Beantwoording van gestelde vragen tijdens en na de raad- en stateninformatiebijeenkomst Presentatie Alternatief Ring Utrecht (ARU) d.d. 20 december 2023

Aan: raadsleden van de gemeenten Bunnik, De Bilt, Houten, Nieuwegein, Stichtse Vecht, Zeist, Utrecht en statenleden van de provinciale Utrecht

Van: gedeputeerde Van Schie en wethouder Van Hooijdonk

Datum: januari 2024

Op 20 december 2023 hebben we tijdens een informatiesessie voor raads- en statenleden het Alternatief Ring Utrecht (ARU) gepresenteerd. De registratie van de bijeenkomst en de bijbehorende documenten kunt U hier terugvinden. Tijdens deze sessie hebben raads- en statenleden zowel live als online vragen gesteld. Omdat we binnen de tijd van de sessie niet alle vragen konden beantwoorden, hebben we de mogelijkheid geboden om na de sessie nog vragen te stellen. We hebben toegezegd u de vragen en antwoorden schriftelijk toe te zenden. Dat doen we hierbij.

Hieronder vindt u, conform de categorieën 1) bereikbaarheid, 2) ontwerp, effecten en kosten 3) politiek/bestuurlijk en 4) overig/expertpanel de vragen die tijdens de informatiebijeenkomst via de Teamschat, tijdens, of na de bijeenkomst zijn gesteld. Bij iedere vraag is de fractie genoemd. De antwoorden die we tijdens de bijeenkomst hebben gegeven zijn hieronder samengevat. Ook zijn de niet-behandelde of nieuwe vragen alsnog beantwoord.

We hebben op 20 december het ARU aangeboden aan de Minister van IenW. Het ARU is immers een voorstel aan het Rijk om een Rijksproject op een alternatieve wijze op te pakken. Besluitvorming hierover is aan de Minister van IenW. We gaan hierover in gesprek met het Rijk.

Met het aanbieden van het Alternatief Ring Utrecht hebben we een belangrijke eerste stap gezet. Wij zien met vertrouwen uit naar constructieve vervolgafspraken over verdere uitwerking en optimalisatie van het ARU om de bereikbaarheid en het vestigingsklimaat van de Metropoolregio Utrecht te versterken en de grote woningbouwopgave in onze regio mogelijk te maken. Tot slot doen wij ook via deze weg nogmaals het aanbod om voor uw raad een inhoudelijke briefing te organiseren over het Alternatief. Bij interesse kunt u dit via uw griffie kenbaar maken.

Wij houden u op de hoogte over het vervolg.

Categorie 1: Bereikbaarheid

1. *Heeft het Alternatief ook effect op het verkeer dat op de Waterlinieweg en de Noordelijke Randweg Utrecht verwerkt moet worden, ten opzichte van het Tracébesluit? GroenLinks, gemeente Utrecht.*

Antwoord: In alle analyses hebben wij het Alternatief vergeleken met het Tracébesluit. Wat we zien, is dat er bij het Alternatief over het hele netwerk een minder grote groei van het verkeer plaatsvindt dan bij het Tracébesluit. En dat zie je op heel veel wegen terug, zo ook op de noordelijke randweg *(NRU)* en de Waterlinieweg.

2. *Er wordt gezegd dat door het Alternatief nieuwe woon- en werkgebieden beter bereikbaar worden, waar zit dat in? GroenLinks, gemeente Utrecht.*

Antwoord: Ook hierbij geldt dat we het Alternatief hebben vergeleken met het Tracébesluit. Door de minder grote groei van het verkeer bij het Alternatief ontstaat er meer ruimte op het wegennet voor het ontsluiten van nieuwe woon- en werkgebieden.

3. *Is er voor verkeersveiligheid ook een analyse gemaakt van het lokale wegennet en het provinciale wegennet? CDA, provincie Utrecht.*

Antwoord: De grootste analyse heeft plaatsgevonden op het hoofdwegennet en de verkeersveiligheid hiervan. De verdere verkeersveiligheidseffecten zijn beoordeeld op basis van de lagere groeicijfers van de intensiteit op het onderliggend wegennet.

