

Aanvullende Richtlijnen voor de 2^e Fase MER
van de Planstudie Ring Utrecht (onderdeel A12/A27).

Vastgesteld op 18 mei 2011,
overeenkomstig het bepaalde in art 7.15 Wet Milieubeheer,
door de Minister van Infrastructuur en Milieu

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Schultz van Haegen'. The signature is stylized and cursive, with a large loop at the end.

drs M. Schultz van Haegen

1. Inleiding

Vanwege de congestieproblematiek op de snelwegen rond Utrecht en Amersfoort is in 2008 een aantal planstudies gestart naar uitbreiding van de wegcapaciteit. De basis voor deze planstudies ligt in de Verkenning en Netwerkanalyse Regio Utrecht (september 2006) en de Bestuursovereenkomst Bereikbaarheid Regio Utrecht (november 2006). Eén van de planstudies betreft de Ring Utrecht. In 2008 zijn voor dit project de startbeslissing en de startnotitie uitgebracht.

De stap van startnotitie naar OTB/MER is bij de planstudie Ring Utrecht gesplitst in 2 Fasen. In de 1^e Fase is een aantal alternatieven op hoofdlijnen met elkaar vergeleken. Hieruit is een Voorkeursalternatief bepaald. In de 2^e Fase wordt het Voorkeursalternatief uitgewerkt tot Voorkeursvariant en vervolgens tot Ontwerp-Tracébesluit (OTB).

Op 18 mei 2009 zijn de Richtlijnen voor de 1^e Fase MER vastgesteld. Op basis daarvan is het 1^e Fase MER gemaakt, waaronder de Ruimtelijke Verkenning. Het 1^e Fase MER is op 17 augustus 2010 uitgebracht en onderwerp geweest van een consultatieronde bij gemeenten, bewoners en betrokken instanties. De Commissie voor de m.e.r. heeft op 13 oktober 2010 een -positief- toetsingsadvies over het 1^e Fase MER uitgebracht. Op 3 december 2010 is door het Bevoegd Gezag het Voorkeursalternatief (VKA) vastgesteld.

Bij de vaststelling van het VKA op 3 december 2010 zijn afspraken gemaakt over de inrichting van de 2^e Fase. Het rijk is Bevoegd Gezag voor de verdere besluitvorming inzake de onderdelen A12/A27 van de Ring. De gemeente Utrecht en de provincie Utrecht zijn Bevoegd Gezag voor het onderdeel Noordelijke Randweg Utrecht (NRU). In lijn daarmee stelt de minister van IenM de Aanvullende Richtlijnen voor de 2^e Fase MER voor de A12/A27 vast en de gemeenteraad van Utrecht die voor de NRU. De afspraken van 3 december 2010 zijn in bijlage 1 van deze Aanvullende Richtlijnen opgenomen.

- 1.1 De afspraken die op 3 december 2010 gemaakt zijn, maken onderdeel uit van de Aanvullende Richtlijnen, voor zover zij opgenomen zijn onder 'besluit 1' of 'besluit 2' en indien zij betrekking hebben op de A12/A27.

Voorliggend document betreft de Aanvullende Richtlijnen voor de 2^e Fase MER Ring Utrecht, onderdeel A12/A27. Deze Richtlijnen zijn gebaseerd op het richtlijnenadvies van de Commissie voor de m.e.r. (rapportnr 2505-49, 7 april 2011) en op de opbrengst van de consultatieronde (Consultatiedocument MER 1^e Fase planstudie Ring Utrecht, oktober 2010). De Aanvullende Richtlijnen zelf zijn in dit document herkenbaar aan de nummering.

2. Voorkeursalternatief (VKA)

- 2.1 Dit Voorkeursalternatief dient, voor zover het betrekking heeft op de A12 en de A27 te worden uitgewerkt tot een voorkeursvariant. Vervolgens vindt nadere uitwerking plaats in een Ontwerp-Tracébesluit (OTB). De milieu-effecten van deze uitwerking worden beschreven in de 2^e fase MER Ring Utrecht (onderdeel A12/A27).
- 2.2 Als studiegebied voor de verkeerseffecten voor het HWN geldt het tracé van:
 - de A12 van en met knooppunt Oudenrijn tot en met knooppunt Lunetten
 - de A27 van en met de aansluiting Bilthoven tot knooppunt Everdingen
 - de A28 vanaf het begin tot en met de aansluiting Uithof.
- 2.3 De rijstrookindeling, het aantal rijstroken, de ontwerpsnelheid en de plaats en vorm van de overgangen moet in de 2^e Fase MER worden aangegeven en onderbouwd, binnen de randvoorwaarden van de afspraken van 3 december 2010.

