

voorstel aan de raad

Opgesteld door	Interne bedrijven Lam, M. 't (Mirjam)
Kenmerk	5470307
Vergadering	
Vergaderdatum	
Geheim	Nee
Beleidsveld	Openbare Ruimte Mobiliteit

Vaststelling Integraal Programma van Eisen (IPvE) en Functioneel Ontwerp (FO) en vrijgave voorbereidingskrediet Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor het volgende te besluiten:

- 1 Het Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp voor de vernieuwing van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) vast te stellen.
- 2 Een voorbereidingskrediet van 30 miljoen euro beschikbaar te stellen voor de vernieuwing van de NRU en dit te dekken uit het budget voor dit project in het Meerjarenperspectief Bereikbaarheid.
- 3 De tijdelijke geheimhouding die het college heeft opgelegd op het document Geheime bijlage bij Financiële onderbouwing tot de voltooiing van het project Noordelijke Randweg Utrecht, te bekrachtigen op grond van artikel 25 lid 3 Gemeentewet.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris,

De burgemeester,

Drs. G.G.H.M. Haanen

Mr. J.H.C. van Zanen

Conclusie commissie

Bijlages

Voorstel: Voorstel_10037

Bijlage: IPvE NRU

Bijlage: Financiële onderbouwing IPvE-FO NRU

Bijlage: GEHEIM Bijlage bij Financiële onderbouwing IPvE/FO

Bijlage: Reactienota IPvE en FO Noordelijke Randweg Utrecht

Bijlage: Ontwerp viaduct Gandhiplein

Bijlage: Ontwerp viaduct Dunantplein

Bijlage: Ontwerp met drie onderdoorgangen

Bijlage: Ontwerp lengteprofielen

Bijlage: Ontwerp nieuwe bomen

Bijlage: Overzicht wijziging bomen

Bijlage: Keuzedocument Moldaudreef

Bijlage: Keuzedocument Tracévarianten

Bijlage: Memo marktbenaderingsstrategie NRU

Bijlage: Participatieplan NRU

Bijlage: Advies van Wijkraad Overvecht op IPvE + FO NRU en afkoppeling Moldaudreef

Bijlage: Antwoordbrief aan Wijkraad Overvecht over Reactie op advies IPvE-FO NRU

Bijlage: Bijlage bij antwoordbrief op wijkraadadvies Overvecht IPvE

Bijlage: Reactie van Adviesgroep NRU op IPvE en FO NRU

Bijlage: Antwoordbrief aan Adviesgroep NRU over Reactie op advies IPvE/FO NRU

Bijlage: Bijlage bij antwoordbrief aan Adviesgroep NRU over IPvE

Eerdere besluitvorming

Raad

- 25 augustus 2011: Raadsbesluit over aanvullende richtlijnen voor de 2e Fase MER Planstudie Ring Utrecht, Noordelijke Randweg Utrecht

- 6 maart 2014: Raadsbesluit Voorkeursvariant Noordelijke Randweg Utrecht:

- * 2x2 rijstroken

- * 80 km/uur

- * Drie ongelijkvloerse kruisingen, waarvan minimaal één met een onderdoorgang

- 2 november 2017: Voorbereidingsbesluit door de raad voor enkele locaties langs de NRU

College

24 oktober 2017: Collegebesluit vrijgave IPvE/FO voor inspraak

Uitvoering

Uitvoering

Informeren van de insprekers over collegebesluit IPvE/FO

Na het collegebesluit krijgen alle insprekers de reactienota (digitaal) toegestuurd. Er wordt een persbericht verstuurd en we plaatsen een bericht in de digitale nieuwsbrief van wijkbureau Overvecht.

Informeren van alle belanghebbenden over raadsbesluit

Na het raadsbesluit communiceren we over de vaststelling van het IPvE/FO via een wijkbericht (huis aan huis verspreiding), persbericht en de digitale nieuwsbrief. In het wijkbericht wordt de ter visie legging van het ontwerpbestemmingsplan en het milieueffectrapport aangekondigd. Belanghebbenden worden in het wijkbericht uitgenodigd om deel te nemen aan de adviesgroep voor de vervolgfase.

Ter visie leggen ontwerpbestemmingsplan en milieueffectrapport

Na het raadsbesluit over het IPvE/FO wordt het ontwerpbestemmingsplan en het milieueffectrapport in procedure gebracht. Het ontwerpbestemmingsplan maakt zowel een onderdoorgang als een viaduct planologisch mogelijk voor het Gandhi- en Dunantplein.

