



RWS BEDRIJFSVERTROUWELIJK

De Minister

RWS Bestuursstaf

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20906
2500 EX Den Haag
T 070 456 80 80
F 070 456 83 35
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon

Anita Besselsen

T 06 55348088

Anita.Besselsen@rws.nl

beslisnota

Vervolgaanpak Ring Utrecht

Datum

30 oktober 2019

Kenmerk

RWS-2019/

Bijlage(n)

Posten van de Combinatie
Inleiding

Leeswijzer

Voor u ligt een nota met het verzoek om een besluit aangaande het vervolg van het project Ring Utrecht te nemen. De nota kent een andere opzet. Na de inleiding staan de onderzochte scenario's in een overzichtelijke tabel weergegeven. Aansluitend volgen de conclusies op hoofdlijnen en pas daarna de gevraagde beslispunten. De beslispunten zijn nader onderbouwd en in de bijlage van de nota staan de scenario's uitgebreider beschreven op basis van de tabel.

Inleiding

Met de nota van 14 augustus, kenmerk IENW/BSK-2019/163272 bent u geïnformeerd over de stand van zaken van het project A27/A12 Ring Utrecht na de vernietiging van de Tracébesluiten uit 2016 en 2018. Daarin werd voorgesteld een aantal scenario's nader uit te werken om, zo snel mogelijk, tot een juridisch houdbaar Tracébesluit (TB) te komen.

Nut en noodzaak van de aanpak van de Ring Utrecht blijft onverminderd hoog. De doorstroming en daarmee de bereikbaarheid van Midden Nederland staan onder forse druk en de verwachting is dat deze verder verslechtert als er geen oplossing wordt geboden. De druk op de doorstroming levert ook ongewenste negatieve effecten op voor de verkeersveiligheid en de leefkwaliteit in de omgeving. Dit vergroot de noodzaak tot doorpakken met het project Ring Utrecht. De gewijzigde politieke situatie in de regio Utrecht, met het nieuwe college van provincie Utrecht vraagt om specifieke aandacht voor de leefbaarheidsaspecten in relatie tot mobiliteitsontwikkelingen.

In deze nota leg ik een besluit aan u voor ten aanzien van de vervolgaanpak project Ring Utrecht. Ik doe dat mede namens de DG Mobiliteit.

De volgende scenario's zijn onderzocht en uitgewerkt in een aantal expertsessies met deelname van RWS, HBJZ, DGMO en de Landsadvocaat:

- A. Nieuw TB op basis van scope OTB 2016
- B. Nieuw OTB/TB op basis van scope OTB 2016 en toepassen 80 km/h
- C. Nieuw OTB/TB met nieuwe scope (variant 4x3 rijstroken)
- D. Beperkte OTB scope (A12), beheer en onderhoud en beter benutten A27, koppeling met MIRT Onderzoek Metropoolregio Utrecht/ programma U Ned.

Onderstaande tabel geeft een samenvattend overzicht van de resultaten van de analyses voor de diverse onderzochte bepalende criteria. In de bijlage is de volledige tabel met alle informatie opgenomen.

Scenario's	Vaststellen TB (snelheid & onzekerheden)	Oplossend vermogen (NRM) & verkeersveiligheid	Houdbaarheid TB	Risico's stikstof problematiek	Technische Complexiteit	Budget	Bestuurlijk draagvlak in de regio
A TB op basis van scope "OTB 2016" 2016"	Q3/Q4 2020 (Streven naar Q1 2020 i.v.m. release NRM 2020) ++	Tot min. 2040 Robuust i.v.m. ontweven en vluchtstroken ++	Juridisch mogelijk maar niet zonder risico's (geen inspraak, direct beroep) 0	- Impact nieuw NRM 2020 en mogelijk nieuw Aeriuss model zijn nog niet te overzien. - Terreineigenaar Staatsbosbeheer wil/kan niet meewerken inzake compensatie. +	Complex Hoger risico profiel vanwege folie A27 Na maatregelen beheersbare restrisico's 0	Aanvullend budget nodig van €200 < €250 mln --	-
B TB op basis van scope "OTB 2016" 80 km/h	2021 Impact NRM 2021 nog niet is te overzien -	Tot min. 2040 Robuust i.v.m. ontweven en vluchtstroken (Advies snelheidshandhaving) ++	OTB procedure met inspraak geeft meer juridische zekerheid +	- Snelheidsmitigatie A1/A28 niet specifiek voor Ring Utrecht gereserveerd, vanwege langere processtijd en ontwikkelingen in stikstof dossier - Impact nieuw NRM 2021 en mogelijk nieuw Aeriuss model zijn nog niet te overzien. - Mogelijk nog een ADC toets met mogelijk prioritaire habitats doorlopen. +	Complex Hoger risico profiel (vanwege folie A27) Na maatregelen beheersbare restrisico's 0	Aanvullend budget nodig van €200 < €250 mln --	+
C 4X3 Ontweven tussen bak Rijnswaerd (80 km/h)	2022 Impact NRM 2021 nog niet is te overzien --	Incl. ontweven, maar minder robuust op verkeersveiligheid door ontbreken vlucht-stroken en smalle rijstroken +	OTB procedure met inspraak geeft meer juridische zekerheid +	- Waarschijnlijk geen snelheidsmitigatie meer mogelijk. - Op basis van NRM 2021 mogelijk nog een ADC met prioritaire habitats doorlopen -	Complex gemiddeld risico profiel (vanwege extra kunstwerken A27) 0/+	Aanvullend budget nodig van 0 - €100 mln -	+
D Scope A12 en "beter benutten" A27 Starten verkenning	2021 Impact NRM 2021 nog niet is te overzien -/0	Niet oplossend, op de A27 alleen beperkte Beter Benutten maatregelen (geen verbetering verkeersveiligheid) --	OTB procedure met inspraak geeft meer juridische zekerheid +	Waarschijnlijk geen effecten ++	Complex gemiddeld risico profiel (Alleen Galecopperbrug) +	Ca. €800 mln over voor verkenning ++	0