3. Afstemming met de NRU

Voor de uitwerking van de aanpassingen aan de NRU wordt een bestemmingsplanprocedure doorlopen, waarvoor de gemeente Utrecht Bevoegd Gezag is. Voor de A12/A27 wordt een Tracéwetprocedure doorlopen, en daarvoor is de minister van Infrastructuur en Milieu Bevoegd Gezag.

In de 2^e Fase MER Ring Utrecht wordt het MER voor de onderdelen A12/A27 separaat van het MER voor het onderdeel NRU opgesteld. Voor de A12/A27 en voor de NRU gelden namelijk verschillende inhoudelijke kaders. Het betreft hier verschillen in beleidsdoelstellingen, uitgangspunten en detailniveau van onderzoeken. De aanpassingen aan de NRU en die aan de A27 sluiten bij knooppunt Utrecht-Noord op elkaar aan.

- 3.1 Draag zorg voor een goede afstemming met het 2^e Fase MER van de NRU vwb de input (verkeerscijfers, autonome situatie) voor de bepaling van milieu-effecten en vwb de begrenzing van de studiegebieden.
- 3.2 Geef een duidelijke en eenduidige grens aan tussen de onderdelen A27 en NRU.
- 3.3 Geef aan hoe met de verschillen in planning, de verschillende zichtjaren en de verschillen in uitkomst van de (verkeers)modellen wordt omgegaan. Hou daarbij als referentiejaar 2030 aan, waarin de NRU als uitgevoerd wordt verondersteld (de NRU houdt 2020 aan waarbij de A12/A27 als niet-uitgevoerd wordt verondersteld).
- 3.4 Draag er zorg voor dat de relevante milieu-effecten in overlappende studiegebieden afgestemd en waar nodig gecumuleerd in beeld gebracht worden.

4. Relatie met Richtlijnen 1^e Fase MER

Zoals ook opgenomen in de Richtlijnen voor het 1^e Fase MER, zijn de Richtlijnen voor de 2^e Fase MER Ring Utrecht (onderdeel A12/A27) aanvullend op de Richtlijnen 1^e fase MER van 18 mei 2009. Voorliggende Aanvullende Richtlijnen voor de 2^e Fase MER zijn dus niet zelfstandig lees- en uitvoerbaar. De Richtlijnen voor de 1^e Fase MER zijn opgenomen in bijlage 1 bij dit document.

4.1 De Richtlijnen MER 1^e fase Ring Utrecht van 18 mei 2009 zijn eveneens van toepassing op de 2^e Fase MER voor zover zij ingaan op de uitwerking van het VKA en voor zover zij niet worden overruled door voorliggende Aanvullende Richtlijnen 2^e Fase MER.

In Bijlage 2 van deze Aanvullende Richtlijnen is een tabel opgenomen met de 'overruled' Richtlijnen 1^e Fase.

In het 1^e Fase MER Ring Utrecht en de Ruimtelijke Verkenning is al veel informatie opgenomen m.b.t. de effectuitwerking en de beschrijving van de huidige en de referentiesituatie.

4.2 Maak bij het vervaardigen van het 2^e fase MER gebruik van de informatie die al is verzameld in het kader van de 1^e Fase MER.

Waar in dit document "2^e fase MER" staat, wordt bedoeld: het MER 2^e Fase Ring Utrecht, onderdeel A12/A27.

5. Doelbereik

De bereikbaarheids- en omgevingsdoelstellingen zijn reeds beschreven in paragraaf 3.2 van de 1^e Fase Richtlijnen. Zij behoeven geen wijziging en slechts een enkele aanvulling. De omgevingsdoelstelling (uit de 1^e Fase Richtlijnen) geldt voor het algemene beeld. Niet voor elke woning afzonderlijk wordt gegarandeerd dat de luchtkwaliteit niet verslechtert en de geluidhinder niet verergert.

5.1 Onderzoek wat de relevante ruimtelijke ontwikkelingen zijn in de directe omgeving van de A12/A27 en geef aan welke (kleinschalige) maatregelen er aan de A12/A27 genomen kunnen worden om deze ontwikkelingen te versterken. Kijk hierbij ook naar de ideeën uit de rapportage "versterk de ruimtelijke kwaliteit Ring Utrecht" van de NMU c.s.

