

SECOND OPINION RONDWEG-OOST VEENENDAAL + PROCES PLANSTUDIE



Rondweg-Oost bij Veenendaal mega-knelpunt

VEENENDAAL/RHENEN - De provinciale Rondweg-Oost (N233) bij Veenendaal is een mega-verkeersknelpunt. Op een weg tussen Vreeland en Uithoorn na loopt het verkeer daar van alle provinciale wegen in Utrecht de meeste vertraging op, zo is vastgesteld.

Als het gaat om de lengte van de files, tot ruim 5 kilometer, heeft de Rondweg-Oost zelfs het grootste probleem van alle provinciale wegen in Utrecht. Die cijfers, die gebaseerd zijn op metingen in 2015, komen maandagmiddag aan de orde tijdens een vergadering van de provinciale statencommissie milieu en mobiliteit in Utrecht.

Verbreiding

Daar wordt, los van het onderzoek waaruit dit blijkt, ook gesproken over de eventuele verbreding van de Rondweg-Oost bij Veenendaal en de aanpak van het kruispunt van de N233 bij Achterberg, een paar kilometer zuidelijker op weg naar de Rijnbrug. De verkeerssituatie op de N233 (Veenendaal-Rijnbrug-Ochten, verbinding tussen A12 en A15) staat hoog op de bestuurlijke agenda, verzekerde gedeputeerde Jacqueline Verbeek-Nijhof onlangs tijdens een bezoek aan Rhenen.



PROVINCIE  UTRECHT



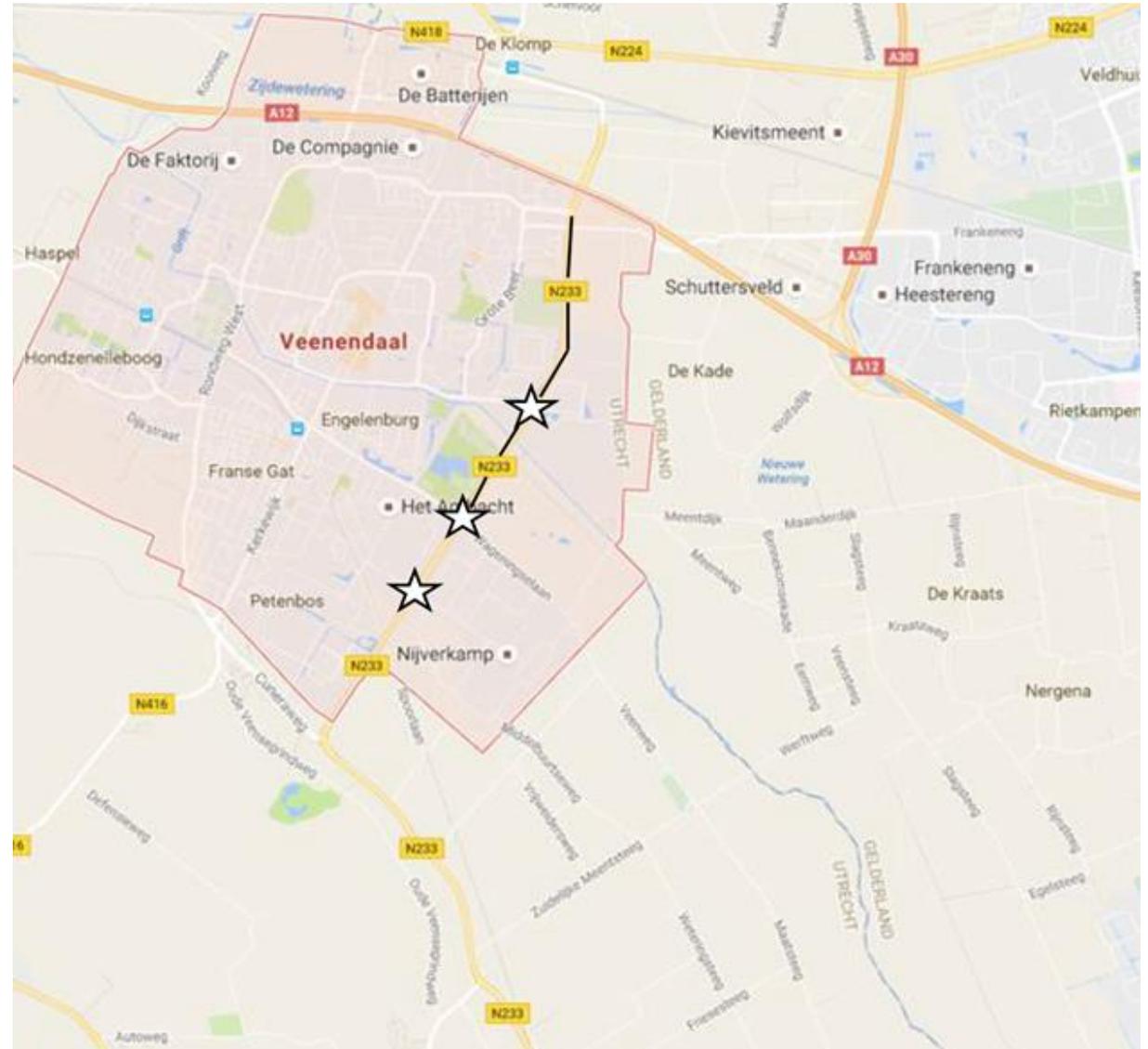
GEMEENTE  VEENENDAAL

Informatieavond 11 april 2017

De Gelderlander, 18-3-2017

Agenda

- Aanleiding
- Mobiliteitsvisie provincie Utrecht
- Waarom een second opinion
- Beoordeelde literatuur
- Beantwoording onderzoeksvragen
- Conclusies en aanbeveling(en)
- Vervolgstappen (planstudie proces)



Aanleiding

- Zowel lokaal als regionaal is een goede doorstroming op de N233 (Rondweg-Oost) in Veenendaal van belang.
- Het beleid van Veenendaal is er op gericht zoveel mogelijk verkeer van het gemeentelijk hoofdwegennet af te wikkelen via de (regionale) Rondweg-Oost / N233.
- Provinciale doorstromingsnormen van de Rondweg-Oost worden met de huidige vormgeving niet gehaald (nu en toekomst):
 - afwikkelings- en doorstromingsknelpunten op de kruispunten van de Rondweg-oost met de Prins Clauslaan en Wageningse laan en op het traject tussen de Wageningse laan en de A12;
 - verkeersveiligheidsknelpunt bij de kruising met De Smalle Zijde.

Gemeente Veenendaal en de provincie Utrecht concluderen dat maatregelen noodzakelijk zijn, voor zowel de korte- als langetermijn om de bereikbaarheid van Veenendaal en verbinding tussen de regio's FoodValley en Rivierenland te waarborgen.

VISIE 2014 - 2028

 PROVINCIE UTRECHT



Gemeente Veenendaal

Gemeentelijk verkeer- en vervoersplan

2012 - 2025

Beleidsnota

Mobiliteitsvisie provincie Utrecht

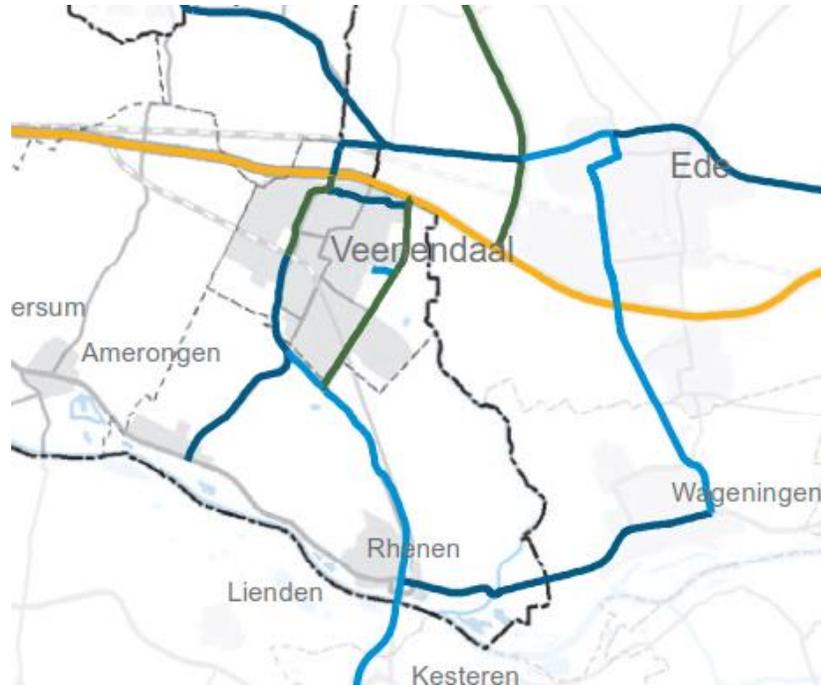
Definitie van de regionale verbindingsweg: *verbinden van de verschillende regio's en grotere kernen binnen de provincie met het snelwegennet.*

