

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Bert Coenen	Datum	21 april 2023
Doorkiesnummer	14030	Kenmerk	11152960/230425-BC
E-mail	b.coenen@utrecht.nl	Onderwerp	Voortgang Alternatief voor Tracébesluit Ring Utrecht
Bijlage(n)	-	Beleidsveld	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Met deze brief informeren we u, zoals eerder toegezegd, over de voortgang van het Alternatief Ring Utrecht en het vervolgproces.

Aanleiding

Het regeerakkoord Rutte IV biedt de regio de kans om een alternatief te ontwikkelen voor het Tracébesluit Ring Utrecht en daarmee de geplande verbreding van de bak van de A27 bij Amelisweerd te voorkomen. Op 21 januari 2022 hebben we u [per brief](#) geïnformeerd over hoe we als gemeente de voor de stad belangrijkste onderdelen van het coalitieakkoord van het kabinet Rutte-IV ter hand willen nemen. Op 7 juli 2022 informeerden we u [per brief](#) over de voortgang op het alternatief en het daarbij behorende plan van aanpak van de provincie en gemeente Utrecht. Op 1 februari 2023 informeerden we u [per brief](#) over de verkenning van het Alternatief voor het Tracébesluit Ring Utrecht en het vervolgproces.

Inhoudelijke update Alternatief Ring Utrecht

In ons alternatief gaan we de bestaande betonnen tunnelbak van de A27 niet verbreden, zodat we het landgoed Amelisweerd niet verder aantasten. Met het alternatief beogen we ook een goede bereikbaarheid én leefbaarheid, in zowel bestaande als nieuwe woongebieden. Bovendien willen we de verkeersveiligheid verbeteren en bijdragen aan het oplossen van de stikstofproblematiek en de klimaatopgave. Dit is een zoektocht waar we samen met de regio en in afstemming met het Rijk invulling aan willen geven.

We bouwen het alternatief op uit de volgende drie pijlers:

1. Verminderen van de groeiende vraag naar automobilititeit;
2. Verhogen van de capaciteit van de Ring Utrecht binnen de bestaande bak;
3. Maximaal benutten van het netwerk door verkeer slim te verdelen.

Sinds de technische briefing op 1 februari jl. voor uw raad en provinciale staten, ter afronding van de eerste verkenningsfase, is er doorgewerkt aan het uitvoeren van verschillende onderzoeken op de

drie genoemde pijlers. In de huidige fase brengen we niet alleen de effecten van de bouwstenen op onder meer de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid in beeld, maar we beschouwen dit mobiliteitsvraagstuk ook vanuit een brede welvaartsperspectief ([Brede welvaart en mobiliteit \(PBL, 2021\)](#)).

Om de effecten van het Alternatief Ring Utrecht in beeld te brengen en te vergelijken met het huidige Tracébesluit Ring Utrecht, berekenen we zoals te doen gebruikelijk met behulp van verkeersmodellen de toekomstige verkeersstromen. We gebruiken dezelfde modellen voor zowel het voorliggende Tracébesluit als het Alternatief, zodat een objectieve vergelijking mogelijk is. Allereerst brengen we twee beleidsarme toekomstscenario's (waarin trends zich onveranderd voortzetten en er geen nieuw beleid wordt gevoerd) voor 2040 in beeld, namelijk een scenario met hoge en een scenario met lage economische groei. De hierbij horende verkeersvraag in de bak A27 zal door allerlei ruimtelijke ontwikkelingen (zoals woningbouw) groter zijn dan in de huidige situatie. Deze beleidsarme toekomstsituatie vormt het vertrekpunt voor onze analyse.

Pijler 1 Vraagbeïnvloeding automobilit

Na het in beeld brengen van de twee beleidsarme toekomstscenario's voegen we stapsgewijs beleidsinterventies toe, gericht op het temperen van de groeiende verkeersvraag. Het gaat hierbij om maatregelen gericht op afremmen en spreiden van de mobiliteitsgroei (vraagbeïnvloeding), om maatregelen gericht op verschuiven van verplaatsingen van auto naar openbaar vervoer en fietsen en om maatregelen gericht op herroutering.

Door het toepassen van alle beleidsinterventies is er weliswaar sprake van een verminderde verkeersvraag in de bak A27, maar zeer waarschijnlijk is deze vraag dan nog steeds groter dan het aanbod (de capaciteit van de huidige rijkstroten). Met een passende capaciteitsverruiming in de bak A27 en omgeving kan deze restopgave deels worden opgevangen (pijler 2).

Pijler 2 Ontwerp in de bak bij Amelisweerd

We onderzoeken de mogelijkheden om de capaciteit binnen de bak te vergroten, zonder de bak te verbreden. Op dit moment werken we met twee mogelijke varianten:

- weefvak variant en 2x6 versmalde rijstroten, 80 km/uur;
- ontweven variant met 2x6 versmalde rijstroten, 80 km/uur.

Daarbij kijken we ook naar de mogelijkheden om extra ruimte in de bak te creëren voor rij- en vluchtstroten. Deze analyse wordt ter reflectie gedeeld en besproken met de specialisten van Rijkswaterstaat op het gebied van verkeersveiligheid en constructies. Deze reflectie achten we noodzakelijk om er overtuigd van te zijn dat de ontwerpvarianten technisch haalbaar zijn.

Pijler 3 Verkeersmanagement in het netwerk

Tot slot stellen we een pakket maatregelen samen om invulling te geven aan pijler 3 (slim routeren). Zo kan door meer verkeer met een bestemming in de stad Utrecht over de Noordelijke Randweg Utrecht en de Waterlinieweg te leiden, meer ruimte voor het doorgaand verkeer op de A27 tussen knooppunt Lunetten en Rijsweerd ontstaan. We onderzoeken of dit mogelijk is zonder verslechtering van de leefbaarheid. Ook hierin vindt samenwerking met de regiogemeenten plaats, waarbij we de eventuele ongewenste verdringingseffecten naar andere wegen die daarvoor niet geschikt zijn in beeld brengen.

Beoordeling effecten

Voor het alternatief zetten we op een rij in hoeverre voldaan wordt aan de doelen die ook ten grondslag liggen aan het Tracébesluit, namelijk: verbeteren doorstroming en bereikbaarheid,

Burgemeester en wethouders

Datum 21 april 2023
Ons kenmerk 11152960/230425-BC

verbeteren verkeersveiligheid en de leefbaarheid niet laten verslechteren. Om dit te doen stellen we een beoordelingskader op. In dit beoordelingskader verwerken we ook criteria vanuit het begrip Brede Welvaart, bijvoorbeeld door het in beeld brengen van de effecten op verschillende doelgroepen (bereikbaarheid banen, voorzieningen etc.). Dat is nog niet eerder zo in een dergelijke verkenning toegepast. Dit beoordelingskader wordt getoetst door het expertpanel. Daarnaast wordt een maatschappelijke kosten-batenanalyse opgesteld. Ook hierin speelt het expertpanel een belangrijke rol.

Planning vervolgtraject

In het BO Leefomgeving van komende juni wordt, zoals tijdens het laatste BO MIRT is afgesproken, de stand van zaken van het Alternatief besproken. Hierover zullen wij uw raad vooraf informeren.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,