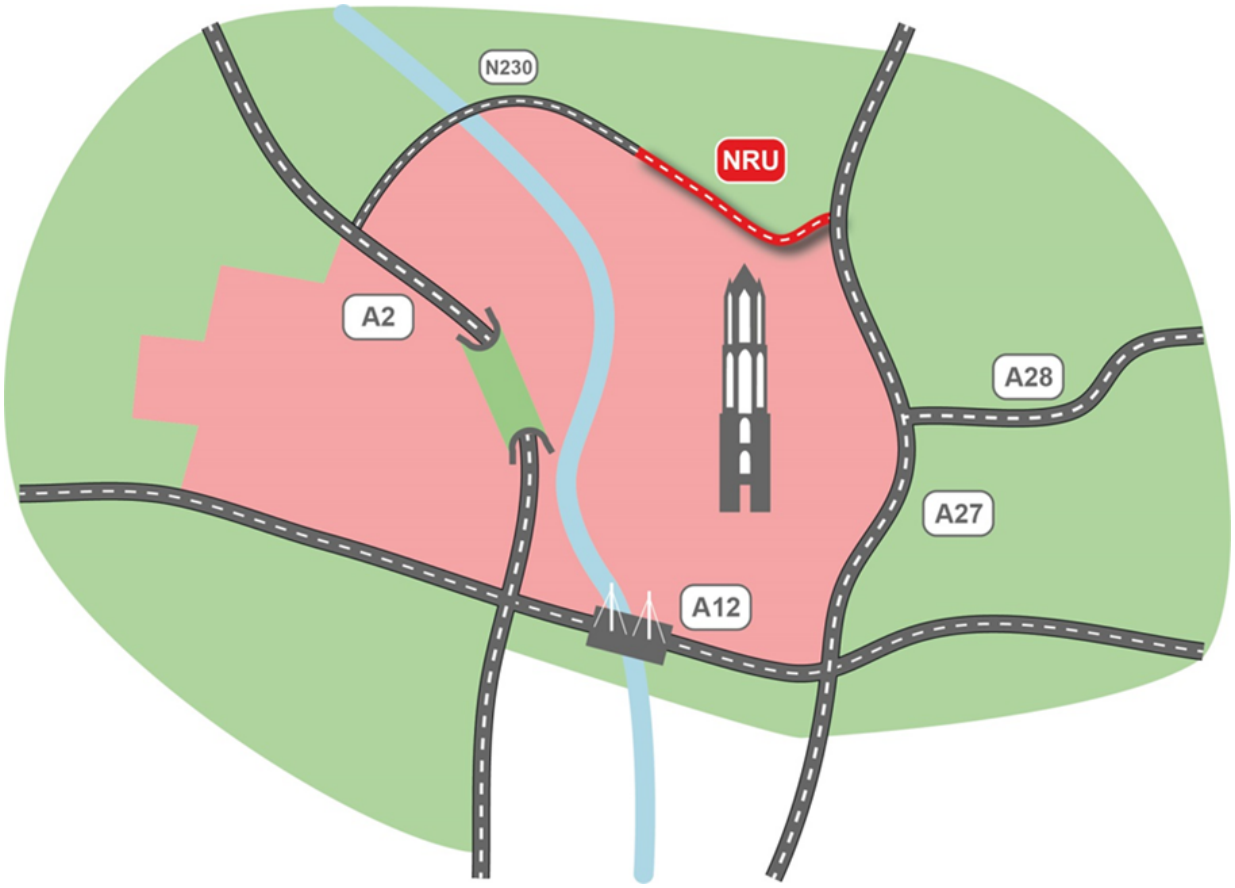
Aanpak uitwerking spoor 2
Noordelijke Randweg Utrecht 2021



Datum: 22 maart 2021

Gemeente Utrecht

In samenwerking met:
Provincie Utrecht
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Inhoudsopgave

1. Inleiding 3
2. Projectdefinitie 4
2.1 De opgaven van het project 4
2.2 Het projectresultaat 5
2.3 Afbakening en uitgangspunten 6
3. Aanpak 7
3.1 Aanpak variantenstudie 7
4. Projectbeheersing 8
4.1 Tijd 8
4.2 Geld 8
4.3 Participatie en communicatie 9
5. Organisatie, verantwoordelijkheidsverdeling en besluitvorming 10
6. Evaluatie en nazorg 10

1. Inleiding

Nu duidelijk is dat voor het oorspronkelijke plan om in de NRU drie ongelijkvloerse kruispunten te realiseren onvoldoende geld beschikbaar is, moet er onderzoek worden gedaan naar alternatieven die kansrijk zijn om binnen de wel beschikbare financiële middelen te realiseren. In het onderzoek verschuift de focus van infrastructurele oplossingen met drie ongelijkvloerse kruisingen naar alternatieve oplossingen om toch de bereikbaarheid te verbeteren, de verkeersveiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren (oorspronkelijke doelstellingen NRU). De te onderzoeken alternatieven zullen moeten bestaan uit fysieke aanpassing van de infrastructuur, al dan niet aangevuld met mobiliteitsmaatregelen (vraagbeïnvloeding) om tot een haalbare oplossing te komen binnen het beschikbare budget.

