

Menu-onderdelen:

- *Samenvatting*
- *Aanleiding*
- *Alternatief*
- *Effecten*
- *Conclusie*

Regio presenteert een gelijkwaardig alternatief voor het Tracébesluit Ring Utrecht:

Alternatief om regio Utrecht duurzaam en voor iedereen bereikbaar te houden

Alternatief Ring Utrecht

Het Rijk heeft de regio Utrecht de mogelijkheid gegeven om een alternatief plan uit te werken voor de verbreding van de A27, onderdeel van de Ring Utrecht (Tracébesluit). Dit alternatief gaat uit van vergroting van de wegcapaciteit binnen de bak bij landgoed Amelisweerd waarmee we ruimte bieden voor het doorgaand verkeer en een goede bereikbaarheid realiseren. Aantasting van dit landgoed wordt hiermee voorkomen. De regio Utrecht biedt dit alternatief aan aan het Rijk dat verantwoordelijk is voor de Ring Utrecht. De regio gaat met het Rijk het gesprek aan over het alternatief, om het samen verder uit te werken en waar nodig aanvullend onderzoek te doen.

Met het Alternatief Ring Utrecht (ARU) wil de regio bidragen bij aan het realiseren van diverse landelijke en regionale maatschappelijke opgaven:

- Bereikbaarheid
- Verkeersveiligheid
- Leefomgeving en klimaat
- Gezondheid
- Woningbouw

Het ARU berust op drie pijlers:

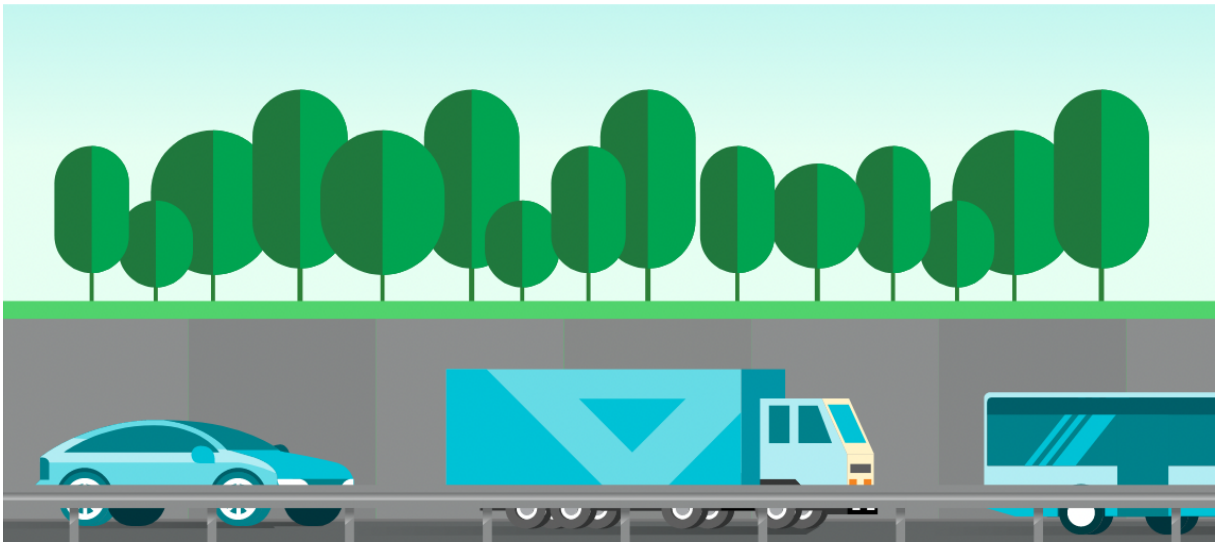
1. Verbeteren van alternatieven voor de auto, in combinatie met het ontmoedigen van autogebruik door parkeerbeleid en met het stimuleren van spitsmijding.
2. Vergroten van de wegcapaciteit van de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten en de bestaande snelweg A27 bij Amelisweerd, door de beschikbare ruimte in de bak slim te benutten.
3. Beter benutten van het wegennet.

Analyses van deskundige bureaus en een panel van onafhankelijke experts tonen aan dat het ARU zorgt voor een gelijkwaardige bereikbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid ten opzichte van het Tracébesluit. Het ARU sluit beter aan op de klimaat- en stikstofopgave en voorkomt aantasting van het landgoed Amelisweerd. Verder vallen de kosten van de realisatie van het ARU lager uit dan die van het Tracébesluit.

Bekijk hier de technische onderbouwing van het plan.

Waarom een alternatief?

Landelijke en regionale opgaven zorgen voor nieuw perspectief



In 2020 heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht getekend, met als onderdeel het verbreden van de A27 ter hoogte van Amelisweerd. De planvorming van het Tracébesluit startte al in 2006. Sindsdien is er veel veranderd. Dat geeft aanleiding om opnieuw te kijken naar de opgave en de oplossing.

Regionale ontwikkeling

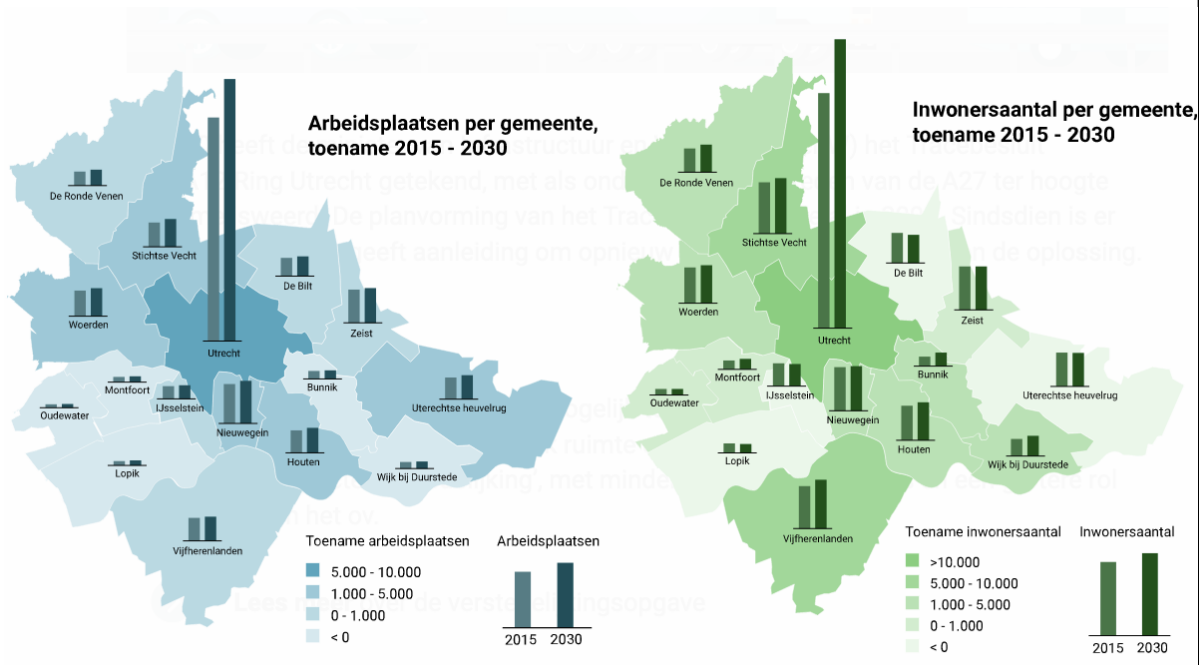
De regio Utrecht groeit. Om die groei mogelijk te maken moeten we ruimte creëren. Niet alleen ruimte om te bouwen, maar ook ruimte om te verblijven en om te bewegen. Dit vraagt om ‘compacte verstedelijking’, met minder (geparkeerde) auto’s en een grotere rol voor de fiets en het ov.

