

RAPPORT

Sturingsvisie DVM Midden Nederland

Klant: Provincie Utrecht

Referentie: INFRAR001D01

Versie: 01/Finale versie

Datum: 20-1-2016

Laan 1914 no.35
3818 EX Amersfoort
Netherlands
Transport & Planning
Trade register number: 56515154

+31 88 348 20 00 **T**
+31 33 463 36 52 **F**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Sturingsvisie DVM Midden Nederland

Ondertitel:

Referentie: INFRAR001D01

Versie: 01/Finale versie

Datum: 20-1-2016, aangepast 11 oktober 2016

Projectnaam: Actualisatie Sturingsvisie DVM

Projectnummer: BD9420-100-100

Auteur(s): Suzanne van Lieshout, Jacco van Leuven

Opgesteld door: Suzanne van Lieshout

Gecontroleerd door: _____

Datum/Initialen: _____

Goedgekeurd door: _____

Datum/Initialen: _____

Classificatie

Projectgerelateerd



Disclaimer

No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The quality management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001, ISO 14001 and OHSAS 18001.

Inhoud

1	Inleiding	1
2	Gebruik Sturingsvisie	3
3	Monitoringskaart	4
3.1	Wat is het?	5
3.2	Hoe gebruik je het?	5
3.3	Toelichting keuzes	5
3.4	Wijzigingen t.o.v. versie 2009	5
4	Functiekaart	6
4.1	Wat is het?	7
4.2	Hoe gebruik je het?	7
4.3	Toelichting keuzes	7
4.4	Wijzigingen t.o.v. versie 2009	7
5	Referentiekader	8
5.1	Wat is het?	8
5.2	Hoe gebruik je het?	8
5.3	Kwalitatief kader	8
5.4	Kwantitatief kader	9
5.5	Beschermde wegen	9
6	Beschikbaar wegennet	12
6.1	Wat is het?	13
6.2	Hoe gebruik je het?	13

6.3	Toelichting keuzes	13
6.4	Wijzigingen t.o.v. versie 2009	13
7	Prioriteitenkaart	14
7.1	Wat is het?	15
7.2	Hoe gebruik je het?	15
7.3	Toelichting keuzes	15
7.4	Wijzigingen t.o.v. versie 2009	16
8	Afwegingskader	17
9	Aanbevelingen	20

Bijlagen

1	Conditie voor inzet van ondersteunende wegen
----------	---

1 Inleiding

Waarom een DVM sturingsvisie?

De DVM Sturingsvisie Midden-Nederland vormt de brug tussen de (regionale) beleidsdoelstellingen en de tactische uitwerking voor operationeel verkeersmanagement.

De Sturingsvisie geeft:

- Een gemeenschappelijke basis op tactisch niveau; een richtinggevend kader om samenhangende maatregelen te kunnen afleiden;
- Een vertrekpunt en kader op operationeel niveau voor het opstellen van regionale regelscenario's.

Waarom een actualisatie?

De DVM Sturingsvisie van Midden-Nederland dateert van mei 2009. Sinds 2009 is er hard gewerkt aan het verbeteren van de bereikbaarheid van Midden-Nederland. Om een aantal voorbeelden te noemen: de A2, A12, A27 en A28 zijn verbreed, Op het 24 oktoberplein in Utrecht is de fly-over aangelegd, de randweg Harmelen (N419)¹ is gerealiseerd en de wegenstructuur rond de wijken Vathorst en Leidsche Rijn is gewijzigd. Ook op kruispuntniveau zijn knelpunten opgelost.

Daarnaast zijn er nieuwe inzichten: de modaliteiten openbaar vervoer en fiets worden steeds meer onderdeel van verkeersmanagement. Er is behoefte aan een goed multimodaal afwegingskader, waarmee de gebruikers van de Sturingsvisie worden geholpen in het maken van keuzes.

Tot slot blijkt een aantal onderdelen van de Sturingsvisie uit 2009 niet in lijn met de uitvoering in de praktijk. Als voorbeeld: de gelijke prioriteiten van de N199 (Bunschoterstraat) en de A28, de

Arnhemseweg in Amersfoort en de A27 en de Europalaan in Utrecht met de A12. Een gelijke prioriteit suggereert dat de pijn op deze wegen evenredig verdeeld wordt. In de praktijk gaan we hier anders mee om.

Bovenstaande gaf aanleiding om de Sturingsvisie te actualiseren en aan te passen aan de nieuwste inzichten.

Afstemming met betrokken partijen

Bij de actualisatie van de Sturingsvisie is vanuit de betrokken partijen nadrukkelijk gevraagd om een heldere, compacte en bruikbare rapportage. Vandaar dat er voor gekozen is om in dit rapport niet te focussen op de gehele procesgang, maar alleen de eindresultaten te presenteren. Dit neemt niet weg dat het eindproduct tot stand is gekomen in nauwe samenwerking met een begeleidingsgroep² en tussentijds is afgestemd met vertegenwoordigers van alle gemeenten in de regio. Daar waar belangrijke keuzes gemaakt zijn, zijn deze wel beknopt toegelicht in deze rapportage.

Positie van dit document en leeswijzer

Deze rapportage bevat de nadere uitleg en onderbouwing van de geactualiseerde DVM Sturingsvisie Midden Nederland. Per deelproduct is achtereenvolgens beschreven:

- 1) Wat het product is;
- 2) Wanneer en hoe het gebruikt wordt;
- 3) Waarom bepaalde keuzes zijn gemaakt;
- 4) Welke afwijkingen er zijn ten opzichte van de voorgaande Sturingsvisie.

Dit document is daarmee vooral bedoeld voor de ambtelijk specialisten, om de uitleg en onderbouwing van gemaakte keuzes te kunnen geven.

¹ BRAVO

² De begeleidingsgroep bestond uit vertegenwoordigers van Rijkswaterstaat, de provincie Utrecht, de gemeenten Utrecht en Amersfoort en het Regionaal Tactisch Team

Projectgerelateerd

Voor het dagelijks gebruik zijn de diverse netwerkkaarten gedigitaliseerd en online ontsloten met GIS Online:
<http://arcg.is/1KKxauG>

De online versie is voor iedereen beschikbaar en bevat de laatste versie³ van de visie en de kaarten.

³ Op 11 oktober 2016 zijn in deze rapportage tekstuele aanpassingen doorgevoerd vanwege naamswijziging van het mobiliteitsplan van de gemeente Utrecht. Inhoudelijk zijn er geen wijzigingen ten opzichte van de in januari 2016 in het UVVB vastgestelde Sturingsvisie Midden-Nederland.

2 Gebruik Sturingsvisie

Benutting als onderdeel van totaalpakket

Onder de vlag van VERDER werken gemeenten, provincie en het rijk samen om de bereikbaarheid van de regio Midden-Nederland te verbeteren. VERDER onderzoekt welke maatregelen nodig zijn, om de bereikbaarheid van de regio voor 2020 en in de periode daarna te waarborgen. De oplossingen liggen o.a. op het gebied van openbaar vervoer, fiets, verkeersmanagement. Pas als dergelijke oplossingen geen soelaas bieden, is uitbreiding of aanleg van nieuwe infrastructuur aan de orde.

Dit geeft aan dat verkeersmanagement één van de instrumenten is om de regio bereikbaar te houden. Verkeersmanagement is onderdeel van een totaalpakket aan middelen.

Het doel van verkeersmanagement in de regio Midden Nederland is:

- Een beter gebruik van het gezamenlijk beheerde verkeers- en vervoersnetwerk;
- De reiziger bewust te laten kiezen: ga ik reizen, met welk vervoermiddel, via welke route en op welk tijdstip?
- De keuzes van de reiziger te kennen en te beïnvloeden met (verkeers-)informatie.

Verkeersmanagement is een krachtig instrument: Het KiM heeft voor Rijkswaterstaat becijferd dat investeringen in verkeersmanagement in de periode 2000-2013 tot een reductie van 7% verliestijd als gevolg van files heeft geleid. Tegelijkertijd weten we ook dat verkeersmanagement slechts tot een bepaald niveau een oplossing biedt; op sommige momenten of locaties is de ruimte die 'over' is beperkt en kan er ook met verkeersmanagement niet meer geschakeld worden, zonder de afgesproken grenswaarden te overschrijden.

