



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
t.a.v. Minister Harbers
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

ONDERWERP	Alternatief voor Tracébesluit Ring Utrecht (ARU)	TELEFOONNUMMER	0618300493
DATUM	20-12-2023	E-MAILADRES	Bart.althuis@provincie-utrecht.nl
DOCUMENTNUMMER	UTSP-806222231-11002	BIJLAGEN	Rapportage Alternatief Ring Utrecht en rapport MKBA

Geachte minister Harbers,

Het coalitieakkoordakkoord Rutte IV biedt de regio de kans om een alternatief te ontwikkelen voor het Tracébesluit Ring Utrecht. Hierbij bieden wij u als regio het alternatief aan zoals we dat we hebben ontwikkeld. We gaan graag met u in overleg om het alternatief te bespreken, het vervolgens verder uit te werken en zo nodig aanvullend onderzoek te doen als er punten zijn die vragen oproepen.

Aanpak gericht op maatschappelijke vraagstukken

Het Alternatief Ring Utrecht berust op drie pijlers:

1. Verbeteren van alternatieven voor de auto
2. Vergroten van de wegcapaciteit
3. Beter benutten van het wegennet

Binnen deze drie pijlers hebben we maatregelen uitgewerkt die bijdragen aan het realiseren van landelijke en regionale opgaven op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid, klimaat, gezondheid en woningbouw. Alle bovenwettelijke geluidsmaatregelen uit de bestuursovereenkomst A27/A12 Ring Utrecht maken onderdeel uit van het ARU. We hebben diverse ingenieurs- en adviesbureaus laten doorrekenen wat de effecten van het ARU zijn. Naast een beoordeling aan de hand van verkeersmodellen, haalbaarheid en kosten, hebben we ook gekeken naar de impact op brede welvaart. Om die impact te bepalen hebben we een breed beoordelingskader opgesteld, gebaseerd op recente inzichten van het Planbureau van de Leefomgeving (PBL). Dat beoordelingskader richt zich niet alleen op het functioneren van het mobiliteitsnetwerk voor verschillende gebruikers, maar ook op de kwaliteit van leven voor inwoners van stad en regio.

Positieve MKBA-score ARU

Aan de hand van deze informatie is een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) opgesteld. Daarin zijn de verwachte kosten en maatschappelijke baten van het ARU en het Tracébesluit met elkaar vergeleken. De resultaten laten zien dat de maatschappelijke baten van het Tracébesluit en het ARU vergelijkbaar zijn, maar dat de kosten van het Tracébesluit aanzienlijk hoger zijn. De baten-kostenratio van het ARU is ook zonder de invoering

van Betalen naar Gebruik positief. Ook de kwalitatief beoordeelde aspecten zoals welzijn spelen een rol in de besluitvorming. Op deze aspecten laat het ARU een positiever resultaat zien dan het Tracébesluit.

Expertpanel oordeelt positief over ARU

Vanaf de start van de ontwikkeling van het ARU heeft een panel van experts, dat bestaat uit drie hoogleraren op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit, kritisch meegekeken met het plan en erover geadviseerd. Het expertpanel heeft geconstateerd dat nieuwe maatschappelijke ontwikkelingen adequaat zijn meegenomen bij de ontwikkeling en analyses van het alternatief. De conclusies die worden geformuleerd zijn navolgbaar vanuit de uitkomsten van het onderzoek. Het expertpanel waardeert het brede beoordelingskader. De uitkomsten lijken volgens het expertpanel voldoende degelijk om te gebruiken voor besluitvorming.

Resultaten

In de bijlagen bij deze aanbestedingsbrief vindt u de resultaten van het onderzoek. Het betreft:

1. De rapportage met de resultaten van het ARU;
2. De MKBA met daarin de vergelijking van de referentiesituatie (situatie in 2040 zonder aanvullende maatregelen) met de kosten en baten van het Tracébesluit en het alternatief.

Daarnaast is via www.alternatiefringutrecht.nl een samenvatting van het ARU beschikbaar.