4. *Hoeveel onzekerheid zit er in de aannames van hoe mensen gaan reageren op dit beleid met betrekking op ov, fietsen, en P+R's? Is het Alternatief nog steeds beter dan het Tracébesluit als mensen de auto blijven prefereren? En hoe groot is het risico dat er moet worden bijgestuurd hierop? VVD, provincie Utrecht.*

Antwoord: Het Alternatief is een samenhangend pakket van maatregelen, dus het is daarbij belangrijk dat je ook alle maatregelen neemt. Wat daarbij hoort, is dat je tussentijds goed kunt monitoren en bijsturen door tussentijds te kijken of hetgeen wat we doen ook werkt, of dat je meer moet inzetten op bepaalde maatregelen. We hebben met een verkeersmodel gerekend, dat is als het ware de minst slechte ''glazen bol''. We hebben genoeg maatregelen in huis om bij te sturen als de resultaten tegenvallen. Wat ook van belang is, is dat we stevig investeren in het alternatief voor de auto, zoals betere fietsverbindingen, ov-verbindingen en hubs. Het gaat om de combinatie van een verbeterd aanbod en sturen op de vraag. Tegelijkertijd heb je wel al deze maatregelen nodig om ervoor te zorgen ze elkaar daarbij ook helpen.

5. *We zien dat er vooral bij het Alternatief rekening wordt gehouden met fiets, ov, en hubs. Wat betekent het voor de vergelijking tussen het Alternatief en het Tracébesluit als je dat ook mee zou nemen in het Tracébesluit? Volt, provincie Utrecht.*

Antwoord: Er is geen variant van het Tracébesluit doorgerekend met fiets- ov- en hubsmaatregelen. Wel is omwille van de vergelijkbaarheid in de analyse ook een 'beleidsrijke' variant opgenomen van het Tracébesluit. Dit betreft de situatie waarbij het Tracébesluit wordt aangelegd, maar ook Betalen naar Gebruik, mobiliteitsmanagement en parkeerbeleid worden uitgevoerd (beleidsvoornemens uit pijler 1). Uit de maatschappelijke kosten-baten analyse volgt dat deze variant van het Tracébesluit leidt tot iets hogere bereikbaarheidsbaten dan het Alternatief. De baten-kosten verhouding van het Alternatief is daarentegen wel gunstiger dan van deze variant van het Tracébesluit.

6. *Is er al concreet nagedacht waar en hoe die hubs zouden kunnen worden geplaatst? Volt, provincie Utrecht.*

Antwoord: Bij de hubs zijn we uitgegaan van bestaande P+R locaties en de uitbreiding hiervan met enkele tientallen tot honderden parkeerplaatsen (afhankelijk van de potentie en fysieke mogelijkheden). De maatregelen die in pijler 1 zijn opgenomen komen voort uit een inventarisatie binnen gemeente Utrecht, provincie Utrecht en omliggende gemeenten in de regio. De maatregelen komen dus niet 'uit de lucht vallen', maar sluiten aan op ambities om bereikbaarheid van de regio te versterken zoals ook beschreven in de U Ned Mobiliteitsstrategie. We hebben echter ook een aantal locaties/gebieden in beeld waar een nieuwe hub wenselijk zou zijn, bijvoorbeeld in de omgeving van Amersfoort Vathorst/Nijkerk. Concrete locaties zijn hierbij nog niet in beeld, daar moet verder op gestudeerd worden. De verbinding van deze locaties met de fiets en het ov willen we ook verbeteren.

7. *Wat is het perspectief van veelgebruikers van deze infrastructuur? Is deze meegenomen, of komt er nog een participatietraject hiervoor? Volt, provincie Utrecht.*

Antwoord: Er is regelmatig afstemming geweest met de Kerngroep Ring Utrecht (een samenwerkingsverband van bewonersgroepen en natuur- en milieuorganisaties) en andere belangenorganisaties. Er zijn geen veelgebruikers van deze snelweg betrokken. Als de minister het Alternatief omarmt, moeten er eerst een paar uitwerkingsstappen gezet worden voordat het Alternatief gerealiseerd kan worden. Op dat moment krijgen ook de veelgebruikers een stem om zich te laten horen.

