

Aan Provinciale Staten

|                |   |                    |                                     |
|----------------|---|--------------------|-------------------------------------|
| ONDERWERP      | Voortgang project Noordelijke Randweg Utrecht | TELEFOONNUMMER     | +31625735976                        |
| DATUM          | 19-03-2024                                    | E-MAILADRES        | corne.schreurs@provincie-utrecht.nl |
| DOCUMENTNUMMER | UTSP-80622231-10999                           | DOMEIN/OPGAVE      | MOB                                 |
| VAN            | Corné Schreurs                                | TEAM               | ET2                                 |
|                |   | PORTEFEUILLEHOUDER | Van Schie                           |
| BIJLAGEN       | 1. Scan varianten Noordelijke Randweg Utrecht |                    |                                     |

Geachte leden van Provinciale Staten,

**Essentie / samenvatting:**

De gemeente Utrecht en de provincie Utrecht realiseren in samenwerking met het Rijk een Noordelijke Randweg Utrecht (NRU), die het groeiende autoverkeer kan verwerken en bijdraagt aan de leefbaarheid in Overvecht. Een goed functionerende NRU is nodig voor het alternatief voor de Ring Utrecht (ARU), een bereikbare regio en een robuust nationaal wegennetwerk. Deze Statenbrief gaat in op de voortgang van het project NRU.

**Inleiding:**

Het Rijk, de provincie Utrecht (hierna: de provincie) en de gemeente Utrecht (hierna: de gemeente) hebben in 2010 afspraken gemaakt over de aanpak van de NRU, onder andere in samenhang met het project A27/A12 Ring Utrecht. De aanpak van de NRU is integraal onderdeel van het pakket aan afspraken om het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht goed te laten functioneren. In 2016 is de provinciale bijdrage aan dit project van de gemeente geformaliseerd door middel van een subsidiebeschikking ter hoogte van € 33,3 miljoen.

Vanaf 2020 is steeds duidelijker geworden dat het project niet binnen het beschikbare budget van het Rijk, de provincie en de gemeente gerealiseerd kan worden. Vanaf 2022 ontstond de opgave om de NRU in samenhang met het ARU te beschouwen. In het kader van de herprioritering van de rijksbijdrage uit het Mobiliteitsfonds staat de NRU op dit moment op de pauzestand.

De NRU is een belangrijke schakel in het functioneren van het regionale en nationale wegennetwerk. De inzet op het verbeteren van bereikbaarheid en leefbaarheid, door middel van een zoveel mogelijk verdiepte NRU, staat benoemd in ons coalitieakkoord.

We schreven in de [Statenbrief](#) over het ARU van 20 december 2023 dat we u zouden informeren over de voortgang op het project NRU. Dat doen we met deze brief.

In de afgelopen jaren is het niet gelukt om als projectpartners (het Rijk, de provincie en de gemeente) tot afspraken te komen over de aanpak van de NRU. In de [Statenbrief](#) Uitkomst Bestuurlijk Overleg Leefomgeving 2023 d.d. 20 juni 2023 hebben we u gemeld dat het ministerie van IenW de rijksbijdrage aan het project NRU voor onbepaalde

tijd heeft gepauzeerd. IenW geeft aan dat pauzeren nodig is om drie redenen: de stijgende kosten van onderhoud, gebrek aan stikstofruimte en tekorten op de arbeidsmarkt.

In de [Statenbrief](#) Uitkomst BO MIRT 2023 d.d. 14 november 2023 hebben we u gemeld dat we met het Rijk een procesafpraak hebben gemaakt om besluitvorming over het project NRU in samenhang met het ARU te laten plaatvinden.

### **Gezette stappen**

De gemeente en de provincie hebben in de afgelopen periode doorgewerkt aan een voorstel voor de NRU. Er zijn opties voor de NRU in samenhang met het ARU onderzocht. Met het ARU, dat momenteel voorligt aan het Rijk, verandert de verkeerssituatie op de NRU. Het verkeer op de NRU groeit met het ARU minder hard dan bij het Tracébesluit. Desondanks zal in de komende decennia naar verwachting sprake zijn van groei van het autoverkeer op de NRU. De NRU in haar huidige vorm kan dit verkeer niet verwerken. De conclusie blijft daarom dat een lange-termijnaanpak van de NRU noodzakelijk is: een goed functionerende NRU is in alle scenario's nodig voor een bereikbare regio en een robuust nationaal wegennetwerk.

In een eerste scan, in opdracht van de gemeente, zijn de afgelopen maanden de NRU-varianten uit spoor 1 en 2 getoetst op hun werking samen met ARU. Spoor 1 betreft het oorspronkelijke plan voor de NRU conform de vereisten van de provinciale subsidie met 80 km/u, twee keer twee rijstroken en ongelijkvloerse aansluitingen op de kruispunten, waarvan tenminste één verdiept. Voor spoor 2 zijn een aantal varianten getoetst binnen het beschikbare budget. De uitkomsten van de scan zijn als bijlage aan deze Statenbrief toegevoegd.