Lees meer over de verstedelijkingsopgave

Verstedelijkingsopgave Utrecht

Utrecht is een aantrekkelijke, centraal gelegen metropoolregio, waar mensen graag willen wonen, werken, studeren en recreëren. Dat succes heeft een keerzijde: een tekort aan woningen, een overbelast netwerk van wegen, fietspaden en ov en een toename van geluidsoverlast en luchtverontreiniging. De komende twee decennia groeit de regio met 80 duizend extra arbeidsplaatsen en 125 duizend extra woningen. Die aantallen zijn vergelijkbaar met die van een stad als Eindhoven. Ook de stedelijke regio’s om Utrecht heen voorzien groeiende inwonersaantallen en arbeidsplaatsen.

In het ontwikkelperspectief ‘Utrecht Nabij’ schetsen het Rijk, de provincie Utrecht, netwerkorganisatie U10 en de gemeente Utrecht een gedeeld toekomstbeeld voor de Metropoolregio Utrecht, inclusief het aantal te bouwen nieuwe woningen, toename van het aantal arbeidsplaatsen en een daarbij passend mobiliteitssysteem.



Toename arbeidsplaatsen (links) en inwoneraantallen (rechts) per gemeente 2015-2030 (uit: Utrecht Nabij, 2020)

Maatschappelijke vraagstukken

Heel Nederland heeft te maken met uitdagende maatschappelijke vraagstukken. Klimaatverandering, stikstof, beperkte financiële middelen en schaarse ruimte maken dat we mobiliteitsvraagstukken nu op een andere manier beoordelen. De opgave rondom de Ring A27/A12 verdelen we daarom onder in vier thema's:

1 Bereikbaarheid
2 Verkeersveiligheid
3 Leefomgeving en klimaat
4 Gezondheid

1 Verbeteren van de bereikbaarheid voor alle verkeersdeelnemers

De plekken op de Ring Utrecht waar het autoverkeer op dit moment het vaakst vastloopt, bevinden zich op de A27 tussen de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd, in beide richtingen. Het verkeer in zuidelijke richting ervaart daarbij het grootste probleem. Andere knelpunten voor het autoverkeer zijn:

- Vertraging bij knooppunt Rijnsweerd, met name in de verbindingsboog tussen de A28 en de A27.
- File op de aansluitende snelwegen A28, A27 en A12 (westelijk van knooppunt Lunetten) en beperkte vertraging op de Waterlinieweg.

In de periode tot 2040 zal de hoeveelheid verkeer in en rondom Utrecht verder toenemen. Op verschillende delen van de A2, A12, A27 en A28 zal het autoverkeer steeds vaker vastlopen en ook fietsers en ov-reizigers zullen steeds meer drukte ervaren.



Impressie van knelpunten in de ochtendspits in 2040 zonder ingrepen (dus ook zonder het uitvoeren van het Tracébesluit). De rode stukken geven aan waar file ontstaat.

2 Verbeteren verkeersveiligheid

In de huidige situatie bevinden zich op de Ring Utrecht A12/A27 twee locaties waar de verkeersveiligheid verbeterd moet worden:

- In de verbindingsboog tussen de A28 en de A27 in zuidelijke richting hebben automobilisten minder goed zicht op het verkeer voor zich, onder andere doordat de bocht onder een viaduct loopt.
- De westelijke rijbaan van de A27 in zuidelijke richting heeft met vier rijstroken te weinig capaciteit. Daar komt bij dat weggebruikers veel ruimte aan elkaar bieden bij het veranderen van richting/rijstrook. De weefbewegingen en opstoppingen die dat veroorzaakt vergroten het risico op ongelukken (bron: Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht).

3 Verbeteren leefomgeving en klimaat

Wereldwijd wetenschappelijk onderzoek heeft in de afgelopen jaren de omvang en urgentie van het klimaat- en milieuprobleem aangetoond. Dit heeft geleid tot internationale, Europese en nationale regelgeving op het gebied van onder meer stikstof, fijnstof, CO_2 en biodiversiteit. Mobiliteit is een van de sectoren die relatief veel impact heeft op milieu en klimaat. Daarom zijn er wettelijke afspraken gemaakt over de bijdrage van mobiliteit aan het behalen van de doelstellingen. De CO_2-uitstoot als gevolg van mobiliteit moet in 2030 bijvoorbeeld gehalveerd zijn ten opzichte van 1990 en voor 2050

is de doelstelling klimaatneutraal te zijn. Het inzetten op duurzaam mobiliteitsbeleid is dus noodzakelijk.
Ook over de vermindering van de stikstofuitstoot zijn (internationale) afspraken gemaakt. Een verdere stijging van het autogebruik kan door die afspraken ten koste gaan van de stikstofruimte voor onder meer woningbouw en investeringen in infrastructuur.

4 Verbeteren gezondheid

Hoewel de regio Utrecht gezond leven hoog in het vaandel heeft staan, is de milieukwaliteit in delen van de regio matig tot slecht. De belangrijkste gezondheidsopgave is het terugdringen van de geluidshinder en de uitstoot van fijnstof door het wegverkeer. Als gevolg van het schoner worden van voertuigen zal de uitstoot van fijnstof door het wegverkeer in 2030 met 43% zijn afgenomen ten opzichte van 2015. Dit is niet voldoende om de doelstelling te bereiken om in heel Nederland een afname van 70% te realiseren. Berekeningen laten zien dat ook de vermindering van geluidsoverlast voor de regio een uitdaging blijft. Dat komt vooral doordat het aantal afgelegde kilometers door voertuigen toeneemt. Ondanks de transitie naar elektrisch transport, blijven auto's geluid produceren, met name bandengeluid (bron: Utrecht Nabij).

Alternatief plan

De regio Utrecht heeft van het Rijk de ruimte gekregen om een alternatief plan uit te werken voor het Tracébesluit, om daarmee de geplande verbreding van de bak van de A27 bij Amelisweerd te voorkomen. De eerdergenoemde regionale en landelijke ontwikkelingen zijn gebruikt om tot een effectieve en duurzame alternatieve oplossing te komen: het Alternatief Ring Utrecht (ARU).

