

De gemeenteraad

Behandeld door	P. van Sterkenburg en O. van de Vijver	Datum	14 maart 2024
Doorkiesnummer	030-2863614	Kenmerk	12040136
E-mail	p.van.sterkenburg@utrecht.nl	Onderwerp	Voortgangsbrief Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)
Bijlage(n)	3	Beleidsveld	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

We schreven in onze [raadsbrief Alternatief voor tracébesluit Ring Utrecht \(ARU\)](#) van 20 december jl. dat we uw raad begin 2024 uitgebreider zouden informeren over de aanpak van de Noordelijke Randweg Utrecht (verder: NRU). Dat doen we met deze brief. We werken momenteel aan een voorstel voor de korte-termijnmaatregelen en aan een lange-termijn aanpak. In deze brief gaan we eerst in op de lange-termijnaanpak. Daarna gaan we in op de korte-termijnmaatregelen.

Lange-termijnaanpak

Voor de lange-termijnaanpak behandelen we in deze brief de volgende onderwerpen:

- Stappen die we in de afgelopen periode hebben gezet.
- Uitgangspunten die we (provincie en gemeente) willen hanteren.
- Variabelen die we onderzoeken.
- De vervolgstappen die we willen zetten.

Gezette stappen

In het afgelopen jaar is het niet gelukt om als projectpartners (Rijk, provincie en gemeente) afspraken te maken over de aanpak van de NRU. In de brief [Uitkomsten BO Leefomgeving 2023](#) van 23 juni 2023 hebben we uw raad gemeld dat het ministerie van IenW de rijksbijdrage aan o.a. het project NRU voor onbepaalde tijd heeft gepauzeerd. IenW geeft aan dat pauzeren nodig is om drie redenen: de stijgende kosten van onderhoud, gebrek aan stikstofruimte en tekorten op de arbeidsmarkt.

In de [uitkomstenbrief over het BO MIRT](#) van 14 november 2023 hebben we uw raad gemeld dat we met het Rijk een procesafpraak hebben gemaakt over het project NRU. Deze afspraak is dat we besluiten over het project NRU maken in samenhang met besluitvorming over het Alternatief Ring Utrecht (ARU).

Gemeente en provincie hebben in de afgelopen periode doorgewerkt aan een voorstel voor de NRU. We hebben opties voor de NRU in samenhang met het ARU onderzocht. Met het ARU, dat momenteel voorligt bij het Rijk, verandert de verkeerssituatie op de NRU. Het verkeer op de NRU groeit met het ARU minder hard dan bij het Tracébesluit. Desondanks zal in de komende decennia naar verwachting sprake zijn van groei van het autoverkeer op de NRU. De NRU in haar huidige vorm kan dit verkeer niet verwerken. Onze conclusie blijft daarom dat een lange-termijnaanpak van de NRU noodzakelijk is: een goed functionerende NRU is nodig voor het ARU, een bereikbare regio en een robuust nationaal wegennetwerk. Zowel bij het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht als bij het ARU is een lange-termijnaanpak van de NRU nodig.

In een eerste scan hebben we in de afgelopen maanden gekeken naar de wisselwerking tussen de NRU-varianten uit Spoor 1 en 2 en ARU. De uitkomsten van de scan zijn als bijlage aan deze raadsbrief toegevoegd. Spoor 1 betreft het oorspronkelijke plan voor de NRU met 80 km/u, twee keer twee rijstroken en ongelijkvloerse aansluitingen op de kruispunten, waarvan tenminste één verdiept. Spoor 2 betreft de in 2021 uitgevoerde verkenning naar varianten binnen het beschikbare budget; deze verkenning heeft in 2021/2022 niet geleid tot besluitvorming.

