

TOELICHTING BIJ HET VERZOEK OM ADVIES VOOR DE RICHTLIJNEN VOOR HET 2^E FASE MER RING UTRECHT, ONDERDELEN NRU EN A12/A27

1. Procedure en Bevoegd Gezag

De Startnotitie voor de Ring Utrecht is in december 2008 verschenen. Hierin worden de bereikbaarheidsproblemen beschreven die zich (gaan) voordoen op de hoofdwegen die om de stad Utrecht liggen. Vanuit 4 basisprincipes (niet verbreden, verbreden, spreiden en sorteren) is een handvol alternatieve oplossingsrichtingen bepaald. Deze oplossingsrichtingen bestaan bijna allemaal uit aanpassingen van zowel rijkswegen als regionale wegen (wegen die in beheer zijn bij provincie dan wel gemeente). Daarom bestond het Bevoegd Gezag voor het 1^e Fase MER uit het rijk, de provincie en de gemeente Utrecht.

Op 3 december 2010 hebben de Bevoegde Gezagen in gezamenlijkheid het Voorkeursalternatief (VKA) bepaald. In het VKA wordt verbreding van de rijkswegen A12 en A27 voorzien plus aanpassingen aan de regionale NRU (Noordelijke Randweg Utrecht). Een kopie van de afsprakenlijst over het VKA is bij deze toelichting gevoegd. Daarin staan ook afspraken over de manier waarop het VKA in de komende periode zal worden uitgewerkt. Het vervolgproces voor de Ring Utrecht bestaat uit de uitwerking van het Voorkeursalternatief tot de besluiten die nodig zijn om de realisatie te kunnen starten. Afgesproken is dat voor de verschillende onderdelen van de Ring verschillende procedures gevolgd worden, leidend tot verschillende besluiten. De procedures voor de A12/A27 en de NRU zullen vanaf dit punt uiteen gaan lopen. Voor de verbreding van de A12 en de A27 wordt conform de Tracéwetprocedure toegewerkt naar een (Ontwerp-)Tracébesluit. De daarvoor benodigde milieu-informatie wordt neergelegd in het zgn 2^e Fase MER. Voor het onderdeel Noordelijke Randweg Utrecht wordt de procedure doorlopen die leidt tot een bestemmingsplan. In deze procedure wordt eveneens een MER opgesteld.

Vanwege de verschillen in onder meer ontwerprichtlijnen en de toetsing van milieuaspecten aan beleidsuitgangspunten zullen er verschillen tussen beide MER-ren optreden. Daarnaast is er ook verschil in Bevoegd Gezag. Voor de verbreding van de A12 en de A27 is het rijk Bevoegd Gezag (i.c. de minister van IenM), voor de aanpassingen aan de NRU zijn de gemeente Utrecht en de provincie Utrecht Bevoegd Gezag.

Voor beide procedures geldt dat de 2^e Fase MER voortborduurt op hetgeen in de 1^e Fase al is onderzocht. De MER-ren 1^e en 2^e Fase vormen tezamen de onderbouwing van de uiteindelijk te nemen besluiten. Er wordt derhalve geen nieuwe MER-procedure gestart, maar voortgegaan op de ingeslagen weg. De Richtlijnen voor de 2^e Fase MER zullen dus ook aanvullend zijn op de Richtlijnen voor de 1^e Fase MER, die zelf ook al voor een (klein) deel gericht zijn op de detailuitwerking in de 2^e Fase.

2. Trechtering van het aantal varianten

Voor zowel de A12/A27 als voor de NRU geldt dat er binnen het VKA een groot aantal varianten te bedenken zijn. Om het aantal varianten terug te dringen en uiteindelijk één variant uit te werken tot OTB, moeten er in de 2^e Fase in een vroegtijdig stadium keuzes gemaakt worden. Hierbij kunnen alle varianten niet eerst gedetailleerd onderzocht worden voordat deze keuzes gemaakt worden.

Het maken van keuzes in een dergelijk trechteringsproces is niet nieuw. In het kader van Sneller en Beter is er een methodiek gemaakt in de Handreiking Zinnvolle Effectbepaling. Daarbij is het uitgangspunt dat de noodzakelijke beslisinformatie bestaat uit de relevante effecten die op een toegespitst detailniveau beschreven worden. De in Sneller & Beter voorziene projectprocedure (verkenning-voorkeursbeslissing-planstudie-tracébesluit) is echter anders dan in het kader van de

Ring Utrecht wordt gevolgd (de verkorte Tracéwetprocedure met 2 fasen en Voorkeursalternatief). Het VKA voor de Ring Utrecht biedt op onderdelen dan ook meer uitwerkingsruimte dan de voorkeursbeslissing zoals die voorzien is in S&B. De handreiking mbt de trechtering van varianten uit de Koepelnotitie Zinvol Effect Bepalen is dus niet één op één van toepassing op de situatie bij de Ring Utrecht.

