisdoel en periode: Duitsland-Keulen 1 t/m 2 maart 2009</b>		<b>Functie bestuurder: HID RWS DVS</b>
<b>Aantal deelnemers</b>		7
	<b>aantal deelnemers betaald uit publieke middelen</b>	7
	<b>dienst en functie meereizende ambtenaren</b>	RWS DVS Directeur, Senior Adviseur, Adviseur
<b>Reisbestemming</b>		Keulen
<b>(Reisduur)</b>		2 dagen
<b>Reisdoel, blijkend bijvoorbeeld uit programmaoverzichten</b>		Overleg in kader van samenwerking RWS DVS met Bundesanstalt für Strassenwesen
<b>Reiskosten, totaal voor zover betaald uit publieke middelen</b>		€ 2.052,04
	<b>uurvergoedingen</b>	€ 234,43
	<b>overnachtingen</b>	€ 680,47
	<b>ontbijt, lunch, diner</b>	€ 132,72
	<b>representatie</b>	€ 0,00
	<b>trein-/vliegtuigkosten</b>	€ 641,92
	<b>locale uitstapjes, entree- en reiskosten</b>	€ 0,00
	<b>Diversen (o.a. taxi)</b>	€ 362,50
<b>Verantwoordingsverslag</b>		Conclusies van de meeting

Bijlagen: HID DVS-2009-4A

8.7

Reisdoel en periode: <b>Tsjechië, Brno 11 t/m 15 mei 2009</b>		Functie bestuurder, bv: <b>HID RWS DVS</b>
Aantal deelnemers		3
	aantal deelnemers betaald uit publieke middelen	3
	dienst en functie meereizende ambtenaren	RWS DVS Senior Adviseur
Reisbestemming		Brno
(Reisduur)		Varieert van 3 tot 6 dagen (wegens verschil in betrokkenheid programma)
Reisdoel		Bijwonen Algemene Vergadering van ECTRI (European Conference of Transport Research Institutes) en FEHRL (Forum of European National Highway Research Laboratories)
Reiskosten, totaal voor zover betaald uit publieke middelen		€ 3.208,30
	uurvergoedingen	€ 346,32
	overnachtingen	€ 1.024,20
	ontbijt, lunch, diner	€ 221,52
	representatie	€ 0,00
	trein-/vliegtuigkosten	€ 1.563,49
	locale uitstapjes, entree- en reiskosten	€ 0,00
	Diversen (o.a. taxi)	€ 52,77
Verantwoordingsverslag		Terugmelding HID DVS week 18-20

Bijlagen: HID DVS-2009-5A

ECTRI General Assembly Brno, Tsjechië

1. Toelichting op instituut CDV  
Drie divisies: transport, infrastructuur en verkeer. Wij hebben een bilaterale overeenkomst met CDV [REDACTED] CDV heeft ook samenwerking met China: ik heb daarnaar geïnformeerd; het is in het stadium van verkenning van gemeenschappelijke interessegebieden.
2. [REDACTED]
3. ECTRI werkgroepen  
Diverse thematische werkgroepen rapporteerden over ideeën voor onderzoek en voorstellen voor de EU FP7. Ze zullen worden ingebracht in het EU-overlegcircuit. Ingestemd wordt met het [REDACTED] voorstel om op het gebied van ITS een gemeenschappelijke werkgroep op te zetten met ERTICO. [REDACTED] pakt dat op. De werkgroepen zullen ook een rol moeten spelen bij de discussie met de EU Commissie over de programmering, maar daarvoor is sturing nodig vanuit de board of the "strategy working group".
4. [REDACTED]
5. Nieuwe leden
  - \* Laboratoire d'Economie des Transports (LET) Lyon, Frankrijk. Gekoppeld aan de universiteit van Lyon. 35 FTE, 10-20 pkD students.
  - \* CENIT Centre for Transport and Innovation (University of Catalonia, Barcelona)
  - \* BAST en SWOV "hangen nog". [REDACTED]
6. Joint programme of activities  
Een wat beperkter programma is vastgesteld, met als belangrijkste trend:
  - \* meer aandacht voor inhoud (keuze van thema's, pro-actieve houding in EU, sterke rol voor inhoudelijke werkgroepen, beiden van jonge medewerkers)
  - \* voortgaan met verstevigen van netwerk binnen EU en met VS.
7. [REDACTED]
8. Volgende "board meeting": 10-11 december in Warschau (Polen)  
Thematic working groups zullen gevraagd worden (1 of 2 leden) deel te nemen.
9. Samenwerking met TRB-ECTRI (aparte subvergadering)  
Voorkeur van ECTRI gaat uit naar een "focal point" of projectgroep die vanuit ECTRI en TRB wordt opgezet, ieder vanuit het eigen continent. Verkend zal worden of TRB dit ook vindt en of de Commissie EU bereid is hiervoor middelen ter beschikking te stellen. Daarnaast en zolang zullen contacten op meer ad-hoc basis worden onderhouden. Aan TRB zal worden aangeboden om vanuit ECTRI een key-note lezing of sessie te organiseren tijdens

TRB annual meeting over regionale inpassing van vervoer (proces en ontwerp) en/of over hoge snelheid (rail) verbindingen.

[REDACTED]

**Urban Transport Event; Europese samenwerking**

Tussen de general assembly van ECTRI en FEHRL heb ik in Brno deelgenomen aan een bijeenkomst die door de Tsjechen was georganiseerd.

[REDACTED]

Het tweede deel ging over de ingewikkelde structuur van Europese samenwerking op het gebied van onderzoek over transport, wegen en verkeer.

[REDACTED]

FEHRL General Assembly

Naast de gebruikelijke administratieve punten vielen mij de volgende zaken op:

- Discussie over "Rules of procedure" rond informatie delen. [redacted]
- [redacted]
- [redacted]
- Kenniscentrum: er is een uitgebreid web-based KC. [redacted]
- [redacted]
- [redacted]
- [redacted]
- [redacted]
- [redacted]

8.9

Reisdoel en periode: <b>Finland, Helsinki 25 t/m 27 mei 2009</b>		Functie bestuurder: HID RWS DVS
Aantal deelnemers		2
	aantal deelnemers betaald uit publieke middelen	2
	dienst en functie meereizende ambtenaren	RWS DVS Senior Adviseur
Reisbestemming		Helsinki
(Reisduur)		Varieert van 3 tot 8 dagen (wegens verschil in betrokkenheid programma)
Reisdoel		Bijwonen Algemene Vergadering van PIANC (World Association for Waterbourne Transport Infrastructure)
Reiskosten, totaal voor zover betaald uit publieke middelen		€ 2.536,47
	uurvergoedingen	€ 182,61
	overnachtingen	€ 909,92
	ontbijt, lunch, diner	€ 132,00
	representatie	€ 0,00
	trein-/vliegtuigkosten	€ 841,64
	locale uitstapjes, entree- en reiskosten	€ 344,00
	Diversen (o.a. taxi)	€ 126,30
Verantwoordingsverslag		Nieuwsbrief PIANC Nederland

Bijlagen: HID DVS-2009-6A

# NIEUWSBRIEF PIANC



nummer 86, juni 2009

## Ledenavond 28 oktober

De eerstvolgende ledenavond vindt plaats op woensdag **28 oktober 2009**. Het gaat om een thema, dat PIANC na aan het hart ligt: grote kanalen. Denk aan het Panama Kanaal en het Canal Seine-Nord Europe. De bijzonderheden van het programma en de locatie zijn nog niet bekend, maar we zullen ze tijdig aan U doen toekomen. In elk geval starten we om 17.30 uur met de traditionele borrel en warme maaltijd en beginnen de lezingen om 19.00 uur.

## Annual General Assembly 2009

Tijdens de Annual General Assembly (AGA) oftewel de jaarvergadering van PIANC, die onlangs in Helsinki plaats vond, zijn besluiten genomen met een verstrekkende invloed op het toekomstig functioneren van de organisatie. Straks daarover meer. Eerst komen een aantal zaken met een bestuurlijk karakter aan de orde.

- *Genomen besluiten*

Het aantal Qualifying Members (in de AGA stemrecht hebbende leden) van PIANC is het afgelopen jaar op verheugende wijze gegroeid: Vietnam, Brazilië, Cambodja, Laos en Egypte zijn aan boord gekomen, terwijl Canada en Marokko een herstart maakten. Uit Iran zijn inmiddels 22 individuele leden afkomstig, hoewel het land nog geen nationale sectie heeft.

Elk jaar is één van de vier vice-presidenten aan de beurt om af te treden, in dit geval Rakesh Srivastava uit India. Omdat de drie hemisferen (Amerika, Europa, Azië/Australië) al met een vice-president vertegenwoordigd waren, was de keuze vrij. Vijf kandidaten waren voorgedragen, waaruit op voordracht van het Executive Committee gekozen is voor Macario Fernandez-Alonso Trueba, first delegate van Spanje, tevens directeur van de haven van Coruna. Onder zijn leiding verdubbelde de Spaanse delegatie in ledental en zijn vruchtbare contacten met landen in Zuid-Amerika tot stand gekomen. De voorzitter van RecCom was wegens het bereiken van de leeftijdsgrens aan de beurt om af te treden. Marcello Conti krijgt als opvolger zijn voormalige RecCom-secretaris Elio Ciralli, die het afgelopen jaar een grote bijdrage leverde aan de organisatie van de succesvolle Mediterranean Days. Ook Han Ligteringen, voorzitter van CoCom, was aftredend. Hij krijgt zelfs twee opvolgers! De Amerikaan Edward J. Schmeltz en de Indiër A.R. Rao zullen gezamenlijk de voorzittershamer hanteren. Han blijft Nederlands vertegenwoordiger in CoCom, maar zal later dit jaar ook die functie overdragen. Kandidaten zijn welkom!

Dat Yvonne van Kruchten de PIANC De Paepe-Willems Award heeft gewonnen, mag na de laatste Nederlandse ledenavond bekend worden geacht. Tijdens de AGA hield zij haar presentatie voor een



ferryterminal Helsinki

aandachtig en na afloop enthousiast gehoor. President Eric van den Eede overhandigde haar de cheque van € 5000. De Jack Nichol Award voor Outstanding Marina Design is dit jaar naar de City Marina van Hamelton (USA) gegaan. Vorig jaar won Nederland de prijs voor Best Performing National Section. De eer ging nu naar de Verenigde Staten, die een grote en actieve sectie hebben met eigen (regionale) conferenties.