Uit de scan blijkt dat een aantal NRU-varianten in combinatie met ARU kansrijk lijken. Wel is er verdiepend onderzoek nodig. Daarnaast is meer zekerheid nodig op betrouwbaarheid van de resultaten door middel van dynamische doorrekeningen met het verkeersmodel. Na overleg met Provincie Utrecht zijn we gekomen tot drie varianten die we nader willen bekijken. Alle varianten gaan uit van een NRU met 2x2 rijstroken en maximumsnelheid van 70 of 80 km/h:

1. Verdiepte ligging van de verkeerspleinen

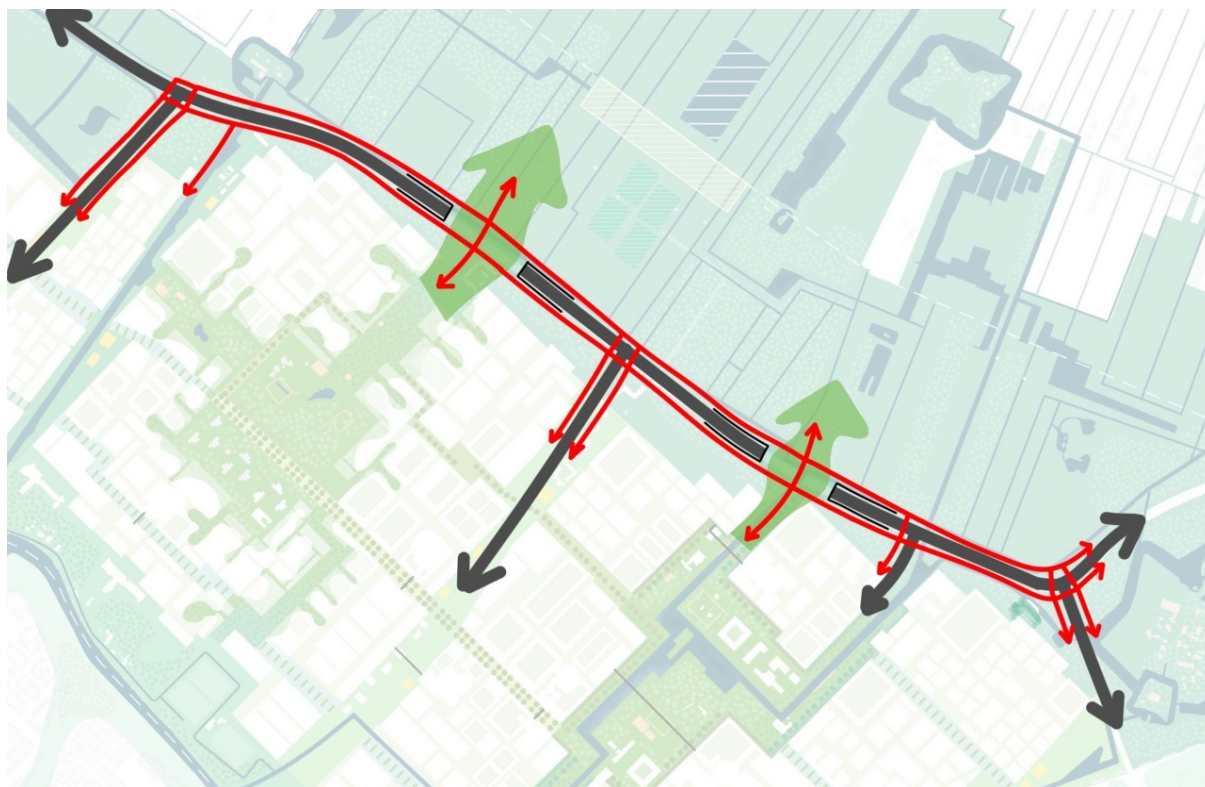
Deze variant is vergelijkbaar met het ontwerp van Spoor 1. We leggen de drie grote verkeerspleinen verdiept aan.

2. Een combinatie van één VRI-kruispunt en twee verdiepte verkeerspleinen

In deze variant is het meest westelijke verkeersplein (Gandhiplein) een gelijkvloers VRI-kruispunt. De twee andere pleinen leggen we verdiept aan vergelijkbaar met het ontwerp van Spoor 1. De reden om het Gandhiplein als gelijkvloers VRI-kruispunt uit te voeren is dat dit plein door de ligging van de Klopvaart en kabels en leidingen het meest complexe en dure verkeersplein is om te verdiepen.

