

2006IME96  
Aan Provinciale Staten  
t.b.v statencommissie IME  
5 oktober 2006

Datum: 29 augustus 2006  
Uw Kenmerk :/  
Ons kenmerk: 2006wvv001902i  
Contactpersoon: Eric Diepstraten  
E-mail: [eric.diepstraten@provincie-utrecht.nl](mailto:eric.diepstraten@provincie-utrecht.nl)  
Doorkiesnr.: 2021

Onderwerp: Resultaten Beleidsuitwerking doorstroming

In het kader van de informatievoorziening treft u hierbij de betreffende stukken aan.

- Rapportage beleidsuitwerking doorstroming, d.d. augustus 2006

### **Aanleiding**

In het SMPU is opgenomen dat de provincie een toetsingskader wil ontwikkelen voor het herkennen van doorstromingsknelpunten op het provinciale wegennet. Bij dit toetsingskader dient rekening gehouden te worden met normen uit de Nota Mobiliteit. Daarnaast zal de uitkomst input moeten zijn voor het richtprogramma van het SMPU.

Onder de noemer Beleidsuitwerking doorstroming is een **methodiek** ontwikkeld om toekomstige doorstromingsknelpunten aan te geven op het provinciale wegennet. In deze methodiek is voor alle weg(vak)ken de reistijd voor het jaar 2020 berekend. Door de reistijdverhoudingen tussen de ochtendspits en de 'free flow'(lees nacht) situatie aan te geven wordt aangesloten op de reistijdverhoudingen zoals de Nota Mobiliteit die ook hanteert voor Rijkswegen. Mede op basis van een prioriteringskaart (belang van de wegen ten opzichte van elkaar) worden de knelpunten geprioriteerd. De belangrijkste knelpunten worden, na afstemming met verkeersveiligheid en leefbaarheidspunten, als doorstromingsprojecten opgenomen in het richtprogramma van het SMPU en UMP. Dit betekent dat de resultaten uit deze beleidsuitwerking moet worden getoetst aan de uitkomsten van de overige beleidsuitwerkingen voordat een project werkelijk kan worden opgenomen. Het resultaat van de methodiek sluit aan bij projecten die de provincie reeds uitvoert en geeft richting voor toekomstige projecten. Hiernaast kan de methodiek in een later stadium ook inzicht geven in de effectiviteit van het oplossingspakket uit de Verkenning (Netwerkanalyse Utrecht).

## **Methodiek**

Om tot de doorstromingsknelpunten op het provinciale wegennet te komen zijn de volgende stappen doorlopen:

1. Vaststellen relaties wegennet, kaart relaties wegennet.
2. Reistijden Freeflow – spits, verhoudingen reistijd.
3. Bepaling belang wegennet, prioriteitenkaart.
4. Vaststellen doorstromingscriteria.
5. Bepaling doorstromingsknelpunten.
6. Aangeven Oplossingsrichtingen voor knelpunten.
7. Input voor actualisatie SMPU.

De methodiek heeft geleid tot een top 20 aan doorstromingsknelpunten (zie tabel wegvakken top 20) op het provinciale wegennet. Wanneer de lijst over het aantal reeds vastgestelde projecten wordt gelegd dan blijkt dat de Provincie Utrecht reeds goed inzet op de doorstromingsknelpunten. Voor diverse locaties wordt in de rapportage een nieuwe maatregel aangegeven. Deze locaties zouden, na afstemming met andere beleidsuitwerkingen, als doorstromingsproject in aanmerking komen in het richtprogramma/UMP.

## **Status beleidsuitwerking doorstroming**

De beleidsuitwerking doorstroming geeft sec knelpunten aan op het gebied van doorstroming. Naast deze uitwerking zijn nog enkele beleidsuitwerkingen ontwikkeld voor bijvoorbeeld verkeersveiligheid en luchtkwaliteit. De resultaten van alle beleidsuitwerkingen dienen met elkaar integraal geanalyseerd te worden voordat een knelpunt als vervolgproject in het richtprogramma van het SMPU wordt opgenomen.

## **Vervolgprocedure/voortgang**

De methodiek zal worden aangehaald in de actualisatie van het SMPU als beleidsuitwerking voor doorstromingsknelpunten. De methodiek kan regelmatig worden toegepast en herhaald met actuele verkeersgegevens. Nu geeft het inzicht in knelpunten in 2020. Instroom in een later UMP is dus ook mogelijk.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,  
De voorzitter, mr B. Staal  
De secretaris, drs. H.H. Sietsma

