



Statenbrief

Aan Provinciale Staten

Onderwerp	Voortgang project NRU
Datum	04-02-2025
Documentnummer	UTSP-80622231-24189
Van	Corné Schreurs
Telefoonnummer	+31625735976
E-mailadres	corne.schreurs@provincie-utrecht.nl
Domein/opgave	MOB
Team	GOF
Portefeuillehouder	Van Schie

Geachte leden van Provinciale Staten,

Essentie / samenvatting:

Voor het project Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) hebben gemeente en provincie Utrecht drie varianten nader onderzocht. Deze drie varianten zijn onderzocht op diverse aspecten. Het tekort aan financiële middelen om het project te realiseren is groot. Daarover gaan we in gesprek met het Rijk, waarbij we inzetten op het nemen van een besluit over de NRU in samenhang met een besluit over het Alternatief Ring Utrecht (ARU) en Tracébesluit Ring Utrecht (TB).

Inleiding:

In de [Statenbrief](#) van 14 maart 2024 hebben wij u laten weten dat er extra onderzoek uitgevoerd zou worden naar drie varianten voor de NRU. In deze brief informeren wij u over de uitkomsten hiervan en over het vervolg van het project NRU. De belangrijkste conclusie is dat er op dit moment te weinig geld is om het project uit te voeren. De gemeente en de provincie zijn met het Rijk hierover in gesprek. Uitgangspunt blijft de afspraak dat we een besluit nemen over het project NRU in samenhang met het besluit over het ARU / TB.

In deze brief komen de volgende onderwerpen aan bod:

- De drie varianten die zijn onderzocht;
- De belangrijkste aspecten die zijn onderzocht;
- De resultaten van het [onderzoek](#);
- De financiën om het project uit te voeren;
- Het scenario dat het project niet gerealiseerd wordt tussen nu en 2040;
- Het vervolg van het project NRU.

Onderzochte NRU-varianten

De gemeente en de provincie hebben gezamenlijk besloten drie kansrijke NRU-varianten nader te onderzoeken. Aanleiding was ons onderzoek naar het Alternatief Ring Utrecht. Deze varianten zijn ook beschreven in de Statenbrief van 14 maart 2024:

1. Verdiepte ligging van de verkeerspleinen

Bij de huidige drie grote verkeerspleinen komen drie onderdoorgangen. Deze variant is gelijk aan de oorspronkelijke voorkeursvariant voor de NRU (drie onderdoorgangen, 80 km/u, twee keer twee rijstroken).



Afbeelding: visuele weergave ligging NRU, verkeerspleinen, Zuilense Ring, en de aansluiting op A27 en A2.

2. Een combinatie van één VRI-kruispunt en twee verdiepte verkeerspleinen

In deze variant is het meest westelijke verkeersplein (Gandhiplein) een gelijkvloers VRI-kruispunt (een kruispunt met verkeerslichten ofwel een Verkeers-Regel-Installatie). De twee andere pleinen worden verdiept, gelijk aan variant 1. De reden om het Gandhiplein als gelijkvloers VRI-kruispunt uit te voeren is dat dit plein door de ligging van de Klopvaart en kabels en leidingen het meest complexe en duurste verkeersplein is om te verdiepen.

3. VRI-kruispunten met verdiepte ligging tussen de kruispunten

In deze variant worden de verkeerspleinen omgevormd tot gelijkvloerse VRI-kruispunten. Deze kruispunten zijn compacter dan de huidige verkeerspleinen en kunnen meer verkeer verwerken. Tussen de drie verkeerspleinen worden twee wegdelen verdiept aangelegd. Fietzers en voetgangers kunnen de NRU op deze plekken gelijkvloers oversteken zonder het verkeer van de NRU te kruisen. Van deze verdiepte ligging is ter verduidelijking onderstaande visuele impressie toegevoegd.



Afbeelding: visuele impressie van variant 3.

Belangrijkste uitkomsten van het onderzoek

In de vorige Statenbrief zijn de aspecten benoemd waar de varianten op worden getoetst. De belangrijkste aspecten zijn:

1. De verkeerskundige werking van de NRU-varianten samen met het ARU. Specifiek is gekeken naar het effect van de NRU-varianten op de doorstroming in 'de bak' bij Amelisweerd;
2. Het functioneren van de NRU zelf. Met specifieke aandacht voor de aansluiting tussen NRU en A27 omdat uit het eerder onderzoek bleek dat dit een mogelijk knelpunt vormt. De aansluiting met de op de A27 zat niet in de oorspronkelijke projectscope van de NRU. Het is nu noodzakelijk de aansluiting op de A27 mee te nemen omdat het ontwerp van deze aansluiting consequenties heeft voor het functioneren van de gehele NRU;
3. De effecten van de varianten op leefbaarheid in Overvecht en oversteekbaarheid. Daarbij is gekeken naar de relatie tussen NRU en de plannen uit de Omgevingsvisie Overvecht van de gemeente Utrecht (met name woningbouw en maatregelen die voor minder autoverkeer in de wijk moeten zorgen).