3. VRI-kruispunten met verdiepte ligging tussen de kruispunten

In deze variant uit de Spoor 2-studie vormen we de verkeerspleinen om tot gelijkvloerse VRI-kruispunten. Kruispunten kunnen meer verkeer verwerken dan de huidige pleinen. Aan deze variant voegen we twee keer een verdiepte ligging van de NRU toe *tussen* de drie verkeerspleinen. Fietzers en voetgangers kunnen de NRU op deze plekken gelijkvloers oversteken zonder het verkeer van de NRU te kruisen. Van deze verdiepte ligging hebben we ter verduidelijking een visuele impressie toegevoegd op de volgende pagina. De verdiepte ligging dient nog wel verder uitgewerkt te worden.



Afbeelding: visuele weergave van variant 3.

Uitgangspunten

De provincie en de gemeente constateren dat er twee uitgangspunten van groot belang zijn bij de lange-termijnaanpak van de NRU. Deze uitgangspunten zijn (1) dat de NRU werkt in samenhang met ARU en (2) dat de NRU bijdraagt aan het verbeteren van de leefbaarheid in Overvecht. Deze uitgangspunten staan aan de basis van de verdere uitwerking van onze plannen voor de NRU. Een korte toelichting:

1. NRU werkt in samenhang met ARU. De vormgeving van de NRU heeft invloed op de hoeveelheid verkeer 'in de bak' en op andere plekken in de Ring. Het zijn communicerende vaten. De NRU-variant die we kiezen moet ervoor zorgen dat zowel de NRU als het ARU goed functioneren. We beoordelen de werking van de Ring en het ARU op dezelfde manier, zoals we dat bij het opstellen van het ARU hebben gedaan: door te kijken naar de reistijden en verkeersveiligheid.
2. De leefbaarheid van Overvecht verbetert. Voor de gemeente en de provincie is het verbeteren van de leefbaarheid van Overvecht van groot belang. De voornaamste aspecten die hierbij belangrijk zijn: vermindering van geluidsoverlast voor omwonenden, verbetering van luchtkwaliteit en het verbeteren van de oversteekbaarheid van de NRU.

Nadere studie

In de komende periode zijn er twee onderwerpen die we specifiek willen onderzoeken. Deze twee onderwerpen zijn:

1. De verdiepte ligging: provincie en gemeente willen een zo veel mogelijk verdiepte NRU. Een verdiepte ligging bij kruisingen draagt bij aan doorstroming van autoverkeer. Ook verbetert door

verdiepte ligging de leefbaarheid van Overvecht. Een verdiepte ligging kost echter veel geld. We kijken daarom ook naar andere oplossingen. Mogelijk is een gedeeltelijke verdiepte ligging op de wegvakken van de NRU goedkoper. De NRU ligt wat ons betreft daarom deels verdiept en deels gelijkvloers.

2. Betere doorstroming versus groei van doorgaand verkeer: we willen dat de NRU zelf goed functioneert. De NRU moet ook bijdragen aan een bereikbare regio. Tegelijkertijd zorgt betere doorstroming op de NRU voor toename van ongewenst doorgaand verkeer tussen de A2 en A27 en vice versa. We zoeken naar een balans. We weten uit verkeerskundig onderzoek dat VRI-installaties en de maximumsnelheid de hoeveelheid doorgaand verkeer beïnvloeden. We kijken daarom naar:
 - De maximumsnelheid (70 of 80 km/h) op de NRU.
 - Al dan niet gebruik te maken van VRI-installaties op de NRU.

Daarnaast onderzoeken we de volgende aspecten om te bepalen of een variant uitvoerbaar is:

