

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Marijke van Wely	Datum	14 juli 2020
Doorkiesnummer	030-2867166	Kenmerk	4135403/202007030953-mw
E-mail	m.van.wely@utrecht.nl	Onderwerp	Beantwoording commissievragen Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)
Bijlage(n)	1; geheim	Beleidsveld	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

In de commissievergadering Stad en Ruimte van 2 juli jl. over o.a. de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) is toegezegd om vóór de Raadsvergadering van 16 juli nog een aantal vragen schriftelijk te beantwoorden. In deze brief treft u de gevraagde toelichting aan.

Openbaarheid dekkingstekort

In de (openbare) [raadsbrief](#) van 29 mei 2020 is aangegeven dat het benodigde extra budget voor de variant met twee onderdoorgangen, mede bepaald wordt door een keuze uit de twee kostenscenario's voor toekomstige prijsstijgingen, maar in beide scenario's tientallen miljoenen bedraagt. In de commissie is gevraagd of het benodigde extra budget voor de NRU, zoals vermeld in de geheime bijlage 'Nadere toelichting uitkomsten VO raming en second opinion NRU' bij de raadsbrief, openbaar kan worden gemaakt.

Geheimhouding

Wij hebben tijdelijke geheimhouding opgelegd op de betreffende bijlage tot het moment dat het project Noordelijke Randweg Utrecht is voltooid of zoveel eerder als wij u in openbaarheid kunnen informeren. Uw raad heeft deze geheimhouding bekrachtigd op 9 juni 2020. Wij erkennen het belang van uw raad om in het openbaar over het tekort te kunnen debatteren. Wij hebben daarom besloten u in openbaarheid te informeren over een aantal bedragen. De geheimhouding op de geel gemarkeerde bedragen in bijgevoegde geheime bijlage 'Nadere toelichting uitkomsten VO raming en second opinion NRU (juli 2020)' komt daarmee te vervallen en zijn in de volgende alinea benoemd. De informatie die al via het verslag van de commissievergadering van 11 juni jl. openbaar was geworden, is in de bijlage groen gemarkeerd. Voor de overige informatie blijft de tijdelijke geheimhouding van kracht.

Het tekort voor een variant met twee onderdoorgangen bedraagt 94 miljoen euro (exclusief BTW). In dit tekort is de prognose van toekomstige prijsstijgingen toegevoegd aan de geraamde kosten met

prijspeil 2019 en is een hogere risicoreservering aangehouden, conform de aanbeveling uit de second opinion. Voor het opvangen van toekomstige prijsstijgingen is ook een kostenscenario uitgewerkt, waarbij het verschil tussen toekomstige prijsstijgingen en indexatie van het budget als benoemd risico is opgenomen in de risicoreservering. In dit kostenscenario bedraagt het tekort voor de variant met twee onderdoorgangen 74 miljoen euro (exclusief BTW). In dit kostenscenario ontstaat alsnog een tekort als dit risico (volledig) optreedt. Uitgangspunt voor beide kostenscenario's is dat de reeds toegezegde bijdragen van Rijk en provincie conform afspraak geïndexeerd worden.

Toelichting modal shift

Tijdens de commissie is de vraag gesteld in welke mate de toename van verkeer op de NRU het gevolg is van een modal shift.¹

In het memo 'Effecten vernieuwing NRU op verkeer en luchtkwaliteit in de stad' is toegelicht dat de toename van verkeer op de NRU het gevolg is van:

- Verkeer met een herkomst of bestemming in Utrecht dat langer via de NRU blijft rijden en alleen het laatste stukje door de stad rijdt;
- Doorgaand verkeer dat in de huidige situatie de NRU mijdt vanwege de files;
- Verschuiving van andere vervoersmodaliteiten (OV en fiets) naar auto.

Uit de doorrekening met het verkeersmodel kan niet exact afgeleid worden welk deel van de toename van het verkeer op de NRU het gevolg is van modal shift. Op basis van expertkennis kan gesteld worden dat het effect van modal shift, in vergelijking met de twee genoemde routekeuze-effecten, klein is. Na de vernieuwing van de NRU neemt de reistijd van het traject NRU af. Voor bepaalde autoverkeersrelaties wordt een route via de NRU hierdoor net wat sneller dan een andere route. Dit vertaalt zich in een toename van de intensiteiten op de NRU (routekeuze).

