

Bijlage 1: Alternatieven voor de tijdelijke capaciteitsuitbreiding

Oplossing

Tot de volgende oplossing heb ik gezamenlijk met het college van Burgemeester en Wethouders van gemeente Utrecht besloten:

- Stapsgewijze openstelling van A2 Amsterdam richting Utrecht
- Voorbereiding en realisatie van capaciteitsuitbreiding (oostvariant) gereed april 2010.

Uit een verkeerskundige onderbouwing blijkt dat deze oplossing leidt tot:

- het wegnemen van de flessenhals van 2x3 rijstroken bij de Landtunnel Leidsche Rijn;
- het oplossen van de dagelijkse zware files tussen de knooppunten Holendrecht en Oudenrijn;
- het voorkomen van extra belasting van het Utrechtse wegennet.
- De tijdelijke faseringsstap met extra capaciteitsuitbreiding lost het doorstromingsprobleem op de A2 op en heeft positieve effecten op de bereikbaarheid en leefbaarheid (milieu) van Utrecht.

Analyse

De A2 van Utrecht richting Amsterdam is verbreed tot vijf rijstroken en is recent opengesteld. De A2 van Amsterdam richting Utrecht is eveneens verbreed tot vijf rijstroken en is gereed voor gebruik. In deze situatie zal zonder maatregelen tot uiterlijk eind 2012 een flessenhals ontstaan ter hoogte van de tunnel. Uit verkeerskundige berekeningen volgt dat zich zonder maatregelen van Amsterdam richting Utrecht een zware file zal opbouwen van langzaam rijdend verkeer. Van Utrecht richting Amsterdam blijft sprake van de bestaande filevorming ten zuiden van aansluiting Hooggelegen en knooppunt Oudenrijn.

Onderstaand worden de verschillende alternatieven voor het oplossen van het hierboven beschreven knelpunt beschreven.

Alternatieven

Aangezien met een capaciteitsuitbreiding ter hoogte van de tunnel de doorstroming en bereikbaarheid van Utrecht verbeterd wordt, zijn met gemeente Utrecht drie opties onderzocht:

1. de situatie 2x5 rijstroken met flessenhals van 2x3 rijstroken;
2. benuttingvariant;
3. een tijdelijke faseringsstap, waarin extra capaciteit wordt aangeboden.

1. 2 x 5 rijstroken met flessenhals 2 x 3 rijstroken

In deze situatie zal van Utrecht richting Amsterdam sprake blijven van de bestaande filevorming ten zuiden van aansluiting Hooggelegen en knooppunt Oudenrijn. Van Amsterdam richting Utrecht zal zich een zware file opbouwen van langzaam rijdend verkeer. Hierdoor wordt het Utrechtse wegennet zwaarder belast waardoor de leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad verder onder druk komen te staan.

2. Benuttingsvariant

In het kader van deze variant is bekeken of door efficiënter gebruik van het huidige wegennet met behulp van aanvullende maatregelen, zoals aanpassing snelheid en/of actieve omleidingen, de doorstroming en bereikbaarheid kunnen verbeteren zonder negatieve consequenties voor het onderliggend wegennet. De

mogelijkheden voor benutting zijn beperkt. De bestaande infrastructuur is reeds geoptimaliseerd.

Bovendien zijn alternatieve routes overvol, mede als gevolg van werkzaamheden in het kader van de Spoorwet-projecten in de omgeving van Utrecht. Een benuttingvariant blijft daarmee beperkt tot het beheersen van de problematiek.

De maatregelen die hiervoor nodig zijn betreffen:

- terug gaan van 5 naar 3 rijstroken ten noorden van de aansluiting Noordelijke Ring Utrecht (NRU);
- ontlasten van de flessenhals bij de Landtunnel Leidsche Rijn door het verkeer op de A2 richting Utrecht, De Meern en Leidsche Rijn hoofdzakelijk via de NRU en Lage Weide te geleiden.

Met dit alternatief wordt de doorstroming op de A2 niet verbeterd. Het Utrechtse wegennet wordt bij het uitvoeren van de benuttingsvariant zelfs zwaarder belast.

3. Tijdelijke capaciteitsuitbreiding

Door gebruik te maken van de beschikbare ruimte naast de tunnel kan de huidige filevorming op de A2 teruggebracht worden en zal de doorstroming op de A9 en A10 verbeteren. Ook zal de bereikbaarheid van Utrecht verbeteren. Als gevolg van deze verbetering wordt voorkomen dat er meer gebruik wordt gemaakt van het Utrechtse wegennet waardoor de leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad verder onder druk komen te staan.

De A2 van Amsterdam en Utrecht is gereed en kan worden opengesteld voor het verkeer. Het stapsgewijs openstellen van dit traject gecombineerd met een tijdelijke capaciteitsuitbreiding ter hoogte van de tunnel heft de flessenhals op. Daardoor wordt de filevorming tussen knooppunt Holendrecht en knooppunt Oudenrijn weggenomen. Dit heeft een aantal positieve effecten op doorstroming en bereikbaarheid:

- weggebruikers op dit A2 traject worden niet meer dagelijkse geconfronteerd met zware files;
- de aansluitingen Lage Weide, NRU en Hooggelegen worden goed bereikbaar;
- het gebruik van het Utrechtse wegennet neemt af, doordat het verkeer voor de meest dichtbij zijnde aansluiting zal kiezen.

De tijdelijke capaciteitsuitbreiding is afdoende om het knelpunt tijdelijk op te heffen. Van Utrecht richting Amsterdam wordt tijdelijk één extra strook aangeboden. Dit is minder dan de eindsituatie, maar afdoende om filevorming te voorkomen. Van Amsterdam richting Utrecht worden 4 rijstroken en een dynamische rijstrook aangeboden. Dit wordt gerealiseerd in de vorm van een rijbaan voor doorgaand verkeer en een rijbaan voor lokaal verkeer.

Voor de tijdelijke capaciteitsuitbreiding zijn twee opties onderzocht, een oost- en westvariant met elk diverse (in totaal een 15-tal) subvarianten. Bij de westelijke variant wordt het verkeer van Amsterdam richting Utrecht deels langs de westkant van de tunnel geleid. Bij de oostvariant wordt al het verkeer via de oostkant geleid over een verbrede A2 op haar huidige ligging. De westvariant veroorzaakt een toename van geluid bij nabijgelegen woningen en zal de ontwikkeling van Leidsche Rijn hinderen. Deze westvariant is daarmee niet uitvoerbaar.