 PROVINCIE UTRECHT

PRIORITEITEN WEGENNET

-  prioriteit 1
-  prioriteit 2
-  prioriteit 3
-  prioriteit 4
-  prioriteit 5

0 5 km



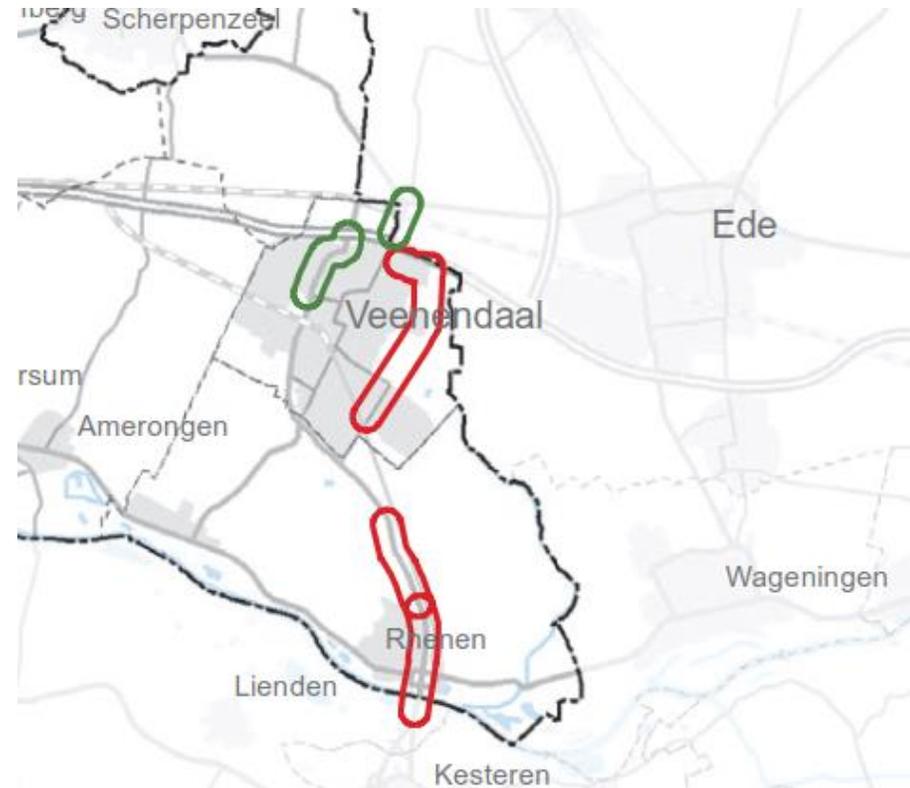
 PROVINCIE UTRECHT

KNELPUNTEN BEREIKBAARHEID

Knelpunt op

-  regionaal wegennet conform PRS 2013-2028
-  rijksweg
-  overige weg

0 10 km



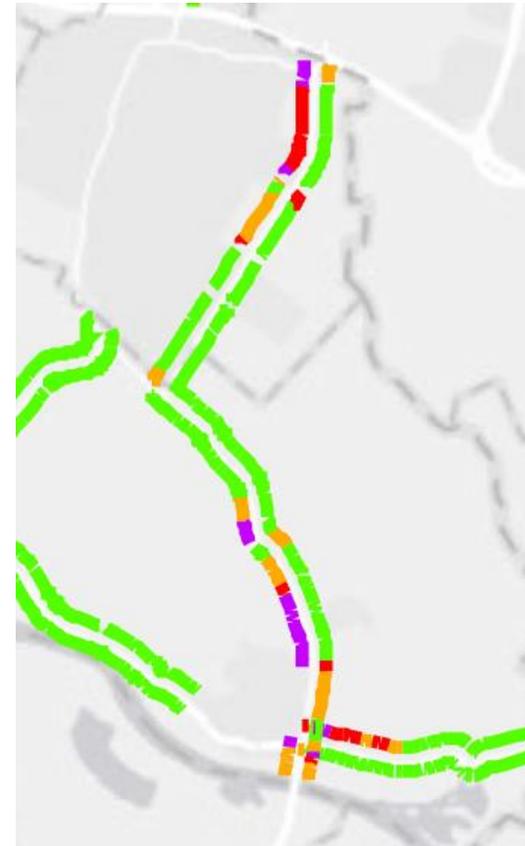
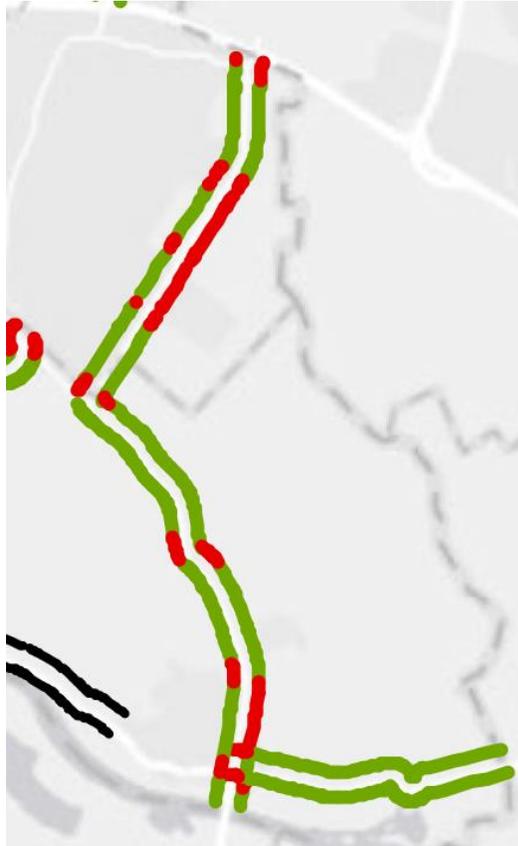
Streefwaarden gemiddelde rij snelheid (spitsen)

	Max. snelheid	Prioriteit 1	Prioriteit 2	Prioriteit 3	Prioriteit 4	Prioriteit 5
Doorgaande snelweg	130/120	80	75	70	-	-
	100	65	60	55	-	-
Regionale verbindingsweg	100		60	55		
	80	-	55	50	45	45
	70		35	35	35	35
	60		40	35	30	30
	50		25	25	25	25
Stedelijke verbindingsweg of stedelijke as	100	-	50	45	40	40
	80	-	40	35	30	30
	70	-	35	30	25	25
	50	-	25	20	15	15

Deze streefwaarde wordt op het noordelijk deel van de N233 niet gehaald.

Voertuigverliesuren (VVU-2015) spitsperiode van 2 uur gemiddelde werkdag

Totaal aantal uren reistijdverlies (in vergelijking met ongestoorde afwikkeling) als gevolg van beperking in de wegcapaciteit.



Intensiteiten 2016 30.500
mvt/etmaal.
(werkdaggemiddelde tussen Pr.
Clauslaan en Wageningslaan)

Prognose 2030 (RC-scenario)
32.640 mvt/etmaal.

In het jaar 2015 was sprake van 386.000 voertuigverliesuren (werkdaggemiddelde).

Ongevallenbeeld N233 (Cuneraweg – A12) periode 2010 t/m 2015

In totaal 170 geregistreerde ongevallen, waarvan:

- Uitsluitend materiele schade: 163 ongevallen
- Letsel overige: 2 ongevallen
- Letsel ziekenhuis: 4 ongevallen
- Dodelijk: 1 ongeval
- Bij 1 ongeval was een bromfietser betrokken. Alle overige ongevallen waren motorvoertuigen (eenzijdig of conflict)
- Van de 170 ongevallen zijn 159 ongevallen geregistreerd met onbekende oorzaak

Ongevallen op kruispunten:

N233 - Wageningsesteenweg:	4 ongevallen
N233 – Smalle Zijde:	17 ongevallen
N233 – Prins Clauslaan:	10 ongevallen
N233 - Cuneraweg – Koesteeg:	3 ongevallen
N233 – A12 Lorentzlaan:	1 ongeval

Verdeling over het etmaal

Ochtendspits (7- 9):	29 ongevallen
Ochtend (9-12):	26
Middag (12 -16):	45
Avondspits (16 – 18):	34
Avond (18 – 22):	20
Nacht (22 – 7):	16

Verdeling over de jaren 2010 – 2015:

2010:	13 ongevallen
2011:	37 ongevallen
2012:	39 ongevallen
2013:	27 ongevallen
2014:	27 ongevallen
2015:	27 ongevallen



Waarom een Second Opinion

- In het kader van de ontwikkelingen in Veenendaal zijn in het recente verleden diverse studies uitgevoerd. Zowel t.a.v. de verkeersafwikkeling als mogelijke oplossingsrichtingen (aanpassing kruispunten en verbreding naar 2x2 rijstroken).
- Tot 2014 diverse onderzoeken uitgevoerd, echter na 2014 en na actualisatie van het verkeersmodel Veenendaal vooral gereageerd op vragen en knelpunten.
- *Uitkomsten van reeds uitgevoerde onderzoeken worden niet algemeen gedragen.*

Kernvragen aan Sweco:

- Is het nut en de noodzaak van aanpassing van de vormgeving van kruispunten en verbreding naar 2x2 rijstroken van de Rondweg-Oost in voldoende mate aangetoond?
- Zijn hierbij alle mogelijke oplossingsrichtingen onderkend?

Objectieve beoordeling van alle voorgaande studies en geen aanvullend onderzoek.

