



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu



Netwerkvisie 2020 Noord-Holland

"PER SALDO BETER"

Versie 1.0, 1 maart 2016

Voorwoord

Voor u ligt de Netwerkvisie 2020 voor Noord-Holland.

De Netwerkvisie is een basisdocument voor het managen van het verkeer op de belangrijkste wegen in Noord-Holland en is opgesteld door Rijkswaterstaat, de provincie Noord-Holland, de Stadsregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam waarbij de provincie en Stadsregio tevens de overige wegbeheerders vertegenwoordigen.

De netwerkvisie biedt een handvat aan de samenwerkende wegbeheerders om, op momenten dat de capaciteit van het wegennetwerk tekort schiet, die capaciteit zo goed mogelijk over de verschillende wegen te verdelen. Het managen van het verkeer is erop gericht om per saldo de best mogelijke doorstroming op het wegennet te krijgen. Ook voor de Netwerkvisie 2020 is het motto daarom "per saldo beter".

Als Regieteam Netwerkvisie Noord-Holland hechten we eraan om de Netwerkvisie actueel te houden. Na de Netwerkvisies 2005, 2010 en 2015, ligt er nu de Netwerkvisie 2020. Ten opzichte van de Netwerkvisie 2015 kan worden volstaan met een beperkte update. Het netwerk is geactualiseerd waarbij rekening wordt gehouden met infrastructuur die in de komende jaren wordt gerealiseerd. Daarbij zijn streefwaarden, minimaal gewenste snelheden tijdens de spitsperiodes, vastgesteld voor de wegvakken waarvoor nog niet eerder een streefwaarde was bepaald. Daarnaast is meer aandacht gegeven aan intermodale prioritering, dat wil zeggen de verdeling van capaciteit op locaties waar het wegennet kruist met openbaar vervoer en scheepvaart.

De Netwerkvisie bestaat uit een beschrijving van het vigerende beleid op het gebied van verkeersmanagement, de regelstrategie waarin het wegennetwerk geprioriteerd is, een tactisch kader met streefwaarden per wegvak en een toelichting op de regionale samenwerking en de wijze waarop het regionaal verkeersmanagement in de praktijk gebracht wordt.

Namens het Regieteam Netwerkvisie Noord-Holland,

Jeannet van Arum
Voorzitter

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Basis voor samenwerking	4
1.2 Actualisatie 2016	4
1.3 Wat is nieuw aan de Netwerkvisie 2020	4
1.4 Leeswijzer	5

Hoofdstuk 2 Beleidskader

2.1 Beleidsdocumenten	6
2.2 Conclusie	7

Hoofdstuk 3 Regelstrategie

3.1 Basisfilosofie: ringen draaiend houden	8
3.2 Regelstrategie 2020	9
3.3 Wijzigingen ten opzichte van regelstrategie 2015	11
3.4 Openbaar vervoer	11
3.5 Scheepvaart	14

Hoofdstuk 4 Tactisch Kader

4.1 Verdieping strategie naar tactisch kader	16
4.2 Streefwaarden	16
4.3 Relatie tussen streefwaarden en prioritering	19
4.4 Bijschakelen en alternatieve routes	20
4.5 Onderlinge prioriteiten en afwijking van regelstrategie	22

Hoofdstuk 5 Regionale samenwerking verkeersmanagement

5.1 Netwerkvisie als algemeen beleidsuitgangspunt	24
5.2 Besluitvorming	24
5.3 Gebiedsgerichte uitwerkingen	25
5.4 Input voor regelscenario's	25
5.5 Input voor landelijk beleid	26
5.6 Beheer Netwerkvisie en actualisatie	26
5.7 Financiën	26

Bijlage 1

Gebiedsgerichte uitwerkingen Netwerkvisie Noord-Holland	28
----------------------------------------------------------------	----

Bijlage 2

Gedetailleerde streefwaarden Provincie Noord-Holland	34
-------------------------------------------------------------	----

Bijlage 3

Afkortingenlijst	38
-------------------------	----

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Netwerkvisie: Basis voor samenwerking

De Netwerkvisie Noord-Holland 2015 is vastgesteld door het Platform Bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam (PBMA). De visie bevat een regelstrategie voor het Noord-Hollandse wegennetwerk. Op dit netwerk werken alle betrokken partijen samen aan verkeersmanagementmaatregelen. Grenzen van beheersgebieden zijn daarbij van ondergeschikt belang. De basis voor de regionale samenwerking wordt gevormd door Rijkswaterstaat, zowel de dienst West-Nederland Noord als de Verkeerscentrale Noordwest-Nederland, de provincie Noord-Holland, de Stadsregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam. Zij werken samen op strategisch, tactisch en operationeel niveau in respectievelijk het Regieteam, het Regionaal Tactisch Team (RTT) en het regionaal kort-cyclisch overleg (rKCO). Daarbij vertegenwoordigen de provincie en de Stadsregio tevens de overige wegbeheerders. In situaties waar dit gewenst is worden de betreffende wegbeheerders actief betrokken. Bij het RTT en rKCO is de provincie Flevoland betrokken als agendalid. In hoofdstuk 5 worden nader ingegaan op deze samenwerking.

De kern van de Netwerkvisie Noord-Holland wordt gevormd door de regelstrategie. De regelstrategie geeft aan op welke wegen de verkeersdoorstroming prioriteit heeft en hoe in geval van overbelasting van het wegennet de schaarste in wegcapaciteit bewust wordt verdeeld tussen hoger en lager geprioriteerde wegen. Dit met als doel om de verkeersafwikkeling op het totale netwerk zo optimaal mogelijk te laten verlopen.

De Netwerkvisie Noord-Holland is voor alle partijen het uitgangspunt bij de uitwerking van verkeer- en vervoersvraagstukken in het geselecteerde netwerk.

De afgelopen jaren is al een groot aantal projecten gezamenlijk opgepakt binnen het kader van de Netwerkvisie:

- Bereikbaarheid Amsterdam Zuid (BAZ)
- Gebiedsgericht Benutten (GGB) studies
- Praktijkproef Amsterdam (PPA)
- Gezamenlijke inzet Incident Management (IM)
- Verkeersmanagementscenario's voor tunnels

1.2 Actualisatie 2016

De huidige Netwerkvisie is 5 jaar oud en daarmee is het zichtjaar van deze visie (2015) gepasseerd. Op de verschillende bestuursniveaus is in de afgelopen jaren beleid op het gebied van verkeersmanagement ontwikkeld of herzien. Ook zijn diverse projecten uitgevoerd en processen geïmplementeerd om de regionale samenwerking te versterken. Daarnaast is nieuwe infrastructuur gerealiseerd. Gezien deze ontwikkelingen bestaat bij het Regieteam de behoefte aan het actualiseren van de bestaande Netwerkvisie. De nieuwe Netwerkvisie focust op het Noord-Hollandse wegennet voor de situatie in 2020. Voor deze termijn is met vrij grote zekerheid te zeggen hoe het wegennet er uit ziet. Daarnaast zijn bij de actualisatie enkele nieuwe onderwerpen toegevoegd. In paragraaf 1.3 wordt nader ingegaan op de gewijzigde en nieuwe informatie in de Netwerkvisie 2020 ten opzichte van de Netwerkvisie 2015.

In het voorjaar van 2015 is bij de betrokken partijen geïnventariseerd op welke onderdelen een actualisatie gewenst is en welke onderwerpen toegevoegd dienen te worden. Er is door de betrokken partijen gekozen een beperkte actualisatie uit te voeren waarbij de structuur van de Netwerkvisie 2015 gehandhaafd blijft. De reden hiervoor is dat de betrokken partijen in 2017 de mogelijkheden willen verkennen voor het opstellen van een gezamenlijke Netwerkvisie voor Noord-Holland en Flevoland. Op dat moment zal de Netwerkvisie in haar geheel worden herzien.

1.3 Wat is nieuw aan de Netwerkvisie 2020

Gewijzigd netwerk

De Netwerkvisie 2020 is gebaseerd op een regionaal wegennet zoals dat er in 2020 naar verwachting uit zal zien. Bij de actualisatie van het netwerk zijn niet alleen de projecten meegenomen die voor 2020 zijn gerealiseerd, maar ook de projecten die op dat moment in voorbereiding of uitvoering zijn. De reden hiervoor is dat de positie van een weg binnen de

regelstrategie invloed kan hebben op de vormgeving van de infrastructuur en verkeersmanagementmaatregelen, bijvoorbeeld bij de projecten A10 Zuid (Zuidasdok) en SAA (Schiphol-Amsterdam Almere). Het regionaal wegennet is zowel opgenomen in de regelstrategie als in het tactisch kader. Bij het opstellen van de Netwerkvisie 2020 hebben de regelstrategie en het tactisch kader hetzelfde netwerk gekregen. Deze geactualiseerde netwerken zijn opgenomen in respectievelijk hoofdstuk 3 en 4.

Multimodale prioritering

Een nieuw onderwerp in de Netwerkvisie 2020 is multimodale prioritering. Hiermee wordt de prioritering van het wegverkeer ten opzichte van het openbaar vervoer en het scheepvaartverkeer bedoeld op locaties waar deze modaliteiten elkaar kruisen. In paragraaf 3.4 en 3.5 is een procesbeschrijving opgenomen hoe de betrokken partijen kunnen acteren indien er zich een knelpunt voordoet als gevolg van de kruising van verschillende modaliteiten.

Beschermde wegen en afwijken van vastgestelde prioriteiten

Behalve voor 'multimodale prioritering', zijn voor nog twee onderwerpen procesbeschrijvingen toegevoegd aan de Netwerkvisie 2020. In paragraaf 5.3 is beschreven dat bij gebiedsgerichte uitwerkingen geborgd moet worden dat wegen die niet geschikt zijn voor regionaal verkeersmanagement ook niet als zodanig gebruikt worden, de zogenoemde beschermde wegen. Daarnaast is in paragraaf 4.5 beschreven in welke situaties er sprake is van een afwijking van de in hoofdstuk 3 weergegeven regelstrategie en onder welke voorwaarden afgeweken kan worden van de regelstrategie.

Per Saldo Beter

Bij de actualisatie van de Netwerkvisie is het uitgangspunt "Per Saldo Beter" gehandhaafd. Dit betekent dat de Netwerkvisie beoogt om de doorstroming op het regionale netwerk als geheel zo goed mogelijk te laten zijn. Dit uitgangspunt is en blijft de basis voor de Netwerkvisie en de regelstrategie. Ook de procesbeschrijving voor multimodale prioritering is vanuit dit uitgangspunt opgesteld.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 gaat in hoofdlijnen in op de beleidsuitgangspunten van de rijksoverheid en de decentrale overheden die relevant zijn voor de Netwerkvisie. Een nadere beschrijving van de beleidsdocumenten is opgenomen in bijlage 1.

Hoofdstuk 3 bevat de regelstrategie 2020. Kern van dit hoofdstuk is de kaart met de regelstrategie. De essentie van de regelstrategie wordt toegelicht en dit hoofdstuk beschrijft de wijzigingen ten opzichte van de regelstrategie 2015. Ook de relatie met het openbaar vervoer en het scheepvaartverkeer wordt beschreven.

Hoofdstuk 4 behandelt het tactisch kader, met daarin de streefwaarden voor rijnsnelheden, de principes van het bijschakelen van wegen, aanbieden van alternatieve routes en omgaan met onderlinge prioriteiten en afwijking van de vastgestelde prioriteiten.

In Hoofdstuk 5 wordt geschetst hoe de regionale samenwerking rond verkeersmanagement op dit moment is geregeld. Het geeft aan hoe de Netwerkvisie zich verhoudt met gebiedsgericht benutten en de regelscenario's. Daarnaast wordt in dit hoofdstuk ingegaan op het beheer van de Netwerkvisie, gebiedsgerichte uitwerkingen en regelscenario's.

Bijlage 2 bevat een meer gedetailleerdere uitwerking van de streefwaarden die de provincie Noord-Holland hanteert voor haar wegennet.

Bijlage 3 geeft een overzicht van de gebruikte afkortingen in dit document.

Hoofdstuk 2 Beleidskader

2.1 Beleidsdocumenten

Een gezamenlijke inzet op regionaal verkeersmanagement vindt zijn grondslag –en daarmee legitimatie- in zowel het rijksbeleid als het regionale beleid. In deze paragraaf wordt opgesomd welke beleidsdocumenten zijn gebruikt bij het opstellen van de Netwerkvisie. Inhoudelijke beschrijving van deze documenten is opgenomen in bijlage 1.

Rijksbeleid (Ministerie van Infrastructuur en Milieu en Rijkswaterstaat)

Voor de Netwerkvisie Noord-Holland zijn vanuit het rijksbeleid vier beleidsdocumenten kaderstellend en richtinggevend:

- **Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR):** De structuurvisie Infrastructuur en Ruimte omvat het nationale verkeers- en vervoersbeleid voor de periode tot 2040. In het SVIR is vastgehouden aan essentiële onderdelen van de Nota Mobiliteit (NoMo), waaronder de streefwaarde voor de gemiddelde snelheid op de zogenoemde NoMo-trajecten.
- **Beleidskader Benutten:** Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft in 2008 de inzet ten behoeve van een integrale en programmatische aanpak van benutten van infrastructuur verwoord in dit beleidskader.
- **Verkeersmanagement 2020:** Rijkswaterstaat legt in Verkeersmanagement 2020 (Rijkswaterstaat, 2007) haar ambitie vast voor de inzet van verkeersmanagement op het hoofdwegennet, als uitwerking van de op dat moment vigerende Nota Mobiliteit.
- **Landelijke Netwerkvisie:** Dit document bevat een landelijke regelstrategie met geprioriteerde rijkswegen. De regelstrategie is afgeleid van het belang dat elke rijksweg dient voor de bereikbaarheid van economische centra en stedelijke gebieden.

Regionaal Verkeer & Vervoerplan (Stadsregio Amsterdam)

De Stadsregio Amsterdam heeft in het Regionaal Verkeer & Vervoerplan (RVVP, 2004) haar verkeer- en vervoerbeleid vastgelegd dat is opgesteld in samenwerking met de zestien gemeenten van de Stadsregio Amsterdam. De Investeringsagenda Weg is een nadere vertaling hiervan in een uitvoeringsprogramma (Programma Weg) met maatregelen en projecten die gezamenlijk met de wegbeheerders verder worden uitgewerkt en uitgevoerd. Jaarlijks wordt in december een uitvoeringsprogramma vastgesteld voor het komende jaar met een doorkijk naar de huidige en komende twee bestuursperiodes.

Provinciaal Verkeer en vervoerbeleid (provincie Noord-Holland)

Het PVVP is uit 2003. Het is geactualiseerd in 2007 en geëxpireerd eind 2013. Inmiddels heeft de provincie de Investeringsstrategie, OV-visie en Beleidskader Verkeersmanagement vastgesteld waarin de uitgangspunten voor het verkeer- en vervoerbeleid voor de komende jaren zijn vastgelegd. Gelet hierop en op de komst van de Omgevingswet stelt de provincie geen nieuw PVVP vast maar wordt het verkeer- en vervoerbeleid verankerd in de nieuw op te stellen Omgevingsvisie.

Beleidskader Hoofdnetten (Gemeente Amsterdam)

Het beleid van de gemeente Amsterdam is vastgelegd in het Beleidskader Hoofdnetten, de Structuurvisie Amsterdam, de Mobiliteitsaanpak Amsterdam, het Afwegingskader Verkeerslichtenregelingen, het Handboek verkeerslichtenregelingen en de Nota luchtkwaliteit. Dit beleid is achtereenvolgens steeds verder gedetailleerd in de Operationele Visie Verkeersmanagement Amsterdam en het Tactisch Kader Verkeersmanagement. Op basis van deze stukken worden verkeersmanagementscenario's uitgewerkt.

Gemeente Amsterdam werkt aan een update van het Beleidskader Verkeersnetten Amsterdam dat naar verwachting in juli 2016 wordt vastgesteld. Daarnaast wordt een afwegingsleidraad opgesteld waarin de onderlinge prioritering van de verschillende modaliteiten (auto, openbaar vervoer, fiets, voetganger) wordt vastgelegd. Ten tijde van het opstellen van deze Netwerkvisie waren nog geen nieuwe gegevens beschikbaar

2.2 Conclusie

Samenwerking

Het rijks- en regionale beleid bieden een solide basis voor regionale samenwerking op het gebied van verkeersmanagement. Feitelijk gebeurt dit in Noord-Holland al enige jaren, waarbij de Netwerkvisie vanaf 2005 als aanjager heeft gefungeerd. Samenwerken over de beheergrenzen heen is gemeengoed geworden.