5.2 Beschrijf de bereikbaarheidsdoelstellingen voor het OWN en het beleid van de betreffende gemeenten en provincie vwb de toegangscapaciteit en -routes van en naar de stedelijke en dorpskernen, in ieder geval voor die wegen waar de intensiteit

- significant wordt beïnvloed door de aanpassingen aan de A12/A27 en/of mogelijke aanpassingen aan de aansluitingen.
- 5.3 Hou rekening met de beleidswijzigingen die mogelijk uitvloeisel zijn van de actualisatie van de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit.
 - 5.4 Beschrijf de effecten van een snelheidsverhoging naar 130 km/u als dit na beleidswijziging op de Ring Utrecht van toepassing blijkt te zijn.
 - 5.5 Ga er van uit dat het project adequaat aansluit op de A27 tussen Lunetten en Everdingen.

6. Van Voorkeursalternatief tot Voorkeursvariant (VKV)

In het VKA zit nog een aantal vrijheidsgraden. Dit heeft als gevolg dat het VKA een groot aantal verschillende varianten kent. Om een omvangrijke onderzoekslast te voorkomen, worden niet alle varianten gedetailleerd onderzocht alvorens een keuze te maken. De belangrijkste variantkeuzen zijn:

- Sorteren voor of in de knopen (incl. volledige of halve aansluiting Veemarkt en de consequenties voor de Waterlinieweg)
 - De ligging van de bypass (bij sorteren voor de knopen)
 - 2x6 of 2x7 op de A27 (bij sorteren voor de knopen)
 - 100 of 120 km/u.
- 6.1 De term 'alternatief' is voorbehouden aan het Voorkeursalternatief VKA. De verschillende uitwerkingen van het VKA dienen aangeduid te worden met de term 'varianten'. Verschillen in uitwerking van een variant heten 'subvarianten'.
 - 6.2 Stel een zgn belemmeringenkaart op waarop wordt vastgelegd welke belemmeringen het zwaarst wegen. Bepaal mede aan de hand van deze belemmeringenkaart de milieugevolgen ten behoeve van de variantkeuzes zoals hieronder beschreven.
 - 6.3 Bepaal de realistische (sub)varianten. (Sub)varianten die technisch onmogelijk zijn, die niet voldoen aan de verkeerskundige doelen van het project, die het beschikbare budget ver overschrijden, of op voorhand bijzondere ongunstige omgevingseffecten hebben zijn geen realistische (sub)varianten.
 - 6.4 Alternatieven en varianten die in de 1^e Fase zijn afgefallen, worden in de 2^e Fase niet weer onderzocht (o.a. 80 km/u op de A27, variant zonder bakverbreding).
 - 6.5 Onderzoek ook een zgn MINA-variant, een variant die net aan de bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsdoelstellingen voldoet.
 - 6.6 Bepaal van de realistische (sub)varianten de relevante milieueffecten. Werk deze uit op het niveau dat bij de besluitvorming over die varianten hoort.
 - 6.7 De relevante milieueffecten betreffen die effecten, die onderscheidend zijn bij de te maken keuze. Dit betreft in elk geval geluid, luchtkwaliteit en ruimtebeslag. Waar nodig betreft het ook natuur, landschap, cultuurhistorie en (grond)water.

6.8 Omdat het een groot aantal mogelijke varianten betreft, worden deze effecten waar mogelijk kwalitatief beschouwd, bv dmv expert-judgement. De verwachting is dat, naarmate de trechterfase vordert, er meer behoefte zal bestaan aan kwantitatieve effectbepalingen.

7. Milieugevolgen en effectbeschrijving van de Voorkeursvariant (VKV)

Algemeen:

- 7.1 Bepaal de milieu-effecten van de VKV, de huidige situatie en de autonome ontwikkeling in 2030.
- 7.2 Bepaal een minimum- en een maximumsituatie voor de autonome ontwikkeling en beschrijf waaruit die situaties bestaan.
- 7.3 Bepaal de milieu-effecten van de VKV zoveel mogelijk kwantitatief.
- 7.4 Geef aan wat de benodigde mitigerende maatregelen zijn.
- 7.5 Geef de effecten zoveel mogelijk weer in overzichtstabellen en op kaarten.
- 7.6 Maak onderscheid tussen doelbereik van het voornemen en (positieve of negatieve) milieu-effecten.
- 7.7 Maak onderscheid tussen effecten in de aanlegfase en in de gebruiksfase.
- 7.8 Geef op kaart aan wat als studiegebied wordt beschouwd voor de verschillende milieu-aspecten.
- 7.9 Breng daarbij de relevante zichtjaren in beeld. Voor de A12/A27 is dat in elk geval 2030 met een mogelijke tussenstap 2020.
- 7.10 Beschrijf welke rekenregels en -modellen gehanteerd zijn en onderbouw eventuele keuzes daarbij.

