Variantenstudie Noordelijke Randweg Utrecht

Informatiesessie Provinciale Staten, 14 september 2021

14 september 2021

Adriaan van Doorn

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl/NRU

Agenda

1. Waar staan we met de NRU?
2. De opgave
3. Varianten reconstructie NRU
4. Maatregelen vraagbeïnvloeding
5. Voorlopige conclusies
6. Vervolg

1. Waar staan we met de NRU?

- Rijk (€145 mln), provincie (€44 mln) en gemeente (€41 mln) investeren in NRU, verbetering van:
  - Bereikbaarheid
  - Leefbaarheid
  - Oversteekbaarheid en inpassing (NHW)

- Voorlopig ontwerp 2020: ("**spoor 1**"):
  - Geheel ongelijkvloers (2 onderdoorgangen, 1 viaduct)
  - Hogere maximumsnelheid (80 km/uur)
  - "De ring Utrecht wordt gesloten"

- Eind 2020: tekort komt uit op €64 mln = onoverbrugbaar. + toch niet volledig probleemoplossend (aansluiting A27)
- Besluit Rijk en regio mrt 2021: voortzetting **spoor 2**, zoeken naar alternatieven binnen budget. Stilzetten spoor 1.
- Variantenstudie nu halverwege

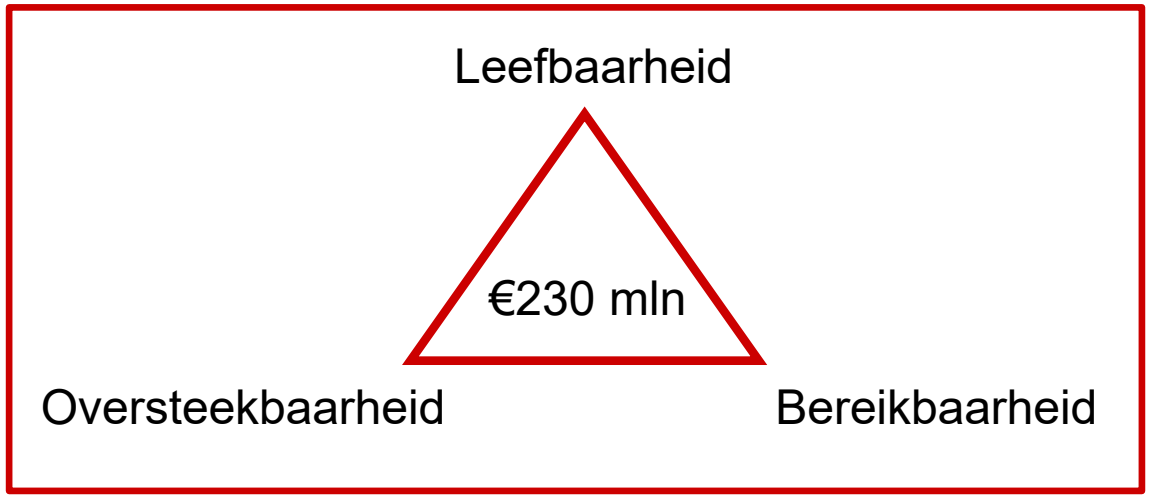
2. De opgave

De opgave is nog steeds:
- Verbetering bereikbaarheid
- Verbetering leefbaarheid
- Verbetering oversteekbaarheid