Beleid

Het is goed om te constateren dat de gedachte achter de Netwerkvisie duidelijk is terug te zien in het beleid dat sinds de introductie van de eerste versie van de Netwerkvisie (in 2005) is vastgesteld. Met de Netwerkvisie is, zowel landelijk als decentraal, een trend gezet.

Reistijdnorm

Naast regionale samenwerking is er nog een gemeenschappelijk kenmerk van de beleidsuitgangspunten: op alle beleidsniveaus zijn streefwaarden gesteld voor rijksnelheden. Deze hebben betrekking op trajecten (wegvakken) of deur-tot-deur relaties. In het kader van de Netwerkvisie zal echter worden uitgegaan van de streefwaarden die betrekking hebben op trajecten. De reden hiervoor ligt in de bruikbaarheid van deze maat voor operationeel verkeersmanagement. Om het verkeer actief te sturen over het netwerk wordt gebruik gemaakt van real-time verkeersgegevens over rijksnelheden op trajecten waarop we verkeersmanagement (gezamenlijk) toepassen. Dus niet op een waaier van deur-tot-deur relaties. Om vanuit de Netwerkvisie –de regelstrategie- een vertaling naar het tactische en operationele niveau te kunnen maken is het daarom noodzakelijk om streefwaarden voor reistijden *op trajecten* als vertrekpunt te nemen.

Hoofdstuk 3 Regelstrategie

Een *regelstrategie* is te beschouwen als het totale, geprioriteerde beleid van de aan gebiedsgericht benutten samenwerkende partijen, vertaald in prioriteiten op het netwerk.
De regelstrategie geeft de voor- en narang aan binnen het regionale verkeersnet.

3.1 Basisfilosofie: ringen draaiend houden

De *basisfilosofie* achter de regelstrategie, zoals oorspronkelijk opgesteld in 2005, is het draaiend houden van de in het netwerk voorkomende ringwegen. Op basis van de ervaringen in de afgelopen jaren blijkt dat deze basisfilosofie nog steeds geldend is. De ringen zijn in feite het hart in het Noord-Hollandse netwerk. Zij werken als een soort rotonde. Als verkeer niet in de gelegenheid is de rotonde te verlaten of als meer verkeer de rotonde oprijdt dan de rotonde kan verwerken, dan staat het verkeer op de rotonde stil en staat het verkeer op het aansluitende wegennet per definitie ook vast. Per saldo zal het hele netwerk hinder ondervinden bij een slechte doorstroming op de ringen. Om de ringen draaiende te kunnen houden, is een regelstrategie opgesteld waarbij verschillende prioriteiten aan verschillende delen van het netwerk zijn toegekend. Deze prioritering heeft als doel dat verkeer de ring kan blijven verlaten en dat niet meer verkeer tot de ring wordt toegelaten dan de ring capaciteit heeft. In deze regelstrategie bestaat er een onderverdeling in 3 prioriteiten. De prioriteiten zijn in beeld gebracht op kaart 3.1.

De ringen in het Noord-Hollandse netwerk zijn de ring A10 om Amsterdam, de ring S100 (Amsterdam centrumring) en de ring om Alkmaar die wordt gevormd door de N9, N242, N508 en de Huiswaarderweg (N245).

Principes

De regelstrategie is gebaseerd op een aantal principes die hierna worden toegelicht. Deze principes gelden als vertrekpunt voor gebiedsgerichte uitwerkingen en de keuze voor in te zetten (verkeersmanagement-)maatregelen. Uiteindelijk zal in de praktijk altijd sprake zijn van maatwerk, waarbij het soms kan voorkomen dat – gemotiveerd – van een principe wordt afgeweken. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn als bij strikte toepassing van de principes de verkeersveiligheid of de leefbaarheid in het geding komen.

Prioriteit

Prioriteit heeft te maken met de mate waarin doorstroming bevorderd moet worden op een wegvak. Omgekeerd geredeneerd: prioriteit geeft aan welke filevorming op een wegvak aanvaardbaar is. Op een weg met prioriteit 1 is de doorstroming belangrijker dan die op wegen met prioriteit 2 of 3. Bij onvermijdelijke congestie zal de file het eerst worden 'neergezet' op wegen met prioriteit 3 om de doorstroming op de weg met een hogere prioriteit te bevorderen, echter binnen door de betrokkenen in onderling overleg vastgestelde randvoorwaarden voor een maximaal aanvaardbare terugslag van de file op de weg met prioriteit 3. Dit gebeurt omdat het voor de totale netwerkprestatie beter is dat de file op een prioriteit 3 weg staat dan een hoger geprioriteerde weg.

De prioriteit van een weg zegt niets over de capaciteit van die weg. Een weg met categorie 3 (bijvoorbeeld de A1 tussen knooppunt Watergraafsmeer en knooppunt Diemen) kan meer capaciteit hebben dan een weg met prioriteit 2 of 1 (zoals respectievelijk de N201 en N242/Ring Alkmaar). Dit geldt ook voor de toegestane maximumsnelheid en de gewenste minimale snelheid (streefwaarde, zie paragraaf 4.3).

Hoewel bekend is dat er verschillen zijn in verkeersdruk tussen de ochtend- en avondspits kent de netwerkvisie geen onderscheid in ochtend- en avondspits of rijrichtingen. Op enkele locaties is bewust gekozen kruisende wegen dezelfde prioriteit te geven. Bij het opstellen van gebiedsgerichte uitwerkingen en regelscenario's bestaat vervolgens de mogelijkheid een onderscheid te maken in de prioriteit voor beide wegen in specifieke omstandigheden, bijvoorbeeld de ochtend- en avondspits. Voorwaarde hierbij is dat een onderscheid in rijrichtingen niet leidt tot een conflict met de regelstrategie in de Netwerkvisie. In de paragrafen 4.5 en 5.3 wordt hier nader op ingegaan.

Doseren

Om de ringen te kunnen laten draaien, moet verkeer vanaf de rijkswegen en overige regionale en stedelijke wegen de ring gedoseerd kunnen oprijden. Alle op de ring aansluitende wegen krijgen daarom per definitie een lagere prioriteit.

Vooraf de radialen kunnen dienen als doseerpunt. Doseerpunten zijn in feite opvangruimtes waar verkeer in geval van verslechterde doorstroming van de ring wordt opgevangen. Doseerpunten hebben prioriteit 3. De capaciteit van een doseerpunt is locatiespecifiek en wordt vastgesteld met bestuurlijke instemming van de wegbeheerder. Als de capaciteit van een doseerpunt bereikt is, dient het verkeer herverdeeld te worden.

De aansluitingen van het onderliggend wegennet op de ring A10 zijn ook doseerpunten met prioriteit 3. Het verkeer kan op de toeritten worden gebufferd zodat de wegen in de bebouwde kommen, verder vanaf de aansluitingen, vrij worden gehouden.

Doorstroming binnen de bebouwde kom

Om de doorstroming te bevorderen op wegen uit de regelstrategie die door de bebouwde kom lopen zijn buiten de bebouwde kom buffers gecreëerd. Dit vertaalt zich in een prioriteit 2 binnen de bebouwde kom en prioriteit 3 op het deel van de route buiten de bebouwde kom. Voorbeelden hiervan zijn routes door Haarlem, Den Helder en Hilversum. In lijn met deze aanpak is het mogelijk maatregelen te treffen om congestie binnen de bebouwde kom te beperken en de daarmee gepaard gaande overlast.

3.2 Regelstrategie 2020

Op basis van de verschillende beleidsuitgangspunten, de basisfilosofie en de principes ontstaat een regelstrategie die zich vertaalt in de afbeelding 3.1. In diverse regionale studies is nog op lokaal niveau een nadere uitwerking van de regelstrategie gemaakt (zie paragraaf 5.3).

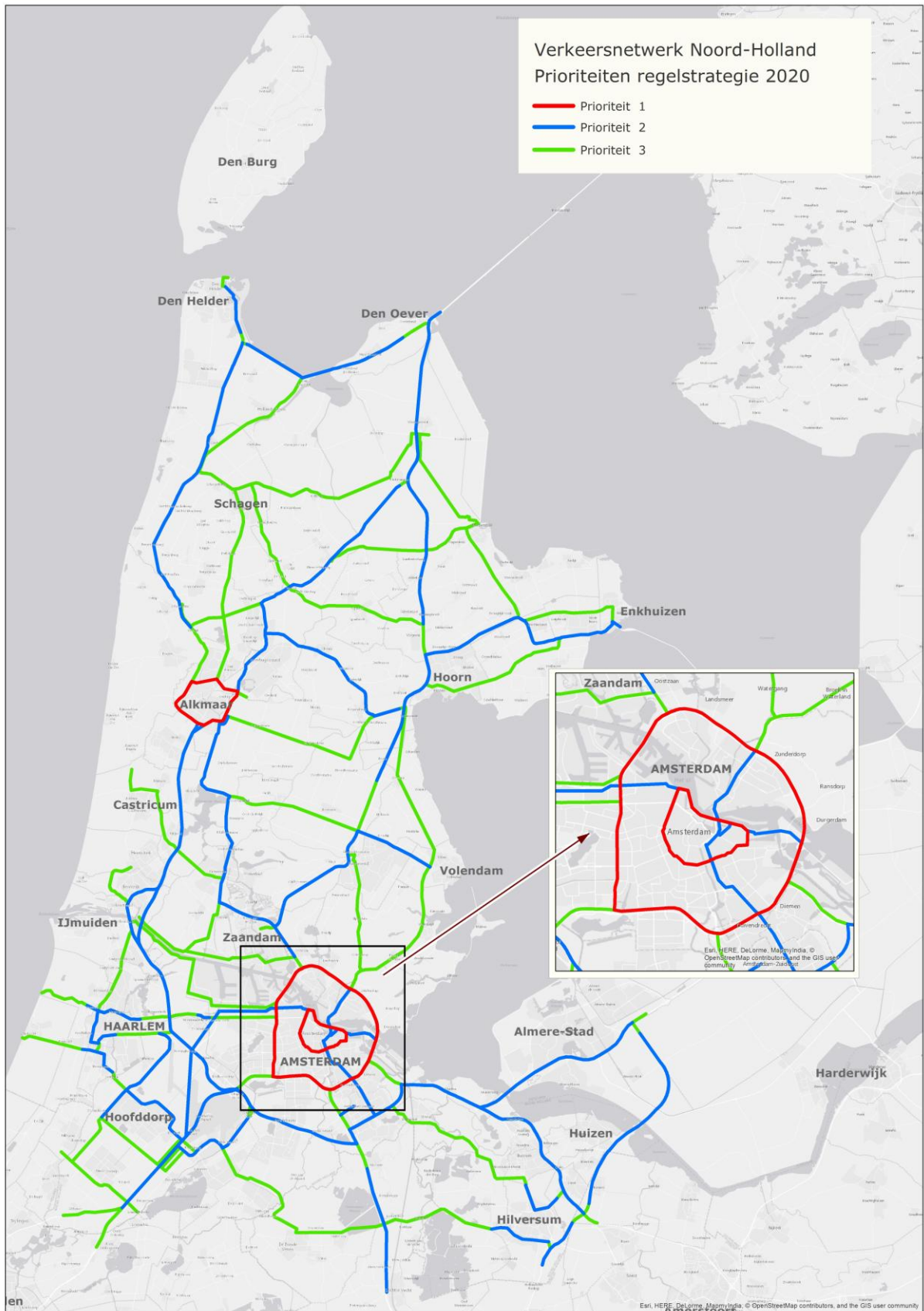
In paragraaf 4.5 en 4.6 wordt ingegaan op situaties waarin wordt afgeweken van de vastgestelde prioritering.

Prioriteit wegvakken met hoofd- en parallelrijbanen

Op enkele locaties in het netwerk is een parallelstructuur aanwezig of wordt deze in de komende periode gerealiseerd. Een parallelstructuur bestaat uit hoofdrijbanen voor het doorgaande verkeer en parallelrijbanen voor het bestemmingsverkeer. Het betreft de volgende locaties:

- A4 ter hoogte van Hoofddorp (bestaand).
- A9 Gaasperdammerweg ter hoogte van Amsterdam Zuidoost (in aanleg).
- A10 Zuid (in voorbereiding).

De parallelstructuur bij Hoofddorp was reeds opgenomen in de Netwerkvisie 2015 waarbij de hoofdrijbanen een hogere prioriteit hebben gekregen dan de parallelrijbanen. Op deze locatie hebben de parallelrijbanen ook een functie voor het lokale verkeer, bijvoorbeeld tussen Hoofddorp en Aalsmeer. Om die reden is gekozen voor een lagere prioriteit voor de parallelrijbanen. Bij de A9 Gaasperdammerweg en A10 Zuid krijgen de parallelrijbanen vooral de functie als ontsluiting van de aanliggende delen van Amsterdam op het hoofdwegennet. Om die reden is voor deze locaties gekozen geen onderscheid te maken tussen de prioriteit van de hoofd- en parallelrijbanen. In figuur 3.1 is voor de leesbaarheid van de kaart op deze twee locaties de hoofd- en parallelrijbanen niet apart aangegeven.



Figuur 3.1: Regelstrategie Noord-Holland

3.3 Wijzigingen ten opzichte van de regelstrategie 2015

De regelstrategie 2020 is op enkele punten aangepast ten opzicht van de regelstrategie 2015. De aanpassingen vloeien voort uit gewijzigde infrastructuur of wegen die niet langer onderdeel zijn van het netwerk. Deze vervallen wegen betreffen de provinciale wegen N240, N510 en N512 en de S106 in Amsterdam. Deze provinciale wegen zijn in 2011 opgenomen in de Netwerkvisie, maar zijn geen onderdeel van het gesloten netwerk en zijn daarnaast ook niet opgenomen in de meer recent vastgestelde RVM-kaart (Regionaal Verkeersmanagement). Omdat elke weg die niet is opgenomen in de regelstrategie per definitie een lagere prioriteit heeft dan de aansluitende weg, is het niet noodzakelijk deze losse wegvakken in de regelstrategie op te nemen. De S106 (Overtoom) is in 2011 opgenomen vooruitlopend op een onderzoek van de gemeente Amsterdam naar de wenselijkheid van een corridorroute in het zuidwestelijk gedeelte van de stad. Dit onderzoek is inmiddels uitgevoerd. De gemeente Amsterdam heeft besloten de S106 niet aan te merken als corridorroute. Om die reden is de S106 niet langer opgenomen in de regelstrategie van de Netwerkvisie 2020.

Zoals in paragraaf 3.2 al aangegeven, zijn de parallelstructuren van de A9 Gaasperdammerweg en A10 Zuid vooruitlopend op de realisatie toegevoegd aan de regelstrategie waarbij de hoofd- en parallelrijbanen een gelijke prioriteit hebben. Daarnaast is het gedeelte van de Westfrisiaweg (N23) tussen Heerhugowaard en Zuid-Scharwoude vooruitlopend op de realisatie toegevoegd aan de regelstrategie.

Tabel 3.1 geeft een overzicht van de wijzigingen.