10.2.b

Conclusie

Het is mogelijk om snel te reageren op de ontstane situatie door te kiezen voor **scenario A**. Dit scenario is verkeerskundig oplossend, minimaal tot 2040 en gaat uit van een vastgesteld TB in het najaar van 2020. Indien alles positief verloopt, zonder tegenvallers en onvoorziene gebeurtenissen kan het TB mogelijk worden vastgesteld voor 1 april 2020. In dat geval hoeft er geen gevoeligheidsanalyse worden uitgevoerd met NRM 2020, waarvan de release in april plaatsvindt.

Belangrijke aandachtspunten bij dit scenario zijn:

- Met snelheidsverlagingen (van 120 km naar 100 km) op de A1 en de A28 kunnen stikstofeffecten worden gemitigeerd. Voor de resterende compensatie van habitats is medewerking van Staatsbosbeheer vereist.
- Bouwen in de folieconstructie is technisch complex. Hiervoor is een robuuste bouwmethode uitgewerkt. Bureau Horvat heeft recent geconcludeerd dat het technisch risicoprofiel middels het bouwen in de folieconstructie met diepwanden aanvaardbaar is.
- Er is extra budget ter hoogte van € 200 - 250 mln benodigd. 10.2.b
- Het bestuurlijk draagvlak in de regio voor onderdelen van het project (met name de verbreding bij landgoed Amelisweerd) blijft beperkt.
- Dit scenario kent een juridisch risico omdat er tegen de wijzigingen alleen beroep mogelijk is en er geen inspraak is op een Tracébesluit.

Scenario B, een scenario met meer bestuurlijk draagvlak in de regio, biedt oplossend vermogen, minimaal tot 2040, maar kent geen snelle besluitvorming. Dit scenario gaat uit van dezelfde projectscope als scenario A, maar met uitwerking van 80 km/h (op het hele tracé) als aanvullende maatregel. Dit betekent dat terug moet worden gegaan naar een OTB met geheel nieuwe onderzoeken (verkeer geluid, stikstof) met het NRM 2020 en vanwege het langere proces meer kans op onverwachte/ ongewenste nieuwe omstandigheden en discussies. Als tussen het OTB en TB het NRM 2021 uitkomt bestaat het risico dat er grotere verschillen ontstaan tussen het gehanteerde NRM 2020 van het OTB waardoor de milieueffecten ook wijzigen. De overige aandachtspunten zijn identiek aan scenario A. In dit scenario moet de bak bij Amelisweerd nog steeds worden verbreed.

Scenario C is een scenario dat een minder robuuste oplossing kent dan de scenario's A en B en kent geen snelle besluitvorming. Hierdoor is de kans groot dat er sprake is van een glijdende schaal met mogelijk als gevolg verdere vertraging of afstel van het project.

In dit scenario wordt uitgegaan van een nieuwe projectscope op de A27 (4x3 rijstroken), waarbij niet wordt verbreed binnen de folieconstructie en daarmee dit risico niet meer aanwezig is. De variant kent wel een (beperkte) verbreding van de bak bij Amelisweerd. Deze variant is recent verkend en vooralsnog alleen op de kritische maatgevende punten uitgewerkt. Het gehele ontwerp dient nog nader uitgewerkt te worden, waarbij er nog meerdere onbekende (ontwerp)risico's kunnen optreden. Ook in dit scenario moet eerst een OTB worden opgesteld.

Belangrijke aandachtspunten bij dit scenario zijn:

- Dit scenario is verkeerskundig tot 2040 oplossend.
- Dit scenario is voor het A27 wegdeel minder robuust en minder verkeersveilig vanwege het ontbreken van vluchtstroken en smalle rijstroken in de verdiepte ligging.
- Dit scenario vraagt vanwege het maken van een geheel nieuw ontwerp veel extra proceduretijd en introduceert nieuwe risico's in relatie tot NRM 2021 en het oplossen van de stikstofproblematiek.
- Verwacht wordt dat extra budget benodigd is ter hoogte van maximaal € 100 M 10.2.b omdat er nieuwe en complexe kunstwerken gebouwd moeten worden.

Naar verwachting kan dit scenario op meer bestuurlijk draagvlak in regio rekenen (minder verbreding bij Amelisweerd en invoering 80 km/h) dan scenario A (geen van beide aspecten) en B (alleen 80 km/h).

Scenario D betreft een alternatieve keuze, waarbij geen sprake is van een robuuste oplossing en tevens geen snelle besluitvorming.

In dit scenario wordt de aandacht gericht op onderdelen van de scope van het OTB in combinatie met maatregelen voor beter benutten. Dit scenario betekent dat er geen sprake is van een structurele oplossing op korte termijn/middellange termijn. Gepland beheer en onderhoud en de geluidsanering op de A12 kan gecombineerd worden meegenomen.

In dit scenario is er meer ruimte voor overleg met de regio over het aanpakken van de bereikbaarheidsproblemen op de langere termijn, mogelijk aansluitend bij het lopende MIRT Onderzoek Metropoolregio Utrecht/programma U Ned.

Belangrijke aandachtspunten in dit scenario zijn:

- Geen structurele oplossing op de korte en middellange termijn (periode tot 2030/2035).
- Een groot deel van budget wordt niet gebruikt. Er is sprake van een kostenbesparing op korte termijn van ca. € 800 mln. 10.2.
- Naar verwachting meer bestuurlijk draagvlak dan scenario A, maar minder dan scenario B en C.

