

mevrouw ir. I. de Bondt

Wethouder voor Mobiliteit, Beheer Openbare Ruimte, Water, Milieu, Aanbesteding en wijk Zuid

Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht

Telefoon 030 – 286 11 11 **Fax** 030 – 286 14 71

www.utrecht.nl

Aan de gemeenteraad

UTRECHT

Behandeld door	Marieke Zijp	Datum	4 november 2009
Doorkiesnummer	286 4402	Ons kenmerk	09.101544
E-mail	m.zijp@utrecht.nl	Onderwerp	Voorkeursrichting Planstudie Ring Utrecht
Bijlage(n)	4	Verzonden	Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden
Uw kenmerk			
Uw brief van			

Geachte dames en heren,

Met deze brief informeer ik u over de overeenstemming die rijk en regio met elkaar hebben bereikt in het bestuurlijk overleg MIRT van 3 november 2009 over de voorkeursrichting Planstudie Ring Utrecht. De voorkeursrichting bestaat uit een verbreding van de A27, inclusief de aanleg van een natuur overkapping, een verbreding van de A12 en het opwaarderen van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU). Met deze maatregelen verbetert de doorstroming op de Ring Utrecht aanzienlijk en is het niet nodige nieuwe wegen aan te leggen aan de west- of oostkant van Utrecht. Met de voorkeursrichting is een robuuste en toekomstvaste oplossing gevonden voor de verkeersproblematiek op de Ring Utrecht. De oplossing moet passen binnen de geldende wettelijke normen voor leefbaarheid, luchtkwaliteit en geluid om zo de leefbaarheid voor bewoners van Utrecht te waarborgen.

Leeswijzer

In het vervolg van deze brief schets ik u eerst in het kort de context waarin de voorgenomen voorkeursrichting tot stand is gekomen. Vervolgens informeer ik u meer in detail over de voorkeursrichting Ring Utrecht. De voorkeursrichting is tot stand gekomen op basis van onderzoeksresultaten uit de start van de 1^e fase MER planstudie Ring (weergegeven in de 'Voortgangsnotitie Planstudie Ring') en het uitgevoerde onderzoek Tussenfase Ring. De belangrijkste resultaten van het uitgevoerde onderzoek in de Tussenfase van de Planstudie Ring Utrecht worden kort weergegeven. De onderzoeksopzet en de samenvattende rapportage zijn als bijlage bij deze brief bijgevoegd. Daarna geef ik aan op grond van welke argumenten de voorkeursrichting is gekozen. Tot slot wordt het vervolg proces aangegeven.

Context

In het kader van het programma VERDER, onderdeel van Randstad Urgent, werken Rijk en regio samen aan een integrale aanpak om de bereikbaarheid van de regio Midden-Nederland te verbeteren. Het doel is de regio Midden-Nederland economisch vitaal te houden en tegelijkertijd het aantrekkelijke woon- en werkklimaat te versterken. Op 13 november 2006 hebben het Rijk en de regio Utrecht daartoe een bestuursovereenkomst gesloten. Hierin is afgesproken de bereikbaarheid van de regio Midden-Nederland tussen 2014 en 2020 te verbeteren met het VERDERpakket. Het VERDERpakket is een pakket met samenhangende maatregelen om de bereikbaarheid (auto, OV, fiets en goederenvervoer) van negen werkkernen in Utrecht, Nieuwegein en Amersfoort te verbeteren, met als randvoorwaarde dat de leefbaarheid en de veiligheid voldoet aan de geldende normen en/of richtlijnen.

Datum 4 november 2009

Ons kenmerk 09.101544

Het Rijk investeert hiertoe maximaal 2,6 miljard euro in verbetering van het hoofd- en onderliggend wegennet, waarvan maximaal 1,2 miljard in de planstudie Ring Utrecht en maximaal 1,4 miljard euro in de planstudie knooppunt Hoevelaken. De gezamenlijke regionale partijen investeren maximaal 500 miljoen euro aan overige maatregelen, zoals verbetering van openbaar vervoer, fiets, P+R, mobiliteits- en verkeersmanagement. Over de no-regret en basis maatregelen die uit dit budget worden gefinancierd heeft u inmiddels besloten en het aanvullend pakket is u al ter besluitvorming aangeboden. Voor de planstudie knooppunt Hoevelaken is een voorkeursalternatief bepaald. Het laatste onderdeel van het VERDER-pakket is het voorkeursalternatief planstudie Ring Utrecht.