Uitwerken van het IPvE/FO naar een uitvoeringscontract

Na het raadsbesluit over het IPvE/FO wordt gestart met het voorbereiden van een uitvoeringscontract ten behoeve van de aanbesteding.

Conditionering

Op basis van het vastgestelde IPvE/FO wordt gestart met de voorbereiding van het verleggen van kabels en leidingen. De minnelijke verwerving van benodigde gronden is reeds opgestart tijdens de IPvE/FO fase en wordt voortgezet. Met het geautoriseerde budget kan grond worden aangekocht op het moment dat overeenstemming is bereikt met de betreffende partijen.

Context

Utrecht groeit. Rond 2030 wonen naar verwachting meer dan 400.000 inwoners in Utrecht. Met de groei van het aantal inwoners, groeit ook de mobiliteit. Om een gezonde groei van de stad met een goede bereikbaarheid mogelijk te maken moeten keuzes gemaakt worden. Utrecht heeft deze keuzes gemaakt in het mobiliteitsbeleid Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB). In SRSRSB is vernieuwing van de NRU als uitgangspunt gehanteerd voor alle overige maatregelen in de stad, zoals het herinrichten van de stedelijke verbindingswegen. Een goede doorstroming op de NRU is nodig om het verkeer zonder herkomst en bestemming in de stad via de ring te laten rijden in plaats van door de stad. Ook autoverkeer van en naar de stad moet zo lang mogelijk via de ring rijden om alleen het eerste en laatste stuk door de stad te rijden. Op deze manier worden zo min mogelijk mensen in de stad blootgesteld aan geluidsoverlast, slechte luchtkwaliteit en onveiligheid als gevolg van druk autoverkeer.

Bij de vernieuwing van de NRU worden de gelijkvloerse kruisingen bij de drie verkeerspleinen vervangen door drie ongelijkvloerse kruisingen. Dit houdt concreet in dat de doorgaande rijbanen van de NRU met een onderdoorgang onder de pleinen doorgaan of met een viaduct er overheen. Een belangrijke doelstelling van het project is om, ondanks de toename van het verkeer, de leefbaarheid zoveel als mogelijk te verbeteren.

In het Integraal Programma van Eisen (IPvE) staat aan welke eisen de vernieuwde NRU moet voldoen. Het Functioneel Ontwerp (FO) is een vertaling van de eisen naar een eerste ontwerp voor de weg. Hierbij is uitgegaan van onze ambitie voor een weg met drie onderdoorgangen. Deze variant is alleen mogelijk als er voldoende aanvullend budget beschikbaar komt. We zijn hierover in overleg met provincie en ministerie. Met het oorspronkelijke budget kan één onderdoorgang aangelegd worden bij het Kochplein en een viaduct bij zowel het Gandhi- als Dunantplein. Het aanvullende budget van gemeente (€19 miljoen) en provincie (maximaal € 9 miljoen) is niet toereikend voor een tweede onderdoorgang. Voor het Henri Dunantplein en Gandhiplein is daarom als terugvaloptie een viaduct opgenomen in het IPvE/FO.

Betrokkenheid van bewoners en belanghebbenden bij de planvorming

Na de herstart van het project NRU eind 2014 is een adviesgroep van bewoners opgericht waarmee intensief is samengewerkt bij het opstellen van IPvE/FO. Onderwerpen waar de inbreng van de adviesgroep bepalend is geweest, zijn onder andere de aansluiting van de Moldaudee, de ligging van de fietspaden en de aansluiting van de Gageldijk op de rotondes. Na afronding van het concept IPvE/FO is een inspraak gehouden. Tijdens de inspraakperiode zijn twee informatiebijeenkomsten gehouden en is een druk bezochte informatiemarkt gehouden in Shoppingcenter Overvecht. De meeste inspraakreacties gaan over de wens voor realisatie van drie onderdoorgangen. De voordelen die hierbij genoemd zijn: minder geluid, sociale veiligheid, ecologie en inpassing in de omgeving.

Beslispunt

- 1 Het Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp voor de vernieuwing van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) vast te stellen.

Argumenten

- 1.1 De vernieuwing van de NRU is uitgangspunt voor het Utrechtse mobiliteitsbeleid Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen.

In Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen zijn keuzes gemaakt om een gezonde groei van de stad mogelijk te maken met een goede bereikbaarheid. Een belangrijke keuze in SRSRSB is om ervoor te zorgen dat autoverkeer zonder herkomst of bestemming in de stad, gaat rijden via de Ring Utrecht. Ook moet autoverkeer van en naar de stad zo lang mogelijk blijven rijden via de Ring Utrecht om alleen het eerste en laatste stuk door de stad te rijden. Op deze manier worden zo min mogelijk mensen blootgesteld aan geluid, slechte

luchtkwaliteit en onveiligheid als gevolg van druk autoverkeer. Met de vervanging van de huidige verkeerspleinen door ongelijkvloerse kruisingen verbetert de doorstroming van het verkeer op de NRU. Als de doorstroming verbetert, kiezen meer automobilisten voor de NRU in plaats van een route door de stad. Een deel van het doorgaand verkeer door de stad verdwijnt hierdoor uit de wijken.

1.2 Het IPvE/FO gaat uit van een weg met drie onderdoorgangen.

De gemeente Utrecht heeft een voorkeur voor een weg met drie onderdoorgangen. Dit levert de grootste bijdrage aan de leefbaarheid, de ruimtelijke inpassing van de weg en sluit het beste aan bij de nominatie van de Nieuwe Hollandse Waterlinie voor de werelderfgoedlijst van UNESCO. Een tracé met drie onderdoorgangen sluit bovendien aan bij de nadrukkelijke wens van de omgeving.

1.3 De keuze in het IPvE/FO voor een halve aansluiting bij de Moldaudreef houdt de autobereikbaarheid van Overvecht Zuidoost, en in het bijzonder winkelcentrum Overkapel, zoveel mogelijk op peil en belast de omliggende dreven in Overvecht zo min mogelijk.

De huidige aansluiting kan niet gehandhaafd blijven, omdat deze de doorstroming op de NRU belemmert. In het Keuzedocument Moldaudreef zijn verschillende varianten voor een aanpassing van de aansluiting Moldaudreef/NRU beschreven. Uit een beoordeling van de varianten op aspecten als leefbaarheid en bereikbaarheid is een halve aansluiting van de Moldaudreef op de NRU als beste naar voren gekomen. Een halve aansluiting betekent dat autoverkeer vanaf de zuidelijke rijbaan van de NRU (uit de richting A2) rechtsaf kan slaan naar de Moldaudreef. En vanaf de Moldaudreef alleen rechtsaf de NRU op kan richting het Kochplein (A27).

1.4 Door de vernieuwing van de NRU verbetert de oversteekbaarheid van de weg voor fietsers en voetgangers.

In het plan is een aantal nieuwe verbindingen opgenomen voor fietsers en voetgangers: bij de Klopdijs, de Zambesidreef, de Sint Anthoniedijk en ter hoogte van tuincentrum Overvecht. Op deze plekken kunnen fietsers en voetgangers ongehinderd de NRU oversteken. Het aantal (veilige) verbindingen voor voetgangers neemt toe ten opzichte van de huidige situatie. De bereikbaarheid van het Noorderpark verbetert hierdoor. Een aantal verbindingen voor fietsers en voetgangers is ook geschikt voor kleine dieren (faunapassages).

1.5 Door het vernieuwen van de NRU neemt het aantal woningen met een hoge geluidbelasting ten gevolge van de NRU en het aantal gehinderden door geluid af.

De geluidssituatie voor de wijk Overvecht wordt beter, ondanks de toename van verkeer op de NRU. De verbetering is het gevolg van de keuze voor sterk geluid reducerend asfalt en het positieve effect van ongelijkvloerse kruisingen, met name bij onderdoorgangen. Het aantal (ernstig) gehinderden door geluid en het aantal woningen met een geluidbelasting boven de 60 decibel in de wijk neemt af als gevolg van de vernieuwing van de NRU. Voor het merendeel van de woningen is de geluidbelasting door verkeer op de NRU 10 jaar na realisatie van het project (2035) lager dan de geluidbelasting voorafgaand aan de uitvoering van het project. Zie ook kanttekening 1.3.

1.6 Het IPvE/FO is opgesteld na een intensief participatietraject met een adviesgroep van bewoners en ondernemers en een inspraakronde.

De afgelopen twee jaar hebben gemeente en een adviesgroep van circa 30 bewoners en ondernemers uit de omgeving van de NRU 1x per 1 à 2 maanden overlegd over de verschillende onderdelen van het project. Voorstellen en suggesties van de adviesgroep zijn, indien mogelijk, verwerkt in het IPvE/FO. Vervolgens is een inspraakronde gehouden. Circa 140 bewoners en belanghebbenden hebben op de plannen gereageerd. Daarnaast heeft de wijkraad Overvecht en de adviesgroep NRU een advies uitgebracht. Alle reacties zijn opgenomen in de reactienota en in de beantwoording van het advies van de wijkraad Overvecht en de adviesgroep NRU. Een deel van deze reacties is verwerkt in het IPvE/FO of wordt verwerkt in de vervolgfase (zie reactienota).

