

Noordelijke Randweg Utrecht



Eindrapportage

[In het kader van de Regeling Risicovolle Projecten]

versie 1.0



Gemeente Utrecht

Utrecht.nl/NRU

Dashboard algemeen

Dit is de eindrapportage NRU in het kader van de Regeling Risicovolle Projecten (artikel 10). Het onderhoud aan de NRU met de korte-termijn-maatregelen en de studie naar de toekomstige NRU-varianten gaan intussen door, maar de RRP is hierop niet van toepassing.

In de [raadsbrief over de NRU van 14 maart 2024](#) hebben we aangekondigd de toepassing van de RRP voor de NRU te willen pauzeren. Het project NRU bevindt zich momenteel wederom in een studiefase. Conform de Regeling Risicovolle Projecten rapporteren we aan uw raad over risicovolle projecten en hun verschillende aspecten van projectbeheersing (tijd, geld, risico's etc.). In fase waarin de NRU zich bevindt is deze halfjaarlijkse rapportage aan de Raad niet zinvol. We zijn bezig met voorbereiden van besluitvorming over de aanpak van de NRU. De risico's van het project NRU zijn niet verdwenen, maar kunnen zich in deze 'studieperiode' niet manifesteren.

Als er een voorkeursvariant (inclusief financiële dekking) voor de NRU aan uw Raad wordt voorgelegd, zullen we gelijktijdig het project NRU opnieuw opstarten en iken. Het ligt voor de hand dat het nieuwe project NRU dan weer deel uit zal maken van de RRP. De bekostiging van het project NRU en de verdeling van (financiële) risico's hebben onze aandacht. Het onderhoud aan de NRU met de korte-termijn-maatregelen en de studie naar de toekomstige NRU-varianten gaan intussen door, maar de RRP is voorlopig niet van toepassing. We informeren de Raad via raadsbrieven over de voortgang van het project NRU in huidige vorm (met huidige kaders).

Eindstand Project Noordelijk Randweg Utrecht

Met dit dashboard wordt op hoofdlijnen een overzicht gegeven van belangrijke aspecten over de realisatie van het project van start tot nu.

Vragen uit artikel 10 lid a.t/m h.	Eindstand	Toelichting
Oorspronkelijke doelstellingen bereikt?	■	Doelstellingen zijn nog niet bereikt. Het project NRU is o.a. vanwege financiële tekorten en stikstofproblematiek nog niet uitgevoerd.
Beoogde activiteiten uitgevoerd?	■	Niet van toepassing omdat uitvoeringsfase niet gestart is.
Kosten binnen de oorspronkelijke raming?	■	Het project NRU bleek niet uitvoerbaar omdat kostenramingen lieten zien dat projectbudget niet toereikend was.
Oorspronkelijke planning gerealiseerd?	■	Planning is met name niet gerealiseerd vanwege tekort aan budget.
Beoogde kwaliteit gerealiseerd	■	Niet van toepassing omdat uitvoeringsfase niet gestart is.
Risico's gedurende het project beheerst?	■	NRU is tijdig 'on hold' gezet toen uit nieuwe kostenramingen bleek dat er financiële tekorten waren. Hiermee is voorkomen dat gemeente Utrecht onverantwoord grote financiële risico's zou nemen. Geleerde les is dat de gemeente niet zelfstandig alle financiële risico's van een project met omvang van de NRU kan dragen.
Organisatie goed gefunctioneerd?	■	Aandachtspunt is dat door lange looptijd van het project er ambtelijk diverse wisselingen van bezetting zijn geweest. Risico is dat kennis verloren gaat.
Geleverde informatie toereikend geweest?	■	Algemeen beeld is dat uw Raad in de loop der jaren middels 12 voortgangsrapportages en diverse raadsbrieven voldoende is geïnformeerd over stand van zaken van het project NRU. Er is veel geïnvesteerd in de samenwerking met omwonenden. Door de lange duur van het project is dat niet altijd naar tevredenheid van bewoners geweest.

■ Conform afspraken startdocument | ■ Een deel van de afspraken uit het startdocument is gerealiseerd, een deel niet | ■ Afspraken uit het startdocument zijn niet gehaald.

Een toelichting op de indicatoren wordt verder in de rapportage gegeven.

Nog openstaande risico's	Mogelijke impact	Op welke wijze beheerst
Uitblijven besluitvorming over aanpak NRU	■	Uitvoering korte-termijn-maatregelen zijn eerste stap in verbeteren bereikbaarheid, oversteekbaarheid en leefbaarheid. Beperking van ambtelijke inzet op dossier NRU tot minimaal noodzakelijk om extra plankosten te beperken.