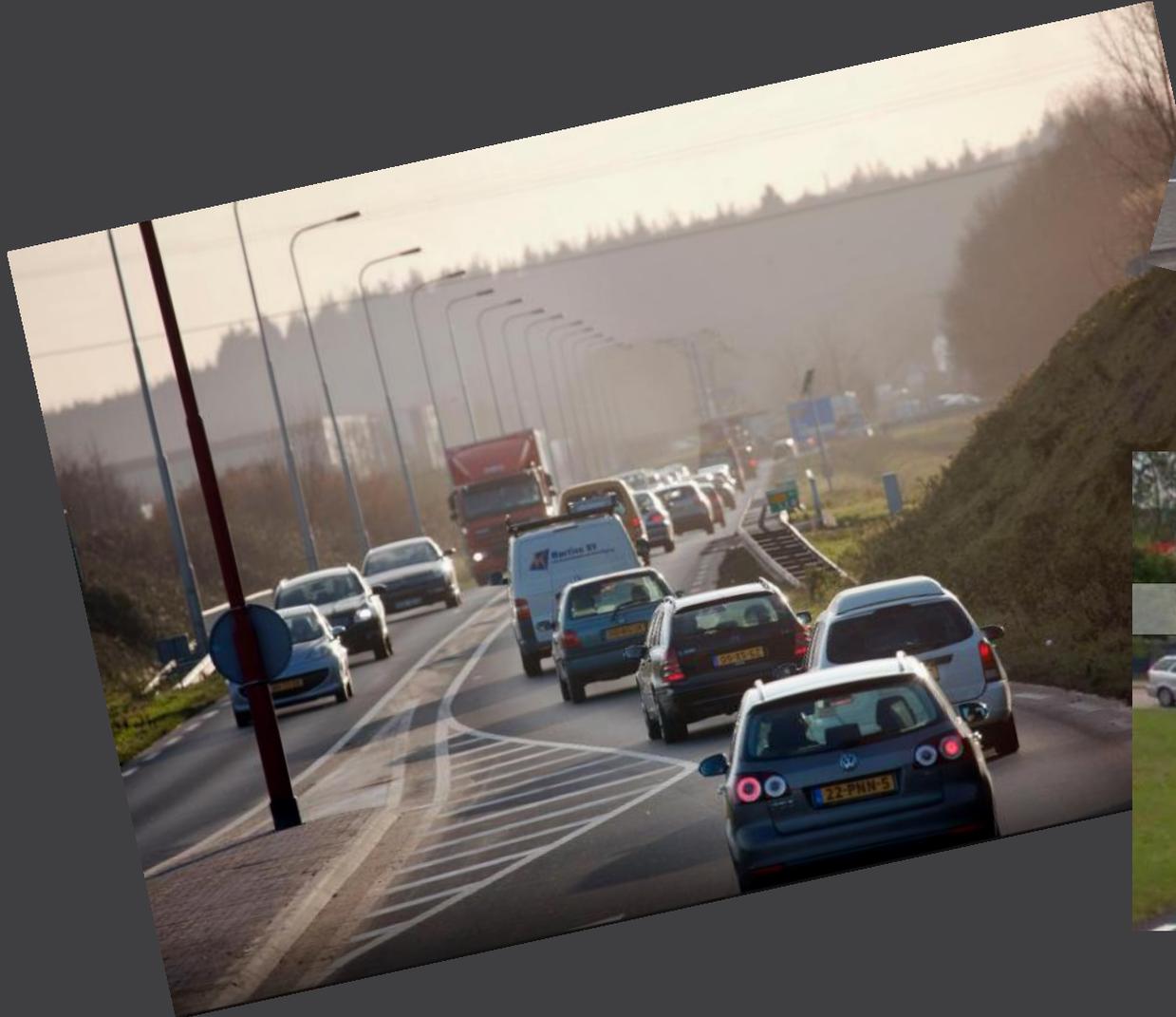
Beoordeelde literatuur

1	Woningbouwlocatie Veenendaal-oost. Milieueffectrapport/SMB. DHV, april 2005. Opdrachtgever Ontwikkelingsbedrijf Veenendaal-oost C.V.
2	Variantenstudie verbinding Ede – Veenendaal. Arcadis, 21 juli 2006. Opdrachtgever projectbureau WERV
3	Variantenstudie verbinding Ede – Veenendaal Oplegnotitie. Arcadis, 3 november 2006. Opdrachtgever projectbureau WERV
4	Verkeersstructuur tussen Renswoude, Ede en Veenendaal.DHV. December 2009. Opdrachtgever gemeente Veenendaal
5	Werknotitie Onderzoek ontsluiting Veenendaal-oost. GC. 1 februari 2011. Opdrachtgever Ontwikkelingsbedrijf Veenendaal – oost C.V.
6	Expertmeeting hoofdwegenstructuur. GC. Verslag werksessie 25 november 2011 PPT). Opdrachtgever Ontwikkelingsbedrijf Veenendaal – oost C.V.
7	Hoofdwegenstructuur Veenendaal. Resultaten expertmeeting Rondweg-Oost. GC. 25 januari 2012. Opdrachtgever Ontwikkelingsbedrijf Veenendaal – oost C.V.
8	Korte termijn maatregelen Rondweg – Oost Veenendaal (PPT). RHDHV. 10 januari 2013. Opdrachtgever niet genoemd
9	Memo oplegnotitie simulatie Rondweg-Oost Veenendaal, middellange en lange termijn. RHDHV. 9 mei 2014. Opdrachtgever provincie Utrecht
10	Versobering maatregelen N233 Rondweg-Oost. RHDHV. 1 mei 2015. Opdrachtgever provincie Utrecht
11	Kentekenonderzoek N233 Veenendaal. Meetel. 11 februari 2016. Opdrachtgever niet genoemd (vermoedelijk provincie Utrecht)
11a	Kentekenonderzoek herkomst en bestemming matrici Excel sheet

12	Reconstructie N233 Veenendaal. Akoestisch onderzoek reconstructie wegverkeerslawaaai (concept). Alcedo. 1 februari 2016. Opdrachtgever provincie Utrecht
13	Notitie/memo 'Nut en noodzaak 2*2 rijstroken' N233. RHDHV. 12 februari 2016. Opdrachtgever provincie Utrecht
13a	Notitie/memo 'Nut en noodzaak 2*2 rijstroken' N233. RHDHV. 8 februari 2016. Opdrachtgever provincie Utrecht
14	Notitie 'Wijzigingen N233 Veenendaal oost'. Grontmij. GM – 0178829. 18 februari 2016. Opdrachtgever provincie Utrecht
14a	Rapport 'Wijzigingen N233 Veenendaal oost'. Grontmij. GM – 0178819. 18 februari 2016. Opdrachtgever provincie Utrecht
15	Notitie/memo 'Ongelijkvloerse Prins Clauslaan & opstellengte Wageningsewaan. RHDHV. 1 juni 2016. Opdrachtgever provincie Utrecht
16	Correspondentie provincie Utrecht aan klankbordgroep N233. 16 juni 2016
17	Verkeersbeeld provinciale wegen Utrecht. GC . 14 januari 2014. Opdrachtgever provincie Utrecht
18	Bijlagenrapport bij Memo oplegnotitie simulatie Rondweg-Oost Veenendaal, middellange en lange termijn. RHDHV. 23 mei 2014. Opdrachtgever provincie Utrecht
18a	Memo Oplegnotitie Rondweg – Oost Veenendaal middellange en lange termijn . RHDHV, 23 mei 2014. Opdrachtgever provincie Utrecht.
19	Correspondentie Klankbordgroep N233 (Rondweg-Oost) aan provincie Utrecht. 31 mei 2016
20	Maatregelen N233 MLT en LT. Input ten behoeve van bestuurlijke discussie. RHDHV. 20 januari 2015. Opdrachtgever provincie Utrecht

21	Onderzoek ontsluiting Veenendaal-oost. GC. 28 september 2011 Opdrachtgever niet genoemd (vermoedelijk gemeente Veenendaal)
22	Verkeerskundige bijdrage MER Veenendaal – oost. GC, 25 mei 2005 Opdrachtgever: Ontwikkelingsbedrijf Veenendaal – oost C.V
23	Wolweg. Verkeerskundige effecten van varianten voor afsluiting. RHDHV. September 2013. Opdrachtgever gemeente Veenendaal
23a	Planstudie Wolweg. Akoestisch onderzoek. RHDHV. September 2013. Opdrachtgever gemeente Veenendaal
23b	Memo toets luchtkwaliteit. RHDHV. 26 september 2013. Opdrachtgever gemeente Veenendaal
24	Tinneweide. Verkeerskundige effecten aansluiting op rotonde Prins Clauslaan – Raadhuisstraat. RHDHV. April 2013. Opdrachtgever gemeente Veenendaal
25	Verkeersonderzoek Brinkersteeg. Afwikkeling verkeersregeling Brinkersteeg & verkeerskundige effecten opheffen knip. RHDHV. November 2014. Opdrachtgever gemeente Veenendaal
26	Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 2012 2025. Beleidsnotitie. Wijk en Stadsbeheer, gemeente Veenendaal 29 oktober 2012
27	Zuidelijke ontsluiting Food Valley. Grontmij. 25 juni 2012. Opdrachtgever: provincie Utrecht
28	Verkeersbeeld wegen in de provincie Utrecht: Knelpunten en VVU's in 2014. Eindrapport 1 juni 2016. Opdrachtgever provincie Utrecht.
29	Mobiliteitsprogramma provincie Utrecht (programma tot 2018). 7 juli 2014. Opdrachtgever provincie Utrecht.

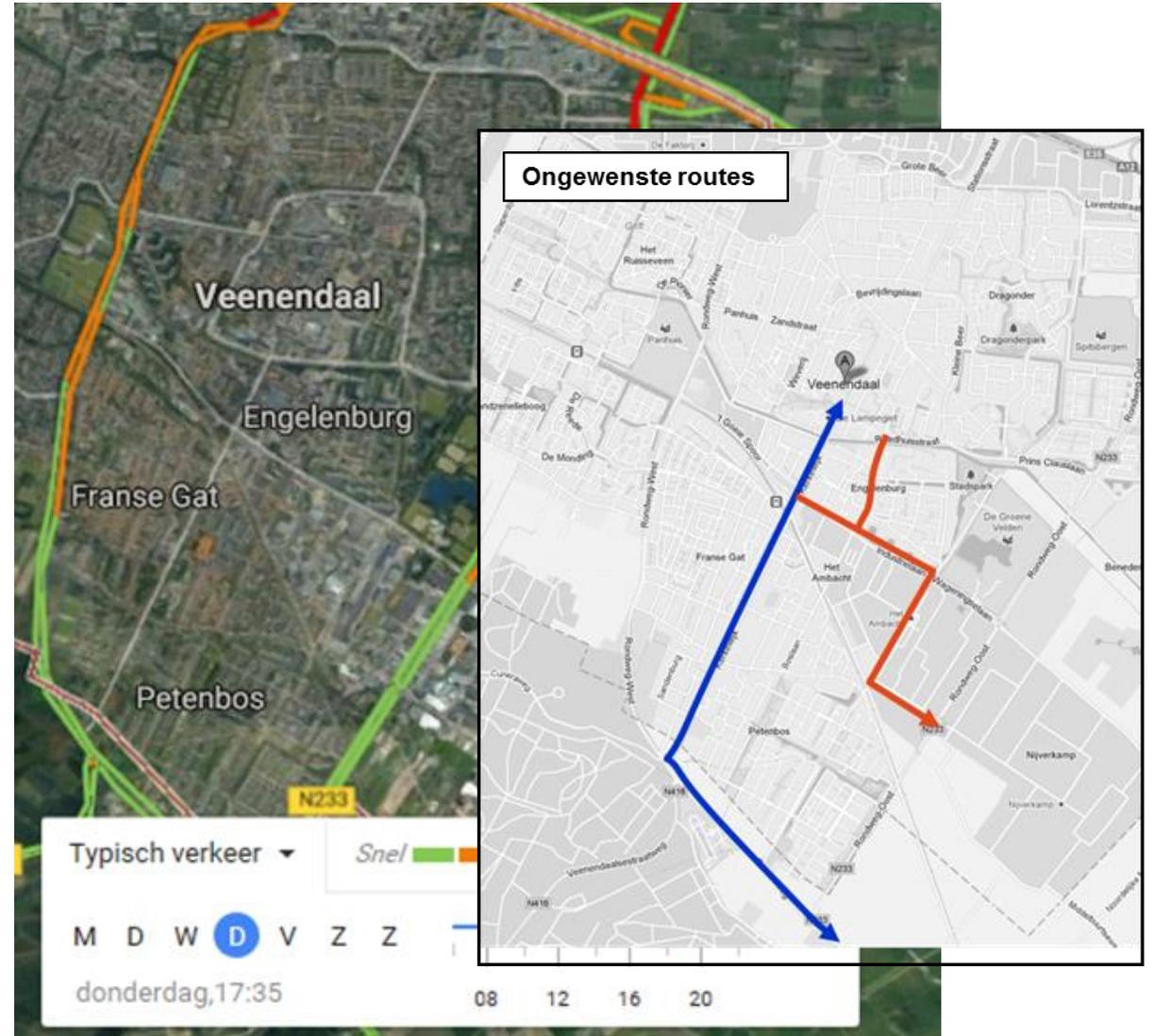
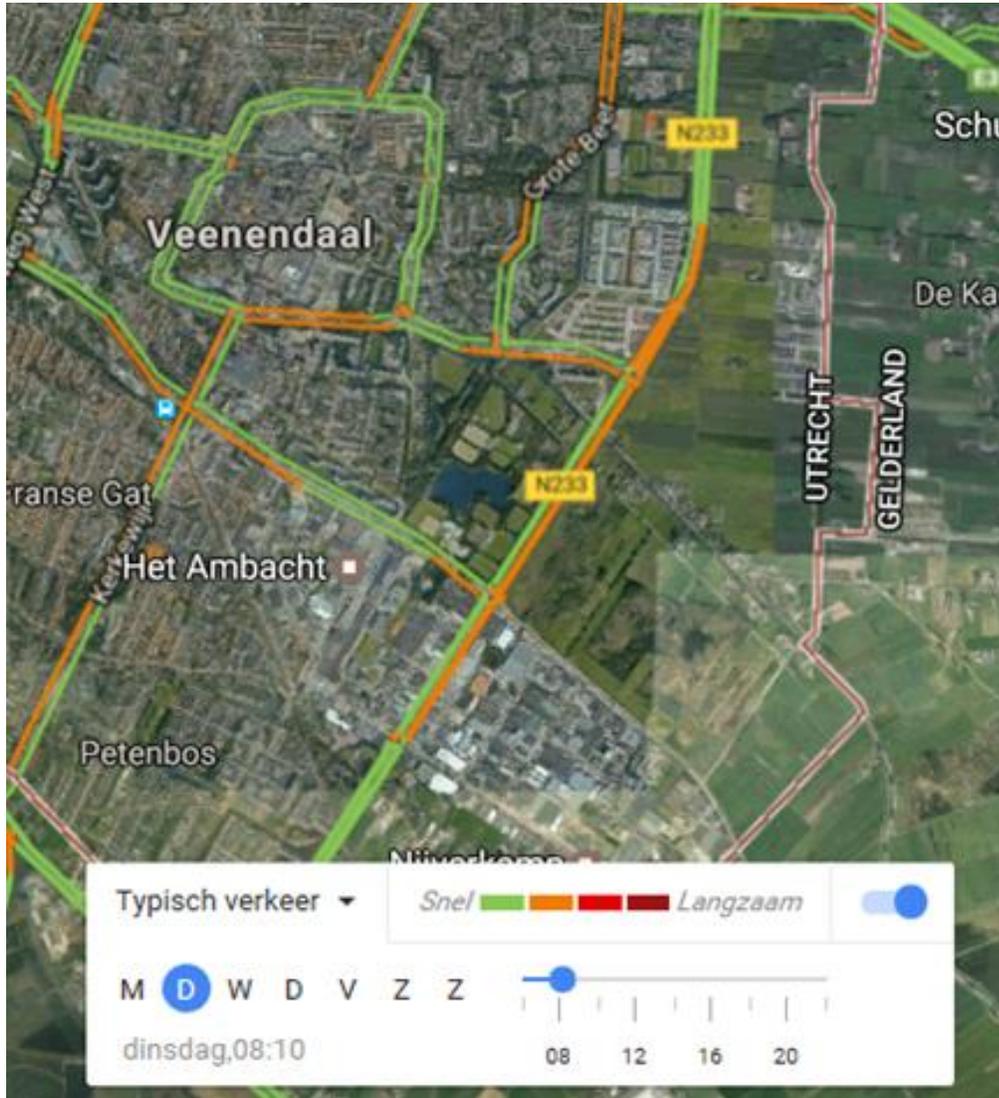
ONDERZOEKSVRAGEN



