

Aan:

De heer J. van Oort van de ChristenUnie en mevrouw J. de Hondt van de PvdA fractie

In afschrift aan:

Provinciale Staten van Utrecht

DATUM 8-9-2020
NUMMER 821553FA
UW BRIEF VAN 13-7-2020
UW NUMMER 8212BD3B
BIJLAGE Bijlage

DOMEIN Mobiliteit
CONTACTPERSOON B. Hondelink
DOORKIESNUMMER +31 646994717
E-MAILADRES Bjorn.Hondelink@provincie-utrecht.nl

ONDERWERP BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE VRAGEN
Schriftelijke vragen ex art. 47 RvO aan het College van GS, gesteld door de heer J. van Oort van de ChristenUnie en mevrouw J. de Hondt van de PvdA fractie betreffende "Noordelijke Randweg Utrecht"

Geachte mevrouw De Hondt en de heer Van Oort,

Toelichting door de PvdA en ChristenUnie:

In het verleden hebben Rijk, provincie Utrecht en gemeente Utrecht afspraken gemaakt over vergroting van het aantal rijstroken op de A27, de aanleg van de Uithoflijn en opwaarderen van de Noordelijke Randweg Utrecht. De A27 is de verantwoordelijkheid van het Rijk, de verantwoordelijkheid voor de Uithoflijn was inmiddels onderweg van BRU naar de provincie en de Noordelijke Randweg Utrecht zou door de gemeente worden opgepakt. De Uithoflijn is inmiddels in bedrijf, maar Rijk en gemeente hebben hun deel van de afspraken nog altijd niet gerealiseerd. De A27 heeft nog altijd niet meer rijstroken en van opwaardering van de Noordelijke Randweg Utrecht is nog altijd geen sprake.

RTV Utrecht suggereert dat de gemeente Utrecht voor de plannen voor de Noordelijke Randweg Utrecht inmiddels onvoldoende geld zou hebben.

De fracties van de Partij van de Arbeid en de ChristenUnie hebben naar aanleiding daarvan de volgende vragen:

1. Is het waar dat de gemeente Utrecht nieuw onderzoek heeft laten doen naar de Noordelijke Randweg Utrecht waaruit blijkt dat de plannen fors duurder uitpakken? Zo ja, wat zijn de consequenties voor de betaalbaarheid voor de gemeente Utrecht?

Antwoord:

De gemeente Utrecht heeft in de eerste helft van 2020 een kostenraming van het Voorlopig Ontwerp voor de vernieuwing van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) laten opstellen en een second opinion op de kostenraming laten uitvoeren. Dit is het nieuwe onderzoek waar u in uw vraag naar verwijst. De uitkomst is, zoals door het college van de gemeente Utrecht aan de raad is medegedeeld, dat er sprake is van een tekort voor een variant met twee onderdoorgangen van 94 miljoen euro

(exclusief BTW). Het hogere tekort wordt volgens de gemeente veroorzaakt door een aantal externe factoren, waaronder de stikstofproblematiek en ontwikkelingen in de marktsituatie. Daarnaast is in de kostenraming van het Voorlopig Ontwerp (VO) een hogere risicoreservering aangehouden op basis van het actuele risicodossier. De mogelijkheden voor de gemeente om binnen de gemeentelijke begroting voldoende extra geld vrij te maken blijken zeer beperkt te zijn. De gemeente heeft daarom aangegeven te gaan zoeken naar extra middelen, onder meer bij de provincie Utrecht en bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft aan de Tweede Kamer laten weten in reactie op vragen van de VVD dat er geen extra rijksbijdrage voor de NRU beschikbaar komt voor aanvullende inpassingsmaatregelen (Kamervraag 2020Z12307 beantwoordt op 13 juli 2020).

2. Heeft het college het onderzoeksrapport daarover van de gemeente Utrecht ontvangen en zo ja, is het college bereid dit rapport met de provinciale staten te delen?

Antwoord:

Nee, het college heeft het rapport behorende bij de kostenraming van het Voorlopig Ontwerp voor de vernieuwing van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) en de second opinion op de kostenraming niet van de gemeente ontvangen. De gemeente heeft laten weten dat er geheimhouding is opgelegd door het college van Burgemeester en Wethouders en dat het niet mogelijk is de geheime informatie met Provinciale Staten te delen.

Door de gemeente is wel op 14 juli 2020 een raadsbrief gestuurd met hierin informatie over een aantal relevante bedragen die niet marktgevoelig zijn. U bent hierover op 15 juli 2020 door de portefeuillehouder mobiliteit per e-mail geïnformeerd.