Tijdens de aan de AGA voorafgaande vergadering van het ExCom is een zevental nieuwe werkgroepen goedgekeurd. In sommige gevallen wilde ExCom de *terms of reference* wijzigen, dus kan het nog even duren voordat er een oproep voor deelnemers uitgaat. Dit zijn alvast de onderwerpen:

- Values of inland waterways (InCom)
- Semi-probabilistic design concept for inland hydraulic structures (InCom)
- Design guidelines for inland waterways (InCom)
- Inland navigation safety (InCom)
- Berthing velocities and fender design (MarCom)
- Evaluation of environmental effects of navigation and infrastructure projects (EnviCom)
- Classification of soils and rocks for the marine dredging process (EnviCom)

Voorlopig hoeft nog niemand te reageren. De definitieve *terms of referene* komen waarschijnlijk na de zomer beschikbaar en alsdan gaat een *call for participants* uit.

- *Publicatiebeleid*

PIANC publiceert momenteel het magazine 'On Course' en een elektronische nieuwsbrief onder de titel 'Sailing Ahead', waarin de rubriek 'News from the Navigation Community' is opgenomen. Daarnaast worden met enige regelmaat werkgroerapporten uitgebracht. Deze gang van zaken is niet bevredigend. Het kost veel moeite adequate technische artikelen voor het magazine te krijgen. Hetzelfde geldt voor de inhoud van de rubriek 'News from the Navigation Community'. In feite wordt de rubriek vrijwel geheel gevuld een medewerkster van het hoofdkantoor en dat was niet de opzet. Tenslotte beperkt het uitbrengen van gedrukte magazines en rapporten de lezersgroep tot de eigen leden en krijgt PIANC weinig bekendheid in de rest van de wereld. Gevoegd bij de groeiende wens onder de leden rapporten en dergelijke digitaal beschikbaar te hebben, is besloten tot een ander publicatiebeleid over te gaan. PIANC maakt de stap naar volledig digitaal.

'On Course' verdwijnt als gedrukt magazine en verschijnt vanaf 1 januari 2010 uitsluitend als digitaal magazine, dat via de PIANC-website voor iedereen vrij leesbaar is. Blijkt na een proefperiode van twee jaar, dat het aantal artikelen onvoldoende is en blijft, dan gaat het magazine op in de elektronische nieuwsbrief, die dan wellicht met een hogere frequentie zal verschijnen. Het publiceren van technische artikelen in het e-magazine blijft overigens mogelijk. Het hoofdkantoor stopt met het eigenhandig vullen van de rubriek 'News from the Navigation Community'. Die actie komt te liggen waar hij hoort: bij de *navigation community* zelf. Een te benoemen Publication Commission ziet toe op de kwaliteit van de geleverde teksten.

PIANC zal na 1 januari 2010 ook de werkgroerapporten digitaal publiceren en wel als PDF op het *members-only* gedeelte van de website. Op het openbare gedeelte van de site komt het rapport geheel of gedeeltelijk als alleen-lezen bestand te staan. Willen niet-leden het rapport printen, dan betalen zij een bedrag dat in orde van grootte gelijk is aan dat van de huidige, gedrukte rapporten. Leden houden dus het voordeel van het als eerste geïnformeerd zijn en het gratis kunnen afdrucken van het rapport en, niet te vergeten, het kunnen deelnemen in werkgroepen. Het is overigens niet uitgesloten dat bepaalde werkgroerapporten toch in druk verschijnen.

De wereldwijde bekendheid van PIANC zal naar verwachting sterk stijgen door het nieuwe publicatiebeleid en hopelijk een stimulans zijn voor het ledenbestand van de associatie.



- *Professionele Secretaris-Generaal*

De huidige president en secretaris-generaal bereiken binnen enkele jaren het einde van hun zittingsduur. De verwachting is dat het niet zal lukken opnieuw een duo aan te trekken, dat evenveel tijd en moeite in PIANC kan en wil stoppen. Vandaar het voorstel om, net als bij veel zusterorganisaties, een professionele secretaris-generaal aan te stellen. Zo'n voltijd-SG brengt natuurlijk verhoudingsgewijs hoge kosten met zich mee. In feite is het voornemen alleen uitvoerbaar in combinatie met het nieuw publicatiebeleid, vanwege de daarmee bereikte besparing op druk- en verzendkosten.

De AGA is akkoord gegaan met het voorstel een professionele SG aan te stellen. Om dat medio 2010 te kunnen realiseren, waren nu al enkele wijzigingen van de statuten en reglementen nodig. De SG zal voortaan worden benoemd door de Council op voordracht van het ExCom. Een commissie van tenminste vier leden uit de ExCom verricht de werving, daarin bijgestaan door een professioneel extern bureau, op basis van een op te stellen taakomschrijving. Kennis van de Engelse taal en enige kennis van het Frans zijn een vereiste. De Belgische nationaliteit is net als bij de president niet langer verplicht. Na een proefperiode van een jaar krijgt de SG een vast contract.

De toekomstige professionele SG heeft een volledige dagtaak aan PIANC. Hij/zij zal PIANC overal moeten representeren en nieuwe leden en sponsors moeten aantrekken. Daardoor wordt de taak van de toekomstige president ontlast en is het voor een niet-Belg beter haalbaar die functie te bekleden.

### PIANC 125 jaar

Volgend jaar bestaat PIANC 125 jaar. Dat geeft het 32ste congres in Liverpool een bijzonder tintje. Of het daar nu door komt of niet, het aantal ingestuurde *abstracts* is overweldigend: meer dan driehonderd. De selectiecommissie zal het er nog moeilijk mee krijgen, want zoveel presentaties passen niet in één congres. Om te voorkomen, dat mensen wel een *abstract* indienen, maar niet van de hun toegewezen spreektijd gebruik maken (anders gezegd: niet komen opdagen), zal de congresorganisatie een strikte lijn volgen: sprekers krijgen pas een plaats in het programma nadat ze ingetekend voor hun deelname en betaald hebben. Sprekers in spé moeten zich er dus van bewust zijn, dat het nodig is vroegtijdig te registreren en vooral: te betalen.



Tijdens de afgelopen AGA is de inhoud van het geschiedenisboek gepresenteerd. PIANC mag dan wel een lange geschiedenis hebben en zich daarop beroemen, maar het meeste is in vergetelheid geraakt. Wie weet bijvoorbeeld nog dat PIANC tot in de jaren zestig altijd twee presidenten had? Wie weet van alle veranderingen in de organisatie, zoals het ontstaan van werkgroepen en commissies, van het verloop van eerste congressen, de ontvangst bij koning Faroek en de paus? Wie weet hoe PIANC er gedurende 125 jaar in slaagde te overleven?

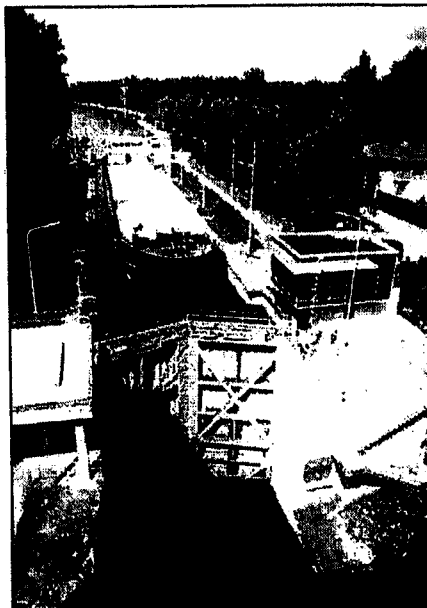
Het rijk geïllustreerde geschiedenisboek, resultaat van het werk van de History Commission, zal dit alles belichten. Maar om er een fraai boek van te maken, is sponsoring wenselijk. Het aanvankelijke idee om advertentiepagina's te verkopen, is verworpen en sponsoring is nu de enige bron van inkomsten. De AGA heeft betrekkelijk bescheiden bijdragen vastgesteld:

- € 4000 voor een hoofdsponsor
- € 2500 voor een reguliere sponsor
- € 500 voor met name te vermelden individuele inschrijvers

Het boek zal in 6000 à 700 exemplaren in een Engelse en een Franse editie verschijnen, zoals gezegd rijk geïllustreerd, gebonden in harde kaft, voorzien van ruim twintig *technical highlights* die de ontwikkeling van de techniek op het werkveld van PIANC in de afgelopen 125 jaar beschrijven. Potentiële sponsors of individuele inschrijvers wordt verzocht contact te zoeken met het hoofdkantoor of met het Nederlandse secretariaat (zie colofon).

### Workshop innovatief sluisontwerp

In 1986 publiceerde PIANC een standaardwerk over sluisontwerp. Inmiddels is dat rapport enigszins verouderd. Binnenkort zal een nieuw, tweehonderd pagina's tellend rapport onder de titel 'Innovations in Navigation Lock Design' verschijnen als resultaat van de gelijknamige werkgroep onder voorzitterschap van prof. Ph. Rigo. Het belooft opnieuw een standaardwerk te worden! Op 15 en 16 oktober vindt de presentatie plaats in het hoofdkantoor van PIANC te Brussel met een tweedaags seminar en aansluitende excursie naar Antwerpen. Het programma valt gedeeltelijk samen met de viering van het 25-jarig bestaan van de Belgische sectie van PIANC. Onderwerpen van het seminar en de in dit kader te houden workshops zijn onder andere: vullings- en ledigingssystemen, bestrijding van zoutindringing, innovatieve sluisdeuren, numerieke modellen en praktijkvoorbeelden. De deelnamekosten bedragen € 150, waarin begrepen een diner in het slot Tervuren. Voor nadere informatie: [ph.rigo@ulq.ac.be](mailto:ph.rigo@ulq.ac.be)



*sluis in het Saimaa-kanaal*

### Congres Liverpool

Zoals hiervoor gemeld, is het aantal ingediende *abstracts* voor het congres van 2010 overweldigend. Hoewel dit waarschijnlijk tot aanpassingen in het schema zal dwingen (meer parallelle sessies), staat het programma min of meer vast en wel als volgt:

- zondag 9 mei: registratie open, ExCom (alleen voor ExCom-leden)
- maandag 10 mei: AGA (alleen voor bestuursleden), welkomstreceptie
- dinsdag 11 mei: openingsceremonie, technische sessies, receptie
- woensdag 12 mei: technische sessies, optionele *dinner cruise*
- donderdag 13 mei: technische sessies, technische excursies, optionele *dinner cruise*
- vrijdag 14 mei: technische sessies, sluitingsceremonie, slotdiner

Uiteraard is er ook een partnerprogramma. Meer hierover is te vinden op [www.piancmmx.org.uk](http://www.piancmmx.org.uk). In het nieuwe Liverpool Conference Centre zal een tentoonstelling gehouden worden. Informatie hierover is te verkrijgen bij [HelenLathamPromo@aol.com](mailto:HelenLathamPromo@aol.com).