8. *Is er gekeken naar de huidige relaties die gebruik maken van de A27 Amelisweerd, en zijn daarvoor alternatieve trajecten voor fiets en OV bijgezocht? Of kwamen die zojuist genoemde trajecten elders vandaan? GroenLinks, provincie Utrecht.*

Antwoord: Ja, we hebben met name gekeken naar belangrijke relaties waarbij gebruik gemaakt wordt van de A27 bij Amelisweerd en daar alternatieve trajecten voor fiets en OV opgesteld. Hierbij hebben we bijvoorbeeld gekeken naar verplaatsingen vanuit het westen, zuiden en oosten met als bestemming het Utrecht Science Park (USP) en vervolgens gekeken welke (opgewaardeerde) fietsroutes en OV-routes hiervoor een alternatief vormen. Volgens de modelanalyses rijdt in 2040 ca. 40% van al het autoverkeer dat in een etmaal gebruik maakt van de bak A27 een rit korter dan 20 km. Het betreft vooral verkeer van en naar Utrecht, Houten, Bunnik en De Bilt. Bij deze doelgroep liggen kansen voor de (deel)fiets/e-bike en regionaal OV als alternatief voor een autorit. Dit geeft minder autoverkeer op het HWN en meer 'lucht' voor nationale stromen (zie ook: Rapportage Alternatief Ring Utrecht: 2023, p.21)

9. *Hoe gaat aangetoond worden dat OV ook een alternatief is? Want het OV is nu ook niet op orde, wat zijn de garanties dat het dan wel kan. UtrechtNU, gemeente Utrecht.*

Antwoord: De mobiliteitsgroei als gevolg van ca. 144.000 tot 165.000 nieuwe huishoudens en ca. 112.000 arbeidsplaatsen tot 2040 moet goed worden opgevangen. Tegelijkertijd vraagt de kwaliteit en betaalbaarheid van het OV ook op dit moment aandacht. Uit modelberekeningen blijkt dat versterking van OV een zinvol alternatief voor de autoreiziger op de A27 kan zijn. Met het alternatief investeren we fors in het OV, zowel in trein, bus als P+R voorzieningen. Het gaat niet alleen om extra OV-lijnen, maar ook om het in hogere frequentie en/of met langer materieel rijden (bussen en treinen). Op deze manier zorgen we voor een kwaliteitsverbetering van het OV in onze regio en bieden we goed voor veel autoreizigers op de A27. Gelijktijdig hebben we ook oog voor de huidige ontwikkelingen, o.a. afschaling van de dienstregeling en tariefsverhoging. Als gezamenlijke overheden zetten we ons in om deze ontwikkeling de komende jaren om te buigen .

10. *Hoeveel verschil gaat het invoeren van betaald parkeren precies maken? Weegt dat daadwerkelijk op tegen de grote kosten dat het meebrengt voor de bewoners van Utrecht? SP, gemeente Utrecht.*

Antwoord: Uit ervaringscijfers blijkt dat betaald parkeren een belangrijke bijdrage kan leveren in het verbeteren van de bereikbaarheid. Om deze reden is in het Alternatief het invoeren van betaald parkeren in de gehele gemeente als maatregel opgenomen. In de berekeningen voor het verkeersmodel zijn de parkeertarieven als input meegenomen. Het veronderstelde effect voor betaald parkeren sluit aan op de uitgangspunten die in U Ned, het samenwerkingsprogramma met het Rijk, gehanteerd worden.
Modelmatig is dit samen met de andere maatregelen (zoals fiets en OV) van het Alternatief als één (mobiliteits)pakket doorgerekend. Het individuele effect van de maatregel betaald parkeren in de gehele gemeente is hierdoor niet inzichtelijk. Voor het totale pakket aan maatregelen van het Alternatief zijn in de maatschappelijke kosten-baten analyse de maatschappelijke baten van het Alternatief afgezet tegen de kosten. Hieruit blijkt dat de baten van het Alternatief hoger zijn dan de kosten.

11. *Is ook verkend wat de effecten zouden zijn bij BNG naar plaats en tijd? PvdA, provincie Utrecht.*

Antwoord**:** Om gevoel te krijgen voor mogelijke effecten is naast een landelijke platte heffing (zoals genoemd in het nationale coalitieakkoord) ook gekeken naar het effect van een gedifferentieerde heffing met een verschillend tarief voor autorijden in de spits en daarbuiten.
Dit kan worden gezien als extra maatregel om de verkeersdruk in het wegennet te temperen op piekmomenten en draagt bij aan een zo efficiënt mogelijke benutting van de beschikbare fysieke infrastructuur. Voor een congestie-arm systeem op de ring[1] zou een kilometertarief van ca 20 cent/km in de ochtendspits en ca 14 cent/km in de avondspits nodig zijn[2]. Daarbuiten is gerekend met een lager tarief van ca 8 cent/km.

