Alternatief
Ring Utrecht
in beeld

Verkenning van het alternatief

voor het Tracébesluit Ring Utrecht

Gericht op betere bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid,

passend bij bestaande en nieuwe woongebieden

Tussenstand januari 2023

AANLEIDING

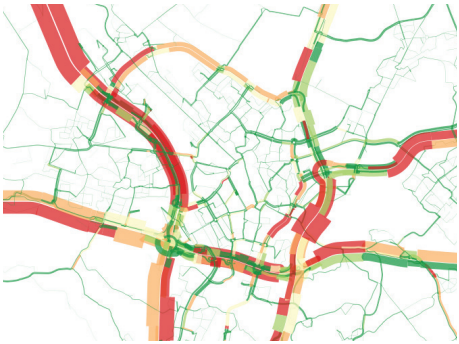
Het regeerakkoord Rutte IV biedt de regio de kans om een alternatief te ontwikkelen voor het Tracébesluit Ring Utrecht en daarmee de geplande verbreding van de bak in de A27 bij Amelisweerd te voorkomen. Voor u ligt de tussenstand van de verkenning van het alternatief, waarin we de mogelijke bouwstenen beschrijven en de wijze waarop we die bouwstenen gaan beoordelen. In de volgende stap brengen we de effecten van de bouwstenen op onder meer de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid in beeld. Daarvoor voeren we nu onderzoek uit en raadplegen we experts. Op basis van de resultaten en adviezen stellen we in het voorjaar het alternatief samen.

Het Rijk heeft een plan opgesteld voor de verbreding van de A27 en A12 bij Utrecht (Ring Utrecht). Dit plan, vastgelegd in het Tracébesluit Ring Utrecht, is opgebouwd vanaf 2006. De situatie is inmiddels flink veranderd:

- De druk op de woningmarkt is enorm toegenomen. We hebben daarvoor langs de Ring Utrecht diverse nieuwe woongebieden gepland, zoals bij Lunetten-Koningsweg, Groot Merwede en Rijnenburg. Dat betekent dat we bij de oplossing voor bereikbaarheid met auto, ov en fiets rekening moeten houden met deze nieuwe woongebieden. Tegelijk staan we voor de opgave om te zorgen voor een leefbare omgeving in bestaande en nieuwe woongebieden.
- We hebben in de regio Utrecht in de afgelopen jaren grote stappen gezet met de transitie naar duurzame en ruimte-efficiënte mobiliteit. Zo hebben Rijk en regio voor de Metropoolregio Utrecht deze transitie en het sturen op nabijheid van belangrijke voorzieningen centraal gesteld. De afspraken daarover zijn vastgelegd in het MIRT-onderzoek 'Utrecht Nabij'. Dit past goed bij de overgang van 'infrastructuurdenken' naar 'bereikbaarheidsdenken'.
- Dat sluit aan op recent onderzoek van het Planbureau voor de Leefomgeving dat inzichtelijk maakt dat de grotere nabijheid van voorzieningen en banen in de Randstad en steden bijdraagt aan de bereikbaarheid, zelfs bij lagere reissnelheden als gevolg van files.[1]
- Ook met de maatregelen van het Tracébesluit lossen we het bereikbaarheidsvraagstuk op de Ring Utrecht en snelwegen daar omheen niet op. Met doorzetting van het huidige mobiliteitsbeleid zal het verkeer ook na uitvoering van het Tracébesluit op grote delen van de Ring en toeleidende snelwegen vast komen

[1] bron: Toegang voor iedereen? (PBL, 2022)

te staan[2] (zie onderstaande figuren). Rijk en regio moeten daarom ook meer gericht gaan sturen op de mobiliteitsvraag van verschillende doelgroepen.



Het Tracébesluit Ring Utrecht in 2040 (links) en de situatie zoals naar verwachting in 2040 is zonder aanleg van het Tracébesluit op de A27 (rechts). Groen betekent een vlotte doorstroming, rood is congestie. Op basis van een quickscan[3] van de verkeersprognose van 2040 komt naar voren dat we de problemen met doorstroming op en rond de Ring Utrecht niet volledig oplossen met de maatregelen van het Tracébesluit Ring Utrecht.