Wegvak	Status t.o.v. Netwerkvisie 2015	Prioriteit	Prioriteit in Netwerkvisie 2015
Rijkswaterstaat West-Nederland Noord			
Parallelstructuur A10 Zuid	Ja	1	
Parallelstructuur A9 Gaasperdammerweg	Ja	2	
Provincie Noord-Holland			
N23 Westfrisiaweg, van Heerhugowaard naar Zuid-Scharwoude	Ja	2	
N510, van Bergen naar N9	Vervallen	-	3
N512, van Egmond aan Den Hoef naar N9	Vervallen	-	3
N240, van Slootdorp naar N248	Vervallen	-	3
Gemeente Amsterdam			
S106	Vervallen	-	3

Tabel 3.1 Wijzigingen regelstrategie 2020 t.o.v. regelstrategie 2015

3.4 Openbaar vervoer

Een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer is van groot belang om deze vervoerwijze concurrerend met de auto te laten zijn. Treinen hebben hiervoor een eigen infrastructuur en spoorwegovergangen zorgen ervoor dat treinen te allen tijde kunnen doorrijden en geen hinder ondervinden van het overige verkeer. Het overige openbaar vervoer (c.q. lijnbussen) beschikt niet altijd over eigen infrastructuur. Op de meeste wegen van de regelstrategie rijdt openbaar vervoer mee met het overige verkeer. Ook komt het op veel locaties voor dat een weg die deel uitmaakt van de regelstrategie wordt gekruist door niet tot de regelstrategie behorende wegen met een functie voor het openbaar vervoer. Om recht te doen aan de doorstroming van het openbaar vervoer worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Een weg mét OV heeft prioriteit boven een gelijk geprioriteerde weg zónder OV.
- Er geldt voorrang (prioriteit 1) voor hoogwaardig openbaar vervoer dat gebruik maakt van het stroomlijnnennet (het primaire OV-net in de provincie Noord-Holland waar het R-net van de Randstad onderdeel van uitmaakt). Het gaat hier vaak om aanliggende en vrijliggende infrastructuur exclusief voor het openbaar vervoer, maar kan ook meerijden met het autoverkeer betreffen. "Voorrang" betekent in de praktijk niet altijd zonder stoppen doorrijden, maar wel een minimale wachttijd.
- Voor het stroomlijnnennet in Noord-Holland zijn in de Visie Openbaar Vervoer 2020 van de provincie Noord-Holland streefwaarden vastgesteld voor de gemiddelde snelheid op een lijn.

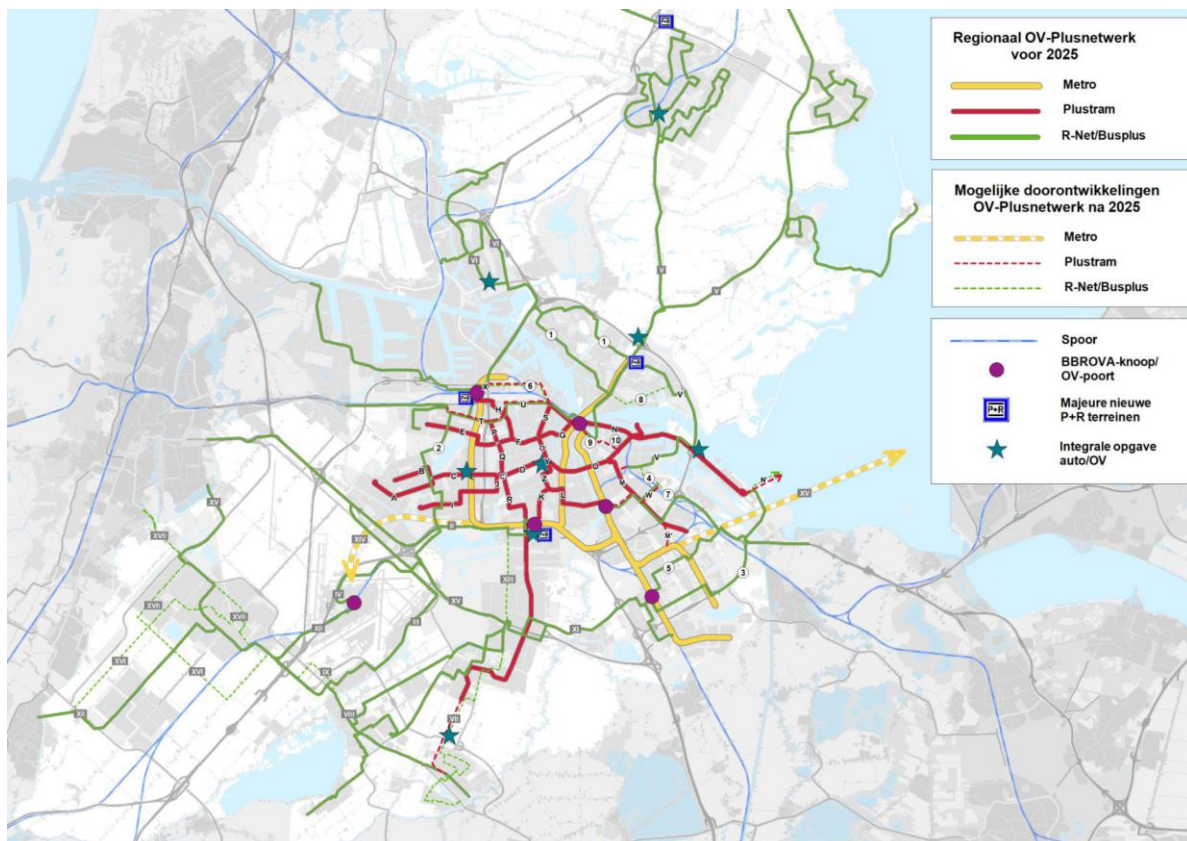
- Uitgangspunt van het Beleidskader Hoofdnetten van de gemeente Amsterdam is dat het openbaar vervoer bij verkeerslichten meer prioriteit krijgt dan de auto en fiets. Indien dit uitgangspunt in de praktijk niet werkbaar blijkt (bijvoorbeeld op kruisingen waar prioriteiten 'gestapeld' zijn) beoogt een verkeerslichtenregeling het openbaar vervoer zo veel mogelijk voordeel te laten ondervinden.

Bovenstaande uitgangspunten kunnen ertoe leiden dat wegverkeer gebufferd wordt ten gunste van het openbaar vervoer. Dit kan in sommige gevallen leiden tot negatieve effecten voor het wegverkeer. In de situatie dat het bufferen van wegverkeer leidt tot verkeersonveiligheid of een (ernstig) doorstromingsknelpunt, dient de prioriteit van het OV heroverwogen te worden. Hierbij wordt het volgende proces gevolgd:

- De wegbeheerder signaleert een knelpunt voor het wegverkeer, verkeersveiligheid of doorstroming.
- De betrokkenen bij het knelpunt (de relevante wegbeheerders en concessieverleners) beoordelen het knelpunt en stellen mogelijke maatregelen voor om het knelpunt voor wegverkeer te verminderen. Daarbij wordt ook het effect van die maatregelen op de doorstroming van het openbaar vervoer inzichtelijk gemaakt.
- Verkeersmanagementmaatregelen waarover ambtelijke overeenstemming is, worden binnen het operationele proces gerealiseerd.
- Maatregelen waarvoor op ambtelijk niveau geen overeenstemming gevonden wordt of waarvoor financiële middelen nodig zijn, worden voorgelegd aan het Regionaal Tactisch Team en indien nodig aan het Regieteam waarbij in samenspraak met de betrokkenen een afweging wordt gemaakt.

Bovenstaand proces geldt niet alleen in geval van knelpunten voor het wegverkeer, maar ook in geval van knelpunten voor het openbaar vervoer. Bijvoorbeeld als de gestelde streefwaarden niet gerealiseerd worden. In die situatie is de concessiehouder of concessieverlener degene die het knelpunt signaleert.

In figuur 3.2 en 3.3 staan het R-net en het Stroomlijnnennet buiten de Stadsregio Amsterdam weergegeven. Te zien is dat deze openbaar vervoernetwerken van een groot aantal wegen gebruik maakt. Veel van deze wegen zijn onderdeel van het netwerk van de regelstrategie of kruisen wegen die in regelstrategie zijn opgenomen.



Figuur 3.2 R-net binnen de Stadsregio Amsterdam

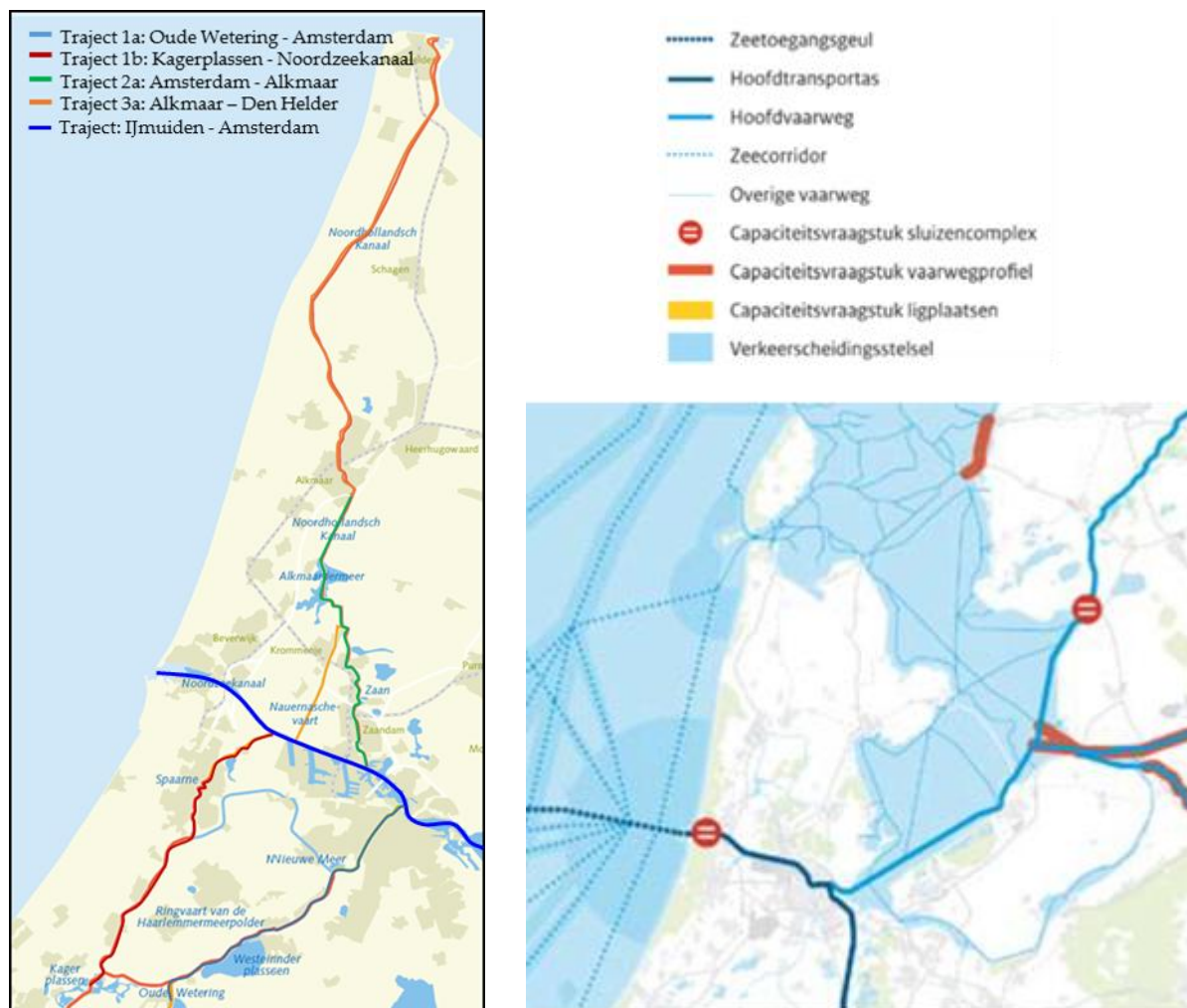


Figuur 3.3 Stroomlijnnennet in de provincie Noord-Holland buiten de Stadsregio Amsterdam

3.5 Scheepvaart

Net als voor het openbaar vervoer, is ook voor de (beroeps)scheepvaart een goede doorstroming van belang om concurrerend te kunnen zijn met het vervoer van goederen over de weg. De belangrijkste vaarwegen in Noord-Holland zijn opgenomen in het Basisnet Beroepsvaart dat in figuur 3.4 is weergegeven.

Het netwerk van de regelstrategie kruist op meerdere locaties het Basisnet Beroepsvaart en andere vaarwegen, deels door middel van beweegbare bruggen. Op deze locaties heeft de doorstroming van beide modaliteiten invloed op elkaar. Bij scheepvaart gaat daarbij niet alleen om de beroepsvaart, maar ook om de recreatievaart. Bij brugopeningen wordt onderscheid gemaakt tussen beroeps- en recreatievaart, waarbij recreatievaart minder prioriteit krijgt. In het coalitieakkoord 2015-2019 van de provincie Noord-Holland is vastgelegd dat een aantal bruggen tijdens de spitsperioden gesloten blijft indien dit de doorstroming van het wegverkeer bevordert. Brugopeningen voor alleen recreatievaart vinden in principe niet plaats tijdens de spitsperioden. Een uitzondering hierop is de Staande Mastroute waarvoor vaste bedientijden gelden die door de vaarwegbeheerders en andere betrokken partijen zijn vastgelegd in het Routeakkoord Staande Mast. De bedientijden van bruggen en sluisen zijn daarbij op elkaar afgestemd om zodoende de route binnen de afgesproken tijdsduur te kunnen afleggen. De Staande Mastroute volgt in Noord-Holland traject 1a zoals weergegeven in figuur 3.4. Vanaf het IJ loopt deze route via het IJsselmeer verder richting Friesland.



Figuur 3.4 Trajecten binnen het Basisnet Beroepsvaart Noord-Holland (links) en het hoofdvaarwegennet SVIR (rechts)

Bij een brugopening ontstaat hinder voor het wegverkeer en openbaar vervoer. Hoewel veel bruggen tijdens de spitsperioden gesloten blijven, kunnen als gevolg van toenemende verkeersintensiteiten doorstromingsknelpunten ontstaan bij brugopeningen tijdens of net voor de spitsperiodes als de streefwaarde gedurende langere tijd niet gehaald worden of ook de

streefwaarde van verkeersstromen die geen gebruik maken van de brug niet gehaald worden. In de situatie dat het bedieningsregime van een brug leidt tot verkeersonveiligheid of een (ernstig) doorstromingsknelpunt voor het wegverkeer, dient het bedieningsregime heroverwogen te worden. Hierbij wordt het volgende proces gevolgd:

- De wegbeheerder signaleert een knelpunt voor het wegverkeer (verkeersveiligheid of doorstroming), bijvoorbeeld door dit te bespreken in het Regionaal Tactisch Team.
- De betrokkenen bij het knelpunt beoordelen het knelpunt en stellen mogelijke maatregelen voor om het knelpunt voor wegverkeer te verminderen. Daarbij wordt ook het effect van die maatregelen op de doorstroming van de scheepvaart inzichtelijk gemaakt.
- Verkeersmanagementmaatregelen waarover ambtelijke overeenstemming is, worden binnen het operationele proces gerealiseerd.
- Overige maatregelen waarvoor op ambtelijk niveau geen overeenstemming gevonden wordt of waarvoor financiële middelen nodig zijn, worden voorgelegd aan de betrokken bestuurders.

Bovenstaand proces geldt niet alleen in geval van knelpunten voor het wegverkeer, maar ook in geval van knelpunten voor de scheepvaart. In het geval van knelpunten voor de scheepvaart is de vaarwegbeheerder degene die het knelpunt signaleert. Hierbij wordt opgemerkt dat betrokken partijen vanuit de scheepvaart niet vertegenwoordigd zijn in het Regieteam waardoor er geen bestaand bestuurlijk platform is waarin knelpunten tussen wegverkeer en scheepvaartverkeer voorgelegd kunnen worden.

Hoofdstuk 4 Tactisch Kader

4.1 Verdieping strategie naar tactisch kader

In dit hoofdstuk wordt het tactisch kader beschreven. Het tactisch kader is in 2011 opgezet als schakel tussen de regelstrategie en operationeel verkeersmanagement. Doel hiervan is een aantal gezamenlijke uitgangspunten van de verschillende wegbeheerders verder uit te werken tot een duidelijke leidraad voor het maken van gebiedsgerichte uitwerkingen (GGB's, zie hoofdstuk 5) en regelscenario's. Het tactisch kader is in de Netwerkvisie 2020 geactualiseerd en geeft een verdieping van de strategische uitgangspunten op de volgende punten:

- Streefwaarden van de verschillende wegbeheerders.
- Bijschakelen en alternatieve routes.
- Onderlinge prioritering van elkaar kruisende wegen die in regelstrategie gelijke prioriteit hebben.