Onderzoeksvraag (1 van 8)

- Is er sprake van een objectief verkeersprobleem op de N233 om maatregelen voor te stellen?
- Zo ja, welke zijn die problemen? Wat zijn de consequenties als er niets gebeurt?

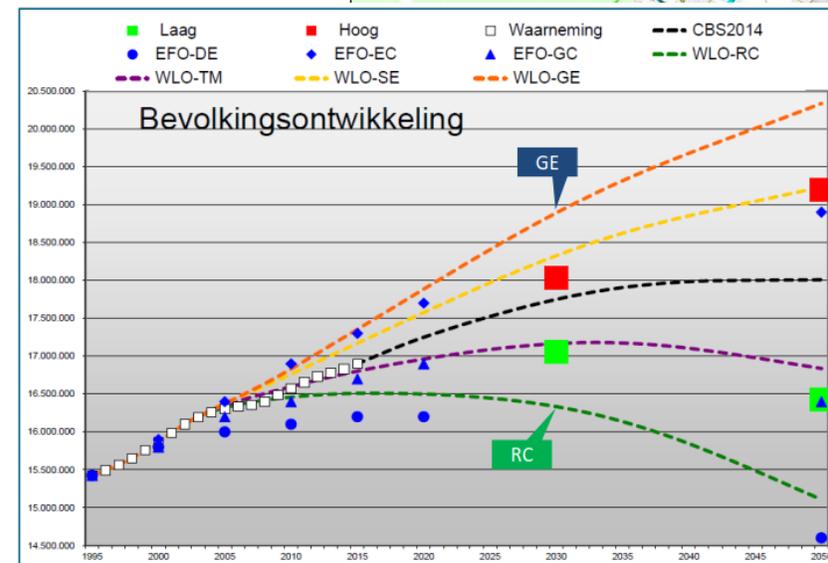
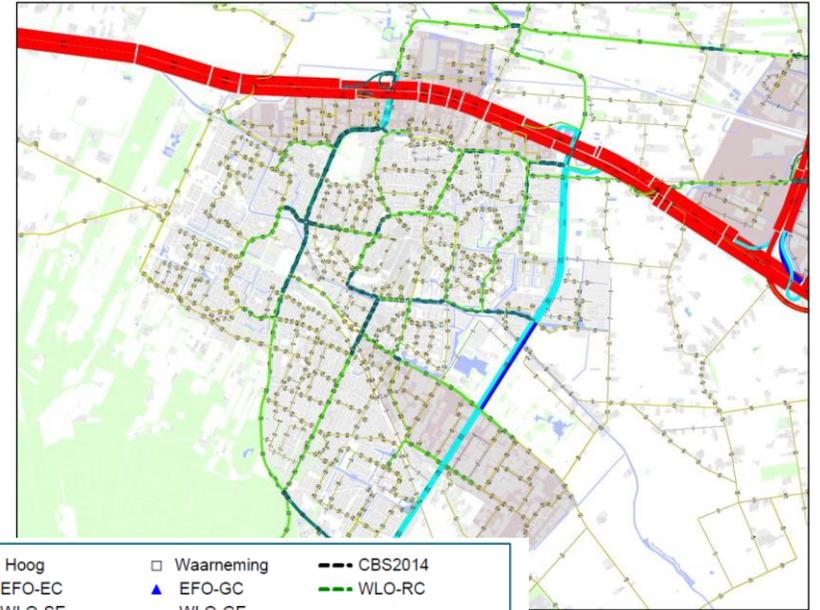
- Ja, een zichtbaar en objectief onderbouwd verkeersprobleem is in ruime mate aangetoond!
- Knelpunten zijn de doorstroming op kruispunt en wegvakniveau.
- Indien geen maatregelen, dan ontstaan structurele afwikkelings- en leefbaarheidsknelpunten.



Bron: Google maps

Onderzoeksvraag (2 van 8)

- Is het meest actuele verkeersmodel Veenendaal voldoende valide om voor 2030 de juiste verkeersprognoses te genereren en daarop vergaande structurerende maatregelen voor te stellen?
- Zo nee, welk model is meer betrouwbaar?
- Het toegepaste verkeersmodel Veenendaal is valide. Echter Regional Communities (RC) laag scenario is toegepast.
- Voor o.a. de milieueffecten, het Global Economy (GE) hoog scenario toepassen.



Figuur 1: Vergelijking bevolkingsontwikkeling in WLO-scenario's

Vervolg onderzoeksvraag 2 WLO-scenario's

- Thans nieuwe WLO-scenario's (laag en hoog)

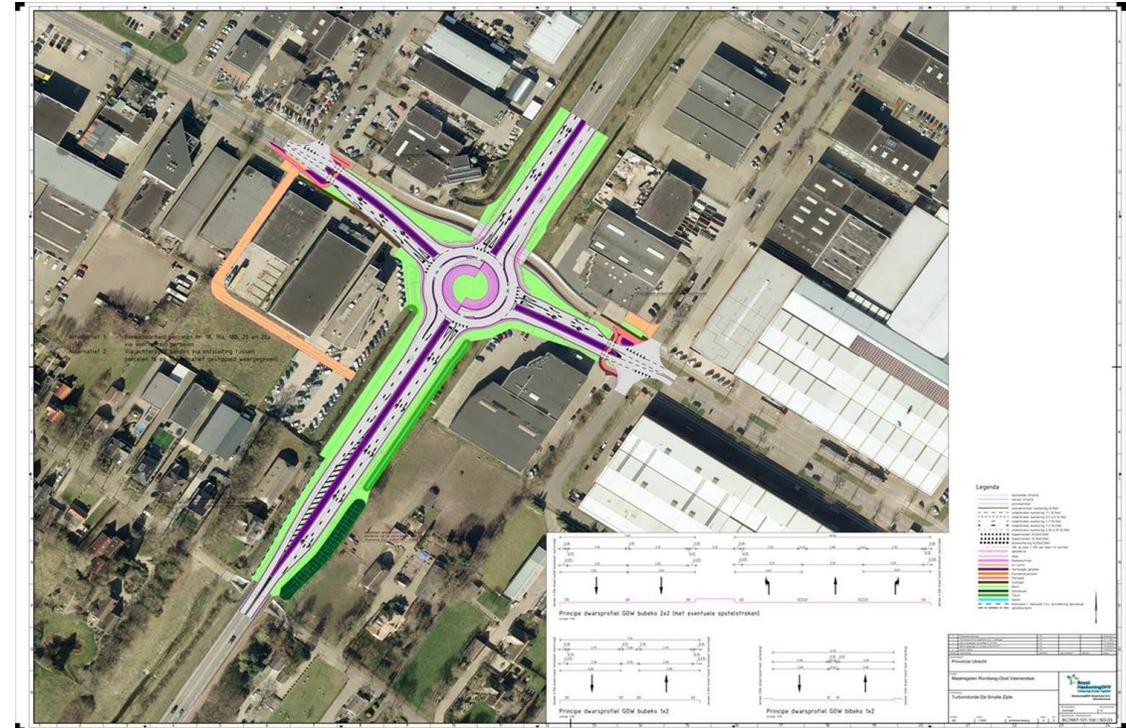
In de nieuwe 'WLO' presenteren het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving twee mogelijke toekomstbeelden voor Nederland. Voor een Nederland waarin huidige en toekomstige generaties moeten leven, wonen en werken. Deze toekomstbeelden kunnen beleidsopgaven zichtbaar maken waar de samenleving de komende decennia voor gesteld wordt, op het gebied van woningbouw, infrastructuur, energie en landbouw. De geschetste toekomstbeelden zijn ook bedoeld als een gezamenlijke basis voor het beoordelen van beleidsvoorstellen.

