

Vragen en opwaardering m.b.t. SB Alternatief Ring Utrecht

Fractie	#	Vraag/input	Antwoord/reactie
<b>PvdD</b>	1	In de bijlage verkeer lezen wij het volgende: "In het lage scenario 2040 krimpt de hoeveelheid autoverkeer in de bak t.o.v. 2018. In het hoge scenario groeit het autoverkeer met name op etmaalbasis. Beide scenario's gemiddeld, wordt de spits nauwelijks drukker en is er op etmaalniveau een groei van ca 6% t.o.v. 2018." In hoeverre, is de verwachting, dat deze 6% toename een blijvend effect zijn?	We gaan uit van de meest actuele toekomstscenario's van de planbureaus. Verkeersberekeningen zijn uitgevoerd door het meest actuele landelijke model NRM (versie april 2022) en het regionale model (VRU). Hieruit komt de verwachting dat de autonome groei van ca 6% een blijvend effect zal zijn.
	2	Ondanks forse investeringen stijgt het autoverkeer dus alsnog met 6%. Als op alle duurzame alternatieven voor de auto (thuiswerken, fiets, OV) maximaal ingezet zou worden, wat zou de provincie dan kunnen besparen aan investeringen?	De 6 % groei heeft betrekking op de autonome situatie. Het totale maatregelenpakket van ARU zorgt er juist voor dat deze groei van het autoverkeer wordt beperkt en dat daarmee het autoverkeer verwerkt kan worden op de A27 binnen de bak. Autoverkeer zal ook de komende jaren een belangrijk onderdeel van het vervoersysteem zijn. Ook voor mensen uit minder verstedelijkte gebieden waar minder alternatieven voor handen zijn. Besparing op investeringen in regionale auto infrastructuur zal de druk op rijkswegen laten toenemen. Besparingen als onderdeel van het ARU-voorstel dragen daarom niet bij aan het slagen van het Alternatief.
<b>UtrechtNu!</b>	3	<u>Opwaardeerverzoek</u> : De fractie van UtrechtNu! wil tijdens de commissie van 17 januari deze Statenbrief opwaarderen. Het gaat ons om de recente presentatie van het Alternatief Ring Utrecht, met name de impact ervan op onze provincie en de verkeerscongestie. De fractie wil met de andere fracties en het college in debat over de haalbaarheid, de aannames, en de keuzes die zijn gemaakt om tot deze plannen te komen.	
<b>CDA</b>	4	<u>Opwaardeerverzoek</u> : Reden: we willen in gesprek over de uitvoerbaarheid van dit scenario, onder meer wat betreft de aanname van gebruik (en beschikbaarheid) van het openbaar vervoer en de haalbaarheid en betaalbaarheid van deze aanname.	
	5	het terugdringen van het gebruik van de auto op dit traject in relatie tot de verwachting (zie landelijk in het nieuws, NOS, 9 januari 2024) dat er sprake zal zijn van een grote toename van het autoverkeer de komende jaren.	Ook in de ARU analyses herkennen we de groei van het autoverkeer. We gaan hierbij uit van de meest actuele toekomstscenario's van de planbureaus. Verkeersberekeningen zijn uitgevoerd door het meest actuele landelijke model NRM (versie april 2022) en het regionale model (VRU).
	6	In het onderzoek is verkeersveiligheid meegenomen voor wat betreft de gevolgen voor het betreffende traject op de snelweg.	Er is geen specifiek onderzoek gedaan naar de effecten op andere wegen. Wel blijkt dat het ARU zorgt voor een beperking van de

		De verkeersveiligheid door toenemende verkeersdruk op andere wegen is niet onderzocht, zo is gebleken na beantwoording van vragen bij de presentatie van het alternatief. In hoeverre zal dit alsnog in beeld worden gebracht, door welke overheden en wanneer?	<p>groei van het autoverkeer op het onderliggend wegennet. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede.</p> <p>Zowel inhoudelijk als procesmatig komen er nog wel een aantal vervolgstappen aan. Dit voorstel werkt niet toe naar een besluit door raden of staten; het betreft immers een rijksweg. De planvorming en de besluitvorming daarover is een bevoegdheid van het Rijk.</p> <p>Er is dus, samen met het Rijk, nog veel werk te doen, maar wat ons betreft is met het aanbieden van het Alternatief Ring Utrecht een belangrijke eerste stap gezet.</p>
<b>GroenLinks</b>	7	<u>Opwaardeerverzoek</u> : Graag zou GroenLinks met de gedeputeerde en andere fracties van gedachten wisselen hoe we ervoor kunnen zorgen dat dit alternatief straks het echte plan wordt.	
<b>BBB</b>	8	<u>Opwaardeerverzoek</u> : Wij zijn nog niet overtuigd dat het gepresenteerde alternatief ook daadwerkelijk een goed alternatief is. Daarom gaan we hierover graag in debat met de Gedeputeerde en andere fracties.	
	9	Pijler 1 richt zich op het ontmoedigen van het autogebruik in en rondom de stad Utrecht. Hoe groot schat u de kans in dat deze maatregelen ook effectief zullen zijn?	ARU laat zien dat vraag gestuurd beleid gericht op vermindering autogebruik kan werken. Uitgangspunt hierbij is dat alle partijen, zowel Rijk als de Provincie en gemeenten, hierop onverminderd blijven inzetten. Gezamenlijke inspanning op deze maatregelen is dus een randvoorwaarde.
	10	Pijler 3 richt zich op het beter benutten van het wegennet. In het ontwerp wordt er vooral gekeken naar de NRU, maar wat zijn de effecten op het regionale wegennet?	De Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) is een belangrijke schakel in het regionale wegennet, en draagt bij aan de vermindering van de verkeersdruk op oa. de A27. Het ARU gaat uit van een gerealiseerde NRU met 3 verdiepte kruisingen, 2x2 rijstroken met ontwerpsnelheid 80 km/h. De generieke effecten van het ARU op het regionale wegennet zijn een vermindering van de groei van verkeer.
	11	De expertcommissie adviseert om verder uit te werken wat de effecten van de alternatieven op verschillende doelgroepen zijn. Bent u van plan dit advies over te nemen?	Zowel inhoudelijk als procesmatig komen er nog een aantal vervolgstappen aan. Er is, samen met het Rijk, nog veel werk te doen. Nader onderzoek naar doelgroepen zal hier naar verwachting onderdeel van zijn.
	12	Aan welke doelgroepen denkt u dan?	Doelgroepen die de expertcommissie adviseert zijn o.a. naar woongebied, inkomen en autobeschikbaarheid.
<b>PvdA</b>	13	<u>Opwaardeerverzoek</u> : Gezien er in dit proces bijvoorbeeld nog gesproken wordt over de NRU horen wij graag hoe de gedeputeerde hiernaar kijkt en zou de PvdA graag hierover	