Lees hier meer over de afspraak in het Coalitieakkoord van Rutte IV

Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht

In 2006 is het Rijk gestart met de planvorming voor verbreding van de A27 en A12 bij Utrecht, voor een betere doorstroming van het autoverkeer op de Ring Utrecht.
Onderdeel van dit Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht is een wegverbreding van de A27 ter hoogte van het landgoed Amelisweerd.
Het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht is door de minister van Infrastructuur en Waterstaat getekend en ter inzage gelegd. Naar aanleiding van het Coalitieakkoord van Rutte IV heeft de regio de mogelijkheid gekregen om een alternatief plan uit te werken met een gelijkwaardig bereikbaarheidseffect.

In het Coalitieakkoord van het kabinet Rutte IV is de volgende passage opgenomen:

"We bezien in overleg met de regio of een door de regio voorgestelde alternatieve invulling van de A27/Amelisweerd binnen de bestaande bak de bereikbaarheidsproblematiek op

gelijkwaardige wijze oplost. Ontsluiting via (hoogwaardig) ov en auto van nieuwe woongebieden in de regio (m.n. Rijnenburg) is daar onderdeel van. Als dit het geval is, wordt het voorstel van de regio overgenomen. Zo niet, dan wordt het lopende besluitvormingsproces voortgezet."

Het Tracébesluit ligt op dit moment voor bij de Raad van State.

Wat is ons alternatief?

Sturen op zowel vraag als aanbod van autoverkeer



Met het ARU streven we naar een langetermijnoplossing. Wetenschappelijk onderzoek naar de effecten van uitbreiding van weginfrastructuur heeft aangetoond dat extra rijstroken niet alleen bestaande weggebruikers faciliteren, maar ook nieuwe weggebruikers aantrekken. Alleen inzetten op wegverbreding biedt dus geen structurele oplossing tegen files.

Onze aanpak bestaat daarom uit drie pijlers:

- **Pijler 1: Verbeteren van alternatieven voor de auto**
- **Pijler 2: Vergroten van de wegcapaciteit**
- **Pijler 3: Beter benutten van het wegennet**

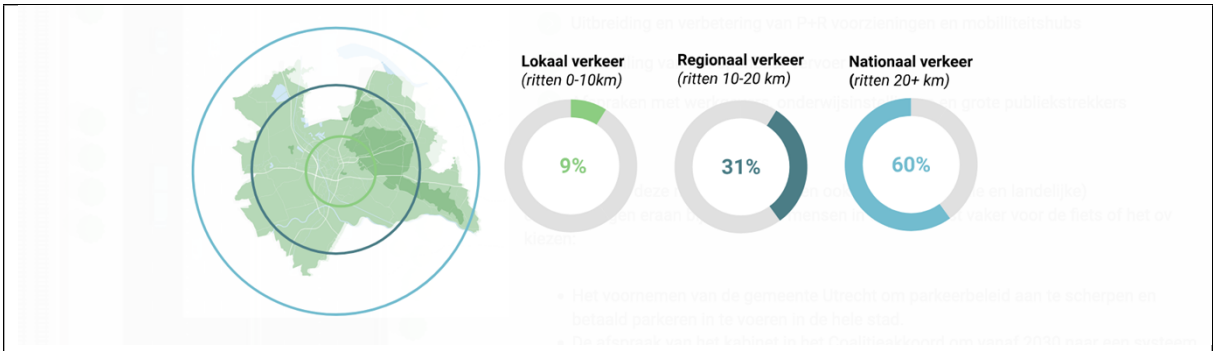
Pijler 1: Verbeteren van alternatieven voor de auto

Voor veel automobilisten op de A27 kan een ander vervoersmiddel of reizen buiten de spits een goed alternatief zijn. Dat blijkt uit onze analyses van het verkeer.

Bekijk onze analyses van het verkeer

Analyse van autoverkeer op A27 bij Amelisweerd

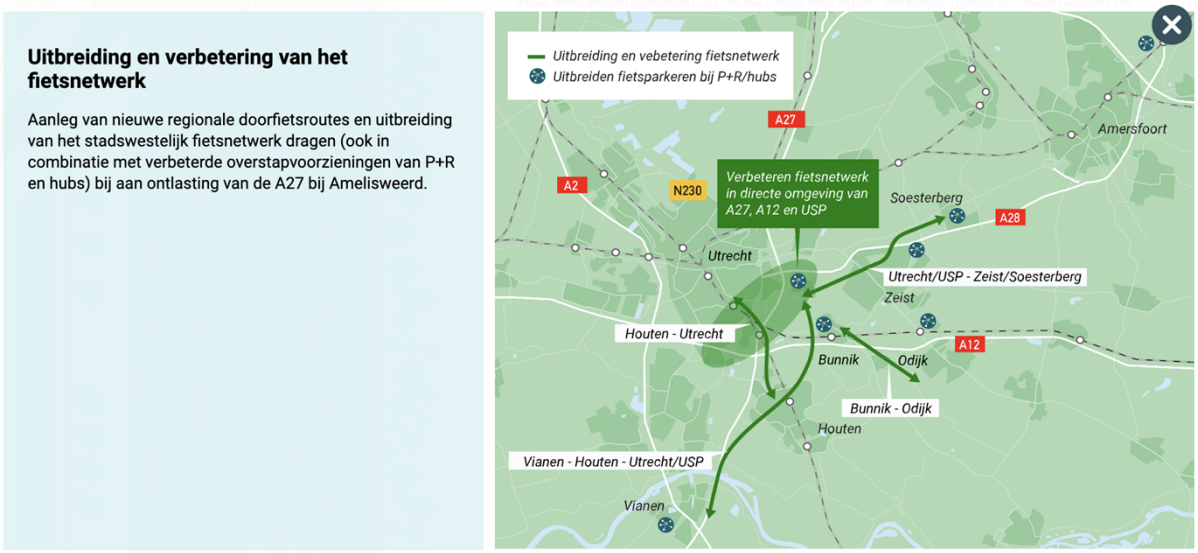
Uit verkeerskundige analyses blijkt dat circa 40% van het autoverkeer dat op het traject van de A27 bij Amelisweerd rijdt, binnen de regio blijft. Voor deze doelgroep zijn de (elektrische) fiets en het regionale ov kansrijke alternatieven voor een autorit. Wanneer deze automobilisten voor die alternatieven kiezen, ontstaat er meer ruimte voor het doorgaande autoverkeer op de Ring.



Samenstelling van het autoverkeer in de bak van de A27 naar afstandklasse en naar herkomsten en bestemmingen.