Om de vervoerwijzekeuze te veranderen (modal shift), gaat het om de beschikbaarheid van en verschillen tussen de vervoersmodaliteiten. Juist voor het type verkeer op de NRU (langere afstanden) zijn de verschillen met die alternatieven dusdanig groot, dat de vervoerwijzekeuze niet snel zal veranderen. In de huidige situatie is er bijvoorbeeld geen Openbaar Vervoer (OV)-alternatief voor de route over de NRU. Daarom zal de verschuiving van OV naar auto als gevolg van de capaciteitsuitbreiding op de NRU beperkt zijn. Hetzelfde geldt voor de verschuiving van fiets naar auto, omdat de fiets voor veel automobilisten op de NRU geen alternatief is vanwege de afstand die zij afleggen. Voor de uitwerking van spoor 2 voeren we een nadere analyse uit van het aandeel van de verschillende vervoersmodaliteiten.

Oprichting spoor 2

In de commissie is gevraagd om een nadere toelichting te geven op de opdracht voor spoor 2.

Voor spoor 2 laten wij een verkenning uitvoeren naar mogelijke alternatieve mobiliteitsoplossingen voor de NRU. Hierbij zoeken wij afstemming met Rijk en provincie. De alternatieve mobiliteitsoplossingen worden getoetst aan de oorspronkelijke bereikbaarheidsdoelstellingen van het project en afgestemd op de actualisatie van het mobiliteitsbeleid en de uitgangspunten voor de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Belangrijke doelen zijn 1) een goede autobereikbaarheid van bestemmingsverkeer via de NRU, waarbij groei van het autoverkeer en onnodig verkeer door de stad,

¹ Modal shift is een verschuiving in het gebruik van verschillende vervoersmodaliteiten.

Burgemeester en Wethouders

Datum 14 juli 2020
Kenmerk 4135403/202007030953-mw

zoveel mogelijk wordt voorkomen, en 2) het verbeteren van de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer en 3) de doelstellingen die betrekking hebben op het verbeteren van de leefbaarheid in Overvecht.

Zoals aangegeven in de [raadsbrief](#) van 29 mei 2020 gaan wij in overleg met Rijk en provincie over de ontstane situatie. Hierbij is voor spoor 2 ons streven om samen de huidige budgetten in te zetten voor een alternatieve oplossing waarin de doelstellingen van Rijk, provincie en gemeente terugkomen. In de eerste verkenning naar alternatieve oplossingen wordt kwalitatief beoordeeld in welke mate de doelstellingen bereikt worden met de mogelijke mobiliteitsoplossingen. De resultaten van de verkenning uit spoor 2 leggen wij tegelijkertijd met de uitkomsten van spoor 1 naar verwachting in de eerste helft van 2021 voor aan uw raad.

Relatie bomen NRU en zandpad

In de commissie is gevraagd naar een nadere toelichting op het planten van bomen van de NRU op de vierde kavel van het Nieuwe Zandpad, zoals beschreven in de [raadsbrief](#) Nieuwe Zandpad en stand van zaken groencompensatie.

In de IPvE/FO fase van de NRU was sprake van een negatief bomensaldo. In de wijk Overvecht is daarom gezocht naar geschikte locaties voor groencompensatie. Hierbij is ook de locatie van het Nieuwe Zandpad bekeken, waar op de vierde kavel tijdelijk een aantal bomen kan staan. Op basis van de meest recente inzichten van het VO lijkt het erop dat alle te verwijderen bomen in het NRU projectgebied gecompenseerd kunnen worden. Compensatie elders in Overvecht zou dan niet meer nodig zijn. Van de bomen die verwijderd moeten worden, gaan we nog na of verplanten mogelijk en kansrijk is. Bomen die vitaal genoeg zijn om verplant te worden, worden bij voorkeur direct naar de definitieve standplaats verplant.

Een afschrift van deze brief zal naar Provinciale Staten worden gestuurd. Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,