

wegennet en het openbaar vervoer beter op elkaar af te stemmen ontstaan nieuwe mogelijkheden om in elke situatie te kiezen voor de handigste en meest efficiënte vervoerswijze. Dat betekent dat goede P+R voorzieningen nodig zijn, al aan de rand van de regio zodat het verkeer vóór de druk bereden ringwegen wordt opgevangen.

Een voorbeeld daarvan is het aanpassen van spoorwegknooppunt Kijfhoek, waarmee het vanaf de A15 en de A16 direct bereikbaar wordt. Vanaf daar overstappen op snel en frequent openbaar vervoer naar de belangrijkste bestemmingen in Rotterdam en omgeving.

### ANWB vraagt om nieuwe infrastructuurvisie

De ANWB heeft samen met TNO uitvoerig onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om de robuustheid van het Nederlandse wegennet te verhogen. Aan de minister van Verkeer & Waterstaat vraagt de ANWB de resultaten van het onderzoek als vertrekpunt te gebruiken voor het ontwikkelen van een nieuwe infrastructuurvisie.

Ook voor de regio's ligt er een belangrijke opgave. Met dit onderzoek geeft de ANWB de aanzet om de robuustheid van het totale wegennet bij alle verkeersplannen (provinciaal, regionaal en gemeentelijk) meer op de voorgrond te plaatsen.



Wilt u het volledige rapport ontvangen? Stuur een mailtje aan [belangenbehartiging@anwb.nl](mailto:belangenbehartiging@anwb.nl) onder vermelding van 'robuust wegennet'. Het wordt u binnen enkele dagen toegezonden.

### Reageren? Graag!

Mail uw reactie aan: [belangenbehartiging@anwb.nl](mailto:belangenbehartiging@anwb.nl) of schrijf aan: ANWB afdeling ALB, Postbus 93200, 2509 BA DEN HAAG.

Vermeld daarbij het onderwerp 'robuust wegennet', uw naam, adres en lidmaatschapsnummer.

## ● Slimme wegen naar de toekomst



Een paar honderd kilometer file is vandaag de dag heel gewoon. We maken zo intensief van onze wegen gebruik en we rijden zo dicht op elkaar, dat een klein incident al tot enorme files kan leiden. Wegwerkzaamheden, een ongeval op de andere rijbaan, een maaimachine in de berm, vaak hebben relatief kleine oorzaken al grote gevolgen. Er zit geen rek meer in ons wegennet. Het is kwetsbaar. Tijd voor een andere aanpak.

### Wat wil de ANWB?

- Regionaal verkeer via regionale wegen en doorgaand verkeer op doorgaande routes.
- Reservecapaciteit voor als het echt nodig is.
- Files op plekken waar ze de minste overlast veroorzaken.
- Slim gebruik van de wegen bij calamiteiten.

Hiermee wordt de basis gelegd voor een robuust wegennet. Een wegennet dat tegen een stootje kan zodat bij een flinke regenbui niet grote delen van de randstad meteen vast staan.

## Regionaal verkeer via regionale wegen

Een belangrijk deel van de files op autosnelwegen wordt veroorzaakt doordat het lange-afstand-verkeer en het regionale verkeer elkaar dwars zitten. Door het grote aantal op- en afritten gebruikt het lokale verkeer de autosnelweg vaak voor korte ritjes. Andere mogelijkheden, via provinciale wegen, zijn er meestal niet. Alle verkeer komt op de snelweg samen. Dat leidt bij de geringste verstoring tot files waar alle weggebruikers de dupe van zijn.

Om het aantal filekilometers op de autosnelwegen terug te dringen is het belangrijk dat regionaal verkeer via regionale wegen wordt afgewikkeld. De snelweg wordt dan het exclusieve domein van het lange-afstand-verkeer. Daar waar regionaal verkeer en lange-afstand-verkeer noodgedwongen van dezelfde weg gebruik moet maken, worden deze verkeersstromen van elkaar gescheiden. Voor het ombouwen van het snelwegennet tot 'intercitynet' is een relatief beperkt aantal aanpassingen nodig. Om het regionale netwerk aantrekkelijk te maken moet er wél het een en ander gebeuren.

## Aanpassingen aan het wegennet

Om de ideeën, die hierboven in het kort zijn omschreven, werkelijkheid te laten worden, is een aantal ingrepen nodig. Op de bestaande autosnelwegen gaat het voorlopig alleen maar om het terugbrengen van het aantal op- en afritten.