Hoe de Sturingsvisie te gebruiken

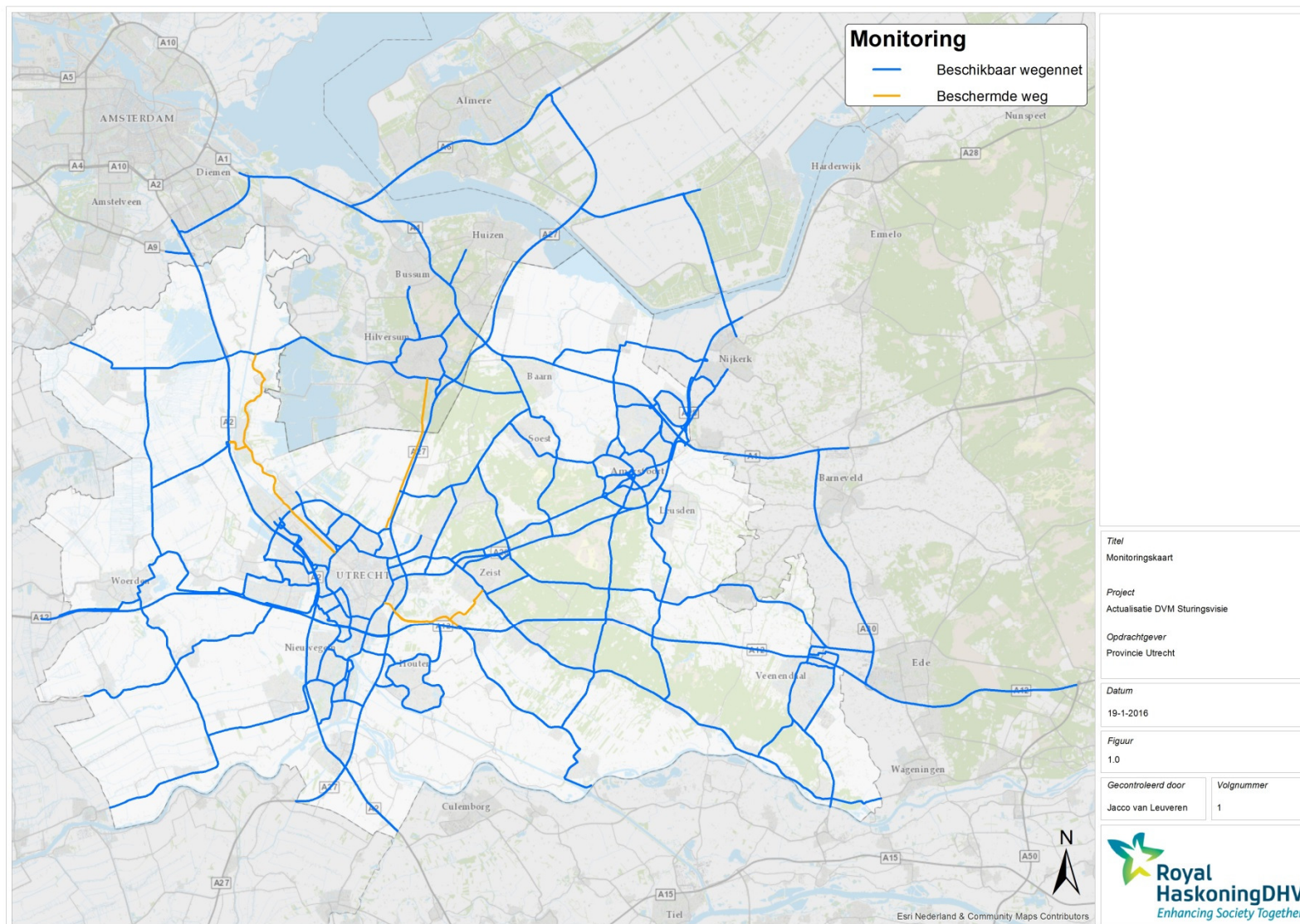
De Sturingsvisie vormt de basis voor verkeersmanagement en beschrijft welke afweging de regio maakt voor het inzetten van verkeersmanagement. Op hoofdlijnen onderscheiden we de volgende processtappen:

- 1) Monitoren van de kwaliteit van het verkeers- en vervoerssysteem. Hiervoor gebruiken we de Monitoringskaart: deze geeft weer welke wegen vanuit verkeersmanagement gezien belangrijk zijn om te monitoren.
- 2) Toetsen aan de kwaliteitsnormen. In het Referentiekader⁴ is beschreven aan welke kwaliteit het verkeerssysteem moet voldoen: voor alle modaliteiten (OV, fiets, auto) zijn parameters benoemd. Voor de auto zijn deze parameters gekoppeld aan de functie van de weg, zoals vastgelegd in de functiekaart (zie hoofdstuk 4).
- 3) Als uit de confrontatie van stap 1 met stap 2 blijkt dat er een knelpunt is, passen we verkeersmanagement toe.
- 4) Het beschikbare wegennet geeft aan welke wegen beschikbaar zijn voor de inzet⁵ van verkeersmanagement.
- 5) De prioriteitenkaart van wegen geeft aan hoe we de wegen inzetten: op welke netwerkdelen wordt een goede afwikkeling zolang mogelijk nagestreefd?
- 6) In het multimodale afwegingskader is beschreven welke regelaanpak we volgen in het geval niet wordt voldaan aan de kwaliteitseisen.

⁴ Kwantitatieve referentiekader Regionaal Verkeersmanagement Midden-Nederland (2012)

⁵ In sommige gevallen alleen geconditioneerde inzet

3 Monitoringskaart



3.1 Wat is het?

De Monitoringskaart geeft weer welke wegen, vanuit verkeersmanagement gezien, belangrijk zijn om te monitoren.

De kaart bestaat uit:

- Beschikbaar wegennet: alle wegen die kunnen worden ingezet voor verkeersmanagement. Dit zijn alle wegen die voor het afwikkelen van voorkeurroutes beschikbaar zijn.
- Beschermde wegen: wegen waarvan bekend is dat deze door overige weggebruikers als alternatief gebruikt worden bij drukte op hun voorkeursroute (sluipverkeer), terwijl dat niet past bij de omgeving van de weg. Het is niet wenselijk om op deze wegen extra verkeer te krijgen als gevolg van verkeersmanagement.

3.2 Hoe gebruik je het?

Het streven is om al deze wegen continue te monitoren en te toetsen aan het Referentiekader. Deze wegen dienen dan ook te worden opgenomen in het Basismeetnet van de regio Midden Nederland. Wanneer uit de toetsing blijkt dat niet wordt voldaan aan de beoogde kwaliteitseisen, wordt verkeersmanagement in gezet (zie ook hoofdstuk 2).

Ook tijdens de inzet van verkeersmanagement worden deze wegen gemonitord om:

- Te toetsen of de inzet van verkeersmanagement (voldoende) effect sorteert;
- Te toetsen of de inzet van verkeersmanagement geen onbedoelde neveneffecten heeft elders op het wegennet.

3.3 Toelichting keuzes

De Monitoringskaart is niet uitputtend; ongetwijfeld zijn er meer wegen waar ongewenst verkeer rijdt (sluipverkeer). In de Monitoringskaart is ervoor gekozen alleen die beschermde wegen op te nemen, die

regionaal van belang zijn en een 'verbindend' karakter hebben, maar niet geschikt zijn voor grote hoeveelheden verkeer en daarmee niet onderdeel zijn van het beschikbaar wegennet voor verkeersmanagement. Het betreft:

- N402 (Loenen aan de Vecht, Breukelen, Amsterdamsestraatweg);
- N417 (Hilversum);
- N411 (Bunnik).

3.4 Wijzigingen t.o.v. versie 2009

In de Sturingsvisie van 2009 was nog geen afzonderlijke Monitoringskaart opgenomen. De behoefte hieraan bestond vanuit de discussie over 'beschermde wegen' in het wegennet. Deze wegen zijn niet inzetbaar voor regionaal verkeersmanagement, maar het is wél belangrijk deze te (blijven) monitoren om te voorkomen dat de verkeersontwikkeling op deze wegen verslechtert als gevolg van inzet van verkeersmanagement. Om dit onderscheid duidelijk te maken, is besloten een afzonderlijke monitoringskaart te maken.