### Colofon

uitgave: Nederlandse Afdeling PIANC  
redactie: dr.ir. J.U. Brolsma  
postbus 5044, 2600 GA Delft  
tel. 088-7982278, fax. 088-7982999  
email: [jolco.brolsma@rws.nl](mailto:jolco.brolsma@rws.nl)  
website: [www.pianc.nl](http://www.pianc.nl)

Reisdoel en periode: <b>USA, Honolulu 20 t/m 25 juni 2009</b>		Functie bestuurder: <b>HID RWS DVS</b>
Aantal deelnemers		6
	aantal deelnemers betaald uit publieke middelen	6
	dienst en functie meereizende ambtenaren	RWS DVS, RWS DI, RWS DUT Topadviseur, Senior Adviseur
Reisbestemming		Honolulu
(Reisduur)		Varieert van 6 tot 9 dagen (wegens verschil in betrokkenheid programma en privé-verlenging)
Reisdoel		Bijwonen 2nd International Symposium on Freeway and Tollway Operations
Reiskosten, totaal voor zover betaald uit publieke middelen		€ 29.160,59
	uurvergoedingen	€ 599,45
	overnachtingen	€ 3.628,50
	ontbijt, lunch, diner	€ 939,96
	representatie	€ 0,00
	trein-/vliegtuigkosten	€ 21.960,50
	locale uitstapjes, entree- en reiskosten	€ 1.856,47
	Diversen (o.a. taxi)	€ 175,71
Verantwoordingsverslag		Terugmelding HID DVS week 27

Bijlagen: HID DVS-2009-7A

Week 27

2e International Symposium on Freeway and Toll way operations. Honolulu, Hawaii.

Dit symposium is toegespitst op de toegepaste kennis over en voor Verkeersmanagement. In overleg met het Bestuur heeft RWS dit gecosponeerd onder de vigerende MOU tussen RWS en FHWR USDOT. Sponsoring bestond uit deelname van 6 personen, naast mijzelf [redacted] (allen DVS), [redacted] (VCNL) en [redacted] (DID). We hadden allen een actieve rol, als spreker of als moderator van een sessie. Verder hebben wij actief aan discussies deelgenomen. [redacted]

1. Algemene indruk

Een (door economische omstandigheden) klein symposium (ca 170 deelnemers max.) op een wel heel bijzondere locatie. [redacted] Wij waren speciaal uitgenodigd vanwege onze vermeende geavanceerde kennis en praktijk op het gebied van VM. Ik denk dat we die reputatie hebben waargemaakt met een goed strategisch verhaal: bouwen, beprijzen, benutten en de verschillende programma's en projecten die daaraan zijn gekoppeld. De reacties waren hierop zeer positief. [redacted]

2. Beeld van VS aandachtsgebieden

Aangezien Hawaï, in het bijzonder Honolulu, als een van de ergste congestieplekken van de VS geldt, was de aandacht daarvoor voorspelbaar [redacted]

Uiteraard werd nog veel een beroep gedaan op aanleg als oplossing, hoewel ik weinig heb gehoord van het Obama programma voor miljardeninvesteringen in infrastructuur. Financiële perikelen (en oplossingen) scoorden ook hoog in de aandacht. [redacted]

Maar de bulk van de lezingen ging over verkeersmanagement zoals wij het er ook over hebben, beprijzen, coöperatieve systemen, infrastructuurmanagement, incidentmanagement e.d.

3. Enkele highlights

Ik zal niet alle lezingen noemen en verslaan, maar enkele (voor mij) opvallende punten noemen die ik soms uit verschillende lezingen destilleer.

- a. Over beprijzing wordt (en dat is breder dan VS) alleen gesproken in relatie tot betaalde rijstroken t/m betaalde wegen. [redacted] De meest futuristische scenario's van verschillend geprijsde rijstroken kwamen aan de orde, zonder al te veel aandacht voor de verkeerskundige kant daarvan en de effecten op rijgedrag. [redacted]

- b. De HOV (high occupancy vehicle) aanpak met aparte rijstroken lijkt failliet. Het gebruik ligt ver onder de capaciteit. Reden om ook andere doelgroepen betaald toe te laten op de HOV-lanes. [REDACTED]
- c. Handhaving van snelheden blijft controversieel. Volgens sommigen ook niet nodig als de gebruiker maar merkt dat en waarom die beperkingen niet voor niets zijn. Helaas dus onbruikbaar voor congestie en luchtverontreiniging, wel een interessant verhaal uit het oogpunt van techniek, maar niet zozeer om over te nemen, m.u.v. de anti-schokgolf-proef.
- d. Dit keer heel veel aandacht voor het voorspellen van verkeersproblemen. De VS zitten duidelijk op dezelfde toer als wij: voorkomen is beter dan genezen. Bijvoorbeeld door te voorspellen wanneer er een groot risico op ongeval is door verkeerspatroonherkenning. Men zet hier echt (in denkmodellen) de stap van reactief naar pro-actief VM. [REDACTED]
- e. Enkele opvallende verhalen waarin (elementen van) wat wij met de proef Amsterdam willen uitzoeken (bewijzen) is gesimuleerd met computermodellen tot daadwerkelijk uitgeprobeerd (Melbourne, Australië). [REDACTED]
- f. In diverse lezingen over PPS en nieuwe vormen van contractering en financiering bleek men niet veel verder te komen dan wat wij al weten. Misschien iets grondiger uitgezocht. Over innovatieve contracten, system engineering en uitdagen van de markt geen woord, en weinig herkenning. Men werkt bij de overheid in de VS met vergaande specificaties, t/m het salarisniveau van ingezet personeel toe. [REDACTED]
- g. VS blijven interessant als het gaat over integrated corridor management. Focus is nog wel sterk op de highway en nog niet erg op integrale oplossingen voor de regio. Maar die doen wel mee. [REDACTED]
4. Enkele specifieke lezingen /sessies:
- in een discussie met vertegenwoordigers van de private transportsector heb ik de publieksgerichte aanpak voor het voetlicht kunnen brengen, inclusief de nieuwe rol van de verkeersmanager, fileproof en Groene Golf Team. [REDACTED]
  - lezing over toepassing van probabilistische modellen om tunnelveiligheidsmaatregelen te berekenen en evalueren zodat tunnels binnen ALARA blijven. [REDACTED]
  - Opvallende gelijkenis tussen de aanpak van asset-management bij een tolgeweg in Jamaica en hoe wij het aanpakken. Een echt praktijkvoorbeeld. [REDACTED]
  - Japanse lezing waarin de optimalisatie van de beslissingen is gemodelleerd die de verkeersmanager moet nemen in relatie tot de infraprovider. [REDACTED]

<b>Reisdoel en periode:</b> <b>Belgie, Brussel 30 juni t/m 1 juli 2009</b>		<b>Functie bestuurder:</b> <b>HID RWS DVS</b>
<b>Aantal deelnemers</b>		2
	aantal deelnemers betaald uit publieke middelen	2
	dienst en functie meereizende ambtenaren	RWS DVS Senior Adviseur
<b>Reisbestemming</b>		Brussel
<b>(Reisduur)</b>		2 dagen
<b>Reisdoel</b>		HID DVS was destijds lid van de Board van ECTRI (European Conference of Transport Research Institutes). Doel reis is bijwonen vergadering van deze Board. Bespreking betreft management van de ECTRI organisatie.
<b>Reiskosten, totaal voor zover betaald uit publieke middelen</b>		€ 610,80
	uurvergoedingen	€ 115,92
	overnachtingen	€ 209,42
	ontbijt, lunch, diner	€ 157,96
	representatie	€ 0,00
	trein-/vliegtuigkosten	€ 95,40
	locale uitstapjes, entree- en reiskosten	€ 0,00
	Diversen (o.a. taxi)	€ 32,10
<b>Verantwoordingsverslag</b>		Terugmelding HID DVS 3 juli 2009

Bijlagen: HID DVS-2009-8A



**2. Strategiediscussie ECTRI**

In de daarop volgende strategiediscussie hebben we met een beperkt aantal leden een poging gedaan om de belangrijke ontwikkelingen en daaruit volgende onderzoeksprioriteiten te identificeren. En wat dat betekent voor de positie en aansturing van ECTRI.