Beslispunten

Ik adviseer u de volgende besluiten te nemen:

1. Opdracht te geven tot het uitwerken van scenario A. Een nieuw TB vaststellen in het najaar van 2020. Indien alles positief verloopt, zonder tegenvallers en onvoorziene gebeurtenissen kan het TB mogelijk worden vastgesteld voor 1 april 2020.
2. Ten behoeve van het project Ring Utrecht de noodzakelijke snelheidsverlagingen (van 120 km naar 100 km) op de A1 en de A28 in te zetten als mitigatiemaatregel en daarmee deze locaties niet in te zetten als generieke maatregel.
3. De benodigde extra middelen voor de meerkosten van € 200 - 250 mln. 10.2.b zoals die op dit moment in beeld zijn, te reserveren.
4. De mogelijkheden te verkennen om het bestuurlijk draagvlak in de regio te vergroten. Gedacht kan worden aan maatregelen voor het verbeteren van de leefkwaliteit of de keuze voor mobiliteitsmaatregelen op korte termijn, mogelijk in combinatie met verbreding van het MIRT Onderzoek Metropoolregio Utrecht/ programma U Ned. Dit vraagt, afhankelijk van de te nemen maatregelen om extra financiële middelen.
5. In overleg te treden met de bestuurlijke partners in de regio, voorafgaand aan het BO MIRT van 20 november om tijdens dit overleg uw keuze bekend te maken aan de regio en het gesprek hierover met elkaar te voeren.

Toelichting op de beslispunten.

Scenario A: een nieuw Tracébesluit (beslispunt 1)

De uitgevoerde analyses tonen aan dat het, hoewel niet zonder risico's juridisch haalbaar is om op relatief korte termijn een nieuw Tracébesluit (TB) voor te bereiden.

De wens om zo snel mogelijk tot een nieuw en houdbaar TB te komen kan worden uitgewerkt door hetzelfde project met dezelfde scope opnieuw in besluitvorming te brengen en de wijziging te beperken tot een oplossing voor de stikstofproblematiek en een aantal aanvullende noodzakelijke wijzigingen. Door het tijdverloop en recente inzichten zijn er op onderdelen beperkte wijzigingen nodig ten opzichte van het oorspronkelijke Tracébesluit.

Dit scenario gaat uit van een vastgesteld TB in het najaar van 2020. Indien alles positief verloopt, zonder tegenvallers en onvoorziene gebeurtenissen kan het TB mogelijk worden vastgesteld voor 1 april 2020. In dat geval is een gevoeligheidsanalyse met NRM 2020, waarvan de release in april plaatsvindt niet nodig.

Het TB-ontwerp is technisch maakbaar. De bouwmethode bij de verdiepte ligging op de A27, met schermwand, is de afgelopen periode samen met de regionale partners nader uitgewerkt en bestuurlijk vastgesteld. De schermwand is mede ontwikkeld om de negatieve effecten op de omgeving zo veel mogelijk te beperken. De uitkomsten uit recente onderzoeken en analyses (rapport Horvat) laten zien dat er sprake is van een aanvaardbaar technisch risicoprofiel.

Voor dit scenario spreken diverse argumenten:

- er is zicht op een oplossing voor de verbetering van de doorstroming en verkeersveiligheid.
- geluidschermen en andere leefbaarheidsmaatregelen blijven overeind.
- aanpalende projecten, die rekening houden met een gerealiseerd project Ring Utrecht worden niet verstoord.
- er wordt voldaan aan afspraken uit het regeerakkoord.

Aandachtpunten bij dit scenario zijn:

- hoewel juridisch mogelijk, is dit scenario niet zonder risico. Door niet eerst een ontwerpbesluit ter inzage te leggen, kunnen belanghebbenden zich benadeeld voelen omdat er in hun ogen sprake is van wezenlijke wijzigingen ten opzichte van het ontwerp-Tracébesluit uit 2016 waarop zij niet hebben kunnen inspreken.
- er is aanvullend projectbudget nodig (€ 200 - 250 mln). 10.2.b
- medewerking van Staatsbosbeheer voor het oplossen van de stikstofproblematiek is o.a. bepalend in haalbaarheid.

Maatregelen die mogelijk leiden tot het vergroten van het bestuurlijk draagvlak in de regio kunnen worden overwogen:

- Korte termijn mobiliteitsmaatregelen inzetten voorafgaand aan start realisatie project Ring Utrecht.
- Verkennen van maatregelen voor het verbeteren van de leefkwaliteit, mogelijk in combinatie met verbreding van het MIRT Onderzoek Metropoolregio Utrecht/ programma U Ned.

Beide categorieën van maatregelen kunnen na uw besluit de komende periode nader worden uitgewerkt en zijn daarmee geen onderdeel van het TB.

Mitigatie door middel van snelheidsverlagingen en compensatie (beslispunt 2)

Onderdeel van het TB is een oplossing voor de stikstofproblematiek, specifiek voor dit project. Hiervoor zijn snelheidsverlagingen nodig om stikstofeffecten te mitigeren:

- op de A1: van 120 naar 100 km/h over 21 km, tussen de aansluitingen Stroe en Apeldoorn Zuid.
- op de A28: van 120 naar 100 km/h over 34 km, tussen aansluiting Ermelo en knooppunt Hattemerbroek.