4.2 Streefwaarden

De afzonderlijke wegbeheerders hebben voor elk traject vastgesteld wat de maximaal gewenste reistijd op dat traject is in de spitsperioden (6:00-10:00 en 15:00-19:00uur). Deze maximaal gewenste reistijd is vertaald in de minimaal acceptabele snelheid die hierbij hoort, de streefwaarde. Streefwaarden fungeren als doel. Het Regionaal Tactisch Team (RTT, zie hoofdstuk 5) stelt hier scenario's voor op, waarbij ze aangeven wanneer op operationeel niveau welke maatregelen nodig zijn om deze streefwaarden zo veel mogelijk te halen (wat zijn de triggers). Zo wordt bijv. 1.350 auto's per rijstrook per tijdseenheid gebruikt als grenswaarde voor het al dan niet inzetten van scenario's om de gewenste doorstroming op de A10 te bereiken.

De streefwaarden gelden altijd, zolang er een verkeerskundig probleem moet worden opgelost. Wanneer er andere issues aan de orde zijn dan verkeerskundige, zoals de openbare orde, kunnen de streefwaarden worden losgelaten. In figuur 4.1 zijn de streefwaarde opgenomen voor de wegen uit de regelstrategie.

Streefwaarden per wegbeheerder

Rijkswaterstaat

De streefwaarden die RWS-WNN hanteert, volgen uit de NoMo norm zoals gedefinieerd in de in 2005 vastgestelde Nota Mobiliteit (NoMo). Het Rijk heeft streefwaarden geformuleerd voor de gemiddelde reistijd in de spits op het hoofdwegennet, waarbij de gemiddelde reistijd per traject is bepaald. Voor de Netwerkvisie 2020 zijn deze omgerekend naar minimaal acceptabele snelheid.

De streefwaarden zijn:

- Voor trajecten waar de stedelijke ringweg A10 onderdeel van uitmaakt en de niet-autosnelwegen N9, N99 en N200, die onderdeel zijn van het hoofdwegennet, is de gemiddelde reistijd in de spits maximaal twee keer zo lang als de reistijd buiten de spits. Hierbij wordt uitgegaan van een gerealiseerde snelheid van 100 kilometer per uur. De streefwaarde ligt hier op 50 km per uur.
- Voor de overige snelwegen is de gemiddelde reistijd in de spits maximaal anderhalf keer zo lang als de reistijd buiten de spits (waarbij uitgegaan wordt van een gerealiseerde snelheid van 100 kilometer per uur, ongeacht de gestelde maximumsnelheid). Omgerekend is de streefwaarde hier 67 km per uur;

Provincie Noord-Holland

De Provincie Noord-Holland heeft de streefwaarden van haar wegen bepaald op basis van het belang van de weg en de snelheid die, zonder files, op een traject gereden kan worden, de zogenaamde 'freeflow'. N.B. dit is niet hetzelfde als de maximumsnelheid door bijvoorbeeld bochten in de weg, rotondes of verkeerslichten.

Het belang van de weg wordt bepaald door:

- het gebruik van de weg (intensiteit)
- het economisch belang (verbinding tussen internationale centra, nationale centra of regionale centra)
- de robuustheid van de weg

Het afgewogen belang van de weg wordt uitgedrukt in de toegestane vertragingfactor ten aanzien van de freeflow. Deze is:

- 1,3 voor een belangrijke weg;
- 1,5 voor wegen met een gemiddeld belang;
- 1,7 voor minder belangrijke wegen.

In bijlage 2 zijn de gedetailleerde streefwaarden voor het provinciaal wegennet opgenomen. In figuur 4.1 is een globaal beeld opgenomen, waarbij de gemiddelde streefwaarde per traject is opgenomen.

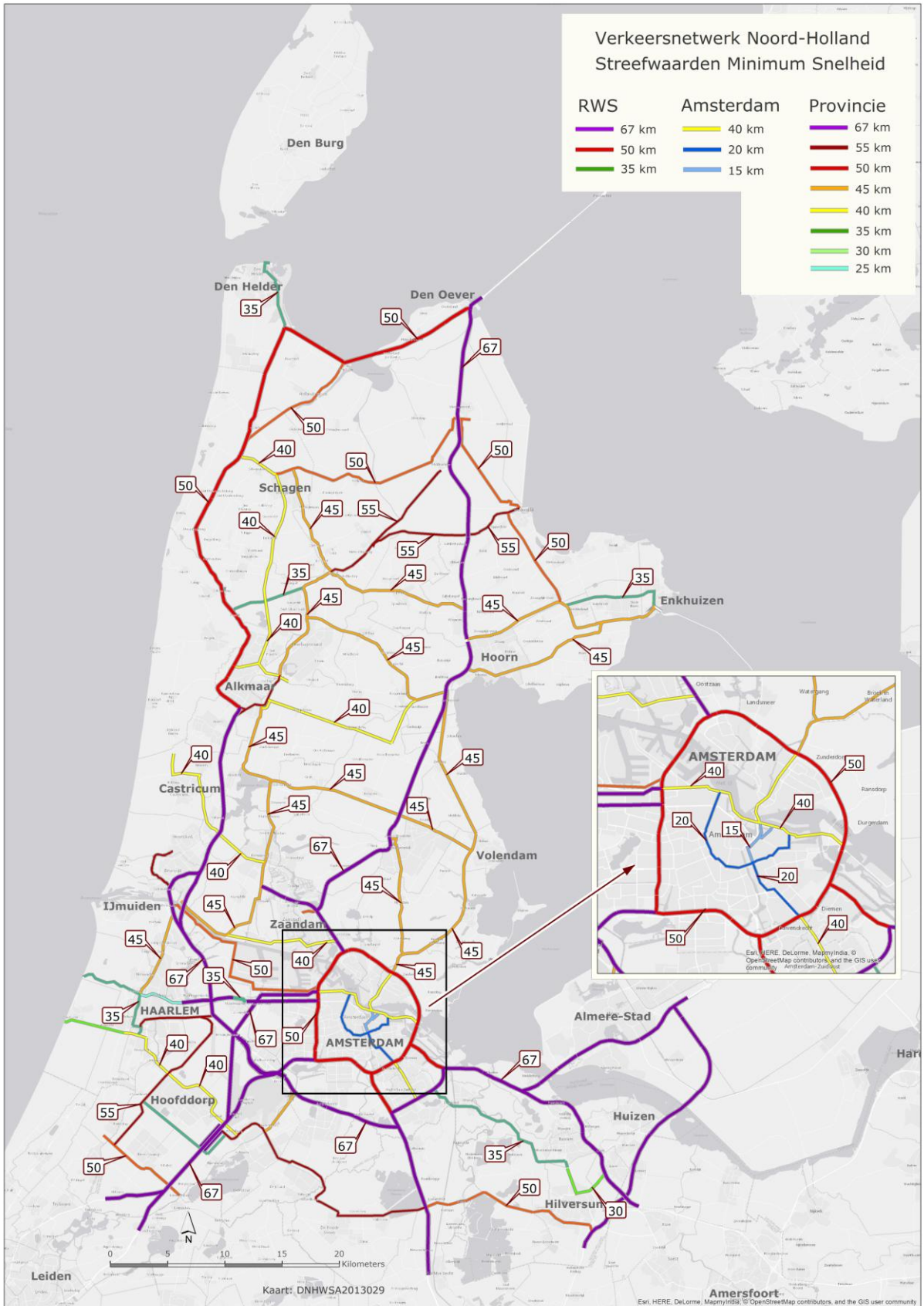
Gemeente Amsterdam

De gemeente Amsterdam hanteert (zie ook bijlage 1) de volgende streefwaarden:

Hoofdnet Auto	Gem. Snelheid (km/u) ¹	Hoofdnet OV	Gem. Snelheid (km/u) ¹	Hoofdnet fiets	Randvoorwaarden bij overig netwerk
Centrumring s100	20 km/u	OV-Corridors	NO 25 km/u VO 20 km/u	Gem. maximale wachtijd	30 seconden
Corridors	NO 40 km/u VO 20 km/u	Overig HNOV	NO 20 km/u VO 15 km/u	Gem. snelheid	NO 15 - 18 km/u VO 12 - 15 km/u
Overig HNA	NO 30 km/u VO 15 km/u				

Tabel 4.1 : Referentiekader verkeersafwikkeling Amsterdam zoals opgenomen in het Beleidskader Hoofdnetten 2005 (VO= Vooroorlogse stad, NO=Naoorlogse stad)

De gemeente Amsterdam streeft in het jaarplan 2005 naar een gemiddelde rijnsnelheid van 20 km/u op het Hoofdnet Auto (tussen de A10 en de Stadshartlus). Op basis van ervaring wordt door de gemeente Amsterdam voor het Hoofdnet Auto in de vooroorlogse stad een gemiddelde snelheid van minimaal 15 km/u aangehouden (gewenst 20 km/u) en voor de naoorlogse stad 30 km/u (gewenst 40 km/u). Voor de auto-corridors zijn strengere eisen gesteld.



Figuur 4.1, Streefwaarden in minimaal acceptabele gemiddelde snelheden per spitsperiode

4.3 Relatie tussen streefwaarden en prioritering

Prioriteit en streefwaarde van een weg zijn niet 1 op 1 gekoppeld: een weg met een hogere prioriteit heeft niet per definitie een hogere streefwaarde. De prioriteit geeft aan in hoeverre filevorming op een wegvak aanvaardbaar is, maar zegt niets over de kwaliteit van de doorstroming. Deze wordt bepaald door de streefwaarde op de weg/het traject.

Indien weg A een hogere prioriteit heeft dan weg B, geldt het volgende principe: Als de snelheid op weg A zakt onder haar streefwaarde, zal er gebufferd worden op weg B. Dit betekent dat auto's van weg B druppelsgewijs op weg A worden toegelaten (bv door Toeritdosering). Omdat er minder auto's worden toegelaten, zakt de intensiteit op weg A, waardoor de snelheid weer kan oplopen tot het gewenste niveau. De snelheid op weg B zal dalen. Deze snelheidsdaling is acceptabel, vanwege de lagere prioriteit op weg B. Als de snelheid op weg B verder daalt en tot teveel filevorming (boven de gestelde randvoorwaarden) leidt, zal het bufferen stoppen of in mindere mate plaatsvinden. Ook als de snelheid op weg A voldoende is toegenomen wordt het bufferen gestopt of verminderd.

Door dit evenwicht zal de filevorming zo lang mogelijk uitgesteld worden. Als op beide wegen de snelheid onder de streefwaarde zakt, is er sprake van filevorming en spelen andere aspecten een rol, zoals gridlock (het vastlopen op kruispunten, waardoor andere wegen ook vastlopen), openhouden van busbanen of calamiteitenroutes, verkeersveiligheid e.d.

Voorbeelden samenhang prioriteit en streefwaarde

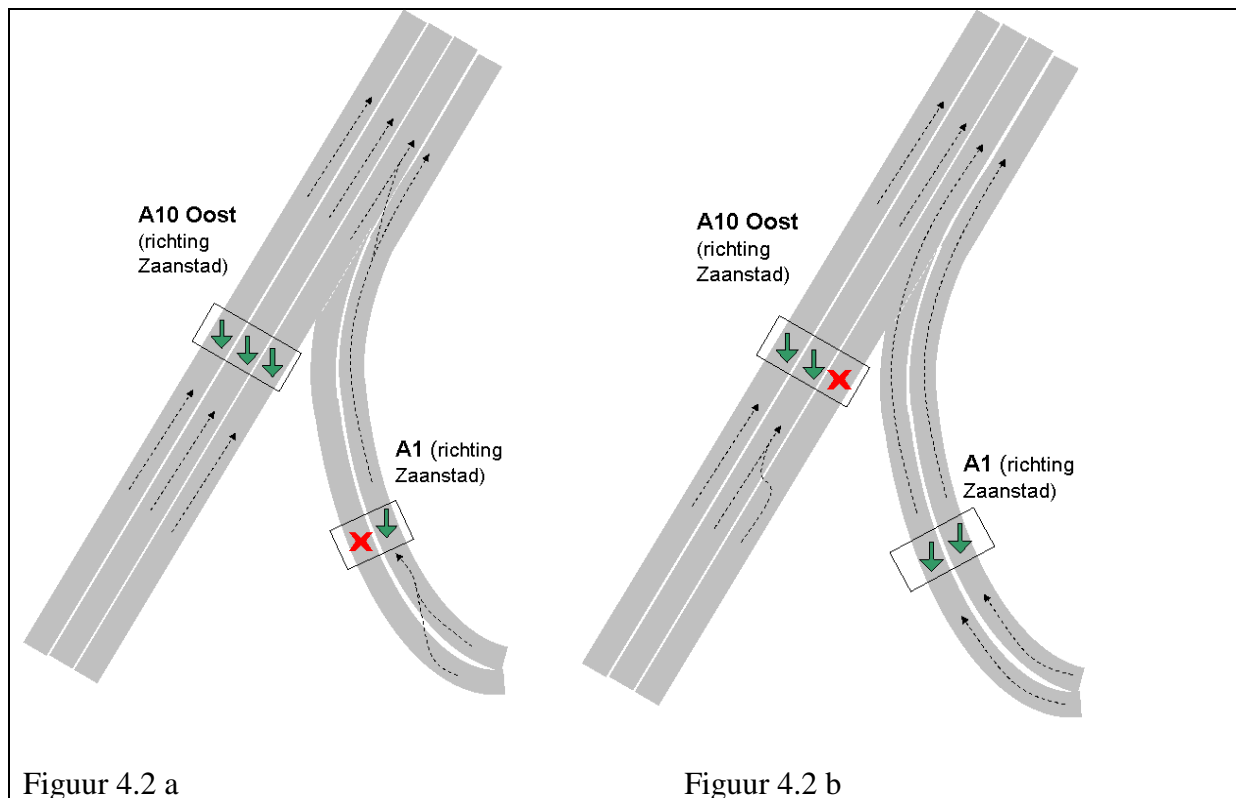
Knooppunt Watergraafsmeer

Bij knooppunt Watergraafsmeer sluit de A1 aan op de A10. De A10 heeft prioriteit 1 en een streefwaarde van 50 km/u. De A1 heeft een prioriteit 2 en een streefwaarde van 67 km/u. Dit betekent, dat maatregelen die nodig zijn om minimaal 50 km/u op de A10 te kunnen rijden, voorrang hebben boven maatregelen die nodig zijn om minimaal 67 km/u op de A1 te rijden. Zo wordt bijvoorbeeld de linkerrijstrook vanaf de A1 richting de A10 noord afgekruid om invoegend verkeer vanaf de A1 te doseren (figuur 4.2 a).

Het komt ook regelmatig voor dat de doorstroming op de A10 goed is, terwijl het invoegend verkeer vanaf de A1 op de A10 ontaardt in filevorming op de A1 en de streefwaarde op de A1 niet gehaald dreigt te worden. In dit geval wordt de rechterrijstrook van de A10 richting Zaanstad afgekruid, zodat er meer ruimte is voor invoegend verkeer vanaf de A1 (zie figuur 4.2 b) en het verkeer vanaf de A1 beter door kan rijden. Wanneer op de A10 de verkeersdoorstroming stagneert en de gemiddelde snelheid daalt richting 50 km/u, zal echter weer gekozen worden voor het eerste scenario uit figuur 4.2 a.

A10, aansluiting Volendam (S116/N247)

De N247 vanaf Volendam sluit aan de noordzijde van Amsterdam aan op de A10. In de ochtendspits rijdt veel verkeer richting de A10. Indien de intensiteiten op de A10 het toelaten, wordt een rijstrook op de A10 richting de Coentunnel (buitenring) afgesloten om het verkeer vanaf de N247 sneller te laten doorstromen richting de Coentunnel. Zodra de verkeersdoorstroming op de A10 Noord afneemt, wordt de afgesloten rijstrook weer beschikbaar gesteld voor het verkeer op de A10 en moet verkeer vanaf de N247 weer invoegen tussen het verkeer op de A10.



4.4 Bijschakelen en alternatieve routes

In de discussie over al dan niet bijschakelen van wegen is het belangrijk om een gezamenlijke definitie te hanteren. Bijschakelen is het inzetten van extra wegen, die niet zijn opgenomen in de regelstrategie (zie figuur 3.1). Wanneer verkeer over andere wegen uit de regelstrategie wordt geleid, dan wordt gesproken over rerouten of het inzetten van alternatieve routes.