[Redacted text]



<b>Reisdoel en periode:</b> <b>Zweden, Stockholm 23 t/m 25 september 2009</b>		<b>Functie bestuurder:</b> <b>HID RWS DVS</b>
<b>Aantal deelnemers</b>		7
	aantal deelnemers betaald uit publieke middelen	7
	dienst en functie meereizende ambtenaren	RWS DVS, RWS DNB, RWS DUT, RWS DID Topadviseurs, Senior Adviseurs
<b>Reisbestemming</b>		<b>Stockholm</b>
<b>(Reisduur)</b>		Varieert van 3 tot 9 dagen (wegens verschil in betrokkenheid programma)
<b>Reisdoel</b>		Bijwonen ITS World Congress en deelname Connekt-reis naar Zweden
<b>Reiskosten, totaal voor zover betaald uit publieke middelen</b>		€ 15.978,68
	uurvergoedingen	€ 678,11
	overnachtingen	€ 3.991,16
	ontbijt, lunch, diner	€ 792,00
	representatie	€ 0,00
	trein-/vliegtuigkosten	€ 1.926,52
	locale uitstapjes, entree- en reiskosten	€ 8.133,79
	Diversen (o.a. taxi)	€ 457,10
<b>Verantwoordingsverslag</b>		<b>Connekt-reisverslag</b>

Bijlagen: HID DVS-2009-9A

Opmerking: van 1 van de medereizigers is de factuur van het ticket niet terug te vinden in SAP. Prijs is geraamd op EUR 600,00 (zijnde hoogste prijs overige medereizigers afgerond naar boven)

### Connekt-reis naar Stockholm

September 23-25 2009

#### Leden Connekt nemen een kijkje in de Zweedse 'verkeerskeuken'

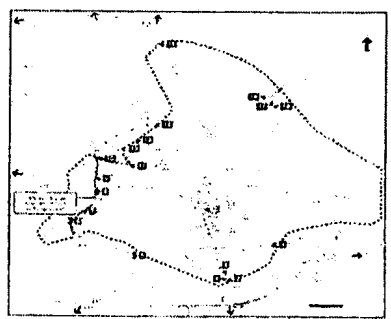
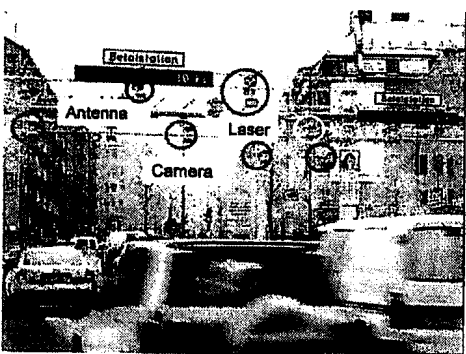
Van 23-25 september 2009 reisde het Connekt-team tezamen met 28 leden af naar Stockholm. Doel van de reis was om met behulp van een aantal interactieve sessies kennis uit te wisselen op het gebied van beprijzing, verkeersmanagement, coöperatieve systemen en verkeersveiligheid, ervaringen op te doen bij de opzet van diverse nationale en regionale projecten maar ook het bevorderen van de samenwerking tussen de Connekt-leden. Gelegenheid om te netwerken was er ook volop tijdens de reis. Op de avond van aankomst was er allereerst een netwerkdiner in de oude binnenstad en op donderdag was er o.a. een borrel op het Nederlands paviljoen, een receptie bij de Nederlandse ambassade en op de vrijdag een lunch.



#### Aanleiding Congestion Tax

Exact drie jaar na ons vorige bezoek aan Stockholm net na het referendum van de trial in 2006 bezoekt het Connektteam Stockholm weer. Inmiddels is de congestion tax geen trial meer maar permanente tax.

Aanleiding van het opzetten van de pilot was het gebrek aan wegcapaciteit in en rondom Stockholm; veel water en weinig wegen en te weinig alternatieve transportmodaliteiten (openbaar vervoer) om aan de vraag te kunnen voldoen. Het belang van de Swedish Road Administration was om met de geïnde tax, de infrastructuur in en rondom de stad te kunnen verbeteren en openbaar op een hoogwaardiger niveau te brengen. Het belang van de City of Stockholm was vooral om de bereikbaarheid van de stad te verbeteren, de luchtvervuiling te verminderen en daarmee de leefbaarheid in het stadscentrum te verbeteren. De vele plannen voor betere benutting van het bestaande wegennet en de uitbreiding van het spoorwegsysteem van 2015-2020 bleken niet voldoende om de congestie in zijn geheel aan te pakken. Een beprijzingssysteem zou het probleem van het gebrek aan wegcapaciteit meteen aanpakken.



#### Congestion Tax in Stockholm anno 2009

De gestelde doelstellingen van 10-15% verkeersreductie, beter service level en vermindering van de CO2 uitstoot zijn met de trial al ruimschoots behaald. De verkeersafname ligt tussen de 20-25%, er is 30-50% betere verkeersdoorstroming en 14% minder CO2 uitstoot. Het call center is inmiddels van 400 naar 30 personen verkleind en het systeem is inmiddels niet meer weg te denken bij de inwoners van Stockholm. De geïnde tax wordt onder andere gebruikt voor standplanning, busbanen, additionele rijbanen, verbeterde verkeerslichten, wegwant ITS applicaties, P+R faciliteiten en reisplanners.

Uitdagingen voor vandaag zijn het terugdringen van de operationele kosten van de congestion tax, het uitbreiden naar andere steden en het financieren van nieuwe wegen met de congestion tax. Vanwege het grote 'outsourcing' gehalte zijn de operationele kosten momenteel erg hoog.

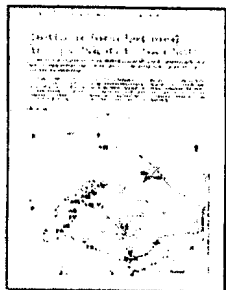
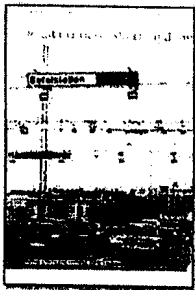
geeft aan door meer aan 'insourcing' te doen en de facturatie van de congestion tax direct te linken aan houderschapsbelasting van het voertuig, nog veel winst te kunnen behalen. De operationele kosten, momenteel 45 miljoen euro per jaar moeten worden teruggebracht naar zo'n 10 miljoen euro. De OBU's die in de trial gebruikt zijn worden in het permanente beprijzingsstelsel helemaal niet meer gebruikt. De congestion tax vaart nu geheel op laser detectietechnologie/ nummerplaat herkenning.

Voor meer informatie over congestion tax zie ook [www.stockholmsforsoket.se](http://www.stockholmsforsoket.se)

### Heldere en consistente communicatie

Bij de invoering van de congestion charge tax was het essentieel om de inwoners van Stockholm en omgeving goed en tijdig te informeren over de werking van het systeem en de betalingswijze zodat de invoering en de klantenservice vanaf dag 1 goed zouden verlopen.

Vanaf halverwege het jaar 2005 zijn de partijen City of Stockholm, Stockholm Transport (SL) en Swedish Road Administration een gezamenlijke communicatiecampagne gestart. Mensen werden hierbij zowel persoonlijk benaderd met simpele en consistente informatie over de invoering van de tax via brieven en flyers, informatiepunten op stations en bij de Pressbyra en 7-eleven winkels als ook via informatieverspreiding via posters en billboards en via websites. Er werd hierbij telkens gefocust op de 'hoe' boodschap, feitelijke informatie, informatieve berichtgeving en een grote verspreidingsmogelijkheid van de informatie. De informatie over de tax was eveneens in andere talen beschikbaar.



Ook is er intensief gewerkt aan een FAQ database om bij de klantenservice voorbereid te zijn op allerlei vragen. Vanaf de introductie van de congestion charge tax zijn er intensieve mediacampagnes gestart om mensen te informeren en de media ervan te overtuigen dat het systeem goed functioneert. Speciaal hiervoor werd de website [www.stockholmsforsoket.se](http://www.stockholmsforsoket.se) in het leven geroepen. Als succesfactoren kan o.a. de snelle acceptatie van de gebruikers vanwege de simpelheid en de betrouwbaarheid van het systeem, de snelheid en betrouwbaarheid van het betalingssysteem (96% werd op tijd betaald), een gemiddelde van 22% vermindering van verkeer (ook na het einde van de pilot is 6% overgeschakeld naar alternatief vervoer) en sterke verandering in reizigersgedrag genoemd worden. Het continu voeden van de media met statistische gegevens, fotomateriaal en gemak van het systeem heeft uiteindelijk tot veel draagvlak bij de inwoners van Stockholm geleid.

### Leerervaringen

Bij de presentatie van IBM Sweden kijken we vervolgens naar de organisatie, de gebruikte techniek en de leerervaringen van het project. In het project zijn er grofweg 4 trekkers: de Swedish Road Administration voor de tolheffing, systeem eigenaar en verspreid informatie over hoe te betalen, IBM als designer, builder & operator van het systeem, Stockholm Transport als OV Operator en de City of Stockholm voor de aanschaffing, algemene informatie, evaluatie programma en P+R.

Het tax systeem is gericht op tolheffingen in twee richtingen en is bijzonder complex met 350.000 passages, 850.000 foto's, 110.000 betalingen, met 1.000.000 gebruikers accounts, 18 controlepunten en 7,4 terabyte aan geheugen en het systeem moet bovendien ook nog 99,9% betrouwbaar zijn.

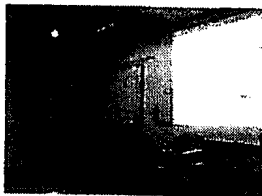
IBM heeft uiteindelijk het systeem ontworpen, gebouwd, ingevoerd, geïntegreerd en runt het congestion tax systeem 24/7 als een end-to-end oplossing. De weggant gebonden apparatuur zoals camera's, lasers en antennes zijn geleverd door Q-Free.

IBM was op alles voorbereid met call centers, klachten en rechtzaken om de gebruikers te ondersteunen maar in realiteit was waren de reacties aanzienlijk minder dan voorspeld. De operationele betrouwbaarheid van het systeem was uiteindelijk zelfs 99,99 %.

Direct onder de Swedish Road Administration en de Belastingdienst was IBM als hoofdaannemer ook verantwoordelijk voor de techniek en coördinatie van de onderaannemers. De Belastingdienst zorgt voor de handhaving op de tolgeving. In een centrale in Kopenhagen werd alle data verwerkt van het matchen van de foto's met de voertuigregistratie tot het bijschrijven van de tol in de gebruikersaccount en het doorsturen van de gegevens aan de belastingdienst.

Vanuit technisch oogpunt dankt het project zijn successen aan het feit dat de gebruikers vooraf goed geïnformeerd zijn, het systeem vanaf de eerste dag zonder enige problemen functioneerde en er erg weinig fouten gegenereerd zijn door het systeem. In de voorbereidingsfase is er een sterke politieke support en gedrevenheid geweest, een duidelijk doel van verbetering van de bereikbaarheid als geïntegreerd onderdeel van het transport beleid van de stad, regels en wetgeving ter ondersteuning van het systeem. Er is door IBM gekozen voor een holistische benadering, simpel, flexibel en goed functionerend systeem met open standaarden, back up oplossingen en last but not least een effectieve marketing- en informatiecampagne. Er was meteen een gedragsverandering zichtbaar in het reisgedrag bij forenzen.

Zie <http://www.ibm.com/podcasts/howitworks/040207/> voor meer informatie.