Categorie 2: Ontwerp, effecten en kosten

12. *Er werd gesproken over een fly-over als alternatief voor de Varkensbocht. Ik begrijp dat dat vooral een verkeersveiligheidskundige reden heeft. Is er ook gekeken naar de lokale effecten op de leefomgeving daarvan? GroenLinks, gemeente Utrecht.*

Antwoord: Bij de lokale effecten is vooral gekeken naar de geluidseffecten, deze zijn berekend. Dat is belangrijk, want het is een maat voor de leefbaarheid in het gebied. Het is ook relevant voor het eventueel mogelijk maken van ruimtelijke ontwikkelingen. Het Alternatief scoort daar iets gunstiger dan het Tracébesluit, maar dit verschil is minimaal en voor omwonenden niet te horen. Daarom hebben we in onze technische rapportage een gelijkwaardige beoordeling gegeven aan het Alternatief en het Tracébesluit.

13. *Ik zie dat de totale kosten voor het Alternatief zo'n 1,5 / 1,6 miljard zijn. Het verschil met het Tracébesluit is dat een deel van dat bedrag buiten de snelweg zelf wordt gebruikt. Wat is ongeveer de verdeling tussen de aanpassingen in de bak, en alle investeringen in ov, hub, fietsinfrastructuur etc.? D66, gemeente Utrecht.*

Antwoord: De kosten voor het aanpassen van de rijksweg hebben we geraamd op ongeveer 1,1 miljard incl. btw. Dat is pijler 2 van het Alternatief. Daar zijn ook de bovenwettelijke maatregelen en de gedeeltelijke overkluizing in begrepen. Dit is op basis van het prijspeil in 2023. Pijler 1 is een pakket van ongeveer 500 miljoen incl. btw. Pijler 3 is ingeschat op circa 2,5 miljoen incl. btw. Daarmee kom je dus uit op 1,5 / 1,6 miljard. Voor het Tracébesluit zijn we op basis van onze eigen ontwerpen en analyses uitgekomen op een bedrag van ongeveer 2,1 miljard. Dat is in principe wat wij verstaan onder pijler 2 van het Alternatief.

---

[1] Congestie-arm is gedefinieerd als een intensiteit/capaciteit (i/c) verhouding van 0,9 of lager. In de ARU-variant zonder Betalen naar Gebruik is de i/c-verhouding van de noordelijke rijrichting in de ochtendspits 0,98 en in de avondspits 0,97, in de zuidelijke rijrichting is het 0,99 in beide spitsperiodes.
[2] Uit de analyses bleek dat het autoverkeer in de bak A27 verhoudingsgewijs 'hardnekkig' is: een deel van de gebruikers heeft geen volwaardig route-alternatief. Dit betekent dat voor een congestie-arme situatie in de bak A27 een verhoudingsgewijs hoog spitstarief nodig zou zijn

14. *Vraag over tabel effecten geluidhinder. Vanmiddag was de start bouw van een project tijdelijk wonen in Hoograven Zuid (Pagelaan). Permanente woningbouw kan daar niet, vanwege teveel herrie van de A12. Ook in Lunetten zit een 'gat' in de geluidwering. In het Tracébesluit zat daar een oplossing in. Ik zag in de tabel echter geen verbetering in de geluidhinder door het alternatief. Zitten die geluidmaatregelen uit het Tracébesluit ter plekke ook in het ARU? Graag toelichting. SP, provincie Utrecht.*

Antwoord: In het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht is door het Rijk een bedrag van €15 mln. Inclusief BTW ter beschikking gesteld voor extra leefbaarheids- en inpassingsmaatregelen. Dit zijn maatregelen die een aanvulling zijn bovenop de (wettelijke) maatregelen die zijn voorzien in het Tracébesluit. Dit zijn de zogeheten 'Bovenwettelijke maatregelen'. In het Alternatief zijn alle wettelijke geluidmaatrelen uit het Tracébesluit overgenomen en het pakket van in totaal 15 mln. Euro aan bovenwettelijke geluidschermen.[3]