Dit is in lijn met de verstedelijkingsstrategie Utrecht Nabij, de provinciale omgevingsvisie en het Mobiliteitsplan 2040 van de gemeente Utrecht, waarin o.a. vraagbeïnvloeding en optimaal OV- en fietsnetwerk een cruciale rol spelen. Een goede afstemming met deze trajecten/beleidsdocumenten is in het vervolgtraject van groot belang.
Het is dan ook zaak om nu gezamenlijk de vernieuwde opgave te bepalen en een beeld te krijgen van mogelijke betaalbare en realiseerbare oplossingsrichtingen. Op het BO MIRT van het najaar van 2021 moet dat gezamenlijke beeld er zijn, vanwege de afspraak tussen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), de provincie Utrecht en de gemeente Utrecht om het budget voor de NRU tot het BO MIRT vast te houden. Deze vernieuwde aanpak wordt “spoor 2” genoemd.

In deze notitie wordt de aanpak beschreven om spoor 2 te kunnen gaan uitwerken, op basis van afspraken die zijn gemaakt tussen de drie partijen. Daarnaast wordt een pad naar het BO MIRT van 2021 gepresenteerd.

2. Projectdefinitie

2.1 De opgaven van het project

De volgende opgaven op hoofdlijnen zijn door rijk en regio omarmd als praktische vertaling van de hoofddoelstellingen van het project NRU.

Opgaven Noordelijke Randweg Utrecht
De vernieuwde NRU moet bijdragen aan de aanpak van onderstaande opgaven.

Nationale opgaven:

- Waarborgen van doorstroming hoofdwegennet
- Het voorkomen van terugslag op de A27 en de A2. Dit betekent geen stilstaand verkeer op de bogen en uitvoegstroken van de aansluitingen van de NRU/N230 met de A27 en de A2.
- Verbetering robuustheid hoofdwegennet (i.v.m. calamiteiten of onderhoud op de Ring Utrecht)

Regionale opgaven:

- Bijdrage aan doorstroming regionaal autoverkeer (ook ten behoeve van nationaal wegennet)
- Bijdrage aan vermindering barrièrewerking NRU (Noorderpark, Nieuwe Hollandse Waterlinie)

Stedelijke opgaven:

- Bijdrage (leefbaarheidsmaatregelen) aan verbeteren leefbaarheid Overvecht (geluid, fijn stof, stikstof, barrièrewerking, etc., cf. Startnotitie 2010)
- Verbeteren oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers tussen stad en Noorderpark
- Een aantrekkelijk alternatief voor routes door de stad zonder een grote aanzuigende werking op doorgaand nationaal verkeer
- Bijdrage aan groen- en natuurontwikkeling, klimaatadaptatie en energieopwekking

In het vervolg van de verkenning zullen deze opgaven meetbaar gemaakt worden, om oplossingsrichtingen te kunnen bespreken met de omgeving, bestuurlijk te kunnen beoordelen en om vervolgens richting te kiezen.

2.2 Het projectresultaat

Producten project NRU 2021
Het eindresultaat van deze projectfase van spoor 2 is een voorstel aan het Bestuurlijk overleg MIRT van 2021 over kansrijke oplossingsrichting voor de NRU en de financiering daarvan.

De hoofdproducten zijn:
- Aanpak uitwerking spoor 2 NRU 2021
- Eindrapport Variantenstudie
- Advies aan BO MIRT najaar 2021 en plan van aanpak mogelijk vervolg verkenning NRU spoor 2

Mogelijke oplossingsrichtingen NRU
De variantenstudie moet zicht geven op één of een aantal kansrijke en betaalbare oplossingsrichtingen voor de NRU. Het gaat hierbij om alternatieve varianten voor de weg (NRU) en mogelijke (pakketten van) maatregelen om de mobiliteitsvraag te beïnvloeden, mensen te stimuleren om andere (vervoers)keuzes te maken zodat de drukte in de spits wordt verminderd.