#### Effecten van de congestion tax

van de City of Stockholm vertelt ons vervolgens meer over de effecten van de congestion tax op verkeer, congestie, openbaar vervoer, fietsvervoer, parkeren, het aantal ongevallen, reisgedrag en op het milieu. Alhoewel het aantal geregistreerde voertuigen in Stockholm nog steeds blijft stijgen, nemen de vervoersbewegingen per voertuig wel af met gemiddeld 20% na de invoering van de tax. De doorstroming is met 30-50% verbeterd, er zijn minder grote opstoppingen en de reistijden zijn betrouwbaarder geworden.

Als we kijken naar openbaar vervoer is gebruik hiervan licht gestegen, zo'n 6-8 % in totaal. Gedurende de trial periode werd er beduidend minder in de binnenstad geparkeerd; nu is het aantal weer iets opgelopen. In de binnenstad verplaatsen mensen zich meer per fiets en is er een afname van het aantal ongevallen in en rondom de stad geconstateerd. Maar of deze beide het gevolg zijn van de congestion tax valt moeilijk te zeggen.

Ongeveer 50% van de mensen die hun autotrips cancelen schakelt over op openbaar vervoer. Als we kijken de effecten op milieu is de CO2 uitstoot in de binnenstad met 10-14% gedaald en regionaal met 2-3%. Omdat er taxvoordelen zijn voor milieuvriendelijke voertuigen is ook het aantal 'schone' auto's enorm gestegen.

Draagvlak voor de congestion tax was bij aanvang van de trial gering: 34% voor en 57% tegen. Gedurende de trial liep het aantal voorstanders geleidelijk op van 42% naar 53% en na de trial naar maar liefst 67%.

Zie ook [www.stockholm.se/congestiontax](http://www.stockholm.se/congestiontax) voor meer informatie.

### ITS in de praktijk

Een rondleiding over de beursvloer plaats en een bezoek aan het Experience Park op het buitenterrein waar nieuwe geavanceerde ITS applicaties van de toekomst gedemonstreerd werden, brachten inzicht in ITS in de praktijk. De initiatiefnemers van het Experience Park, de Swedish Road Administration, de City of Stockholm en hun industriepartners en de betrokken partijen in de Europese projecten CVIS, COOPERS and SAFESPOT, toonden hier o.a. coöperatieve ITS systemen. Ook was het mogelijk om ITS applicaties te ervaren op de openbare weg. De ITS technologie op het demonstratieterrein was niet alleen om naar te kijken maar het was eveneens mogelijk er zelf aan deel te nemen. Natuurlijk was er, hoe kan het ook anders in Zweden, veel aandacht voor veiligheid met hulpmiddelen voor ouderen, kinderen, gehandicapten etc.



### Vision Zero

Een belangrijk thema in het Zweedse verkeersveiligheidsbeleid is het Vision Zero concept. Historisch gezien is het Zweedse veiligheidsbeleid erg succesvol hetgeen Zweden tot één van de veiligste landen in de wereld maakt. In 1997 keurde het Zweedse Parlement de Safety Bill en het Vision Zero Programma goed. Het Vision Zero programma wordt als volgt beschreven: "Nobody should be killed or seriously injured within the road transport system. The road transport systems' structure and function should be brought into line with the demands that this goal entails." Vision Zero goal blijft natuurlijk wel een streefbeeld; het is onwaarschijnlijk dat hiermee alle dodelijke ongevallen en ernstige slachtoffers kunnen worden vermeden maar het programma geldt wel als één van de beste verkeersveiligheidsprogramma's van de wereld.

### De aanpak

- Een infrastructuur en wegomgeving creëren die de risico's voor weggebruikers minimaliseert en ernstige verwondingen voorkomt.
- De Swedish National Road Administration (SNRA) stelt haar eigen organisatie als voorbeeld om zich te kunnen meten aan een kwaliteitsgarantie vanuit verkeersveiligheidsperspectief voor al het vervoer voor eigen als ook voor ingehuurde mensen.
- Grondige analyse van ongevallen die hebben geleid tot dodelijke of ernstige slachtoffers om herhaling te kunnen voorkomen.
- Alle spelers in het wegverkeer dusdanig te stimuleren en gezamenlijk te werken aan het behalen van de gestelde doelen.

In 1999 werd er voor het Vision Zero programma een 11-puntenlijst samengesteld, te weten:

1. Speciale veiligheidsmaatregelen voor de meest gevaarlijke wegen.
2. Beter verkeersveiligheid in stedelijke gebieden.
3. Meer nadruk op de verantwoordelijkheid van de weggebruiker.
4. Veiligere omstandigheden voor fietsers.
5. Kwaliteitsverplichtingen voor transport en bijbehorende diensten.
6. Verplicht gebruik van winterbanden.
7. Beter gebruik van Zweedse technologie.
8. Meer verantwoordelijkheid voor de ontwerpers van verkeerssystemen.
9. Beter handhaving van de verkeersovertredingen.
10. Belangrijke rol voor vrijwilliger organisaties.
11. Alternatieve vormen van financiering van nieuwe wegen.

Het gestelde doel voor 2000 was om de dodelijke ongevallen met 25% te verminderen (als basis jaar 1996 met 537 dodelijke ongevallen), met een maximum van 400 dodelijke ongevallen. Met 591 dodelijke ongevallen werd dat aantal helaas niet behaald. Het doel voor 2007 was een vermindering van 50%. 2007 telde 471 doden; uiteindelijk werd er dus een reductie van 30% behaald. In 2008 was het dodentalweer verder gedaald naar 397.

#### *Verkeersveiligheidsprioriteiten*

Er zijn verschillende veiligheidsmaatregelen tot stand gekomen in het Vision Zero programma:

- Veiliger verkeer in gebieden waar gebouwd wordt.
- Gebruik van rotondes.
- Veiligere voertuigen. Het vergroten van de passieve voertuigveiligheidsstandaarden. De Swedish National Road Administration is lid van EuroNCAP.
- Verbeterde vangrails.
- Verbetering van de veiligheid van wegen.
- Hanteren van de juiste snelheid. Controleren van snelheden op nationale wegen om snelheidslimiet af te kunnen stemmen op de veiligheidsstandaard van de weg. Bijvoorbeeld aan de hand van Intelligent Speed Adaptation (ISA).
- Reminders voor het gebruik van autogordels.
- Gebruik van fietshelmen.
- Meer tolerantie in het verkeer.
- Meer snelheidscontroles. Handhaving van snelheden door middel van camera's.
- Veiliger goederenvervoer.
- Optimaal reisbeleid voor bedrijven.
- Specifieke organisatie voor Verkeersveiligheid.

De Swedish Road Administration (SRA) stelt de doelen voor verkeersveiligheid. De nationale overheid en gemeentes financieren vervolgens de veiligheidsprioriteiten. Er wordt nauw samengewerkt met leveranciers en kennisinstellingen om de veiligheid te verbeteren. In 1999 is er een onderzoekscommissie ingesteld om te verantwoordelijkheid van overheden en industriële partijen betreffende verkeersveiligheid te onderzoeken.

Het Vision Zero programma als startpunt nemende, heeft deze onderzoekscommissie als taak om te analyseren wat er op juridisch gebied gedaan kan worden als het gaat om verantwoordelijkheden van wegenbouwers en leveranciers van wegkantssystemen en de verkeersveiligheid in het algemeen te bevorderen. Op deze manier kan het vervoerssysteem optimaal functioneren en nemen alle spelers hun verantwoordelijkheid. De commissie bepaald in detail de veiligheidsvoorschriften die toepasbaar zijn op producten en services in het personen- en goederenvervoer en in de werkomgeving.

#### *Controle verkeersveiligheid*

De Swedish Road Administration (SRA) en de Swedish National Road and Transport Research Institute zijn verantwoordelijk voor de evaluatie van de verkeersveiligheid in Zweden. Jaarlijks worden er evaluaties gehouden. Voornaamste doel is om de ongevallen, slachtoffers, doden in kaart te brengen en voorspellingen te kunnen doen voor de komende jaren.

Het rijgedrag wordt gecontroleerd inclusief: alcoholgebruik, snelheidsoverschrijdingen, andere overtredingen, gebruik van veiligheidssystemen in auto's, zichtbaarheid van voetgangers en fietsers en het gebruik van helmen. Andere items die ook gecheckt worden, zijn: voertuigveiligheid in het algemeen, hoe snel hulpdiensten terplekke kunnen zijn, veiligheidsbeleving bij reizigers en onderzoek naar veiligheid van aangelegde wegen.

[REDACTED]

Voor meer informatie zie ook <http://www.vv.se/Andra-sprak/English-engelska/Road-safety/>

#### **Alcolocks**

[REDACTED] van Vägverket presenteert vervolgens over 10 jaar ervaring op het gebied van Alcolocks. Dit controlesysteem werkt goed als alternatief voor het intrekken van rijbewijzen en als meetinstrument om de kwaliteit van transport te kunnen garanderen. Het project heeft een duidelijke PPS constructie. Het Alcolock is te gebruiken voor personenauto's, vrachtauto's en bussen en kan zowel verplicht of vrijwillig worden ingezet.

Alcolocks werken goed in combinatie met medische controles om herhaling van dronken rijden te voorkomen. In dit geval werden de gebruikers van Alcolocks verplicht gesteld. Van de deelnemers in de proef heeft ruim 65% zijn rijbewijs weer terug gekregen. Ook kunnen de Alcolocks gebruikt worden om de kwaliteit van het transport te verbeteren, als vrijwillig controlesysteem.

Op Europees niveau is geconstateerd dat zich elk jaar ongeveer 10.000 verkeersongevallen voordoen als gevolg van alcohol. De Europese Commissie verzoekt daarom om de invoering van betrouwbare Alcolocks te bevorderen en ziet heil in een stapsgewijze benadering, beginnend bij rehabilitatiemaatregelen voor hardnekkige overtreeders, vrijwillige maatregelen en commercieel vervoer.

Van 2000-2002 vond er een grote Field Operational Test plaats waarbij 300 Alcolocks werden getest. Vandaag worden er zo'n 50.000 Alcolocks gebruikt en worden er projecten uitgerold bij busmaatschappijen, taxibedrijven, transporteurs en gemeentelijke diensten. De Swedish Road Administration streeft ernaar om voor 75% van alle overheidsvoertuigen een Alcolock te gebruiken. De Swedish Road Administration en de Swedish Transport Agency bekijken samen of de Alcolock voor bepaalde voertuigen en chauffeurs verplicht gesteld kan worden. Het gebruik van de Alcolocks wordt door de overheid niet gesubsidieerd maar wordt wel sterk gepromoot met behulp van campagnes vanuit de Swedish Road Administration.