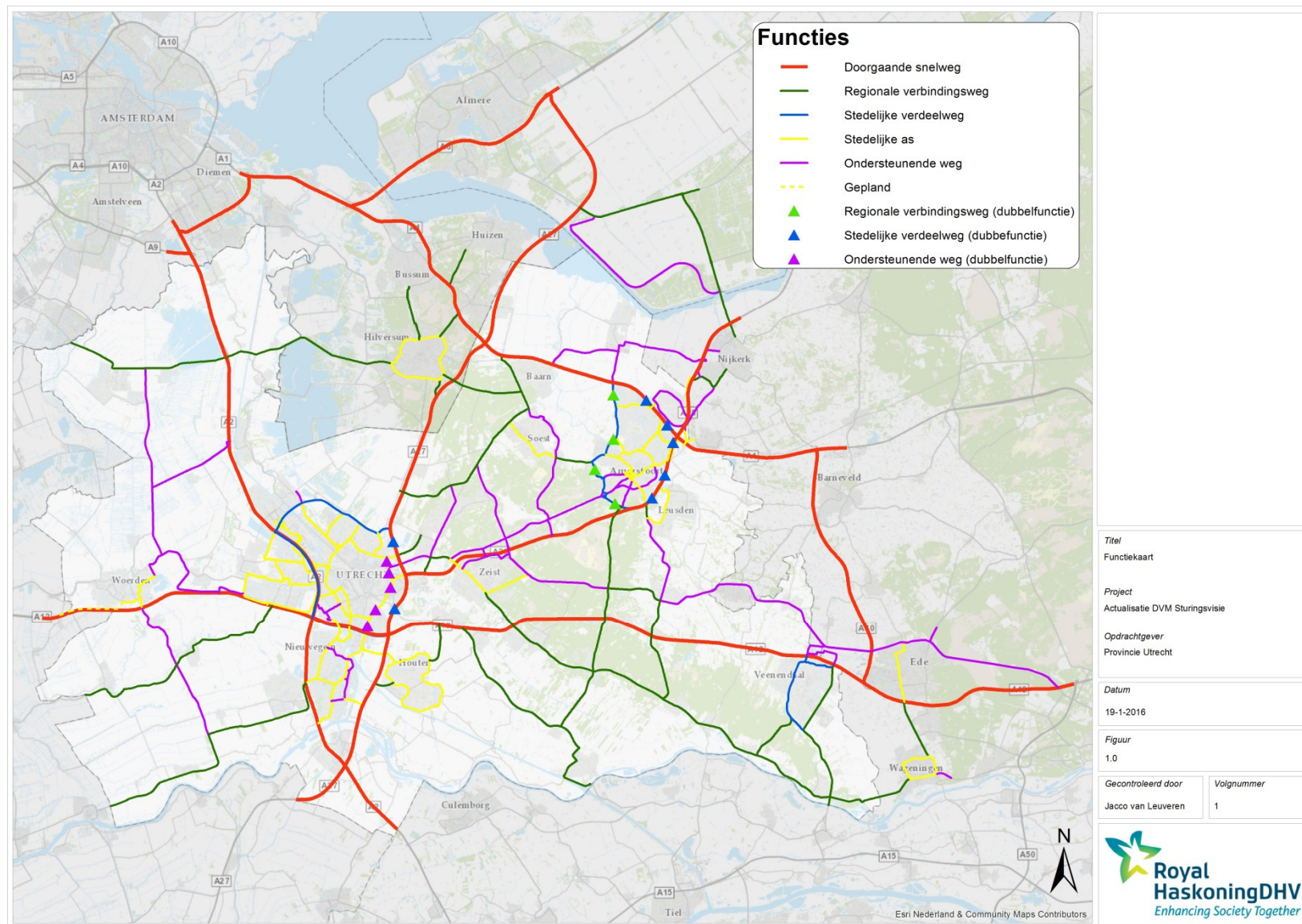
Beschermde wegen die niet meer op de kaart voorkomen:

- Lokale wegen, waar reeds maatregelen getroffen zijn/worden om (sluip)verkeer tegen te gaan:
 - Drakenburgerweg in Baarn;
 - Soestdijkseweg Noord in De Bilt.
- N405, vanwege de aanleg van de randweg om Harmelen is de hoeveelheid (sluip)verkeer verminderd;
- Achtersloot bij IJsselstein, vanwege de relatief beperkte hoeveelheid (sluip)verkeer.

Overige wijzigingen:

- De wegenkaart van de gemeente Utrecht is gewijzigd en komt overeen met het Netwerk auto uit het mobiliteitsplan 'Slimme Routes Slim Regelen Slim Bestemmen';
- De wijk Vathorst en de Energieweg (i.p.v. Hogeweg) in Amersfoort is toegevoegd;
- De N301 en N704 (provincie Flevoland) zijn toegevoegd.

4 Functiekaart



4.1 Wat is het?

De Functiekaart geeft de functie van de weg aan. De functie geeft aan wat de betekenis van een bepaalde weg is voor de doorstroming en bereikbaarheid op netwerkniveau. De volgende typen wegen zijn gedefinieerd:

De functie van **doorgaande snelwegen** is een betrouwbare verkeersafwikkeling van grote verkeersvolumes met hoge snelheid tussen economische kerngebieden nationaal en tussen herkomst en bestemmingsgebieden binnen en buiten de regio en de economische kerngebieden in de regio.

De functie van **regionale verbindingswegen** is een betrouwbare verkeersafwikkeling tussen regionale centra enerzijds en belangrijke economische centra anderzijds, voor zover deze niet over doorgaande snelwegen worden afgewikkeld.

De **stedelijke verdeelwegen** hebben een functie om het verkeer rond belangrijke economische centra te verdelen en zo te voorkomen dat stagnaties in de omgeving van belangrijke economische centra leiden tot regionale verstoppingen.

De functie van **stedelijke assen** is om te zorgen voor een snelle en betrouwbare verbinding tussen de stadsentree en de stadscentra en zo verkeer van lagere orde stedelijke wegen te onttrekken.

De **ondersteunende wegen** hebben geen specifieke functie, maar kunnen worden ingeschakeld als regionale verbindingsweg of stedelijke as om de verkeersafwikkeling op het netwerk te verbeteren.

4.2 Hoe gebruik je het?

Bij de functie van de weg hoort een bepaald kwaliteitsniveau. Deze is vastgelegd in het Referentiekader.

Bij het monitoren van het netwerk wordt de functiekaart gebruikt om vast te stellen welk kwaliteitsniveau bij de verschillende wegen hoort: een stedelijke verdeelweg heeft een ander kwaliteitsniveau dan een stedelijke as.

Ook voor de inzet van maatregelen is de functiekaart van belang. Ondersteunende wegen kunnen bijvoorbeeld alleen worden ingezet onder bepaalde condities. Deze condities zijn vastgelegd in bijlage 1.

4.3 Toelichting keuzes

De functies zijn toegekend op basis van bestaand beleid, dan wel de meest recente inzichten. Zo is voor Utrecht bijvoorbeeld uitgegaan van het mobiliteitsplan 'Slimme Routes Slim Regelen Slim Bestemmen'. De Waterlinieweg heeft daardoor als bijvoorbeeld een dubbelfunctie gekregen: voor de stad heeft deze weg de functie van stedelijke as, maar voor de korte termijn blijft deze weg als ondersteunende weg nodig om te kunnen bijschakelen als regionale verbindingsweg.

4.4 Wijzigingen t.o.v. versie 2009

Ten opzichte van de versie van 2009 is de functiekaart gewijzigd:

- Amersfoort: de gehele westelijke randweg (N199 en N221) heeft dezelfde functie. Dit is conform huidige praktijk.
- Utrecht: vrijwel alle wegen binnen de ruit (NRU-A27-A12-A2) hebben de functie stedelijke as gekregen.
- Op de randen van het gebied zijn de functies afgestemd met aangrenzende regio's. Op basis daarvan is bijv. de functie van de N225 aangepast.

De snelwegen om Amersfoort (A1 en A27) hebben een dubbelfunctie gekregen (doorgaande snelweg en stedelijke verdeelweg), overeenkomstig de situatie Utrecht (parallelwegen A2, A12 en de A27).

5 Referentiekader

5.1 Wat is het?

Het referentiekader beschrijft de criteria en grenswaarden voor de inzet van verkeersmanagement. Dit hangt samen met de kwaliteitseisen per netwerk (OV-fiets-auto): de ambitie die we stellen voor een goede bereikbaarheid van de regio. Deze kwaliteitseisen zijn een afgeleide van bestaand beleid.

Het referentiekader kent twee niveaus:

- Een ambitieniveau: dit beschrijft het gewenste kwaliteitsniveau waarbij voldaan wordt aan de beleidswensen. Dit ambitieniveau is voor de auto uitgedrukt in streefsnelheden.
- Een basisniveau: dit beschrijft de ondergrens. Wanneer de prestatie beneden deze ondergrens komt, is sprake van een knelpunt.

Het ambitieniveau is voor alle wegen met dezelfde functie hetzelfde. Wanneer deze ambitie niet gehaald wordt, bepaalt het basisniveau of sprake is van een knelpunt of niet. Dit basisniveau is afhankelijk van de prioritering van de weg.

5.2 Hoe gebruik je het?

Vanuit de monitoring van de netwerken krijgen we inzicht in het gerealiseerde kwaliteitsniveau. Door dit kwaliteitsniveau te vergelijken met de kwaliteitseisen en criteria die we gesteld hebben, wordt duidelijk:

- Of er sprake is van een knelpunt.
- Wat de ernst is van het knelpunt.
- Of ongewenste neveneffecten optreden.

Indien er sprake is van een knelpunt volgt de stap om te kijken of we verkeersmanagement kunnen toepassen om het knelpunt op te lossen of de effecten kunnen verminderen.

5.3 Kwalitatief kader

In het kwalitatief referentiekader is het ambitieniveau voor het auto-netwerk weergegeven in streefsnelheden. Dit zijn snelheden die bepaald zijn op basis van een norm. Voor Doorgaande wegen geldt bijvoorbeeld dat de reistijd in de spits 1,5 keer langer mag duren dan de reistijd bij een snelheid zonder vertraging⁶.

Per prioriteit is vervolgens gedefinieerd wanneer we spreken van een knelpunt. De grenswaarden voor een lager geprioriteerde weg zijn minder 'streng'. Dat zit 'm niet zozeer in absolute streefwaarde, maar in het aantal keer dat het ambitieniveau niet gehaald wordt. Daarmee sturen we meer op betrouwbaarheid in plaats van doorstroming. Tabel 1 geeft het kwalitatief kader voor het autoverkeer weer.