Over de aanvullende (beperkte) compensatieopgave (onderdeel van ADC toets) moeten nadere afspraken worden gemaakt met terreineigenaar Staatsbosbeheer. Er worden geen prioritaire habitats beïnvloed. De benodigde snelheidsverlaging op de A1 en A28 zorgen ervoor dat de Ring Utrecht kan worden gerealiseerd, een uitgangspunt waarmee andere MIRT-projecten (o.a. knooppunt Hoevelaken en A27 Houten - Hoopolder) rekenen.

Consequenties van de benodigde snelheidsverlagingen:

- Deze snelheidsverlagingen kunnen geen onderdeel meer uitmaken van een generieke snelheidsverlaging conform het advies van commissie Remkes.
- Ook betekent dit dat andere projecten deze maatregel op de genoemde trajecten niet meer kunnen inzetten. In het bijzonder geldt dat voor het project Knooppunt Hoevelaken dat er naar streeft om volgens uw toezegging aan de Tweede Kamer, in het voorjaar van 2020 een Tracébesluit vast te stellen. Het project Knooppunt Hoevelaken heeft daarnaast een grotere stikstofopgave dan de Ring Utrecht, waarbij meer nodig zou zijn dan alleen de snelheidsverlagingen op de A1 en A28. Voor knooppunt Hoevelaken zal ik u in een aparte nota informeren over alternatieve oplossingen.

Kosten en dekking (beslispunt 3)

Met de actuele inzichten is er nog steeds sprake is van een forse

budgetoverschrijding. Voor de uitvoering van de huidige scope is ordegrrootte €200 mln - €250 mln aan extra budget nodig. Het extra benodigde budget wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door noodzakelijke beheersmaatregelen om het relatief hoog technisch risicoprofiel te beheersen en door de marktontwikkeling. In aanloop naar vaststelling van het Tracébesluit en de nadere uitwerking van de contractdossiers zal de projectraming worden geactualiseerd.

Voor de dekking van deze kosten is geen voldoende investeringsruimte meer beschikbaar. Dekking van deze meerkosten kan worden gevonden bij de

waarschijnlijke meevaller SAA (€80 mln) en nog niet bestemde gelden uit programma MRA (€170 mln). Dit betekent wel dat de dekking voor de tegenvallers bij de Zuidas en nog af te spreken maatregelen binnen het programma MRA gedekt moeten worden uit het MF. Een definitief besluit over de dekking van deze meerkosten moet worden genomen bij vaststelling van het TB, dan is ook een concrete raming beschikbaar.

Bestuurlijk draagvlak in de regio (Beslispunt 4)

De maatregelen zoals hierboven beschreven in het nieuwe TB zijn voor de korte en middellange termijn belangrijk om het netwerk functionerend te houden. Het bestuurlijk draagvlak in de regio voor het project Ring Utrecht in de regio blijft echter bij een aantal partijen beperkt, ondanks de eerder beschikbaar gestelde bedragen voor de NRU (€170 mln: 2010), financiering van extra bovenwettelijke

leefbaarheidsmaatregelen (€15 mln: 2014) en de bijdrage in de Uithoflijn (€110 mln: 2010).

Voor de lange termijn zijn meer maatregelen nodig. De bereikbaarheidsvraagstukken in deze regio zijn zo groot dat dit jaar het MIRT Onderzoek Metropoolregio Utrecht/Programma U Ned is gestart. De aanpak tot op heden is nog veel gericht op fiets en OV. Het MIRT onderzoek laat zien dat het gewenst is om de opgaven op het gebied van bereikbaarheid (multimodaal), woningbouw, werkgelegenheid en energie integraal te bekijken. Dit vraagt om een stevige betrokkenheid binnen het ministerie en op interdepartementaal niveau.

U kunt hierbij de mogelijkheden nader verkennen om de aanpak in het MIRT Onderzoek Metropoolregio Utrecht/Programma U Ned te verbreden. Hierbij kan ook worden gekeken naar maatregelen voor een betere leefkwaliteit, ontwikkelingen als duurzame mobiliteit, smart mobility en de verwachte systeemsprong in mobiliteitsconcepten.

Tevens kunt u overwegen om financiële middelen vrij te maken voor extra mobiliteitsmaatregelen voor de periode tot de start van de realisatie van de Ring, mogelijk aansluitend bij de Korte Termijn Aanpak (KTA). Er is een eerste inventarisatie gemaakt van potentiële maatregelen. Deze maatregelen zullen de komende periode nader worden verkend op milieueffecten, procedure en effectiviteit.

Overleg met regiobestuurders (beslispunt 5)

Het is van belang om voorafgaand aan het brede BO MIRT van 20 november in overleg te treden met de bestuurlijke partners in de regio, specifiek over het project Ring Utrecht. Tijdens dit overleg kunt u uw keuze bekend maken aan de regio en het gesprek hierover met elkaar te voeren.

Hoogachtend,

De Directeur-Generaal Rijkswaterstaat,

drs. M.C.A. Blom

BIJLAGE

Uitgebreide beschrijving uitkomsten onderzochte scenario's

Scenario A: Nieuw TB op basis van scope OTB 2016

Gevoeligheidsanalyse verkeer, geluid, stikstof

Het OTB 2016 is gebaseerd op het NRM 2015. Uit de gevoeligheidsanalyses met het NRM 2019, blijkt dat het toegepaste NRM 2015 op verkeer, geluid en stikstof maatgevend is qua effecten omdat het uitgaat van hogere verkeerscijfers dan het actuele NRM 2019. Daarom kan voor dit TB worden vastgehouden aan het NRM 2015.