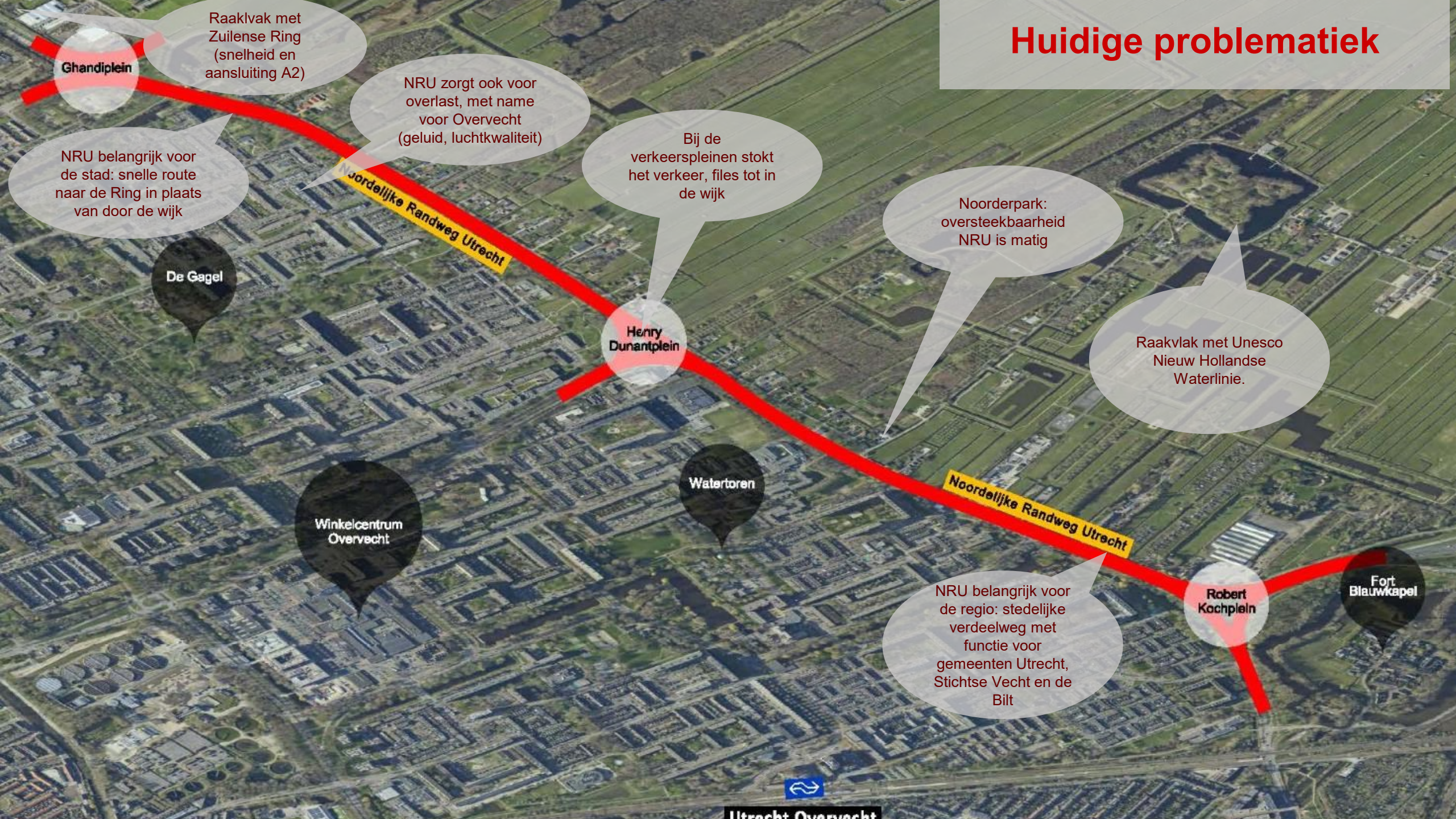
We werken aan nieuwe, binnen budget passende, combinatie van:
- Reconstructie NRU (capaciteit uitbreiden)
- Vraagbeïnvloeding (minder auto's in de spits)
  - ander moment van reizen
  - andere vervoerwijzen
  - andere routekeuze
  - niet reizen

We onderscheiden twee typen vraagbeïnvloeding:
- Ontmoedigen ("push-maatregelen")
- Verleiden tot een alternatief ("pull-maatregelen")