Het gaat om een brede verkenning van oplossingen. Mogelijke betaalbare varianten voor aanpak van de weg zijn indicatief het beperkt aanpassen huidige NRU op maaiveld, het aanpassen van de huidige NRU op maaiveld met een ongelijkvloers Robert Kochplein en bijvoorbeeld betaalbare ongelijkvloerse varianten voor doorgaand verkeer zoals het scheiding van doorgaand en lokaal verkeer i.c.m. compactere tunnels voor doorgaand verkeer.
Bij het onderzoeken van deze en andere alternatieven zal gebruik gemaakt worden van het werk wat is verricht tijdens de variantenstudie onder spoor 1 en de lokale aanwezige kennis van het gebied onder bewoners en maatschappelijke organisaties (o.a. via de Adviesgroep NRU).

Op het gebied van vraagbeïnvloeding kan het (aanvullend op in voorbereiding zijnde maatregelen U Ned) indicatief gaan over verbeteren van het fietsnetwerk op de corridor De Bilt/USP – Overvecht– Lage Weide – Leidsche Rijn– USP, dynamisch verkeersmanagement (DVM), 30 km/u invoeren op wegen in Overvecht, verbeteren van (lokaal) openbaar vervoer in Overvecht en betaald parkeren in Overvecht, tijd- en plaatsonafhankelijk werken/ werkgeversafspraken en ruimere omgeving van de NRU/ Zuilense Ring en andere prijsprikkels.

Op hoofdlijnen zullen deze, en andere, varianten en maatregelen worden doorgerekend en geanalyseerd en worden beoordeeld op doelbereik (zie paragraaf 2.1).

2.3 Afbakening en uitgangspunten

a. Afbakening

In onderstaand kaartje is het plangebied voor de NRU (spoor 1) weergegeven. Voor spoor 2 wordt vooralsnog uitgegaan van hetzelfde plangebied, waar het de oplossingen in de NRU zelf betreft. Voor oplossingen op het gebied van vraagbeïnvloeding geldt een groter plangebied (Noordoost en Noordwest Utrecht).



De variantenstudie spoor 2 NRU kent een inhoudelijke samenhang met onder andere de volgende projecten:

- Wegverbreding A27/A12 (Ring Utrecht)
- Actualisatie en uitvoering mobiliteitsplan gemeente Utrecht
- U Ned, het bereikbaarheidsprogramma van rijk en regio
- Trajectaanpak N230 (N230 naar 80 km/u) en vernieuwing aansluiting Zuilense Ring – A2

Tijdens de planvorming voor NRU zal actief afstemming worden georganiseerd met deze projecten en ontwikkelingen.

b. Uitgangspunten

Onder andere de volgende uitgangspunten staan centraal:

- De oplossingen voor de NRU dienen te passen binnen het budget van 230,1 miljoen euro (excl. indexatie) dat is vrijgemaakt voor spoor 1, de variant met twee onderdoorgangen. Inmiddels is daarvan 16,6 miljoen uitgegeven aan plankosten voor spoor 1.
- Het budget voor spoor 1 wordt tot het BO MIRT van 2021 vastgehouden.
- De oplossingen moeten bijdragen aan vermindering van de opgaven zoals beschreven onder 2.1.
- Voor het bepalen van de mobiliteitseffecten van de integrale pakketten voor spoor 2 worden modeldoorrekeningen uitgevoerd met het model *MoveMeter* gebaseerd op het VRU3.4 2030.
- Voor het bepalen van de verkeerskundige effecten van (een selectie van) de varianten voor spoor 2 worden modeldoorrekeningen uitgevoerd met het dynamisch verkeersmodel DVU ook gebaseerd op het VRU3.4 2030.
- Zowel voor de referentiesituatie als voor de in deze studie door te rekenen varianten wordt uitgegaan van realisatie van:
    - Capaciteitsuitbreiding A27/ A12, Ring Utrecht (ministerie van IenW);
    - A27 Houten-Hooipolder (ministerie van IenW);
    - Aanpassing aansluiting Zuilense Ring op de A2 (“Divergerende diamantaansluiting”) (provincie Utrecht);
    - Westelijke Stadsboulevard (gemeente Utrecht).
- Kennis en ervaring uit spoor 1 worden meegenomen en gebruikt voor het zoeken naar alternatieven in spoor 2.
- Aandachtspunten en zorgen van de omgeving worden meegenomen in het onderzoek van spoor 2, zoals de voorkeur voor onderdoorgangen in plaats van viaducten, het behoud van zoveel mogelijk bomen en groen (met speciale aandacht voor Sjanghaipark), aandacht voor verkeersveiligheid en sociale veiligheid van fietsoversteken, aandacht voor geluidbelasting en geluidmaatregelen en bereikbaarheid en verkeersveiligheid van de Gageldijk e.o.