Verkeer:

- 7.11 Geef een toelichting op de gebruikte verkeersmodellen en de aannames die daarin zijn gebruikt.
- 7.12 Geef aan welk basis- en prognosejaar wordt gehanteerd. Prognosejaar = 2030.
- 7.13 Geef aan welke overige uitgangspunten in de verkeersmodellen worden gehanteerd.
- 7.14 Indien door het wegontwerp van de A12/A27 belangrijke routes voor het langzaam verkeer verbeteren of verslechteren, moet worden aangegeven wat daarvan de consequenties zijn.
- 7.15 De effecten van één of andere vorm van prijsbeleid worden niet onderzocht.

Geluid:

- 7.16 Breng de benodigde geluidreducerende maatregelen in beeld, conform de geldende normen, richtlijnen en voorschriften. Let daarbij op het verloop van de beleidsontwikkelingen (i.c. Swung/GPP's).

Luchtkwaliteit:

- 7.17 Beschrijf de effecten op emissies en oppervlakte belast gebied, van fijnstof (PM10 en PM 2,5, deze laatste in kwalitatieve zin) en NO₂, zowel op het hoofdwegennet als op het onderliggend wegennet. Maak daarbij gebruik van berekeningen die voldoen aan de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit 2007.
- 7.18 Presenteer de resultaten van de berekeningen bij voorkeur op kaarten met verschilcontouren en geef per concentratieklasse het aantal en de ligging van woningen en andere gevoelige objecten.
- 7.19 Maak aannemelijk dat het project past binnen, of in ieder geval niet strijdig is met, het NSL.

Externe Veiligheid:

- 7.20 Geef aan wat er bij de aanpassingen aan de A12 en de A27 gedaan kan worden om het groepsrisico ter plaatse te verminderen, als er sprake is van een toename. Hou daarbij rekening met hetgeen eventueel in andere kaders (Basisnet) met betrekking tot dit punt wordt afgesproken. Mocht het Basisnet niet zijn ingevoerd, dan moet worden teruggevallen op hetgeen over externe veiligheid in de 1^e Fase Richtlijnen is vermeld.

Gezondheid:

- 7.21 Voor de effecten op de volksgezondheid wordt verwezen naar de effectbepaling van geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, en het MMA.

Natuur:

- 7.22 Bepaal de effecten op natuurgebieden voor de aspecten geluid, lichteffecten, verdroging en stikstofdepositie. Let op de ontwikkelingen mbt de te hanteren richtlijnen (o.a. Programmatische Aanpak Stikstof). Geef aan wat de effectafstand per onderdeel is en besteed daarbij aandacht aan het Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen.

Landschappen Cultuurhistorie en barrièrewerking:

- 7.23 Beschrijf en visualiseer de landschappelijke inpassing van de weg, inclusief de bijbehorende voorzieningen die mede van invloed zijn op de ruimtelijke kwaliteit (zoals geluidwerende voorzieningen, tunnels, viaducten, aansluitende wegen, bewegwijzering, verlichting en overige inpassingsmaatregelen).
- 7.24 Besteed daarbij aandacht aan:
 - de specifieke kenmerken van het stedelijk gebied, zoals woongebieden en aangrenzende wijken

- de specifieke kenmerken van het aangrenzende landelijk gebied
- de Nieuwe Hollandse Waterlinie
- de langzaam verkeerroutes van en naar de Uithof
- de visueel-ruimtelijke structuur: openheid, zichtlijnen en beelddragere
- cultuurhistorische kenmerken: verkavelingsrichting, elementen en samenhang
- gebieden met verwachte en bekende archeologische waarden
- geomorfologische kenmerken, reliëf, bekensystemen en waterlopen
- routestructuren, fysieke scheidingen en barrièrewerking voor langzaam verkeer
- functies in de omgeving, waaronder recreatieve functies.

Bodem en Water

- 7.25 Geef de mogelijke effecten weer op bodem en water, o.a. verdroging, aantasting van de fundering van woningen, en de kwaliteitsverandering van oppervlaktewater.
- 7.26 Geef de mogelijke effecten weer op grond- en oppervlaktewater. Besteed daarbij specifieke aandacht aan tijdelijke en permanente wijzigingen van grondwaterstanden met mogelijke verdroging, aantasting van de fundering van woningen en mogelijke grondwateroverlast. Besteed tevens aandacht aan de waterbergingsopgave en de kruisingen met belangrijke waterwegen (inpassing, passage flora en fauna).
- 7.27 Geef de mogelijke mitigerende maatregelen aan om de negatieve effecten te verminderen.
- 7.28 Geef aan waar mogelijke locaties van bodemverontreiniging zich bevinden.
- 7.29 Beschrijf de milieugevolgen van het eventueel lekragen van de folieconstructie.