Het Alcolock systeem wordt nu nog als apparaat met blaasopstuk gebruikt maar kan in de toekomst in het stuur van de auto worden geïntegreerd. Bij een te hoog alcoholpromillage kan de auto niet gestart worden.

Voor meer informatie zie site <http://www.vv.se/Andra-sprak/English-engelska/Road-safety/Alcolock/>



### **Saab en ITS**

In de laatste presentatie(s) van de reis in Stockholm was het de beurt aan Saab Security om meer te vertellen over de ITS ontwikkelingen bij Saab en de koppeling van de modaliteiten zee, lucht en weg. Al meer dan 70 jaar is Saab voorloper in veiligheidstechnologie, en is met name actief voor defensie met tracking en tracing. Saab levert producten, systemen en totaaloplossingen voor de bescherming van de infrastructuur, crisis management, verkeersmanagement, en IT oplossingen voor zee, land en lucht. Gebaseerd op netwerktechnologie, biedt Saab een breed scala aan oplossingen voor het verbeteren van verkeerstromen, beveiliging van gebouwen en detectie van personen en goederen.

### **Verkeersmanagement en reisinformatie van Saab**

Eén van Saab's kernactiviteiten is command, control en informatiesystemen. Saab biedt o.a. applicaties voor:

- Verkeersmanagement en verkeersinformatie centrales; haalbaarheid studies, functies, systeemintegratie en ondersteuning.
- Verkeersmonitoring gebaseerd op een variëteit aan technologieën, lussen, infrarood technologie, floating car en beeldprocessing.
- Reisinformatie; vraag, data-inwinning, processing, verspreiding en presentatie.
- E-services, WAP, SMS etc.
- VMS

### **Joint Situation Awareness Application**

Applicatie om met behulp van real-time ingewonnen data, de informatie uitwisselingen tussen verkeerscentrales en hulpdiensten te optimaliseren. In 2005 werd er een pilot versie van een gezamenlijke webservice applicatie voor informatie-uitwisseling en samenwerking tussen het Verkeersmanagement Center, hulpdiensten, politie, en call centers gelanceerd in Stockholm. Saab werkt momenteel aan een oplossing die landelijk gebruikt kan worden.

De webapplicatie helpt de mensen van de control centres om een beter beeld te krijgen van de verkeerssituaties in de regio. Efficiëntere uitwisseling van informatie resulteert uiteindelijk in snellere, betere en kostenreducerende van ongevallen en dreigende situaties.

De Joint Situation Awareness Application is een platform dat ruwe data verzameld van verschillende bronnen en deze omzet naar bruikbare data voor verkeerscentrales en hulpdiensten. Het is speciaal ontwikkeld om situaties beter te kunnen inschatten, adequaat te kunnen handelen en een betere samenwerking tussen de verschillende instanties te realiseren [www.samverkanswebben.se](http://www.samverkanswebben.se). Betrokken partijen kunnen inloggen op de site voor actuele informatie.

Ook was Saab nauw betrokken bij de opzet van de websites [www.trafiken.nu](http://www.trafiken.nu) een site met verkeersinformatie en reisplanners en [www.seekstr.com](http://www.seekstr.com) voor reisinformatie op de mobiele telefoon.

  
Voor meer informatie zie ook

[http://www.saabgroup.com/en/AboutSaab/Organisation/saab\\_security/saab\\_security.htm](http://www.saabgroup.com/en/AboutSaab/Organisation/saab_security/saab_security.htm)



8-17

Reisdoel en periode: <b>China-Sjanghai en Japan-Tokyo, 28 september t/m 3 oktober 2009</b>		Functie bestuurder: <b>HID RWS DVS</b>
Aantal deelnemers		3
aantal deelnemers betaald uit publieke middelen	dienst en functie meereizende ambtenaren	3 RWS DVS, Senior Adviseur
Reisbestemming (Reisduur)		Sjanghai, Tokyo Varieert van 5 tot 11 dagen (wegens verschil in betrokkenheid programma en privé verlenging)
Reisdoel		Deelname missie Minister VenW naar China en Japan
Reiskosten, totaal voor zover betaald uit publieke middelen		€ 21.050,70
uurvergoedingen		€ 559,56
overnachtingen		€ .00 (via package deal)
ontbijt, lunch, diner		€ 190,14
representatie		€ 0,00
trein-/vliegtuigkosten		€ 20.301,00
locale uitstapjes, entree- en reiskosten		€ 0,00
Diversen (o.a. taxi)		€ 0,00
Verantwoordingsverslag		Terugmelding HID DVS 3 oktober 2009

Bijlagen: HID DVS-2009-10A

[REDACTED]

[REDACTED]

2. Reis naar China en Japan met Minister en delegatie bedrijfsleven. Ik ging mee met het onderdeel ITS, en verving [REDACTED] die eerder terug reisde. NL delegatie bestond uit een 10-tal bedrijven/organisaties, waaronder een aantal dat betrokken is bij de ABvM tender. Kern van de ontmoetingen met de counterparts was het op de kaart zetten van NL als ITS land (in opkomst) en het aanbieden van diensten en uitwisselen van kennis [REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED] In Japan namen tientallen personen deel aan een round table, waarmee het beoogde doel zeker werd bereikt. [REDACTED]

[REDACTED] Veel gezien in Japan (vergelijkbaar met missie 2008), weinig echte vernieuwingen. [REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED] Nogmaals bevestigd dat we een bijeenkomst met specialisten gaan organiseren [REDACTED] Dat maakt de herijking/bevestiging van de visie VM2020 urgente actie.

[REDACTED]

[REDACTED]

8-19

<b>Reisdoel en periode:</b> <b>Hongarije, Budapest 7 t/m 9 oktober 2009</b>		<b>Functie bestuurder:</b> <b>HID RWS DVS</b>
<b>Aantal deelnemers</b>		2
	aantal deelnemers betaald uit publieke middelen	2
	dienst en functie meereizende ambtenaren	RWS DVS Senior Adviseur
<b>Reisbestemming</b>		Budapest
<b>(Reisduur)</b>		3 dagen
<b>Reisdoel</b>		Bijwonen Algemene Vergadering van FEHRL (Forum of European National Highway Research Laboratories)
<b>Reiskosten, totaal voor zover betaald uit publieke middelen</b>		€ 1.313,55
	uurvergoedingen	€ 140,12
	overnachtingen	€ 466,65
	ontbijt, lunch, diner	€ 96,00
	representatie	€ 0,00
	trein-/vliegtuigkosten	€ 566,38
	locale uitstapjes, entree- en reiskosten	€ 0,00
	Diversen (o.a. taxi)	€ 44,40
<b>Verantwoordingsverslag</b>		Terugmelding HID DVS 9 oktober 2009

Bijlagen: HID DVS-2009-11A

## Weekimpressie tot 9 oktober

## 5. FEHRL General Assembly

7-9 oktober nam ik deel aan de FEHRL Geeneral Assembly in Budapest hongarije.

Belangrijkste punten:

- FEHRL is (nog steeds) een solide organisatie van de "Europese DVS-sen". En wel specifiek de portefeuille infrastructuur / netwerken. In tegenstelling tot ECTRI is lidmaatschap voorbehouden aan overheid-gelleerde organisaties.

- FEHRL kent sinds kort "associate members" uit niet-Europese landen. Israël en Zuid-Afrika zijn Associate. [REDACTED]

- Onder auspiciën van CEDR en EU-commissie wordt er 2-jaarlijks een Transport Research Arena georganiseerd, de Europese tegenhanger van de TRB-conferentie. Volgend jaar in Brussel, 2012 waarschijnlijk Italië. Formeel heeft FEHRL geen rol, maar wel veel invloed. Organisatie voor 2010 loopt redelijk goed. [REDACTED]

[REDACTED]

- Na 17 jaar is afscheid genomen van [REDACTED] als lid/voorzitter van de FEC (executive committee), in feite de club die FEHRL als organisatie bestuurt, verantwoordelijk voor programmering en financiering. [REDACTED]  
Hij wordt opgevolgd door de Sloveense collega. [REDACTED] is voorgedragen en benoemd als nieuw lid van de FEC.

- Een klein jaar werk heeft een interessant en vernieuwend programma opgeleverd dat de komende jaren een bindend element moet worden in Europees onderzoek naar de toekomstige weg0infrastructuur: The Forever Open Road. Het gaat om R&D naar de zgn. 5e generatie wegen, waarin verschillende elementen worden gecombineerd: de flexibele weg, de klimaatbestendige, intelligente weg, tezamen goed voor een weg die te allen tijde open is. [REDACTED]

- Stand van de EU-financiering. Commissie zal minder geld specifiek voor wegenonderzoek bestemmen. Wel kunnen we meeliften op aanpalende "calls" (bijv. Greening of Transport of steun voor auto-industrie). CEDR is ook van plan onderzoek op EU niveau aan te besteden (Era-net road). [REDACTED]

[REDACTED] Verwacht wordt dat Era+net en CEDR meer invloed gaat krijgen bij programmering (o.a. FP8). [REDACTED]

- Tijdens de plenaire viering van 20 jaar FEHRL was o.a. een vertegenwoordiger van CEDR aanwezig die pleitte voor nauwere samenwerking tussen CEDR-FEHRL en ERTRAC (industrievertegenwoordigers). Vanuit ECTRI werd nauwe samenwerking bepleit tussen FEHRL en ECTRI. [REDACTED]. De deelnemers aan de zgn. "Lyon Declaration" (waaronder FEHRL en ECTRI) zijn al actief bezig met beïnvloeden van de toekomstige onderzoeksagenda (FP8) van de EU; zonder te vergeten dat er bij de lidstaten zelf nog veel meer onderzoeksgeld beschikbaar is (factor 10 wordt ingeschat).