In het geval de lagere verkeerscijfers van 2019 zouden worden gehanteerd en ook gezien de file top 50 staan nut en noodzaak van het project niet ter discussie. Omdat de openstellingdatum naar achteren schuift (richting 2030) is gekeken of de gekozen oplossing verkeerskundig oplossend tot in elk geval 2040 (actuele inzichten NRM). Er zijn in 2040, na realisatie van het project Ring Utrecht wel knelpunten te verwachten op de Ring Utrecht (ook conform analyses uit Nationale Markt- en Capaciteits Analyse (NMCA), maar er wordt nog wel voldaan aan de NoMo-streefwaarden.

De scope van het project (ontwerp en maatregelenpakket wettelijk en bovenwettelijk, o.a. geluid) blijft met dit voorstel hetzelfde. De milieumaatregelen worden gedimensioneerd op de maatregelen van het OTB 2016 waarmee maximale bescherming voor de omgeving wordt geboden.

Wanneer ook voor het berekenen van de stikstofeffecten wordt uitgegaan van het NRM 2015 (worst case) zijn er relevante stikstofeffecten. Deze stikstofeffecten (uitkomst Aerius 2019 op basis van NRM 2015) kunnen worden gemitigeerd met snelheidsverlagingen op de Veluwe over een lengte van 21 km op de A1 en 34 km op de A28. Er resteert een beperkte compensatieopgave: er is hierbij geen sprake van prioritaire habitats. Over de compensatie moeten (als onderdeel van de ADC toets) nadere afspraken worden gemaakt met terreineigenaar Staatsbosbeheer. Uitgangspunt is dat de snelheidsverlagingen op de A1 en A28 expliciet worden toebedeeld aan project Ring Utrecht en geen onderdeel gaan uitmaken van een eventuele generieke snelheidsverlaging conform het advies van de commissie Remkes.

Planning

De voorlopige planning in dit scenario ziet er als volgt uit:

- getekend TB: Q3/Q4 2020
- onherroepelijk TB: Q3/Q4 2021
- realisatie: 2023-2029

Gepland beheer en onderhoud wordt meegenomen in het contract. Ook de geluidsanering A12 blijft in dit scenario gekoppeld aan het project.

Uitgangspunten ontwerp

Het OTB vindt haar basis in de NOA-richtlijnen (Nieuwe Ontwerprichtlijnen Autosnelwegen). Deze kunnen ook worden toegepast bij het TB. Een gevoeligheidsanalyse met de recentere ROA-richtlijnen (Richtlijnen Ontwerp Autosnelwegen) leert dat er beperkte, aanvaardbare verschillen zijn tussen toepassing van NOA, dan wel ROA.

Technische risico's

Het TB-ontwerp is technisch maakbaar. De bouwmethode bij de verdiepte ligging op de A27, met schermwand, is de afgelopen periode samen met de regionale partners nader uitgewerkt en bestuurlijk vastgesteld. De schermwand is mede ontwikkeld om de negatieve effecten op de omgeving zo veel mogelijk te beperken. De uitkomsten uit recente onderzoeken en analyses (rapport Horvat) laten zien dat er sprake is van een aanvaardbaar technisch risicoprofiel.

Passage uit rapportage Horvat:

Op basis van onze risicobeoordeling achten wij de voorliggende referentievariant voor het project Ring Utrecht met voldoende zekerheid technisch maakbaar. De referentievariant kent een aantal technische risico's. Het grootste deel hiervan kan na een eventuele voortzetting van het project naar verwachting voldoende worden beheerst met de maatregelen die RWS beoogd en deels al in gang had gezet ten tijde van het stilleggen van het project. Daarnaast kent de referentievariant een aantal restrisico's die niet volledig beheersbaar zijn voorafgaand aan de uitvoering. Deze rest-risico's zijn volgens ons voldoende klein met betrekking tot de technische maakbaarheid om de aanbesteding van het project mee te starten.

Verkeersveiligheid ontwerp

Het ontwerp in dit scenario voldoet volledig aan de verkeersveiligheidsdoelstelling uit het project.

Verkeershinder tijdens de bouw

De verkeershinder tijdens de bouw is aanzienlijk. De schermwand kan, met uitzondering van een tweetal zesdaagse afsluitingen, buiten het verkeer worden gebouwd.

Juridische aspecten

Inhoud

Het OTB gaat uit van schermen met 10 graden helling. Het TB zal uitgaan van de toepassing van rechte geluidschermen. Ook de bouwmethode met de schermwand (een nadere uitwerking van de variant bemalen uit het MER/OTB 2016), de wijzigingen uit het TB 2018 (zoals extra bomcompensatie) en overige mutaties ten opzichte van het OTB 2016 zullen in het TB als wijziging worden opgenomen. Voor het onderdeel schermwand wordt het MER geactualiseerd.

Proces

De wens om snel tot een houdbaar Tracébesluit te komen kan enkel worden uitgevoerd door direct een Tracébesluit vast te stellen. Hoewel juridisch mogelijk, is het niet zonder risico. Door niet eerst een ontwerpbesluit ter inzage te leggen, kunnen belanghebbenden zich benadeeld voelen omdat er in hun ogen sprake is van wezenlijke wijzigingen ten opzichte van het ontwerp-Tracébesluit uit 2016 waarop zij niet hebben kunnen inspreken.

Het volgen van de 'koninklijke weg', namelijk het ter inzage leggen van een nieuw Ontwerp Tracébesluit voorafgaand aan vaststelling van het Tracébesluit, past niet binnen het streven om zo snel mogelijk een juridisch houdbaar Tracébesluit tot stand te brengen. Hoewel het zekerder is om het oorspronkelijke Tracébesluit (met de noodzakelijke wijzigingen) als Ontwerp Tracébesluit ter inzage te leggen, wordt het juridisch haalbaar geacht om direct naar een Tracébesluit te gaan. Daarnaast impliceert het ter inzage leggen van een Ontwerp Tracébesluit een extra procedurestap, waarbij mogelijk nieuwe inzichten en (politieke) discussies kunnen ontstaan met bijbehorende vertraging. Een snel herstel van het TB is in dat geval niet mogelijk.