Voor OV is het referentiekader gekoppeld aan de dienstregelingen. Gestuurd wordt op de mate van afwijking ten opzichte van de dienstregeling.

Voor fiets is nog geen kader benoemd. In de Fietsvisie van de Regio Utrecht⁷ wordt gesproken over een maximum vertragingstijd van 15 seconden per kilometer. In de praktijk wordt deze niet toegepast, vanwege gebrek aan monitoring daarvan. Bij de uitwerking van deze Sturingsvisie naar de operationele uitvoering, zullen dan ook nieuwe afspraken gemaakt moeten worden over de te hanteren indicator en norm voor fietsers resp. fietsroutes.

⁶ Als 'snelheid zonder vertraging' is de maximum geldende snelheid genomen (limiet).

⁷ November 2013

5.4 Kwantitatief kader

Het kwalitatief referentiekader moet worden uitgewerkt in een kwantitatief kader. Dit is nodig om het meetbaar te maken, het te kunnen programmeren in operationele systemen (o.a. het NMS⁸) en om periodieke monitoringsrapportages te kunnen opstellen.

Voor het **auto-netwerk** wordt gestart met een eerste set eisen, welke qua criteria in lijn liggen met het vigerende referentiekader¹².

Voor de **OV-netwerken** geldt als ambitie dat er geen vertraging is ten opzichte van dienstregeling. Een 100%-betrouwbaarheid is niet reëel. Er doen zich in de praktijk altijd situaties voor waarbij een kwaliteitseis niet gehaald wordt. Dit zijn veelal situaties die niet beheersbaar zijn, denk bijvoorbeeld aan ongevallen en extreme weersomstandigheden. Vandaar dat een 85%-betrouwbaarheidsinterval geldt. Voor de hoogste categorie (tram) is dit ambitieniveau de norm. Om deze norm te kunnen halen krijgt deze categorie absolute prioriteit in alle gevallen. Voor prioritaire routes is een beperkte afwijking van maximaal 1,5⁹ minuten vertraging t.o.v. de dienstregelingstijd toegestaan. De derde categorie betreft alle ontsluitende buslijnen. Hiervoor geldt een maximale vertraging van 3 minuten⁸.

Voor het **fietsnetwerk** zijn er nog geen concrete kwaliteitsnormen benoemd in het fietsbeleid. Ook zijn er nog geen operationele middelen voorhanden om te monitoren. Wel wordt er op dit moment door de Provincie Utrecht gewerkt aan een fietsmodel, wat input kan bieden voor het opstellen van criteria en grenswaarden.

De kwaliteitseisen zullen vervolgens in een **cyclus van monitoring en verbetering** tegen het licht worden gehouden en waar nodig aangescherpt of juist verruimd. De praktijkervaring die het Regionaal Tactisch Team (RTT) als gebruiker opdoet zal voor een belangrijk deel leidend zijn voor deze cyclus.

⁸ Netwerk Management Systeem

⁹ voorlopige norm

Op dit moment wordt het NMS door het RTT in gebruik genomen. Samen met het onlangs in gebruik genomen CSB¹⁰ heeft het RTT hiermee de middelen in handen om zicht te krijgen op het huidige kwaliteitsniveau voor het autonetwerk. Dit houdt in dat het RTT vanaf nu praktijkervaring kan gaan opdoen voor dit netwerk.

Vanuit het beleid wordt ook reeds gemonitord op de OV-routes. Deze data en middelen zullen beschikbaar moeten komen voor de gebruiker van verkeersmanagement op operationeel niveau.

5.5 Beschermden wegen

Beschermden wegen hebben een aparte status in het referentiekader. Voor beschermden wegen wordt geen onderscheid gemaakt in ambitieniveau en basisniveau. De criteria voor het kwaliteitsniveau op deze wegen zijn leefbaarheid en veiligheid, in plaats van streefsnelheid. Leefbaarheid en veiligheid worden voor een belangrijk deel bepaald door de hoeveelheid verkeer. Vanuit verkeersmanagement kijken we op deze wegen dan ook vooral naar het aandeel verkeer op deze wegen dat niet op zijn voorkeursroute (uit de Sturingsvisie) rijdt. De norm hiervoor is niet een absoluut getal, maar een afwijking ten opzichte van een 'normale' situatie (= rustige spitsperiode).

De concrete invulling hiervan dient per beschermden weg te worden ingevuld op basis van de beschikbare middelen. Meest voor de hand liggend is het monitoren van het aandeel verkeer dat vanaf het beschikbare wegennet naar een beschermden weg rijdt.

Voorbeeld bij de N402: door het monitoren van het aandeel rechtsafslaande bewegingen op het kruispunt N201/N402 in de avondspits, kan worden vastgesteld of dit aandeel substantieel toeneemt in drukke avondspitsen of bij drukte elders in het wegennet.

¹⁰ Basismetnet

Projectgerelateerd

Tabel 1 Kwalitatief Referentiekader voor auto-verkeer

	Ambitie	Basisniveau					
Functie indeling	Factor ¹ Streefsnelheid	Prioriteit 1	Prioriteit 2	Prioriteit 3	Prioriteit 4	Prioriteit 5	Prioriteit 6
Doorgaande weg	1,5	Geen oponthoud tov streefsnelheid	Incidenteel ² oponthoud				
Regionale verbindingsweg	2,0			Geen oponthoud tov streefsnelheid	Incidenteel ² oponthoud	Regelmatig ³ oponthoud	Regelmatig ³ oponthoud
Stedelijke verdeelweg	2,0			Geen oponthoud tov streefsnelheid			
Stedelijke as	2,0 (1,5 ⁴)			Geen oponthoud tov streefsnelheid	Incidenteel ² oponthoud	Regelmatig ³ oponthoud	Regelmatig ³ oponthoud
Ondersteunende weg	2,0					Incidenteel ² oponthoud	Regelmatig ³ oponthoud

¹ De factor streefsnelheid geeft aan hoeveel langer de reistijd mag duren ten opzichte van de maximum snelheid. Een factor 1,5 bij een doorgaande weg, betekent dat de streefsnelheid op 100 km/uur-wegen 110: 1,5 = 65 km/uur is. Bij 120 km/uur wordt de streefsnelheid 80 km/uur, bij 130 km/uur wordt het 87 km/uur, etc.

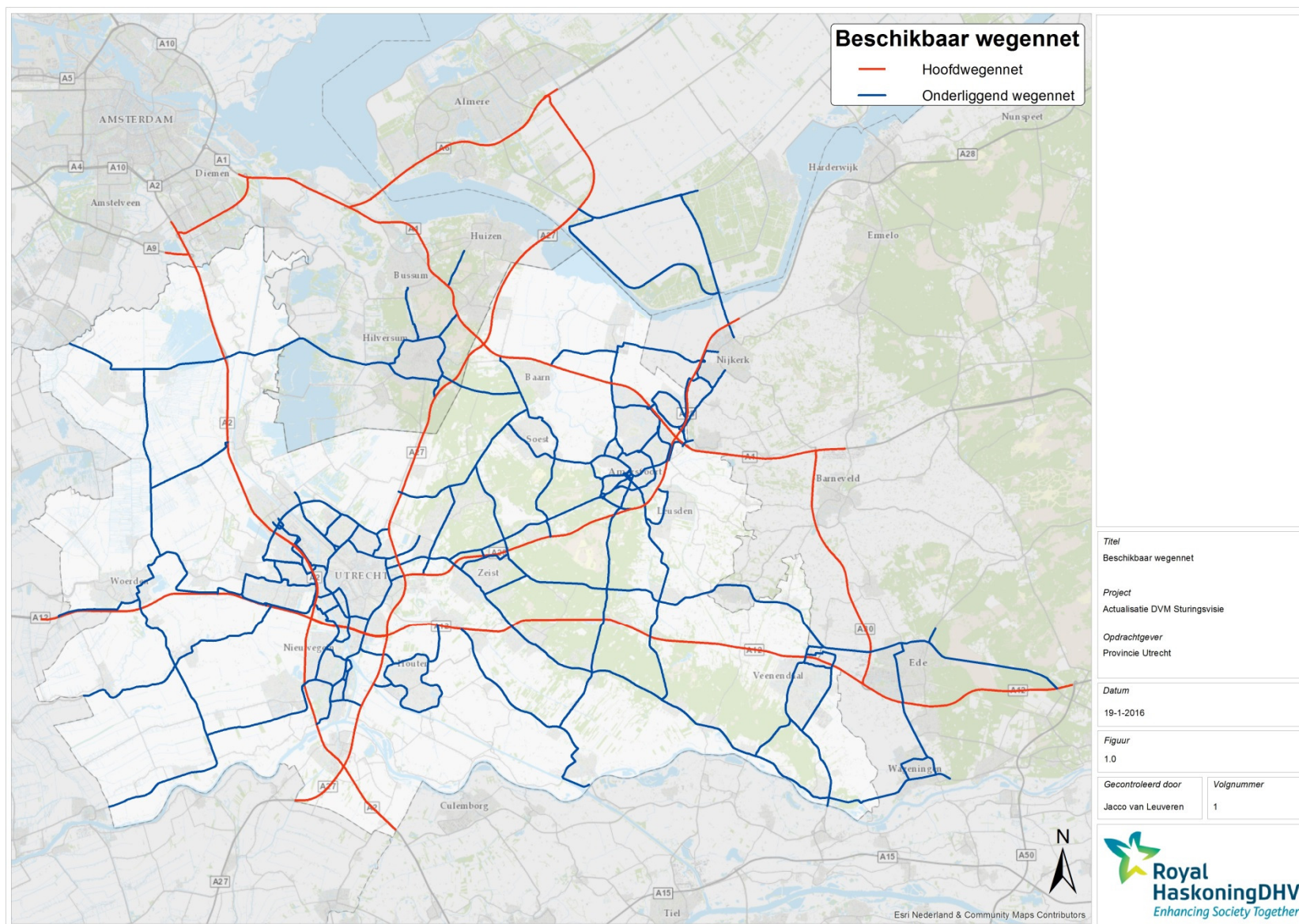
² In het kwantitatief referentiekader wordt nader gedefinieerd wat 'incidenteel' inhoudt, in termen van aantal keren per week/maand. Bijv. maximaal 1 keer per week is de snelheid lager dan de streefsnelheid, waarbij het verkeer maximaal 1 keer moet 'overstaan' bij een kruispunt.