MMA (Meest Milieuvriendelijk Alternatief)

- 7.30 Ga voor de beschrijving van het MMA uit van de 'klassieke' benadering, waarbij extra mitigerende en compenserende maatregelen worden bepaald (spoor 3 uit het 1^e Fase MER) en besteed daarbij aandacht aan de mogelijkheden ruimtelijke kansen te benutten, barrièrewerking te verminderen en de landschappelijke inpassing van de weg te verbeteren (conform spoor 1 uit het 1^e Fase MER).
- 7.31 Geef in het MMA onder meer het volgende aan:
- Bepaal de geluidbelasting in de referentiesituatie zonder medeneming van de projecten NRU, A27/A1, A27 Everdingen-Lunetten, A27 Lunetten-Rijnsweerd en A28 Utrecht-Amersfoort en -indien onderzoekstechnisch mogelijk- de spoorverbreding Utrecht-Houten.

- Bepaal aan de hand hiervan de geluidwerende maatregelen voor de VKV die genomen zouden worden als de hierbovengenoemde projecten beschouwd zouden worden als niet uitgevoerd en geef aan welke extra zijn bovenop de maatregelen die vanwege punt 7.16 bepaald worden.
- Geef aan welke aanvullende maatregelen mogelijk zijn om geluid- en luchteffecten te verminderen.

8. Leemten in kennis

Onderdeel 8 van de Richtlijnen MER 1^e Fase Ring Utrecht is ook van toepassing op het 2^e Fase MER Ring Utrecht, onderdeel A12/A27.

9. Presentatie

- 9.1 Zorg in de rapportage en in de presentaties daaromheen voor een duidelijke uitleg van het proces (1^e Fase MER, VKA, 2^e Fase MER, OTB, TB) zodat betrokkenen het kunnen begrijpen en het uiteindelijke resultaat (in dit geval het OTB) uit dit proces kunnen afleiden)
- 9.2 Het 2^e Fase MER dient een samenvatting te bevatten die zelfstandig leesbaar en publieksvriendelijk is, een transparante beschrijving geeft van de problemen, doelen, alternatieven en (milieu-effecten), en een goede afspiegeling is van de inhoud van het 2^e Fase MER.
- 9.3 Besteed daarbij bijzondere aandacht aan de vergelijking van de verschillende inrichtingsopties en de beschrijving van de onderscheidende punten op de verschillende thema's.
- 9.4 Zorg voor voldoende duidelijk kaart- en ander beeldmateriaal, waaruit duidelijk de huidige en toekomstige situatie blijken.

--//--

BIJLAGE 1: AFSPRAKENLIJST BESTUURLIJK OVERLEG
Ring Utrecht en Tram Utrecht Centraal - De Uithof
3 december 2010

1.	<p>Ring Utrecht / tram Utrecht CS-De Uithof</p> <p>❖ <u>Besluit 1:</u> Rijk en regio stellen vast dat het voorkeursalternatief voor de Ring Utrecht bestaat uit:</p> <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. <p>❖ <u>Besluit 2:</u> Rijk en regio hebben bij het voorkeursalternatief de volgende afspraken gemaakt:</p> <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-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^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 (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.

- | | |
|--|---|
| | <p>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.</p> |
|--|---|

BIJLAGE 2: TABEL MET 'OVERRULEDE' RICHTLIJNEN 1^E FASE:

Wat?	RL 1 ^e Fase	ARL 2 ^e Fase
Bevoegd Gezag	MV&W, MVRM, gem Ut, prov Ut	MI&M voor A12/A27, gem en prov voor NRU
Indeling in fasen	2 Fasen, 2 ^e fase = uitwerking VKA tot OTB	2A: uitwerking tot VKV, 2B: uitwerking VKV tot OTB
Detailniveau onderzoeken	IN 2 ^E Fase: zoveel mogelijk kwantitatief	2A: zoveel mogelijk kwalitatief; 2B: zoveel mogelijk kwantitatief
Externe Veiligheid?	Bepaal PR en GR	Sluit aan bij Basisnet (= beleidsvernieuwing t.o.v. RL 1 ^e Fase)
Studiegebied	Verkeer: zie 6.3.4	Studiegebied voor verkeerseffecten is aangepast (zie 2.2)