3. Welke gevolgen voorziet het college voor de opwaardering van de Noordelijke Randweg Utrecht?

Antwoord:

In 2010 zijn afspraken gemaakt tussen het Rijk, provincie Utrecht en gemeente Utrecht over de opwaardering van de Noordelijke Randweg Utrecht. In 2016 zijn de afspraken voorzien van een subsidiebeschikking met daarin voorwaarden waaraan de opwaardering moet voldoen. Wanneer blijkt dat het niet mogelijk is om voor de beschikbare middelen de Noordelijke Randweg op te waarderen conform de gemaakte afspraken ontstaat een nieuwe situatie waarover het college dan een standpunt inneemt. De gemeente Utrecht heeft nog niet aangegeven dat zij niet kan voldoen aan de voorwaarden opgenomen in de subsidiebeschikking.

Het college kan al wel aangeven dat de opwaardering van de Noordelijke Randweg van provinciaal belang is, omdat door de opwaardering de regio beter bereikbaar wordt, de negatieve gevolgen van wegverkeer in het stedelijk gebied beperkt worden waardoor de leefbaarheid in Utrecht vergroot wordt. Daarbij speelt mee dat een goede inpassing en het realiseren van goede stad – land verbindingen van belang is in relatie tot het Noorderpark en de Nieuwe Hollandse Waterlinie net ten noorden van de Noordelijke Randweg.

4. De provincie Utrecht heeft de gemeente Utrecht voor de Noordelijke Randweg Utrecht subsidie toegekend en die gedeeltelijk ook al bevoorschot.
 - a. Heeft de gemeente Utrecht het bevoorschotte geld al uitgegeven?
 - b. Als de gemeente de doelstellingen van het project opwaardering Noordelijke Randweg Utrecht wijzigt, wat zijn daarvan dan de gevolgen voor de verleende subsidie?
 - c. Mocht de provincie de subsidie intrekken, kan dan ook het gedeelte dat bevoorschot werd worden teruggevorderd op de gemeente Utrecht?

Antwoord:

a. De gemeente heeft in het laatste jaarlijkse activiteitenverslag over 2019 aangegeven dat er tot en met 2019 € 13,5 mln. is uitgegeven. De provincie heeft tot nu toe € 10 mln. aan voorschot uitgekeerd.

b. en c. Indien de doelstellingen zoals opgenomen in de subsidiebeschikking niet gerealiseerd worden, is er geen grond meer voor een provinciale bijdrage. De subsidie zal dan ingetrokken moeten worden. Over de gevolgen van de voorschotten zijn in de subsidiebeschikking de volgende afspraken gemaakt:

“Indien de Noordelijke Randweg Utrecht niet gerealiseerd wordt als gevolg van besluiten die buiten het invloedgebied van de gemeente Utrecht liggen, dan worden de gemaakte kosten verrekend op basis de bijdrage die provincie Utrecht en gemeente Utrecht leveren. Dit betekent dat 2/3 deel van de kosten uit de subsidie van de provincie wordt gedekt en 1/3 deel uit de bijdrage van de gemeente Utrecht.”
En “als de gemeente Utrecht besluit dat de Noordelijke Randweg Utrecht niet opgewaardeerd wordt, dan wordt de subsidie ingetrokken en worden de uitgekeerde voorschotten teruggevorderd door de provincie Utrecht conform artikel 4:48 eerste lid bij a, van de algemene wet bestuursrecht.”

5. Volgens RTV Utrecht heeft het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht gezegd dat door het opwaarderen van de Noordelijke Randweg Utrecht tot provinciale weg of rijksweg de gemeente Utrecht de grip op het leefbaar maken van de gemeente Utrecht in relatie tot de Noordelijke Randweg Utrecht verliest. Gezien het feit dat er na tien jaar nog steeds niet is begonnen: is het college van gedeputeerde staten van oordeel dat de gemeente Utrecht op dit moment nog grip heeft op dit dossier? Door welke overheid kan volgens uw college het project Noordelijke Randweg Utrecht het best aangestuurd worden?