Met het ARU nemen we daarom verschillende concrete maatregelen om regionale automobilisten te verleiden de auto vaker te laten staan:

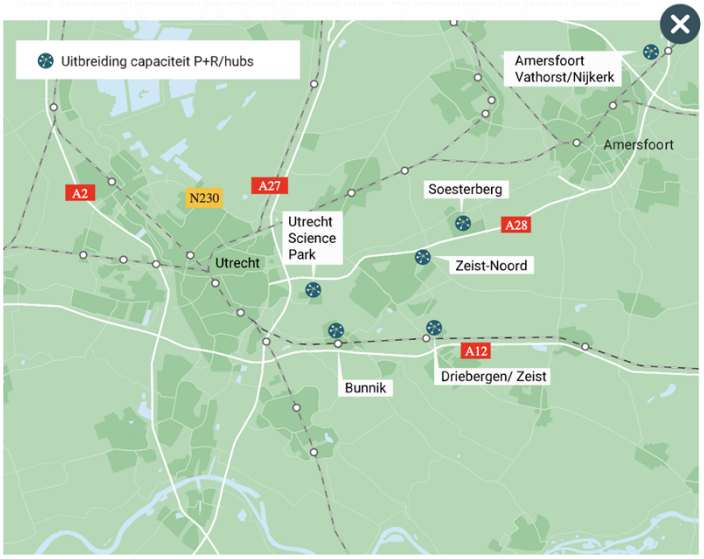
- <u>Uitbreiding en verbetering van het fietsnetwerk</u>



- <u>Uitbreiding en verbetering van P+R voorzieningen en mobilliteitshubs</u>

Uitbreiding en verbetering van P+R voorzieningen en mobilliteitshubs

Automobilisten met een bestemming in de regio kunnen parkeren bij een P+R en met OV of fiets naar hun eindbestemming. Zo belasten zij de A27 bij Amelisweerd minder. Daarbij focussen we op nieuwe en uitbreiding van bestaande P+R locaties die de grootste bijdrage leveren aan ontlasting van de A27 bij Amelisweerd.



- Versnelling van het openbaar vervoer

Versnelling van het openbaar vervoer

Versnelling van het OV, betere aansluitingen en een betrouwbare dienstregeling verbeteren het alternatief voor reizigers die nu met de auto via de A27 bij Amelisweerd rijden, bijvoorbeeld van Nieuwegein naar Amersfoort. Een goede aansluiting op (nieuwe) P+R voorzieningen vergroot de in- en overstapmogelijkheden.



- Afspraken met werkgevers, onderwijsinstellingen en grote publiekstrekkers

Afspraken met werkgevers, onderwijsinstellingen en grote publiekstrekkers

In samenwerking met Goedopweg* maken we op dit moment afspraken over mobiliteit met werkgevers in de omgeving van de A27 en A12. Met de grote werkgevers op het Utrecht Science Park bijvoorbeeld (zoals de Universiteit Utrecht, de Hogeschool Utrecht en het Universitair Medisch Centrum Utrecht) wordt al meerdere jaren gebiedsgericht samengewerkt. De gezamenlijke ambitie en afspraken gaan onder meer over het stimuleren van fietsgebruik en ov, het mijden van de spits door medewerkers en het gespreid laten plaatsvinden van colleges om zo de spitsdrukte beter te spreiden.

Verder zien we potentie in het opstarten van soortgelijke werkgeversamenwerkingen in de omgeving, zoals in Zeist en in Amersfoort. Hier bevinden zich ook grote werkgevers waarvan de werknemers gebruik maken van de A27. In Amersfoort zijn verschillende gebiedsgerichte

samenwerkingen opgestart en wordt toegewerkt naar gedeelde ambities en afspraken. In Zeist is dit nog niet het geval, dit is wel beoogd in het programmaplan Korte Termijnaanpak (KTA) 2025 - 2030. Verschillende grotere en kleinere werkgevers in Zeist worden al individueel ondersteund in het verduurzamen van hun mobiliteitsbeleid.

**Een samenwerking tussen de provincie Utrecht, de gemeenten Utrecht en Amersfoort, Rijkswaterstaat MN en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Goedopweg voert de kortetermijnaanpak van U Ned uit.*

Aanvullend op deze maatregelen, zullen ook andere (regionale en landelijke) ontwikkelingen eraan bijdragen dat mensen in de toekomst vaker voor de fiets of het ov kiezen:

- Het voornemen van de gemeente Utrecht om parkeerbeleid aan te scherpen en betaald parkeren in te voeren in de hele stad.
- De afspraak van het kabinet in het Coalitieakkoord om vanaf 2030 naar een systeem van Betalen naar Gebruik te gaan.

Lees hier hoe we in het ARU met Betalen naar Gebruik omgaan.

Betalen naar Gebruik

In het Coalitieakkoord Rutte IV is afgesproken dat autobezitters vanaf 2030 niet meer betalen voor autobezit, maar voor autogebruik. Over de hoofdlijn voor dit principe van Betalen naar Gebruik (BnG) heeft dit kabinet een besluit genomen, maar voor de uitwerking (bijvoorbeeld in een tarievenstructuur) moet een volgend kabinet nog een aantal keuzes maken. Daarna zal er een wetsvoorstel worden ingediend bij de Tweede Kamer.

Bij het opstellen van het ARU is in eerste instantie gerekend met het scenario dat BnG wordt ingevoerd. Hoewel er vooruitgang is geboekt in dit dossier, is het niet duidelijk of en wanneer BnG wordt ingevoerd. Met oog op die onzekerheid hebben we bij het ARU ook rekening gehouden met het scenario dat BnG niet wordt ingevoerd. Bij de effectberekeningen op het gebied van bereikbaarheid hebben we twee scenario's doorgerekend. Bij de overige effectberekeningen (o.a. op het gebied van verkeersveiligheid, leefomgeving en gezondheid) is in verband met de beperkte beschikbaarheid van tijd alleen het scenario mét BnG doorgerekend. De effectberekeningen laten zien dat ook zonder BnG het ARU op het gebied van bereikbaarheid een gelijkwaardig alternatief is voor het Tracébesluit.

Pijler 2: Vergroten van de wegcapaciteit

Ook wanneer de groei van het aantal automobilisten beperkt wordt, blijft het nodig om aanpassingen te doen aan de weginfrastructuur. Hiermee vergroten we op een verkeersveilige manier de capaciteit van de A12 en de A27 en daarmee de doorstroming:

- De capaciteit van de A27 ten noorden van knooppunt Rijnsweerd en de A12 wordt op dezelfde manier vergroot als hoe het is uitgewerkt in het Tracébesluit, namelijk door het toevoegen van capaciteit op de knooppunten en parallelbanen.
- De capaciteit van de bak bij Amelisweerd wordt vergroot door van 10 rijstroken naar 12 versmalde rijstroken te gaan, passend binnen de ontwerprichtlijnen voor autosnelwegen.
- Tussen de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd wordt de maximumsnelheid teruggebracht tot 80 km/u, waardoor de verkeersveiligheid verbetert.
- De verbindingsboog tussen A28 en A27 in zuidelijke richting bij knooppunt Rijnsweerd wordt vervangen door een nieuwe fly-over, voor meer capaciteit en verbeterde verkeersveiligheid.