In het algemeen geldt dat de juridische risico's kunnen worden beperkt door de wijzigingen van het nieuwe TB ten opzichte van het vernietigde TB zo beperkt mogelijk te houden.

Met name het geen inspraak bieden op de passende beoordeling voor de Natura 2000 gebieden en de daaruit volgende mitigerende en compenserende maatregelen zou echter een probleem kunnen vormen in een gerechtelijke procedure, indien de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State de aard van het ontbreken van een passende beoordeling en de ernst ervan zo groot acht dat dit niet kan worden geheeld zonder opnieuw een OTB ter inzage te leggen. Dit risico kan zo goed mogelijk ondervangen worden door voor vaststelling van het TB met degenen die door de wijzigingen in hun belangen worden geraakt, bijvoorbeeld met stakeholders in de directe omgeving van de schermwand en stakeholders in relatie tot natura 2000 gebieden en de snelheidsverlagingen in overleg te treden. Als de Raad van State wel toestaat dat er niet eerst een OTB ter inzage wordt gelegd resteert het risico dat in de beroepsprocedure tegen het TB alsnog blijkt dat relevante belangen onderbelicht zijn gebleven of niet in beeld waren. In dat geval moet rekening worden gehouden met herstel hiervan tijdens de beroepsprocedure (bestuurlijk lus). Dit leidt tot enkele maanden vertraging in het onherroepelijk worden van het besluit.

De inschatting is dat de aard van het TB past binnen intern beleid (Code maatschappelijke participatie bij MIRT-projecten). Voorts is de inschatting dat de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State het niet opnieuw ter inzage leggen van een OTB zal toestaan, mits de wijzigingen beperkt blijven. Gelet echter op de groeiende belangstelling voor het Verdrag van Aarhus bestaat daarover geen zekerheid. Het afzien van een zienswijzeprocedure verhoogt het risico op vernietiging van het TB, maar het juridisch risicoprofiel wordt aanvaardbaar geacht.

Kosten

Aandachtspunt is budgetspanning op taakstellend budget (ca € 200-250 mln overschrijding ten opzichte van het taakstellend budget). Conform MIRT 2020 is er € 1.206 mln beschikbaar. Het verwachte benodigde budget voor het project is € 1.406 - € 1.456 mln.

10.2.b

10.2.b

10.2.b

De reeds eerder gemelde budgetspanning (2018), van € 150 mln wordt veroorzaakt door de volgende reeds bekende zaken:

- Nadere uitwerking/wijziging bouwmethode verdiepte ligging (Bouwmethode verdiepte ligging in TB te risicovol bevonden, vervangen door robuustere referentie methode (schermwand).
- Nadere uitwerking/inpassing in TB (o.a. extra kap en boscompensatie door fout in TB, afgesproken kwaliteitsniveau en ruimtelijke kwaliteit onderbelicht in TB-raming).
- Marktontwikkeling (GWW-index, kosten engineering ON hoger op basis van analyse actuele aanbestedingen complexe projecten).
- Engineering OG (Extra onderzoek/engineering door OG om risicoprofiel voor de markt te verkleinen, tenderkostenvergoeding verhoogd, complexiteit projectscope en impact op OG-organisatie onderschat)
- Kosten scopewijziging vervangen tuien Galecopperbrug waarvoor reeds akkoord is gegeven.

10.2.b

Daarnaast is extra verhoging van € 50-€100 mln. de eerder gemelde spanning te verklaren door de onderstaande ontwikkelingen:

- Verhoging risicoprofiel bouwmethode door nadere informatie/nieuwe feiten over bodemgesteldheid / waterdoorlaatbaarheid Waalre klei.
- Onvoldoende dekking GWW-index kosten door IBOI-index budget (2018-2019).

- Nieuwe inzichten Galecopperbrug (o.a. corrosie tuien, pyloonoplegging).
- Verdragingskosten door vernietiging TB en aanvullende onderzoekskosten.

Bestuurlijke aandachtspunten

Dit voorstel heeft relatief beperkt bestuurlijk draagvlak bij de regiopartijen, met name gemeente Utrecht. Een maatregel die potentieel zou kunnen leiden tot het vergroten van het bestuurlijk draagvlak in de regio (gemeente Utrecht en ook provincie Utrecht) is het verlagen van de maximum snelheid op de Ring Utrecht naar 80 km/h. Dit is nader uitgewerkt in scenario B.

Maatregelen die mogelijk leiden tot het vergroten van het bestuurlijk draagvlak in de regio kunnen worden overwogen:

- Korte termijn mobiliteitsmaatregelen inzetten voorafgaand aan start realisatie project Ring Utrecht.
- Verkennen van maatregelen voor het verbeteren van de leefkwaliteit, mogelijk in combinatie met verbreding van het MIRT Onderzoek Metropoolregio Utrecht/ programma U Ned.

Beide categorieën van maatregelen kunnen na uw besluit de komende periode nader worden uitgewerkt en zijn daarmee geen onderdeel van het TB.

Scenario B: Nieuw OTB/TB op basis van scope OTB 2016 en 80 km/h

Gevoeligheidsanalyse verkeer, geluid, stikstof

Analyses met het NRM 2019 laten zien dat met een verlaging van de snelheid naar 80 km/h netwerkeffecten zijn te verwachten. Verkeer gaat op andere plekken rijden, bijvoorbeeld de parallelrijbaan van de A12 (in plaats van de hoofdrijbaan van de A12) of op de Waterlinieweg (in plaats van op de A27).