Noordelijke Randweg Utrecht belangrijke schakel in het netwerk

Gemeente en provincie geven in samenwerking met het Rijk de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) zo vorm dat die het groeiende autoverkeer kan verwerken en bijdraagt aan de leefbaarheid in Overvecht. Een goed functionerende NRU is nodig voor het alternatief voor het Tracébesluit Ring Utrecht, een bereikbare regio en een robuust nationaal wegennetwerk. De komende maanden werken gemeente en provincie kansrijke NRU-varianten uit om samen met het Rijk tot afspraken te komen over één voorkeursvariant. In het eerste kwartaal van 2024 zullen wij u hierover nader informeren.

Conclusie: een gelijkwaardig alternatief voor minder geld

In het ARU verbreden we de betonnen bak waarin de A27 ligt niet, maar benutten we de bestaande breedte van de weg optimaal, zodat er meer verkeer op past en tegelijk het bos bij Amelisweerd behouden kan blijven. Bovendien voorkomen we hiermee een kostbare en risicovolle verbreding van de betonnen bak waarin de weg ligt. Daarnaast wordt in het ARU het verkeer beter verdeeld over de wegen rondom Utrecht, waaronder de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU), waardoor de bereikbaarheid verbetert. Tot slot worden in het ARU de alternatieven voor de auto verbeterd door investeringen in openbaar vervoer, fietsnetwerk en mobiliteitshubs. Met deze maatregelen blijkt uit de doorrekening van de adviesbureaus dat een gelijkwaardige bereikbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid kan worden bereikt als met het Tracébesluit. Het ARU zorgt voor beperktere groei van het autoverkeer ten opzichte van het Tracébesluit, ook op het onderliggend wegennet, waarmee we veel fileproblemen kunnen voorkomen. De mogelijkheden om nieuwe woongebieden te ontsluiten, (o.a. Rijnenburg) zijn bij het ARU hetzelfde als bij het Tracébesluit. Bovendien voorkomen we met het ARU het aantasten van de omgeving, zoals het verlies van een deel van Amelisweerd en brengt het ARU minder kosten en risico's met zich mee dan het Tracébesluit.

Breed regionaal draagvlak voor het alternatief

Het alternatief hebben we opgesteld als provincie en gemeente Utrecht in nauwe samenwerking met de gemeenten Bunnik, Zeist, Houten, Nieuwegein, De Bilt en Stichtse Vecht. We zijn blij met de ruimte die het Rijk geboden heeft om een alternatief voor het Tracébesluit uit te werken.

Constructieve gesprekken met stakeholders en kennisinstellingen

Over het ARU zijn we in gesprek gegaan met verschillende stakeholders, waaronder de Kerngroep Ring Utrecht en werkgevers en onderwijsinstellingen in de regio. We zijn deze organisaties dankbaar voor hun opmerkingen waar we profijt van hebben gehad. Ook hebben we ons voordeel gedaan met enkele suggesties van het PBL en het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) over de aanpak en voorlopige resultaten.

Vervolg

We zijn blij dat het is gelukt om een alternatief voor het Tracébesluit Ring Utrecht op te stellen. Onderzoek door deskundige bureaus en beoordeling door een panel van onafhankelijke experts geeft aan dat met het alternatief een gelijkwaardige bereikbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid kan worden bereikt als met het Tracébesluit. Dat geeft ons vertrouwen dat het alternatief zoals we dat voorstellen een goede basis biedt om gezamenlijk uit te werken en daarmee als Rijk en regio een goede bereikbaarheid en leefbaarheid in de Metropoolregio Utrecht te realiseren en ruimte te creëren voor doorgaand verkeer.

Hoogachtend,

André van Schie
Gedeputeerde provincie Utrecht

Lot van Hooijdonk
Wethouder gemeente Utrecht

Julie d'Hondt
Wethouder gemeente Bunnik

Wouter Catsburg
Wethouder gemeente Zeist

Wouter van den Berg
Wethouder gemeente Houten

Ellie Eggengoor
Wethouder gemeente Nieuwegein

Pim van de Veerdonk
Wethouder gemeente De Bilt

Frank van Liempdt
Wethouder gemeente Stichtse Vecht

cc. vaste Tweede Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat