

Gemeente Utrecht
T.a.v. College van burgemeester en wethouders
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Cc: mailadres projectteam NRU

Utrecht, 22 oktober 2023

Betreft: ADVIES over Korte Termijn Maatregelen (KTM) voor de Noordelijk Randweg Utrecht

Geachte leden van het college,

Graag maakt de Adviesgroep NRU gebruik van haar recht het college te adviseren over de Korte Termijn Maatregelen voor de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU), onderdeel van de Ring Utrecht.

Advies

Ons advies, gebaseerd op onderstaande overwegingen over de Korte Termijn Maatregelen voor de NRU bij onderhoud de komende jaren, is:

Het is nu de hoogste tijd om te investeren in de leefbaarheid voor omwonenden en recreanten nabij de NRU. De voorgestelde maatregelen die gecombineerd kunnen worden met het onderhoud van de NRU zijn onvoldoende om de leefbaarheid te verbeteren of om die zelfs op het huidige peil te houden. De adviesgroep NRU adviseert om extra in te zetten op maatregelen die met name de geluidsoverlast verminderen.

De kwaliteit van de wijk is en blijft onze eerste prioriteit. De planvorming voor de NRU kent inmiddels een lange geschiedenis. Eerdere plannen werden ingehaald door nieuwe omstandigheden.

Ondertussen is niets gedaan aan de verbetering van de leefbaarheid, wat de gemeente echter al heeft toegezegd in 2014¹. Daarom wijzen wij met klem op de noodzaak om juist nu maatregelen te treffen, zodat de wijk niet (langer) hoeft te wachten op de uitvoering van de lange termijn structurele aanpassingen van de NRU.

De kwaliteit van de wijk, samenhangend met de NRU, omvat de bereikbaarheid (doorstroming en oversteekbaarheid), de leefbaarheid (luchtkwaliteit en geluid) en de inpassing (groen, ecologie, waterbeheer en landschapsbeleving).

Terugblik en vooruitblik

De gemeente werkt al ruim 12 jaar aan de planstudie NRU. De adviesgroep NRU is sinds 2011 betrokken bij deze planstudie en de meeste huidige leden maken al vanaf het begin deel uit van de adviesgroep. Volgens de eerste planning zou een aangepaste NRU gerealiseerd zijn in 2020 (zie de

¹ In maart 2014 door de raad vastgesteld Keuzedocument Voorkeursvariant NRU vast met daarin: 2 x 2 rijstroken, 80 km/uur, ongelijkvloerse kruisingen en uitstraling Parkway. Op pagina 7: "de inpassing en vormgeving van de weg zodanig zijn dat deze bijdraagt aan de verbetering van de leefbaarheids- en de gezondheidssituatie en dat de barrièrewerking verminderd wordt."

bijlage met de tijdlijn). Gezien de ervaringen met de voortgang van de NRU tot nu toe is het realistisch te verwachten dat de impact van het besluit over de Korte Termijn Maatregelen geldt voor een periode van 10 à 15 jaar. De minister heeft de planstudie NRU op pauze gezet en het is onzeker wat de impact van het Alternatief Ring Utrecht is en wat daarmee de verwachte effecten voor de NRU zijn. Dit maakt het des te urgenter om nu een optimaal pakket van maatregelen voor verbetering te realiseren.

Maatregelen Korte Termijn

Op basis van de opgedane kennis zijn 45 maatregelen benoemd. Niet alle zijn te realiseren met een korte termijn aanpak. De 26 maatregelen die wel te combineren zijn met onderhoudsmaatregelen op korte termijn en losstaan van een toekomstige inrichting zijn beoordeeld op hun onderlinge samenhang en daardoor is de lijst gereduceerd naar 13 maatregelen. Het projectteam heeft hieruit weer een selectie van 6 maatregelen gemaakt die voorgesteld worden om uit te voeren. Hieronder geeft de adviesgroep haar reactie op alle 13 maatregelen.

A. Maatregelen om geluidsoverlast te beperken zijn:

- Asfaltkeuze
- Diffractoren
- Schermen
- Grondwallen
- Snelheidsverlaging naar 50 km
- Versmallen rijbaan met 0,6 m

Toelichting vanuit projectteam:

Voor de keuze van asfalt is het plan om een proef uit te voeren naar geluidsreductie in samenhang met de levensduur. Als de resultaten uitwijzen dat er geen verschil is, wordt hetzelfde asfalt als nu aangebracht.

Geluidsschermen met een hoogte van 1,2 m zijn effectief voor laagbouw (-1,8 dB) en plaatsing is mogelijk. Nadelen zijn de kosten; geen effect op (middel)hoogbouw; er moeten 150-170 bomen voor worden gekapt; onzekerheid in relatie tot toekomstige oplossing NRU, mede vanwege nabijheid van het fietspad. Het projectteam wil dit niet verder uitwerken voor de korte termijn.

Grondwal wordt afgewezen vanwege het grote ruimtebeslag, en is relatief duur.

Het Projectteam neemt diffractoren niet mee terwijl in de toelichting staat dat lage diffractoren bij smallere wegstroken wel mogelijk zijn, zonder schade aan het groen, en dat ze ook een positief effect hebben voor de bewoners van de Gageldijk. Ook hier wordt weer als nadeel genoemd dat dit toekomstige oplossingen voor de NRU in de weg kunnen zitten.

Snelheidsverlaging naar 50 km op de NRU heeft effecten op (grotere) verkeersdruk in aangrenzende gebieden, maar die zijn nog onvoldoende bekend.

Versmalling van de rijbanen met 0,6 m heeft effect op de reductie van de snelheid en daarmee op de verkeersveiligheid en geluidsoverlast.

Aanbevelingen adviesgroep:

- Ga primair uit van de effecten op leefbaarheid. De afwijzende houding ten aanzien van een deel van de geluidsreducerende maatregelen is de wens om een mogelijke reconstructie van de NRU in de toekomst niet in de weg te zitten. Deze benadering is naar onze mening een uiting van een strikt verkeerskundige benadering waarin de leefbaarheid ondergeschikt is.

- Wij zien – in tegenstelling tot het projectteam – wel mogelijkheden voor slim en gedifferentieerd toepassen van geluidsreductie maatregelen. Maatregelen nu uitvoeren betekent een positief effect voor veel omwonenden en recreanten. Wat je nu uitgeeft voor leefbaarheid bespaart hogere kosten in de toekomst. Enerzijds leidt uitstel tot hogere bouwkosten en anderzijds stijgen maatschappelijke kosten omdat wonen nabij de NRU nu al en nog meer in de toekomst leidt tot gezondheidsklachten en -kosten.
- Asfalt:
 - De adviesgroep staat positief tegenover een onderzoek naar het asfalt. Dit onderzoek moet uiteraard representatief zijn, dus op verschillende tijdstippen en onder verschillende weersomstandigheden. Het onderzoek kan echter geen uitsluitsel geven over de geluidsreductie op langere termijn. Daarnaast is het geluiddempend effect van het huidig stil asfalt na de halvering van de levensduur zoveel afgenomen dat de geluidsoverlast meer is dan bij gewoon asfalt. Daarom vindt de adviesgroep het onvoldoende om alleen in te zetten op de asfaltkeuze voor reductie van de geluidsoverlast. Omdat de proef een bredere reikwijdte dan de NRU heeft, mogen de kosten van de proef volgens de adviesgroep niet ten laste komen van het NRU-budget.
 - De adviesgroep adviseert dat mede vanwege de onzekerheid van de uitkomsten van het onderzoek aanvullende geluidsreducerende maatregelen (diffractoren, schermen en/of grondwallen) noodzakelijk zijn.
 - Onderzoek samen met omwonenden welke aanvullende maatregelen de voorkeur verdienen.
- Diffractoren, schermen en/of grondwallen:
 - Werk per locatie uit wat de beste oplossing is. Het hele NRU-traject is door de projectgroep als één geheel beschouwd. De adviesgroep is van mening dat op diverse locaties wel degelijk effectieve maatregelen voor langere termijn mogelijk zijn. Een scherm hoeft niet over de volle lengte van de NRU te worden geplaatst: er zijn delen waar al een wal in het groen ligt met een goede inpassing. Ook zou bekeken kunnen worden of een scherm tussen de bomenrij en de (versmalde) weg zou passen.
 - Effect voor laagbouw is aanzienlijk en op zichzelf voldoende reden om hiertoe over te gaan.
 - Diffractoren zijn toe te passen in de berm van een weg of boven op een laag geluidsscherm. De mate van reductie is afhankelijk van diverse factoren, maar kan voor de variant die in de berm wordt geplaatst, tot 2 dB bedragen. In combinatie met een (laag) geluidsscherm zijn hogere reducties haalbaar.²
 - De noodzaak om zoveel bomen te kappen wordt niet onderbouwd; er ligt over een groot deel van het tracé nog een strook gras tussen het fietspad en het groen, dat veelal bestaat uit struiken en niet uit bomen.
- Snelheidsverlaging en versmallen rijbaan:
 - De adviesgroep staat positief tegenover aanvullend onderzoek naar snelheidsverlaging en ziet dit graag in samenhang met het mobiliteitsplan uit de Omgevingsvisie Overvecht. Voorkomen moet worden dat er meer sluipverkeer in de wijk komt.
 - De adviesgroep staat positief tegenover het versmallen van de rijbaan met 0,6 m vanwege de verkeersveiligheid en omdat hierdoor ruimte ontstaat voor de andere genoemde geluidsmaatregelen. De adviesgroep adviseert daarom om de versmalling niet aan de middenberm maar aan de buitenzijden te realiseren. Het versmallen van de rijbanen betekent ook minder onderhoudskosten op termijn.

² Informatie van Rijkswaterstaat: [Diffractoren en sanering | BSV \(bureausaneringverkeerslawaaai.nl\)](https://www.bsv.nl/bureausaneringverkeerslawaaai)

B. Maatregelen voor bereikbaarheid en verkeersveiligheid omvatten:

- VRI (Verkeers Regel Installatie of verkeerslichten) en opstelstroken op en voor de pleinen
- Verkeersveiligheid en voorrangsregeling op pleinen
- Alleen rechtsaf vanaf en naar Darwindreef
- Bypass Henri Dunantplein

Het projectteam stelt voor om alleen de VRI en Verkeersveiligheid en voorrangsregeling op pleinen uit te werken en de andere twee maatregelen niet verder uit te werken.

Aanbevelingen adviesgroep:

- De adviesgroep is het eens met de gemaakte keuze.
- De adviesgroep is het eens met de extra opstelstroken op en voor het Gandhiplein en Henri Dunantplein.
- Onderzoek het aan laten van de VRI na 23.00 uur. Is het veilig om de VRI uit te schakelen, zoals nu het geval is?
- Onderzoek of een strook met waterdoorlatende tegels naast de rijbaan nodig is voor uitwijkend verkeer ten behoeve van de nood- en hulpdiensten.

C. Inpassingsmaatregelen:

- Ecologische verbindingen
- Afkoppelen regenwater

Aanbevelingen adviesgroep:

- De adviesgroep is het eens met de voorstellen om die maatregelen mee te nemen met het onderhoud van de NRU.
- Ten aanzien van het afkoppelen van het regenwater vraagt de adviesgroep wel aandacht voor de afvoer van het vervuilde water. Is hier bijvoorbeeld periodiek verwijderen van de deposities nodig?
- De wadi's moeten goed onderhouden worden.

D. Overige maatregelen los van onderhoud

- Fietsstraat Gageldijk
- Fiets/voetgangersbrug naar St Anthoniedijk
- Aanvullende groenvoorzieningen

Het projectteam ziet deze maatregelen los van het onderhoud aan de NRU en deze worden derhalve niet meegenomen in het pakket korte termijn maatregelen.

Aanbevelingen adviesgroep:

- De adviesgroep is het eens dat deze maatregelen losstaan van het onderhoud van de NRU.
- De inrichting van de fietsstraat Gageldijk kan mogelijk impact hebben op de aansluitingen NRU. Dit moet wel onderling afgestemd worden.
- Houd de fiets/voetgangersbrug naar de St Anthoniedijk op de agenda. Het moet verder uitgewerkt worden in het voetgangers-fietsnetwerk als onderdeel van het mobiliteitsplan uit de Omgevingsvisie Overvecht.

Afsluitend

Gezien de lange looptijd van het project is het niet te billijken om bewoners nog langer te laten wachten op maatregelen die vooral de geluidsoverlast van de NRU en de barrièrewerking verminderen. Het is de hoogste tijd om te investeren in de leefbaarheid van de wijk en op korte termijn.

Met vriendelijke groet,
Adviesgroep NRU

Bijlagen:

Tijdslijn NRU

Namen adviesgroepleden (separate bijlage)

Tijdslijn NRU

- Oktober - Advies van Adviesgroep NRU.
 - September - Adviesgroep krijgt Rapportage Korte Termijn Maatregelen NRU.
 - Juni - Minister Harbers van het Ministerie Infrastructuur en Waterstaat laat weten 17 infraprojecten te pauzeren, waaronder de Noordelijke Randweg Utrecht.
 - Voorjaar - Herstart onderzoek Korte Termijn Maatregelen NRU.
- **2023**
 - Najaar - Adviesgroep ontevreden over aanpak, vertraging onderzoek naar korte termijn maatregelen die tegelijk uitgevoerd kunnen worden met het onderhoud NRU.
 - Juli - Brief van adviesgroep NRU naar college met oproep voor meer geld voor maatregelen NRU.
 - Juni - Coalitieakkoord 2022-2026: *“Voor de noordelijke randweg Utrecht (NRU) lopen onderzoeken en gesprekken met Rijk en Provincie Utrecht. In toekomstige keuzes staat voor ons het belang van Overvecht voorop (leefbaarheid, oversteekbaarheid en bereikbaarheid van de wijk). We willen geen fly-overs maar een gelijkvloerse of ondergrondse oplossing. Onderhoud is inmiddels hoognodig. Dat voeren we de komende jaren uit en we zetten daarbij zo veel mogelijk stappen naar de gewenste eindsituatie, zoals met geluidsmaatregelen of een lagere maximumsnelheid. We willen in alle gevallen voorkomen dat het doorgaande verkeer toeneemt.”*
 - Mei - Onderhoud NRU gepland in 2023. Doorstart van project NRU, met het oog op het onderhoud. Adviesgroep NRU gaat verder.
- **2022**
 - December - Rapport NRU – Verbeteren bereikbaarheid, leefbaarheid en oversteekbaarheid. Quickscan mogelijke verbetermaatregelen kortere termijn.
 - November - Adviesgroep geeft advies op rapport Noordelijk Randweg Utrecht Spoor 2 Variantenstudie. Daarin pleit de adviesgroep aan de slag te gaan met Quick wins omdat de planvorming al jaren duurt en het niet verbetert voor de omwonenden.
 - Oktober - Rapport Noordelijk Randweg Utrecht Spoor 2 Variantenstudie.
 - Voorjaar - Bestemmingsplanprocedure uit 2019 wordt stopgezet.
- **2021**
- **2020-2025** *Aangepaste planning uitvoering NRU – niet gerealiseerd.*
- Juli - Gemeenteraad geeft krediet voor Spoor 2. Er wordt in spoor 2 gekeken naar een gezamenlijk beeld voor de verkeerskundige opgave en de leefbaarheid.
 - Mei - College besluit over 2 sporen aanpak voor de NRU. Gemeente, Provincie en Rijk voeren ambtshalve nog gesprekken over de financiën (spoor 1) en tegelijkertijd kijken de drie partijen wat er mogelijk is binnen het beschikbare budget (spoor 2).
 - Maart - NRU met één onderdoorgang onzeker door vertraging en stijging van kosten.
- **2020**
 - Najaar - Vertraging planstudie NRU.
 - Juli - Gemeenteraad stemt in met toevoegen 1 miljoen aan indexerings- en 4 miljoen voor tweede onderdoorgang NRU. Door slim ontwerpen moet 3 miljoen worden bespaard.
 - Uitspraak Raad van State dat Programma Aanpak Stikstof (PAS) ongeldig is.
 - Mei - Tekort voor tweede onderdoorgang niet 2 maar 8 miljoen. Voor een derde onderdoorgang is nog 60 miljoen nodig.
 - April - Adviesgroep NRU stuurt brief naar de raad.
 - Februari - Ter inzage het ontwerpbestemmingsplan Noordelijke Randweg Utrecht (NRU), Milieueffectrapportage NRU en Ontwerpbesluit hogere waarden NRU.
 - Januari-Februari
- **2019**
 - November - Raad stelt Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp (IPvE en FO) vast.

		Projectgroep gaat verder met variant met twee verdiepte onderdoorgangen. Voor tweede onderdoorgang is nog 2 miljoen extra nodig en voor de derde 55 miljoen.
	Zomer	- Coalitieakkoord 2018-2022 (pagina 29) het college van de Gemeente Utrecht wil dat de NRU drie verdiepte onderdoorgangen krijgt.
	Voorjaar	- Rijk voegt 5 miljoen toe aan budget.
•	2018	
	December	- Adviesgroep NRU brengt advies uit over Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp (IPvE en FO): <i>“Ons advies is daarom alleen te beginnen met de aanpassing van de NRU wanneer er voldoende budget is om de verdiepte onderdoorgang van de NRU bij alle drie de pleinen te realiseren. Het budget moet ook voldoende zijn om de noodzakelijke aanpassing compleet te realiseren. Met aandacht voor onder andere de weg tussen de pleinen, de op- en afritten, de fiets- en voetpaden en de groen- en boomstructuur. Alleen dan verbetert de leefbaarheid in Overvecht en worden kansen voor kwaliteitsimpulsen benut.</i> <i>Wordt niet voldaan aan deze voorwaarden dan is de wijk beter af met de NRU in de huidige vorm. In dat geval adviseren wij om de aanpassing van de NRU niet uit te voeren. De mobiliteitsmaatregelen mogen nooit ten koste gaan van de leefbaarheid en de gezondheid in Overvecht.”</i> Inspraak op Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp (IPvE en FO). Bewoners overhandigen handtekeningen van de petitie aan Tweede Kamer.
	November	- Provincie stelt maximaal 9 miljoen extra ter beschikking.
	Juli	- Gemeente stelt 19 miljoen extra onder voorwaarden.
•	2017	
•	2016-2020	<i>Oorspronkelijke planning uitvoering NRU – niet gerealiseerd.</i>
	December	- Zambesidreef wordt afgekoppeld.
	Voorjaar	- Vervolgtraject NRU en onderzoek afkoppelen Moldaudreef wordt aan de planstudie toegevoegd (zonder extra budget). Nieuwe adviesgroep NRU.
•	2015	
	Eind	- Minister haalt NRU weer naar voren.
	Zomer	- Minister stelt NRU uit, deze hoeft nu niet meer eerder klaar te zijn dan de A27.
	Maart	- Gemeenteraad stelt (unaniem) Keuzedocument Voorkeursvariant NRU vast met daarin: 2 x 2 rijstroken, 80 km/uur, ongelijkvloerse kruisingen en uitstraling Parkway. <i>Op pagina 7: “de inpassing en vormgeving van de weg zodanig zijn dat deze bijdraagt aan de verbetering van de leefbaarheids- en de gezondheidssituatie en dat de barrièrewerking verminderd wordt.”</i> Er wordt in dit document nog geen keuze gemaakt welke kruising(en) onderdoorgangen krijgen. Op advies van bewoners is wensvariant (3 x verdiepte onderdoorgangen meegenomen in de analyse. Deze scoort op alle onderdelen het best, maar is wel de duurste variant.
		<i>Financieel</i> Budget: 180 miljoen, waarvan 130 door het Rijk en 50 door de regio (2/3 ^e door de Provincie en 1/3 ^e door de Gemeente Utrecht).
•	2014	
		Gemeente start met planstudie NRU. Adviesgroep NRU wordt samengesteld (bewoners en ondernemers Overvecht en Blauwkapel).
•	2011	