Met het alternatief beogen we een goede bereikbaarheid én leefbaarheid in zowel bestaande als nieuwe woongebieden. Bovendien willen we de verkeersveiligheid verbeteren en bijdragen aan het oplossen van de stikstofproblematiek en de klimaatopgave. Dit is een zoektocht waar we samen met het Rijk invulling aan willen geven. Bij het alternatief gaan we de bestaande betonnen tunnelbak van de A27 bij Amelisweerd niet verbreden. Deze verkenning is tot stand gekomen op basis van gesprekken met stakeholders, deskundigen en verkeersexperts.

We bouwen het alternatief op uit de volgende drie pijlers:

Verminderen van de groeiende vraag naar automobiliteit

Verhogen van de capaciteit van de Ring Utrecht binnen de bestaande bak

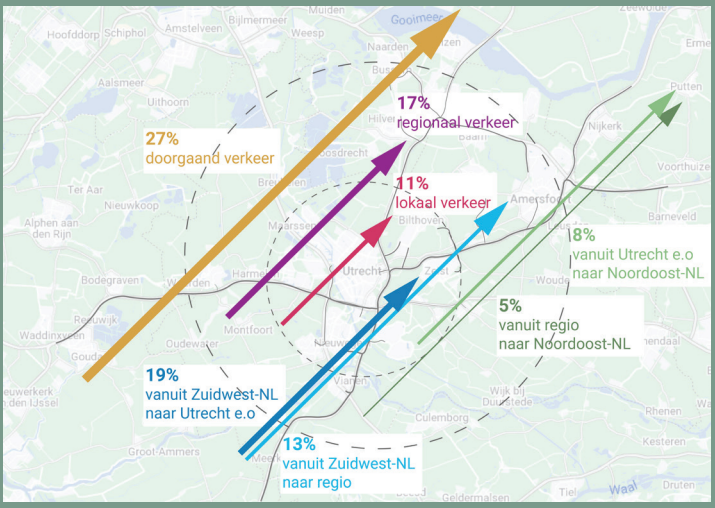
Maximaal benutten van het netwerk door verkeer slim te verdelen

[2] bron: Integrale Mobiliteitsanalyse (ministerie van IenW, 2021)
[3] Er is een quickscan met het NRM uitgevoerd (2040 WLO Hoog).

VERMINDEREN VAN DE GROEIENDE VRAAG NAAR AUT

Er rijdt op de Ring Utrecht veel verkeer met een herkomst of bestemming binnen de regio Utrecht. Door deze reizigers een alternatief te bieden voor het gebruik van de auto, bieden we ruimte aan doorgaand autoverkeer dat minder goede alternatieven heeft. Bij het alternatief zetten we daarom in op het stimuleren van reizigers om (voor een deel van de reis) met het openbaar vervoer of de fiets te reizen, thuis te werken of buiten de spits te reizen. Bouwstenen die we daarvoor gaan onderzoeken zijn meer en beter openbaar vervoer, doorgaande fietsroutes, mobiliteitshubs en beperking van het autogebruik door het uitbouwen van de succesvolle werkgeversbenadering (afspraken met werkgevers, onderwijsinstellingen en grote publiekstrekkers) en door meer te sturen op parkeren. Deze maatregelen sluiten goed aan bij de bereikbaarheidsaanpak van de mobiliteitsstrategie die Rijk en regio in 2022 hebben vastgesteld. We verwachten met een pakket van dergelijke maatregelen dat 1 op de 10 automobilisten op de A27 in 2040 zijn of haar reis in de spits op een andere manier zal maken, waarmee meer ruimte voor doorgaand autoverkeer op de Ring Utrecht ontstaat.

Analyse reizigers op de A27 (ochtendspits)

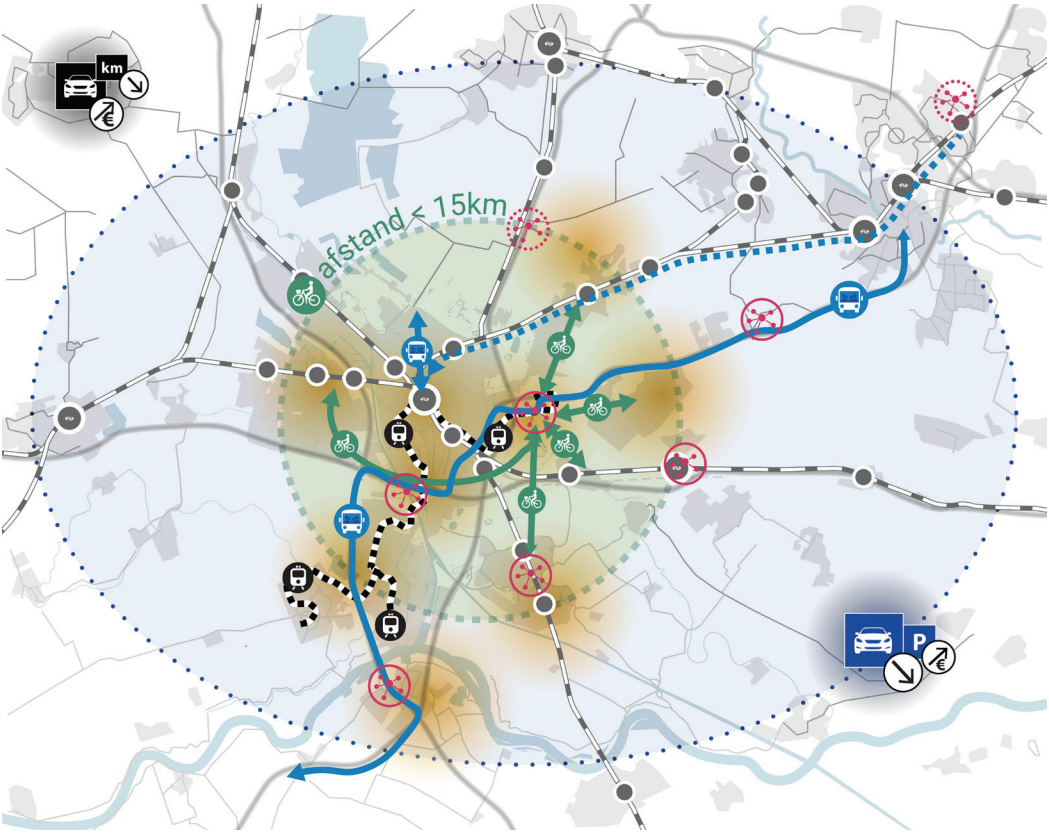


Uit de analyse van het autoverkeer op de Ring Utrecht in noordelijke richting blijkt dat veel reizigers van Zuidwest-Nederland naar Noordoost-Nederland reizen en er daarnaast veel kleinere reizigersstromen zijn. Bijvoorbeeld vanuit de richting Amersfoort naar Lage Weide, vanuit Hilversum naar Papendorp of van Nieuwegein naar het UMC.

OMOBILITEIT

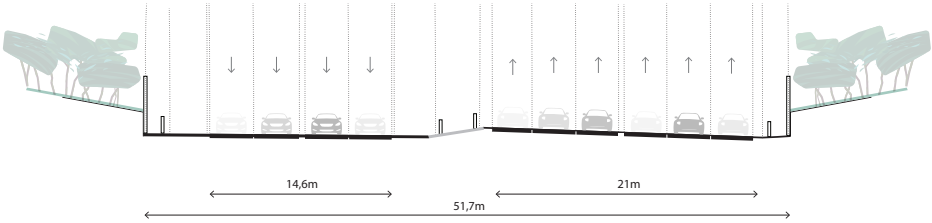
Legenda

- Stimuleren fietsen voor verplaatsingen < 15km
- HOV - netwerk
- Tram (hoge frequentie)
- Trein
- Verbeteren openbaar vervoer dat verbonden is met netwerk van mobiliteitshubs
- Afspraken met werkgevers, onderwijsinstellingen en grote publiekstrekkers intensiveren en uitbreiden
- Sturing op parkeren aan herkomst- en bestemmingszijde
- Betalen naar gebruik (conform regeerakkoord)



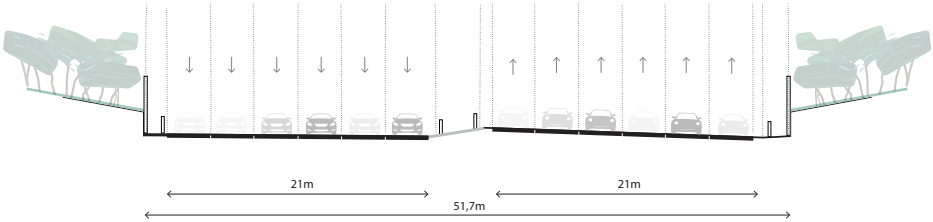
VERHOGEN VAN DE CAPACITEIT

In de huidige situatie van de A27 ter hoogte van Amelisweerd liggen er 10 rijstroken, namelijk 6 in noordelijke richting en 4 in zuidelijke richting.



Dwarsprofiel huidige situatie A27

Door maximaal gebruik te maken van de bestaande ruimte binnen de bak, kan het aantal rijstroken in zuidelijke richting mogelijk uitgebreid worden van 4 naar 6 rijstroken. Dit zou leiden tot een A27 met 6 rijstroken per richting. Dit is één van de mogelijke bouwstenen voor het Alternatief die we gaan onderzoeken.



Voor het alternatief onderzoeken we of meer rijstroken mogelijk zijn in zuidelijke richting binnen de bestaande bak.

Afwatering en inpassing in de bak zijn complexe technische opgaven

Het weergegeven dwarsprofiel past mogelijk alleen als er aanpassingen worden gedaan in de afwatering en, waarschijnlijk, de breedte van de rijstroken. Dit is een complexe technische opgave die we bij het opstellen van het alternatief zullen onderzoeken.

Waarborgen verkeersveiligheid

Verbeteren van de verkeersveiligheid is een belangrijke doelstelling van het Alternatief Ring Utrecht. We toetsen de mogelijke bouwstenen van het alternatief daarom op hun effect op verkeersveiligheid. Hierbij zetten we verkeersveiligheidsexperts in.

Onderzoek naar ontvlechten

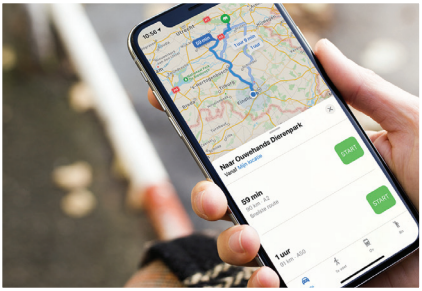
We onderzoeken voor het alternatief of we tot een verbeterd ontwerp voor het regelen van de verkeersstromen kunnen komen. In het Tracébesluit is uitgegaan van het zogeheten 'ontvlechten' van verkeersstromen rond de betonnen bak bij Amelisweerd. Ontvlechten betekent dat verkeersstromen per bestemming apart worden geleid naar aparte rijstroken. Op basis van eerder onderzoek blijkt dat ontvlechten van de verkeersstromen op deze wijze niet altijd tot een verbetering van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid leidt[4]. Voor het alternatief onderzoeken we daarom een andere oplossing dan het Tracébesluit. Ontvlechting heeft als voordeel dat het de weefbewegingen van het verkeer vermindert, maar kent ook nadelen. De aparte rijstroken vragen meer ruimte en gaan inefficiënt om met de capaciteit. Daarnaast is de afwikkeling van het verkeer op de snelweg minder robuust: als er een ongeluk plaatsvindt, is mogelijk de hele rijroute naar een bestemming gestremd en zijn er geen omrijmogelijkheden. Verschillende experts zijn van mening dat het loslaten van het ontvlechten van verkeer een logische keuze is.[5]

[4] bron: Ontvlechting, Analyse en Advies m.b.t. ontvlechting op het hoofdwegennet, Rapport in opdracht van Rijkswaterstaat. Transpute (2012)
[5] bron: Expertpanel Alternatief Ring Utrecht, bestaande uit Henk Meurs, bijzonder hoogleraar Mobiliteit en Ruimtelijke Ontwikkeling en Eric van Berkum, Hoogleraar Transport Engineering

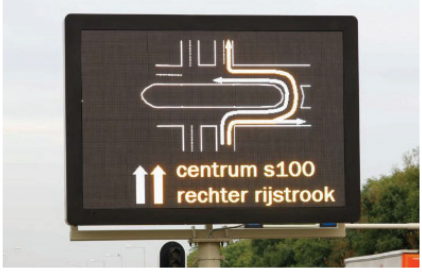
MAXIMAAL BENUTTEN VAN HET NETWERK

De derde pijler van het Alternatief Ring Utrecht richt zich op het maximaal benutten van de capaciteit van het netwerk van snelwegen, provinciale wegen en gemeentelijke wegen. Zo kan door meer verkeer met een bestemming in de stad Utrecht over de Noordelijke Randweg Utrecht en de Waterlinieweg te leiden meer ruimte voor het verkeer op de A27 tussen knooppunt Lunetten en Rijnsweerd ontstaan. Tegelijk kan dit ertoe leiden dat meer verkeer door woongebieden rijdt. Daarom zullen we onderzoeken of dit mogelijk is zonder verslechtering van de leefbaarheid. Het verdelen van het verkeer over het netwerk is mogelijk door automobilisten over alternatieve routes te sturen met behulp van reisinformatie. Ook onderzoeken we of de bereikbaarheid kan worden verbeterd door het verkeer op de snelwegen die aansluiten op de Ring zo te doseren dat het verkeer op de Ring niet vastloopt.

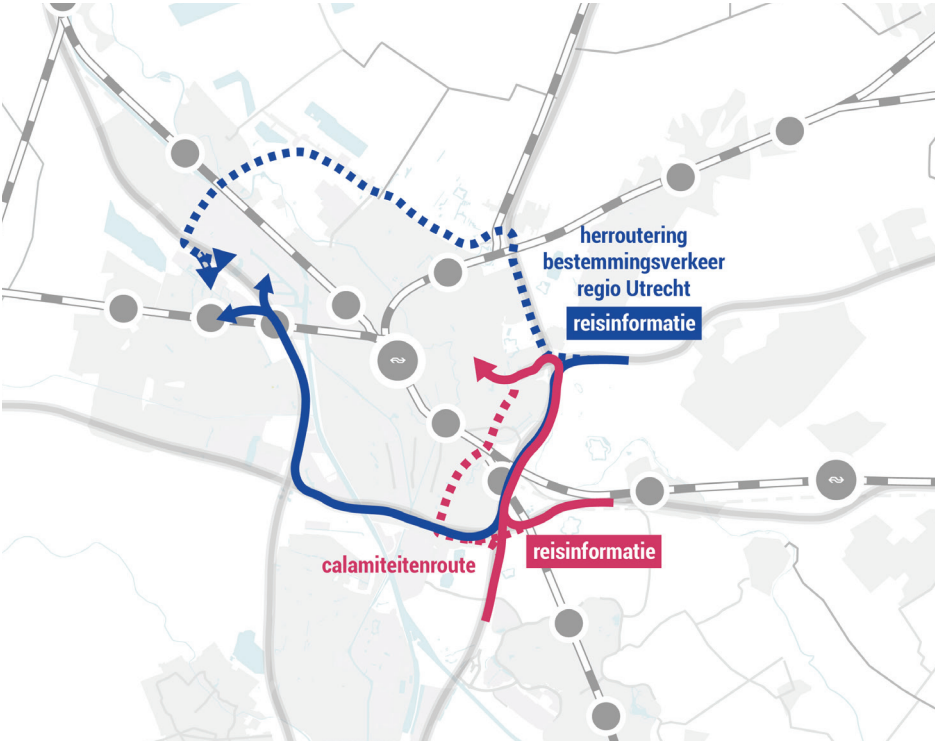
Slimme bebording



Reisinformatie



Alternatieve routes

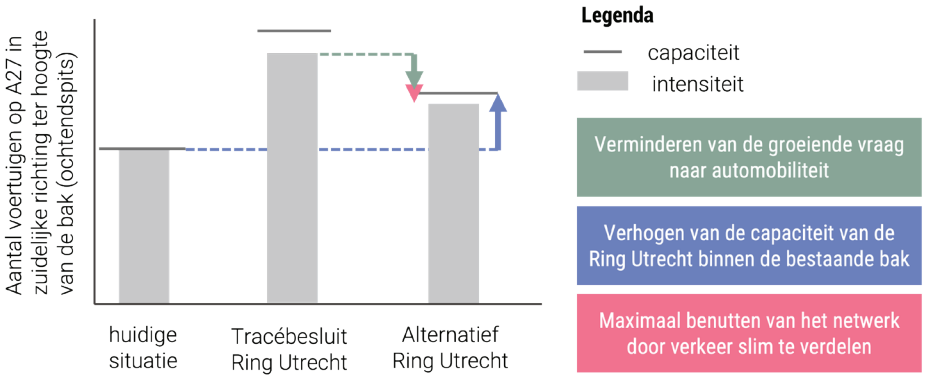


Met het Alternatief Ring Utrecht onderzoeken we of het mogelijk is om automobilisten over alternatieve routes te sturen met behulp van reisinformatie.

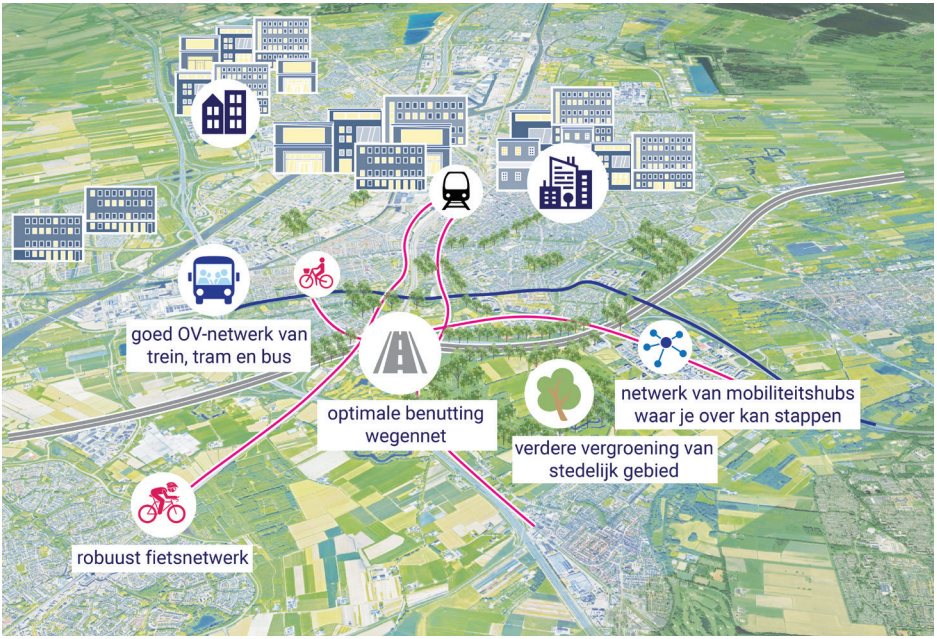
WAAR ZETTEN WE MET HET ALTERNATIEF OP IN?

Met het Alternatief Ring Utrecht willen we verdere aantasting van Amelisweerd voorkomen. Bovendien willen we met het alternatief zorgen voor:

- verbetering van de bereikbaarheid op zowel landelijk als regionaal niveau
- verbetering van de verkeersveiligheid
- meer duurzame mobiliteit
- goede inpassing, ontsluiting en leefbaarheid van bestaande en nieuwe woongebieden (waaronder Lunetten, A12-zone en Rijnenburg)



Het Alternatief richt zich op vraag en aanbod van automobiliteit.



Met het Alternatief Ring Utrecht zetten we in op een goed OV-netwerk, een robuust fietsnetwerk, een optimale benutting van het wegennet, verdere vergroening van het stedelijk gebied en een netwerk van mobiliteitshubs.

WAAR ZETTEN WE MET HET ALTERNATIEF OP IN?

We onderzoeken de volgende bouwstenen:

- Het optimaal gebruik maken van de wegcapaciteit voor het autoverkeer en waarborgen van de verkeersveiligheid door het verlagen van de maximumsnelheid naar 80 km/u. Die snelheid kan leiden tot het verkorten van de reistijd.
  Een snelheid van 80 km/u zorgt voor een hogere verkeerscapaciteit en de beste doorstroming. Zo ben je als reiziger dus sneller thuis of op het werk.
  We onderzoeken een variant met verlaging van de snelheid op het traject bij Amelisweerd en een variant op de hele Ring Utrecht. Verlaging van de maximumsnelheid op de Ring biedt eveneens kansen voor nieuwe woongebieden waaronder Groot-Merwede, Rijnenburg en Lunetten-Koningsweg (verbetering leefbaarheid, minder geluidshinder en luchtverontreiniging) en draagt bovendien bij aan het oplossen van het stikstofvraagstuk en de klimaatopgave.
- Waar op de Ring Utrecht meer rijstroken mogelijk zijn, onder meer door het verlagen van de maximumsnelheid.
- Hoe door het slim verdelen van het autoverkeer over het netwerk van snelwegen, provinciale wegen en gemeentelijke wegen zoals de Waterlinieweg en de Noordelijke Randweg Utrecht de bereikbaarheid kan worden verbeterd. Dit kan leiden tot meer verkeer in woongebieden, dus we onderzoeken of dit mogelijk is zonder de leefbaarheid te verslechteren.
- Het uitbouwen van de afspraken met werkgevers, onderwijsinstellingen en grote publiekstrekkers om meer thuis te werken, de spits te mijden en meer met het ov en de fiets te reizen. Dit doen we op basis van de ervaringen die we de afgelopen jaren hebben opgedaan in Goedopweg, het samenwerkingsverband van overheden, bedrijfsleven en onderwijsinstellingen. Ook het in samenspraak met het Rijk komen tot fiscale prikkels die van invloed zijn op reisgedrag hoort hierbij.
- Meer ruimte voor het reizen met ov en fiets door investeringen in het fiets- (o.a. de doorfietsroutes Utrecht – Hilversum en Utrecht Science Park – Veenendaal) en ov-netwerk (o.a. realisatie van de Merwedelijn, Papendorplijn en een doorgetrokken Waterlinielijn voor de ontsluiting van het te ontwikkelen woongebied A12-zone) en mobiliteitshubs zowel in de gemeente Utrecht als in de regio (o.a. bij Westraven en Driebergen-Zeist). Deze ontwikkelingen passen binnen de mobiliteitstransitie die gemeente en provincie al in gang hebben gezet in plannen tot 2040.
- Invoering van slimme techniek om het verkeer over het netwerk zo te doseren dat het verkeer op de Ring niet vast komt te staan (dynamisch verkeersmanagement).