³ In het kwantitatief referentiekader wordt nader gedefinieerd wat 'beperkt' inhoudt, in termen van aantal keren per week. Bijv. maximaal 2 of 3 keer per week is de snelheid lager dan de streefsnelheid, waarbij het verkeer maximaal 1 keer moet 'overstaan' bij een kruispunt.

⁴ Op stedelijke assen met een snelheidslimiet van 70 km/u geldt een norm van 1,5.

Projectgerelateerd

6 Beschikbaar wegennet



6.1 Wat is het?

Het beschikbare wegennet is beschikbaar¹¹ voor verkeersmanagement in reguliere situaties. Ook in geval van afwijkende situaties zoals calamiteiten en wegwerkzaamheden zal in eerste instantie naar dit wegennet worden gekeken. Indien het bij calamiteiten nodig is om andere wegen bij te schakelen, gebeurt dit alleen in overleg met de betreffende weg-beheerder(s).

6.2 Hoe gebruik je het?

Het beschikbare wegennet komt pas in beeld wanneer uit de monitoring en de confrontatie daarvan met het Referentiekader blijkt, dat er een knelpunt is. Het gaat dan om knelpunten die ervoor zorgen dat een bepaald netwerkdeel niet meer kan functioneren conform de gewenste functie (en het daarbij behorende kwaliteitsniveau).

Vaak is een lokale oplossing dan onvoldoende en moet de oplossing op een groter deel van het netwerk worden gevonden. Het beschikbare wegennet geeft aan welke wegen (al dan niet geconditioneerd) mogen worden ingezet voor verkeersmanagement. De prioriteitenkaart (zie hoofdstuk 7) geeft weer hoe de schaarste tussen de verschillende wegen en modaliteiten wordt verdeeld.

6.3 Toelichting keuzes

De uitbreiding met de N301 en de N704 (provincie Flevoland) is gedaan met het oog op de geplande werkzaamheden aan de A27 en A1 bij Hoevelaken. Voor de regio Midden Nederland kan het in die situatie gewenst zijn om verkeer vanuit Flevoland al buiten de regio te sturen/geleiden.

6.4 Wijzigingen t.o.v. versie 2009

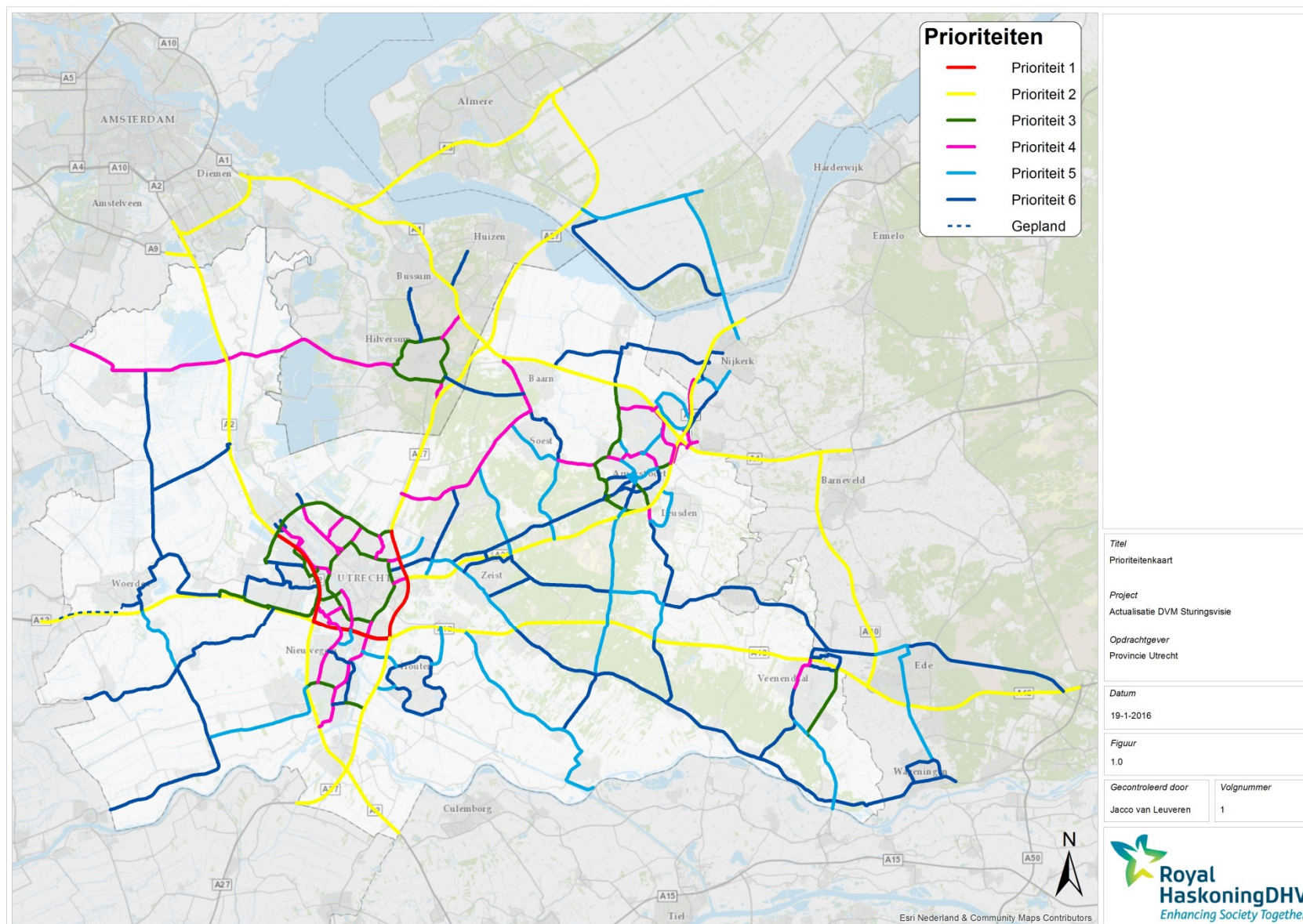
De beschermde wegen zijn niet beschikbaar voor verkeersmanagement en daarom niet meer opgenomen in deze kaart.

Overige wijzigingen:

- De wegenkaart van de gemeente Utrecht is gewijzigd en komt overeen met het Netwerk auto uit het mobiliteitsplan 'Slimme Routes Slim Regelen Slim Bestemmen';
- De Energieweg (i.p.v. Hogeweg) in Amersfoort is toegevoegd;
- De N301 en N704 (provincie Flevoland) zijn toegevoegd.

¹¹ Voor een aantal wegen (ondersteunende weg) geldt een geconditioneerde inzet (zie ook paragraaf 4.2)

7 Prioriteitenkaart



7.1 Wat is het?

De prioriteitenkaart geeft de relatieve prioriteit van een wegvak aan; op welke (hoger geprioriteerde) netwerkdelen wordt een goede afwikkeling zo lang mogelijk nagestreefd, desnoods ten koste van de afwikkeling op lager geprioriteerde wegen.

7.2 Hoe gebruik je het?

De prioriteitenkaart komt in beeld in geval van schaarste; wanneer uit de monitoring en de confrontatie daarvan met het Referentiekader blijkt, dat er een knelpunt is.

De prioriteitenkaart helpt in de keuze om de schaarste die er is te verdelen over de hoger en lager geprioriteerde wegen. Het vormt de kaders bij de ontwikkeling van diverse DVM-maatregelen, zoals regelscenario's.

7.3 Toelichting keuzes

Voor de toekenning van de prioriteiten is in eerste instantie gekeken naar bestaand beleid bij de afzonderlijke partijen. Zo is de prioritering rond Hilversum aangepast aan de prioritering die de gemeente zelf in uitvoering brengt conform de vastgestelde prioritering in het DVM-plan¹² van 2010.

Voor de gemeenten Nieuwegein¹³ en Baarn¹⁴ is de prioritering niet aangepast. In haar meest recente beleidsplannen verwijzen zij naar prioritering uit de Sturingsvisie van 2009. De uitvoeringsplannen zijn daar ook op geënt.

Rijkswaterstaat kent een geactualiseerde prioritering¹⁵. Echter binnen de Sturingsvisie voor Midden-Nederland is voor rijkswegen gekozen om geen nader onderscheid te maken in prioritering tussen de rijkswegen onderling. Voor de regionale bereikbaarheid is dit onderscheid minder van belang; in

alle gevallen heeft de rijksweg prioriteit boven de overige wegen in de regio. Uitzondering hierop vormt de ruit rond Utrecht: zowel de hoofd- als parallelbanen hebben een hogere prioriteit. Zoals in het mobiliteitsplan 'Slimme Routes Slim Regelen Slim Bestemmen' vastgelegd is de regelaanpak dat verkeer zo veel mogelijk via de snelwegen naar de bestemming rijdt. Als voorbeeld: een weggebruiker vanuit Amersfoort met een bestemming in Utrecht west rijdt bij voorkeur via de A28-A27-A12-A2 en kiest vervolgens de M.L.Kinglaan als toegangsweg naar de stad. Deze regelaanpak is verwerkt in de prioriteitenkaart door de ruit rond Utrecht de hoogste prioriteit te geven.

De Europalaan en M.L. Kinglaan zijn de belangrijkste toegangswegen voor Utrecht en hebben daarom een iets hogere prioriteit gekregen dan de overige toegangswegen.

De prioriteitenkaart suggereert een ring van verbindingswegen in Utrecht (Waterlinieweg-Beneluxlaan-Lessinglaan-Kardinaal de Jongweg). Dit is echter geen doorgaande ringstructuur, maar een resultante van de optelsom van diverse herkomst-bestemmingsrelaties. Deze wegen hebben een verdeelfunctie en de relaties overlappen elkaar. Desalniettemin is de keuze wel bewust gemaakt om in geval van schaarste verkeer op de toeleidende wegen, zoals de Eykmanlaan, minder prioriteit te geven ten gunste van de afwikkeling op de Kardinaal de Jongweg.

Voor de N237, N238 en N413 is de prioritering in overeenstemming gebracht met de huidige regelaanpak. Deze houdt in dat in een reguliere situatie de toe- en afvoer vanuit Soest en De Bilt naar de A28 prioriteit heeft boven de doorgaande verbinding op de N237. Pas wanneer de doorstroming op de A28 stagneert, krijgt de N237 een 'overloofunctie' en verandert de functie van ondersteunende weg naar regionale verbindingsweg. Wanneer dit optreedt, krijgt de N237 ook de prioriteit van de A28 mee; op dat moment verandert de onderlinge prioriteit van deze wegen dus. Dit is echter onderdeel van het dan in te zetten, specifiek voor deze situatie geldende, regelscenario. Vandaar dat voor de reguliere situatie gekozen is om de N238 en de N413 een hogere prioriteit te geven dan de N237.

¹² "Naar een optimale benutting van het Hilversumse wegennet", juli 2010

¹³ "Gemeentelijke Mobiliteitsplan+, 2030", december 2013

¹⁴ "Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan Baarn", juni 2012

¹⁵ Netwerkcategorisering april 2013

7.4 Wijzigingen t.o.v. versie 2009

De belangrijkste wijzigingen zijn reeds in de voorgaande paragraaf benoemd.

Daarnaast is het vermeldenswaardig dat een prioriteitsniveau is toegevoegd. Dit was nodig om te voorkomen dat teveel wegen een gelijke prioriteit hielden, waardoor geen duidelijke keuze werd gemaakt, terwijl de uitwerking in de praktijk wel die keuze maakt. Dit heeft echter wel consequenties voor het gebruik van het Referentiekader. In het huidige Referentiekader zijn de kwaliteitseisen gerelateerd aan zowel de functie van de weg als de prioriteit. Het Referentiekader dient te worden aangepast aan de nieuwe prioriteitsindeling.

8 Afwegingskader

Voor locaties waar de verschillende modaliteiten en prioriteiten elkaar kruisen (conflcterend zijn), is op lokaal niveau in het VRI¹⁶-beleid veelal aangegeven hoe bij de afzonderlijke kruispunten de verschillende modaliteiten te regelen. Zo streeft Utrecht binnen haar gemeente naar de volgende prioriteitsvolgorde:

Prioritering in zone A (binnenstad)

1. Tram
2. Doorfietsnet en hoofdfietsnet Fiets, voetgangers, (H)OV-corridors
3. Autoverkeer op de stedelijke verbindingswegen
4. Ontsluitend openbaar vervoer (overig busverkeer)
5. Overige routes voor voetganger, fietser en autoverkeer.

Prioritering buiten de A-zone

1. Tram, (H)OV-corridors, Doorfietsnet
2. HoofdnetFiets, voetgangers
3. Autoverkeer op de stedelijke verbindingswegen
4. Ontsluitend openbaar vervoer (overig busverkeer)
5. Overige routes voor voetganger, fietser en autoverkeer

Amersfoort hanteert binnen haar gemeente een andere prioriteitsvolgorde:

	Prioriteit 1	Prioriteit 2
Centrumgebied	Fiets, OV	Auto
Oudere stad	Fiets	OV, auto
Nieuwere stad (woongebied)	Auto, fiets, OV	
Nieuwere stad (verkeersgebied)	Auto	Fiets, OV
Bedrijventerreinen	Auto	Fiets, OV
Groen en recreatie	Lopen, fiets	auto

Kortom: elke wegbeheerder maakt hierin haar eigen keuze. Om het verkeer lokaal te regelen, houden we vast aan deze keuzes. Echter, voor de regionale bereikbaarheid gaat het vaak om trajecten waar je een bepaald

kwaliteitsniveau wil bereiken, en gelden dus, naast kwaliteitseisen op kruispuntniveau, ook andere eisen. Een vertraging op een kruispunt kan daarmee acceptabel zijn, als deze verderop op de route wordt 'goedgemaakt'. Of juist andersom; wellicht voldoet de afwijking op het kruispunt wel, maar kan deze verbeterd worden om daarmee de vertraging verder in het traject alvast te compenseren. Kortom: we hebben het dan over een regionale aanpak.

Regionaal afwegingskader: multimodaal

Voor de inzet van maatregelen in de regio Midden Nederland gaan we uit van de volgende regelaanpak:

1. Oplossen binnen het routedeel zelf
2. Aanliggende routedelen bijschakelen
3. Hele netwerk bijschakelen

Deze aanpak geldt multimodaal. Dat houdt in dat bij het zoeken naar een oplossing binnen het routedeel zelf gekeken wordt naar alle modaliteiten. Indien voor een OV-corridor de gewenste kwaliteitseis niet behaald wordt, wordt gekeken of verkeersmanagement kan worden ingezet om de gewenste kwaliteitseis wel te halen; is er ruimte bij de andere modaliteiten (auto, fiets)? Is er ruimte op andere richtingen? Kan er ruimte gecreëerd worden door nabij liggende routedelen bij te schakelen? Of moet worden opgeschaald naar netwerkbrede maatregelen, waarmee ritkeuzes zoals het vertrektijdstip of de modaliteit van de gebruiker beïnvloed wordt?