Bij vaststelling van het tactisch kader is gekeken naar de wenselijkheid van daadwerkelijk bijschakelen van andere wegen dan de wegen die al zijn opgenomen in de regelstrategie, en het vaststellen van alternatieve routes op het netwerk van de regelstrategie bij (dreigende) overbelasting of uitval van een deel van het netwerk vanwege een incident. Er wordt onderscheid gemaakt tussen twee situaties:

- Verkeerskundige vraagstukken: In de Netwerkvisie hebben de partijen vastgelegd welke wegen er voor gezamenlijk verkeersmanagement gebruikt kunnen worden en hoe de onderlinge prioriteit is. Dit is gedaan vanuit het perspectief van verkeersdoorstroming.

Uitgangspunt is dat bij reguliere situaties waarvoor alternatieve routes gewenst zijn en waarbij alleen verkeerskundige argumenten meespelen, er niet wordt bijgeschakeld: er wordt geen verkeer gestuurd over wegen die niet al zijn opgenomen in de regelstrategie, juist omdat voor deze wegen andere argumenten dan verkeerskundige belangrijk zijn (denk aan leefbaarheid, verkeersveiligheid, gecombineerd auto/fietsverkeer). Wel worden alternatieve routes binnen het netwerk van de regelstrategie ingezet. Dit gebeurt op basis van de onderlinge prioriteit en de streefwaarden.

- Andere argumenten dan verkeerskundige vraagstukken: Bij calamiteiten of andere grote incidentele verstoringen (zoals evenementen) kunnen andere argumenten dan de verkeersdoorstroming de doorslag geven, bijvoorbeeld openbare orde en – veiligheid. De betrokken wegbeheerders en hulpdiensten bepalen op dat moment samen welke wegen worden ingezet. Er kan dan ook gebruik worden gemaakt van andere wegen dan opgenomen in de regelstrategie. Het RTT heeft de mogelijke situaties beschreven in de zogenaamde CAR-scenario's (Coördinatie Alternatieve Routes).

(Aanvullende) uitgangspunten alternatieve routes en bijschakelen

- Belangrijke voorwaarde om alternatieve routes te kunnen gebruiken, is dat de automobilist geïnformeerd kan worden over de alternatieve route. Dit mag vanzelfsprekend lijken, maar betekent wel DRIP's, borden en tekstwagens hier een cruciale rol spelen. Het beschikbare wegennet van de Netwerkvisie is mede bepalend geweest voor de keuze waar in informatievoorzieningen zoals DRIP's is geïnvesteerd.
- Daarnaast moet de alternatieve route voor de automobilist ook beter zijn dan de oorspronkelijke route. Dit betekent een vergelijkbare wegkwaliteit en minder reistijd dan de oorspronkelijke route, bovendien moet de alternatieve route niet dusdanig ingewikkeld zijn dat de onbekende automobilist makkelijk verkeerd rijdt. Dit hangt dus samen met de kwaliteit van de informatievoorziening.
- Uitgangspunt bij calamiteiten is dat belasting van onderliggende wegen zoveel mogelijk wordt vermeden. Wanneer een deel van het verkeer nog een alternatieve route kan kiezen die onderdeel is van de regelstrategie, wordt dat deel van het verkeer ook via die alternatieve route afgewikkeld. Alleen verkeer dat 'vastzit', gaat via bij te schakelen onderliggende wegen en komt eenmaal voorbij het knelpunt weer op het netwerk van de regelstrategie.

Als voorbeeld is hieronder een CAR-scenario van de A10-Noord opgenomen.

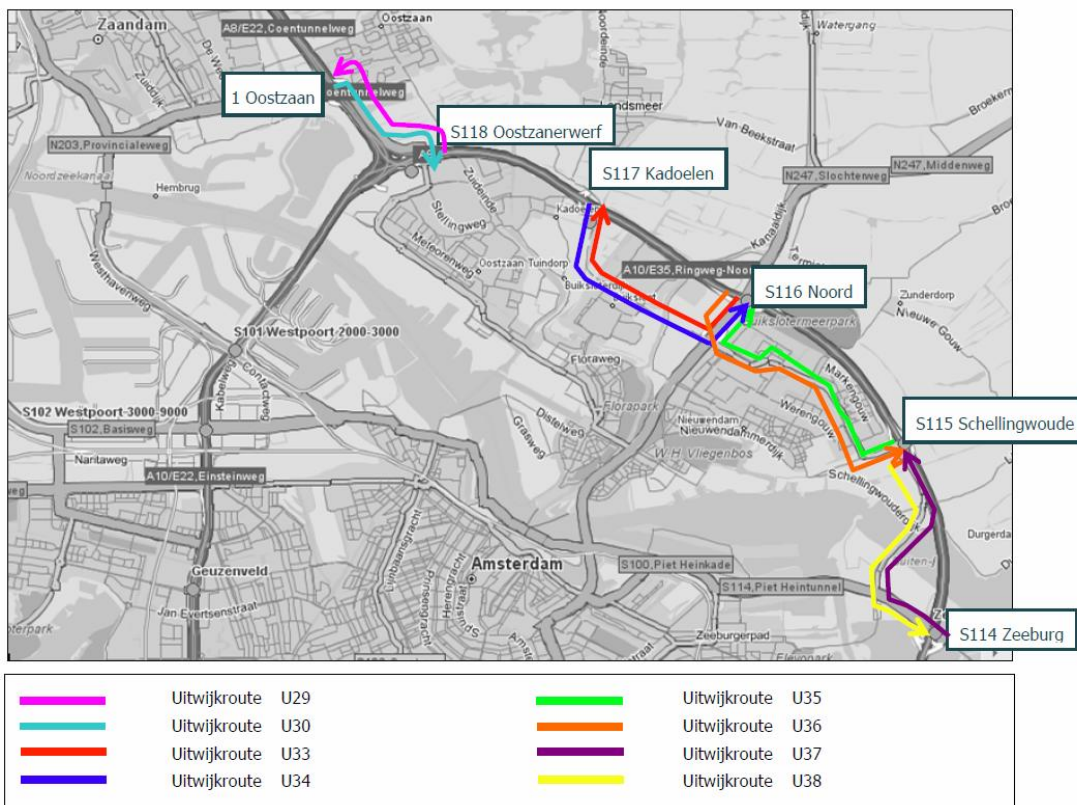
Doel Uitwijk (CAR) route

Het doel van de uitwijkroute is: Het verkeer af te laten rijden dat ten gevolge van een incident gevangen is op een totaal gestremde de rijbaan van een rijksweg.

Inzetvoorwaarden Uitwijk (CAR) route

- De uitwijkroute is nadrukkelijk niet bedoeld om een capaciteit te kort in het verkeersnetwerk op te vangen als gevolg van de spits, wegwerkzaamheden en evenementen.
- De rijbaan is in een richting compleet gestremd.
- Aangezien het om "gevangen" verkeer gaat, moet er omleidingsroutes ingesteld worden via de rijkswegen, zodanig dat er geen verkeer naar het afgesloten wegvak en de uitwijkroute gaat.
- De geschatte afhandeltijd van het incident is minimaal 1 uur.
- De uitwijkroute dient beschikbaar te zijn (geschouwd en vrij gegeven).

Uitwijk (CAR) routes in Amsterdam



4.5 Onderlinge prioriteiten en afwijking van regelstrategie

Wegen met gelijke prioriteit in de regelstrategie

De kaart in paragraaf 3.2 met daarop de onderlinge prioriteiten van het netwerk laat een aantal punten zien waarop wegen met gelijke prioriteit elkaar kruisen. Vanwege het strategisch karakter van de Netwerkvisie is hier geen reden om de ene weg meer prioriteit te geven dan de andere. Zo wordt er in de regelstrategie bijvoorbeeld geen onderscheid gemaakt in ochtend- en avondspits, terwijl dit op operationeel niveau wel degelijk bepalend kan zijn voor de onderlinge prioriteit op een bepaald tijdstip.

In praktijk kunnen er dus redenen zijn om (al dan niet in specifieke situaties) toch de ene weg meer prioriteit te geven dan de andere. Dit is afhankelijk van verschillende factoren, zoals de lokale situatie en het moment waarop de congestie zich voordoet (de hiervoor genoemde ochtend- en avondspits). In deze gevallen zullen in gebiedsgerichte uitwerkingen en regelscenario's, uitgewerkt in gebiedsgericht benutten-studies (zie ook paragraaf 5.3), VDA10 (Verkeersdoorstroming A10) of die zijn vastgesteld door het Regionaal Tactisch Team, aangeven hoe er gehandeld dient te worden. Deze scenario's worden gemaakt vanuit de uitgangspunten van de Netwerkvisie, afgestemd op de lokale situatie.

Afwijken van prioritering in de regelstrategie

Er kunnen zich situaties voordoen waarin het gewenst is om af te wijken van de prioritering van het netwerk zoals vastgelegd in de regelstrategie. Met een afwijking wordt de situatie bedoeld waarbij het verkeer op een lager geprioriteerde weg voorrang krijgt boven een hoger geprioriteerde weg én waarbij geaccepteerd wordt dat de streefwaarde op de hoger geprioriteerde weg niet gehaald wordt. Het voorbeeld van knooppunt Watergraafsmeer dat in paragraaf 4.3 is beschreven, is geen afwijking, omdat de streefwaarde op de hoger geprioriteerde weg (de A10) niet wordt onderschreden. Zolang de streefwaarde op de hoger geprioriteerde A10 gehaald wordt, kan voorrang gegeven worden aan verkeer vanaf de A1. Ook het onderling prioriteren van wegen die in de regelstrategie een gelijke prioriteit hebben, zoals hiervoor beschreven, wordt niet beschouwd als een afwijking van de regelstrategie.

Indien een afwijking gewenst is, bijvoorbeeld in geval van een evenement of werk-in-uitvoering, dient het Regionaal Tactisch Team de voorgestelde afwijking voor te leggen aan het Regieteam. Na goedkeuring kan de afwijking worden opgenomen in een regelscenario waarin tevens is vastgelegd onder welke omstandigheden de afwijking plaats mag vinden.

Prioritering van regelscenario's

Inmiddels zijn er vele verkeerskundige regelscenario's voor verschillende verkeerskundige situaties opgesteld, die ieder invloed hebben op meerdere wegen in het netwerk en die van diverse middelen en verkeerskundige systemen gebruik maken. In praktijk blijkt er steeds vaker overlap te zijn bij de inzet van scenario's. Door verschillende gebeurtenissen kunnen meerdere scenario's ingezet worden, die (deels) tegengestelde of ongewenste effecten ten opzichte van elkaar hebben. Hetzelfde systeem zou tegelijkertijd voor deze verschillende en soms tegengestelde scenario's ingezet moeten worden. In onderstaande tabel is weergegeven welke prioritering wordt gehanteerd om te bepalen, op welk moment welk scenario (met inzet van middelen) voor een ander scenario gaat

Prioritering Wegen

	Prio 1	Prio 2	Prio 3	Prio 4 (aanliggende wegen)
A	Calamiteit			
B		Calamiteit		
C			Calamiteit	
D				Calamiteit
E	Ongeval			
F		Ongeval		
G			Ongeval	
H	WIU/evenement			
I		WIU/evenement		
J			WIU/evenement	
K	Reguliere spits			
L		Reguliere spits		
M			Reguliere spits	

Prioritering regelscenario's



Type scenario:

- Calamiteit
- Ongeval/Incident
- Werk in Uitvoering
- Evenement
- Reguliere Spits

Figuur 4.3: Prioritering regelscenario's in geval van gelijktijdig optreden

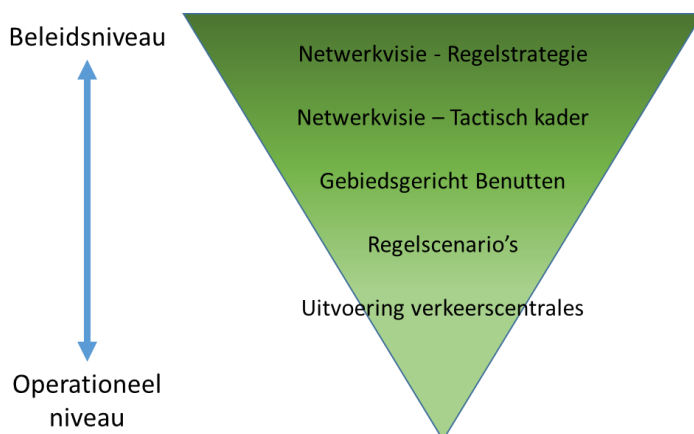
Hoofdstuk 5 Regionale samenwerking verkeersmanagement

5.1 Netwerkvisie als algemeen beleidsuitgangspunt

Met het vaststellen van de Netwerkvisie in 2005 door het Platform Bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam (PBMA) is een gezamenlijk beleidsuitgangspunt voor verkeer- en vervoerprojecten in Noord-Holland neergezet. Zowel rijk, provincie als gemeenten nemen de Netwerkvisie expliciet mee als kader voor projecten. Daarmee vervult de Netwerkvisie een nuttige rol bij het prioriteren en faseren van projecten en bij de afweging van concreet te treffen verkeersmaatregelen. Het gaat hier om realisatie van nieuwe infrastructuur, aanpassen van bestaande infrastructuur en het uitvoeren van groot onderhoud.

De Netwerkvisie vergemakkelijkt kortom de samenwerking tussen verschillende wegbeheerders in Noord-Holland omdat het een gemeenschappelijk gedragen vertrekpunt biedt. Dit voorkomt een – soms langdurige- discussie over uitgangspunten in de beginfase van projecten. Het biedt daarnaast de uitgangspunten en kaders voor operationele toepassing en keuzestrategieën bij lokale of situatie specifieke situaties.

In onderstaand figuur is de samenhang geschetst tussen de Netwerkvisie, gebiedsgericht benutten, de regelscenario's, zoals die bijvoorbeeld door het Regionaal Tactisch Team worden gemaakt, en de operationele uitvoering in de verkeerscentrales. De regelstrategie geeft de strategische visie, elke stap daaronder is een verdere uitwerking en neemt de Netwerkvisie als uitgangspunt.



Figuur 5.1, Samenhang tussen verschillende producten van beleidsniveau tot operationeel niveau

5.2 Besluitvorming

De afspraken worden op verschillende niveaus vastgelegd:

- De Netwerkvisie (zowel regelstrategie als tactisch kader) wordt vastgesteld door het PBMA (via het Regieteam en het DOMA).
- De GGB's worden bestuurlijk vastgesteld door de Provinciale Verkeer- en Vervoerberaden (PVVB's) en het portefeuillehoudersoverleg van de Stadsregio Amsterdam.
- De regelscenario's worden vastgesteld door het Regionaal Tactisch Team, dat hiervoor gemandateerd is door het Regieteam, en de directie(s) van de betrokken uitvoerende organisatie(s).

Zoals al genoemd in hoofdstuk 1 vormen Rijkswaterstaat, de provincie Noord-Holland, de Stadsregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam de basis voor de regionale samenwerking. Deze partijen vormen de vaste leden van het Regieteam, het Regionaal Tactisch Team (RTT) en het regionaal kort-cyclisch overleg (rKCO). De Stadsregio Amsterdam is daarbij alleen een vast lid in het Regieteam en de provincie Flevoland is agendalid bij het RTT en rKCO. De overige wegbeheerders worden betrokken bij het opstellen van GGB's en regelscenario's en de

besluitvorming daarover indien deze afspraken een directe of indirecte relatie heeft met de door hen beheerde wegen.

Het Regieteam is de eigenaar van de Netwerkvisie, waarbij de Stadsregio Amsterdam het beheer voert over de Netwerkvisie. Gewenste aanpassingen van de Netwerkvisie, bijvoorbeeld in de regelstrategie, kunnen bij de Stadsregio Amsterdam worden aangedragen zodat deze worden beoordeeld bij de eerstvolgende actualisatie van de Netwerkvisie.

5.3 Gebiedsgerichte uitwerkingen

De Netwerkvisie fungeert als aanjager voor gebiedsgericht benutten (GGB). In Noord-Holland zijn de afgelopen jaren diverse projecten gebiedsgericht benutten gestart en –deels- afgerond waarbij de Netwerkvisie als vertrekpunt is gehanteerd. De gebiedsgerichte uitwerkingen leveren lokaal maatwerk met op de Netwerkvisie gebaseerde, meer gedetailleerde, regelstrategieën en maatregelpakketten.