Optimum zoeken tussen 3 opgaven



Huidige problematiek



3. Varianten reconstructie NRU

Basisvarianten

0. Referentiesituatie
1. Spoor 1 Voorlopig Ontwerp

Nieuwe varianten

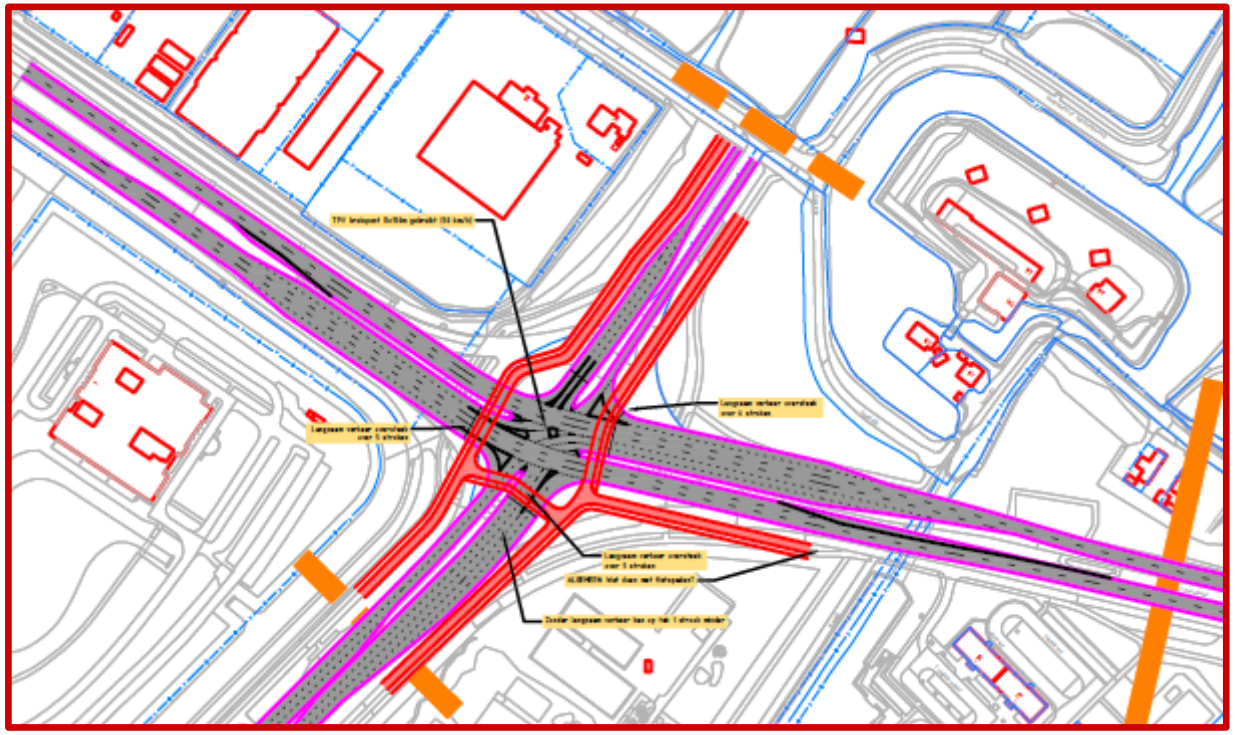
2. Verkeerslicht-kruispunten (gelijkvloers)
3. Verkeerslicht-kruispunten + andere oplossingen Kochplein (deels ongelijkvloers)
4. Compacte ondergangen voor doorgaand verkeer (deels ongelijkvloers)
5. Ontvlechting, doorgaand verkeer apart (deels ongelijkvloers)
6. Verdiepte ligging over de gehele lengte (ongelijkvloers)

Variant Verkeerslicht-kruispunten (80 km/u)

“Sobere variant”: van verkeerspleinen naar klassieke kruisingen

- Grote verbetering doorstroming verwacht.
- Beperkte kansen voor leefbaarheid, inpassing. Positief: iets minder ruimtebeslag + oversteken ongelijkvloers .
- Ruim binnen budget te realiseren

Schetsontwerp (Gandhiplein)