De planstudie Ring Utrecht is in december 2008 gestart met de startnotitie Planstudie Ring. Vervolgens zijn in mei 2009 de Richtlijnen MER 1e fase vastgesteld en was de planning dat voor de zomervakantie van 2009 een voorkeursalternatief zou worden bepaald. Door de complexiteit van de materie bleek deze planning niet haalbaar en is daarom op 6 juli 2009 in het BO MIRT besloten de 1e fase MER te verlengen. De verlenging kreeg de vorm van een tussenfase, die moest uitmonden in een voorkeursrichting Ring Utrecht. Daarbij is afgesproken dat er naar werd gestreefd om op 3 november 2009 een voorkeursrichting voor de Ring te bepalen. In de tussenfase zijn subvarianten van de vier hoofdvarianten nader onderzocht. De opzet van het onderzoek van de tussenfase is op 25 augustus 2009 door de colleges van B&W en GS vastgesteld. De opzet van dit onderzoek is zoals gezegd als bijlage bijgevoegd. Het is door grote inspanningen van alle betrokken partijen gelukt om conform de gemaakte bestuurlijke afspraken op 6 juli 2009 over de Planstudie Ring Utrecht in het BO MIRT van 3 november 2009 de voorkeursrichting Ring Utrecht ter besluitvorming te agenderen.

Overeenstemming BO MIRT: Voorkeursrichting Planstudie Ring Utrecht

In het BO MIRT is door Rijk en regio geconcludeerd dat op basis van het onderzoek Tussenfase Ring een vergroting van de wegcapaciteit van de Ring Utrecht noodzakelijk is. Alles overwegende hebben Rijk en regio een voorkeur voor het oplossen van de problematiek op de Ring Utrecht aan de oostzijde van de stad (het oostelijke alternatief). De voorkeursrichting bestaat uit:

- o Uitbreiding van de capaciteit van de A27 aan de Oostzijde van Utrecht tussen de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd en de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd zelf, waarbij verkeersstromen worden gescheiden (ontweven);
- o Uitbreiding van de A12 (met een extra rijstrook in beide rijrichtingen op de parallelbaan);
- o Opwaardering van de Noordelijke Randweg Utrecht (ongelijkvloers en streven naar 100 km per uur);
- o Overkluizing van de A27 over een lengte van ongeveer 250 meter.

Voor de uitbreiding van de A27 gaat de voorkeur uit naar het verbreden van de bestaande bak met ongeveer 15 meter aan weerszijden (met in iedere rijrichting 6 of 7 rijstroken).

Randvoorwaarde is het gereserveerde budget van 1,2 miljard euro (inclusief BTW en BLD). De totale kosten van het voorkeursalternatief worden in de eerste, grove raming geschat op 1,4 miljard euro. In deze fase is sprake van een globale en conservatieve kostenraming, waarin meevallers van de huidige markt nog niet zijn verwerkt. In de volgende fase moeten de kosten nader worden uitgewerkt. Het dichten van het gat moet worden gevonden in allereerst technische innovaties in het ontwerp. Mocht dit niet voldoende opleveren dan wordt gekeken of er financiële meevallers zijn bij de andere projecten uit het totale VERDER pakket. Blijft er daarna nog een financieel gat dan wordt gezocht naar aanvullende budgetten van Rijk en regio. Het voorkeursalternatief is een totaalpakket. Dat houdt in dat het gat niet wordt gedicht door onderdelen af te laten vallen.

Een tweede randvoorwaarde is dat de voorkeursrichting realiseerbaar moet zijn binnen de wettelijke normen ten aanzien van luchtkwaliteit en geluidshinder.

Het verdere onderzoek naar een mogelijke ontwikkeling van de A12-zone (na 2020) wordt losgekoppeld van de uitwerking van de voorkeursvariant binnen de planstudie Ring Utrecht.

Datum 4 november 2009

Ons kenmerk 09.101544

Deze voorkeursvariant wordt in het A12-zone onderzoek als uitgangspunt meegenomen in de zin dat de ontwikkelingen geen ontoelaatbare druk op de hoofdinfrastructuur (A12) mag genereren. Tevens zal onderzocht worden of de aanpassingen aan (de aansluitingen van) de A12 zodanig kunnen worden uitgevoerd dat zij bijdragen aan de mogelijke ontwikkeling van de A12 zone. Uitgangspunt bij het bepalen van de voorkeursrichting is geweest dat de ontwikkeling van de A12 zone door de voorkeursrichting niet onmogelijk mag worden gemaakt.

