

Vragen Kennissessie Multimodaal Netwerkkader

Is het mogelijk wat meer te vertellen over de afwegingscriteria om te komen tot de prioritering?

De prioriteringsvolgorde is gebaseerd op de regionale beleidsuitgangspunten: de functieprofielen zijn door de werkgroep op de 'beleidsmatige' volgorde gezet. Aan de hand van een aantal voorbeelden van kruispunten met veel voorkomende combinaties van functies is de prioriteringsvolgorde getoetst en waar nodig bijgesteld.

Hoeveel tijd heeft het gekost om tot het kader wat er nu ligt te komen?

Alles bij elkaar zo'n 2 jaar. Dit voor 5 regio's en met een 'pauze' vanwege de genoemde problematiek met het ontbreken van een geschikt Brabants hoofdfietsnetwerk (waar momenteel gewerkt wordt). Uiteindelijk is gekozen om daar niet op te wachten en een fietsnetwerk samen te stellen op basis van de regionale/lokale netwerken die reeds beschikbaar zijn. Daarnaast is veel aandacht besteed aan het draagvlak bij de wegbeheerders (ruim 60 gemeenten), dit heeft ook invloed gehad op de doorlooptijd.

Hoe wordt er omgegaan met stedelijk fiets logistiek? Onder welke modaliteit valt die? Of kan die ook separaat opgevoerd worden?

Deze valt onder de modaliteit fiets. De functies voor fiets worden in stedelijk gebied namelijk hoger geprioriteerd dan autoverkeer, dus heeft een aparte functie geen toegevoegde waarde.

Hoe zien jullie Logistiek als een modaliteit? In Noord-Holland zien we Logistiek als onderdeel van de andere modaliteiten, rail, lucht, vaarwegen en weg (vrachtwagen, bestelbussen, vrachtfietsen).

Ja, we zien weggebonden vrachtverkeer inderdaad als een aparte modaliteit. We maken onderscheid tussen (inter)nationaal, regionaal en stedelijk vrachtverkeer. Voor de eerste 2 functies geldt dat op deze wegen vrachtverkeer waar mogelijk extra wordt gefaciliteerd om de (logistieke) bereikbaarheid van relevante kerngebieden te waarborgen. De functie stedelijk vrachtverkeer geeft aan op welke wegen vrachtverkeer in de steden gebundeld dient te worden (voorkeursroutes), maar hier wordt vrachtverkeer niet extra gefaciliteerd (rijden met autoverkeer mee).

Is er aandacht voor routes / sturen van landbouwverkeer?

Nee, dit is een mogelijke doorontwikkeling, maar voor verkeersmanagementdoeleinden (nog) niet relevant. In Noord-Limburg is het kwaliteitsnet landbouwverkeer wel in de online viewer opgenomen, maar niet in de functionele ordening en prioriteringsvolgorde.

Zit er in de prioritering ook een tijdelement? Hogere prio in bepaalde tijdblokken?

Nee, we hebben per regio één generieke tijdsafhankelijke prioriteringslijst opgesteld. Dit om het multimodaal netwerkkader zo simpel (en uitlegbaar) mogelijk te houden. In een later stadium kan de wegbeheerder zelf een differentiatie aanbrenge naar plaats (gebieden) of tijdsperioden waarvoor dit relevant is.

Jullie vragen serviceproviders om vrachtverkeer via de groene routes te leiden maar nemen ze dat ook over als er geen verbod op de overige (kortere) wegen zit?

Dit is inderdaad de uitdaging; het doel van proeven met logistieke serviceproviders zoals in Tilburg is dan ook om inzicht te krijgen in de mogelijkheden en bereidheid om andere route-

adviezen te geven. Het begint met het delen van data over wat beleidsmatig gewenst is en ook het nemen van extra maatregelen (faciliteren op voorkeursroutes) kan helpen.

Hoe bereik en communiceer je met het vrachtverkeer? Navigatiesystemen (behalve Truckmeister) maken geen onderscheid tussen modaliteiten.

Via de collega's van Smart Logistics zijn een aantal logistieke serviceproviders aangehaakt. Ze leveren plannings- en navigatiesoftware specifiek voor de logistieke sector en daarmee kan vrachtverkeer dus gericht worden bereikt.