De volgende gebiedsgericht benutten-projecten zijn gerealiseerd (d.w.z. bevatten bestuurlijk vastgestelde beleidsuitgangspunten en één of meerdere regelstrategieën):

- GGB Alkmaar
- GGB Zaanstad
- GGB Haarlemmermeer en Purmerend
- GGB Westpoort
- DVM Zuid-Kennemerland
- DVM A8-A9
- Gebiedsgerichte Aanpak IJmond

Documenten van deze GGB-studies worden beheerd door het Regionaal Tactisch Team. Actuele versies van deze studies zijn gearchiveerd op PLEIO, het documentbeheersysteem van het RTT.

Bij het opstellen van de Netwerkvisie 2020 waren nog geen nieuwe GGB-studies voorzien.

Wegennet en regelstrategie gebiedsgerichte uitwerkingen

Bij een gebiedsgerichte uitwerking van de Netwerkvisie wordt veelal gebruik gemaakt van de Gebiedsgericht Benutten-aanpak. De meest recente inzichten zijn opgenomen in Gebiedsgericht Benutten Plus (GGB+). De aanpak van GGB+ is beschreven in het Handboek Verkeersmanagement van het CROW. Een belangrijke stap binnen deze aanpak is het vaststellen van het netwerk en de regelstrategie (stap 3).

Het netwerk bij een gebiedsgerichte uitwerking kent een hoger detailniveau dan het netwerk van de Netwerkvisie. Het wegennet bevat wegen die onder voorwaarden worden ingezet voor lokaal en regionaal verkeersmanagement. Er kunnen echter ook wegen zijn die actief moeten worden ontzien voor het afwikkelen van de verkeersrelaties in de regio. Bijvoorbeeld omdat zich op die wegen structurele luchtkwaliteits- of veiligheidsproblemen voordoen of omdat de route veelvuldig (oneigenlijk) gebruikt wordt door sluipverkeer. Deze wegen dienen bij een gebiedsgerichte uitwerking als beschermde weg aangewezen te worden, zodat daar actief verkeersmanagement kan worden ingezet om (doorgaand) verkeer te weren. Beschermde wegen hebben de functie om er voor te zorgen dat doorgaande relaties geweerd worden ten gunste van het lokaal verkeer, recreatief verkeer en/of openbaar vervoer.

Bij de regelstrategie die tijdens een gebiedsgerichte uitwerking wordt opgesteld, is van belang dat deze niet conflicteert met de regelstrategie van de Netwerkvisie zoals weergegeven in paragraaf 3.2. In geval van zwaarwegende argumenten kan via het Regionaal Tactisch Team bij het Regieteam om akkoord gevraagd worden om af te wijken van de regelstrategie in de Netwerkvisie.

5.4 Input voor regelscenario's

Het RTT werkt GGB's uit samen met de wegbeheerders. De Netwerkvisie is, samen met de al uitgewerkte GGB's, het startpunt wanneer er regelscenario's worden opgesteld. De regelscenario's worden op lokaal op bestuurlijk niveau vastgesteld en op regieteamniveau. De scenario's zijn afgestemd op de lokale situatie en specifieke situaties, zoals ochtend- of avondspits, reguliere spits of calamiteit. Net als de GGB-studies worden de regelscenario's door het RTT gearchiveerd op PLEIO.

5.5 Input voor landelijk beleid

De Netwerkvisie Noord-Holland en in het bijzonder de regelstrategie met de achterliggende filosofie is in overeenstemming met het landelijk beleid, zoals reeds opgemerkt in hoofdstuk 2. Zo is het principe van het draaiend houden van stedelijke ringen ook opgenomen in de landelijke regelstrategie van Rijkswaterstaat en, naast de ringen in Noord-Holland, toegepast voor steden als Utrecht en Rotterdam.

5.6 Beheer Netwerkvisie en actualisatie

Met de geactualiseerde Netwerkvisie 2020 zijn de uitgangspunten vastgesteld, zowel strategisch als tactisch. Bij het vaststellen van zowel de visie als de tactische uitwerking is uitgegaan van de huidige situatie en verwachte ontwikkelingen (zoals oplevering Westfriisaweg en start realisatie Zuidasdok) die voor 2020 een rol gaan spelen.

De (strategische) uitgangspunten en visie zijn ongewijzigd gebleven ten opzichte van de Netwerkvisie 2015 en staan in principe vast voor de komende jaren. De verwachting is dat ze ook na 2020 geldig blijven. Echter, het netwerk zoals vastgelegd in de regelstrategie zal na 2020 wijzigen. Bijvoorbeeld als nieuwe verbindingen worden aangelegd. Ook het tactisch kader zal op de middellange termijn naar verwachting geactualiseerd moeten worden. Een aandachtspunt hierbij is dat de verschillende netwerkbeheerders ieder een eigen cyclus van heroverweging en aanpassing van beleid en normen hebben. Om deze verschillende cycli in te passen in de regionale samenwerking, is deze samenwerking op het gebied van verkeersmanagement als volgt georganiseerd:

- Het beheer van de Netwerkvisie is in handen van de Stadsregio Amsterdam. Verzoeken tot actualisatie van gegevens in de Netwerkvisie dienen aangedragen te worden bij de Stadsregio Amsterdam. Hier worden de gewenste aanpassingen verzameld. Eén keer per jaar komen de verschillende wegbeheerders die deelnemen aan de Netwerkvisie bijeen voor een tussentijdse evaluatie. Hierin worden naast de aangedragen aanpassingen ook nieuwe ontwikkelingen besproken.
- Van wijzigingen wordt bepaald op welk niveau deze impact heeft (zie figuur 5.1). Dat is dan ook het niveau waarop bepaald wordt of en wanneer wijzigingen worden meegenomen: een wijziging in een lokaal regelscenario heeft minder impact en zal eerder kunnen worden doorgevoerd dan een wijziging in bijvoorbeeld de beschikbare wegen.
- Binnen Rijkswaterstaat is de rolverdeling tussen Regio en de landelijke dienst VWM als volgt: De Dienst West-Nederland Noord is de overlegpartner voor Provincie Noord-Holland, gemeente Amsterdam en de Stadsregio Amsterdam om de visie vast te stellen. De Dienst West-Nederland Noord stemt met de dienst VWM mensen en middelen af om de afspraken operationeel uit te kunnen voeren (vastgelegd in UPP, van Regelstrategie naar Regelscenario).

5.7 Financiën

De kosten voor het beheren van de Netwerkvisie bestaan uit de uren die vanuit de verschillende partijen investeren in het opstellen van de Netwerkvisie. Het (externe) budget voor het beheren van de visie is nihil.

De 'GGB-studies worden op projectbasis door verschillende betrokken wegbeheerders (mogelijk met subsidie van de Stadsregio Amsterdam in geval van een GGB binnen de Stadsregio Amsterdam) opgesteld.

Het verkeerskundig beheer van de regelscenario's en het archiveren van de uitgevoerde gebiedsgerichte uitwerkingen ligt bij RTT. Het RTT heeft budget tot eind 2016. Het is de intentie om het RTT als een lijnactiviteit in te bedden bij de vier partners (Rijkswaterstaat West-Nederland Noord, Provincie Noord-Holland, Stadsregio Amsterdam en gemeente Amsterdam). Voor deze inbedding is echter nog geen bestuurlijk besluit genomen.

Bijlage 1

Beleidskader

Rijksbeleid

Voor de Netwerkvisie Noord-Holland zijn vanuit het rijksbeleid vier beleidsdocumenten kaderstellend en richtinggevend:

- Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)
- Beleidskader Benutten
- Verkeersmanagement 2020
- Landelijke Netwerkvisie

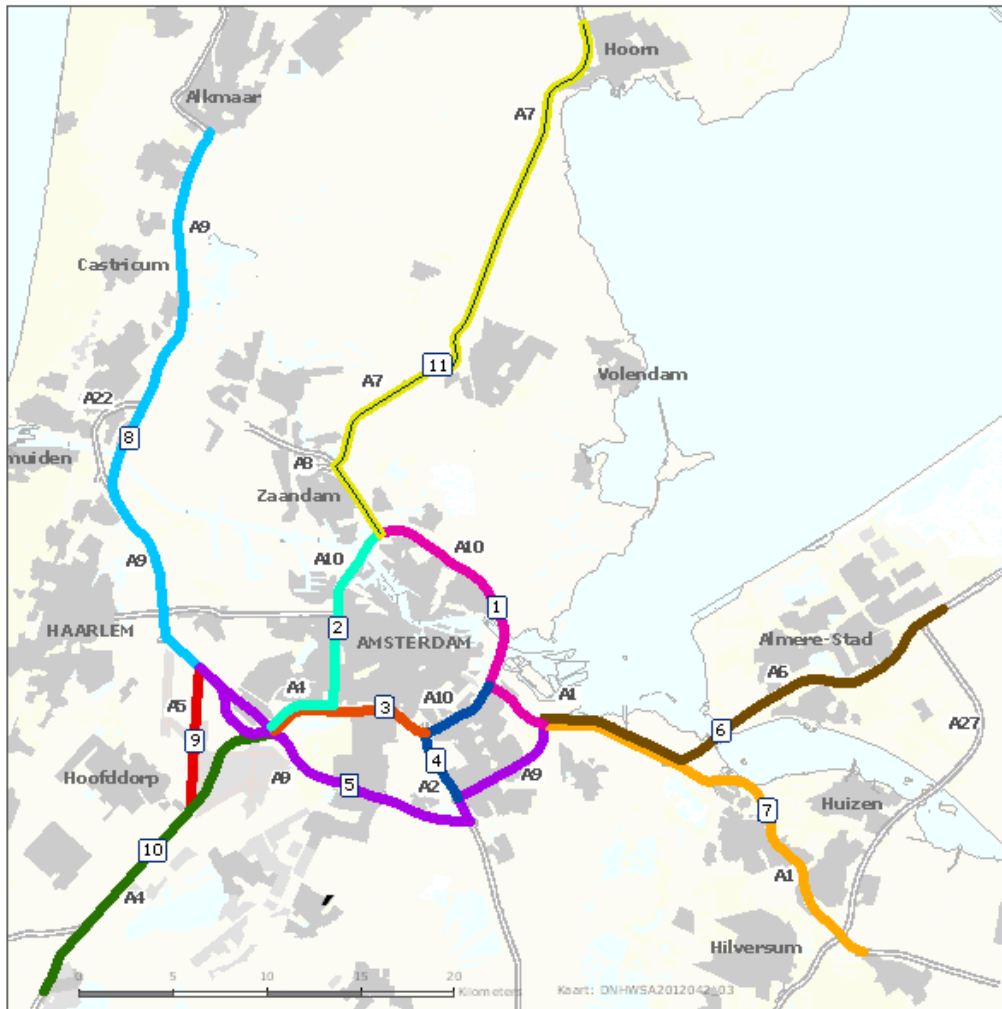
Relevante elementen uit deze documenten worden hierna beknopt weergegeven.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De structuurvisie Infrastructuur en Ruimte omvat het nationale verkeers- en vervoersbeleid voor de periode tot 2040. In deze structuurvisie is vastgehouden aan essentiële onderdelen van de Nota Mobiliteit (NoMo). Een element uit de Nota Mobiliteit dat nog ongewijzigd van kracht blijft is het streven naar een betrouwbare en acceptabele reistijd. Hiertoe heeft het rijk in de NoMo streefwaarden geformuleerd voor de gemiddelde reistijd in de spits op het hoofdwegennet. De streefwaarden zijn als volgt:

- *Op snelwegen tussen de steden is de gemiddelde reistijd in de spits maximaal anderhalf keer zo lang als buiten de spits. Dit komt er op neer dat een rijsnelheid van minimaal 67 km/u acceptabel is.*
- *Op snelwegen rond de steden en op niet-autosnelwegen die onderdeel zijn van het hoofdwegennet, is de gemiddelde reistijd in de spits maximaal twee keer zo lang als buiten de spits. Dit komt er op neer dat een rijsnelheid van minimaal 50 km/u acceptabel is. In Noord-Holland betreft dit de snelweg rond Amsterdam, de A10.*

In figuur B1.1 is opgenomen welke trajecten onderscheiden worden. Deze trajecten vormen de basis voor de streefwaarden zoals die zijn opgenomen in hoofdstuk 4. De inzet van verkeersmanagement, en daarmee de Netwerkvisie Noord-Holland, moet bijdragen aan het behalen van deze streefwaarden.



Verkeersnetwerk Noord-Holland - Trajecten Nota Mobiliteit

Stedelijke (ring)wegen

- 1, Knp. Coenplein - Knp. Diemen
- 2, Knp. Coenplein - Knp. Badhoevedorp
- 3, Knp. Amstel - Knp. Badhoevedorp
- 4, Knp. Watergraafsmeer - Knp. Holendrecht

Overige autosnelwegen

- 5, Knp. Diemen - Knp. Raasdorp
- 6, Knp. Diemen - Almere
- 7, Knp. Diemen - Knp. Hoevelaken
- 8, Knp. Raasdorp - Alkmaar
- 9, Knp. Raasdorp - Knp. De Hoek
- 10, Knp. Badhoevedorp - Knp. Zoeterwoude-Rijndijk
- 11, Knp. Coenplein - Hoorn-Noord

Figuur B1.1 Trajecten Nota Mobiliteit uit Nota Mobiliteit 2004

Beleidskader Benutten

Naast bouwen en beprijzen is benutten van bestaande infrastructuur één van de pijlers voor een betere bereikbaarheid. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat geeft in het Beleidskader Benutten (2008) aan waar het ministerie in de periode 2008-2020 op inzet ten behoeve van een integrale en programmatische aanpak van benutten. Naast het stimuleren van innovatie ('slimme' voertuigen) en het implementeren van lokale maatregelen wordt ook ingezet op de actielijn "Bevorderen van netwerkmanagement op regionaal niveau". Kern van deze actielijn is een effectieve samenwerking tussen wegbeheerders op netwerkniveau (van wegbeheer naar netwerkbeheer).

De Netwerkvisie Noord-Holland sluit naadloos op deze actielijn aan.

Verkeersmanagement 2020

Rijkswaterstaat legt in Verkeersmanagement 2020 (Rijkswaterstaat, 2007) haar ambitie vast voor de inzet van verkeersmanagement op het hoofdwegennet, als uitwerking van de Nota Mobiliteit. Voor de Noord-Hollandse situatie zijn de volgende onderdelen van deze ambitie van groot belang:

- *Het verkeer binnen stedelijke netwerken (i.c. Amsterdam) moet zich goed kunnen verplaatsen. Het doel hierbij is het in samenhang inzetten van alle wegcapaciteit die in het stedelijke netwerk beschikbaar is door het netwerkbreed benutten van de provinciale, gemeentelijke en rijkswegen.*
- *Het verkeer op stedelijke ringwegen (i.c. de A10) blijft rijden en stagneert niet. Het doel hierbij is het voorkomen dat stilstaand verkeer op een stedelijke ringweg direct leidt tot verstopping van een groot deel van het gehele stedelijke netwerk.*

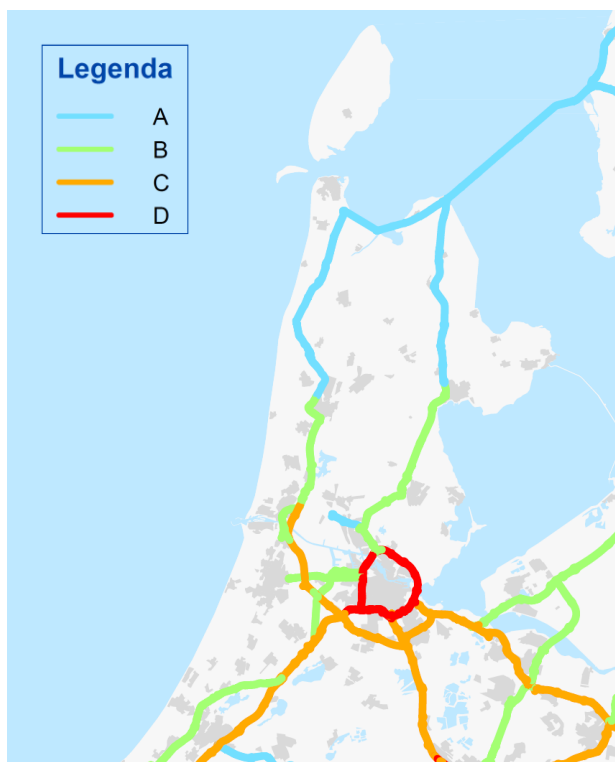
Het eerste hierboven genoemde punt onderkent het belang van samenwerkende wegbeheerders.