Belangrijkste resultaten Onderzoek Tussenfase Ring Utrecht

Bij deze brief zijn zowel de 'Opzet van het onderzoek Tussenfase MER' als de samenvattende notitie van het onderzoeksrapport bijgevoegd. De complete Eindrapportage Tussenfase Ring Utrecht is beschikbaar op www.ikgaverder.nl.

Opzet onderzoek

In de opzet van het onderzoek Tussenfase Ring Utrecht staat dat de alternatieven kwantitatief onderzocht worden op verkeerskundige aspecten (middels modelberekeningen) en kwalitatief op techniek, milieu, gezondheid, ruimtelijke ontwikkeling, inpassing, kosten en baten. Dit laatste houdt in dat kwalitatief is beoordeeld of de varianten te realiseren zijn binnen de wettelijke normen voor luchtkwaliteit en geluid en welke effecten ze hebben voor wat betreft de andere aspecten.

Er worden 3 samengestelde alternatieven onderscheiden, namelijk een oostelijk-, westelijk- en combinatie alternatief. Het oostelijk alternatief is daarbij nog onderverdeeld in vier subvarianten:

- o benutten van de bestaande bak (6 versmalde rijstroken in iedere rijrichting, 80 km/h);
- o verbreden van de bestaande bak (6 of 7 rijstroken in iedere rijrichting);
- o aanleggen van een nieuwe bak naast de bestaande bak (in totaal 7 rijstroken in iedere rijrichting);
- o aanleggen van een tunnel naast de bestaande bak onder Amelisweerd (in totaal 7 rijstroken in iedere rijrichting).

Tevens staat in de opzet dat er moet worden gekeken naar de effecten van het OV +++ alternatief en de mate van probleemoplossendheid van de voorstellen van de Kracht van Utrecht (hiermee wordt uitvoering gegeven aan de raadsbreed gesteunde motie om de voorstellen van de Kracht van Utrecht volwaardig mee te nemen in de 1e fase MER Ring Utrecht).

Tot slot moet worden onderzocht welke opties er zijn voor de raakvlakken tussen de Planstudie Ring Utrecht en de mogelijke ontwikkeling van de A12 zone.

Belangrijkste bevindingen van het onderzoek Tussenfase Ring Utrecht

OV+++ / Kracht van Utrecht

Het OV+++ en het voorstel van de Kracht van Utrecht zijn onderzocht. In deze alternatieven wordt de oplossing voor de verkeersproblematiek gezocht in maximale inzet op prijsbeleid, openbaar vervoer, fietsgebruik, mobiliteitsmanagement alsmede sturing via ruimtelijke ordening. Deze alternatieven bevatten extra maatregelen bovenop de maatregelen van het VERDER-pakket, die in alle alternatieven zijn meegenomen. Het voorstel van de Kracht van Utrecht kent aanzienlijk verdergaande maatregelen dan OV+++ , met name voor wat het betreft het beprijzen van autoverkeer. Bovenop het basistarief van 7 ct/km, kent de Kracht van Utrecht een spitstarief van 11 ct/km (totaal 18 ct/km).

Rijk en regio hebben waardering voor de positieve wijze waarop de Vrienden van Amelisweerd en Natuur en Milieufederatie Utrecht meedenken over de aanpak van de mobiliteitsproblemen in de regio Utrecht. Uit de studie blijkt dat elementen in de Kracht van Utrecht op het gebied van OV, mobiliteitsmanagement en fiets waardevol kunnen zijn uit het oogpunt van het verbeteren van de bereikbaarheid en een verdere kwaliteitsverbetering van het OV. De meest effectieve en haalbare maatregelen zijn dan ook opgenomen in het VERDER-pakket. Naar een aantal openbaar vervoer

Datum 4 november 2009

Ons kenmerk 09.101544

maatregelen vindt nader onderzoek plaats. Zo zal het kabinet de kansrijkheid van de spoorverbinding Utrecht–Breda onderzoeken in het kader van de integrale Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (Tweede Kamer, vergaderjaar 2009–2010, 29 984 en 32 123 A, nr. 202). De regio zal nader onderzoek uitvoeren naar aanvullend regionaal OV.

Het blijkt echter ook dat de maatregelen voor mobiliteitsmanagement, fiets en openbaar vervoer in beperkte mate leiden tot een afname van verkeer op de Ring Utrecht (-4% tot -5% ten opzichte van de referentiesituatie met het VERDER-pakket). Hiermee worden de knelpunten op de weg niet opgelost. Daarnaast zijn er met de Kracht van Utrecht zeer grote investeringen gemoeid (> 6 mld euro).

