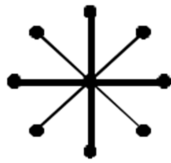


## 1 NETWERKEN EN NETWERKONTWERP

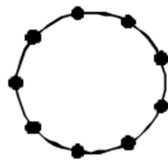
### Netwerken

#### 1.1 Rondje Randstad

a) Centrumnetwerk:



Radiaal netwerk:



- b) Bolt (pagina 2.9 diktaat) geeft 4 criteria voor netwerkvergelijking:
- Kapitaalkosten
  - Variabele verplaatsingskosten
  - Verkeersintensiteit
  - Verschillen in bereikbaarheid
- c) Een Rondje Randstad is een cirkelnetwerk. Een ringnetwerk kenmerkt zich door lage kapitaalkosten en evenwichtige bereikbaarheid. Bij de andere aspecten scoort een ringnetwerk gemiddeld.
- d) De spoorwegen hebben centrale toegangspunten en Rondje Randstad tangentieel gelegen toegangspunten. Dit heeft consequenties voor o.a. de OV-bereikbaarheid, dichtheden inwoners/arbeidsplaatsen rond de knooppunten, toegankelijkheid voor de auto, en kosten aanleg. In een tabel kunnen de voor- en nadelen van tangentieel gelegen knooppunten worden aangegeven.

### Netwerkontwerp

#### 1.2 Prins Clausplein

- a) Autosnelwegen zijn bedoeld voor verplaatsingen op een hoog schaalniveau (interregionaal/nationaal). Een afslagbeweging A12 naar A4 is niet erg logisch, terwijl de A12 Den Haag in (Utrechtse Baan) echt een ontsluitende functie heeft. Kernpunt is dus dat het grootste deel van het verkeer op het Prins Clausplein geen interregionaal/nationaal verkeer is, ofwel de functie past niet bij de vorm.
- b) Autosnelwegen is een schaalniveau hoger: dus grofmazig met weinig aansluitingen en vooral gericht op doorgaand verkeer. Ligging van wegennetwerken is bij voorkeur transversaal.  
Belangrijkste relatie is noord-zuid (Rotterdam-Amsterdam). Vanuit oosten is er eigenlijk alleen behoefte aan een toegangspunt, bv bij Zoetermeer.  
Optie 1: Gebruik A4, maar dan wel met slechts een beperkt aantal toegangspunten ("ontvlechtingvariant")  
Optie 2: doortrekken A16 langs Zoetermeer naar A4 (tangentiële ligging t.o.v. Haaglanden)

### 1.3 Beoordeling Nederlandse snelwegennet

Het Nederlandse snelwegennet scoort als volgt op de volgende factoren:

- Afstand tussen toegangspunten: Zeker in de bebouwde gebieden zijn er veel toegangspunten, waardoor de doorstroming op de snelweg verslechtert.
- Ontsluitingsruimte: In Nederland gaan snelwegen vaak dicht langs de kernen van grote steden. Dit heeft voordelen voor de bereikbaarheid van de stad, maar nadelen voor de doorstroming op de snelwegen, omdat er veel verkeer van een lagere orde, met een lokale functie, van de snelwegen gebruik maakt. Dit is ongewenst.
- Netdichtheid: Omdat in Nederland de grote steden relatief dicht bij elkaar liggen, maakt dit de netdichtheid vrij groot, groter dan gewenst.

Al met al kan geconcludeerd worden dat het Nederlandse snelwegennet effectief is, maar het net heeft niet de karakteristieken die men zou willen voor een net van het hoogste schaalniveau. Dit leidt ertoe dat de snelweg niet alleen voor nationaal transport is, maar ook voor regionaal en lokale transportbewegingen. Dit komt de doorstroming niet altijd ten goede.