- Nieuw NRM-2017 model met basisjaar 2014 i.p.v. 2010 is nu beschikbaar en zal worden toegepast in de planstudie



Onderzoeksvraag (3 van 8)

- Is er 100% nut en noodzaak aan te tonen om de N233, tussen Wageningse laan en A12, te verbreden naar 2x2 rijstroken?
- zo ja, wanneer dient deze wegaanpassing gereed te zijn?
- Ja, nu reeds maatregelen noodzakelijk, door interactie kruispunten en wegvakken is ook 2x2 rijstroken noodzakelijk.
(van 2 naar 1 rijstrook op afrijrichting kruispunten)

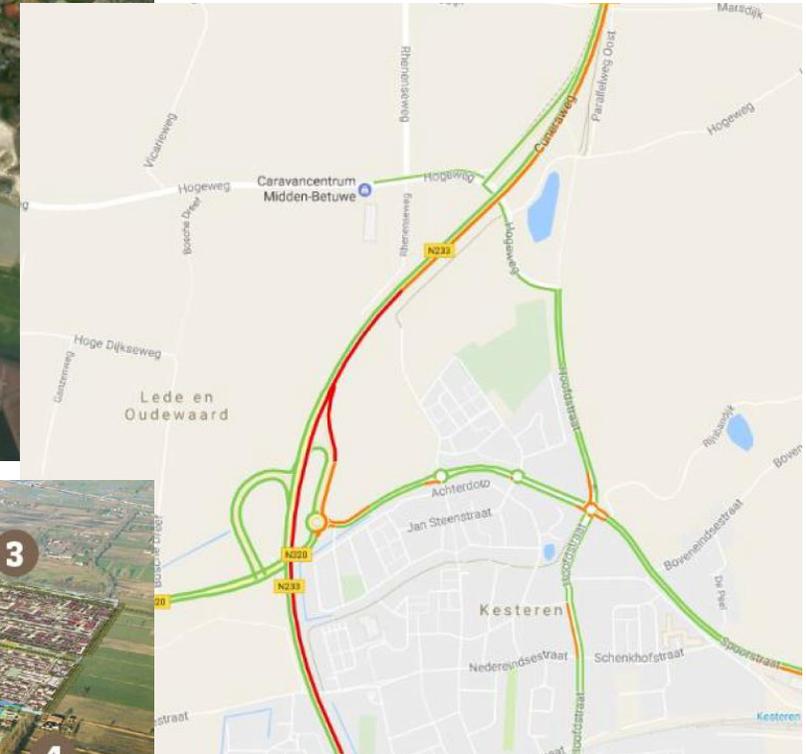
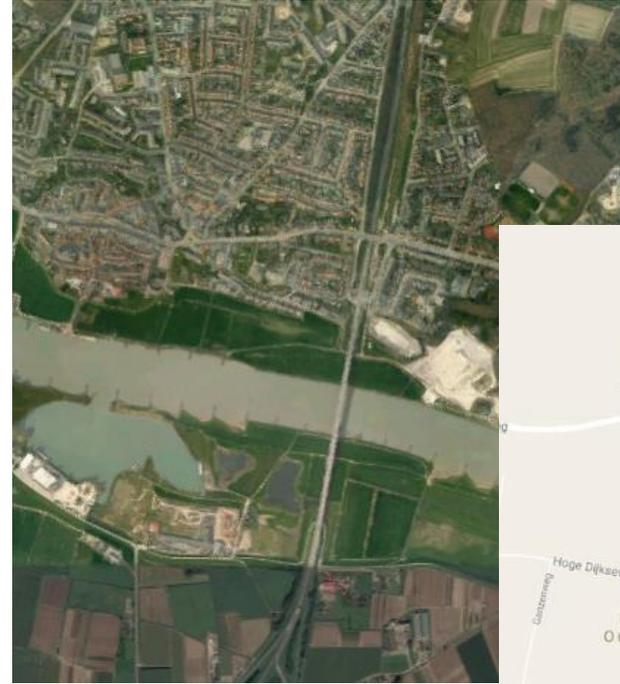


Kruispunt N233 - Smalle Zijde

Onderzoeksvraag (4 van 8)

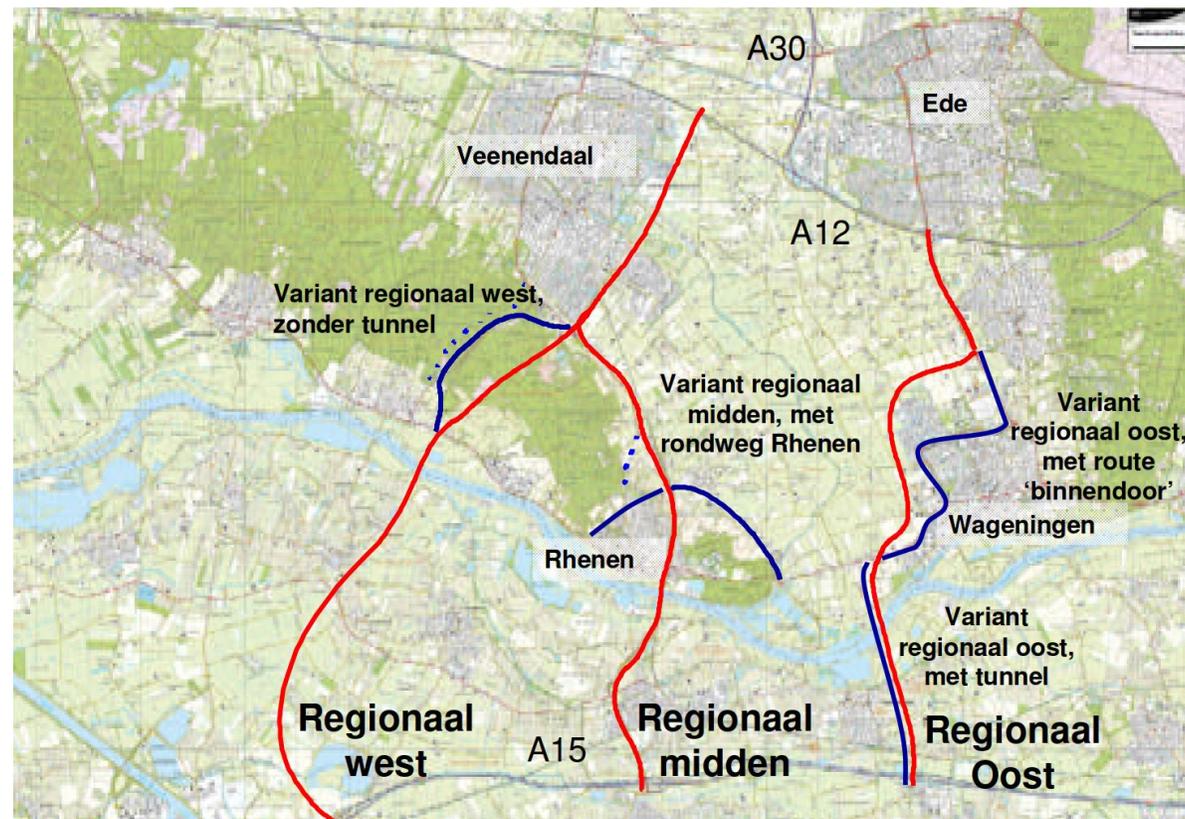
- Is een eventuele verbreding van de N233 het gevolg van andere uit te voeren maatregelen in de regio als bij voorbeeld de Tidal Flow op de brug bij Rhenen
- of is die verbreding een gevolg van de nog te bouwen woningen in Veenendaal-Oost en de autonome groei van het verkeer?
- Huidige verkeersafwikkeling en toekomstige woningbouwontwikkeling zijn oorzaak. Ook zonder Tidal Flow.

(Nog circa 2.100 woningen x 6 = 12.600 mvt/etmaal, deels afgewikkeld via de Buurtlaan-Oost?)

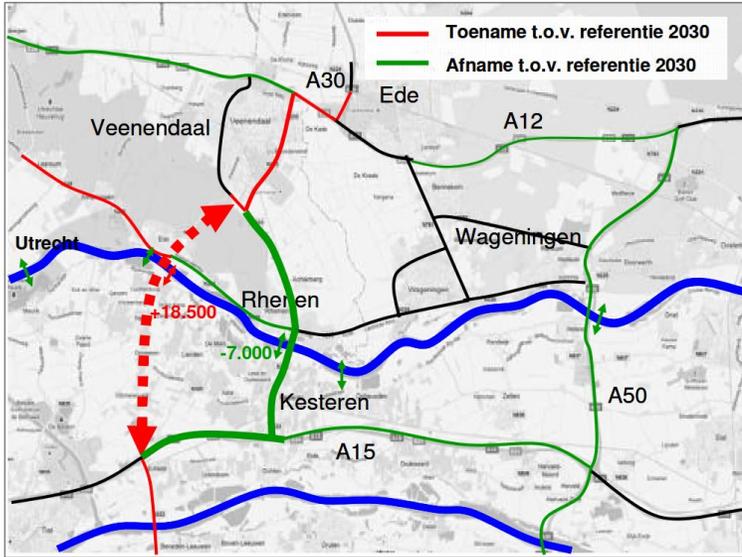


Onderzoeksvraag (5 van 8)

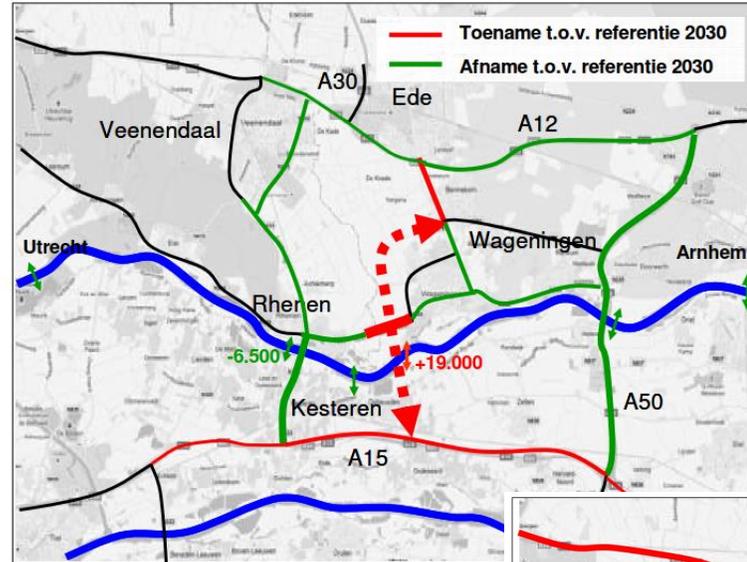
- Zijn er, naast het verbreden van de N233, nog andere niet onderzochte varianten denkbaar die een structurele en toekomstvaste oplossing bieden voor een gegarandeerde bereikbaarheid van Veenendaal in de toekomst?
- Ja, er zijn alternatieve varianten denkbaar en deels ook reeds onderzocht, niet alles is echter gelijkwaardig onderzocht.