15. *Hoeveel informatie kunnen wij krijgen? Ik vind het nu nog heel globaal, welke maatregelen zitten nu precies in pijler 1? Welke informatie krijgen we nog hierover? VVD, gemeente Utrecht.*

Antwoord: De presentatie van 20 december betreft de hoofdlijnen van het Alternatief. Er is een technische rapportage waar o.a. uitgebreider wordt toegelicht welke maatregelen onderdeel uitmaken van het ARU, inclusief bijlagen en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). Deze zijn allemaal openbaar en te raadplegen via de website van de provincie.

16. *Ik heb een vraag over de impact op de biodiversiteit en ecosysteem. Ik zag dat deze achteruit gaat, maar ook dat de impact op de natuur kleiner is. Kunt u daar een extra toelichting op geven? Volt, gemeente Utrecht.*

Antwoord: Door Arcadis is een vergelijking gemaakt van de impact van het Tracébesluit en het Alternatief op diverse aspecten van natuur, oftewel de biodiversiteit en ecosystemen. Omdat zowel het Alternatief als het Tracébesluit aanvullende ruimte vragen maakt dat er op biodiversiteit en ecosystemen voor beide plannen een negatieve beoordeling wordt gegeven. Het Tracébesluit heeft een grotere ruimtevraag (ook wel 'ruimtebeslag' genoemd) en daarmee impact op de biodiversiteit en ecosysteem dan het Alternatief, waardoor het Tracébesluit negatiever wordt beoordeeld dan het Alternatief. Deze beoordeling houdt echter geen rekening met geplande (bovenwettelijke) compensatie van het Tracébesluit.[4]

17. *Is er al geld voor de Noordelijke Randweg Utrecht? Met andere woorden is dat meegenomen in de kosten van het alternatief? UtrechtNU, gemeente Utrecht*

Antwoord**:** In de raming zoals deze net is gepresenteerd zitten deze extra kosten niet. Er zijn op dit moment middelen van gemeente en provincie gereserveerd voor de Noordelijke Randweg Utrecht. De Rijksmiddelen voor de NRU vallen onder de 'herprioritering' van het ministerie van I&W.

Het feit dat het Alternatief goedkoper is biedt mogelijkheden. Kortom, wij denken dat het Alternatief verkeerskundig met de Noordelijke randweg Utrecht verbonden is en dat er financieel kansen zijn om deze twee ontwikkelingen met elkaar te verbinden.

18. *Wat zijn de aanpassingen aan de Noordelijke Randweg Utrecht in het Alternatief Ring Utrecht? PvdA, Provincie Utrecht*

---

[3] Hoe het bovenwettelijk pakket aan geluidsmaatregelen er in het Alternatief precies uit komt te zien dient nader te worden bepaald. Dat komt mede doordat er bij de komende inwerkingtreding van de omgevingswet (per 1/1/2024) nieuwe rekenregels gaan gelden voor geluidbelasting van infrastructuurprojecten. Het is vooralsnog niet duidelijk welk effect deze nieuwe rekenregels zullen hebben en wat dat betekent voor een bovenwettelijk pakket voor het Alternatief.

[4] Hierbij wordt opgemerkt dat er voor het TB een pakket aan compenserende maatregelen is vastgesteld. Voor het Alternatief is in deze fase van planvorming nog geen compensatiepakket bepaald.

Antwoord: Voor de situatie in 2040 is uitgegaan van vervanging van de huidige gelijkvloerse verkeerspleinen op de Noordelijke Randweg Utrecht door drie ongelijkvloerse kruisingen, met 2x2 rijbanen en een ontwerpsnelheid van 80km/h ter verbetering van de doorstroming, leefbaarheid en oversteekbaarheid, conform vigerend beleid. Nadere afspraken over de realisatie van de Noordelijke Randweg Utrecht, als onderdeel van het Alternatief, maken de gemeente en provincie Utrecht samen met het Rijk. In het eerste kwartaal van 2024 informeren wij u nader over de planontwikkeling van de NRU.