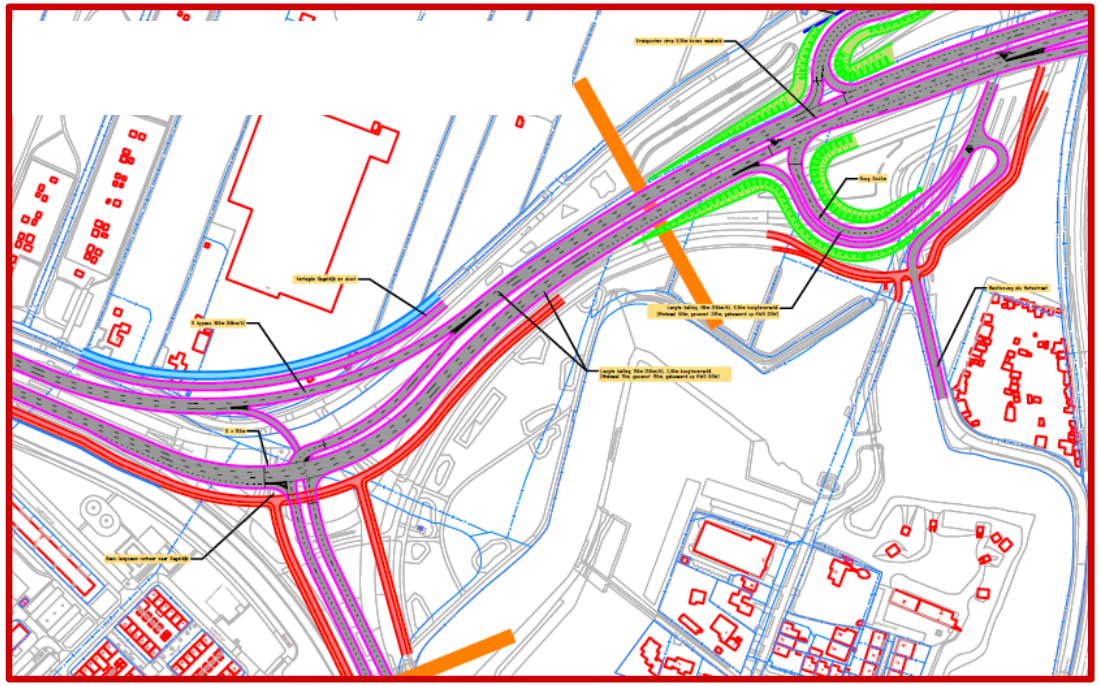
Referentiebeeld

Variant compacte kruispunten, andere oplossingen Robert Kochplein (50 km/ u en 80 km/u)

Verkeerslicht-kruisingen met reconstructie Kochplein

- Vergelijkbare verbetering doorstroming verwacht
- Binnen budget te realiseren
- Winst leefomgeving en inpassing lijkt beperkt, infra wordt ruimtelijk/ visueel dominanter

Schetsontwerp (bypass Kochplein)



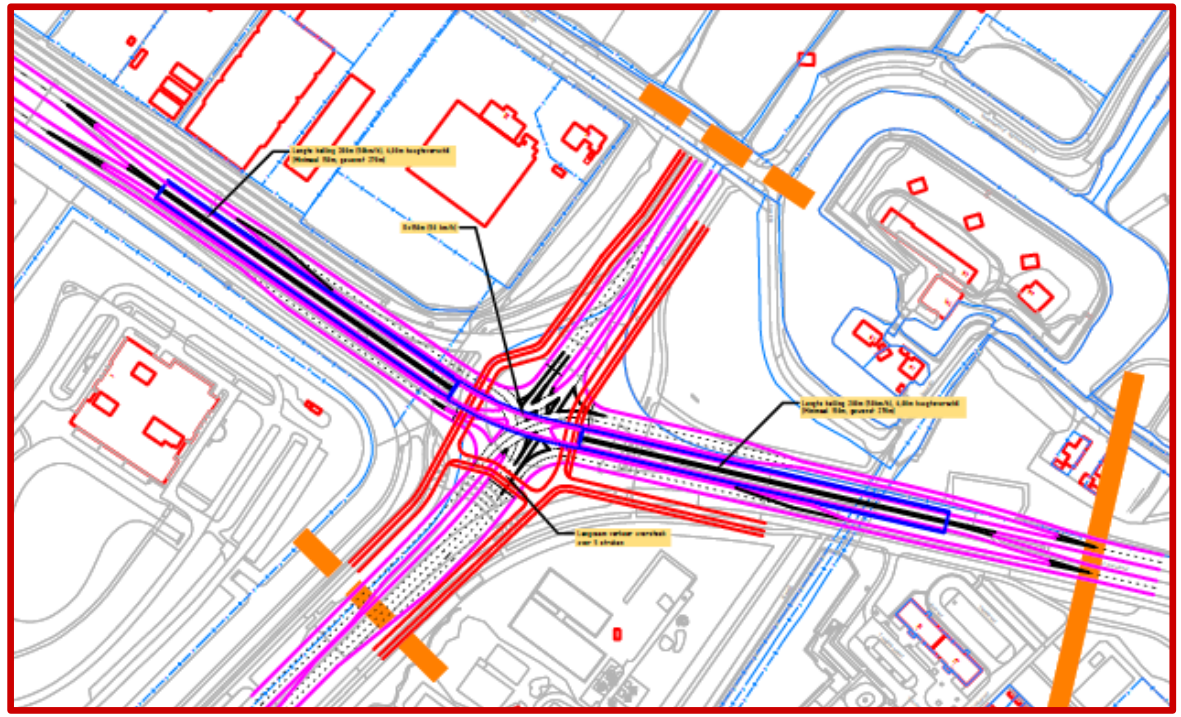
Locatie nieuwe bypass (huidige situatie)

