

Aan Provinciale Staten

ONDERWERP	Alternatief Ring Utrecht	TELEFOONNUMMER	+31618300493
DATUM	19-12-2023	E-MAILADRES	bart.althuis@provincie-utrecht.nl
DOCUMENTNUMMER	UTSP-806222231-9171	DOMEIN/OPGAVE	MOB
VAN	Bart Althuis	TEAM	ET2
		PORTEFEUILLEHOUDER	Van Schie
BIJLAGEN	1. Rapportage Alternatief Ring Utrecht 2. MKBA Alternatief Ring Utrecht		

Geachte dames en heren,

Essentie / samenvatting:

Hierbij informeren wij u over de inhoud en vervolgproces van het Alternatief Ring Utrecht (ARU). Met dit alternatief voor het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht verwachten wij de regio op een gelijkwaardige wijze duurzaam en voor iedereen bereikbaar te houden. Hiermee wordt de tweede en laatste fase afgerond van het ontwikkelen van het Alternatief door de provincie en gemeente Utrecht in samenwerking met omliggende gemeenten.

Deze [link](#) geeft toegang tot de samenvatting van ons Alternatief. In de bijlagen bij deze brief vindt u het rapport met de resultaten (bijlage 1) en het rapport van de maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA bijlage 2). Deze rapporten kunt u tezamen met de achterliggende informatie ook vinden op de [Provincie Utrecht website](#).

Inleiding:

Aanleiding

Het Rijk werkt sinds 2006 aan plannen om de doorstroming op de A27 en A12 bij Utrecht te verbeteren. Deze plannen zijn inclusief verbetering van de verkeersveiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving. Onderdeel van het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht is uitbreiding van de A27 tussen de knooppunten Rijsweerd en Lunetten tot 2 x 7 rijstroken. Om dit mogelijk te maken dient de tunnelbak door het bos Amelisweerd verbreed te worden.

Deze maatregel stuit op brede maatschappelijke weerstand en in uw Statenvergadering op 2 juni 2021 is de motie 'Laat Amelisweerd niet wijken voor de weg' aangenomen, waarin u uw voorkeur uitspreekt voor uitbreiding van het aantal rijstroken binnen de huidige bak. Deze motie was voor ons aanleiding om, samen met de gemeente Utrecht, het gesprek aan te gaan met het Rijk over alternatieven voor het huidige Tracébesluit Ring Utrecht. In het Coalitieakkoord van Rutte IV (15 december 2021) heeft de regio de mogelijkheid gekregen om een alternatief plan uit te werken met een gelijkwaardig bereikbaarheidseffect.

Op 5 juli 2022 zijn uw Staten geïnformeerd over het plan van aanpak voor het ontwikkelen van een regioalternatief voor de Ring Utrecht (kenmerk PS2022MM54). Vervolgens heeft op 1 februari 2023 een [Technische Briefing](#) plaatsgevonden waarin u, samen met de raadsleden van de gemeente Utrecht, geïnformeerd bent over de

bouwstenen van het Alternatief. De bijbehorende Statenbrief en rapportage is in uw Staten aanleiding geweest voor een debat op [22 februari 2023](#).

Aanpak van het Alternatief Ring Utrecht

Het Alternatief Ring Utrecht zoals wij dat voorstellen en aanbieden aan het Rijk 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 slim te benutten.
3. Beter benutten van het onderliggend -en het hoofdwegennet.

Binnen deze drie pijlers hebben we maatregelen uitgewerkt die bijdragen aan landelijke en regionale maatschappelijke opgaven op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid, 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 veilig is. Dat is ook het oordeel van een panel van onafhankelijke experts.

Brede Welvaart en expertpanel

We hebben diverse ingenieurs- en adviesbureaus laten doorrekenen wat de verwachte effecten van het Alternatief 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 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 de regio.

Aan de hand van deze informatie is ook een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) opgesteld waarin de verwachte kosten en maatschappelijke baten van het ARU en het Tracébesluit worden vergeleken.

Een expertpanel, bestaande uit drie hoogleraren, 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 zijn, volgens het expertpanel, voldoende degelijk om te gebruiken voor besluitvorming.

Conclusie

Met het ARU presenteert de regio een Alternatief aan het Rijk met investeringen in (pijler 1) alternatieven voor autogebruik zoals het openbaar vervoer en fiets, (pijler 2) een uitbreiding van de capaciteit binnen de tunnelbak op de A27 en met (pijler 3) een betere verdeling van het verkeer over de bestaande wegen, waaronder de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU). Effectberekeningen laten zien dat het Alternatief op de aspecten bereikbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid vergelijkbaar scoort met het Tracébesluit.

Het ARU is voor de regio meer dan een alternatief om verbreding van de bak bij Amelisweerd te voorkomen. Het ARU zorgt voor beperktere groei van het autoverkeer ten opzichte van het Tracébesluit, ook op het onderliggend wegennet. De mogelijkheden om nieuwe woongebieden te ontsluiten (o.a. Rijnenburg) zijn daardoor bij het ARU minstens hetzelfde als bij het Tracébesluit. De betere bereikbaarheid voor fietsers, voetgangers, ov-gebruikers én automobilisten heeft een gunstig effect op het ruimtelijk en economisch functioneren van stad en regio. Bovendien is het ARU een oplossing die minder kosten en minder bouwriscico's met zich meebrengt dan het Tracébesluit.

Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) belangrijke schakel in het wegennetwerk

Gemeente en provincie, realiseren in samenwerking met het Rijk, een NRU die het groeiende autoverkeer kan verwerken en bijdraagt aan de leefbaarheid in Overvecht. Een goed functionerende NRU is nodig voor het alternatief voor de Ring Utrecht en 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.

Positieve MKBA ook zonder Betalen naar Gebruik

De maatschappelijke baten van het Tracébesluit en het ARU zijn vergelijkbaar, maar de kosten van het ARU zijn lager. De alleen kwalitatief beoordeelde aspecten in de MKBA, zoals barrièrewerking en natuur, spelen ook een rol in de besluitvorming maar worden niet meegenomen de baten-kostenratio van de MKBA. Op deze aspecten laat het ARU een positiever resultaat zien dan het Tracébesluit.

Er heeft ook een analyse van het ARU zonder de invoering van [Betalen naar Gebruik](#) plaatsgevonden. Hieruit blijkt dat er zonder deze maatregel een stevige groei van het autoverkeer te verwachten is. De baten-kostenratio van het ARU wordt daardoor lager, maar is ook zonder de invoering van Betalen naar Gebruik boven de 1 (positief).

Samenwerking met mede-overheden

Het ARU is een alternatief voorstel voor het Tracébesluit met betrekking tot knelpunten op het hoofdwegennet, waar het Rijk bevoegd gezag voor is. We zijn blij met de ruimte die het Rijk geboden heeft om met een alternatief voorstel te komen. Aangezien het Tracébesluit onder de rechter ligt bij de Raad van State is het Rijk niet inhoudelijk betrokken geweest bij het opstellen van het Alternatief.

Bij het ontwikkelen van het Alternatief hebben we naast de gemeente Utrecht als mede initiatiefnemer, ook samengewerkt met de gemeenten De Bilt, Bunnik, Nieuwegein, Houten, Stichtse Vecht en Zeist. Deze gemeenten zijn mede-ondertekenaars van het voorstel voor het Alternatief voor de Ring Utrecht.

Vervolprocedure / voortgang:

Gelijktijdig met verzending van deze brief bieden we ons voorstel voor een Alternatief voor het Tracébesluit Ring Utrecht aan bij de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Een besluit van de minister wordt verwacht na de uitspraak van de Raad van State over onder andere stikstof bezwaren op het Tracébesluit. Deze uitspraak is gepland na de uitspraak over het rijksproject Via15 die nu voorzien is in het 1^e kwartaal van 2024. Het is dus aan de nieuwe bewindspersonen van IenW om vervolg te geven aan het ARU.

Aandachtspunten voor de vervolgfase

Met ons voorstel laten we zien dat er een alternatieve manier is om effectief invulling te geven aan de doelstellingen van het Tracébesluit Ring Utrecht. Voor het vervolg is nog wel een nadere uitwerking en optimalisatie nodig:

- Betalen naar Gebruik is hierbij een belangrijk aandachtspunt in de analyses ten aanzien van effectiviteit op zowel bereikbaarheid, veiligheid als leefbaarheid.
Voor pijler 1 is ook een nadere uitwerking van onder andere de individuele fiets- en OV-maatregelen en hubs/P+R's nodig, om effecten nauwkeuriger in beeld te krijgen. Dit gaat onder andere over de ruimtelijke impact en de kosten voor exploitatie en beheer en onderhoud.
- Voor pijler 2 vraagt de voorgestelde uitbreiding van de capaciteit binnen de huidige tunnelbak nog aandacht. Ook voor de ruimtelijke inpassing, onder andere bij het realiseren van één of twee 'groene verbindingen' bij Amelisweerd is nadere uitwerking nodig.
- Voor pijler 3 zijn de effecten op het hele wegennetwerk bij onder meer verstoringen een vraag voor nadere analyse om te komen robuust netwerk. De rol van het onderliggend wegennet, waaronder de NRU en de Waterlinieweg is hierbij een belangrijk aandachtspunt.

Zoals hiervoor is aangegeven werken de gemeente en provincie de komende maanden kansrijke varianten voor de NRU 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.

Er is dus nog veel werk te doen, maar wat ons betreft is met het aanbieden van het Alternatief Ring Utrecht een belangrijke eerste stap gezet. Wij zien met vertrouwen uit naar constructieve vervolgafspraken over verdere uitwerking en optimalisatie van het ARU om de bereikbaarheid en het vestigingsklimaat van de Metropoolregio Utrecht te versterken en de grote woningbouwopgave in onze regio mogelijk te maken. Wij houden u op de hoogte over het vervolg.

Raadsleden van de gemeente Utrecht en van de omliggende gemeenten Bunnik, De Bilt, Houten, Nieuwegein, Stichtse Vecht en Zeist ontvangen een brief van gelijke strekking.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

Secretaris,
mr. drs. A.G. Knol-van Leeuwen