Het onderzoek laat zien dat alle drie de varianten op de diverse aspecten verschillend bijdragen maar alle drie op hoofdlijnen kunnen functioneren. Voor alle varianten is verbreding van de aansluiting NRU – A27 richting Breda van één naar twee rijstroken noodzakelijk. We lichten de uitkomsten van het onderzoek toe:

1. Werking NRU-varianten met het ARU

- Uit het onderzoek blijkt dat met alle NRU-varianten de doorstroming in het ARU en 'in de bak Amelisweerd' acceptabel is. De wijziging in hoeveelheid verkeer is niet significant;
- Het onderscheidend vermogen in relatie tot de ARU is beperkt voor de verschillende varianten. Dat komt omdat de uitwisseling tussen auto's in de 'de bak' en op de NRU beperkt is;
- Bij de varianten 1 en 2 rijden meer auto's op de A27 tussen de aansluiting op de NRU en knooppunt Rijnsweerd. Dit is verkeer dat nu nog bijvoorbeeld via de Kardinaal de Jongweg rijdt. Varianten 1 en 2 zorgen dus voor een verplaatsing van autoverkeer van Utrecht-Noord naar de Ring.

2. Functioneren van NRU

- Het vergroten van de capaciteit van de NRU leidt tot extra verkeer op de NRU;
- De aantrekkingskracht is zo groot dat in alle varianten het verkeer vastloopt bij de aansluiting van de NRU op de A27 richting Breda. Het verkeer moet hier terug van twee rijstroken op de NRU naar één invoegstrook op de oprit van de A27. Vervolgens voegt het verkeer in op de drukke A27. We hebben hierbij gerekend met het ARU, dat op dit deel van de A27 gelijk is aan het TB. Bij de uitvoering van het Tracébesluit zou daarom hetzelfde probleem optreden.
- De vertragingen in de richting van de A27 lopen in de ochtendspits op tot circa 10 minuten in de varianten 1 en 2 en circa 4 minuten in variant 3. Het verkeer staat als gevolg hiervan op een groot deel van de NRU in een file. Ter vergelijking: als we niets zouden doen aan de NRU loopt de vertraging in 2040 op tot ruim 13 minuten. In de richting van de Zuilense Ring (N230)/A2 stroomt het verkeer in alle varianten wel goed door;
- Met het verkeersmodel is onderzocht wat het effect is van het verbreden van de aansluiting met de A27 naar twee rijstroken. Het effect hiervan is dat de vertragingen zijn opgelost.

3. Effecten op leefbaarheid en oversteekbaarheid

- Alle varianten leiden tot verbetering van de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers;
- Op het gebied van geluid en luchtkwaliteit is de verwachting dat alle varianten uitvoerbaar zijn. Voor de precieze effecten op geluids- en luchtkwaliteit is specifiek onderzoek nodig nadat van een variant een gedetailleerd ontwerp is gemaakt;
- Wat betreft het raakvlak met de Omgevingsvisie Overvecht: als de gemeente Utrecht de verkeersmaatregelen uit de omgevingsvisie uitvoert, zorgt dit voor andere verkeersstromen rondom de kruispunten met de NRU. Over het algemeen kunnen de kruispuntvormen uit de onderzochte varianten het gewijzigde verkeersaanbod goed verwerken, mits de aansluiting met de A27 wordt verbreed.

Financiële haalbaarheid varianten

Een tekort aan middelen vormt helaas een belangrijke rode draad van het project NRU. In 2021 is geconcludeerd dat het tekort voor de voorkeursvariant voor de NRU met twee onderdoorgangen en één viaduct € 62 miljoen was. Op basis van geactualiseerde ramingen van de verschillende varianten met aanvullende kosten zit het tekort aan financiële middelen in de bandbreedte tussen de € 90 en 260 miljoen. Het tekort heeft twee oorzaken:

1. De bouwkosten zijn in de afgelopen jaren zeer sterk gestegen. Dat komt zowel door gestegen lonen als hogere kosten van bouwmaterialen;
2. De scope van het project is groter geworden door de noodzaak om de aansluiting tussen NRU en A27 aan te pakken. Het huidige viaduct van A27 (over het spoor Utrecht – Amersfoort) heeft geen ruimte voor een extra rijstrook. Dit viaduct moet worden uitgebreid om de drie varianten goed te laten functioneren. Het geluidsscherm bij Voordorp vraagt dan ook om aanpassing. Deze aanpassingen hebben wij nog niet laten ramen. Voor nu gaan wij uit van een ruwe schatting van € 50 miljoen vanwege de complexiteit van deze aanpassing waarbij mogelijk een Tracébesluitprocedure nodig is.