Het voorgestelde vergaande prijsbeleid leidt tot, een door de Kracht van Utrecht veronderstelde, significante afname van het verkeer. Met het verhogen van de kosten voor de automobilist door invoering van een spitsheffing bovenop het basistarief van 7 ct/km wordt het verkeer 'wegbeprijsd'. Dit gebeurt echter niet voldoende om op verkeersproblemen op de A27 op te lossen. Daarnaast heeft een vergaand prijsbeleid negatieve effecten voor de concurrentiepositie van Utrecht en ligt de bevoegdheid voor de invoering van het prijsbeleid niet bij de betrokken partijen bij de planstudie Ring Utrecht. Tevens wijzen wij erop dat het kabinetsvoornemen om kilometerheffing in te voeren uitgaat van 'budgetneutraal' en dat de voorstellen van de Kracht van Utrecht hier niet aan voldoen.

De samengestelde varianten

De benodigde capaciteitsuitbreiding van de Ring Utrecht is een complexe opgave door het ingewikkelde en zwaarbelaste verkeerskundige systeem, technische complicaties en de ligging in kwetsbaar gebied. Er is geen eenvoudige oplossing. De gezamenlijke ambitie van Rijk en regio is een oplossing die de verkeersproblematiek (ook op lange termijn) oplost, waarbij tegelijkertijd de impact op de omgeving zo beperkt mogelijk is. Op 6 juli 2009 is tijdens het BO MIRT al geconcludeerd dat een weg door Leidsche Rijn en door Amelisweerd niet kansrijk zijn.

Conclusies ten aanzien van de verschillende varianten:

De *westelijke variant* lost de problemen op de Ring onvoldoende op. Het alternatief is technisch complex. De impact van dit alternatief op landschappelijke waarden is hoog. De variant nodigt uit tot extra economische ontwikkeling rond het knooppunt NRU-A12 en de noordrand van Utrecht. Dit is niet in lijn met het vingerend beleid. De totale kosten zijn relatief hoog (2,45 miljard euro) en daarom valt de kosten baten analyse ook niet goed uit. Een verdiepte ligging van de doorgetrokken NRU is technisch eigenlijk niet mogelijk, terwijl dat wel een voorwaarde was die is opgenomen in de onderzoeksopzet.

De oostelijke subvariant *'benutten van de bestaande bak' (inclusief NRU en A12 maatregelen)* verbetert de verkeersdoorstroming t.o.v. de Referentiesituatie 2020, maar niet voldoende. Door het versmallen van de rijstroken en het opheffen van de vluchtstroken is deze variant niet robuust en moeten de ontwerp- en veiligheidsrichtlijnen voor autowegen worden losgelaten. Relatief weinig effecten voor landschap, natuur, recreatie, cultuurhistorie en archeologie. De variant ondersteunt de ruimtelijk economische ambities van de regio. Dit is relatief de minst dure subvariant (1 miljard euro).

De oostelijke subvariant *'verbreden van de bestaande bak' (inclusief NRU en A12 maatregelen)* lost de verkeersproblemen op de Ring Utrecht op en verbetert de doorstroming aanzienlijk. Daarnaast zorgt een overkluizing van de verbrede bak voor een herstel van de verbinding tussen de stad en Amelisweerd. De variant ondersteunt de ruimtelijk economische ambities van de regio. De kosten van de variant zijn 1,4 miljard euro. De kosten - baten weging valt positief uit.

De oostelijke variant *'nieuwe bak naast bestaande bak' (inclusief NRU en A12 maatregelen)* lost ook de verkeersproblemen op de Ring Utrecht op en verbetert de doorstroming aanzienlijk. Het aanleggen van een nieuwe bak met bijbehorende by passes houdt echter een grote aantasting in van Amelisweerd. De variant ondersteunt de ruimtelijk economische ambities van de regio. De kosten van deze variant bedragen 1,6 miljard euro.

De oostelijke variant *'tunnel naast bestaande bak' (inclusief NRU en A12 maatregelen)* heeft dezelfde verkeerskundige en ruimtelijk economische resultaten als die van 'nieuwe bak naast de bestaande bak'. De kosten van deze variant zijn 1,9 miljard euro.

Datum 4 november 2009

Ons kenmerk 09.101544

De *combinatie variant (is combinatie van oost en west variant)* lost de verkeersproblemen op de Ring Utrecht op en verbetert de doorstroming aanzienlijk. Deze variant is zeer complex. De variant is niet in lijn met het vingerend ruimtelijk economisch beleid van de regio. De kosten van deze subvariant zijn zeer hoog (3,6 miljard euro).