Variant compacte onderdoorgangen doorgaand verkeer (50 km/u)

“Light-versie” van plan spoor 1: 2x1 rijstroken voor doorgaand verkeer met compacte onderdoorgangen, lage snelheden (Langzaam Rijden Gaat Sneller)

- Verbetering doorstroming verwacht, capaciteit onderdoorgangen kwetsbaar
- Kansen voor verbetering leefomgeving, inpassing en oversteekbaarheid
- (Nog) niet binnen budget te realiseren, optimalisaties zijn nodig

Schetsontwerp (Gandhiplein)



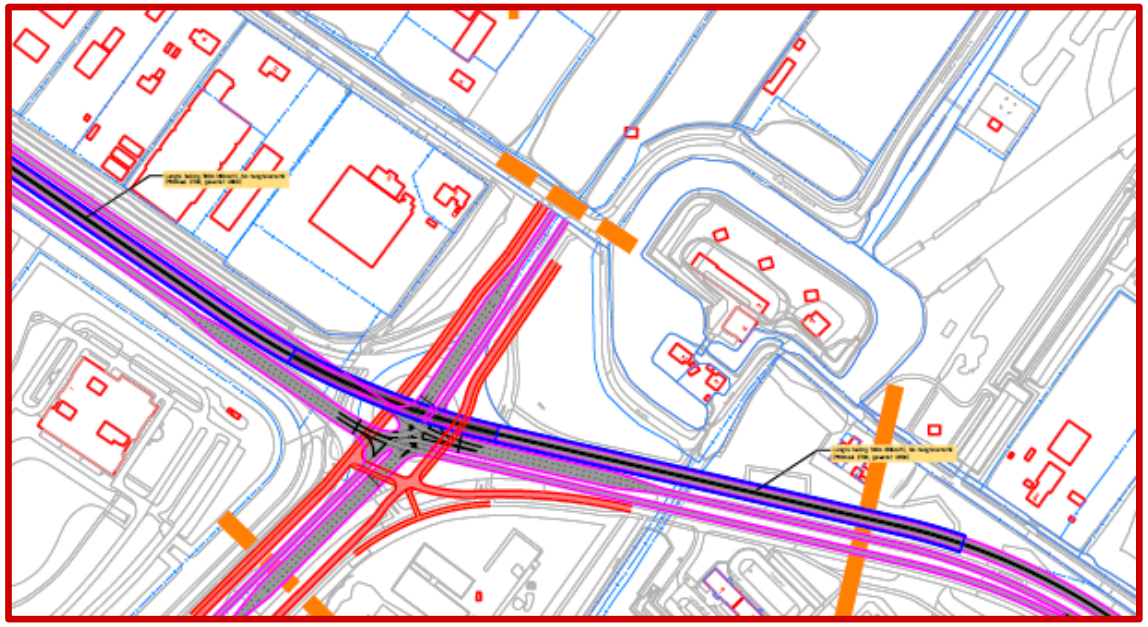
Referentiebeeld (Dunantplein)

Variant ontvlechting (80 km/u)

Gebruik van fly-overs Gandhiplein/ Kochplein (evt. Kochplein verdiepte ligging). Scheiding doorgaand verkeer en verkeer met bestemming of herkomst Overvecht.