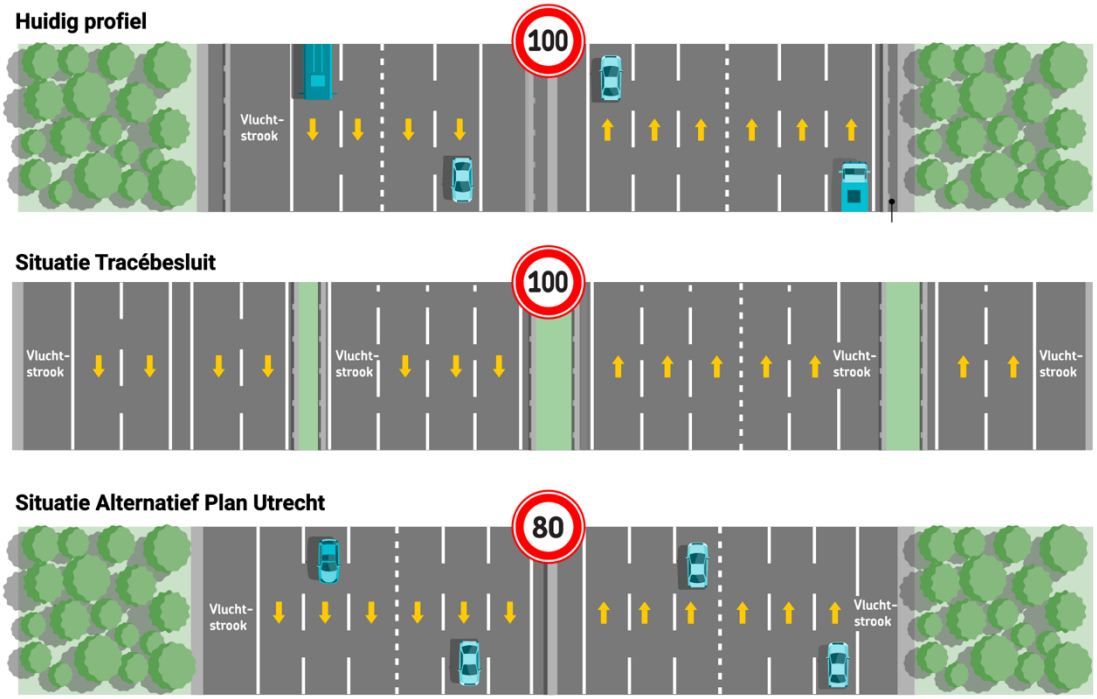


1. De capaciteit van de A27 ten noorden van knooppunt Rijnsweerd wordt vergroot tot 2x4 rijstroken (gelijk aan Tracébesluit).
2. Uitvoegend verkeer naar de A28 en Utrecht Science Park krijgt een extra rijstrook (gelijk aan Tracébesluit).
3. Het aantal rijstroken binnen de bestaande betonnen bak wordt vergroot van 10 rijstroken naar 12 versmalde rijstroken. Deze rijstroken voldoen aan de ontwerprichtlijnen voor autosnelwegen. Tussen de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd wordt de maximumsnelheid teruggebracht tot 80 km/u waardoor de verkeersveiligheid verbetert (o.a. afname van de ernst van ongevallen).
4. Om de verkeersveiligheid te verbeteren wordt de verbindingsboog tussen A28 en A27 in zuidelijke richting vervangen door een nieuwe fly-over. Ook krijgen alle verbindingsbogen een extra rijstrook.
5. De capaciteit van de A12 wordt vergroot door de aanleg van een extra rijstrook op beide parallelbanen (gelijk aan Tracébesluit).
6. De capaciteit van de A27 (ten zuiden van knooppunt Lunetten) wordt vergroot tot 2x5 rijstroken (gelijk aan Tracébesluit).

Bekijk de aanpassingen van de bak bij Amelisweerd

Aanpassingen van de bak bij Amelisweerd

In de huidige bak bij Amelisweerd bevinden zich 4 rijstroken in zuidelijke richting en 6 rijstroken in noordelijke richting. In noordelijke richting ontbreekt op gedeeltes de vluchtstrook.



In het ARU komen in beide richtingen 6 rijstroken. Door de toepassing van weefvakken met versmalde rijstroken (van 3,30 meter breed) is deze uitbreiding van het aantal rijstroken mogelijk zonder dat de bak zelf moet worden verbreed. Daarbij ontstaat ook de mogelijkheid om in beide richtingen een vluchtstrook (van 3,15 meter breed) toe te passen.

Met betrekking tot de verkeersveiligheid compenseert de verlaging van de maximumsnelheid naar 80 km/u het nadeel van de versmalde rijstroken. Daarmee voldoet onze oplossing aan de ontwerprichtlijnen voor autosnelwegen.

Pijler 3: Beter benutten van het wegennet

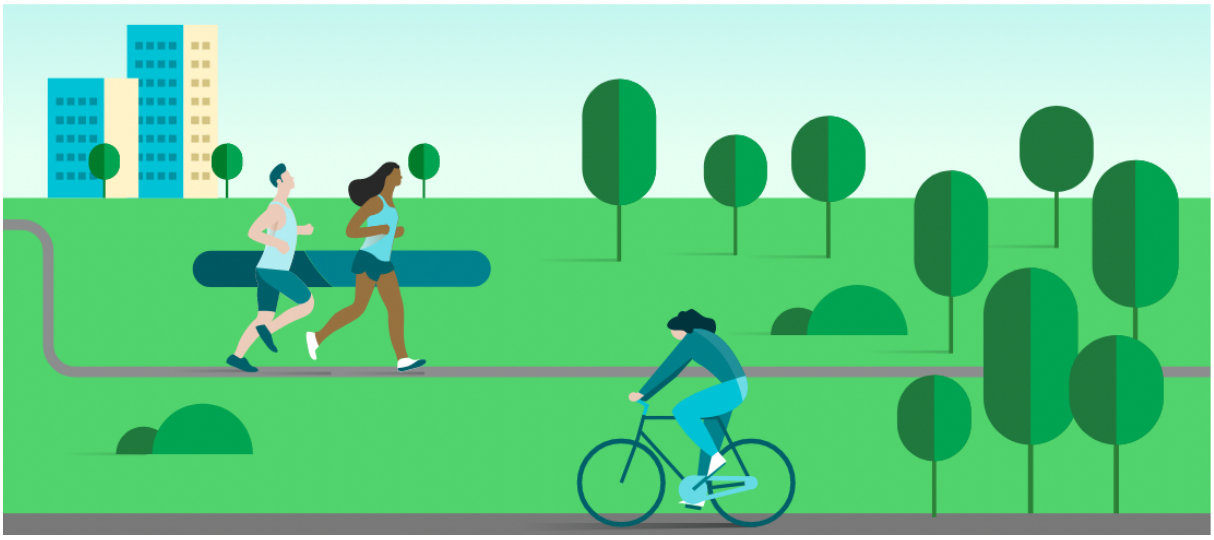
De derde pijler van ons alternatief is dat we zorgen voor een betere verdeling van het verkeer rondom Utrecht over het netwerk en over de dag. Bij die betere verdeling is een belangrijke rol weggelegd voor de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) en het bredere wegennet.

Lees meer over de geplande reconstructie van de NRU

Geplande reconstructie van de Noordelijke Randweg Utrecht
De gemeente en de provincie Utrecht realiseren in samenwerking met het Rijk een NRU die het groeiende autoverkeer rondom Utrecht kan verwerken en bijdraagt aan de leefbaarheid in de wijk Overvecht. Een goed functionerende NRU is nodig voor het alternatief voor de Ring Utrecht (ARU), een bereikbare regio en een robuust nationaal wegennetwerk. Nadere afspraken over de realisatie van de NRU, als onderdeel van het ARU, maken we samen met het Rijk.