Uit deze scan blijkt dat een aantal NRU-varianten in combinatie met het ARU kansrijk lijken. Wel is er verder onderzoek en uitwerking nodig. Daarnaast is meer zekerheid nodig op betrouwbaarheid van de resultaten door middel van dynamische doorrekeningen met het verkeersmodel. Na overleg met de gemeente zijn we gekomen tot drie varianten die we nader willen bekijken.

De onderstaande drie varianten gaan uit van een NRU met twee keer twee rijstroken en maximumsnelheid van 70 of 80 km/h:

1. verdiepte ligging van de verkeerspleinen;
2. kruispunten met verkeersregelininstallaties (VRI-kruispunten); of
3. een combinatie van één VRI-kruispunt en twee verdiepte verkeerspleinen.

#### 1. Verdiepte ligging van de verkeerspleinen

Deze variant is vergelijkbaar met het ontwerp van spoor 1. De drie grote verkeerspleinen worden verdiept (dus ongelijkvloers) aangelegd.

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

In deze variant is het meest westelijke verkeersplein (Gandhiplein) een gelijkvloers VRI-kruispunt. De twee andere pleinen zijn verdiept. 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 dure verkeersplein is om te verdiepen.

#### 3. VRI-kruispunten met verdiepte ligging tussen de kruispunten

In deze variant vormen we alle verkeerspleinen om tot gelijkvloerse VRI-kruispunten. Deze kruispunten kunnen meer verkeer verwerken dan de huidige pleinen. Tussen de drie verkeerspleinen zijn de rijbanen van de NRU twee keer verdiept aangelegd. Fietsers en voetgangers kunnen de NRU op deze plekken oversteken zonder het verkeer van de NRU te kruisen.

### **Uitgangspunten**

De provincie en de gemeente constateren dat er twee uitgangspunten van groot belang zijn bij de lange-termijnaanpak van de NRU. Deze uitgangspunten zijn 1) dat de NRU werkt in samenhang met het ARU en 2) dat de NRU bijdraagt aan het verbeteren van de leefbaarheid in Overvecht. Deze uitgangspunten staan aan de basis van de verdere uitwerking van onze plannen voor de NRU. Een korte toelichting:

1. NRU werkt in samenhang met ARU. De vormgeving van de NRU heeft invloed op de hoeveelheid verkeer 'in de bak' en op andere plekken op de Ring. Het zijn communicerende vaten. De NRU-variant die we kiezen moet ervoor zorgen dat zowel de NRU als het ARU goed functioneren. We beoordelen de werking van de Ring en het ARU op dezelfde manier, zoals we dat bij het opstellen van het ARU hebben gedaan: door te kijken naar de reistijden en verkeersveiligheid.
2. De leefbaarheid van Overvecht verbetert. Voor de gemeente en de provincie is het verbeteren van de leefbaarheid van Overvecht van belang. De voornaamste aspecten hierbij zijn: vermindering van geluidsoverlast voor omwonenden, verbetering van luchtkwaliteit en het verbeteren van de overstekbaarheid van de NRU.

### **Nadere studie**

De komende periode zijn er twee onderwerpen om specifiek te onderzoeken:

1. De verdiepte ligging: Een verdiepte ligging bij kruisingen draagt bij aan doorstroming van autoverkeer. Ook verbetert door een verdiepte ligging de leefbaarheid van Overvecht. Een verdiepte ligging kost echter veel geld. We kijken daarom ook naar andere oplossingen. Mogelijk is een deels verdiepte ligging van de wegvakken van de NRU goedkoper.
2. Betere doorstroming versus groei van doorgaand verkeer: De NRU moet bijdragen aan een bereikbare regio. Tegelijkertijd zorgt betere doorstroming op de NRU voor toename van doorgaand verkeer tussen de A2 en A27 en vice versa. We zoeken naar een balans. We weten uit verkeerskundig onderzoek dat VRI-installaties en de maximumsnelheid de hoeveelheid doorgaand verkeer beïnvloeden. We kijken daarom naar:
  - De maximumsnelheid (70 of 80 km/h) op de NRU;
  - Al dan niet gebruik te maken van VRI-installaties op de NRU.

