

Ruim baan voor stads

10

VISIE ROBUUST WEGENNET

Tekst: Leendert van der Ent

Wie 125 wordt, kijkt anders tegen zaken aan. Dat geldt tenminste voor de ANWB. Die nam het initiatief om samen met TNO een visie op het wegverkeer in 2020 te ontwikkelen. Uitgangspunt voor de 'Visie Robuust Wegennet' is dat het wegennet zijn netwerkfunctie onder wisselende omstandigheden behoudt. In het case-gebied Rotterdam-Den Haag kan de automobilist daarbij altijd uitwijken naar alternatieve routes. Het stadsregionaal hoofdnet speelt een hoofdrol. Eigenlijk is dat vrij logisch, omdat bijna de helft van het wegverkeer een regionale bestemming heeft.

Onder normale omstandigheden wordt het Nederlandse wegennet vaak al volledig benut. Uit de productietechnologie is bekend dat reservecapaciteit nodig is voor een stabiel systeem, en bij wegen is dat niet anders. Op de huidige wegen is een ongeval, een evenement, een regenbui, natuurlijke fluctuaties of werk aan de weg voldoende voor lokale vertragingen. Die breiden zich vervolgens razendsnel uit.

Doordat het huidige wegennet nauwelijks bestand is tegen verstoringen, maakt dit de reistijd van A naar B onzeker. Automobilisten ervaren niet de 'normale' dagelijkse files als storend, maar vooral deze ongewisse reistijd. Doel van de visie is

TWEDE MAASVLAKTE: VISIES OP VERKEER EN VERVOER

Ir. Jeroen Schrijver is een van de negen TNO-deskundigen die een bijdrage leverde aan een onlangs verschenen TNO-rapport dat de effecten van de Tweede Maasvlakte op verkeer en vervoer in kaart brengt.

Het duurt naar verwachting nog tot 2033 voordat de Tweede Maasvlakte geheel in bedrijf zal zijn en de effecten daarvan op verkeer en vervoer doorwerken. Toch heeft TNO, in opdracht van het Havenbedrijf Rotterdam en de Projectorganisatie Maasvlakte 2, nu al een zestal visies gegeven op de te verwachten verkeers- en vervoerseffecten in 2020 en 2033 ('Tweede Maasvlakte - Visies op verkeer en vervoer tussen 2020 en 2033'). De zes visies hebben betrekking op verschillende deelaspecten, waarbij de focus ligt op de ontwikkelingen na 2020. De onderwerpen van deze visies zijn: ontwikkelingen goederenvervoer; robuuste achterlandverbindingen voor de Rotterdamse haven; effecten invoering prijsbeleid voor het wegverkeer; verkeersmanagement; intelligente voertuigen; verkeersemissies.

Het rapport schetst realistische scenario's voor bovengenoemde deelaspecten, gebaseerd op de in de milieueffectrapportage (MER) Bestemming Maasvlakte 2 voorziene ontwikkelingen.

dan ook vooral om de reistijd minder te laten fluctueren. Een robuust wegennet biedt alternatieve routes wanneer een wegvak of knooppunt door een incident vaststaat. Dat maakt de reistijd beter voorspelbaar.

Schelden van stromen

Stap één in het project was een functionele analyse van het huidige wegennet, inclusief de uitbreidingen daarop die tot 2020 gepland staan. Daarom is ook bijvoorbeeld de A4 Midden-Delfland meegenomen. Senior adviseur ir. Jeroen Schrijver van TNO: 'Vervolgens keken we welke verbindingen de automobilist kan kiezen tussen twee routes in de regio. Het aantal opties bleek gering. De regio heeft geen eigen wegennet en in Nederland zijn de snelwegen niet naast, maar op de plaats van oudere wegen gekomen. De automobilist heeft geen keuze.' Als het aan de ANWB en TNO ligt, verandert dat. Een belangrijk uitgangspunt in de visie van de ANWB en TNO is het scheiden van de verkeersstroom. In de stadsregio Den Haag-Rotterdam bestaat die voor 44 procent uit stadsregionaal verkeer, voor 45 procent uit in- en uitgaand verkeer en voor 11 procent uit doorgaand verkeer. Schrijver: 'Het huidige wegennet is erop gericht automobilisten naar snelwegen te leiden, ook voor korte ritten. In onze visie komt het regionale verkeer daar niet, maar maakt het gebruik van een stadsregionaal hoofdnet.'