- Ambities FEHRL business plan. Secretariaat wordt deels betaald uit projecten [REDACTED] er zijn minder projecten binnengehaald. Ondanks redelijke prospects is het niet zeker dat we op dezelfde voet kunnen doorgaan. Instituten zullen actiever moeten inschrijven op diverse calls, inclusief die uit SHRP2 in VS. [REDACTED]

[REDACTED]

Reisdoel en periode: <b>Belgie, Brussel 29 oktober 2009</b>		Functie bestuurder: <b>HID RWS DVS</b>
Aantal deelnemers		2
	aantal deelnemers betaald uit publieke middelen	2
	dienst en functie meereizende ambtenaren	RWS DVS Senior Adviseur
Reisbestemming		Brussel
(Reisduur)		Varieert van 1 tot 2 dagen (wegens verschil in betrokkenheid programma)
Reisdoel		HID DVS was destijds lid van de Board van ECTRI (European Conference of Transport Research Institutes). Doel reis is bijwonen vergadering van deze Board. Bespreking betreft management van de ECTRI organisatie.
Reiskosten, totaal voor zover betaald uit publieke middelen		€ 435,88
	uurvergoedingen	€ 79,50
	overnachtingen	€ 110,00
	ontbijt, lunch, diner	€ 135,68
	representatie	€ 0,00
	trein-/vliegtuigkosten	€ 92,70
	locale uitstapjes, entree- en reiskosten	€ 0,00
	Diversen (o.a. taxi)	€ 18,00
Verantwoordingsverslag		Terugmelding HID DVS week 44 2009

Bijlagen: HID DVS-2009-12A

**Weekbericht week 44**

**2. ECTRI Board meeting**

- Electronic Transport Research Review

De roep om sponsors voor dit Review heeft (nog) niets opgeleverd.

[Redacted text block]

- Aanmelding van TTI uit Litouwen als nieuw lid

[Redacted text block]

- Uitgebreide rapportage over de "Task Force" voor het leveren van tijdige inbreng/invoed op het 8<sup>ste</sup> Framework Programme.

[Redacted text block]

Reisdoel en periode: <b>Polen, Warschau 9 t/m 11 december 2009</b>		Functie bestuurder: <b>HID RWS DVS</b>
Aantal deelnemers		3
	aantal deelnemers betaald uit publieke middelen	3
	dienst en functie meereizende ambtenaren	RWS DVS Senior Adviseur
Reisbestemming		Warschau
(Reisduur)		Varieert van 2 tot 6 dagen (wegens verschil in betrokkenheid programma)
Reisdoel		Bijwonen Algemene Vergadering van ECTRI (European Conference of Transport Research Institutes)
Reiskosten, totaal voor zover betaald uit publieke middelen		€ 2.954,01
	uurvergoedingen	€ 231,24
	overnachtingen	€ 869,58
	ontbijt, lunch, diner	€ 218,00
	representatie	€ 0,00
	trein-/vliegtuigkosten	€ 1.378,89
	locale uitstapjes, entree- en reiskosten	€ 0,00
	Diversen (o.a. taxi)	€ 256,30
Verantwoordingsverslag		Geen

Bijlagen: geen



Reisdoel en periode <b>USA-Washington 9 t/m 15 januari 2010</b>		Functie bestuurder: <b>HID RWS DVS</b>
Aantal deelnemers		8
	aantal deelnemers betaald uit publieke middelen	8
	dienst en functie meereizende ambtenaren	DVS 5, DID 1, DI 1 Senior Adviseur/Adviseur
Reisbestemming		Washington DC, USA
(Reisduur)		Varieert van 5 tot 9 dagen (wegens verschil in betrokkenheid programma en privé-verlenging)
Reisdoel		Bijwonen Annual Meeting US Transportation Research Board en Workshop met US Volpe Institute
Reiskosten, totaal voor zover betaald uit publieke middelen		€ 32.564,26
	uurvergoedingen	€ 1.495,20
	overnachtingen	€ 7.630,15
	ontbijt, lunch, diner	€ 1.871,16
	representatie	€ 0,00
	trein-/vliegtuigkosten	€ 19.371,00
	locale uitstapjes, entree- en reiskosten	€ 1.627,57
	Diversen (o.a. taxi)	€ 569,18
Verantwoordingsverslag		Terugmelding HID DVS week 2/2010

Bijlagen: verslag HID DVS-2010-1A

## Week 2: TRB Washington en Workshop Ambassade

## Zondag

- na een rustige vlucht op zaterdag en een gezamenlijk etentje op zondag een goede start gemaakt met een sessie over 'livability, sustainability and congestion pricing'. [REDACTED]

[REDACTED]

In de VS lijkt het VMT (vehicle miles travelled) systeem nog niet aan te slaan. Er zijn wel succesvolle proeven geweest bijv. in de staat Oregon (zie de website van die staat) door middel van een verrekening met gasoline tax en parkeertarieven. Het zwaartepunt ligt nu op (proeven met) lokale infrastructuur/prijsmaatregelen (bruggen, tollways etc.) waar bereikbaarheidseffecten groot zijn; maar er wordt nu wel breed over VMT gesproken.

- Euforisch verhaal gehoord (later bevestigd op politiek niveau) over de samenwerking van ministeries van transport, milieu en huisvesting op het gebied van 'liveability and sustainability'. [REDACTED]

- Interessante studie van prof [REDACTED] (university of Leeds UK) met vergelijking van de effecten van pricing in diverse Europese steden. Niet verwonderlijk alle met positief (maatschappelijk) rendement. Winst op het gebied van milieu blijkt relatief klein (maar nog wel significant) t.o.v. winst in doorstroming. Komt mede doordat voertuigen inmiddels al veel schoner zijn. Interessant dat de opbrengsten soms tegen vallen doordat automobilisten alternatieven zoeken: koren op de molen van diegenen die opposeren tegen beprijzing. Senaat en House deelnemers waren matig positief over lokale maatregelen.

- een volgende sessie over de successen van internationale samenwerking op het gebied van onderzoek was vooral in procesmatig opzicht aardig. De samenwerkingsambities van EU en TRB/FHWA zijn hoog. Heel veel heel concrete projecten zijn er nog niet van de grond gekomen maar er vindt veel uitwisseling plaats van mensen en kennis. De stelling dat er heel veel meer efficiency te bereiken is wordt nu breed onderschreven. Wij behoren als NL tot de voortrekkers in Europa, samen met TRL (UK). Andere instituten hebben het er vooral over of hebben beperkte bilaterale contacten. [REDACTED]

[REDACTED]

Ik verwacht initiatieven vanuit FHWA [REDACTED]; hij noemde de programmatische aanpak van de samenwerking met NL als een voorbeeld van hoe samenwerking er wat hun betreft uit kan zien.

- met [REDACTED] bijgepraat over onze 2 Caltrans samenwerkingsprojecten. Stand van zaken is dat de voortgang er gestaag in zit. [REDACTED]. Ik heb uitdrukkelijk CALTRANS uitgenodigd bij Intertraffic en showcase Amsterdam te zijn. [REDACTED]

[REDACTED]

- tijdens de 'international reception' weer veel bekende en nieuwe mensen ontmoet.

[REDACTED]

[REDACTED] En met veel Europese partners gesproken.

#### Acties

- Graag de Denen goed aanhaken bij het Caltransproject Climate change.
- Gesproken met diverse mensen (waaronder [REDACTED] zelf) over het vervolg na terugkeer Hans. 4 scenario's: verlengen; stoppen; meteen opvolger; adempauze.  
[REDACTED]
- Caltrans stukken over PPA opsturen

#### Maandag

- als lid van de International Activities Committee heb ik een praatje gehouden over de relatie tussen ECTRI en TRB waarmee we een MOU hebben. [REDACTED]

[REDACTED] De follow-up van het vorig jaar uitgebrachte ECTRI-TRB rapport over samenwerking was het belangrijkste punt. De visie wordt breed gedeeld: versterking van de samenwerking is inhoudelijk belangrijk en om efficiëntieredenen. De aanbevelingen worden ondersteund. Daartoe behoren: verbeteren van de informatie over instituten, programmering en projecten; instellen van een 'focal point' bij beiden voor de contacten (verzoek voor geld bij EU ingediend); gezamenlijke (electronische) workshops; publicaties; en zeker belangrijk: opheffen van administratieve knelpunten (visa, reiskosten etc); wederzijdse participatie in projecten, review teams. [REDACTED]

[REDACTED]

- door FHWA werd een lunch voor geselecteerde internationale genodigden uit het FEHRL netwerk aangeboden over innovatie. Van FEHRL zijde is verteld over Forever Open Road. [REDACTED] FHWA informeerde over hun innovatieprogramma Exploratory Advanced Research Program dat accent legt op de wat verder weg liggende innovaties (zeg maar 'redesign' tegen 'rethink' aan). [REDACTED]

[REDACTED]

- aansluitend een workshop over verdere samenwerking FHWA met FEHRL. [REDACTED]

[REDACTED]

Er is een scanning tour in de maak van FEHRL over bruggen, waar DI bij is aangesloten.

[REDACTED]

- elk jaar wordt er een 'TRB distinguished lecture' (een soort hoge eer annex prijs) gehouden, dit keer door [REDACTED], zeer befaamd in TRB research kringen, nu werkzaam bij Rand Corporation. Hij legde in een strak en cijfermatig onderbouwd en geïllustreerd maar niet erg verrassend betoog de relatie tussen armoede en (gebrek aan) mobiliteit.

[REDACTED]

- gedineerd met een Deense en Californische delegatie op uitnodiging van [REDACTED] (DRI).

[REDACTED]

#### Acties

- informatie inwinnen over nieuwe FHWA innovatie programma en bezien op uitwisselingsmogelijkheden
- met Denen contact (beide instituten) over ITS samenwerking, bijv. rond PPA.
- [REDACTED]

Dinsdag

[REDACTED]

- TRB SHRP2 programma had een aangeklede borrel georganiseerd voor de internationale EU deelnemers (dit betekent dat zij de aankleding doen en de deelnemers zelf de drank betalen, [REDACTED]). Nuttig vooral om te netwerken.