3. Aanpak

Het ministerie van IenW, de provincie Utrecht en de gemeente Utrecht hebben een aanpak op hoofdlijnen afgesproken in het bestuurlijk overleg NRU op 5 februari 2021.

3.1 Aanpak variantenstudie

In een half jaar (februari 2021 – september 2021) voeren we de variantenstudie uit, om in oktober/ november 2021 zicht te hebben op kansrijke oplossingsrichtingen voor de NRU. Op het BO MIRT kunnen dan besluiten worden genomen. In de volgende stappen voeren we de studie uit:

- Beschrijving huidige NRU en planvorming tot heden
- Operationalisering opgaven NRU (meetbaar maken)
- Verkenning varianten reconstructie NRU
- Verkenning pakketten mobiliteitsmanagement/ regiobrede vraagbeïnvloeding NRU
- Samenstellen, doorrekenen en analyseren pakketten aanpak NRU
- Toetsen en beoordeling van pakketten aanpak NRU a.d.h.v. beoordelingskader
- Opstellen advies kansrijke oplossingsrichtingen/-pakketten en het vervolg van de verkenning

Alternatieve oplossingen worden niet alleen gezocht in een verbeterde doorstroming van de NRU, maar ook in het beïnvloeden van de mobiliteitsvraag, om de drukte in de spits te verminderen en mensen te stimuleren om meer thuis te werken en meer gebruik te maken van de fiets en het OV. Dit sluit aan bij Utrecht Nabij, de gezamenlijke visie van U16, provincie en het Rijk (U Ned) op het gebied van verstedelijking en mobiliteit. We gaan onderzoeken welke vraagbeïnvloedingsmogelijkheden er zijn rond de NRU, bovenop alle maatregelen die worden onderzocht en gepland in het kader van U Ned. Om effectieve maatregelen op dat gebied te kunnen formuleren is het van belang om gedetailleerd inzicht te hebben in het gebruik van de NRU door verschillende doelgroepen. Het geplande kentekenonderzoek van GoedopWeg, dat start in april 2021, neemt de NRU daarom mee. Met de uitkomsten van het kentekenonderzoek beoordelen we alternatieve oplossingen op hun effectiviteit.

In het bestuurlijk overleg NRU spoor 2 zal worden besloten over tussentijdse trechtering van kansrijke oplossingsrichtingen, beoordeling van kansrijke pakketten en zal een eindrapportage worden vastgesteld, inclusief een advies aan het BO MIRT van het najaar van 2021.

4. Projectbeheersing

4.1 Tijd

Op hoofdlijnen wordt de volgende planning gehanteerd voor het doorlopen van de stappen:

Stappen	Periode oplevering
1. Beschrijving huidige NRU	Q1 2021
2. Operationalisering opgaven NRU (meetbaar maken)	Q1 2021
3. Verkenning varianten reconstructie NRU	Q2 2021
4. Verkenning pakketten mobiliteitsmanagement	Q2 2021
5. Samenstellen pakketten aanpak NRU, doorrekenen en analyseren	Q3 2021
6. Toetsen en beoordelen	Q3 2021
7. Advies kansrijke oplossingsrichtingen/-pakketten en het vervolg van de verkenning vervolg incl. iteratieslagen	Q4 2021

4.2 Geld

Budget NRU

Het budget voor het voorkeursalternatief NRU (spoor 1) wordt tot het BO MIRT van 2021 vastgehouden. Het gaat om een budget van 230,1miljoen euro, inclusief aanvullende bijdragen om de twee onderdoorgangen mogelijk te maken. Aan plankosten spoor 1 is in totaal 16,6 miljoen euro uitgegeven. Het resterende budget is dus 213,5miljoen euro, exclusief indexatie. Het gezamenlijk budget, dat gereserveerd is voor financiering van het voorkeursalternatief van spoor 1, wordt vastgehouden tot eind 2021. Op dat moment vindt besluitvorming plaats over de resultaten van de variantenstudie NRU (spoor 2), het vervolg van het planproces en de financiën.