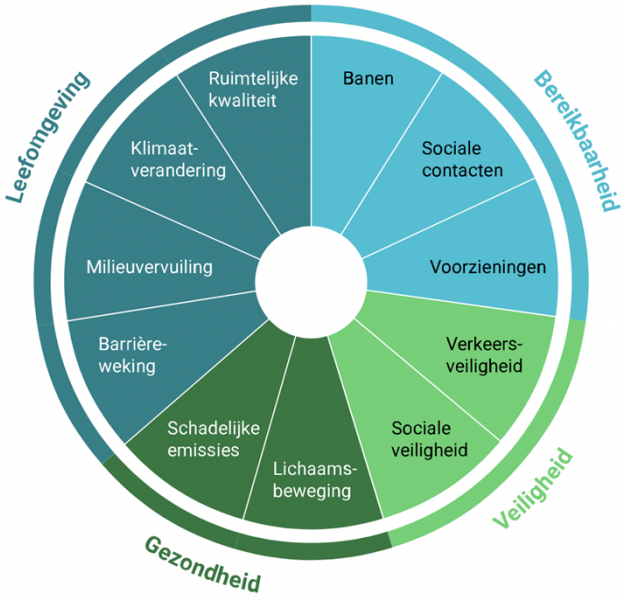
Wat is het effect?

Goede bereikbaarheid, veiligheid én leefbaarheid



We hebben diverse ingenieurs- en adviesbureaus laten doorrekenen wat de effecten van het ARU zijn. Naast een beoordeling aan de hand van verkeersmodellen, haalbaarheid en kosten, hebben we ook gekeken naar de impact op brede welvaart. Met brede welvaart bedoelen we de kwaliteit van leven voor verschillende inwoners en verkeersdeelnemers. Om de impact op die brede welvaart te bepalen hebben we een breed beoordelingskader opgesteld, gebaseerd op recente inzichten zoals van het Planbureau voor de Leefomgeving.

Vier dimensies van brede welvaart in relatie tot mobiliteit



Per onderwerp beoordelen we de verwachte effecten voor het jaar 2040, in vergelijking met de verwachte situatie in 2040 zonder ingrepen (de referentiesituatie). Bij elk onderwerp laten we apart zien hoe het ARU presteert ten opzichte van het Tracébesluit.

Bereikbaarheid
Verkeersveiligheid
Leefomgeving en klimaat
Gezondheid
Planning en uitvoerbaarheid

Bereikbaarheid
Reistijdwinst en minder drukte op lokale en regionale wegen

We verbeteren niet alleen de bereikbaarheid voor automobilisten, maar ook voor fietsers, voetgangers en ov-gebruikers. Die verbetering is op verschillende manieren meetbaar. Ten opzichte van de situatie in 2040 zonder ingrepen leidt het ARU tot:

- Kortere reistijden op het hoofdwegennet.
- Minder (sluip)verkeer op lokale en regionale wegen.
- Robuuster mobiliteitssysteem door investeringen in weg, fiets én ov.
- Betere bereikbaarheid van arbeidsplaatsen en voorzieningen zoals horeca en zorg: reizigers kunnen binnen dezelfde tijd verder reizen en daarmee meer arbeidsplaatsen en voorzieningen bereiken.

Het ARU in vergelijking met het Tracébesluit

- Mensen met een beperkt of gemiddeld inkomen kunnen meer andere inwoners en meer arbeidsplaatsen en voorzieningen bereiken.
- Er zijn vergelijkbare mogelijkheden om nieuwe woongebieden te ontsluiten (o.a. Rijnenburg)
- Het aantal voertuigverliesuren (vvu's), dat staat voor vertraging in het netwerk, is fors lager.
- Doordat er minder rijstroken bijkomen, is er in mindere mate sprake van een verkeersaantrekkende werking.
- Er komt minder extra verkeer op lokale en regionale wegen.

Bekijk de cijfers

Verbetering bereikbaarheid in cijfers

1. **Reistijd**

De impact van maatregelen op bereikbaarheid kan onder meer worden uitgedrukt in voertuigverliesuren (vvu's) per etmaal – een maat om vertraging weer te geven:

- Als er geen maatregelen worden genomen (referentiesituatie), zal het aantal vvu's in 2040 zijn toegenomen met 426% ten opzichte van de huidige situatie.
- Het Tracébesluit zou deze toename beperken tot 373%.
- Het ARU zou deze toename beperken tot 44%.

Het ARU zorgt dus voor een betere doorstroming en minder vertraging voor het autoverkeer dan het Tracébesluit. Dit komt doordat we alternatieven bieden voor de auto, het autogebruik ontmoedigen en kiezen voor een beperkte uitbreiding van de wegcapaciteit op de A27.

Voor een individuele automobilist verkort het ARU de reistijd:

- In de zuidelijke richting op de A27 met gemiddeld 1 minuut ten opzichte van de huidige situatie, op een totale reistijd voor dit traject van circa 10 minuten. Bij het Tracébesluit is deze reistijdverkorting 1,5 minuut ten opzichte van de huidige situatie.
- In de richting Oost-West (van A12 naar A28 v.v.) met gemiddeld 1,25 minuut ten opzichte van de huidige situatie, op een totale reistijd voor dit traject van circa 14,5 minuut. Bij het Tracébesluit is deze reistijdverkorting nagenoeg gelijk.



2. Autogebruik

Het autogebruik wordt uitgedrukt in voertuigkilometers. Een voertuigkilometer is een kilometer die wordt afgelegd door één voertuig, ongeacht het aantal inzittenden:

- Als er geen maatregelen worden genomen, neemt het aantal voertuigkilometers op het hoofdwegennet in het studiegebied tot 2040 toe met circa 33% ten opzichte van referentiejaar 2018. Voor het onderliggend wegennet is de toename 32%.
- Bij uitvoering van het Tracébesluit groeit het aantal voertuigkilometers naar 36% op het hoofdwegennet en wordt de groei op het onderliggend wegennet beperkt tot 28%.
- Het ARU zorgt voor een grotere afname van de groei: tot circa 31% op het hoofdwegennet en tot 25% op het onderliggend wegennet.

Dit betekent dat bij het ARU mensen eerder voor alternatieven voor de auto kiezen. Daardoor ontstaat meer ruimte voor het overige, doorgaande autoverkeer.

Verkeersveiligheid
Minder ongevallen op de A12 en A27

Het ARU is om de volgende redenen een verkeersveilig alternatief:

- Voor de A27 en de bak bij Amelisweerd worden in beide richtingen weefvakken toegepast met 2x6 rijstroken. De keuze voor versmalde rijstroken zorgt dat er in de bak ruimte is voor vluchtstroken. De maximumsnelheid van 80 km/uur zorgt dat aan de ontwerprichtlijnen en daarmee ook aan de veiligheidsvereisten wordt voldaan.
- In knooppunt Rijnsweerd wordt de verbindingsboog tussen A28 en A27 in zuidelijke richting vervangen door een fly-over.
- Doordat er minder auto's en minder sluipverkeer op regionale en lokale wegen zullen rijden, wordt het ook in de wijken veiliger.