Het aanpassen van het regionale wegennet vergt meer inspanningen. Daar zijn ongelijkvloerse kruisingen nodig, moet het aantal rijstroken worden verdubbeld en vluchtstroken worden vervangen door pechhavens. Om ruimte



te besparen kan worden overwogen de breedte per rijstrook te beperken. Dat is mogelijk door de maximumsnelheid van 80 km/uur. Is er sprake van een (sterk) verhoogd verkeersaanbod, dan kan dit met flexibele bewegwijzering worden opgevangen en omgeleid via andere (regionale) wegen.

## Betere doorstroming van verkeer

Een tweedeling van het wegennet verbetert de doorstroming van het verkeer in hoge mate. Dat leidt tot minder files en kortere reistijden. Om te voorkomen dat er bij de overblijvende op- en afritten alsnog problemen ontstaan - bijvoorbeeld als de staart van een file op de afrit van een autosnelweg de doorstroming van die snelweg blokkeert - wordt voorgesteld over te gaan tot de introductie van zogenoemde opstelplaatsen. Daar kan de automobilist rustig afwachten tot er weer wegcapaciteit vrijkomt. Als voor deze oplossing wordt gekozen, verhindert het wachtende verkeer de doorstroming op de snelweg niet. Het doorgaande verkeer zal zijn bestemming eerder bereiken terwijl het verkeer op de opstelplaats niet meer tijd kwijt is dan normaal. Bovendien kan hij een betere inschatting maken van zijn totale reistijd.

## De splitsing van het wegennet in de praktijk

De problematiek als gevolg van het gecombineerde weggebruik door regionaal en lange afstand verkeer laat zich goed illustreren aan de hand van de situatie in de regio's Den Haag en Rotterdam. Het doorgaand verkeer op de ringweg van Rotterdam wordt danig gehinderd door in- en uitvoegend lokaal verkeer. Op de A13 tussen beide steden staan elke dag files. En ondertussen zoekt het regionale verkeer vanuit Nootdorp en Zoetermeer via de A12 en de Utrechtsebaan toegang tot Den Haag.

Met computermodellen zijn de gevolgen in beeld gebracht als wordt overgegaan tot verdeling van het regionale verkeer over meerdere routes. In dat toekomstbeeld is de A4 (inclusief het nog te voltooien deel door Midden Delfland) speciaal afgestemd op het lange-afstand-autoverkeer. Het lokale verkeer wordt met aparte rijstroken gescheiden van het doorgaande verkeer. De A13 wordt omgebouwd tot een regionale weg met smallere rijstroken. Tenslotte komt er een nieuwe regionale route tussen het Terbregseplein in Rotterdam (verlengde A16) en Leidschendam (N14). Zoals eerder omschreven worden bestaande regionale wegen waar nodig verbreed en voorzien van ongelijkvloerse kruisingen. Maar op andere plekken zouden wegen en knooppunten enigszins versimpeld kunnen worden, zoals het Prins Clausplein en het Kleinpolderplein, omdat die vooral een functie krijgen



voor het regionaal verkeer. Bij de hierna nog resterende knelpunten worden opstelplaatsen aangelegd waar de automobilisten even wachten als het verkeersaanbod te groot wordt. Deze nieuwe aanpak vermindert het aantal files als direct gevolg van incidenten met 30%. Dat is winst want juist de onvoorspelbaarheid van de reistijd door incidenten is de grootste ergernis van weggebruikers.

## Andere voordelen

De herindeling van het wegennet leidt tot meer voordelen. Zo zal het aantal ongevallen op regionale wegen naar verwachting dalen vanwege de ongelijkvloerse kruisingen en de gescheiden rijbanen. Omdat er aanzienlijk meer kilometers met een snelheid van 80 km/uur worden afgelegd, zijn er flinke positieve effecten op het milieu te verwachten.

De extra kosten van deze aanpak zijn pas te becijferen als de plannen op detailniveau zijn uitgewerkt. Weliswaar zijn er behoorlijke investeringen nodig voor het aanpassen van het regionale wegennet, maar deze worden voor een belangrijk deel goedge maakt door de sterke vermindering van de filekosten.

## Overstappen

Soms wil je van huis vertrekken met de auto maar onderweg overstappen op het openbaar vervoer. Omdat er weinig of geen gemakkelijk bereikbare overstapplaatsen beschikbaar zijn, is dit nu moeilijk te realiseren. Door het