## Wegvakken top 20 doorstromingsknelpunten

Nr	Provinciale weg(-deeltraject)	Herkomst	Bestemming	Bestaande maatregel op traject	Noodzakelijke maatregel obv doorstroming 2020
1	N204	Knip A12-N204	Woerden Z	A12 Bravo project 5	Extra capaciteuitbreiding aansluiting. Kosten < € 5 mio.
1	N414	Baarn N	Knip A1-N414	In UMP ihkv veiligheid en doorstroming: realisering rotondes. Kosten € 865.000	Verminderen doorgaand gebruik vanuit Bunschoten om intensiteiten op aansluiting te verlagen. Kosten < € 5mio.
3	N201	Vreeland	Knip A2-N201	Verbreding A2	Nadere studie naar vertraging op kruispunten en aansluiting A2 + uitbreiding capaciteit kruispunten Kosten > € 5 mio.
3	N414	Knip A1-N414	Baarn O	In UMP realisering rotonde (veiligheid + doorstroming). Kosten € 865.000	Beperk sluiproute parallel aan A1. Kosten < € 5 mio.
3	N226	Leusden Z	Amersfoort-Leusden	In UMP als onderdeel van onderzoeksproject Rondje Amersfoort.	Gewenst is om capaciteit op kruispunten en wegvakken te vergroten. Kosten < € 5 mio.
6	N230	Knip A27-N230	Knip A2- N230	Door verbreding A2 aanpassing aansluitingen. In UMP kosten € 6.800.000	Verbetering doorstroming gemeentelijk deel N230 + aansluiting provinciaal deel
6	N411	Bunnik	Utrecht ZO		Maatregel moeilijk te bepalen. Afhankelijk van maatregelen pakket SALTO
6	N221	Baarn Z	Knip A1-N221	In UMP als veiligheids- en doorstromingsproject. Aanpak aansluiting en afrit. Kosten € 1.697.000	
6	N221	Knip A1-N221	Baarn Z	Idem	Verwacht wordt dat vertraging van A1 naar Baarn niet oplost. Aanvulling capaciteit gewenst. Kosten < € 5 mio.
10	N408	(A12) N408	Nieuwegein	Aansluiting Klooster recent gereed	Capaciteuitbreiding. Kosten > € 5 mio.
10	N409	(A12) N408	Houten W	Oplossing wordt gezocht binnen het project SALTO. Kosten > € 5 mio.	
10	N237	Amersfoort ZW	Soesterberg	Het BOR project N237 oost werkt reeds aan veiligheid en doorstroming op dit traject.	
13	N408	Nieuwegein	Knip A12- N408	Aansluiting Klooster recent gereed	Capaciteuitbreiding. Kosten > € 5 mio.
13	N409	Houten W	Knip A12- N408	Oplossing wordt gezocht binnen het project SALTO. Kosten > € 5 mio.	
13	N412	De Uithof	De Bilt	Capaciteitsverhogende maatregelen in UMP. Kosten € 2.655.000	
13	N412	De Bilt	De Uithof	Idem	
13	N234	Soest N	Knip N234-N238	Omzetting rotonde in VRI als gevolg te kort capaciteit. In UMP € 3.224.000	
13	N227	Knip N224-N227	Amerfoort Z	Verbeteren doorstroming auto en fiets. In UMP € 3.593.000. Tevens in onderzoeksproject Rondje Amersfoort	
19	N201	Mijdrecht	Uithoorn	BOR project N201. Aanpassing kruispunt en inrichting duurzaam veilig.	

				In UMP € 18.200.000	
19	N210	Knip N210-N204	IJsselstein		Capaciteitsvergroting kruispunten. Kosten < € 5 mio.
19	N210	IJsselstein	Knip N210-N204		Idem
19	N228	Montfoort	De Meern		N204 als hoofdroute. Aansluiting A12 optimaliseren. Kosten > € 5 mio.
19	N230	Knip A2-N230	Knip A27- N230	Door verbreding A2 aanpassing aansluitingen. In UMP kosten € 6.800.000	Verbetering doorstroming gemeentelijk deel N230 + aansluiting provinciaal deel
19	N237	Utrecht O	Zeist- N237	Doorstroming wordt opgepakt in BOR project N237	
19	N237	Soesterberg	Amersfoort ZW	Het BOR project N237 oost werkt reeds aan veiligheid en doorstroming op dit traject	
19	N221	Soest N	Baarn Z		Aanpak capaciteit kruispunten (zie eerder knelpunt N221). Kosten < € 5 mio.
19	N199	Knip A1-N199	Amersfoort W		Onvoldoende capaciteit tijdens spits. Kosten > € 5 mio.
19	N224	Knip N224-N227	Zeist O		Project Richtprogramma integraal uitvoeren. Kosten € 2 mio.
19	N224	Scherpenzeel	Woudenberg		Aanpassing capaciteit rotonde bij N226. Kosten < € 5 mio.
19	N227	Amersfoort Z	Knip N224-N227	Verbeteren doorstroming auto en fiets. In UMP € 3.593.000. Tevens in onderzoeksproject Rondje Amersfoort.	
19	N226	Amersfoort-Leusden	Leusden Z	In UMP als onderdeel van onderzoeksproject Rondje Amersfoort. Ontsluiting Tabaksteeg (gemeente)	Gewenst is om capaciteit op kruispunten en wegvakken te vergroten. Kosten < € 5 mio.
19	N225	Amerongen	Leersum		Aanpak aansluiting N226. Kosten < € 5 mio.

Let op: in de gelijke scores van kolom 1 (1, 3, 6, 13 en 19) zit onderling geen prioriteit. Deze trajecten hebben alle obv weging een gelijke score.