Het ARU in vergelijking met het Tracébesluit

Op het gebied van veiligheid hebben het Tracébesluit en het ARU beide hun eigen sterktes en zwaktes. Per saldo voldoen beide aan de veiligheidseisen.

De verkeersveiligheid van verkeersoplossingen wordt beoordeeld op het aantal risicovolle punten, het aantal verkeersslachtoffers, de verdeling van verkeer op het onderliggende wegennet en het aantal knelpunten dat wordt opgelost ten opzichte van de bestaande situatie:

- Het aantal 'risicovolle punten' (locaties met splitsende of samenkomende rijbanen, met overgangen tussen licht en donker, of met scherpe bogen) zijn bij het ARU en het Tracébesluit bijna gelijk: respectievelijk 27 en 25.
- Het ARU leidt naar verwachting tot 20% minder 'slachtoffer-ongevallen' per jaar op de Ring en aansluitende snelwegen dan het Tracébesluit. Dat komt doordat de groei van het autoverkeer wordt beperkt.
- Het Tracébesluit en het ARU hebben beide een positief effect op de verkeersveiligheid op het onderliggend wegennet. Omdat bij het ARU de totale groei van het autoverkeer wordt beperkt, scoort het ARU hier naar verwachting beter dan het Tracébesluit.
- Bij het Tracébesluit verdwijnt het weefvak in de bak bij Amelisweerd. Dit heeft een positief effect op de doorstroming en verkeersveiligheid in de bak zelf. Echter, de weefbewegingen worden verplaatst naar andere locaties op de Ring: voor en na de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten. Daardoor moeten weggebruikers beslissingen nemen over de route die ze rijden op locaties die minder goed passen bij hun verwachtingspatroon.
- Bij het ARU worden er weliswaar weefvakken in de bak bij Amelisweerd toegepast, maar zijn er wel vluchtstroken in de bak. Bovendien wordt een lagere

maximumsnelheid toegepast om de doorstroming te verbeteren en de kans op ongevallen en de impact daarvan te verkleinen. Het ontwerp is relatief eenvoudig en begrijpelijk voor de weggebruiker.

Leefomgeving en klimaat
Minder uitstoot van CO_2 en stikstof

Het beperken van de groei van het aantal auto's op de snelwegen en de onderliggende regionale en lokale wegen heeft een positieve impact op de leefbaarheid. Ten opzichte van de situatie in 2040 zonder ingrepen leidt het ARU tot:

- Minder uitstoot van CO_2 en daarmee een bijdrage aan de klimaatopgave.
- Minder uitstoot van stikstof, waardoor er meer stikstofruimte overblijft voor woningbouw en andere belangrijke opgaven.

Het ARU in vergelijking met het Tracébesluit

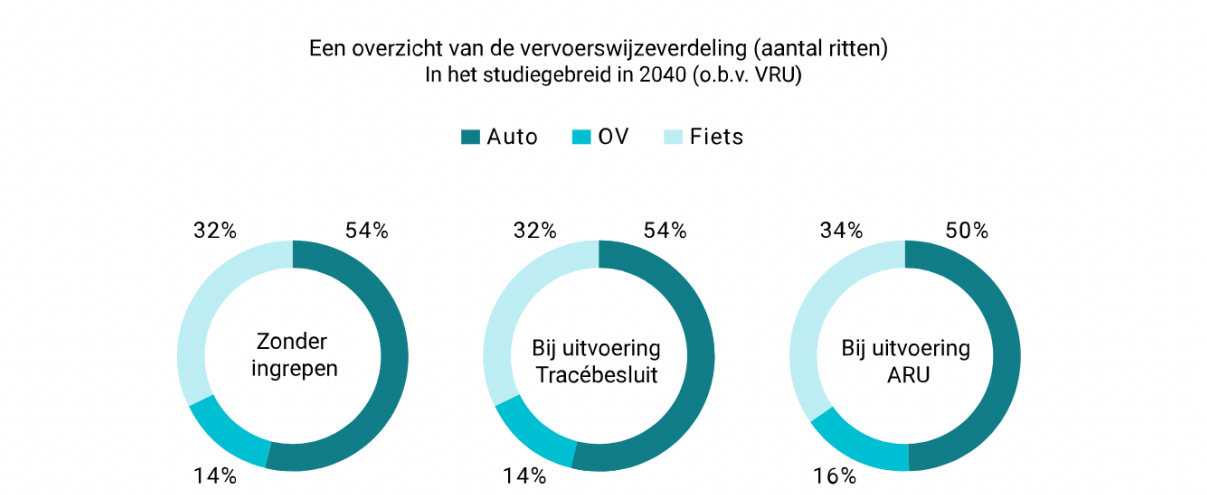
- ARU en TB hebben een vergelijkbare uitstoot van broeikasgassen en stikstof.
- Doordat er geen verbreding van de bak van de A27 nodig is, vindt er geen verdere aantasting van landgoed Amelisweerd plaats.

Gezondheid
Betere luchtkwaliteit en meer lichaamsbeweging

Een verminderde groei van het autoverkeer draagt bij aan een gezonde regio. Ten opzichte van de situatie in 2040 zonder ingrepen leidt het ARU tot:

- Minder geluidsemissies (enkele tienden van een dB tot circa 1 dB). De afname is echter dermate beperkt dat deze geen impact hebben op de benodigde geluidsmaatregelen. Alle geluidsmaatregelen zoals opgenomen in het Tracébesluit maken onderdeel uit van het ARU, ook de bovenwettelijke maatregelen uit de bestuursovereenkomst A27/A12 Ring Utrecht.
- Meer actieve mobiliteit: fietsen en lopen draagt bij aan een actievere levensstijl en helpt ouderen langer actief te blijven.

Het ARU levert een bijdrage aan de mobiliteitstransitie: een deel van de automobilisten reist minder of gaat reizen met ov of actieve vormen van mobiliteit. Hierdoor verandert in 2040 de vervoerswijzeverdeling zoals hieronder weergegeven.



.

Een overzicht van de vervoerswijzeverdeling (aantal ritten) in het studiegebied in 2040 (o.b.v. VRU)

Het ARU in vergelijking met het Tracébesluit

- Bij het Tracébesluit blijft de vervoerswijzeverdeling onveranderd t.o.v. de situatie in 2040 zonder maatregelen. Dit betekent dat het autogebruik in tegenstelling tot bij het ARU niet afneemt en het ov- en fietsgebruik niet worden gestimuleerd.
- Vergelijkbare effecten op luchtkwaliteit en benodigde geluidsmaatregelen.