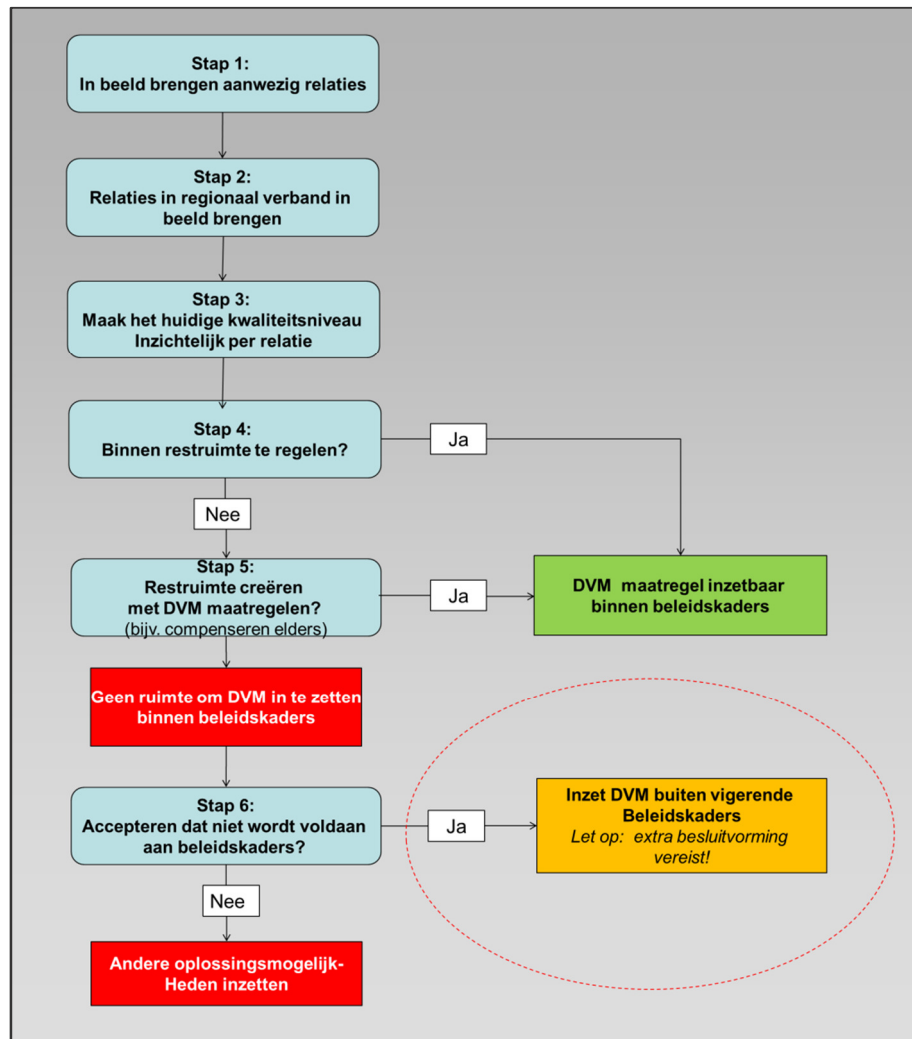
Te volgen stappenplan

Zodra vanuit de monitoring van het regionale wegennet blijkt dat er een knelpunt is voor OV, fiets of auto, wordt de vraag gesteld om dit met behulp van verkeersmanagement op te lossen. Vanaf dat moment komt het stappenplan in beeld (zie volgende pagina).

Stappenplan getoetst in cases

Het stappenplan is een procesaanpak. Om na te gaan of die procesaanpak in de praktijk werkt, is een aantal cases uitgewerkt conform deze procesaanpak. De uitwerking van deze cases is vastgelegd in een werkdocument en is beschikbaar via de online-omgeving: <http://arcg.is/1KKxauG>

¹⁶ Verkeersregelininstallaties



Stap 1: In beeld brengen aanwezige relaties

- Verbindend netwerk OV aanwezig?
- Overig OV?
- Regionaal hoofdfietsnet aanwezig?
- Overig fiets?
- Hoe liggen de prioriteiten auto?

Stap 2: In beeld brengen belang van de relaties in regionaal verband

- Auto: op basis van prioriteitenkaart
- OV: welke relatie?
- Fiets: welke relatie?

Stap 3: Wat is huidige kwaliteitsniveau?

- Auto: referentiekader
- OV: op kruispuntniveau, op trajectniveau (hoe zit het verderop op de route?)
- Fiets: op kruispuntniveau, op trajectniveau (bijv. aantal stops verderop op de route)

Stap 4: Waar zit ruimte?

Ruimte is: huidige kwaliteitsniveau is hoger dan de gestelde norm/ambitie uit het referentiekader. Binnen alle modaliteiten wordt gekeken of er 'restruimte' aanwezig is en gebruikt kan worden.

Stap 5: Indien geen ruimte

- Kan ik ruimte creëren met verkeersmanagement? Door:
 - Elders in het traject te compenseren? (hier even stoppen, maar dan vervolgroute wel prioriteit/geen stops)
 - Andere modaliteiten via andere route te sturen

Stap 6: Indien geen restruimte, ook niet te creëren

Indien blijkt dat er geen restruimte is en ook niet te creëren is, betekent dit in feite dat het knelpunt niet met verkeersmanagement oplosbaar is. In een dergelijk geval zal opschaling plaatsvinden. Er moet een keuze worden gemaakt tussen:

- A. Accepteren dat niet voldaan wordt aan kwaliteitsniveau (bijv. om andere modaliteiten/keuzetijdstip te stimuleren).

- B. Andere middelen inzetten dan verkeersmanagement (bijv. mobiliteitsmanagement, infrastructuur aanpassen)

In beide gevallen zal ook de keuze gemaakt moeten worden hoe de pijn verdeeld moet worden: de voorgaande keuze maakt of deze situatie tijdelijk of definitief is.

De 'pijn' verdelen kan op verschillende manieren:

1. Huidige situatie in stand houden (knelpunt daar laten waar het nu ook is);
2. Gelijk verdelen over de modaliteiten/richtingen;
3. Prioritering aanbrengen.

Veelal zal een bepaalde vorm van prioritering de voorkeur hebben. De prioritering is ingegeven door de prioriteiten zoals benoemd in de prioriteitenkaart (auto), hoofdfietsroutes/overig fiets¹⁷ en verbindend OV/overig OV. De keuze waar de prioriteit moet liggen, wordt situationeel bekeken. Deze is afhankelijk van onder andere de ernst van het knelpunt, de mogelijkheden ter plaatse (opstelcapaciteit), neveneffecten voor overig verkeer (blokkades) en omgeving (leefbaarheid).

¹⁷ Er is nog geen prioriteringskaart voor fiets beschikbaar waarop regionale hoofdfietsverbindingen zijn benoemd.

9 Aanbevelingen

Zoals in de inleiding beschreven geeft de Sturingsvisie DVM Midden Nederland een gemeenschappelijk vertrekpunt en kader voor dynamisch verkeersmanagement in de regio. Om de Sturingsvisie op operationeel niveau tot uitvoering te brengen zijn nog een aantal vervolgstappen nodig:

- Als knelpunten niet met DVM zijn op te lossen: inrichten van het proces van opschaling;
- Om multimodaal sturen mogelijk te maken: uitwerken wat nodig is aan data, middelen en technieken voor monitoring van OV en fiets ten behoeve van DVM, voor de gebruikers van de Sturingsvisie;
- Om operationele sturing mogelijk te maken: uitwerken van het kwalitatief referentiekader naar kwantitatief referentiekader;
- Om de GIS omgeving goed in beheer te nemen: inrichten beheer GIS online (RTT en GIS Provincie Utrecht);
- Advies om de actualisatie frequenter te laten plaatsvinden en in lijn met OV en fiets programma's: een actualisatie van de Sturingsvisie over 2 jaar lijkt dan ook zinvol.

Hoewel er nog een aantal vervolgstappen te zetten zijn, kan de regio nu al de eerste stappen zetten in de praktijk, met de data en middelen die al wel beschikbaar zijn. De ervaring die men hiermee opdoet wordt gebruikt in de verbetercyclus van verkeersmanagement.

Bijlage 1: Conditie voor inzet van ondersteunende wegen

Nr.	Weg-beheerder	Wegnr.	Traject tussen	Straatnaam	Functie	Bijschaken / alternatief	Functie	Omstandigheden	Opmerkingen
1	Provincie Utrecht	N212	De Ronde Venen - Woerden	Ingenieur Enschedeweg	RVW	A2	doorgaand / regionaal	In reguliere spitsen is de N212 een alternatief voor de A2 voor regionaal verkeer	
2	Provincie Utrecht	N401	A2 - N212	Provinciale weg T27	RVW	N201	regionaal	Bij congestie op de N201 (wegvak tussen de A2 en de N212) en bij congestie op de A2 (wegvak tussen de N201 en de N401)	
3	Provincie Utrecht	N419	N198 – N419	Geestdorp	RVW	A12	Regionaal	Bij incidenten en zware congestie op de A12 als alternatief inzetten voor de relatie Woerden - Utrecht. Wordt tevens in combinatie met N212 ingezet om een alternatief te bieden voor de A2.	Afhankelijk van de bestemming in Utrecht, kan in plaats van de aansluiting op de A12 te nemen, worden doorgereden over de Letschertweg richting Utrecht Leidsche Rijn.
4	Provincie Utrecht	N204	A12 - N210	M A Reinaldaweg	RVW	N210	regionaal	In reguliere spitsen is de N204 een volwaardig alternatief voor de N210 en N228	
5	Provincie Utrecht	N414	A1 - Amersfoortseweg (N199)	Geerenweg/Bisschopsweg	RVW	A28/A1	regionaal	Bij zware congestie op de A28/A1 richting Amsterdam kan de N414 worden ingezet voor het afwikkelen van de relatie Nijkerk - knp Eemnes (naar de A1).	Dit traject zal altijd in combinatie met traject 6 (N806/N199) moeten worden ingezet. Voor de verbinding naar de A1 zal eerst de N199 worden ingezet, daarna de N414.
6	Provincie Utrecht	N806	N199 - N301	Nijkerkerweg/Bunschoterweg	RVW	A28/A1	regionaal	Bij zware congestie op de A28/A1 richting Amsterdam kan de N806/N199 worden ingezet voor het afwikkelen van de relatie Nijkerk - knp Eemnes (naar de A1).	Voor de verbinding naar de A1 zal eerst de N199 worden ingezet, daarna de N414.
7	Gem. Nijkerk	X	Arkemheenweg – A1	Amersfoortseweg/Nijkerkerstraat	RVW	A28	regionaal	Bij congestie op de A28 kan deze weg worden ingezet voor de relatie Amersfoort - Nijkerk	
8	Gem. Amersfoort	X	Bergpas (A1) - Verbindingsweg (A28)	Valutaboulevard - Hanseboulevard – Laak boulevard (ring boulevard vathorst)	RVW	A1 / A28	regionaal	Kan ingezet worden bij zware congestie op de A28/A1 (Hoevelaken) voor het afwikkelen van de relaties A28 - Vathorst en A1 - Vathorst	
9	Provincie Utrecht	N224	N226 - N233	Randweg/De Dreef/Utrechtseweg/Renswoudseweg	RVW	A12	regionaal	In reguliere spitsen is de N224 alternatief voor de A12 voor het regionale verkeer tussen Renswoude (niet Veenendaal) en Zeist	
10	Provincie Utrecht	N226	N224 - A28		RVW	N227 en voor de route A12-A30 - A1	regionaal	Bij ernstige congestie op de N227 en de route A1/A30/A12 (incident)	Bij een incident eerst de N227 inzetten, daarna pas de N226

