

Behandelingsvoorstel voor de commissie IME

Onderwerp: Preverkenning

Cie-datum : 22 september 2005

Cie-nummer: 2005IME77

Procedure: in GS (na Cie. Vergadering) op: nvt
eerdere behandeling in cie : nee
in PS:nee

inspraak:nee
op:
op:

Behandelend ambtenaar: Jan van Lopik
Portefeuillehouder: dhr. G. Mik

toestel: 2472

Inleiding

In het kader van de Nota Mobiliteit is geconstateerd dat na uitvoering van de projecten in het MIT en ZSM-1 en 2 er nog steeds een knelpunt zal zijn op het hoofdwegennet van de provincie Utrecht. Daarom heeft de minister van verkeer en waterstaat met de regionale partners afgesproken dat er een preverkenning uitgevoerd zal worden. Doel van de preverkenning is inzicht krijgen in de gewenste scope van de verkenning ring Utrecht. De rapportage van deze préverkenning is bij deze post gevoegd. Nadat de preverkenning in het bestuurlijk noordvleugeloverleg is vastgesteld is gestart met de verkenning. In de verkenning zijn de conclusies vanuit de préverkenning overgenomen.

Wordt geagendeerd:

ter kennisneming, het stuk wordt niet besproken.

Beoogd effect

Nader inzicht geven in de samenhang van het gebruik van het wegennet in de Provincie Utrecht met de problematiek rond de doorstroming op de ring van Utrecht. In de verkenning wordt daarom een groter gebied beschouwd dan in eerste instantie door de rijksoverheid was aangegeven.

Argumenten

Zie rapportage

Kanttelingen

nvt

Financiën

nvt

Realisatie

nvt

Communicatie

nvt

Bijlagen

Samenvatting van de conclusies uit de preverkenning

Samenvatting en conclusies préverkenning Ring Utrecht

De ring Utrecht vervult een bovenregionale functie als landelijke draaischijf en is van essentieel belang voor het functioneren van het Utrechtse Hoofdwegennet. Als het verkeer vaststaat op de ring heeft dit invloed op het gehele netwerk zowel bovenregionaal als regionaal. Geconcludeerd kan worden dat er, zonder prijsbeleid, in ieder geval op de Ring Utrecht grote knelpunten te verwachte zijn. De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft aangegeven dat ter oplossing van deze problematiek een gebiedsgerichte studie verricht zal worden. De mogelijkheden om de knelpunten op de ring op te lossen staat in deze studie centraal. Er is echter een grote samenhang tussen de ring en de aansluitende wegen geconstateerd. Uit de onderzoeken blijkt dat er wordt uitgeweken naar alternatieve routes als zich een knelpunten in het wegennet voordoet. Uit studie volgt ook dat maatregelen op de aansluitende wegen van invloed zijn op het functioneren van de ring en vice versa.

Voor het kunnen bestuderen van de mogelijk oplossingen op de ring is het derhalve wenselijk te kijken naar het totale Utrechtse netwerk.

De scope van het studiegebied is:

De ring Utrecht (de 'U' en de Noordelijke randweg Utrecht) inclusief de volgende toeleidende wegen:

- A2 vanaf aansluiting Breukelen tot knooppunt Oudenrijn
- A2 vanaf knooppunt Everdingen tot knooppunt Oudenrijn
- A12 vanaf aansluiting Bodegraven tot knooppunt Oudenrijn
- A12 vanaf aansluiting Maarsbergen tot knooppunt Lunetten
- A27 vanaf knooppunt Everdingen tot knooppunt Lunetten
- De driehoek A27, A1, A28 vanaf de knooppunten Eemnes en Hoevelaken tot knooppunt Rijnsweerd

Daarbij zal gekeken worden naar de invloed van prijsbeleid, de relatie hoofdwegennet en onderliggend wegennet. Met het verkennen van de oplossingsrichtingen voor het Utrechtse netwerk zullen maatregelen onderzocht worden welke bijdragen aan het optimaal functioneren van het Utrechtse netwerk, waarbij bedoeld wordt op de betrouwbare en acceptabele reistijden zoals geformuleerd in de Nota Mobiliteit.

De voorgestelde reikwijdte van het studiegebied betekent niet dat daarmee ook al een uitspraak wordt gedaan over de te nemen maatregelen op de bestudeerde wegvakken. De oplossingrichtingen zullen onderzocht worden in de verkenningen waarbij uit het gehele palet van bestaande beleidskaders geput zal worden. Ook zullen verschillende ruimtelijke scenario's onderzocht worden. Hier is ook een relatie met de andere Utrechtse pijler in het Noordvleugelprogramma, de verstedelijkingsvisie. De economische baten en kosten en de mate waarin de kwaliteit voor het gehele netwerk verbetert, bepalen uiteindelijk de keuze voor de te nemen maatregelen. Goederenverkeer en zakelijk verkeer worden in zo'n zakelijk afweging zwaarder gewogen dan woon-werkverkeer en sociaal recreatief verkeer.