19. *Waarom zijn de kosten van het Alternatief lager dan het Tracébesluit? Lokale Vernieuwing, gemeente Nieuwegein*

Antwoord: Het Alternatief is inderdaad goedkoper dan het Tracébesluit. Het Alternatief is geraamd op 1,5 / 1,6 miljard euro incl. btw. De door de regio geraamde kosten voor het Tracébesluit komen uit op 2,1 miljard euro. Dit heeft meerdere redenen, de belangrijkste zijn:

- Er zijn minder infrastructurele aanpassingen nodig aan de Ring A27/A12, wat leidt tot minder activiteiten met hinder en tot minder realisatiekosten.
- Het is niet nodig om de bak te verbreden en daarvoor tot 60 meter diep damwanden aan te brengen.

20. *Werd gesteld: de wisseling van wegstrookwisseling van vrachtwagen richting A28 geeft een onveilige situatie, dit geldt toch ook in de noordelijke richting? Lokale Vernieuwing, gemeente Nieuwegein.*

Antwoord: Op dit moment is de verkeerssituatie op het weefvak van de A27 richting het zuiden lastig vanwege het feit dat de capaciteit hier op dit moment beperkt is met 4 rijstroken (2 richting Breda, 2 richting de A12). In noordelijke richting is het weven op dit moment iets gemakkelijker omdat hier 6 rijstroken liggen (3 richting Hilversum, 3 richting Amersfoort). Nadeel is wel dat hier een vluchtstrook ontbreekt. Met het Alternatief Ring Utrecht versmallen we de rijstroken, breiden we het aantal rijstroken in zuidelijke richting uit van 4 naar 6 en brengen we zowel in noordelijke als zuidelijke richting vluchtstroken aan. Per saldo leidt dit volgens ons tot een vergelijkbare verkeersveiligheid als bij realisatie van het Tracébesluit.

Categorie 3: Politiek/bestuurlijk

21. *Er lijkt direct te zijn gekozen voor een vergelijking tussen varianten: het Alternatief en het Tracébesluit. Ik ben juist benieuwd naar de maatregelen van het Alternatief zelf. Daar eerst induiken voordat we het direct vergelijken. Wat gaat de keuze om het zo in te richten doen voor de discussie met het Rijk? We hebben namelijk zelf ook aannames gedaan over het Tracébesluit? CDA, gemeente Utrecht.*

Antwoord: Het Rijk heeft er bij ons op aangedrongen om vergelijkbare uitgangspunten te gebruiken, zodat de vergelijking goed gemaakt kan worden. Ook in het regeerakkoord staat dat het een gelijkwaardig alternatief moet zijn. We hebben in de methodiek dus ook zoveel mogelijk aangesloten bij de uitgangspunten die het Rijk ook gebruikt, bijvoorbeeld ten aanzien van de verkeersmodellen en de MKBA.
Het Alternatief is zo opgebouwd dat het bestaat uit bouwstenen die je in een vervolgfase sterker of minder sterk kunt neerzetten. Er zitten dus ook nog opties in, zoals vluchtstroken, die je eventueel ook niet zou kunnen doen zodat je bredere rijstroken kunt realiseren. Een ander voorbeeld zijn de gedragsmaatregelen. Dat zijn gesprekken die we met het Rijk graag aangaan.

22. *Als het uitgangspunt van het Alternatief brede welvaart is, waarom zou je dan uitgaan van een groei van ontwikkelingen die je wilt faciliteren? Ook als je ziet dat de toekomstige situatie zonder project beter is dan de situatie met het alternatief. En de tweede vraag is: Betekent het Alternatief ook dat meer wordt ingezet op alternatieven voor de auto? En wat is het effect wat je maximaal kan bereiken als je schuifje 1 helemaal open zet? Heb je dan minder te doen met schuifje 2 en 3? Partij voor de Dieren, provincie Utrecht*