- Grote verbetering doorstroming verwacht
- Kansen voor inpassing beperkt, infra wordt ruimtelijk/ visueel dominanter. Geluidsschermen noodzakelijk.
- Kansen voor verbetering oversteekbaarheid.
- Nèt binnen budget te realiseren

Uitsnede ontwerp (Gandhiplein)



Visualisatie (Gandhiplein)

Verdiepte ligging over de gehele lengte (ongelijkvloers)

Verdiepte ligging over de gehele lengte, langzaam verkeer er overheen

- Grote verbetering doorstroming verwacht
- Grote kansen voor inpassing en leefomgeving, barrière NRU grotendeels geslecht
- Extreem hoge kosten, ruim boven budget

Referentiebeelden (Via15 en A9 Badhoevedorp)

Verbetering fietsverbindingen

Mogelijkheden ongelijkvloerse fietsverbindingen:

- Gelijkvloers €
- Brug er overheen € € €
- Verdiept er onderdoor € € € € €

Referentiebeeld half verdiept bij watergang

Bestaande fietsviaduct over NRU

Referentiebeeld half verdiept onder NRU

Gelijkvloers (huidige situatie)

4. Maatregelen vraagbeïnvloeding

Hoeveel verkeer kan de NRU aan terwijl er toch sprake is van een “draaiend verkeerssysteem”?

Berekeningen laten (voor het plan spoor 1 en de referentiesituatie 2030) zien dat:

- in het hoge groeiscenario (WLO hoog) geen enkele variant functioneert
- in 2030 bij 10% minder verkeer dan het hoge groeiscenario varianten wél werken

Benodigde maatregelen

- Uitbreiding parkeerbeleid/ -gebied
- Mobiliteitsmanagement (werkgeversaanpak, thuiswerken)
- Mogelijk een vorm van “Anders Betalen voor Mobiliteit”, in- en uitgaand verkeer
- Verbeterde fietsverbindingen (gericht op gebruikers NRU):
    - Corridor Overvecht – Lage Weide
    - Corridor Overvecht – Maassen(broek)

5. Voorlopige conclusies

1. Er valt wat te kiezen: meerdere alternatieven voor reconstructie binnen budget. Voldoende oplossing voor bereikbaarheid. Kansen voor leefomgeving en oversteekbaarheid verschillen per variant.

2. Balans zoeken tussen goede bereikbaarheid, leefbaarheid, inpassing en oversteekbaarheid
   - Waken voor verkeersaantrekkende werking van capaciteitsuitbreiding NRU (NRU en Ring zijn communicerende vaten).
   - Waken voor te weinig investeren in asfalt (sluipverkeer, problemen leefbaarheid blijven)
   - Snelheidsverlaging/ Langzaam Rijden Gaat Sneller kan een sleutel zijn voor dat evenwicht

3. Vraagbeïnvloeding is onontbeerlijk, zonder reductie geen haalbare varianten binnen budget. Congestie lossen we niet op met alleen reconstructie NRU. Opgave is 10% minder verkeer in 2030 (ten opzichte van WLO hoog),
   →Vraagbeïnvloeding vraagt commitment en stevige ingrepen op regionaal schaalniveau

6. Vervolg

- Zomer: doorrekening varianten

- Najaar:
  - bespreking eindrapport met provincie en IenW
  - bespreking met Adviesgroep NRU (bewoners) + advies aan B&W
  - bespreking B&W

- Februari 2022: besluitvorming in raad over
  - Vervolg verkenning kansrijke pakketten
  - Evt. stopzetten spoor 1

- 2022/ 2023: vervolg verkenning + besluit voorkeursalternatief

Bevoegdheid provinciale bijdrage aan spoor 2 ligt bij PS.