Het tweede punt legt het primaat bij het draaiend houden van de ring A10.

Beide aspecten zijn kenmerkend voor de vigerende Netwerkvisie Noord-Holland en blijven uitgangspunt voor de herijking.

Landelijke Netwerkvisie Rijkswaterstaat

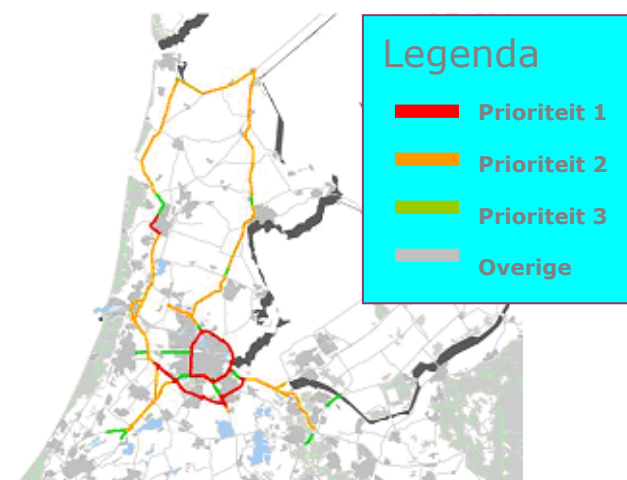
Er is een landelijke Netwerkvisie van Rijkswaterstaat (eind 2008 vastgelegd). Deze bevat een landelijke regelstrategie met geprioriteerde rijkswegen. De regelstrategie is afgeleid van het belang dat elke rijksweg dient voor de bereikbaarheid van economische centra en stedelijke gebieden. Voor de regio Noord-Holland worden Schiphol, het Noordzeekanaalgebied, het tuinbouwgebied Aalsmeer en Amsterdam expliciet benoemd. Daarnaast staat een tweetal regionale centra benoemd, te weten Alkmaar en Haarlem/Bollenstreek. Het belang van elk van de rijkswegen is vastgelegd in de netwerkcategorisering die in april 2013 is vastgesteld door het Bestuur van Rijkswaterstaat (zie figuur B1.2). Hierbij is A de laagste categorie en D de hoogste, meest belangrijke categorie.



Figuur B1.2: Netwerkcategorisering Rijkswaterstaat, regio Noord-Holland

Regelstrategie

De netwerkategorisering dient als basis voor de landelijke regelstrategie. Voor de regio Noord-Holland heeft dit een regelstrategie opgeleverd zoals weergegeven in figuur 2.3.



Figuur B1.3: Landelijke regelstrategie Rijkswaterstaat, regio Noord-Holland

De Netwerkvisie Noord-Holland sluit goed aan op deze visie/regelstrategie. Het enige verschil is de hogere prioriteit die de landelijke regelstrategie geeft aan de A9 tussen knooppunt Raasdorp en knooppunt Diemen. In de landelijke regelstrategie heeft dit traject prioriteit 1, in de regionale regelstrategie prioriteit 2. In de praktijk is dit verschil beperkt. Ten opzichte van de ring A10 is in beide gevallen de situatie gelijk omdat sprake is van buffers (prioriteit 3) tussen de A9 en A10, die niet rechtstreeks op elkaar aansluiten.

Beleid decentrale overheden

Regionaal Verkeer & Vervoerplan (Stadsregio Amsterdam)

De Stadsregio Amsterdam heeft in het Regionaal Verkeer & Vervoerplan (RVVP, 2004) haar verkeer- en vervoerbeleid vastgelegd dat is opgesteld in samenwerking met de zestien gemeenten van de Stadsregio Amsterdam. De Investeringsagenda Weg is een nadere vertaling hiervan in een uitvoeringsprogramma (Programma Weg) met maatregelen en projecten die gezamenlijk met de wegbeheerders verder worden uitgewerkt en uitgevoerd. Jaarlijks wordt in december een uitvoeringsprogramma vastgesteld voor het komende jaar met een doorkijk naar de huidige en komende twee bestuursperiodes.

In het RVVP zijn voor het regionale wegennet een aantal streefbeeldens geformuleerd:

- Reistijd: een maximaal acceptabele reistijd per afstandsklasse (deur-tot-deur). De reistijden binnen de netwerkregio en van en naar de belangrijkste herkomst- en bestemmingsgebieden buiten de regio dienen binnen aanvaardbare normen te blijven. Het streven is zoveel mogelijk verplaatsingen aan deze normen te laten voldoen die in onderstaand overzicht staan vermeld.

Afstand	Verplaatsing	Maximale reistijd auto deur-tot-deur
5-10 km	Stedelijk	20-25 minuten
10-30 km	Stedelijk-regionaal	30 minuten
30-50 km	Regionaal	45 minuten
> 50 km	Bovenregionaal	60 km/u als wenselijke snelheid

- Betrouwbaarheid: De betrouwbaarheid van reistijden weg, zeker naar de belangrijke bestemmingsgebieden, moet omhoog.
- Bundeling van stromen: Concentratie van dikke verkeersstromen op de meest geschikte en veilige wegverbindingen.

Voor het openbaar vervoer geldt als streefwaarde dat de snelheid minimaal 20 km/u onder de maximumsnelheid mag liggen. Streefwaarden voor OV hebben betrekking op halte-halteniveau.

Bij het beter laten functioneren van het regionale wegennetwerk ligt het accent op het verbinden van de belangrijkste woon- en werkgebieden met elkaar. Daarbinnen heeft het snel en betrouwbaar verbinden van herkomstgebieden met hoge stedelijke dichtheden met belangrijke economische bestemmingsgebieden (bedrijventerreinen en kantoren) in en rond het (centraal) stedelijk gebied binnen en buiten de Amsterdamse regio prioriteit.

Op dit moment werkt de Stadsregio Amsterdam samen met de partners in het convenant Vervoerregio aan een Strategisch Kader Verkeer en Vervoer. Gepland is dit in de loop van 2016 vast te stellen en nader uit te werken.

Provinciaal Verkeer en vervoerbeleid (provincie Noord-Holland)

Het PVVP is uit 2003. Het is geactualiseerd in 2007 en geëxpireerd eind 2013. Inmiddels heeft de provincie de Investeringsstrategie, OV-visie en Beleidskader Verkeersmanagement vastgesteld waarin de uitgangspunten voor het verkeer- en vervoerbeleid voor de komende jaren zijn vastgelegd. Gelet hierop en op de komst van de Omgevingswet stelt de provincie geen nieuw PVVP vast maar wordt het verkeer- en vervoerbeleid te verankerd in de nieuw op te stellen Omgevingsvisie.

Investeringsstrategie

In de in februari 2014 vastgestelde Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur wordt bij de investeringsafwegingen een uitstekend netwerk centraal gesteld. Een uitstekend netwerk wil zeggen dat:

- de reiziger een betrouwbare reistijd in heel het netwerk heeft
- bereikbaarheid mededragers is voor het behoud en ontwikkeling van economische centra in Noord-Holland
- de provinciale weg een schakel wordt in het netwerk, afhankelijk van de plek en het gebruik van die weg in het netwerk. Dit netwerk bestaat naast provinciale wegen uit de belangrijkste gemeentelijk wegen en rijkswegen.

Om een afweging over investeringen te kunnen maken zijn in de investeringsstrategie trajecten op het wegennet onderverdeeld naar het belang dat zij hebben. Het belang van een traject hangt af van het gebruik van de weg, het economisch belang en de robuustheid. Ook heeft de provincie haar ambities vertaald in streefwaarden voor doorstroming, veiligheid en leefbaarheid.

OV-Visie

In de Visie openbaar vervoer 2020 is een integraal openbaar Vervoerconcept uitgewerkt. Hierin staat dat de provincie ernaar streeft zoveel mogelijk reizigers zo goed mogelijk met het OV te bedienen. Hoofddoel van de visie is dat de provincie op plekken waar de vraag naar mobiliteit groot is de mogelijkheden voor openbaar vervoer maximaal wil benutten. Dit gebeurt door te investeren in de verbetering van de snelheid, betrouwbaarheid en kwaliteit van het zogenaamde stroomlijnnet en samen met de regionale partijen te zoeken naar goede alternatieven voor het huidige ontsluitende netwerk.

Beleidskader Verkeersmanagement

De provincie verbetert de doorstroming zo dat de automobilist daar zo min mogelijk hinder van ondervindt. Dit gebeurt door de weggebruiker te informeren, slimme maatregelen te treffen om de wegen beter te benutten en het optreden bij calamiteiten te verbeteren. De doelstellingen die de provincie Noord-Holland met verkeersmanagement wil bereiken betreffen niet alleen de doorstroming, maar ook betrouwbaarheid en veiligheid. De provincie heeft deze doelstellingen vastgelegd in het beleidskader verkeersmanagement.

In het Beleidskader Verkeersmanagement 'Verder met verkeersmanagement' geeft de provincie aan wat zij tot 2020 met verkeersmanagement wil bereiken en wat daarvoor nodig is. Daarbij spelen het tempo waarin de intelligentie van voertuigen zich ontwikkelt en de eisen die de reiziger stelt aan de informatievoorziening een belangrijke rol.

Omdat het onzeker is hoe en in welk tempo dit gebeurt, beslaat het Beleidskader Verkeersmanagement een relatief korte periode. In deze periode wil de provincie met verkeersmanagement bijdragen aan de verbetering van de doorstroming, betrouwbaarheid en veiligheid. Deze ambities zijn zoveel mogelijk vertaald naar concrete doelstellingen.

Meerjarenwerkplan Verkeersmanagement 2015 -2020

De doelstellingen en het globale maatregelenpakket uit het Beleidskader zijn uitgewerkt in een meer concreet maatregelenpakket voor de periode 2015-2020. Dit is het Meerjarenwerkplan Verkeersmanagement 2015-2020. Dit plan maakt inzichtelijk hoe in 2015-2020 wordt bijgedragen aan de verkeersmanagementdoelstellingen, welke activiteiten daarvoor nodig zijn en hoeveel inzet van mensen en middelen dit vergt. Naast een aantal randvoorwaardelijke zaken zijn de maatregelen samengevat in 6 routes waar de komende jaren op wordt ingezet:

- Verknopen van modaliteiten
- Verbinden van netwerken
- Verbreden van informatie
- Verbeteren van beheer
- Verfijnen van de regelstructuur
- Voorbereiden op de toekomst na 2020

Coalitieakkoord 2015 -2019

In het coalitieakkoord streeft de provincie Noord-Holland naar een efficiënt en samenhangend bereikbaarheidssysteem, dat is afgestemd op waar mensen wonen, werken en recreëren. Daaronder vallen wegen, vaarwegen, busbanen en fiets- en voetpaden. De komende jaren blijft de provincie investeren in de verkeers- en vervoersinfrastructuur. In de provinciale investeringsstrategie blijft doorstroming, naast leefbaarheid en verkeersveiligheid, een speerpunt. Daarbij draagt Verkeersmanagement bij aan een betere doorstroming en een betere leefbaarheid. De provincie blijft zich daarom inzetten voor innovatieve technieken in de (vracht-)auto en op de weg, zoals de praktijkproef Amsterdam. Doel is de filedruk, en daarmee de uitstoot van uitlaatgassen, te verminderen. Omdat een goed werkend verkeersmanagementsysteem tegen relatief lage kosten zorgt voor een optimale verdeling van de schaarse ruimte op de weg en een goede sturing van verkeersstromen ondersteunt de provincie Noord-Holland regelscenario's voor doorstroming, calamiteiten en evenementen en worden toekomstige ontwikkelingen op het gebied van verkeersmanagement benut.

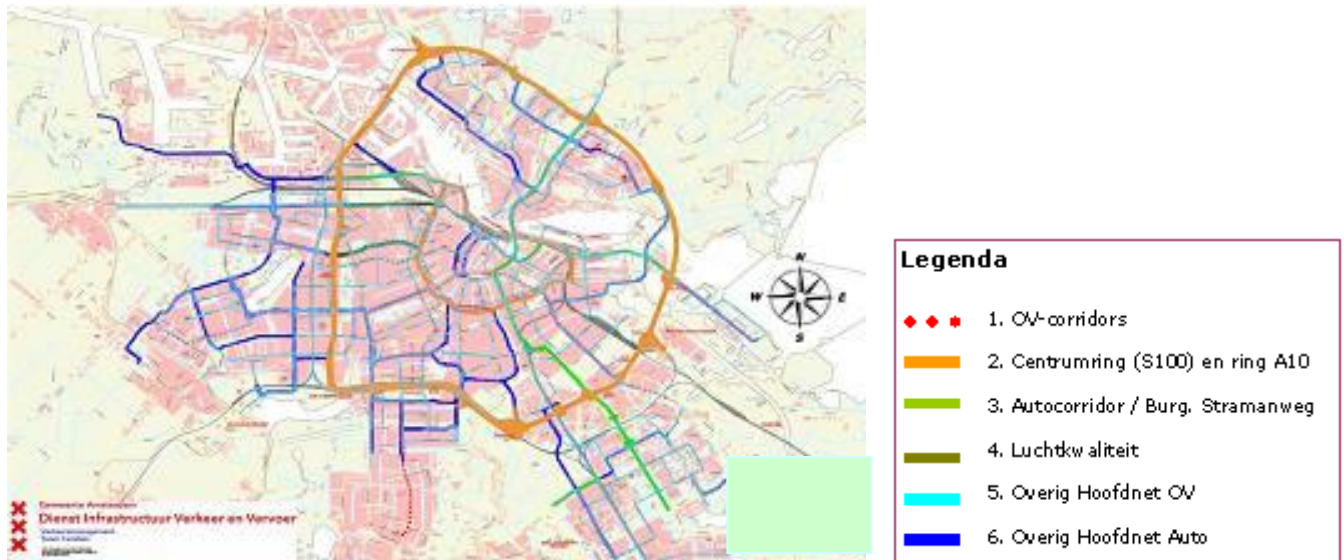
Beleidskader Hoofdnetten (Gemeente Amsterdam)

Het beleid van de gemeente Amsterdam is vastgelegd in het Beleidskader Hoofdnetten, de Structuurvisie Amsterdam, de Mobiliteitsaanpak Amsterdam, het Afwegingskader Verkeerslichtenregelingen, het Handboek verkeerslichtenregelingen en de Nota luchtkwaliteit. Dit beleid is achtereenvolgens steeds verder gedetailleerd in de Operationele Visie Verkeersmanagement Amsterdam en het Tactisch Kader Verkeersmanagement. Op basis van deze stukken worden verkeersmanagementscenario's uitgewerkt.

Stedelijke inprikkers

In het beleidskader hoofdnetten zijn vier stedelijke inprikkers en de binnenring gedefinieerd als corridors die de stad bereikbaar en leefbaar moeten houden. Het betreft de S102, S112, S114 en S116.

De auto-corridors in Amsterdam hebben ten opzichte van andere hoofdnetwegen een grotere verwerkingscapaciteit en liggen in relatief minder kwetsbare omgevingen. Ze dienen als hoofdontsluiting van de ring A10 naar het centrum en vice versa. Als op deze routes de doorstroming verbetert zal met name het autoverkeer met herkomst of bestemming buiten Amsterdam ervan gebruikmaken. Daarmee worden andere kwetsbare routes ontzien. Vanwege de grote verwerkingscapaciteit en belangrijke doorstroombaan zijn de corridors opgenomen in het project Verbeteren doorstroming ring A10 en de op te starten Praktijkproef Amsterdam als beschikbaar wegennet. Zij vervullen hiermee een belangrijke functie in het regionale wegennet. Op de corridors bevinden zich monitoringcamera's en dynamische route-informatiepanelen. De corridor S100 speelt een belangrijke rol in het (her)verdelen van het verkeer over de andere vier corridors richting stad uit. De S100 heeft hiermee een verdeelfunctie vergelijkbaar met de ring A10. In figuur B1.5 is de regelstrategie van de gemeente Amsterdam weergegeven. Daarin is hoge prioriteit gegeven aan de stedelijke ringen (A10 en S100) en de vier stedelijke inprikkers.