Budget versus uitgaven

Geld (x € 1.000)	Huidige stand	Bij start/ startdocument	Toelichting
Kosten gerealiseerd (totaal tot nu)	€ 19,3		Bestaande uit plankosten voor de NRU (ontwerpen, grondaankoop, voorbereidende werkzaamheden) en voorbereiding van de korte-termijn-maatregelen.
Kosten to go tot overdracht (prognose)	€ 3,9		Resterende €3,9 miljoen zijn voor uitvoering korte-termijn-maatregelen en afronden studie naar NRU-varianten.
Prognose kosten totaal	23,2		
Van de totale (verwachte) kosten is 14,4 miljoen euro gemeentelijk budget en 8,8 miljoen euro provinciale subsidie			
Totaal budget	€ 230,1	€ 230,1	Huidige stand budget is nog inclusief gepauzeerde Rijksbijdrage.
Prognose resultaat	€ p.m.		

Planning

De oorspronkelijke planning voor een volledige reconstructie van de NRU is niet gehaald. Met de provincie werken we in het kader van het Alternatief Ring Utrecht (ARU) samen aan varianten van de NRU die passen bij ARU. Met het Rijk hebben we als regio afgesproken dat we afspraken over de aanpak van de NRU maken in samenhang met ARU. Onze intentie is om in 2025 een voorkeursvariant van de NRU aan uw Raad voor te leggen, maar zijn daarvoor wel afhankelijk van afspraken met provincie en het Rijk.

We voeren in 2024 en 2025 groot onderhoud uit aan de NRU. Aanvullende op dit onderhoud voeren we korte-termijn-maatregelen uit. Deze maatregelen bestaan onder andere uit toepassen van stiller asfalt en nieuwe opstelstroken bij de verkeerspleinen voor betere doorstroming van autoverkeer en verbeteren van de oversteekbaarheid van de NRU. Met de korte-termijn-maatregelen realiseren we verbeteringen op het gebied van leefbaarheid, oversteekbaarheid en bereikbaarheid voor Overvecht. Uw raad is daar eerder middels een raadsbrief over geïnformeerd. Bij vaststelling van de Voorjaarsnota zijn voor de korte-termijn-maatregelen extra middelen vrijgemaakt vanuit het gemeentelijk deel van het projectbudget NRU.

Inleiding

In 2008 start het plan vernieuwing NRU. De wens tot vernieuwing komt uit de planstudie Ring Utrecht om de bereikbaarheid en leefbaarheid in Midden Nederland te verbeteren. Het plan was volledige herinrichting van de NRU met daarbij ongelijkvloerse kruisingen om de oversteekbaarheid te verbeteren (spoor 1). Na jarenlange voorbereidingen blijkt in 2020 dat er grote financiële tekorten zijn om de aanpak van de NRU te betalen. Ook zijn er problemen rondom stikstofdepositie. De gemeente kijkt naar alternatieven: Spoor 2. Maar deze Spoor 2-verkenning heeft tot op heden niet geleid tot politieke besluitvorming tussen de projectpartners gemeente, provincie en het Rijk.

Stand van zaken nu

De gemeente voert in 2024 en 2025 onderhoud uit aan de NRU. Gelijktijdig met dit onderhoud voeren we korte-termijn-maatregelen om leefbaarheid, oversteekbaarheid en bereikbaarheid van Overvecht te verbeteren. Samen met de provincie kijkt de gemeente in 2024 en 2025 naar de NRU in samenhang met het Alternatief Ring Utrecht (ARU). Hoewel het ARU leidt tot vermindering van het autoverkeer in vergelijking met het Tracébesluit Ring Utrecht, blijft aanpak van de NRU ook bij het ARU nodig om de regio en de stad in de toekomst bereikbaar te houden.

Grootste ontwikkelingen en afwijkingen sinds start

Tot 2020 is gewerkt aan wat we nu noemen 'Spoor 1': volledige reconstructie van de NRU met ongelijkvloerse kruispunten. Toen bleek dat Spoor 1 financieel niet haalbaar was, is gekeken [naar alternatieven die binnen projectbudget te realiseren waren](#). Dit is 'Spoor 2' gaan heten. Ook is toen besloten tot een gefaseerde aanpak met een korte en lange termijn aanpak van de NRU. Spoor 2 heeft om verschillende redenen, waaronder de val van het toenmalige kabinet, niet tot politieke besluitvorming geleid. In 2023 zijn we gaan kijken naar de NRU in samenhang met de regionale plannen voor de Ring en A27 bij Amelisweerd: het Alternatief Ring Utrecht.

Vervallen status "Risicovol Project"

Het project NRU behoort sinds 2021 tot de Regeling Risicovolle Projecten. Al voorafgaand aan de RRP verstuurd we halfjaarlijks voortgangsrapportages over de NRU aan uw Raad.

Het project NRU bevindt zich momenteel wederom in de studiefase. De RRP is ingesteld om halfjaarlijks te rapporteren aan de raad over risicovolle projecten over de verschillende aspecten van projectbeheersing (tijd, geld, risico's etc), gerelateerd aan het startdocument. In deze fase van de NRU is deze halfjaarlijkse rapportage aan de Raad niet zinvol. Uiteraard wordt de Raad geïnformeerd wanneer er nieuwe belangrijke ontwikkelingen zijn.