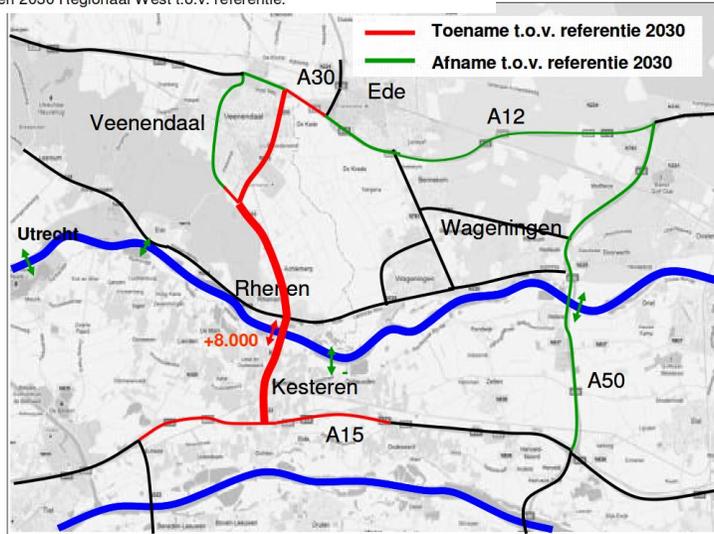
Nationaal en regionale verbindingen



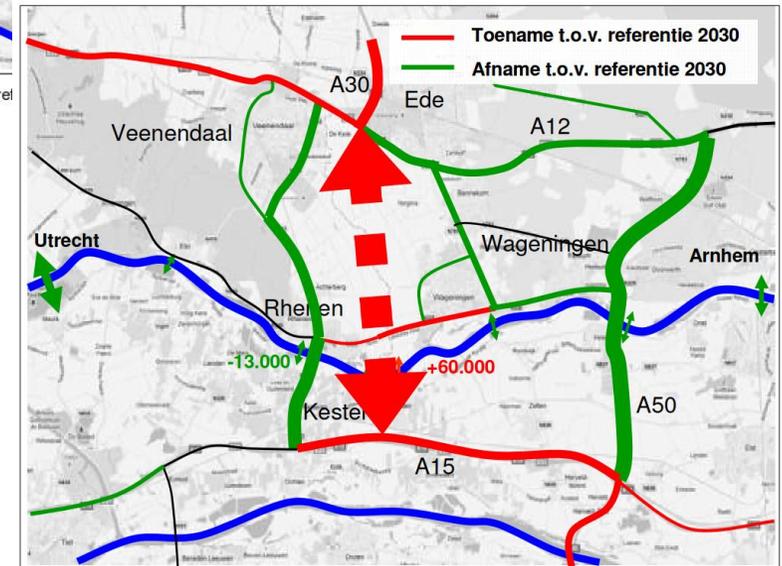
Figuur 3.2 Verschil etmaal intensiteiten 2030 Regionaal West t.o.v. referentie.



Figuur 3.4 Regionaal Oost etmaal intensiteiten 2030 verschil t.o.v. referentie.



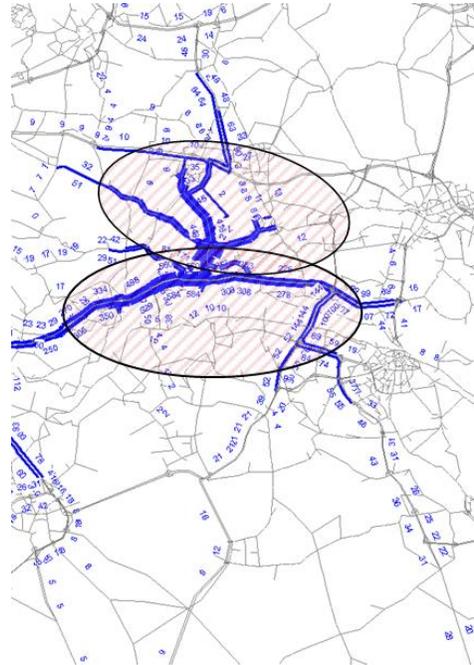
Figuur 3.3 Verschil etmaal intensiteiten 2030 Regionaal Midden t.o.v. referentie.



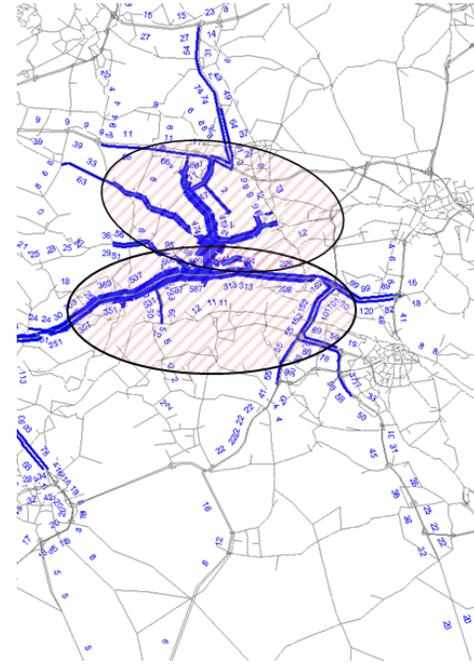
Figuur 3.5 Nationaal etmaal intensiteiten 2030 verschil t.o.v. referentie.

Onderzoeksvraag (6 van 8)

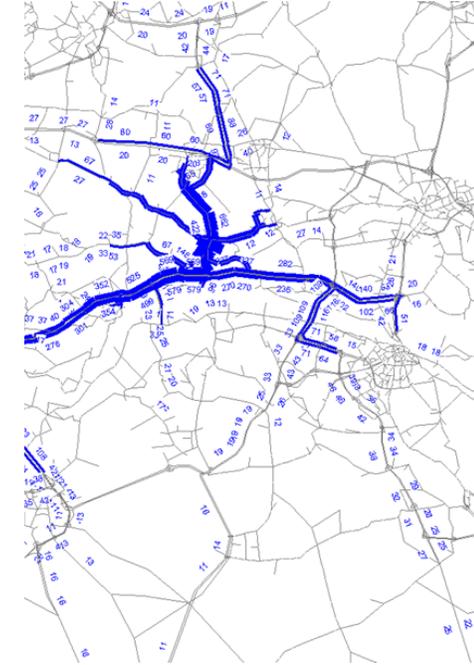
- Biedt het doortrekken van de A30 tussen de A12 en de A15 een oplossing voor het verkeersprobleem op de N233?
- Zo nee, is als alternatief het verlengen van de A30 als provinciale N30 naar de A15 wel een kansrijke oplossing?
- Verlengde A30 biedt geen oplossing voor het regionale en lokale verkeersprobleem N233.
- Functie van de N233 is vooral verbinden van regionaal verkeer tussen FoodValley en Riverenland.
- Druk op de Rondweg-Oost blijft hoog.
- Een N30 kan, mits Veenendaal-Oost hierop ontsloten, de N233 ontlasten.



Basis 2020



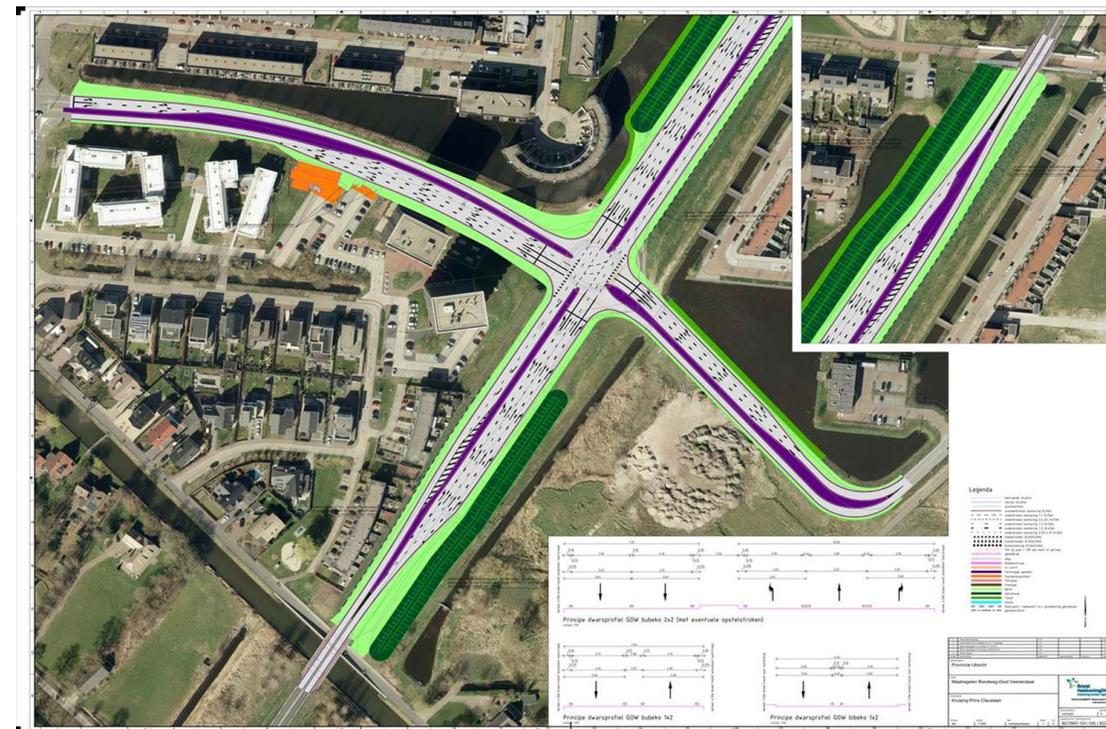
Tidal Flow 2020



2020 Tidal Flow + N233
(2x2 over gehele traject
tussen A12-A15)

Onderzoeksvraag (7 van 8)

- Zijn de eerder vastgestelde toekomstvaste kruispuntoplossingen (tweemaal VRI en turborotonde de juiste en inpasbaar in een (blijvend) wegprofiel van 2x1 rijstroken op de N233?
- Haalbaarheid (ruimtelijke inpassing) is onderzocht (zie ook vraag 1), maar de oplossingen bieden onvoldoende oplossend vermogen. Er blijft sprake van wachtrijvorming en vertragingen op wegvakniveau.

