

Bijlage bij het persbericht

Acupunctuur in de hoofdstructuur

Analyse Nederlandse knooppunten.

Voor het advies van de VROM-raad is een analyse gemaakt van de knooppunten in het Nederlandse infrastructuurnetwerk. Hierbij gaat het om toegangspunten tot het netwerk van autosnelwegen (afslagen) en spoorwegen (stations). Er zijn ruim 900 knooppunten in de Nederlandse netwerken. Op zo'n 70 plekken vallen afslag en station samen (binnen 1,5 km afstand). Dergelijke punten worden multimodale knooppunten genoemd. Op zulke punten is het mogelijk van het ene op het andere mobiliteitssysteem te stappen. Bijvoorbeeld van de auto op de trein.

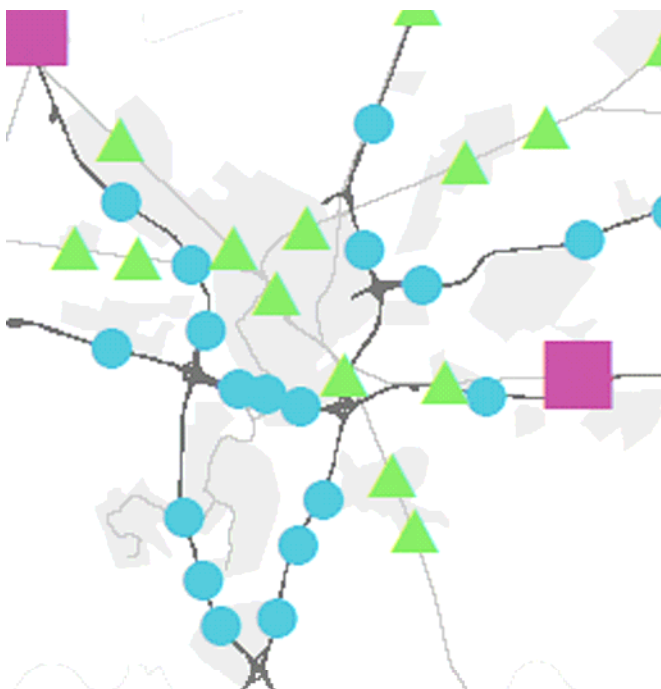
Verschillende stedelijke netwerken

Uit de analyse wordt duidelijk dat de infrastructuurnetwerken rond steden op verschillende wijze functioneren. In onderstaande figuren zijn blauwe cirkels afslagen, groene driehoeken stations en paarse blokjes multimodale knooppunten.



Amsterdam

- ringweg kruist op een aantal plekken met de spoorwegen: groot aantal multimodale stations
- multimodale stations zowel met trein als auto zeer goed ontsloten
- Verschillende multimodale stations hebben verschillend profiel/karakter. Schiphol als luchthaven, Amsterdam Zuid als financieel centrum, Bijlmer voor retail/leisure



Utrecht

- cruciaal element in zowel wegennetwerk als spoornetwerk
- beide netwerken gescheiden, knooppunten zijn of per auto of per trein bereikbaar.
- alleen in Breukelen en Driebergen-Zeist overstap van auto naar trein en vice versa mogelijk
- daarmee grote bereikbaarheidsproblemen Utrecht

Bijlage bij het persbericht

De Randstad altijd bereikbaar

Vorige week woensdag, 13 mei 2009, kantelde een busvoertuig van Schiphol op de A4 bij Nieuw Vennep. Het voertuig blokkeerde vijf rijstroken van 9.30 tot ongeveer 14.00 uur. Geadviseerd werd via de A2 en de A12 te rijden. Toen de baan werd vrijgegeven stond er nog 17 km file. Vele automobilisten hadden meer dan een uur vertraging.

Op maandag 23 maart 2009 ontspoorde enkele wagons van een goederentrein op het traject Utrecht-Den Haag tussen Vleuten en Utrecht-Terwijde. Reizigers werd geadviseerd afhankelijk van de bestemming te reizen via Schiphol of via Den Bosch. De extra reistijd bedroeg minimaal 1 uur. De stremming van dit traject duurde ongeveer een week.

Dit zijn twee voorbeelden waarbij door incidenten het verkeer flink wordt ontwricht. De kosten van zulke incidentele files nemen van 1 miljard in 2008 toe tot 4 miljard in 2030. De reiziger ervaart deze onverwachte files als meest ergerlijk, ze zijn niet in te plannen.

De Raad voor Verkeer en Waterstaat adviseert de verkeers- en vervoersnetwerken betrouwbaarder te maken. Dit kan worden gedaan door onder andere:

- reservecapaciteit te maken via omleidingroutes
- compartimentering, zodat files zich niet als een olievlek verspreiden, bijvoorbeeld door opstelstroken bij afritten;
- snel te kunnen reageren op incidenten bijvoorbeeld door wisselstroken
- snel herstel, bijvoorbeeld reparatie van bovenleidingen en samenwerking van verschillende hulpdiensten.

Die betrouwbaarheid moet ook in het beleid worden verankerd. Via richtlijnen en toetsen kan het Rijk ertoe bijdragen dat verkeers- en vervoersnetwerken minder gevoelig zijn voor verstoringen. De bestuurlijke organisatie moet ook gericht zijn op die betrouwbaarheid door samenwerking van beleidsterreinen (ruimtelijke ordening en infrastructuur), gebiedsgerichte samenwerking en door het nemen van bestuurlijke verantwoordelijkheid.