Toch is het verstandig bij het keuzeproces van de Ring zoveel mogelijk aan te sluiten bij hetgeen in het kader van Sneller & Beter reeds is vastgelegd.

Bij de keuzes die voor de A12/A27 in een vroegtijdig stadium gemaakt moeten worden gaat het onder meer om:

- sorteren voor of in de knopen van de bypass A27,
- het aantal rijstroken,
- symmetrische of asymmetrische verbreding,
- de te hanteren ontwerpsnelheid (100 of 120 km/u), en
- een variant waarin de toevoeging van asfalt wordt geminimaliseerd.

Het voorgaande in gedachten hebbend, zien wij op dit moment een trechteringsproces voor ons dat in grote lijnen uit 3 stappen bestaat:

Stap 1: Bepalen van de go/no go's (realistische varianten). Een aantal aspecten zijn van zodanig wezenlijk belang dat de varianten die daarmee strijdig zijn zonder nader onderzoek kunnen worden weggeschreven. Hierbij valt te denken aan:

- technisch onmogelijke varianten, bv niet aansluitend qua hoogteligging
- varianten die het taakstellend budget (fors) overschrijden, bv ondergrondse liggingen (dit geldt met name voor de A12/A27; bij de NRU zullen wel ondergrondse liggingen beschouwd worden)
- varianten die bijzondere, ongunstige omgevingseffecten kennen, zoals de sloop van een fort uit de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

In deze stap worden de varianten dus alleen op milieu-effecten onderzocht voor zover deze een mogelijke "no-go" kunnen betekenen.

Stap 2: Voor de resterende variantkeuzes wordt gezocht naar de onderscheidende (milieu-) aspecten die voor die keuzes bepalend zijn.

Bij deze keuzes lijken geluidhinder, luchtkwaliteit, ruimtebeslag en verkeerskundige effecten de bepalende aspecten. Op deze aspecten kunnen de te beschouwen varianten zodanig verschillende effecten hebben dat deze invloed kunnen hebben op de te maken keuze. Andere aspecten zijn voor deze keuze niet onderscheidend en hoeven dus ook niet onderzocht te worden. De onderscheidende aspecten zullen tbv de variantkeuze beschreven moeten worden op het detailniveau dat bij de keuze past. Waar mogelijk zal gebruik gemaakt worden van kwalitatieve beschouwingen, (mede) op basis van expert judgement.

Stap 3: Het trechteringsproces heeft als doel om uiteindelijk te komen tot één voorkeursvariant (VKV). Deze VKV wordt voor wat betreft de A12/A27 vervolgens uitgewerkt tot (Ontwerp-) Tracébesluit en voor wat betreft de NRU uitgewerkt tot bestemmingsplan. Van deze VKV worden in stap 3 in het MER alle milieu-effecten en mitigerende maatregelen beschreven conform de daarvoor gebruikelijke richtlijnen.

3. Zichtjaren in de overlapgebieden

Om de verschillende milieu-effecten en de benodigde mitigerende maatregelen van het uiteindelijke voorstel (de voorkeursvariant) te bepalen, moeten deze worden beschreven voor een bepaald jaar na openstelling van de nieuwe weg. Deze zichtjaren zijn niet voor alle effecten aan elkaar gelijk. De NRU en de A12/A27 kennen een nogal uiteenlopende prognose vwb de realisatie. De NRU zal een aantal jaren eerder gereed zijn dan de A12/A27. Het zichtjaar, bv "10 jaar na openstelling", is dus voor de NRU en voor de A12/A27 verschillend. Voor de gebieden die in het invloedsgebied van zowel de NRU als de A27 liggen (de zgn overlapgebieden) en de inwoners daarvan levert dit dus voor de verschillende onderdelen van de Ring verschillende effectbepalingen op. Daarbij komt dat voor de NRU en de A12/A27 verschillende verkeersmodellen gebruikt worden, welke voor dezelfde zichtjaren tot verschillende verkeershoeveelheden komen. De effecten in de zichtjaren worden van deze verkeershoeveelheden afgeleid en zullen dus altijd van elkaar verschillen.

--/--

AFSPRAKENLIJST BESTUURLIJK OVERLEG

Ring Utrecht en Tram Utrecht Centraal - De Uithof

3 december 2010

1.	Ring Utrecht / tram Utrecht CS-De Uithof ❖ <u>Besluit 1</u>: 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. ❖ <u>Besluit 2</u>: 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^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. ❖ <u>Besluit 3: Rijk en regio zijn voorts overeengekomen dat:</u> 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.
--	---