Antwoord: We hebben een alternatief voor het Tracébesluit gemaakt. Dat wil zeggen dat we zoveel mogelijk criteria en uitgangspunten hetzelfde hebben gelaten om beide plannen goed met elkaar te kunnen vergelijken. We hebben dus niet de hele Nederlandse economie of bevolkingsgroei als schuif gehanteerd, maar zijn uitgegaan van de meest actuele toekomstscenario's van de planbureaus. Wat is toegevoegd is de toepassing van het perspectief van brede welvaart. Dit levert extra beslisinformatie op ten aanzien van de effecten van het Alternatief en het Tracébesluit.
Ten aanzien van de relatie tussen de 'schuifjes': Als je het ene schuifje meer openzet dan de ander betekent dat iets voor de andere 'schuifjes'. Met andere woorden: je kunt meer of minder inzetten op bepaalde pijlers. Het hangt af hoe het Rijk reageert op pijler 2. Dat kun je passend maken met pijler 1 (vraagbeïnvloedingspakket), maar je kunt ook zeggen we vinden pijler 1 autonoom ook belangrijk genoeg. We hebben als regio op dit moment niet voldoende middelen om pijler 1 uit te voeren zoals voorgedragen, dus willen we die uitvoeren hebben we ook middelen nodig van het Rijk. Er zitten veel politieke keuzes in. Wel is duidelijk dat 'cherry picken', al dan niet kiezen voor individuele maatregelen uit het pakket, leidt tot effecten die als pas duidelijk zijn als hele pakket weer is doorgerekend. Met andere woorden integrale analyses zijn dan nodig, omdat effectiviteit van maatregelen een sterke samenhang vertonen.

Categorie 4: overig/expertpanel

23. Zijn er plannen om dit groter, in bijvoorbeeld meerdere parlementen, te bespreken? D66, provincie Utrecht

Antwoord: We weten nog niet wanneer dit onderwerp weer terugkomt in een vervolgstap. Dit is een voorstel van de regio aan het Rijk om een Rijksproject op een alternatieve wijze op te pakken. Besluitvorming hierover is aan de Minister van IenW. We moeten hierover in gesprek met het Rijk. Zij gaan er ongetwijfeld iets van vinden. Daarnaast is er het timingsvraagstuk: Op dit moment liggen juridische bezwaren over het Tracébesluit Ring Utrecht voor bij de Raad van State over het Tracébesluit. Bovendien zijn we benieuwd wat de coalitievormende fracties in de Tweede Kamer gaan doen en wanneer dat leidt tot vragen. Eventuele vragen vanuit de Tweede Kamer zelf.
Kortom zowel inhoudelijk als procesmatig komen er nog wel een aantal vervolgstappen aan. Na een vervolgstap met het Rijk kunnen we eventueel weer eenzelfde informatiebijeenkomst organiseren. De raden en staten werken op dit moment ook niet toe naar een besluit. Daarmee is het aggregatieniveau van de vragen en inzet van de debatten misschien ook anders dan voor een reguliere besluitvorming.

24. Welk scenario voor wonen en werken is gebruikt? Voor Houten zag ik een relatief lagere ambitie dan die ons college heeft. Zijn er nog adviezen te geven over wonen en werken aan de hand van de studie die is uitgevoerd? Wat heeft de gemeente Houten aangeleverd? Was dat nog van voor of na het referendum? Natúúrlijk Houten, gemeente Houten

Antwoord: De analyses voor ARU zijn uitgevoerd met verkeersmodellen waarin uitgangspunten zijn gehanteerd conform het scenario 'WLO-Hoog' wat is opgesteld door het Centraal Planbureau (CPB). Het ruimtelijk programma wat hierbij hoort, waaronder dat van Houten, wordt jaarlijks geactualiseerd op basis van de actuele planvorming. Deze informatie wordt door de provincie ingebracht en wordt op deze manier opgenomen in de verkeersmodellen.
Voor het Alternatief is gebruik gemaakt van het landelijke model NRM22. Deze modelversie is april 2022 vrijgegeven en bevat input die eind 2021 is verzameld. Dit lijkt dus na het referendum van de gemeente Houten te zijn geweest. Daarnaast is gebruik gemaakt van een regionaal verkeersmodel (VRU3.4). Voor de input voor dit regionale model wordt aangesloten bij de uitgangspunten uit het NRM, echter wordt het VRU niet jaarlijks geactualiseerd. Het VRU is gebaseerd op de uitgangspunten van NRM21 die april 2021 zijn vrijgegeven.

Op basis van de studie komen geen specifieke adviezen m.b.t. wonen en werken voor de gemeente Houten bovendrijven. Wel kan, als daar behoefte aan is, een inhoudelijke briefing worden aangevraagd (zie ook inleiding, p,.1).