Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Adriaan van Doorn	**Datum**	9 april 2021
Doorkiesnummer	14 030	**Kenmerk**	4135403/20210324-AD
E-mail	a.van.doorn@utrecht.nl	**Onderwerp**	6e bestuurlijke voortgangsrapportage NRU en Aanpak uitwerking spoor 2 NRU 2021
Bijlage(n)	5 (waarvan 3 geheim)	**Beleidsveld**	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Met deze brief informeren we u over de belangrijkste ontwikkelingen binnen het project Noordelijke Randweg Utrecht (NRU). Een uitgebreide toelichting op deze ontwikkelingen leest u in de 6e bestuurlijke voortgangsrapportage (inclusief geheime bijlagen 2 t/m 4), die als bijlage is meegestuurd. Hierin zijn de activiteiten beschreven die zijn uitgevoerd rond het opstellen van het Voorlopig Ontwerp NRU (spoor 1) en de activiteiten die zijn opgestart in het kader van spoor 2. Het Voorlopig Ontwerp kampt met een groot financieel tekort, waarmee het budget voor deze variant ontoereikend is. Bijgevoegd treft u ook de ‘Aanpak uitwerking spoor 2 NRU 2021’ die de aanpak van een variantenstudie naar kansrijke en betaalbare alternatieven voor de NRU schetst.

Geheimhouding
Wij hebben op de bijlagen’2 t/m 4 ‘Financieel Overzicht, Budget en besteding tm 30 december 2020 en Top 10 risico’s bij de 6e bestuurlijke voortgangrapportage NRU tijdelijke geheimhouding opgelegd op grond van artikel 55 lid 1, artikel 86 lid 2 en artikel 25 lid 2 van de gemeentewet om de redenen genoemd in artikel 10 lid 2 sub b en g Wet openbaarheid van bestuur (Wob) tot het project Noordelijke Randweg Utrecht is voltooid of zoveel eerder als wij uw raad (gedeeltelijk) in de openbaarheid kunnen informeren. Openbaarmaking kan het project en de gemeentelijke financiële belangen schaden en kan de gemeente benadelen.

Voortgang NRU 1 juli tot en met 31 december 2020 (spoor 1 en 2)
Financiën
In december 2020 is de kostenraming van de extra ontwerploop van het Voorlopig Ontwerp afgerond. In deze actualisatie zijn o.a. de uitkomsten van milieukundige onderzoeken, een uitgewerkte grondbalans en een aantal wijzigingen in het ontwerp naar aanleiding van een verkeersveiligheids-audit verwerkt. Ook zijn de aanbevelingen uit de *second opinion* op de kostenraming van maart 2020 verwerkt. De geactualiseerde kostenraming valt lager uit dan de kostenraming van maart 2020. Het

tekort van een variant met twee onderdoorgangen en een viaduct bedroeg toen € 94 miljoen (exclusief BTW). De kostenraming van december 2020 leidt tot een bijgesteld tekort van 62 miljoen euro (exclusief BTW)[1]. De geraamde kosten van de variant met één onderdoorgang en twee viaducten vallen in de meest actuele raming ook lager uit. Voor deze variant daalt het tekort naar € 47 miljoen (exclusief BTW). Ook voor deze variant blijft het beschikbare budget ontoereikend, ondanks de daling van de geraamde kosten.

Geen sluitende dekking
Als gevolg van het voorziene tekort hebben wij in de raadsbrief van 22 september 2020 gemeld dat de kans op een gunstige afloop van spoor 1 kleiner is geworden. Het voortgezette overleg met het Rijk en de provincie afgelopen najaar, bevestigt dit beeld. De minister schrijft op 26 november 2020 in een brief aan de Tweede Kamer: "*Vooralsnog is er geen zicht op een sluitende dekking*". Rijk, provincie en gemeente hebben geconstateerd dat ook de geactualiseerde kostenraming een tekort laat zien dat onoverbrugbaar is. Op dit moment zien de drie partijen ook geen mogelijkheden om het budget voor de NRU te verhogen. Bovendien is uit nieuwe verkeersberekeningen van begin 2021 gebleken dat de verbrede A27 voor extra verkeer op de NRU zal zorgen, wat weer tot nieuwe knelpunten kan leiden (o.a. op de A27). Met het Rijk en de provincie hebben wij afgesproken om nu geen nieuwe activiteiten onder spoor 1 te starten en de focus in 2021 te verleggen naar spoor 2; het onderzoeken van kansrijke alternatieve oplossingsrichtingen voor de NRU die passen binnen het beschikbare budget.