Projectgerelateerd

Nr.	Weg-beheerder	Wegnr.	Traject tussen	Straatnaam	Functie	Bijschaken / alternatief	Functie	Omstandigheden	Opmerkingen
11	Provincie Utrecht	N224	Krakelingweg - N227	Woudenbergseweg/Z eisterweg	RVW	A12	regionaal	Alleen bij zeer zware congestie op de A12 (incident)	
12	Gem. Soest	X	N221 – N224	Kerkstraat - Middelwijkstraat	SA	N221	regionaal	Bij zware congestie op de N221 kan Kerkstraat ingezet worden als alternatief voor N221	
13	Provincie Utrecht	N238	N237 - N234	(Nieuwe) Dolderseweg	RVW	N234	regionaal	In reguliere spitsen is N238 alternatief voor N234	
14	Provincie Utrecht	N238	N237 - A28	Zandbergerlaan	RVW	N234	regionaal	In reguliere spitsen is de N238 alternatief voor de N413, en wordt ingezet voor de uitwisseling tussen de A28 en de N237	
15	Provincie Utrecht	N413	N221 - N237	Van Weerden Poelmanweg/Soester bergsestraat	RVW	N238,N221 (A'f'rt)	regionaal	In reguliere spitsen is N413 alternatief voor de N221 (Amersfoort) en de N238 (en geldt als 2e alternatief voor de N234)	Bij bijzondere omstandigheden op de N234 eerst de N238 inzetten, daarna pas de N413
16	Provincie Utrecht	N413	N237 - A28	Richelleweg	RVW	N238	regionaal	In reguliere spitsen is de N413 alternatief voor de N221 (Amersfoort) en de N238 (en geldt als 2e alternatief voor de N234). Ook inzetbaar voor de uitwisseling tussen de A28 en de N237	
17	Gem. Zeist	X	De Dreef - N237	Panweg	SA	Utrechtseweg	stedelijk	Bij congestie op de Utrechtseweg kan de Panweg worden ingezet om de relatie Zeist - N237 te faciliteren.	
18	Provincie Utrecht	N237	berekuil - N412	Utrechtseweg	RVW	Biltse Rading	regionaal	Alleen inzetbaar bij zeer zware congestie op de A28	
19	Provincie Utrecht	N237	N412 - N238	Amersfoortseweg	RVW	A28	regionaal	In reguliere spitsen, is de N237 alternatief voor de A28 voor het regionale verkeer	
20	Provincie Utrecht	N237	N238 - N413	Amersfoortsestraat/A mersfoortseweg	RVW	A28	regionaal	In reguliere spitsen, is de N237 alternatief voor de A28 voor het regionale verkeer	Het wegvak wordt in combinatie met andere wegvakken op de N237 bijgeschakeld.
21	Provincie Utrecht	N237	N413 - Stichtse Ronde	Amersfoortsestraat/U trechtseweg	RVW	N221 (A'f'rt - Soest)	regionaal	Alleen bij zeer zware congestie op de A28	
22	Gem. De Bilt		N234 – N237	Soestdijkseweg-Zuid	RVW	N234	regionaal	In reguliere spitsen is de Soestdijkseweg alternatief voor de N238	
23	Provincie Utrecht	N224	A12 - A30	Klompersteeg/Rijksw eg	RVW	A12/A30	regionaal	Bij zware congestie op de A12 en A30 voor de relatie Veenendaal - Ede, kan de N224 worden ingezet om deze relatie te helpen afwikkelen	

Projectgerelateerd

Nr.	Weg-beheerder	Wegnr.	Traject tussen	Straatnaam	Functie	Bijschaken / alternatief	Functie	Omstandigheden	Opmerkingen
24	Gem. Amersfoort	X	N221 - Stadsring	Utrechtseweg	SA	Kersenbaan, Amsterdamseweg	Stedelijk	zware congestie en/of calamiteit Amsterdamseweg en Kersebaan	Verkeer eerst volledig verdelen over Kersebaan en Amsterdamseweg, als laatste komt deze weg (samen met overige ondersteunende wegen) in beeld
25	Gem. Amersfoort	X	N227 - StadsRing	Leusderweg	SA	Kersenbaan	Stedelijk	zware congestie en/of calamiteit Kersebaan	Verkeer eerst volledig verdelen over Kersebaan en Amsterdamseweg, als laatste komt deze weg (samen met overige ondersteunende wegen) in beeld
26	Gem. Amersfoort	X	N221 - StadsRing	Bachman Wuytterslaan/Stationssstraat	SA	Amsterdamseweg	Stedelijk	zware congestie en/of calamiteit Amsterdamseweg	Verkeer eerst volledig verdelen over Kersebaan en Amsterdamseweg, als laatste komt deze weg (samen met overige ondersteunende wegen) in beeld
27	Gem. Amersfoort	X	Utrechtseweg - Kersebaan	Vondellaan/Gasthuislaan, RW Randenbroek	SA	Stadsring, Hogeweg-binnen, A28	Stedelijk	zware congestie en/of calamiteit Hogeweg-binnen en Stadsring, calamiteit A28	Bij calamiteit op A28 kan lokaal verkeer langer op OVN gehouden worden en in tegengestelde richting eerder naar OVN geleid worden. Door netwerk OVN zijn bijschakelmogelijkheden beperkt.
28	Gem. Utrecht	X	N237 – A12	Waterlinieweg	RVW	A27	Regionaal	Bij zeer zware congestie op de A27 kan de Waterlinieweg als alternatief worden ingezet, met name om verkeer langer op de Waterlinieweg te houden, alvorens naar de A27/A28/A12 te gaan	Voor de korte termijn (i.v.m. aanbouw Amelisweerd) is de Waterlinie als ondersteunende functie beschikbaar. Voor de stad heeft de Waterlinieweg de functie 'stedelijke as'.
29	Gem. Utrecht	X	N198 - Beneluxlaan	Papendorpseweg – Bevrijdingslaan, Marinus van Tyrusviaduct	SA	M.L. Kinglaan, Europalaan	Stedelijk	Bij congestie op Europalaan of M.L. Kinglaan kan dit traject worden bijgeschakeld voor routes naar Utrecht-West.	Verkeer eerst via Europalaan, M.L. Kinglaan en Waterlinieweg verdelen. Dan pas komt dit alternatief in beeld.
30	Gem. Nieuwegein	X	Sweelincklaan - Piottenburgerlaan	Symfonieaan/Structuurbaan	SA	A12/N408	Stedelijk	Bij zware congestie op de (parallelbanen) A12 wordt de Symfonieaan ingezet om de	

Projectgerelateerd

Nr.	Weg-beheerder	Wegnr.	Traject tussen	Straatnaam	Functie	Bijschaken / alternatief	Functie	Omstandigheden	Opmerkingen
								verbinding van de A12 naar 't Klooster te maken.	
31	Gem. Nieuwegein	X	Plettenburgerlaan - Weg van de Binnenvaart	Structuurbaan/Hollandhaven	SA	Plettenburgerlaan	Stedelijk	Bij zware congestie op de Plettenburgerlaan, kan de Structuurbaan worden ingezet om de verbinding tussen het kerngebied en het hoofdwegennet te maken.	
32	Gem. Nieuwegein	X	Hollandhaven - 's Gravenhoutseweg	Ambachtsweg/Graaf Florisweg	SA	A27/aansluiting 't Klooster		De Graaf Florisweg geldt in combinatie met de A2 als alternatief voor de verbinding Everdingen - 't Klooster (die normaal over de A27/Waterliniedok loopt)	