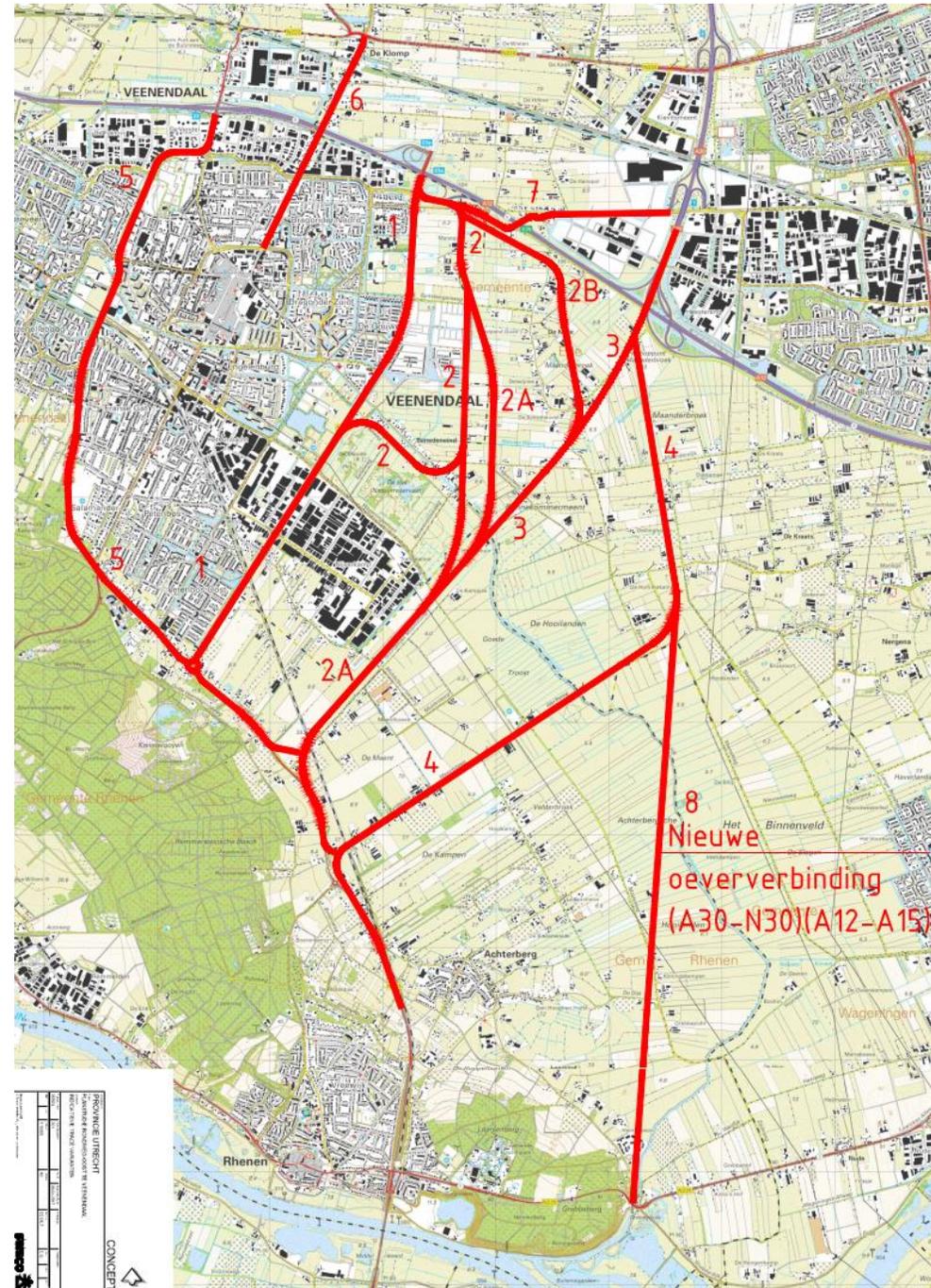


Kruispunt Prins Clauslaan

Of (turbo)rotonde of verdiepte ligging

Onderzoeksvraag (8 van 8)

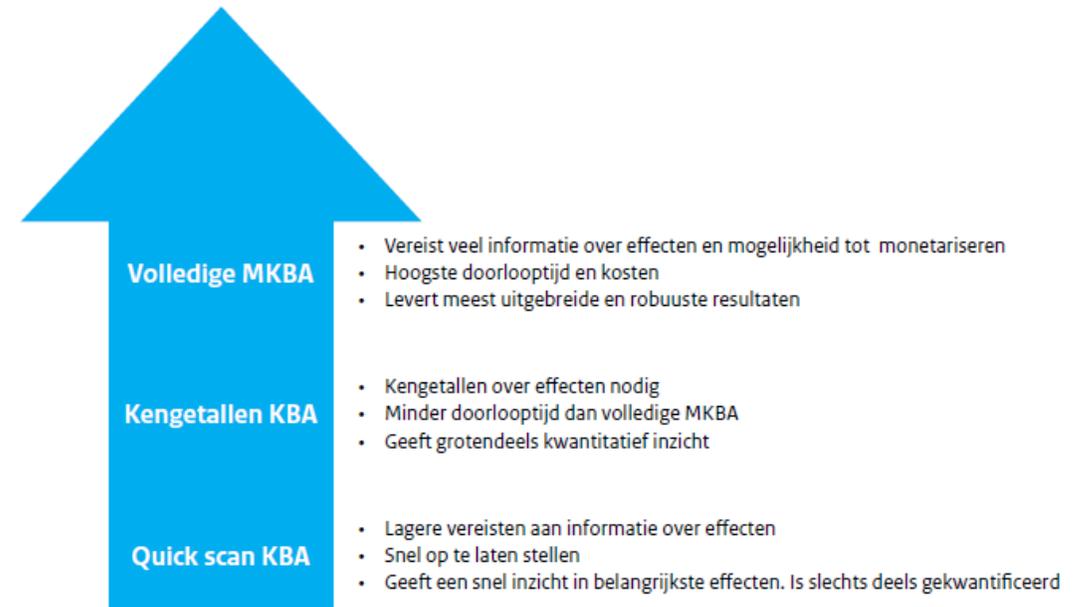
- Zijn de eerder door gemeente Veenendaal en de regio onderzochte lokale maatregelen ruimtelijk en/of bestuurlijk nog uit te voeren?
- Alternatieve tracévarianten en optimalisatie van bestaand tracé zijn verkeerskundig en ruimtelijk nog niet gelijkwaardig onderzocht.



Vraag klankbordgroep (1 van 4)

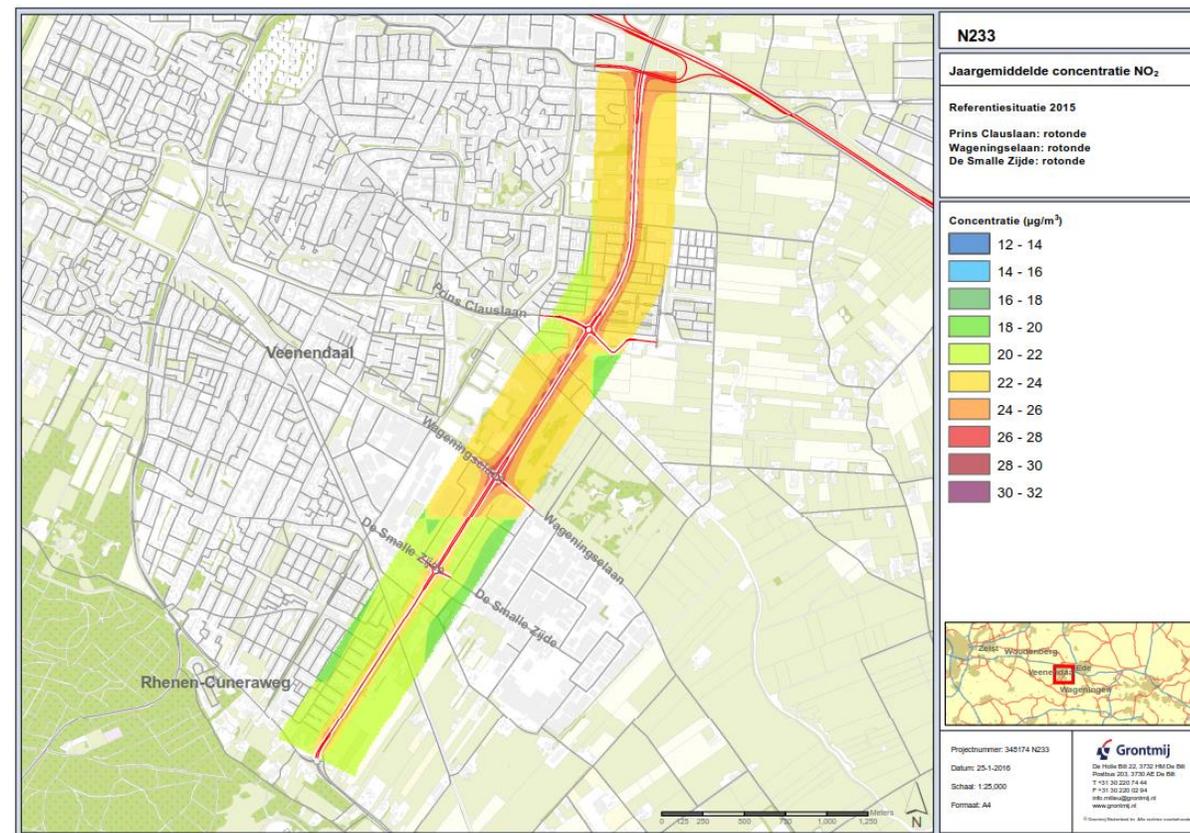
- Wat leveren de voorgestelde maatregelen aan economisch rendement of verlies op?
- Hiertoe zou een MKBA (Maatschappelijke Kosten Baten Analyse) moeten worden opgesteld om de effecten op doorstroming, bereikbaarheid en leefbaarheid met elkaar in verband te brengen op basis van meerdere alternatieven en uiteindelijk voorkeursalternatief.
- Voertuigverlies uren x kosten = economische kosten
- $386.000 \times € 10,-- = € 3.860.000,--/\text{jaar}$

(bron: Decicio)



Vraag Klankbordgroep (2 van 4)

- Wat zijn de maatregelen t.a.v. geluid en luchtkwaliteit en die (moeten) worden getroffen aan de weg en/of de woningen, en wat is dan het resultaat voor de omwonenden?
- Relevante informatie op basis van de onderzochte maatregelen is beschikbaar. Bij alternatieven en afweging zal dit nader onderzocht moeten worden. Wetgeving is aangescherpt en biedt betere bescherming.



Vraag Klankbordgroep (3 van 4)

- Hoe is de positionering en maatvoering (ruimtelijke inpassing en kwaliteit) ten opzichte van de woningen en wat zijn de te treffen inrichtingsmaatregelen?
- Na afweging van alternatieven en keuze van voorkeursalternatief zal nadere uitwerking moeten plaats vinden en onderdelen worden gedetailleerd (ontwerpen). Ook worden de randvoorwaarden en uitgangspunten en toelichting in een ontwerpnotitie vastgelegd.

Vraag Klankbordgroep (4 van 4)

- Wat zijn de totale kosten (investerings- en proceskosten) van de voorgestelde maatregelen?
- Dit is een onderdeel dat in het vervolgproces in beeld moet worden gebracht.

Oplossingsrichtingen Klankbordgroep

- De bestaande situatie met tweestrooksrotondes.
- De inpassing van een turborotonde.
- De inpassing van twee verkeerslichtenregelingen (VRI's).
- Inpassing van een ongelijkvloerse kruising (Prins Clauslaan).
 - dwarsprofiel Rondweg-Oost; 2x1 + 1 in noordelijke richting;
 - dwarsprofiel Rondweg-Oost; 2x2.
- Doortrekken van de A30 tussen A12 en A15.

Afweging van bovenstaande oplossingsrichtingen wordt in de planstudie meegenomen

Conclusie(s) en aanbevelingen

Conclusies

- Nut en noodzaak van opwaarderen kruispunten en wegvakken (N233) is in ruime mate aangetoond en onderbouwd.
- Het oplossend vermogen van alternatieven is niet eenduidig en met een zelfde diepgang aangetoond en onderzocht.

Aanbevelingen

- Opstellen van alternatieven en deze op haalbaarheid/kansrijkheid gelijkwaardig onderzoeken op doorstroming, bereikbaarheid en leefbaarheid.
- Hierbij de systematiek van *MIRT-verkenning* toepassen (zeef 1 en zeef 2) en de *Mobiliteitsladder van Verdaas* als vertrekpunt nemen.

Ladder van Verdaas

1. Ruimtelijke ordening

2. Beprijzen/ parkeerbeleid

3. Fiets/ OV /Transferia

4. Mobiliteitsmanagement

5. Benutting bestaande

6. Reconstructie
bestaande infra

7. Bouwen nieuwe
infra

PROCES PLANSTUDIE, BESLUITVORMING EN PARTICIPATIE

Doelstellingen Planstudie en Project

- Doelstelling Planstudie :

Het onderzoeken van de problematiek rond de Rondweg-Oost in Veenendaal en mogelijke oplossingen op een transparante wijze in beeld brengen teneinde een gedragen besluitvorming mogelijk te maken over het al dan niet nemen van maatregelen om de geconstateerde problemen op te lossen.