- Financiële haalbaarheid: Het project NRU kampt al lange tijd met financiële tekorten. In 2021 concludeerden we dat het tekort voor de Spoor 1-variant met twee onderdoorgangen 62 miljoen euro was. Dat tekort is in de afgelopen jaren (flink) groter geworden. De bouwkosten zijn namelijk sinds 2021 verder gestegen. Daar komt nog bij dat de Rijksbijdrage aan het project NRU is gepauzeerd. Het mag duidelijk zijn dat heel veel extra geld nodig is voordat een reconstructie van de NRU mogelijk is. Het verwachte tekort is het grootste bij variant één en het kleinste bij variant drie. Maar voor iedere variant verwachten we op dit moment een groot tekort. We gaan hierover in gesprek met het Rijk.
- Stikstofdepositie: We weten uit het verleden dat de reconstructie van de NRU effect heeft op omliggende Natura 2000-gebieden. Binnen huidige regelgeving kan dit de uitvoering van de lange-termijn aanpak belemmeren.
- Geluid: We moeten opnieuw bepalen of de aanpak van de NRU voldoet aan de wettelijke eisen op het gebied van geluid.
- Erfgoed: We moeten onder andere relatie met de UNESCO Hollandse Waterlinies opnieuw bekijken.
- Relatie met plannen voor Overvecht: We maken een Omgevingsvisie voor Overvecht. We denken na over extra woningen, arbeidsplaatsen en maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid. Hierdoor zien we mogelijke verplaatsingen van autoverkeer naar de centrale ontsluitingswegen van de wijk, waaronder de NRU. We willen daarom bekijken of de nieuwe NRU dit extra verkeer uit de wijk kan verwerken.
- Aansluiting van NRU op de A27: Deze aansluiting bekijken we goed, omdat studies in het verleden op dit punt problemen met de verkeersafwikkeling voorspelden. De vormgeving van deze aansluiting moet passen bij de aanpassingen aan NRU en ARU.
- Mobiliteitstransitie: Net als in de Spoor 2-studie en bij ARU zal een combinatie nodig zijn van de inzet van maatregelen die mobiliteitstransitie bevorderen en maatregelen aan de infrastructuur.

Vervolgstappen

In de eerste helft van 2024 werken we aan de onderdelen die we hierboven noemen. We gaan hierover met het Rijk in gesprek. Ons doel is om in 2024 gezamenlijk te komen tot één voorkeursvariant die kan dienen als bouwsteen in samenhang met de Ring Utrecht en voldoet aan de genoemde uitgangspunten (werking met ARU en verbetering leefbaarheid Overvecht). De grote uitdaging wordt om de doelstellingen voor de NRU, het beschikbare geld en (on)mogelijkheden ten aanzien van stikstof bij

elkaar te brengen. Onze intentie is om het voorstel voor de NRU in 2025 aan uw raad voor te leggen. Daarvoor zijn we afhankelijk van de afstemming met het Rijk, beschikbare middelen en de ontwikkelingen op het gebied van stikstof.

Rapportages over Regeling Risicovolle Projecten

Het project NRU behoort sinds 2021 tot de [Regeling Risicovolle Projecten](#). Wij zijn voornemens om uw raad bij aanbidding van de voorjaarsrapportage een voorstel te doen om de rapportages over de NRU te pauzeren. We lopen in de huidige fase namelijk geen grote (financiële) risico's. Nadat een voorkeursvariant voor de lange termijn van de NRU door uw Raad is vastgesteld, starten we de rapportagecyclus voor de NRU weer op. De bekostiging van het project NRU en de verdeling van (financiële) risico's hebben onze aandacht. We leggen de afspraken over een voorkeursvariant aan uw Raad ter besluitvorming voor.

Korte-termijnmaatregelen

In combinatie met noodzakelijk onderhoud in 2024 en 2025 worden een aantal korte-termijnmaatregelen genomen die bijdragen aan de leefbaarheid, oversteekbaarheid en de bereikbaarheid van Overvecht. Hierover hebben wij u op [23 februari 2022](#) geïnformeerd.

Onderhoud

In 2024 en 2025 vindt onderhoud aan de NRU plaats. Op de hele NRU vervangen wij het asfalt en koppelen we waar mogelijk regenwater af, waardoor water in de bodem wordt opgenomen. Daarnaast plaatsen we nieuwe verkeersregelininstallaties op het Gandhiplein, Robert Kochplein en de kruising bij de Moldaudreef. Ook verduurzamen we de openbare verlichting door energiezuinige ledverlichting toe te passen.

