



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Aan:

- het college van GS van de provincie Utrecht, t.a.v. dhr J.W.R. van Lunteren
- het dagelijks bestuur van het BRU, t.a.v. de heer A.J. Gerritsen
- het college van B&W van de gemeente Utrecht, t.a.v. dhr F. Lintmeijer

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
T 070 351 6171
F 070 351 7895
www.rijksoverheid.nl

Contactpersoon

-

T -

Ons kenmerk

IenM/BSK-2010/212787

Uw kenmerk

--

Bijlage(n)

1

Datum

Onderwerp afspraken Ring Utrecht en tram Utrecht CS-de Uithof

Geacht Bestuur,

Hierbij stuur ik u de afspraken die wij gemaakt hebben over het voorkeursalternatief van de Ring Utrecht en de tram tussen Utrecht Centraal en De Uithof. Ik ben tevreden met de uitkomst van dit constructieve proces.

Ik verzoek u per omgaande de afspraken schriftelijk te bevestigen.

Met vriendelijke groet,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

AFSPRAKENLIJST BESTUURLIJK OVERLEG
Ring Utrecht en Tram Utrecht Centraal - De Uithof
3 december 2010

1.	<p>Ring Utrecht / tram Utrecht CS-De Uithof</p> <ul style="list-style-type: none">❖ Besluit 1: Rijk en regio stellen vast dat het voorkeursalternatief voor de Ring Utrecht bestaat uit:<ol style="list-style-type: none">1. De uitbreiding van de capaciteit van de A27 aan de oostzijde van Utrecht en de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd, waarbij verkeersstromen worden gescheiden (ontweven).2. De uitbreiding van de A12 met een extra rijstrook in beide rijrichtingen op de parallelbaan.3. De opwaardering van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) tot een volwaardig onderdeel van de Ring Utrecht (minimaal 2x2 stroken, ongelijkvloers, maximumsnelheid tenminste 80 km/u).4. Hierbij gaat voor de uitbreiding van de A27 de voorkeur uit naar het verbreden van de bestaande bak met ongeveer 15 meter aan weerszijden (met in iedere rijrichting 7 rijstroken), inclusief een overkluizing met een lengte van ongeveer 250 meter. ❖ Besluit 2: Rijk en regio hebben bij het voorkeursalternatief de volgende afspraken gemaakt:<ol style="list-style-type: none">1. Rijk en regio trekken gezamenlijk op in de uitwerking van het voorkeursalternatief. De rol van Bevoegd Gezag wordt daarbij bepaald door de wettelijke procedures. Dit houdt in dat de Minister van Infrastructuur en Milieu het Bevoegd Gezag is voor de A12 en A27. Het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht en het college van Burgemeesters en Wethouders van de gemeente Utrecht vormen gezamenlijk het Bevoegd Gezag voor de opwaardering van de NRU.2. De regio voert de planstudie, de procedures en de realisatie voor de NRU voor eigen rekening en risico uit. Het rijk doet dit voor de A27 en A12;3. Rijk en regio geven gezamenlijk invulling aan het proces van de planstudies: de aansturing, de besluitvorming, de planning en de communicatie. Er is een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de 2^e Fase MER tot er een voorkeursvariant is voor zowel de NRU als de A27.4. Rijk en regio stellen na overleg met elkaar de Aanvullende Richtlijnen op voor de 2^e Fase MER. In de Richtlijnen en het MER wordt recht gedaan aan de verschillen in procedure en karakter van beide deelstudies. Hierbij wordt uitgegaan van twee MER-en, waarbij toegewerkt wordt naar een juridisch verdedigbaar besluit.5. De realisatie van de verbreding van de A12 wordt gefaseerd tot na 2020. De consequenties hiervan worden in de 2^e fase MER onderzocht.6. Als onderdeel van de MER 2^e fase NRU zullen o.a. de effecten van 80 km/u en 100 km/u op de NRU op de leefbaarheid (lucht en geluid) en op de inpassingsopgave in beeld gebracht worden.7. Als onderdeel van de MER 2^e fase NRU en de MER 2^e fase A27/A12 zullen o.a. de kansen voor het versterken van de ruimtelijke kwaliteit, de vermindering van de barrièrewerking van de betreffende wegen en de mogelijkheden voor het beperken van mogelijke effecten op de kwaliteit leefomgeving in beeld gebracht worden.8. Het rijk investeert € 1.200 miljoen (prijsspeil 2010, inclusief btw en BLD) in het project Ring Utrecht, waarvan een maximale bijdrage van € 140 miljoen (prijsspeil 2010, inclusief btw via bijdrage aan btw compensatiefonds) aan de opwaardering van de NRU.
-----------	--

9. De regiopartijen investeren € 50 miljoen (prijspeil 2010, exclusief btw) in de opwaardering van de NRU. Deze investering komt, op basis van de Bestuursovereenkomst Bereikbaarheid regio Utrecht uit 2006, bovenop de regio-investering van €500 mln in het VERDER-pakket.
10. Voorwaarde voor de rijksbijdrage is dat de regio de realisatie van de opwaardering van de NRU uiterlijk 2016 start, anders vervalt de rijksbijdrage. De regio doet voorstellen de start van de realisatie te versnellen. Deze voorwaarde hangt samen met de punten 12 en 14 van deze afsprakenlijst.
11. De rijksbijdrage aan de NRU wordt geïndexeerd op basis van de IBOI, conform uitkering door het ministerie van Financiën.
12. Het rijk start de realisatie van de verbreding van de A27 in 2016, conform het MIRT-projectenboek.
13. Rijk en regio verkennen samen de mogelijkheden van uitruil van bijdragen aan elkaars projecten, teneinde onnodige geldstromen te voorkomen. Het Rijk stelt zich garant voor een maximale compensatie van €15,5 miljoen, mocht de uitruil niet of niet voldoende tot resultaat leiden.
14. Rijk en regio overleggen hoe de realisatie van de A27 en de NRU op elkaar afgestemd kunnen worden, zodat de bereikbaarheid van de regio Utrecht zo optimaal mogelijk blijft.
15. De potentiële doortrekking van NRU door Leidsche Rijn vervalt in het kader van de planstudie Ring Utrecht. Dit geldt ook voor de daarbij behorende ruimtereservering.

❖ Besluit 3: Rijk en regio zijn voorts overeengekomen dat:

1. op basis van de probleemanalyse van het OV tussen Utrecht CS en de Uithof het wenselijk is om deze OV-verbinding te verbeteren teneinde de autonome groei van het aantal OV-reizigers en de uitbreidingsplannen voor de Uithof mogelijk te maken.
2. een second opinion op de MKBA en de businesscase moet uitwijzen dat deze twee studies van voldoende kwaliteit zijn en een oplossing met een tramverbinding een positieve MKBA score oplevert (MKBA > groter dan 1).
3. een second opinion moet uitwijzen dat een HOV-busbaan tussen Utrecht CS en de Uithof onvoldoende oplossend vermogen biedt (niet robuust genoeg om de toekomstige groei van het OV op te vangen) en bovendien dermate grote investeringen vraagt voor de aanlanding bij het Nationale Sleutelproject Utrecht CS (de OV-terminal) waardoor deze kosten niet opwegen tegen de baten.
4. er adequate afspraken worden gemaakt over de inpassing van de tramverbinding in het Nationale Sleutelproject Utrecht CS en de aansluiting op de SUNIJ-lijn.
5. het Rijk onder de voorwaarde van een positieve second opinion en MKBA-score een bijdrage levert van maximaal €110 miljoen (prijspeil 2010) aan de totstandkoming van een tramverbinding tussen Utrecht CS en de Uithof.