Integraal met andere ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen in Veenendaal-Oost en de regio.

- Doelstelling project:

Het verbeteren van de leefbaarheid en de bereikbaarheid voor bewoners en bedrijven aan de oostzijde van Veenendaal en het beperken van het reistijdverlies op het deel van de N233 door de gemeente Veenendaal.

Proces van de planstudie in vijf stappen

1. Vaststellen dat er een probleem is dat om een oplossing vraagt.
2. Vaststellen en vergelijkbaar maken van alle mogelijke oplossingsrichtingen.
3. Selectie van meest kansrijke oplossingsrichtingen/alternatieven (zeef 1).
4. Analyse van kansrijke alternatieven en keuze van een voorkeursalternatief (zeef 2).
5. Besluitvorming: formele vaststelling van het voorkeursalternatief met mogelijkheden voor zienswijzen en beroep.

Stappen conform landelijke MIRT-procedure

Stap 1: Vaststellen dat er een probleem is dat om een oplossing vraagt

- Basis is second opinion op basis van voorgaande studies
- Nadere analyse met actueel verkeersmodel op basis van meest recente inzichten.
- Nadere analyse probleemstelling leefbaarheid: welke knelpunten worden ervaren ?

Stap 2. Vaststellen van alle mogelijke oplossingsrichtingen;

- Oplossingsrichtingen voor problemen op gebied van leefbaarheid én bereikbaarheid.
- Hierbij maken we onder meer gebruik van de Ladder van Verdaas.
- Oplossingen lokaal en regionaal, van geen nieuwe infrastructuur tot een tweede oeververbinding

Ladder van Verdaas

1. Ruimtelijke ordening

2. Beprijzen/ parkeerbeleid

3. Fiets/ OV /Transferia

4. Mobiliteitsmanagement

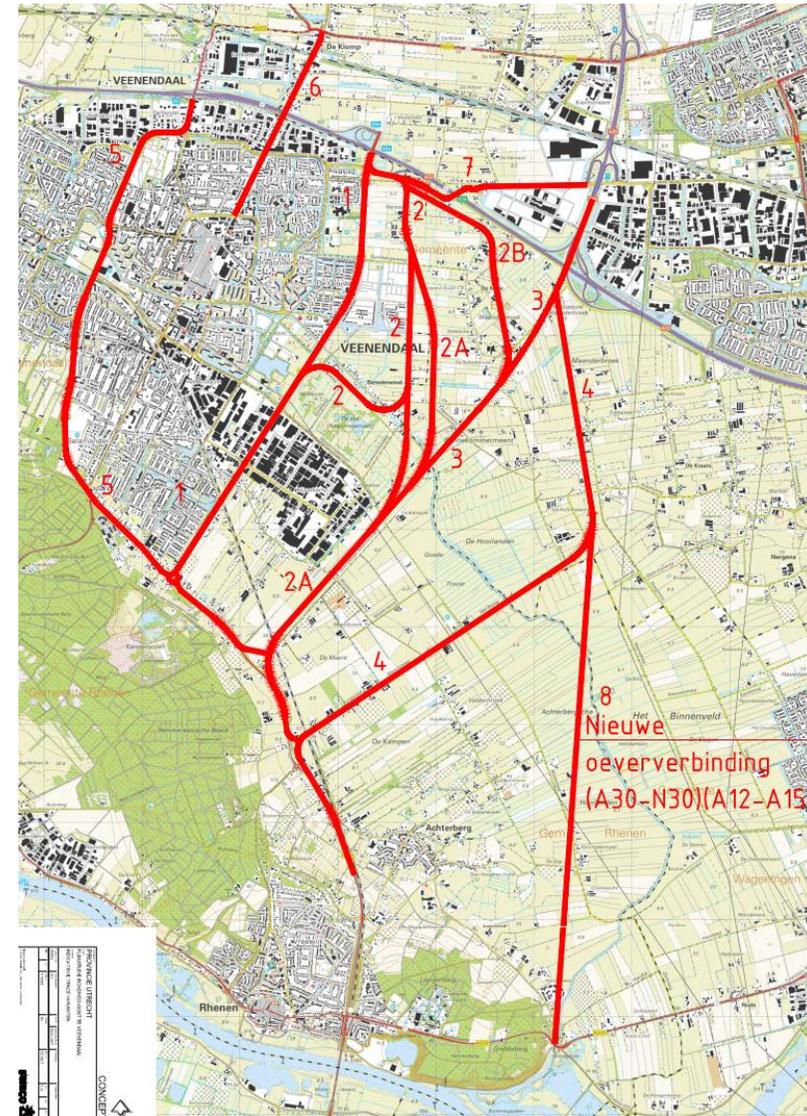
5. Benutting bestaande

6. Reconstructie
bestaande infra

7. Bouwen nieuwe
infra

Stap 3: Selectie van meest kansrijke oplossingsrichtingen/ alternatieven (aantal 3 tot 5)

- Afweging op basis van:
 - Verkeer: oplossend vermogen;
 - Verkeer: effecten elders op het wegennet;
 - Ladder van Verdaas;
 - Geluid;
 - Luchtkwaliteit;
 - Natuur;
 - Kosten/financierbaarheid;
 - Door de gemeenteraad meegegeven randvoorwaarden / wegingsfactoren in “wensen en bedenkingenprocedure).



Stap 4: Analyse van kansrijke alternatieven en keuze van een voorkeursalternatief

- Verkeerskundig ontwerp kansrijke alternatieven (3D of andere verbeelding).
- Analyse effecten kansrijke alternatieven:
 - Geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, verkeer, gezondheid, natuur, landschap, cultuurhistorie, archeologie, water, bodem, ruimtegebruik, kosten, draagvlak.
- Vergelijking van de alternatieven onderling en met het nulalternatief (niets doen).
- Bestuurlijke keuze van een voorkeursalternatief.

Stap 5: Besluitvorming: formele vaststelling van het voorkeursalternatief met mogelijkheden voor zienswijzen en beroep.

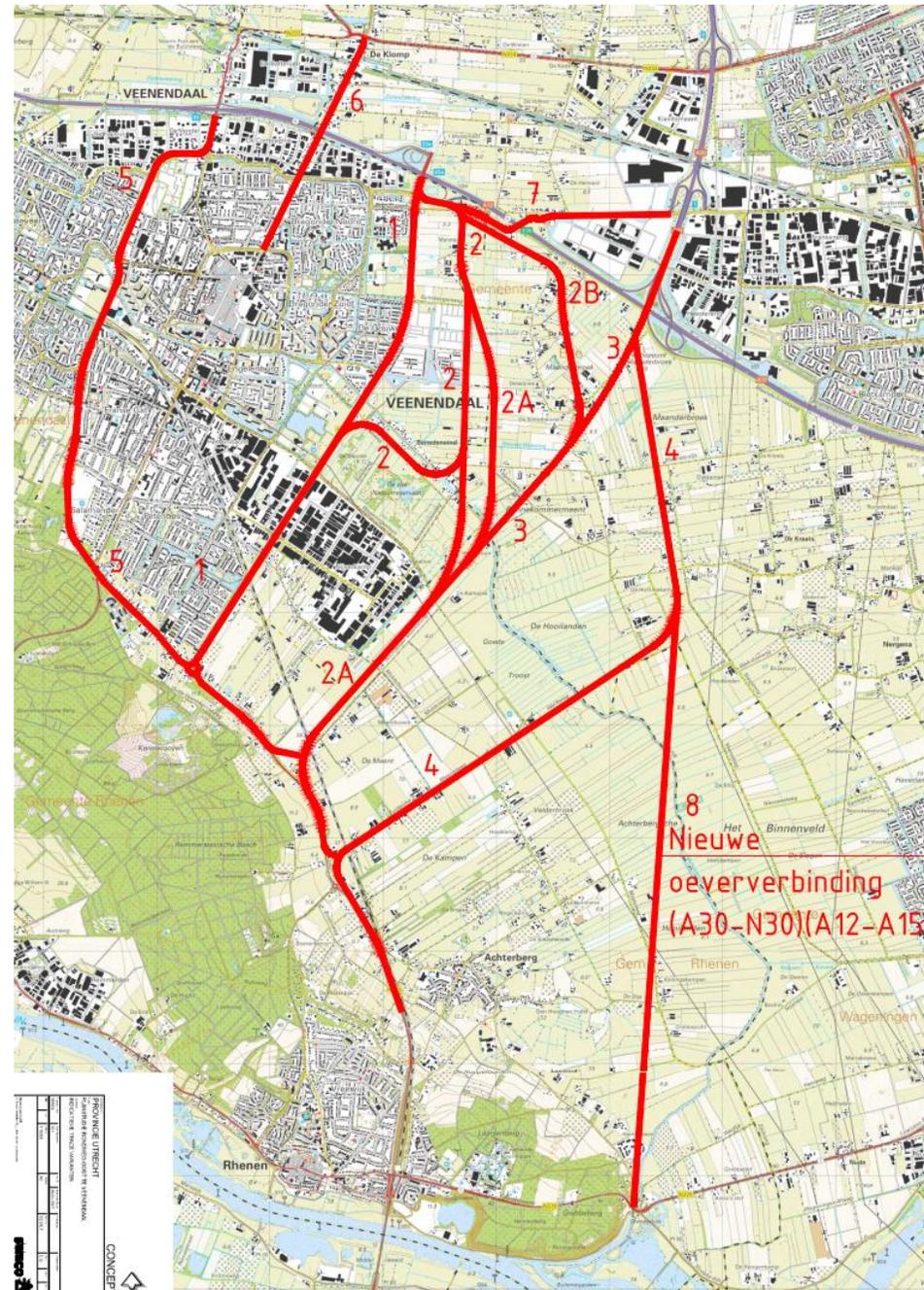
- Ontwerp-provinciaal inpassingsplan (PIP).
- Zienswijzen (belanghebbenden en belangstellenden).
- Provinciaal inpassingsplan.
- Beroep bij Raad van State (belanghebbenden).

Besluitvorming en participatie (stap 1 t/m 4)

- Stap 1: Probleemstelling (april)
 - openbare informatieavond (11 april)
- Stap 2: Inventarisatie en vergelijkbaar maken mogelijke alternatieven (april/mei)
 - suggesties Raad (3 april) en klankbordgroep (4 april);
 - openbare informatieavond. (11 april)
- Stap 3: Selectie kansrijke alternatieven (juni-augustus)
 - Inbreng Raad via “wensen- en bedenkingenprocedure”
 - Advies Klankbordgroep aan gemeente
 - Besluit in Stuurgroep
 - Openbare Informatieavond (begin september)
- Stap 4; keuze voorkeursalternatief: (september- december).
 - projectwebsite;
 - Inloopavond;
 - advies klankbordgroep aan gemeente;
 - Adviesgemeenteraad (december).

Heeft u nog aanvullingen?

- Reactieformulier + kaartje
- Tot 1 mei indieningstermijn
- Email: N233rondweg@provincie-utrecht.nl



Welke vragen leven er bij u



SWECO