Dit heeft ook effecten op het thema geluid.

Dit betekent dat de cijfers uit het OTB 2016 niet meer gebruikt kunnen worden voor een nieuw (O)TB. Er zal gerekend moeten worden met de meest actuele modellen (NRM 2020). De geluidmaatregelen zullen als gevolg van de nieuwe berekeningen naar verwachting wijzigen.

Ook in dit scenario is er naar verwachting sprake van een relevant effect op stikstof. Indien, vanwege de langere doorlooptijd, de snelheidsverlagingen op de A1 en A28 niet meer beschikbaar zijn specifiek voor het project, dan zal ADC toets moeten worden uitgevoerd. Hierbij wordt de kans groot geacht dat compensatie prioritaire habitats betreft.

Planning

Bovengenoemde wijziging vragen in de procedure om allereerst om het vaststellen van een OTB op basis van een nieuw MER, alvorens een TB in procedure te kunnen brengen.

De *voorlopige* planning in dit scenario ziet er als volgt uit:

- OTB: Q1 2021
- TB: Q4 2021
- realisatie: 2024-2030/2031

Urgent beheer en onderhoud zal worden uitgevoerd in de periode 2021-2023. De geluidsanering A12 blijft in dit scenario gekoppeld aan het project.

Uitgangspunten ontwerp

In dit scenario is de scope van het ontwerp hetzelfde als in scenario A, op basis van dezelfde ontwerprichtlijnen (NOA).

Technische risico's

De bouwmethode bij de verdiepte ligging op de A27, met schermwand, heeft een aanvaardbaar technisch risicoprofiel (uitkomsten recent rapport Horvat). Dit is vergelijkbaar met scenario A.

Verkeersveiligheid ontwerp

Omdat er geen sprake is van wezenlijke aanpassing van het wegontwerp ten opzichte het OTB 2016 is de score op dit op dit criterium vergelijkbaar met scenario A. Het Ontwerp voldoet volledig aan de verkeersveiligheidsdoelstelling uit het project.

Verkeershinder tijdens de bouw

Omdat er geen sprake is van wezenlijke aanpassing van het wegontwerp ten opzichte het OTB 2016 is de score op dit criterium vergelijkbaar met scenario A. De verkeershinder tijdens de bouw is aanzienlijk.

Juridische toets

Omdat er eerst een OTB ter visie wordt vastgesteld is er de mogelijkheid voor belanghebbenden om een zienswijze in te dienen. Hierdoor wordt het juridisch risico lager ingeschat dan in scenario A.

Anderzijds ontstaat er mogelijk een nieuw risico door de introductie van NRM 2021 tussen OTB en TB. Het NRM 2021 kent een aantal aanpassingen waardoor de verschillen t.o.v. eerdere NRM releases groter kunnen zijn. De impact van NRM 2021 is nu nog niet te overzien. Mocht uit een gevoeligheidsanalyse tussen NRM 2020 en NRM 2021 blijken dat de verschillen groot zijn, dan kan dit leiden tot aanpassing van de scope van het project (ontwerp/geluidschermen/opgave stikstof), met vertraging als gevolg.

Kosten

De kosten zijn vergelijkbaar met de kosten in scenario A. Er is sprake van een forse budgetoverschrijding.

Bestuurlijke aandachtspunten

Dit scenario kan op meer bestuurlijk draagvlak in de regio rekenen (met name gemeente en provincie Utrecht) dan scenario A.

Scenario C: Nieuw OTB/TB met nieuwe scope (variant 4x3 rijstroken)

Gevoeligheidsanalyse verkeer, geluid, stikstof

Een variant met 4x3 rijstroken tussen de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd, met 80 km (inclusief ontweven) is recent verkend door projectteam RWS. Deze variant is naar verwachting verkeerskundig oplossend tot 2040, met name doordat deze variant ook het verkeerskundige principe van ontweven op de A27 toepast. De geluidmaatregelen zullen als gevolg van de nieuwe berekeningen wijzigen.

Ook in dit scenario is er naar verwachting sprake van een relevant effect op stikstof. Indien, vanwege de langere doorlooptijd, de snelheidsverlagingen op de A1 en A28 niet meer beschikbaar zijn specifiek voor het project, dan zal ADC toets moeten

worden uitgevoerd. Hierbij wordt de kans groot geacht dat compensatie prioritaire habitats betreft.

Planning

Deze variant vraagt om nieuw MER/OTB en analyses met NRM 2020. De planning wordt als volgt ingeschat:

- OTB: Q2 2021
- TB: Q2 2022
- Realisatie: 2025-2031/2032

Beheer en onderhoud moet mogelijk worden losgekoppeld van het project en eerder uitgevoerd. De gekoppelde geluidsanering op A12 blijft mogelijk.

Uitgangspunten ontwerp

Uitgangspunt in dit scenario is dat wordt gewerkt met de meest actuele ontwerprichtlijnen (ROA).

In dit ontwerp is verbreding in de folieconstructie niet nodig, waardoor er geen schermwand hoeft te worden geplaatst. Er is wel (beperkte) verbreding van de bak bij Amelisweerd noodzakelijk. De benodigde bouwruimte is echter identiek aan scenario A en B en daardoor is het aantal te kappen bomen langs de bak hetzelfde als bij de 2x7 variant. Een deel van deze bouwruimte kan na openstelling weer worden beplant. Ten noorden van de bak is er meer ruimtebeslag nodig (t.o.v. TB ontwerp scenario's A en B). Op onderdelen van het ontwerp is er sprake van smallere rijstroken en het ontbreken van vluchtstroken.