Antwoord:

De gemeente Utrecht is bevoegd gezag voor de Noordelijke Randweg Utrecht. Het college heeft geen signalen ontvangen en is ook niet van mening, dat de gemeente “de grip” op het project heeft verloren. Het college is van mening dat de gemeente op dit moment de aangewezen partij is om dit project aan te sturen. Voor het college is de opwaardering van de Noordelijke Randweg Utrecht belangrijk voor de regionale bereikbaarheid, werkgelegenheid, woningbouwopgave en de leefbaarheid. Als er aanleiding voor is, is het college bereid alternatieve mogelijkheden te verkennen voor de aansturing van de realisatie van de gewenste opwaardering van de Noordelijke Randweg. Dat gebeurt dan in nauw overleg met de twee anderen betrokken overheden, zijnde de gemeente Utrecht en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

6. A27, Noordelijke Randweg Utrecht en Uithoflijn droegen in de plannen met elkaar bij aan bereikbaarheid. Wat zijn de consequenties voor het nog altijd niet realiseren van twee van de drie projecten voor de bereikbaarheid in en van de regio Utrecht?

Antwoord:

Het niet realiseren van twee van de drie projecten leidt in de regio Utrecht tot bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen. Er zal een toename van het aantal voertuigverliesuren plaatsvinden, de verkeersonveiligheid zal toenemen en de overlast van verkeer op de omgeving van het onderliggende wegennet zal toenemen. Indien de Noordelijke Randweg niet opgewaardeerd wordt en de Ring Utrecht wel, leidt dit op basis van een onderzoek uit 2018 tot een toename van het aantal voertuigverliesuren in 2030 van 10% op het hoofdwegennet en 28% op het onderliggende wegennet. Dit veroorzaakt niet alleen bereikbaarheidsproblemen voor het autoverkeer, ook het openbaar vervoer dat veelal gebruik maakt van hetzelfde wegennet zal steeds meer hinder ondervinden van de verminderende doorstroming. Uiteindelijk heeft dit impact op de leefbaarheid en raakt het aan zowel de woningbouwopgave als de transitie naar gezonde mobiliteit.

7. In Utrecht leggen we een nauwe relatie tussen bereikbaarheid en woningbouw. Wat zijn de consequenties voor woningbouw van het niet (tijdig) realiseren van de verbeteringen aan de Noordelijke Randweg Utrecht voor het mogelijk te realiseren aantal woningen? Hoeveel woningen voor hoeveel mensen kunnen hierdoor nog niet of helemaal niet worden gerealiseerd?

Antwoord:

Er bestaat inderdaad een relatie tussen bereikbaarheid en woningbouw. De opwaardering van de Noordelijke Randweg Utrecht heeft, naast het verbeteren van de bereikbaarheid van de regio, ook tot doel dat autoverkeer naar de stad zo lang mogelijk via de ring blijft rijden, om alleen het laatste stukje door de stad te rijden via de juiste invalsroute. Dit verbetert de leefbaarheid in het stedelijk gebied en biedt ruimte voor het toevoegen van nieuwe woningen.

Hoeveel woningen in de huidige planvoorraad mogelijk worden door de opwaardering van de Noordelijke Randweg Utrecht is nog niet vastgesteld. Samen met de gemeente Utrecht en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is afgesproken de gevolgen voor de woningbouw te verkennen.

8. Is er een relatie tussen het niet realiseren van de verbeteringen aan de Noordelijke Randweg Utrecht en het moment van verhoging van het aantal rijstroken op de A27? Zo ja, hoe moeten we die relatie dan zien en wat betekent het niet uitvoeren van de verhoging van het aantal rijstroken voor leefbaarheid en potentiële woningbouw?

Antwoord:

Ja, indien het project Ring Utrecht uitgevoerd wordt en de Noordelijke Randweg niet opgewaarderd wordt, leidt dit tot een toename van het aantal voertuig verliesuren in 2030 van 10% op het hoofdwegennet en 28% op het onderliggende wegennet. (zie antwoord vraag 6). Wat dit inhoudelijk betekent voor de verhoging van het aantal rijstroken voor het project Ring Utrecht A27 is bij het college niet bekend. Een hernieuwd tracé besluit is op dit moment in voorbereiding. Het is aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat om hier, ook in het licht van de nu ontstane situatie van de Noordelijke Randweg Utrecht een besluit over te nemen.

Het college hecht belang aan de opwaardering van de Noordelijke Randweg, omdat door de opwaardering de regio beter bereikbaar wordt, toekomstige woningbouw mogelijk wordt en de negatieve gevolgen van wegverkeer in het stedelijk gebied beperkt worden. De samenhang met het project Ring Utrecht (inclusief de A27) is voor het college een extra argument om de Noordelijke Randweg op te waarderen en het college spreekt hier ook het Rijk op aan. Immers het gaat niet alleen om "inpassing" van deze weg, maar om de bereikbaarheid, kansen voor woningbouw en de leefbaarheid van Utrecht.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

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