Op pagina 38 van de samenvattende rapportage staat een samenvattende tabel met scores van de varianten op de verschillende beoordelingsaspecten. Uit deze tabel blijkt overduidelijk dat op nagenoeg alle aspecten de variant 'verbreden van de bestaande bak' het beste scoort in vergelijking met de andere varianten.

Argumenten op basis waarvan voorkeursrichting is gekozen

Het rijk en de regio hebben voor de voorkeursrichting gekozen, omdat:

- Vergroting van de wegcapaciteit van de Ring Utrecht nodig is;
- Deze combinatie van maatregelen de verkeerskundige problematiek toekomst vast en robuust oplost;
- Deze oplossing een minimaal ruimtebeslag heeft in de Ecologische Hoofdstructuur, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en Amelisweerd;
- Een gedeeltelijke overkapping van de bak van Amelisweerd de barrièrewerking van de snelweg vermindert.

OV en andere maatregelen lossen verkeersproblematiek onvoldoende op.

Investerings in het openbaar vervoer en andere vormen van mobiliteit zijn een belangrijk onderdeel van de bereikbaarheidsmaatregelen in Utrecht. Zo is eerder overeengekomen dat regionale overheden 500 miljoen euro investeren in regionaal openbaar vervoer, fiets, mobiliteitsmanagement en lokale wegen. Dit heeft geresulteerd in het no-regret, basis en aanvullend pakket. Daarnaast worden in het kader van Programma Hoogfrequent Spoor verschillende corridors in en rondom Utrecht onderzocht op de mogelijkheden voor 'spoorboekloosrijden'. Uit onderzoek blijkt dat alleen investeren in maatregelen voor het openbaar vervoer, de fiets en mobiliteitsmanagement zorgt voor een toename in het gebruik van openbaar vervoer en voor een afname van het verkeer op de Ring Utrecht. Toch lossen deze maatregelen de bestaande knelpunten onvoldoende op. Dit leidt ertoe dat maatregelen op het hoofdwegennet nodig zijn.

Nieuwe wegen niet nodig

De voorkeursrichting lost de verkeerskundige maatregelen op zonder dat er nieuwe verbindingswegen, zoals tussen de A2 en A12 bij of door Leidsche Rijn en door Amelisweerd, hoeven worden aangelegd. Nieuwe wegen zijn in deze planstudie definitief afgefallen. Het voorkeursalternatief doet dan ook een minimale aanslag op de kwetsbare gebieden rond Utrecht.

Overkapping verbrede bak A27 biedt kansen

Door een overkapping van circa 250 meter van de verbrede bak in de A27 ontstaan nieuwe mogelijkheden voor natuur, recreatie en verbindingen binnen de stad. De overkapping verbindt de stad met onze landgoederen en heft de barrière werking van de A27 deels op.

Vervolg

De voorkeursrichting Ring Utrecht wordt omgezet in een voorkeursalternatief en vervolgens beoordeeld op basis van een strategisch MER. In het strategisch MER worden alle onderzoeksresultaten uitgebreid uitgewerkt en beschreven. Daarbij worden dus naast de verkeerskundige aspecten ook de andere aspecten, zoals geluid, luchtkwaliteit, gezondheid en inpassing, kwantitatief beschreven en beoordeeld. Aan de hand van de uitkomsten van het Strategische MER besluiten de samenwerkende partijen in 2010 of het gekozen voorkeursalternatief volgens plan kan worden uitgevoerd. Het voorkeursalternatief wordt medio 2010 ter besluitvorming aan uw raad voorgelegd.

mevrouw ir. I. de Bondt

Wethouder voor Mobiliteit, Beheer Openbare Ruimte, Water, Milieu, Aanbesteding en wijk Zuid

Datum 4 november 2009

Ons kenmerk 09.101544

Daarna start een volgende fase (Tweede Fase MER). In de tweede fase wordt gedetailleerd ingegaan op de effecten van inpassingsmaatregelen, zoals geluidsschermen, geluidsarm asfalt, etcetera. Tijdens de MER procedure zijn er verschillende inspraakmomenten. Na het verschijnen van het MER tweede fase kan een 'Ontwerp-tracébesluit' worden genomen, waarop men kan inspreken. Daarna volgt het definitieve tracébesluit in 2013.

Hoogachtend,

ir. I.G.M. de Bondt.

Bijlagen:

- *Onderzoeksopzet Tussenfase Ring Utrecht augustus 2009*
- *Voorlopige uitkomsten onderzoek eerste fase Planstudie Ring Utrecht, november 2009*
- *Persbericht V&W*
- *Persbericht minister Cramer*