Kantttekeningen

- 1.1 Het IPvE/FO houdt rekening met een terugvaloptie van een viaduct bij het Gandhiplein en Dunantplein voor het geval het benodigde geld voor drie onderdoorgangen niet beschikbaar komt.

Het is onzeker of het benodigde geld voor drie onderdoorgangen beschikbaar komt. Met het nu beschikbare budget kan bij één plein een onderdoorgang aangelegd worden. Bij een tracévariant met een onderdoorgang bij het Kochplein is de geluidwinst langs het hele tracé het grootst. Daarnaast biedt een onderdoorgang op deze plek kansen om de ruimtelijke kwaliteit te vergroten, door o.a. het herstel van de verbinding Gageldijk met fort Blauwkapel. Om deze reden is voor het Kochplein in het IPvE/FO alleen een onderdoorgang opgenomen. Voor het Gandhi- en Dunantplein is in het IPvE/FO rekening gehouden met de terugvaloptie van een viaduct zowel een onderdoorgang als een viaduct. Deze terugvaloptie is nodig omdat met de provincie is afgesproken dat de opwaardering van de NRU in 2025 gereed moet zijn.
- 1.2 Het IPvE/FO biedt bewoners en ondernemers nog geen zekerheid over de hoogteligging van de NRU (een onderdoorgang of een viaduct) bij het Gandhiplein en het Dunantplein.

Omdat het definitieve budget voor de NRU nog niet bekend is, kan er nog geen definitief besluit worden genomen over het aantal onderdoorgangen. Tot aan het definitieve besluit hebben belanghebbenden alleen de zekerheid dat bij het Kochplein een onderdoorgang wordt gerealiseerd.
- 1.3 Een aantal individuele woningen krijgt te maken met een toename van de geluidbelasting op de gevel.

De hoofdrijbanen van de NRU krijgen geluid reducerend asfalt waardoor de geluidhinder door verkeer op de NRU op wijkniveau afneemt. Voor een aantal woningen is, ook bij de variant met drie onderdoorgangen, sprake van toename van de geluidbelasting (tussen de 0 en 2 decibel). Dit betreft voornamelijk woningen naast de wegvakken die tussen de pleinen op maaiveld liggen. Het aantal woningen met een toename van de geluidbelasting is groter bij een variant met 1 of 2 viaducten dan bij een variant met drie onderdoorgangen. Op basis van het geluidonderzoek voor het bestemmingsplan wordt besloten of aanvullende maatregelen mogelijk en wenselijk zijn om de geluidbelasting ook voor deze woningen te verlagen. Deze keuze wordt gemaakt voorafgaand aan de ter visie legging van het ontwerp bestemmingsplan.
- 1.4 De bijdrage van het project aan de luchtkwaliteit is in verhouding tot het positieve effect van autonome ontwikkelingen gering.

De vernieuwing van de NRU heeft een gering effect op de luchtkwaliteit. De toename van het verkeer als gevolg van de vernieuwing van de NRU heeft een negatief effect op de luchtkwaliteit (meer uitstoot door toename verkeer). Een betere doorstroming als gevolg van de vernieuwing heeft daarentegen een positief effect op de luchtkwaliteit (minder uitstoot door auto's die in de file staan). De autonome verbetering van de luchtkwaliteit als gevolg van autonome ontwikkelingen, zoals schoner vervoer, is groot. Voor alle woningen geldt derhalve dat de luchtkwaliteit per saldo aanzienlijk verbetert ten opzichte van de huidige situatie. Met andere woorden, de autonome ontwikkelingen hebben meer invloed op de luchtkwaliteit dan de vernieuwing van de NRU.
- 1.5 Het verkeer op de stedelijke verbindingswegen in Overvecht neemt toe, mede als gevolg van de verkeersaantrekkende werking van de verbeterde doorstroming op de NRU.

De Franciscusdreef, de Einsteindreef en de Darwindreef worden drukker als gevolg van de groei van de stad. Daarnaast leidt de vernieuwing van de NRU tot meer verkeer op deze wegen. De autonome ontwikkeling zorgt samen met het projecteffect voor een significante toename van het verkeer op deze wegen. Uit een onderzoek naar de verkeersafwikkeling is gebleken dat de kruispunten op de stedelijke verbindingswegen het extra verkeer goed kunnen verwerken. Uitzondering is het kruispunt op de Einsteindreef met de Oranjerivierdreef en Humberdreef. Op deze kruising zijn kleine aanpassingen nodig (binnen het huidige asfalt) om de toename van verkeer goed af te kunnen wikkelen. De Moldaudreef

en de woonstraten in Overvecht worden in vergelijking met de autonome situatie minder druk als gevolg van de vernieuwing van de NRU, maar nog steeds drukker dan de huidige situatie. In het kader van het bestemmingsplan wordt onderzocht wat de effecten op lucht en geluid zijn als gevolg van de verkeerstoename op de stedelijke verbindingswegen.