Technische risico's

In dit ontwerp zal er geen schermwand gebouwd worden, waardoor de technische risico's ten opzichte van scenario's A en B sterk afnemen. Dit houdt echter ook in dat enkele risico's terugkomen. Het voornaamste technische risico betreft het tegen de waterdruk in boren van ca. 80 grote buispalen door de bestaande vloer. Met een schermwand kan dit grotendeels zonder waterdruk onder de vloer. De Overkapping over de A27 (de Groene Verbinding) blijft in dit scenario technisch maakbaar.

Verkeersveiligheid ontwerp

Het ontwerp voldoet aan de veiligheidsrichtlijnen, maar is van wege het de smallere rijstroken en het ontbreken van vluchtstroken op delen van het traject minder veilig dan scenario's A en B. Aandachtspunt is dat de Verkeersveiligheidsregio Utrecht (VRU) is als externe partij op dit moment nog niet is geconsulteerd over dit ontwerp. De VRU speelt een rol vanwege de gewenste bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten.

Verkeershinder tijdens de bouw

Het bouwen van een aantal technisch complexe kunstwerken ten noorden van de bak bij Amelisweerd moet voor een groot deel in het verkeer gebeuren. Hierdoor is er relatief meer verkeershinder te verwachten dan in scenario A en B.

Juridische toets

Omdat er eerst een OTB ter visie wordt gelegd is er de mogelijkheid voor belanghebbenden om een zienswijze in te dienen. Hierdoor wordt het juridisch risico lager ingeschat dan in scenario A.

Anderzijds ontstaat er mogelijk een nieuw risico door de introductie van NRM 2021 tussen OTB en TB. De impact van NRM 2021 is nu nog niet te overzien. Mocht uit een gevoeligheidsanalyse tussen NRM 2020 en NRM 2021 blijken dat de verschillen

groot zijn, dan kan dit leiden tot aanpassing van de scope van het project (ontwerp/geluidschermen/opgave stikstof), met vertraging als gevolg.

Kosten

De kosten zijn lager dan in scenario A en B. Er is echter nog steeds sprake van een budgetoverschrijding van naar verwachting € 0 – 100 mln. 10.2.b

Bestuurlijke aandachtspunten

Naar verwachting kan deze variant op meer bestuurlijk draagvlak in regio rekenen (minder verbreding bij Amelisweerd en invoering 80 km/h) dan scenario A (geen van beide aspecten) en B (alleen 80 km/h).

Scenario D: Beperkte TB scope (A12), beheer en onderhoud en beter benutten A27), koppeling met MIRT Onderzoek Metropoolregio Utrecht/ programma U Ned

Gevoeligheidsanalyse verkeer, geluid, stikstof

In deze variant wordt de problematiek van de Ring Utrecht onderdeel van het programma U Ned/ MIRT Onderzoek Metropoolregio Utrecht. Onderdelen van de scope van het TB-ontwerp kunnen mogelijk op korte termijn worden uitgevoerd, bijvoorbeeld de extra rijstroken op de A12, in combinatie met een maatregel in de categorie beter benutten in de vorm van een extra rijstrook binnen de bestaande bak aan de westzijde (zonder ontweven).

Het verkeerskundig oplossend vermogen is beperkt en tijdelijk.

In dit scenario is er naar verwachting geen sprake van significante effecten op stikstof.

Planning en procedure maatregelen op kortere termijn

De procedure vraagt om een nieuw OTB/MER en analyses met NRM 2020. De planning wordt *vooral*snog als volgt ingeschat:

- OTB: Q1 2021
- TB: Q4 2021
- Realisatie: 2023/2025

Gepland beheer en onderhoud wordt meegenomen in het contract. De geluidsanering A12 blijft in dit scenario gekoppeld aan het project.

Planning MIRT Onderzoek Metropoolregio Utrecht

De uitvoering van toekomstige maatregelen uit het MIRT Onderzoek Metropoolregio Utrecht is niet voorzien voor 2030.

Uitgangspunten ontwerp

Op onderdelen van het ontwerp is er sprake van smallere rijstroken en het ontbreken van vluchtstroken.

Technische risico's

Er is sprake van een gemiddeld technisch risicoprofiel. De Galecopperbrug heeft een hoger dan gemiddeld technisch risicoprofiel.

Verkeersveiligheid ontwerp

Het ontwerp voldoet aan de veiligheidsrichtlijnen, maar is van wege de smallere rijstroken en het ontbreken van vluchtstroken op delen van het traject minder veilig dan scenario's A en B.

Verkeershinder tijdens de bouw

De verkeershinder tijdens de bouw is in omvang minder dan in de andere scenario's.

Juridische toets

Omdat er eerst een OTB ter visie wordt gelegd is er de mogelijkheid voor belanghebbenden om een zienswijze in te dienen. Hierdoor wordt het juridisch risico lager ingeschat dan in scenario A.

Anderzijds ontstaat er mogelijk een nieuw risico door de introductie van NRM 2021 tussen OTB en TB. De impact van NRM 2021 is nu nog niet te overzien. Mocht uit een gevoeligheidsanalyse tussen NRM 2020 en NRM 2021 blijken dat de verschillen groot zijn, dan kan dit leiden tot aanpassing van de scope van het project (ontwerp/geluidschermen/opgave stikstof), met vertraging als gevolg.

Kosten

Circa 2/3 van het taakstellend budget blijft na uitvoering van de maatregelen op korte termijn nog beschikbaar.

Bestuurlijke aandachtspunten

Dit scenario heeft mogelijk draagvlak bij de gemeente Utrecht, maar naar verwachting minder draagvlak bij andere gemeenten/provincie Utrecht, omdat op korte termijn geen structurele bereikbaarheids- en leefbaarheidsoplossing wordt geboden.