Korte-termijnmaatregelen

In het afgelopen jaar hebben wij in overleg met de adviesgroep NRU maatregelen uitgewerkt die we gelijktijdig met het onderhoud aan de NRU kunnen uitvoeren (zie bijlage Rapportage KTM). Deze maatregelen zijn een verdere uitwerking van de [quickscan](#) waar wij u op 15 december 2021 over hebben geïnformeerd. Uitgangspunt is dat deze geen of beperkte consequenties hebben voor de lange-termijnoplossing voor de NRU. De adviesgroep NRU zou graag extra geluidsbeperkende maatregelen zien. Zulke maatregelen gaan we in combinatie met de lange-termijnoplossing voor de NRU onderzoeken. De maatregelen voor de korte termijn zijn:

1. Aanpassingen aan de markering en bebording voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op de verkeerspleinen.
2. Vervangen van asfalt op het Gandhiplein, Robert Kochplein en Henri Dunantplein door een geoptimaliseerd type asfalt met een extra geluidsreductie van 0,9 dB.
3. Aanleg van twee faunaverbindingen onder de NRU.
4. Een proef met twee typen asfalt op de wegvakken tussen de verkeerspleinen:
 - Twee laags ZOAB fijn (extra geluidsreductie t.o.v. huidige asfalt is 2,5 dB, theoretische levensduur 6 tot 8 jaar).
 - Twee laags ZOAB (extra geluidsreductie t.o.v. huidige asfalt is 0,5 dB, theoretische levensduur 8 tot 12 jaar (levensduur gelijk aan huidig asfalt)).

Deze proef heeft als doel om inzicht te krijgen in de levensduur in de praktijk en daarmee de totale extra kosten voor het asfalt en de geluidsreducerende werking van het asfalt gedurende de levensduur.

5. We onderzoeken nog een aanpassing van het wegprofiel van de NRU. Versmalling van rijstroken kan bijdragen aan het vergroten van de verkeersveiligheid, omdat er minder hard gereden wordt. Het zorgt ook voor een betere afwatering en meer groen. De provincie past in de komende jaren de Zuilense Ring aan. Ze verlaagt de snelheid naar 80 km/h en past het wegprofiel hierop aan. Met de provincie hebben we afgesproken dat het onze intentie is om de wegprofielen van de Zuilense Ring en NRU op elkaar te laten aansluiten. In het onderzoek kijken we of dit haalbaar is.
6. Het verbeteren van de overstekbaarheid voor fietsers en voetgangers ter hoogte van de aansluiting Franciscusdreef, Einsteindreef en Henri Dunantplein door middel van het aanpassen van de VRI met meer groentijd voor fietsers- en voetgangers. De aanpassing van de VRI is mogelijk door het toevoegen van extra opstelstroken voor autoverkeer waarmee ook de bereikbaarheid van Overvecht verbetert.

De komende tijd werken we de bovengenoemde korte-termijnmaatregelen verder uit. We stellen hiervoor ontwerpen op en brengen de effecten en kansen in beeld voor groen en waterhuishouding en stellen een investeringsraming op. Een aantal van de korte-termijnmaatregelen (1 t/m 3) kunnen wij direct realiseren door 'werk met werk' met onderhoud te maken en/of zijn onderdeel van een bestaand programma. De maatregelen 4, 5 en 6 dekken wij (zoals we eerder afgesproken hebben met het Rijk en Provincie) uit het gemeentelijk deel van het projectbudget van de NRU. Dit leggen wij aan u voor bij besluitvorming over Meerjarenprogramma bereikbaarheid in het Meerjarenprogramma Ruimte 2024.

Tot slot

Wij realiseren ons dat de lange-termijnaanpak van de NRU al lang op zich laat wachten. De realiteit is dat we al jaren veel geld tekort komen om een lange-termijnaanpak te kunnen uitvoeren. We zoeken tegelijkertijd naar een voorstel dat door Rijk, de provincie en de gemeente gezamenlijk gedragen wordt. De combinatie met de ligging van de NRU nabij de woningen van Overvecht, erfgoed en een Natura 2000-gebied maken dit tot een flinke uitdaging. Ook de samenstelling van het verkeer (combinatie van lokaal, regionaal en doorgaand verkeer) speelt een rol. We zien als regio wel nieuwe mogelijkheden vanuit de combinatie van de NRU met het ARU. Wij gaan ons dan ook, samen met de provincie, vol overtuiging inzetten om met het nieuwe kabinet tot afspraken te komen over de gecombineerde aanpak van de NRU en het ARU.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,