Verdeling gemaakte plankosten
De gemeente Utrecht draagt 1/3e van de tot nu toe gemaakte plankosten van € 16,6 miljoen voor de planvorming van de afgelopen jaren om te komen tot het Voorlopig Ontwerp (spoor 1). Met de provincie Utrecht is afgesproken dat de gemeente Utrecht nu een tussentijds vaststellingsverzoek indient voor het provinciale deel (2/3e) van de gemaakte plankosten in spoor 1, conform afspraak in de subsidiebeschikking van 2016.

Bestemmingsplan NRU (spoor 1)
In januari 2019 is het bestemmingsplan voor de NRU als ontwerp ter inzage gelegd. Inmiddels is er veel tijd verstreken en past het uitgewerkte Voorlopig Ontwerp NRU (spoor 1) niet meer bij het ontwerpbestemmingsplan dat is opgesteld. Het is daarom nodig opnieuw een planologische procedure te starten wanneer spoor 1 in de toekomst wordt voortgezet of wanneer een alternatieve oplossing in het kader van spoor 2 verder wordt uitgewerkt. Dit betekent dat de huidige procedure van het bestemmingsplan NRU nu zal worden beëindigd en wij de indieners van zienswijzen hierover zullen informeren.

Uitwerking spoor 2 in 2021
Integrale aanpak spoor 2
In de raadsbrief van 29 mei 2020 is aangekondigd dat we alternatieve oplossingen voor de NRU (spoor 2) gaan verkennen. Gezien de uitkomsten van de geactualiseerde kostenraming en het ontbreken van zicht op dekking hiervan hebben rijk en regio afgesproken om dit spoor 2 te continueren in 2021. De afspraken die zijn gemaakt over de aanpak van spoor 2 in 2021 zijn vastgelegd in het ter informatie bijgevoegde document 'Aanpak uitwerking spoor 2 NRU 2021'. Rijk, provincie en gemeente zijn het eens dat een integrale benadering gewenst is. Zoals in de raadsbrief

[1] In dit tekort is de prognose van toekomstige prijsstijgingen toegevoegd aan de geraamde kosten met prijspeil oktober 2020 (het prijspeil van de kostenraming van december 2020) en is een hogere risicoreservering aangehouden, conform de aanbeveling uit de second opinion op de kostenraming van maart 2020.

van 16 juli 2020 is gemeld werken we vanuit de oorspronkelijke doelstellingen van de NRU (verbetering bereikbaarheid, verkeersveiligheid/oversteekbaarheid en leefbaarheid) alternatieven uit in een variantenstudie. Alternatieve oplossingen worden niet alleen gezocht in een verbeterde doorstroming van de NRU, maar ook in het beïnvloeden van de vervoersvraag. Daarnaast speelt o.a. de verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving en het verminderen van de barrièrewerking van de NRU een grote rol in de zoektocht naar alternatieve oplossingen. Deze integrale aanpak is in lijn met de verstedelijkingsstrategie Utrecht Nabij, de provinciale omgevingsvisie en het concept Mobiliteitsplan 2040, 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.

Besluitvorming
Besluitvorming over de variantenstudie vindt gezamenlijk plaats tussen de financierende partijen ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), provincie Utrecht en gemeente Utrecht. De gemeente Utrecht blijft opdrachtgever van het project. In het BO MIRT 2021 worden op basis van de inzichten en voortgang op dat moment nadere afspraken gemaakt over de kansrijke oplossingsrichtingen (of maatregelpakketten) voor de NRU en het vervolg van het planproces. Tot die tijd zal het gezamenlijke budget worden vastgehouden. Uw raad zal voor besluitvorming in het BO MIRT van het najaar van 2021 geïnformeerd worden over de resultaten van de variantenstudie. 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 u voor.