Beslispunt

- 2 Een voorbereidingskrediet van 30 miljoen euro beschikbaar te stellen voor de vernieuwing van de NRU en dit te dekken uit het budget voor dit project in het Meerjarenperspectief Bereikbaarheid.

Argumenten

- 2.1 Binnen dit budget is het mogelijk om de vervolgfase van het project uit te voeren.
In dit budget is rekening gehouden met extra ontwerpkosten en plankosten voor het uitwerken van meerdere varianten. Een toelichting hierop staat in de geheime bijlage bij de Financiële onderbouwing bij het IPvE/FO NRU. Op basis van het vastgestelde IPvE/FO zal een uitvoeringscontract worden opgesteld. Hiervoor wordt een extern bureau ingeschakeld. Daarnaast zal de bestemmingsplan procedure starten. Dekking is beschikbaar binnen het programma Bereikbaarheid, zie hiervoor de Financiële onderbouwing bij het IPvE/FO NRU.
- 2.2 Binnen dit budget is het mogelijk de conditionering van het terrein en de noodzakelijke verwervingen te verzorgen.
Vooruitlopend op de uitvoering van de NRU moet een aantal Kabels en Leidingen (K&L) van de hoofdinfrastructuur nutsvoorzieningen worden verlegd. Daarnaast is een aantal percelen en opstellen nodig voor de realisatie van de NRU. De kosten voor het verleggen van K&L en het verwerven van de benodigde grond kan gedekt worden uit de reeds beschikbare bijdragen van de gemeente en de provincie aan de NRU. De werkzaamheden voor K&L en de verwerving van eigendom derden moet afgerond zijn voor de start van de uitvoering. Zie de bijlage Financiële onderbouwing bij het IPvE/FO.

Kanttelingen

- 2.1 Voor de verwerving en verleggen van Kabels en Leidingen worden kosten gemaakt vooruitlopend op de kredietaanvraag voor de realisatie van de NRU
Vooruitlopend op de kredietaanvraag voor de realisatie worden significante kosten gemaakt voor de voorbereiding van het project.

Beslispunt

- 3 De tijdelijke geheimhouding die het college heeft opgelegd op het document Geheime bijlage bij Financiële onderbouwing tot de voltooiing van het project Noordelijke Randweg Utrecht, te bekrachtigen op grond van artikel 25 lid 3 Gemeentewet.

Argumenten

- 3.1 Tijdelijke geheimhouding is nodig om het gemeentelijke financiële belang niet te schaden en onevenredige benadeling van de gemeente te voorkomen.
De financiële onderbouwing bevat een kostenraming van het project. Openbaarmaking van deze informatie kan de financiële positie van de gemeente tijdens de aanbesteding en uitvoering van het project schaden. Geheimhouding kan dan worden opgelegd op grond van artikel 10 lid 2 onder b en g Wet openbaarheid van bestuur (Wob). De geheimhouding is nodig tot de voltooiing van het project Noordelijke Randweg Utrecht.

Opgesteld door	Interne bedrijven Lam, M. 't (Mirjam)
Kenmerk	5470307
Vergadering	
Vergaderdatum	
Jaargang en nummer	
Beleidsveld	Openbare Ruimte Mobiliteit

Vaststelling Integraal Programma van Eisen (IPvE) en Functioneel Ontwerp (FO) en vrijgave voorbereidingskrediet Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)

besluit

- 1 Het Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp voor de vernieuwing van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) vast te stellen.
- 2 Een voorbereidingskrediet van 30 miljoen euro beschikbaar te stellen voor de vernieuwing van de NRU en dit te dekken uit het budget voor dit project in het Meerjarenperspectief Bereikbaarheid.
- 3 De tijdelijke geheimhouding die het college heeft opgelegd op het document Geheime bijlage bij Financiële onderbouwing tot de voltooiing van het project Noordelijke Randweg Utrecht, te bekrachtigen op grond van artikel 25 lid 3 Gemeentewet.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op

De griffier
mr. M. van Hall

De voorzitter gemeenteraad
mr. J.H.C. van Zanen