Dat bestaat uit wegen die een tussenvorm zijn tussen de huidige autosnelweg en het onderliggende wegennet. 'Zo komt er maar een beperkt aantal gelijkwaardige kruisingen op voor', vertelt Schrijver. 'Die wegen worden door toepassing van gescheiden rijbanen en ongelijkvloerse kruisingen veiliger dan het huidige onderliggende wegennet. Er geldt bovendien een maximumsnelheid van 80 kilometer per uur.'

Die maximumsnelheid ligt lager dan op de snelweg. Schrijver: 'Maar op de totale reistijd van een regionale rit maakt dat niet zoveel uit. Als je maar kunt doorrijden. Dat proberen we zeker te stellen door de capaciteit van het stadsregionale hoofdnet flink uit te bouwen en de mogelijkheid te bieden om bij verstoringen een alternatieve route te bieden. Als het aan ons ligt, krijgt de automobilist in 2020 de keuze uit drie routes om van Rotterdam naar Den Haag te rijden.' Overigens hoeft voor de uitvoering van de visie maar relatief weinig extra asfalt te worden aangelegd. Schrijver: 'Het is vooral een andere verdeling dan die in de reguliere plannen zit. Die gaan uit van twee stroken A4, drie stroken A13 en één strook N471 tussen Den Haag en Rotterdam. Dat zijn vijf stroken snelweg en één strook onderliggend. Van dat totaal van zes stroken wordt nu al erkend dat het te weinig is. Onze "Visie Robuust Wegennet" wil vier stroken A4/N4, twee stroken N13 en twee stroken N471. Dat is zes stroken stadsregionaal hoofdnet en twee stroken snelweg.'

Vermindering van verliestijd

Het doorgaand verkeer en het in- en uitgaand verkeer blijven in de visie gebruikmaken van de snelwegen en mogen daar 120 km/h rijden. Het aantal op- en afritten is zeer beperkt. Schrijver: 'Per saldo is de invloed van de visie op de totale reistijd en op de totale hoeveelheid gereden kilometers niet zo groot. Daardoor zal het plan ook geen aanzuigende werking op de mobiliteit hebben.' Het grote winstpunt zit in de vermindering van de verliestijd als gevolg van incidenten: het ontwerp van het robuuste wegennet voor de regio Rotterdam-Den Haag

regionaal verkeer



zal de gemiddelde reistijd met dertig procent verminderen. Behalve uitbouw van het stadsregionaal hoofdnet dragen verschillende andere maatregelen bij aan een robuust wegennet. Zo bevat het netwerk op strategische plekken flexibele gebruiksmogelijkheden om in te spelen op niet-reguliere situaties. Het kan bijvoorbeeld gaan om spitsstroken, flexibel indeelbare rijstroken en een doorsteekmogelijkheid via de middenberm die automobilisten in staat stelt om te keren en een andere route te kiezen.

Het robuuste wegennet moet zorgen voor doorstroming én buffers bieden. Buffers zijn bijvoorbeeld zeer ruime opstel-mogelijkheden in combinatie met verkeersdoseersystemen. Ze voorkomen dat files 'terugslaan', waardoor ook andere routes vast komen te staan. Ze doseren bovendien het verkeer zodanig dat wegen 'stroomopwaarts' filevrij blijven.

Een goede koppeling met het openbaar vervoer hoort ook bij

een robuust wegennet. Vanaf de doorgaande routes aan stadsranden komen daarvoor goed bereikbare overstappunten.

Hoopgevend

Een visie is natuurlijk nog geen staand beleid. Is het alleen maar 'spielerei'? Schrijver: 'Beslist niet; het was meer dan alleen maar leuk om in zo'n project met de ANWB samen te werken. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat gaat met de visie aan de slag. Minister Eurlings heeft gezegd dat hij er blij mee was en dat hij er veel onderdelen terugziet in zijn eigen plannen. Dat klinkt hoopgevend.'

Hoe het uiteindelijk uitpakt? In 2020 zal het duidelijk zijn. Wellicht is het dan weer mogelijk afspraken te maken en daar nog op tijd te verschijnen ook.

Info: jeroen.schrijver@tno.nl