Variant	Kostenraming inclusief aanpassen aansluiting NRU – A27 (zie onderschrift 1)	Tekort(zie onderschrift 2)
1. Verdiepte ligging van de verkeerspleinen	€ 500 miljoen	€ 260 miljoen
2. Een combinatie van één VRI-kruispunt en twee verdiepte verkeerspleinen	€ 420 miljoen	€ 180 miljoen
3. VRI-kruispunten met verdiepte ligging tussen de kruispunten	€ 330 miljoen (schatting van verdiepte ligging is € 100 miljoen)	€ 90 miljoen

Onderschrift 1 bij tabel: Dit zijn grove kostenramingen die gebaseerd zijn op eerdere ontwerpen, eerdere kostenramingen op p85 niveau en ontwerpsetsen (variant 3).

Onderschrift 2 bij tabel: Hierbij gaan we uit van een maximaal beschikbaar projectbudget van circa 240 miljoen euro. Dit is inclusief de volledige oorspronkelijke rijksbijdrage en diverse gemeentelijke en provinciale moties. Het Rijk heeft haar bijdrage aan het project NRU voor onbepaalde tijd gepauzeerd. Het Rijk heeft de projectgelden inmiddels elders in de Rijksbegroting ondergebracht. De Rijks gelden bedroegen zo'n 70 procent van het oorspronkelijk projectbudget. Daarmee is het tekort op dit moment feitelijk nog groter.

Het scenario dat het project niet gerealiseerd wordt

Door het tekort aan middelen is de uitvoering van het project NRU onzeker. Als het project NRU niet gerealiseerd wordt, zou de situatie van het verkeer in 2040 als volgt zijn:

- De huidige verkeerspleinen kunnen het autoverkeer niet meer goed verwerken. In ieder geval in de ochtend- en avondspits staat het verkeer over de hele lengte van de NRU vast. De vertraging loopt op tot ruim 13 minuten in de richting van de A27;
- Er rijdt meer autoverkeer op het onderliggend wegennet, met name in het stedelijk gebied;
- Er ontstaat filevorming op de A27 tussen Maartensdijk en Utrecht-Noord omdat het verkeer vanaf de A27 niet goed de NRU op kan. Verkeer staat namelijk in een lange wachtrij voor de verkeerslichten van het Robert Kochplein;
- Bij het maken van de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 is de gemeente uitgegaan van het project NRU. Wanneer het project NRU niet doorgaat, onderzoekt de gemeente wat de impact is op de plannen uit de omgevingsvisie.



Afbeelding: het beeld van de gemiddelde ochtendspits in 2040 zonder aanpak van NRU. De rode lijnen geven stilstaand/langzaam rijdend verkeer weer tussen 7.00 en 9.00 uur. De paarse lijnen tonen de extra filevorming op piekmomenten in de spits.

Hoe gaan we verder met het project NRU?

De regio heeft nog zo'n € 60 miljoen beschikbaar voor de aanpak van de NRU. Voor alle NRU-varianten is een veelvoud hiervan nodig. We kunnen het bedrag voor de aanpak van de NRU niet als regio zelf financieren. We zijn afhankelijk van een de rijksbijdrage. We constateren dat het Rijk het project NRU in het afgelopen jaar heeft gepauzeerd. Het geld is door het Rijk herbestemd. Gemeente en provincie zijn hierover met het Rijk in gesprek. Daarbij wijzen wij hen uiteraard op de nadelige effecten, zoals filevorming op de A27 en beperkingen van woningbouw in Overvecht (7000 woningen) en de rest van Utrecht-Noord. We zetten in op het nemen van een besluit over de NRU in samenhang met het besluit over het ARU / Tracébesluit Ring Utrecht.

We blijven ons als regio inzetten voor de aanpak van de NRU. Omdat de NRU een belangrijke schakel is voor het functioneren van de Ring Utrecht en een bereikbare regio. Maar we moeten ook realistisch zijn: zonder grote rijksbijdrage gaat het de komende jaren niet lukken het project NRU uit te voeren.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

Secretaris,
mr. drs. A.G. Knol-van Leeuwen