Krediet en dekking planvorming 2021 (spoor 2)

Nu de focus wordt verlegd naar de verkenning van alternatieve oplossingen, wordt de inzet voor spoor 2 in aanloop naar het BO MIRT 2021 geïntensiveerd. Met het budget van € 250.000,- dat de raad uit het voorbereidingskrediet beschikbaar heeft gesteld om een verkenning uit te voeren naar een alternatieve oplossing voor de Noordelijke Randweg Utrecht (besluitvorming MPR 16 juli 2020) starten we in het 1e kwartaal 2021 een variantenstudie. Het bedrag van deze studie bedraagt € 150.000 meer dan de beschikbaar gestelde € 250.000 vanwege de toegenomen diepgang die we nastreven (inclusief schetsontwerpen, effectbepaling, kostenraming en verkeersmodelleringen). De reguliere projectkosten (projectteam etc.) vallen onder de kosten zoals ook geraamd binnen het voorbereidingskrediet. Voor de aanvullende specifieke bestedingen in het kader van spoor 2, zoals ook de koop van de stikstofrechten, de verwerving van de gronden etc. zal bij de actualisatie van het Meerjarenprogramma Bereikbaarheid (MPB) wederom een voorstel voor gewijzigde besteding van het voorbereidingskrediet NRU aan de raad worden voorgelegd. Vooruitlopend op die besluitvorming starten we wel alvast met de uitvoering van de variantenstudie omdat vertraging er voor zal zorgen dat besluitvorming aan het einde van het jaar niet meer haalbaar is. Over de plankosten van spoor 2 in 2021 is met de provincie afgesproken dat de gemeente Utrecht deze kosten dekt.

Na besluitvorming in het BO MIRT 2021 over het perspectief voor de NRU en het vervolg van de planvorming, stellen gemeente en provincie een nieuwe subsidiebeschikking op voor het vervolg van het planproces. Bij een besluit over een haalbaar alternatief voor de NRU (spoor 2) op het BO MIRT van 2021 volgt een aanvraag en besluitvormingsproces (via Provinciale Staten) voor een nieuwe subsidie, waarin een nieuwe set aan subsidieafspraken wordt vastgesteld.

4.3 Participatie en communicatie

In spoor 2 vervolgen we de communicatie en participatie met de omgeving (bewoners, bedrijven en maatschappelijk organisaties). De Adviesgroep NRU, met daarin een vertegenwoordiging van bewoners en organisaties uit de omgeving, wordt gecontinueerd vanaf maart 2021. Met hen gaan we bespreken op welke manier ze betrokken wensen te blijven. Daarnaast onderzoeken we welke communicatiemiddelen we verder kunnen inzetten om de bewoners van Overvecht te bereiken. Zo is in spoor 1 een kraampje bemand in winkelcentrum Overvecht om in gesprek te gaan met bewoners. We actualiseren de webpagina van de NRU en breiden deze uit met de voortgang van spoor 2.

5. Organisatie, verantwoordelijkheidsverdeling en besluitvorming

De volgende verantwoordelijkheidsverdeling wordt voor de verkenning spoor 2 gehanteerd:

- Gemeente Utrecht is bevoegd gezag voor de planvorming en realisatie van de nieuwe NRU, het is immers een gemeentelijke weg. Gemeente Utrecht zal daarom bestuurlijk en ambtelijk opdrachtgever en trekker zijn van het project.
- De drie financierende partijen (ministerie van IenW, provincie Utrecht en gemeente Utrecht) besluiten samen over de hoofdlijnen van het project in deze verkennende fase. Een bestuurlijk overleg (BO NRU spoor 2) is ingesteld voor de duur van vooralsnog een jaar (tot en met BO MIRT 2021), met daarin de gemeente Utrecht (wethouder Lot van Hooijdonk), de provincie Utrecht (gedeputeerde Arne Schaddelee) en het ministerie van IenW (DG Kees van der Burg).
- Bij de besluitvorming in het BO MIRT hoort ook een plan voor het vervolg van de planvorming richting een (uitgewerkt) voorkeursalternatief en de organisatie van de (bestuurlijke) besluitvorming in de volgende fase (in ieder geval 2022).
- De gemeenteraad van Utrecht zal voor de besluitvorming in het BO MIRT geïnformeerd worden over de resultaten van de variantenstudie en de inzet voor het BO MIRT van het najaar van 2021. In het geval één of meer alternatieven uit spoor 2 kansrijk genoeg is om verder uit te werken als alternatief voor spoor 1, leggen wij dit in een raadsvoorstel aan de raad voor.

6. Evaluatie en nazorg

Tijdens het gehele proces van ontwerpen en herinrichting, maar ook daarna zal er aandacht zijn voor evaluatiemomenten. Zo worden aandachts- en knelpunten die worden geconstateerd gesignaleerd en kan er bekeken worden of er aanpassingen nodig zijn.