[REDACTED] Ik heb ook weer veel mensen gesproken die later nuttig zullen zijn in FEHRL verband. Een paar interessante leads

. een tweetal projecten die beogen een versterking van samenwerking op onderzoeksgebied te bewerkstelligen: misschien meer iets voor FEHRL, maar wij kunnen er veel voordeel bij hebben

. de implementatie van SHRP2 gaat van start met een bedrag van [REDACTED] onder verantwoordelijkheid van FHWA maar uitgevoerd door of samen met TRB. [REDACTED] zal daar nauw bij betrokken worden. [REDACTED]

#### Acties

- willen we lid worden van de TRB Asset management committee? [REDACTED]
- Briefje met bevestiging uitnodiging naar NL aan [REDACTED]
- Kansen verkennen i.v.m. de implementatie van SHRP2
- Met SDG bezien wanneer kennismaking GD RWS en [REDACTED] e.a. kan plaatsvinden
- Andere mogelijk interessante contacten in kaart brengen
- DVS kan contact zoeken met FHWA en Volpe over (inland) navigation

#### Woensdag

- de ochtend een bijzonder interessante sessie bijgewoond (641) over een aantal grootschalige onderzoeken door zeer gerenommeerde instituten naar Klimaatverandering en Transport:

. een brede studie naar mitigatie en adaptatie strategieën ter onderbouwing van een financiële claim voor onderzoeksgeld in het kader van de begrotingsgoedkeuring (geleid door Georgia-Tech o.l.v. [REDACTED])

. onderzoek naar het CO2 verminderingspotentieel van diverse aspecten van autoverkeer: maximaal 50% van de benodigde vermindering kan komen van voertuigen en brandstofverbetering, de rest moet van gedrag komen. En dan nog is nog nooit vertoond dat die technische verbetering zo snel kan worden doorgevoerd als eigenlijk nodig is [REDACTED]

. Moving Cooler, een onderzoek olv Cambridge Systematics waar zeer vele CO2 reductie strategieën met elkaar zijn vergeleken en een aantal 'bundels' van strategieën zijn

- deelgenomen aan een grote bijeenkomst over een van de nieuwe 'buzz-words' dit jaar: 'performance based programming and management'. Kern hiervan is dat er weinig zicht is welk concreet effect (outcome) de honderden miljoenen dollars hebben die de federale staat in onderzoek en andere projecten (veelal in an de Staten) stopt. Bovendien is het concreter maken van resultaten een voorwaarde om geld te krijgen van de wetgever (senaat/huis), die al maanden talmt met het vernieuwen van de intussen ruimschoots verstreken begroting waar alle activiteit van departementen in de VS op is gebaseerd. Er wordt voor transport telkens voor een paar maanden geld beschikbaar gesteld in plaats van een algemene 'reauthorisation'. Men is op zoek naar meetbare criteria om prestaties af te spreken en te monitoren. Daarover ging ook de scanning tour waar [redacted] aan heeft deelgenomen. Zie het als de SLA kant van assetmanagement, maar dan wel op outcome gericht.

[redacted] Men is onder de indruk van de scanning tour landen. [redacted] werd nog genoemd als deelnemer aan die tour.

- ik heb op verzoek van de secretaris een praatje gehouden voor de TRB committee on Asset management over de Nederlandse aanpak van asset management. Viel in goede aarde, zowel qua inhoud als het feit dat we er veel aan doen. We hebben een uitnodiging om van deze Committee lid te worden

- kennismaking [redacted] nieuwe directeur Volpe Centre. [redacted]

[redacted] Hij is een voorstander van nauwe samenwerking en deelt de visie dat dit goed is voor de mensen en de kwaliteit van onderzoek. Hij is er duidelijk over dat zijn klanten bepalen of hij internationaal actief is in projecten, maar hij zal ze graag proberen te overtuigen dat dit meerwaarde heeft, te beginnen bij NL. We hebben afgesproken dat hij even de tijd neemt om bekend te worden met Volpe maar dat we snel afspraken maken over onderwerpen en projecten waarop we samen verder kunnen komen. [redacted] Heb hem uitgenodigd naar NL te komen, mogelijk samen met [redacted] de FHWA ondertekenaar van het MOU met RWS.

- bijeenkomst 'meet the DOT leadership' (zie bijlage) was georganiseerd om de deelnemers kennis t6e laten maken met de door [redacted] benoemde top staf van het ministerie. [redacted]

doorgerekend. ABvM is veruit de effectiefste 'single strategy' maar komt pas tot zijn recht in combinatie met andere strategieën.

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

- s<sup>2</sup>-avonds laat nog een sessie bijgewoond over de scanning tour assetmanagement, met performance indicatoren als centraal thema. Er komen dit jaar nog een paar scanning tours aan, die voor ons interessant zouden kunnen zijn.

#### Actie

- nagaan welke scanning tours er in 2010 en 2011 komen en kijken of we kunnen bijdrage en eventueel deelnemen [REDACTED]
- de onderzoeken uit sessie 641 opvragen, bezien hoe we daar in NL voordeel van kunnen hebben en gebruiken in het project met CALtrans

#### Donderdag

- op uitnodiging van de Executive Committee van TRB heb ik een verhaal over ABvM gehouden. [REDACTED] Vragen achteraf gingen

over de hoogte van de prijs, over de administratieve lasten van zo'n systeem en over de handhaving. [REDACTED]

- ander topic van excom was de onderzoeksagenda van RITA (organisatie verantwoordelijk voor transport onderzoek). Men heeft 11 onderzoek clusters geselecteerd die het meeste bijdragen aan de strategische agenda van de Secretary of Transport

- livability (Engels: liveability) is een van de prioriteiten van de politiek. [REDACTED]  
[REDACTED] Een groep wil eerst precies weten wat het is voordat er geld voor wordt vrijgemaakt (ten koste van andere zaken), een andere groep wil alvast aan de slag met de basics van livability: in kleiner gemeenschapsverband een meer samenhangende, duurzame manier van wonen, werken, recreëren waardoor er minder gereden hoeft te worden, meer kansen zijn voor goed OV, fietsgebruik, lopen. [REDACTED]  
[REDACTED]. Hier gaan DOT, HUD en EPA ook op samenwerken. [REDACTED]  
[REDACTED]

- in de middag vond de inmiddels traditionele workshop met Volpe plaats op de NL ambassade. Dit keer over en rond het thema ITS. [REDACTED]  
[REDACTED]. De gemeenschappelijke noemer die bij deelnemers boven kwam was belangstelling voor een goede inschatting (evaluatie ex ante) van wat er aan ITS op ons af komt, wat daar de kosten en baten van zijn en hoe we daar programmatisch en inhoudelijk op kunnen inspelen. [REDACTED] en [REDACTED] werken dit nader uit tot een samenwerkingsagenda.

- na een [REDACTED] etentje met de hele delegatie en [REDACTED] hebben we de workshop afgesloten.

Actie

- leefbaarheid vertegenwoordigers in kaart brengen die interessant zouden kunnen zijn voor TRB; [REDACTED]

[REDACTED]



[REDACTED]

<b>Reisdoel en periode: Belgie, Brussel 5 februari 2010</b>		<b>Functie bestuurder: HID RWS DVS</b>
<b>Aantal deelnemers</b>		2
	<b>aantal deelnemers betaald uit publieke middelen</b>	2
	<b>dienst en functie meereizende ambtenaren</b>	RWS DVS Senior Adviseur
<b>Reisbestemming</b>		Brussel
<b>(Reisduur)</b>		Varieert van 1 tot 3 dagen (wegens verschil in betrokkenheid programma)
<b>Reisdoel</b>		Bijwonen Council van PIANC (World Association for Waterbourne Transport Infrastructure)
<b>Reiskosten, totaal voor zover betaald uit publieke middelen</b>		€ 603,87
	<b>uurvergoedingen</b>	€ 100,17
	<b>overnachtingen</b>	€ 186,92
	<b>ontbijt, lunch, diner</b>	€ 131,44
	<b>representatie</b>	€ 0,00
	<b>trein-/vliegtuigkosten</b>	€ 170,34
	<b>locale uitstapjes, entree- en reiskosten</b>	€ 0,00
	<b>Diversen (o.a. taxi)</b>	€ 15,00
<b>Verantwoordingsverslag</b>		Weekbericht HID DVS 1-9 februari 2010

Bijlagen: HID DVS-2010-2A

PIANC Council meeting 5 feb. '10

1. Het magazine "On Course" wordt omgevormd tot een elektronisch tijdschrift met een proefperiode van 2 jaar.
2. Er worden van de werkgroeprapporten geen papieren exemplaren meer gemaakt, behalve als de werkgroep de kosten van drukwerk en verzending kan dekken.
3. "E-newsletter Sailing Ahead" blijft bestaan.
4. Rapporten zijn voor externen benaderbaar via Google Books, maar zijn maar deels op internet te zien.
5. Er komt (voorstel aan AGA) een jaarboek (m.i.v. 2011) voor leden met samenvattingen, verwijzingen, nieuwe zaken.
6. vice president voordracht aan AGA: India, dhr. [REDACTED]
7. [REDACTED] blijft voorzitter van FinCom
8. Pas in 2015 komt er een vaste SG van PIANC. Door besparing op publicatiekosten wordt dit financieel haalbaar.
9. Poging gedaan om kandidatuur voor voorzitterschap open te stellen voor niet-oudgedienden van PIANC. Daarvoor is nu een (iets) ruimere opening voor het geval bijv. een oud-minister wordt voorgedragen.
10. Voorbereiding voor Liverpool AGA is op orde. Aanmeldingen komen geleidelijk binnen. Kosten van delegatieleden zijn gelijk als vorige keer, partner goedkoper.

Reisdoel en periode: <b>Spanje, Valencia 13 t/m 14 april 2010</b>		Functie bestuurder: HID RWS DVS
Aantal deelnemers		2
	aantal deelnemers betaald uit publieke middelen	2
	dienst en functie meereizende ambtenaren	RWS DVS Senior Adviseur
Reisbestemming (Reisduur)		Valencia
Reisdoel		5 dagen. Terugreis ernstig verstoord door aswolk vulkaan IJsland, met aanzienlijke extra kosten. Terugreis uiteindelijk via Basel.
Reisdoel		Bijwonen Algemene Vergadering van ECTRI (European Conference of Transport Research Institutes)
Reiskosten, totaal voor zover betaald uit publieke middelen		€ 4.034,01
	uurvergoedingen	€ 239,50
	overnachtingen	€ 457,80
	ontbijt, lunch, diner	€ 293,28
	representatie	€ 0,00
	trein-/vliegtuigkosten	€ 2.973,88
	locale uitstapjes, entree- en reiskosten	€ 0,00
	Diversen (o.a. taxi)	€ 69,55
Verantwoordingsverslag		Terugmelding HID DVS nr 12 2010

Bijlagen: HID DVS-2010-3A