Dit kan extra effectief zijn in combinatie met mobiliteitshubs langs de snelwegen die aansluiten op de Ring, in combinatie met een goede ov-verbinding, zoals trein of een snel busnetwerk (BRT). Ook dit is onderdeel van de mobiliteitstransitie van gemeente en provincie.

- Betalen naar gebruik, waarmee anders dan in de huidige regelgeving de weggebruiker betaalt voor het gebruik van de weg naar rato van hoeveel hij of zij rijdt. Het kabinet is bezig met de voorbereiding van deze regelgeving. In het alternatief onderzoeken we het scenario waarin de kosten per kilometer gelijk zijn ongeacht de plaats en tijd zoals het kabinet dat in voorbereiding heeft.
- Verbeterde inpassing van de Ring en versterken van verbindingen tussen stad en landschap aan weerszijden van de Ring met als doel barrières te slechten.

We onderzoeken de effecten van de bouwstenen op bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Op basis van deze onderzoeksresultaten, stellen we het alternatief samen, waarna we het optimaliseren. De vervolgfase vindt plaats in nauwe samenspraak met het Rijk. In de uitwerking van het alternatief houden we nadrukkelijk rekening met zowel de bestaande als geplande woongebieden langs de Ring Utrecht. De druk op de woningmarkt is enorm toegenomen. In het regeerakkoord streeft het kabinet daarom naar de ontwikkeling van een aantal grote woningbouwlocaties. Langs de Ring Utrecht zijn diverse nieuwe grootschalige woongebieden gepland: bij Lunetten-Koningsweg, Groot Merwede en Rijnenburg. In de uitwerking van ons alternatief houden wij nadrukkelijk rekening met deze maar ook andere woningbouwplannen tot 2040. Goede bereikbaarheid en leefbaarheid zijn voor deze woongebieden van groot belang.

De regio realiseert zich dat de middelen voor bereikbaarheid bij het Rijk stevig onder druk staan en zoekt daarom naar een bereikbaarheidsoplossing die kosteneffectief is, oftewel: maximale maatschappelijke baten tegenover zo beperkt mogelijke kosten. Omdat we de bak van de A27 bij Amelisweerd in het alternatief niet willen verbreden, valt een grote kostenpost weg en voorkomen we bouwtechnische risico's. Kosten voor andere maatregelen, zoals investeringen in fietsinfrastructuur, openbaar vervoer en mobiliteitshubs komen er bij. We maken een globale kostenraming van het alternatief op basis van kengetallen ten behoeve van een maatschappelijke kosten-batenanalyse en die past binnen het beschikbare budget voor de verbreding van de A27 en A12 bij Utrecht.

HOE VERDER?

In de eerste maanden van 2023 brengen we van de bouwstenen voor het alternatief de effecten in beeld op de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en de leefbaarheid in bestaande en nieuwe woongebieden rond de Ring. Op basis van de onderzoeks-resultaten stellen we het alternatief samen en gaan het vervolgens optimaliseren. In aanloop naar het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving delen we de tussentijdse resultaten van het alternatief met de ministers van Infrastructuur en Waterstaat en Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening en bespreken de vervolgstappen.

Colofon:

STUDIO BEREIKBAAR

DZH
de zwarte hond
architecture urbanism strategy

In opdracht van:

Gemeente Utrecht

PROVINCIE UTRECHT