		in gesprek gaan met de gedeputeerde en andere opwaarderende partijen.	
	14	Wat is de inzet van GS in de onderhandelingen over de NRU?	<p>Gemeente en provincie, realiseren in samenwerking met het Rijk, een 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 en bereikbare regio en een robuust nationaal wegennetwerk.</p> <p>Het Alternatief Ring Utrecht zorgt voor een minder sterke groei van het verkeer op de NRU dan het Tracébesluit. Desondanks neemt het verkeer op de NRU in de komende decennia toe. De huidige NRU heeft onvoldoende capaciteit om deze toekomstige verkeersvraag te kunnen verwerken. Omdat de NRU een belangrijke schakel is in het functioneren van het regionale en nationale wegennetwerk, hebben het Rijk, provincie en gemeente Utrecht al in 2010 afspraken gemaakt over de aanpak van de NRU. In het kader van de herprioritering van de Rijksbijdrage uit het Mobiliteitsfonds staat de NRU op dit moment op de pauzestand.</p> <p>De komende maanden werken gemeente en provincie kansrijke NRU-varianten uit om samen met het Rijk tot afspraken komen over één voorkeursvariant inclusief afspraken over het opnieuw activeren en realiseren van het project. In het eerste kwartaal van 2024 zullen wij u hierover nader informeren.</p>
<b>SGP</b>	15	<u>Opwaardeerverzoek</u> : - Graag doen we mee met de discussie in de commissie over de SB Alternatief Ring Utrecht.	
<b>VVD</b>	16	<u>Opwaardeerverzoek</u> : Op 20 december hebben wij zeker nog niet alles kunnen uitwisselen en vragen wat wij wilden over het aan het Rijk aangeboden pakket. (Ook omdat wij deze helaas niet tevoren konden ontvangen onder embargo.) Lijkt mij voor de hand liggend dat wij deze verder bespreken gegeven hoe breed dit leeft binnen onze provincie, alsook de financiële en mobiliteitsimplicaties.	
	17	Is in te schatten hoe groot het risico is dat draconische auto-ontmoedigende maatregelen nodig blijken wanneer verleiden tot OV en fiets toch moeilijker blijkt dan gehoopt?	<p>We hebben dit met een verkeersmodel berekend. Uitgangspunt hierbij is dat alle partijen, zowel Rijk als de Provincie en gemeenten, hierop onverminderd blijven inzetten. Gezamenlijke inspanning op deze maatregelen is dus een randvoorwaarde. Inschatten van het risico dat maatregelen minder effectief zijn dan gehoopt is lastig.</p> <p>Het Alternatief is een samenhangend pakket van maatregelen. Wat daarbij hoort, is dat je</p>

			tussentijds goed blijft monitoren om te kunnen bijsturen. Een voorbeeld zijn de parkeertarieven. Je kan tussentijds kijken of het ook werkt, of dat je ergens meer op moet inzetten. Hier zijn wel integrale analyses voor nodig, omdat effectiviteit van individuele maatregelen een sterke samenhang vertonen met de andere maatregelen uit het ARU-pakket.
	18	Hoe gelijkwaardig is het alternatief in een laag-groei scenario gecombineerd met uitblijven van betalen naar gebruik?	Er heeft een analyse van het ARU zonder de invoering van Betalen naar Gebruik (BnG) plaatsgevonden bij hoog-groeiscenario. De baten-kostenratio van het ARU is ook zonder de invoering van Betalen naar Gebruik boven de 1 (positief). In het lage scenario 2040 krimpt de hoeveelheid autoverkeer in de bak t.o.v. 2018. De verwachting is daarom dat in het niet berekende lage-groei scenario zonder BnG, de baten-kostenratio positiever zal zijn.
	19	Welke risico's bestaan er voor het verkeersoplossend vermogen in het regio ARU wanneer de NRU minder hoogwaardig wordt verbeterd dan nu gehoopt?	Zie vraag 10 en 14