Planning en uitvoerbaarheid
Beperkte risico's, hinder en kosten

Het aanpassen van de weginfrastructuur is over het algemeen duur en ingrijpend. Met ons alternatief beperken we de kosten en risico's. Onderdelen van pijler 1 (Verbeteren van alternatieven voor de auto) en pijler 3 (Beter benutten van het wegennet) kunnen sneller worden gestart en sneller leiden tot positieve reistijdeffecten. Ten tijde van de uitvoering van de infrastructurele maatregelen uit pijler 2, heeft de weggebruiker meer alternatieven beschikbaar. Dat zal de hinder beperken tijdens de uitvoering van de werkzaamheden binnen de bak.

Het ARU in vergelijking met het Tracébesluit

- Er zijn minder infrastructurele aanpassingen nodig aan de Ring A27/A12, wat leidt tot minder activiteiten met hinder en tot minder realisatiekosten.

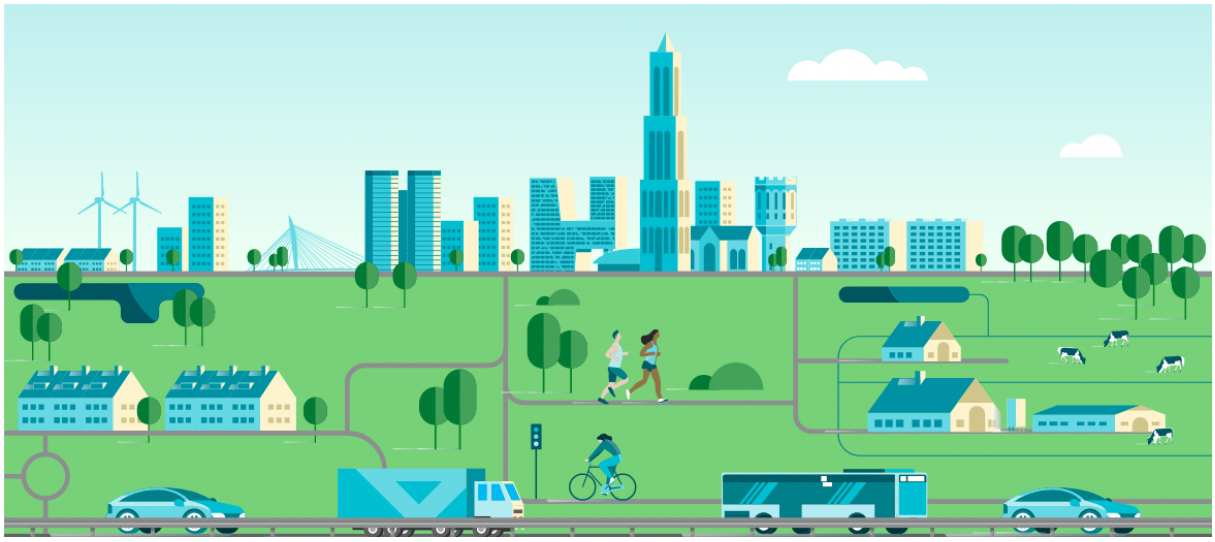
- Ook voor het aanpassen van de bestaande rijstroken in de bak (pijler 2) moeten kosten worden gemaakt. Die kosten en de kosten van de mobiliteitsmaatregelen (pijler 1 en 3) zullen bij elkaar opgeteld echter lager zijn dan die voor het Tracébesluit. Uitvoering van het ARU (dus pijler 1, 2 en 3) is mogelijk binnen het budget dat is gereserveerd voor het Tracébesluit.
- Het is niet nodig om de bak te verbreden en daarvoor tot 60 meter diep damwanden aan te brengen.
- De bestaande folie die het grondwater tegenhoudt kan blijven liggen en zijn functie behouden. Zo voorkomen we een technisch complexe, kostbare en risicovolle ingreep en vermijden we het risico op het onderwaterlopen van de A27.
- Afhankelijk van de werkelijke mobiliteitsontwikkelingen kunnen ingrepen in de tijd naar voren worden gehaald, of juist worden uitgesteld of anders worden ingevuld. Het Tracébesluit is minder adaptief: daar is het ‘alles of niets’.

Conclusie

Een gelijkwaardig alternatief

In het Coalitieakkoord Rutte IV staat dat de alternatieve invulling voor de A27/Amelisweerd zonder verbreding van de bak wordt uitgevoerd op voorwaarde dat die de bereikbaarheidsproblematiek op gelijkwaardige wijze oplost. De modelberekeningen laten zien dat het ARU een gelijkwaardige en verkeersveilige oplossing biedt voor de bereikbaarheid.

De maatschappelijke baten van het Tracébesluit en het ARU zijn vergelijkbaar, maar de kosten van het Tracébesluit zijn aanzienlijk hoger. De baten-kostenratio van het ARU is ook zonder de invoering van Betalen naar Gebruik boven de 1 (positief). In de besluitvorming wordt ook gekeken naar kwalitatieve maatschappelijke baten, zoals welzijn. Ook op deze aspecten laat het ARU een positiever resultaat zien dan het Tracébesluit.



Leefbaarheid en uitvoerbaarheid

Het ARU beperkt de kosten en de bouwrisico's in vergelijking met het Tracébesluit. Het gaat uit van de huidige breedte van de A27, zodat verbreding en daarmee verdere aantasting van landgoed Amelisweerd wordt voorkomen. Bovendien draagt het ARU positief bij aan de leefbaarheid in de regio en heeft het een lagere stikstof- en CO_2-uitstoot.

Antwoord op verstedelijkingsopgave

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 zal een gunstig effect hebben op het ruimtelijk en economisch functioneren van stad en regio.

Bevestiging door expertpanel

Vanaf de start van de ontwikkeling van het ARU heeft een panel van experts kritisch meegekeken met het plan en erover geadviseerd. Dit panel bestaat uit:

- Prof. dr. Henk Meurs, gespecialiseerd in ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit aan de Radboud Universiteit
- Prof. dr. ir. Eric van Berkum, gespecialiseerd in verkeer en vervoer aan de TU Twente
- Prof. dr. Bert van Wee, gespecialiseerd in transportbeleid aan de TU Delft

Het expertpanel heeft geconstateerd dat nieuwe maatschappelijke ontwikkelingen adequaat zijn meegenomen bij de ontwikkeling en analyses van het ARU. De gepresenteerde conclusies zijn navolgbaar vanuit de uitkomsten van het onderzoek. Het expertpanel waardeert het brede beoordelingskader en verwacht dat de uitkomsten van de analyses voldoende bruikbaar zijn voor besluitvorming.

Op weg naar besluitvorming

De komende tijd brengen we samen met het Rijk in beeld welke extra informatie de minister van IenW nodig heeft om het ARU te omarmen en welke procedures er nodig zijn om tot realisatie te komen. Daarna kunnen we samen met het Rijk een globale planning opstellen.

Colofon
Alternatief Ring Utrecht
In opdracht van:
Gemeente Utrecht & Provincie Utrecht

Gemeente Utrecht

PROVINCIE UTRECHT

Mede ondertekend door:
<logo's toevoegen Gemeente Bunnik, Gemeente De Bilt, Gemeente Houten, Gemeente Nieuwegein, Gemeente Stichtse Vecht, Gemeente Zeist>

Najaar 2023