

Vergaderjaar 2010–2011

**31 089**

## **Urgentieprogramma Randstad**

**Nr. 77**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 december 2010

In mijn brief d.d. 29 november had ik u nog aangegeven voor het MIRT overleg op 6 december u helderheid te geven over de afspraken over de Ring Utrecht en de tram tussen Utrecht Centraal en De Uithof. Het verheugt mij om u mee te delen dat deze afspraken vandaag met de bestuurders uit de regio zijn gemaakt.

Met deze afspraken is het voorkeursalternatief voor de Ring vastgesteld. Dit behelst in hoofdlijnen dat de capaciteit van de Ring Utrecht fors zal worden uitgebreid: de A27 aan de oostzijde van de stad wordt verbreed tot 2x7 rijstroken, de Noordelijke Randweg Utrecht wordt opgewaardeerd tot volwaardige autoweg en de A12 tussen Oudenrijn en Lunetten met een rijstrook per richting wordt verbreed. Daarnaast wordt een tramverbinding tussen Utrecht Centraal Station en De Uithof aangelegd, ter vervanging van de busverbinding die zijn maximale capaciteit heeft bereikt.

De tekst van de besluiten vindt u in de bijlage bij deze brief. Ik verzoek u om deze bijlage als een aanvulling te zien van bijlage 1b bij mijn brief van 29 november 2010 met de uitkomsten van de BO-MIRT-overleggen (TK stuk 32 500 A, nr 12) en daarvan onderdeel te laten uitmaken.

#### **Proces Ring Utrecht**

Bij brief van 4 november 2009 (TK stuk 31 089, nr 56) heeft mijn ambtsvoorganger u geïnformeerd over de Voorkeursrichting voor de Ring Utrecht (Utrechtbrief). De Voorkeursrichting was gebaseerd op hoofdlijn-analyses op het gebied van verkeer en milieu. In de periode na het vaststellen van de Voorkeursrichting is alle informatie verzameld die benodigd was om een 1<sup>e</sup> Fase MER op te stellen. Dit 1<sup>e</sup> Fase MER voor de Ring Utrecht is in augustus 2010 verschenen en heeft een positief advies van de Commissie voor de m.e.r. gekregen.

Over dit MER heeft een consultatieronde plaatsgevonden bij lokale overheden, belangenorganisaties en omwonenden. De consultatieronde

heeft ondersteuning voor het gekozen alternatief Oost opgeleverd. Diverse reacties waarin gevraagd wordt om gedetailleerdere informatie, m.n. op het gebied van omgevingsaspecten, worden in de 2<sup>e</sup> Fase MER meegenomen. In de 2<sup>e</sup> Fase wordt het voorkeursalternatief gedetailleerd uitgewerkt. De in de 1<sup>e</sup> Fase verzamelde informatie diende voornamelijk om de verschillen tussen de alternatieven te kunnen bepalen. In de 2<sup>e</sup> Fase wordt ingezoomd op de optredende externe effecten op en inpassing in de omgeving.

In de brief van 15 juni 2010 (TK stuk 32 123 A, nr 113) met de uitkomsten van de BO-MIRT ronde voorjaar 2010 is u gemeld dat er een flink gat bestond tussen de kostenraming van de voorkeursrichting voor de Ring Utrecht en het beschikbare budget. Over het dichten van dit gat hebben de regiobestuurders en ik afspraken gemaakt. Onderdeel daarvan is het faseren van de A12-verbreding. Het beheersen van de kosten in de verdere planuitwerking voor de Ring zie ik als een belangrijk punt waar wij continu aandacht voor zullen hebben.

De betrokken regiobestuurders en ik hebben aldus de voorkeursrichting voor de Ring Utrecht omgezet in het voorkeursalternatief. Met de realisatie van dit voorkeursalternatief voldoet de Ring Utrecht aan de reistijdstreefwaarden zoals die in de Nota Mobiliteit zijn opgenomen. Een belangrijke verbetering van de bereikbaarheid van de stadsregio Utrecht en een grote verbetering voor het doorgaande autoverkeer uit het noorden en oosten van het land. Ongeveer een derde deel van het verkeer op de Ring is doorgaand verkeer, dat een herkomst en bestemming buiten de regio zelf heeft. Het voorkeursalternatief voor de Ring Utrecht is tevens het laatste voorkeursalternatief dat binnen het Randstad Urgent project «Draaischijf Nederland» is vastgesteld. Wij gaan nu voortvarend aan de slag met de tracé-uitwerking van de Ring, zodat dit belangrijke verkeersknelpunt niet langer dan nodig is op een oplossing hoeft te wachten.

### **Tram Utrecht CS – De Uithof**

In samenhang met het voorkeursalternatief voor de Ring Utrecht is afgesproken dat ik een financiële bijdrage zal leveren aan de realisatie van de tramverbinding tussen Utrecht Centraal en De Uithof, het universiteitscomplex en science park aan de oostzijde van de stad. De huidige busverbinding zit aan zijn maximale capaciteit en kan het groeiend aantal reizigers bijna niet meer aan. Voor de nabije toekomst wordt op deze verbinding dan ook een groot capaciteitsprobleem voorzien. Dit blijkt ook uit de Nationale Markt- en Capaciteits Analyse, die u bij brief van 29 juni 2010 (TK stuk 31 305, nr 180) is toegezonden. Een systeem- en kwaliteits-sprong op deze OV-verbinding is dus een noodzakelijke investering.

De minister van Infrastructuur en Milieu,  
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

## **AFSPRAKENLIJST BESTUURLIJK OVERLEG**

### **Ring Utrecht en Tram Utrecht Centraal – De Uithof**

**3 december 2010**

*Ring Utrecht / tram Utrecht CS-De Uithof*

*Besluit 1: Rijk en regio stellen vast dat het voorkeursalternatief voor de Ring Utrecht bestaat uit:*

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:*

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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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-ren, 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<sup>e</sup> fase MER onderzocht.
6. Als onderdeel van de MER 2<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> fase NRU en de MER 2<sup>e</sup> 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 (prijspeil 2010, inclusief btw en BLD) in het project Ring Utrecht, waarvan een maximale bijdrage van € 140 miljoen (prijspeil 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.