

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Wouter van Mierlo	Datum	20 december 2023
Doorkiesnummer	14030	Kenmerk	11930973
E-mail	w.van.mierlo@utrecht.nl	Onderwerp	Alternatief voor Tracébesluit Ring Utrecht
Bijlage(n)	Samenvatting, Rapportage ARU en MKBA	Beleidsveld	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Hierbij bieden we u het alternatief voor de verbreding van de A27 aan: het Alternatief Ring Utrecht (ARU). We hebben het ARU samen met de provincie opgesteld, in nauwe afstemming met de regiogemeenten. We bieden het alternatief aan aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat. In deze brief schetsen we u het ARU op hoofdlijnen en geven het vervolgproces aan dat we voor ogen hebben.

Aanleiding

Op 21 januari 2022 hebben we u [per brief](#) geïnformeerd over hoe we met de provincie een alternatief (ARU) willen ontwikkelen voor de geplande reconstructie van de snelweg A27, onderdeel van de Ring Utrecht. Met dit alternatief willen we de verbreding van de betonnen bak bij Amelisweerd voorkomen zodat dit landgoed gespaard blijft. Vervolgens hebben we u per brief geïnformeerd over de [ARU-aanpak](#) (7 juli 2022), [mogelijke bouwstenen voor het alternatief](#) die we zijn gaan onderzoeken (1 februari 2023) en de [voortgang op het ARU-dossier](#) (21 april 2023). Dit onderzoek is nu afgerond.

Aanpak gericht op maatschappelijke vraagstukken

Het Alternatief Ring Utrecht zoals we dat voorstellen en aan het Rijk aanbieden berust op drie pijlers:

1. Verbeteren van alternatieven voor de auto, in combinatie met het ontmoedigen van autogebruik door parkeerbeleid en met het stimuleren van spitsmijding;
2. Vergroten van de wegcapaciteit van de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten en de bestaande snelweg A27 bij Amelisweerd, door de beschikbare ruimte in de bak optimaal te benutten;
3. Beter benutten van het onderliggend en het hoofdwegennet.

In de bijlagen bij deze brief worden de pijlers uitgebreid toegelicht.

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 en klimaat, gezondheid en woningbouw. Daarbij hebben we extra zorg besteed aan een verkeersveilig alternatief. De analyse die we door deskundige adviesbureaus hebben laten uitvoeren geeft aan dat de door ons voorgestelde oplossing verkeersveilig is. Dat is ook het oordeel van een panel van onafhankelijke experts.

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 de uitkomsten van de hiervoor genoemde doorrekeningen is een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) opgesteld. Daarin zijn de verwachte kosten en maatschappelijke baten van het ARU en het reconstructie A27/A12 Ring Utrecht (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 ARU aanzienlijk lager zijn. We hebben een analyse laten maken van het ARU zonder en met invoering van 'betalen naar gebruik'. Hieruit blijkt dat zonder de maatregel een stevige groei van het autoverkeer te verwachten is. De baten-kostenratio van ARU zonder de maatregel is lager, maar nog steeds positief (boven de 1). 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 raadsbrief 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 realiseren in samenwerking met het Rijk een Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) 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.

Het Alternatief Ring Utrecht zorgt voor een minder sterke groei van het verkeer op de NRU dan het tracébesluit. Desondanks neemt het verkeer op de NRU in de komende decennia toe. De huidige NRU heeft onvoldoende capaciteit om deze toekomstige verkeersvraag te kunnen verwerken. Omdat de NRU een belangrijke schakel is in het functioneren van het regionale en nationale wegennetwerk, hebben het Rijk, provincie en gemeente Utrecht al in 2010 afspraken gemaakt over de aanpak van de NRU. In het kader van de herprioritering van de rijksbijdrage uit het Mobiliteitsfonds staat de NRU op dit moment op de pauzestand. De komende maanden werken gemeente en provincie kansrijke NRU-varianten uit om samen met het Rijk tot afspraken komen over één voorkeursvariant inclusief afspraken over het opnieuw activeren en realiseren van het project. In het eerste kwartaal van 2024 zullen wij u hierover nader informeren.

Conclusie: een gelijkwaardig alternatief voor minder geld

Bij het alternatief voor het tracébesluit kiest de regio voor een verbreding van de A27 zonder dat de betonnen bak verbreed hoeft te worden, het beter benutten van het wegennet, waaronder de NRU, en instandhouding van het bos bij Amelisweerd. Ook investeren we met het ARU in het openbaar vervoer, fietsnetwerk en mobiliteitshubs. Met deze maatregelen blijkt -uit de doorrekening van de adviesbureaus- dat een gelijkwaardige bereikbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid kan

Burgemeester en wethouders

Datum 19 december 2023
Ons kenmerk 11930973

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 alternatief minder kosten en risico's met zich mee.

Wat op basis van het ARU de mogelijkheden zijn voor de ontwikkeling van de woningbouwlocatie Archimedeskwartier, gelegen in de in de oksel van het Knooppunt A27-Rijnsweerd, moeten we nader onderzoeken. Hierover informeren we u in de eerste helft van 2024.

Omliggende gemeenten ondertekenen het alternatief

Het alternatief is uitgewerkt door de provincie en de gemeente Utrecht in nauwe samenwerking met de gemeenten Bunnik, Zeist, Houten, Nieuwegein, De Bilt en Stichtse Vecht. Dat is bijzonder, omdat het een knelpunt op het hoofdwegennet is, waar het Rijk bevoegd gezag voor is. Dat maakt dit een project met een bijzondere rolverdeling tussen Rijk en regio. We zijn blij met de ruimte die het Rijk heeft geboden om een alternatief voor het tracébesluit uit te werken. Met het ministerie hebben we afstemming gehad over het proces en met RWS heeft gedurende het proces inhoudelijk overleg plaatsgevonden over de te hanteren uitgangspunten voor het alternatief.

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.

Vervolgproces

We zijn blij dat het ons is gelukt om een alternatief voor het tracébesluit Ring Utrecht op te stellen. Een alternatief dat blijktens onderzoeken door adviesbureaus en ondersteund door een panel van onafhankelijke experts een gelijkwaardige oplossing biedt voor de bereikbaarheids-problematiek, verkeersveilig is en minder kosten en risico's met zich meebrengt.

We bieden het alternatief samen met de provincie en mede namens de regiogemeenten aan aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Het Rijk is immers verantwoordelijk voor de Ring Utrecht. Met het Rijk gaan we graag ons voorstel voor het alternatief bespreken, verder uitwerken en zo nodig aanvullend onderzoek doen op punten waar nog vragen over zijn. We zien daarom in vertrouwen uit naar deze vervolgstappen. Om zo, als Rijk en regio, de bereikbaarheid, leefbaarheid en het vestigingsklimaat van de Metropoolregio Utrecht te versterken, een bijdrage te leveren aan brede welvaart, de realisatie van nieuwe woningbouw mogelijk te maken. Wij houden u op de hoogte over het vervolg.

De leden van Provinciale Staten en omliggende gemeenten ontvangen een brief van gelijke strekking.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,