Daarnaast onderzoeken we de volgende aspecten om te bepalen of een variant uitvoerbaar is:

- Financiële haalbaarheid:
- Het project NRU kampt al lange tijd met financiële tekorten. In 2021 concludeerden we dat het tekort voor de spoor 1-variant met twee onderdoorgangen € 62 miljoen was. Dat tekort is in de afgelopen jaren groter geworden. De bouwkosten zijn sinds 2021 flink gestegen. Daar komt nog bij dat de rijksbijdrage aan het project NRU is gepauzeerd. Het mag duidelijk zijn dat extra geld nodig is voor een reconstructie van de NRU. Het verwachte tekort is het grootste bij variant 1 en het kleinste bij variant 3. Maar voor geen enkele variant is momenteel voldoende budget. We gaan hierover in gesprek met het Rijk.
- Stikstofdepositie: bekend is dat een reconstructie van de NRU effect heeft op omliggende Natura 2000-gebieden. Binnen de huidige regelgeving kan dit de uitvoering van de lange-termijn aanpak belemmeren.
- Geluid: het opnieuw bepalen of de aanpak van de NRU voldoet aan de wettelijke eisen op het gebied van geluid.
- Erfgoed: het in beeld brengen van onder andere de relatie met de UNESCO Nieuwe Hollandse Waterlinie.
- Relatie met uitgangspunten uit de Omgevingsvisie Overvecht: de gemeente maakt plannen voor extra woningen, arbeidsplaatsen en maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid in Overvecht. Door deze maatregelen kan het scenario ontstaan dat het autoverkeer zich concentreert op de centrale ontsluitingswegen van de wijk, waaronder de NRU. Onderzoeksvraag is of de nieuwe NRU dit extra verkeer kan verwerken.
- Aansluiting van NRU op de A27: deze aansluiting wordt betrokken in het onderzoek, omdat studies in het verleden op dit punt problemen met de verkeersafwikkeling voorspelden. De vormgeving van deze aansluiting moet passen bij de variant voor de NRU en het ARU.
- Mobiliteitstransitie: net als in de spoor 2-studie en bij het ARU zal een combinatie nodig zijn van de inzet van maatregelen die mobiliteitstransitie bevorderen en maatregelen aan de infrastructuur.

### **Kortetermijnmaatregelen**

De gemeente heeft ons gemeld in 2024 en 2025 noodzakelijk onderhoud aan de NRU uit te moeten voeren. Daarbij is de gemeente voornemens een aantal korte-termijnmaatregelen te nemen die bijdragen aan de leefbaarheid, oversteekbaarheid en de bereikbaarheid van Overvecht. Drie van deze maatregelen kan de gemeente niet dekken uit haar onderhoudsbudget. Dekking is voorzien uit het gemeentelijk deel van het projectbudget voor de NRU. Deze maatregelen zijn:

1. Een proef met geluidsreducerend asfalt op de wegvakken tussen de verkeerspleinen.
2. De aanpassing van de breedte van rijstroken op de NRU, zodat deze beter past binnen de richtlijnen van een weg met een maximumsnelheid van 70 km/u binnen de bebouwde kom. De weg zelf wordt niet versmald. Het profiel van de NRU sluit daarmee qua breedte aan op de rijbaanbreedte van een aangepaste Zuilense Ring. De rijbaanbreedte op de NRU is gelijk aan de Zuilense Ring na uitvoering van de snelheidsverlaging naar 80 km/u. De rijbaanbreedte past bij de varianten die voor de NRU worden onderzocht.
3. Aanleg van extra opstelstroken bij de aansluitingen van de NRU met Franciscusdreef, Einsteindreef en Henri Dunantplein. Deze opstelstroken komen ten gunste van doorstroming en wachttijden van verkeer op de NRU en overstekende fietsers en voetgangers.

### **Vervolprocedure / voortgang:**

In de eerste helft van 2024 werken we aan de onderdelen die hierboven genoemd zijn en gaan we met het Rijk in gesprek. Ons doel is om in 2024 te komen tot één voorkeursvariant die kan dienen als bouwsteen in samenhang met de Ring Utrecht en voldoet aan de genoemde uitgangspunten (werking met het ARU en verbetering leefbaarheid Overvecht). De grote uitdaging wordt om de doelstellingen voor de NRU, het beschikbare geld en (on)mogelijkheden ten aanzien van stikstof bij elkaar te brengen. Onze intentie is om een voorstel voor de NRU in 2025 aan u voor te leggen. Daarbij zijn we uiteraard afhankelijk van de afstemming met het Rijk.

Wij realiseren ons dat de lange-termijnaanpak van de NRU al lang op zich laat wachten. De realiteit is dat de lange-termijnaanpak van de NRU een complexe opgave is en alleen mogelijk is als we komen tot een voorstel dat door Rijk, de provincie en de gemeente gezamenlijk gedragen wordt, wat een zorgvuldige afweging van belangen vraagt. De complexiteit komt door haar ligging nabij Overvecht, erfgoed en een Natura 2000-gebied. Ook de samenstelling van het verkeer (combinatie van lokaal, regionaal en doorgaand verkeer) en de hoge kosten spelen een belangrijke rol. Wij gaan ons samen met de gemeenten vol overtuiging inzetten om met het nieuwe kabinet tot afspraken te komen over de gecombineerde aanpak van de NRU en het ARU.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,  
mr. J.H. Oosters

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