Plankosten
De focus is nu verlegd naar de verkenning van alternatieve oplossingen (spoor 2) in de aanloop naar het BO MIRT 2021. De raad heeft hiervoor op 16 juli 2020 in het kader van besluitvorming MPB een budget van € 250.000,- beschikbaar gesteld uit het voorbereidingskrediet NRU. De variantenstudie is inmiddels gestart. De kosten 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 NRU.
In de actualisatie van het MPB van dit voorjaar zal wederom een voorstel voor gewijzigde besteding van het voorbereidingskrediet NRU (ten behoeve van spoor 2) aan uw raad worden voorgelegd. Hiermee kunnen de aanvullende kosten voor de variantenstudie, de aankoop van de stikstofrechten en de verwerving van de gronden(zie onder) worden gedekt. 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 het besluit over het vervolg van het project NRU op het BO MIRT van 2021 worden nieuwe subsidieafspraken gemaakt met de provincie voor gezamenlijke dekking van de plankosten. Mocht er niet tot een besluit worden gekomen over een vervolg-planproces dan zijn de gemaakte plankosten voor spoor 2 voor rekening van de gemeente Utrecht. Als dat het geval is, dan is er voldoende dekking beschikbaar binnen het resterende gemeentelijke voorbereidingskrediet om deze kosten op vangen (er resteert nog 2,3 miljoen euro). De verwachting is dat dit zeer onwaarschijnlijk is, gezien de gedeelde urgentie om de NRU aan te pakken.

Aankoop stikstofrechten en grond
In de raadsbrief van 29 mei 2020 is gemeld dat werd gewerkt aan een oplossing voor de stikstofneerslag en dat er minnelijk gesprekken werden gevoerd betreffende de aankoop van een voor spoor 1 benodigde strook grond.
Ook een alternatieve oplossing voor de NRU zal naar alle waarschijnlijkheid een toename van stikstofneerslag veroorzaken in Natura-2000 gebieden. Inmiddels is een aanbod ontvangen om stikstofrechten van een veehouder in Stichtse Vecht aan te kopen, waarmee naar verwachting (een deel van) de toekomstige stikstofdepositie door de nieuwe NRU extern kan worden gesaldeerd. Daarnaast is er sprake van een gunstig aanbod om een strook grond op de kruising Einsteindreef/NRU minnelijk te verwerven. Uw raad zal hier bij het aanbieden van het MPB dit voorjaar nader over worden geïnformeerd en om goedkeuring worden gevraagd deze uitgaven in het kader van spoor 2 te dekken uit het beschikbare voorbereidingskrediet NRU.

Communicatie en participatie
De communicatie en participatie met de omgeving (bewoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties) zal in spoor 2 weer worden vervolgd. De Adviesgroep NRU, met daarin een vertegenwoordiging van bewoners en organisaties uit de omgeving, zal worden gecontinueerd vanaf maart 2021. Met hen zal besproken worden op welke manier ze betrokken wensen te blijven. Ook wordt bezien welke communicatiemiddelen verder kunnen worden ingezet om de bewoners van Overvecht en de directe omgeving van de NRU te bereiken.

Openstaande moties en toezeggingen
Motie 187 Fiets ‘m erlangs betreft het creëren van doorfietsroutes, inclusief de optie om op de Gageldijk tot een fietsstraat te komen. In spoor 2 wordt dit meegenomen binnen het onderdeel vraagbeïnvloeding, waarin we kijken naar maatregelpakketten om mensen te stimuleren andere (vervoers)keuzes te maken.
In de Motie 188 ‘Boter bij de vis deel II’, wordt het college aangespoord om te blijven inzetten op ondertunneling van de drie kruispunten binnen de NRU. Hierover verwachten wij u eind dit jaar te kunnen informeren, in een brief over het verdere verloop van NRU spoor 1 en spoor 2.
Toezegging 18/T211 gaat over het meesturen van het bomencompensatieplan als bijlage bij het Voorlopig Ontwerp (VO). Aangezien VO vanwege het tekort in de kostenraming voorlopig niet wordt afgerond, bent u zowel over het VO als over het bomencompensatieplan nog niet geïnformeerd. Eind dit jaar informeren we u over het verdere verloop van NRU spoor 1 en spoor 2.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,