Figuur B1.5: Intermodale Regelstrategie Auto/OV gemeente Amsterdam

Prioriteit bij verkeerslichten

Daar waar de hoofdnetten Auto, OV en Fiets elkaar kruisen of samenkomen op één weg kunnen belangentegenstellingen optreden. De vraag is hoe de verschillende belangen tegen elkaar moeten worden afgewogen.

Het uitgangspunt is dat een systeem van hogere orde voorrang heeft op een systeem dat lager in de rangorde zit. Het openbaar vervoer krijgt meer prioriteit dan de auto en de fiets. Corridor OV gaat boven corridor Auto, corridor Auto gaat boven Hoofdnet OV. De reden hiervoor is pragmatisch. Het aantal bussen en trams is gering ten opzichte van het aantal auto's en fietsen. Het is daarom makkelijker om het openbaar vervoer in de verkeerslichtenregelingen prioriteit te geven. Het aantal auto's en fietsen is relatief groot en ze komen onregelmatig aan op kruispunten. Als alle auto's en fietsen voorrang zouden krijgen dan zou niemand meer kunnen oversteken. Bij het ontwerpen van de verkeerslichtenregelingen voor auto's en fietsers zijn twee zaken van belang: dat de verkeersveiligheid gegarandeerd is en dat de cyclustijd zo kort mogelijk is, ook voor voetgangers.

Er zijn wel randvoorwaarden aan de prioriteit verbonden. Een van deze randvoorwaarden is dat bij grote hinder voor het autoverkeer de absolute prioriteit voor het openbaar vervoer kan vervallen. In termen van verkeersmanagement betekent dit dat bij een netwerkprobleem de prioriteit voor het openbaarvervoer de intermodale regelstrategie volgt.

Bijlage 2

Gedetailleerde streefwaarden Provincie Noord-Holland per traject op basis van freeflow

nr.	id	van	naar	belang	factor	freeflow	streefwaarde
1	N200a H	19,637	25,718	3	1,7	57,7	34
2	N200a T	25,718	19,637	3	1,7	55,3	33
3	N201a H	20,709	23,390	2	1,5	55,3	37
4	N201a T	23,390	20,709	2	1,5	58,0	39
5	N201b H	23,390	32,500	1	1,3	55,6	43
6	N201b T	32,500	23,390	1	1,3	55,7	43
7	N201c H	32,500	32,930	3	1,7	52,1	31
8	N201c T	32,930	32,500	3	1,7	50,3	30
9	N201d H	70,000	77,478	1	1,3	64,5	50
10	N201d T	77,478	70,000	1	1,3	64,6	50
11	N202a H	0,440	6,916	2	1,5	72,0	48
12	N202a T	6,916	0,440	2	1,5	70,5	47
13	N203a H	48,580	49,970	2	1,5	42,7	28
14	N203a T	49,970	48,580	2	1,5	44,6	30
15	N203b H	49,970	54,800	1	1,3	55,8	43
16	N203b T	54,800	49,970	1	1,3	57,2	44
17	N203c H	54,800	60,475	2	1,5	61,1	41
18	N203c T	60,475	54,800	2	1,5	62,3	42
19	N205a H	10,150	12,200	2	1,5	85,4	57
20	N205a T	12,200	10,150	2	1,5	63,1	42
21	N205b H	12,200	19,109	2	1,5	78,6	52
22	N205b T	19,109	12,200	2	1,5	76,5	51
23	N205c H	19,109	28,038	2	1,5	81,2	54
24	N205c T	28,038	19,109	2	1,5	77,4	52
25	N206a H	36,090	37,000	2	1,5	54,6	36
26	N206a T	37,000	36,090	2	1,5	50,9	34
27	N206b H	38,210	42,637	2	1,5	49,9	33
28	N206b T	42,637	38,210	2	1,5	50,2	33
29	N207a H	50,716	54,720	1	1,3	58,3	45
30	N207a T	54,720	50,716	1	1,3	59,2	46
31	N207b H	54,720	58,885	1	1,3	64,8	50
32	N207b T	58,885	54,720	1	1,3	68,2	52
33	N208a H	47,364	50,700	2	1,5	49,5	33
34	N208a T	50,700	47,364	2	1,5	53,2	35
35	N208b H	50,700	58,050	1	1,3	59,3	46
36	N208b T	48,050	50,700	1	1,3	59,4	46
37	N231a H	16,540	18,694	3	1,7	57,1	34
38	N231a T	18,694	16,540	3	1,7	59,6	35
39	N231b H	18,694	21,966	1	1,3	44,6	34
40	N231b T	21,966	18,694	1	1,3	41,7	32

nr.	id	van	naar	belang	factor	freeflow	streefwaarde
41	N231c H	21,966	27,820	1	1,3	50,6	39
42	N231c T	27,820	21,966	1	1,3	51,8	40
43	N231d H	27,820	28,580	1	1,3	41,3	32
44	N231d T	28,580	27,820	1	1,3	45,6	35
45	N232a H	20,500	27,350	3	1,7	56,0	33
46	N232a T	27,350	20,500	3	1,7	59,9	35
47	N232b H	27,350	32,550	2	1,5	53,3	36
48	N232b T	32,550	27,350	2	1,5	51,0	34
49	N232c H	33,120	35,407	3	1,7	1,0	1
50	N232c T	35,407	33,120	3	1,7	1,0	1
51	N235a H	0,030	8,100	2	1,5	60,2	40
52	N235a T	8,100	0,030	2	1,4	64,8	46
53	N236a H	2,497	22,000	3	1,7	57,5	34
54	N236a T	22,000	2,497	3	1,7	60,4	36
55	N239a H	13,670	22,390	2	1,5	71,4	48
56	N239a T	22,390	13,670	2	1,5	72,2	48
57	N239b H	22,390	26,775	1	1,3	77,5	60
58	N239b T	26,775	22,390	1	1,3	76,8	59
59	N240a H	1,321	10,780	2	1,5	66,0	44
60	N240a T	10,780	1,321	2	1,5	67,6	45
61	N240b H	10,780	20,950	2	1,5	77,2	51
62	N240b T	20,950	10,780	2	1,5	75,2	50
63	N240c H	22,300	31,400	1	1,3	64,9	50
64	N240c T	31,400	22,300	1	1,3	64,8	50
65	N241a H	0,000	9,800	2	1,5	66,3	44
66	N241a T	9,800	0,000	2	1,5	68,8	46
67	N241b H	9,800	22,643	2	1,5	68,2	45
68	N241b T	22,643	9,800	2	1,5	67,7	45
69	N242a H	30,386	45,220	1	1,3	80,0	62
70	N242a T	45,220	30,386	1	1,3	80,0	62
71	N242b H	45,220	59,890	2	1,5	65,0	43
72	N242b T	59,890	45,220	2	1,5	62,7	42
73	N242c H	59,890	74,198	2	1,5	82,8	55
74	N242c T	74,198	59,890	2	1,5	81,8	55
75	N243a H	0,000	15,840	3	1,7	69,2	41
76	N243a T	15,840	0,000	3	1,7	70,0	41
77	N244a H	0,000	20,310	3	1,7	78,4	46
78	N244a T	20,310	0,000	3	1,7	76,4	45
79	N244b H	20,310	27,350	2	1,5	63,3	42
80	N244b T	27,350	20,310	2	1,5	63,6	42
81	N245a H	19,960	25,650	2	1,5	57,5	38
82	N245a T	25,650	19,960	2	1,5	56,6	38
83	N245b H	25,650	37,155	3	1,7	67,2	40
84	N245b T	37,155	25,650	3	1,7	64,6	38
85	N246a H	15,749	25,600	2	1,5	68,0	45
86	N246a T	25,600	15,749	2	1,5	70,5	47
87	N246b H	34,510	40,648	2	1,5	68,6	46
88	N246b T	40,648	34,510	2	1,5	68,1	45
89	N247a H	29,210	31,260	1	1,3	54,3	42
90	N247a T	31,260	29,210	1	1,3	56,4	43
91	N247b1 H	31,260	34,750	2	1,5	66,3	44
92	N247b1 T	34,750	31,260	2	1,5	66,8	45
91a	N247b2 H	34,750	41,750	2	1,5	66,3	44

nr.	id	van	naar	belang	factor	freeflow	streefwaarde
92a	N247b2 T	41,750	34,750	2	1,5	66,8	45
93	N247c H	41,750	44,580	3	1,7	56,8	33
94	N247c T	44,580	41,750	3	1,7	56,5	33
95	N247d H	44,580	58,395	3	1,7	69,0	41
96	N247d T	58,395	44,580	3	1,7	72,2	42
97	N248a H	3,550	22,516	2	1,5	71,5	48
98	N248a T	22,516	3,550	2	1,5	75,8	51
99	N249a H	0,000	12,550	2	1,5	74,3	50
100	N249a T	12,550	0,000	2	1,5	74,4	50
101	N250a H	113,250	120,000	1	1,3	53,6	41
102	N250a T	120,000	113,250	1	1,3	44,4	34
103	N302a H	30,075	32,030	1	1,3	53,7	41
104	N302a T	32,030	30,075	1	1,3	55,1	42
105	N302b H	32,030	39,040	2	1,5	75,6	50
106	N302b T	39,040	32,030	2	1,5	74,7	50
107	N302c H	39,040	50,030	3	1,7	61,4	36
108	N302c T	50,030	39,040	3	1,7	59,9	35
109	N403a H	0,497	3,891	2	1,5	59,5	40
110	N403a T	3,891	0,497	2	1,5	58,5	39
111	N415a H	0,200	1,436	2	1,5	60,1	40
112	N415a T	1,436	0,200	2	1,5	52,4	35
113	N417a H	8,300	10,800	2	1,5	57,4	38
114	N417a T	10,800	8,300	2	1,5	54,9	37
115	N501a H	0,000	7,150	2	1,5	66,0	44
116	N501a T	7,150	0,000	2	1,5	66,0	44
117	N502a H	0,050	17,745	3	1,7	64,9	38
118	N502a T	17,745	0,050	3	1,7	64,3	38
119	N503a H	0,000	2,120	2	1,5	62,7	42
120	N503a T	2,120	0,000	2	1,5	59,7	40
121	N504a H	7,640	7,820	2	1,5	39,5	26
122	N504a T	7,820	7,640	2	1,5	26,1	17
123	N504b H	7,840	13,040	2	1,5	63,4	42
124	N504b T	13,040	7,840	2	1,5	67,8	45
125	N504c H	13,040	16,515	2	1,5	51,8	35
126	N504c T	16,515	13,040	2	1,5	50,3	34
127	N506a H	24,900	38,860	2	1,5	69,7	46
128	N506a T	38,860	24,900	2	1,5	70,2	47
129	N507a H	0,000	10,455	2	1,5	66,7	44
130	N507a T	10,455	0,000	2	1,5	66,1	44
131	N508a H	10,880	16,000	2	1,5	63,5	42
132	N508a T	16,000	10,880	2	1,5	63,1	42
133	N509a H	1,485	7,750	2	1,5	56,3	38
134	N509a T	7,750	1,485	2	1,5	57,2	38
135	N510a H	1,114	2,380	2	1,5	62,7	42
136	N510a T	2,380	1,114	2	1,5	64,2	43
137	N510b H	10,000	12,280	2	1,5	56,3	38
138	N510b T	12,280	10,000	2	1,5	55,1	37
139	N512a H	0,080	11,270	3	1,7	62,4	37
140	N512a T	11,270	0,080	3	1,7	59,7	35
141	N513a H	20,049	21,170	2	1,5	54,4	36
142	N513a T	21,170	20,049	2	1,5	44,8	30
143	N513b H	21,170	22,930	2	1,5	66,7	44
144	N513b T	22,930	21,170	2	1,5	64,6	43

nr.	id	van	naar	belang	factor	freeflow	streefwaarde
145	N513c H	22,93	25,960	2	1,5	54,9	37
146	N513c T	25,960	22,930	2	1,5	64,4	43
147	N514a H	1,360	2,860	2	1,5	55,5	37
148	N514a T	2,860	1,360	2	1,5	45,4	30
149	N515a H	4,720	11,880	3	1,7	53,7	32
150	N515a T	11,880	4,720	3	1,7	51,0	30
151	N516a H	1,360	2,860	1	1,3	52,6	40
152	N516a T	2,860	1,360	1	1,3	54,2	42
153	N516b H	2,860	3,400	2	1,5	38,8	26
154	N516b T	3,400	2,860	2	1,5	31,4	21
155	N518a H	5,668	12,580	3	1,7	69,2	41
156	N518a T	12,580	5,668	3	1,7	62,6	37
157	N519a H	0,050	1,948	2	1,5	63,0	42
158	N519a T	1,948	0,050	2	1,5	56,5	38
159	N520a H	0,050	5,170	3	1,7	60,8	36
160	N520a T	5,170	0,050	3	1,7	58,8	35
161	N520b H	8,513	11,465	3	1,7	52,5	31
162	N520b T	11,465	8,513	3	1,7	52,0	31
163	N521a H	0,048	2,430	2	1,5	65,1	43
164	N521a T	2,430	0,048	2	1,5	64,3	43
165	N522a H	9,480	14,200	3	1,7	35,1	21
166	N522a T	14,200	9,480	3	1,7	43,6	26
167	N523a H	0,000	13,250	2	1,5	57,5	38
168	N523a T	13,250	0,000	2	1,5	56,8	38
169	N525a H	0,050	1,600	1	1,3	36,0	28
170	N525a T	1,600	0,050	1	1,3	42,4	33
171	N526a H	0,000	1,700	2	1,5	52,9	35
172	N526a T	1,700	0,000	2	1,5	45,2	30
173	N527a H	0,050	2,746	2	1,5	55,4	37
174	N527a T	2,746	0,050	2	1,5	55,2	37

In het tactisch kader zijn streefwaarden vastgesteld voor onderstaande wegen, om dezelfde netwerken te hanteren voor regelstrategie- en streefwaardenkaart. Deze streefwaarden zijn op pragmatische wijze afgeleid vanuit bestaande GGB-studies of overige wegen. Een exacte berekening van de streefwaarde per richting, conform bovenstaande tabel, ontbreekt nog voor deze trajecten:

- N201, tussen A4 en A2;
- N201, tussen Aerdenhout en Zandvoort;
- N232, Fokkerweg;
- Westfrisiaweg (N23), tussen N507 en Noord-Scharwoude;
- Nieuwe Bennebroekerweg, tussen N205 en A4;
- N200, door Haarlem centrum;
- N197, om Beverwijk.

Bijlage 3

Afkortingenlijst

BAZ	Bereikbaarheid Amsterdam Zuid
CAR	Coördinatie Alternatieve Routes
DOMA	Directeurenoverleg Metropoolregio Amsterdam
DRIP	Dynamische Route-Informatiepaneel
DVM	Dynamisch verkeersmanagement
GGB	Gebiedsgericht Benutten
HOV	Hoogwaardig openbaar vervoer
HWN	Hoofdwegennet
IM	Incident Management
MRA	Metropool Regio Amsterdam
NoMo	Nota Mobiliteit
OV	Openbaar vervoer
OWN	Onderliggend wegennet
PBMA	Platform Bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam
PNH	Provincie Noord-Holland
PPA	Praktijkproef Amsterdam
PVVB	Provinciaal Verkeer- en vervoerberaad
PVVP	Provinciaal Verkeer & Vervoerplan
rKCO	Regionaal Kort Cyclisch Overleg
RTT	Regionaal Tactisch Team
RVVP	Regionaal Verkeer & Vervoerplan
RWS	Rijkswaterstaat
RWS VWM	Rijkswaterstaat Verkeer- en Watermanagement
RWS-WNN	Rijkswaterstaat West-Nederland Noord
SRA	Stadsregio Amsterdam
SVIR	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
UPP	Uniforme Primaire Processenproject; werkafspraken Rijkswaterstaat
VDA10	Verkeersdoorstroming A10; naam van regelscenario's
VM	Verkeersmanagement
VRI	VerkeersRegelInstallatie
WIU	Werk In Uitvoering