De bekostiging van het project NRU en de verdeling van (financiële) risico's hebben onze aandacht. We leggen de afspraken over een voorkeursvariant aan uw Raad ter besluitvorming voor, starten een nieuw project met nieuwe kaders en ijken op dat moment ijken het project opnieuw. We verwachten de rapportagecyclus voor de NRU in het kader van de RRP dan weer op te starten.

Belangrijkste geleerde lessen uit project tot nu toe

We zien een aantal belangrijke 'geleerde lessen'. Lessen die we kunnen meenemen bij het vervolg van de NRU en grote infrastructurele projecten in de toekomst. Tegelijkertijd zien we de constatering hieronder grotendeels als een gegeven bij zo'n grootschalig en complex project als vernieuwing van de NRU:

- De gemeente kan niet alleen alle (financiële) risico's dragen in een project met de omvang van de NRU. Projectpartners moeten hier gezamenlijk in optrekken. Als de gemeente de enige risicodragers is, wordt de uitvoering direct stopgezet bij grote geraamde kostenoverschrijdingen. Als de uitvoering onomkeerbaar is, hebben tegenvallers een (te) grote impact op de

gemeentebegroting. Gezamenlijke risicoverdeling tussen overheden is ook één van de adviezen van [commissie Remkes over het project Zuidelijke Ringweg Groningen](#).

- Het project NRU is complex door de betrokkenheid van drie overheden met ieder hun eigen belangen. Het Rijk kijkt primair naar de NRU in relatie tot het functioneren van het rijkswegennet, terwijl voor Utrecht de leefbaarheid van Overvecht voorop staat.
- Ook inhoudelijk is het project NRU ingewikkeld, omdat betere doorstroming voor autoverkeer vanzelf leidt tot aantrekken van nieuw verkeer vanuit de (over)volle Ring Utrecht. Het is zoeken naar een oplossing die daadwerkelijk zorgt voor betere bereikbaarheid, oversteekbaarheid en leefbaarheid. Zonder heel veel nieuw doorgaand verkeer aan te trekken.
- Bewoners hebben een heel lange adem nodig als projecten zo lang duren. We vinden het bewonderenswaardig dat de adviesgroep het met toch zo'n vrij constante groep het nog steeds volhoudt om ons als gemeente constructief te adviseren.
- De plankosten nemen hand over hand toe. Tegelijkertijd zijn nauwkeurige ontwerpen nodig om kostenramingen nauwkeuriger te krijgen. En ook al maken we geen nieuwe ontwerpen, toch lopen de personeelskosten op. Wat in de toekomst kan helpen is: op voorhand afspraken maken over de manier waarop we de kosten van het project ramen en beheersen en welke risico's we daarin accepteren.
- De relatie tussen de NRU en de Ring Utrecht (ARU / Tracébesluit Ring Utrecht) biedt ons mogelijk kansen om afspraken te maken met het Rijk, maar maakt het project NRU ook afhankelijk van ontwikkelingen buiten het project.

Hoe nu verder

De gemeente voert in 2024 en 2025 groot onderhoud uit aan de NRU. Gemeente en provincie kijken gelijktijdig naar welke toekomstige NRU-varianten het beste passen bij het Alternatief Ring Utrecht. We bespreken deze varianten met het Rijk. Onze intentie is om het voorstel voor de NRU in 2025 aan uw raad voor te leggen. Daarvoor zijn we afhankelijk van de afstemming met het Rijk, beschikbare middelen en de ontwikkelingen op het gebied van stikstof.



1

Projectbeheersing

In dit hoofdstuk geven we een toelichting op de aspecten die zijn opgenomen in de Regeling Risicovolle Projecten voor de eindrapportage.

1 Projectbeheersing

1.1 Dashboard voortgang

	Status d.d. 1 sept (voor afrondding)	Status d.d. vorige VGR	Toelichting op: In hoeverre zijn de afspraken uit het startdocument bereikt;
<i>a. doelstelling</i>	■	■	Doelstellingen zoals in het verleden geformuleerd (verbeteren bereikbaarheid, oversteekbaarheid en leefbaarheid voor Overvecht) zijn tot op heden nog niet gewijzigd. We hebben in het afgelopen jaar gekeken in welke vorm de NRU het beste past bij ons mobiliteitsbeleid (Mobiliteitsplan 2040), de uitgangspunten van het Alternatief Ring Utrecht, de nieuwe Omgevingsvisie Overvecht en het coalitieakkoord.
<i>b. scope</i>	■	■	Uitgangspunten uit keuzedocument van januari 2014 lijken onhaalbaar i.v.m. financieel tekort, maar ook niet langer wenselijk gezien de hierboven genoemde ontwikkelingen.
<i>c. geld</i>	■	■	Er was reeds tekort aan geld voor het uitvoeren van de NRU. Het voornemen van het Rijk om de Rijksbijdrage aan de NRU voor onbepaalde tijd te pauzeren maakt daarnaast de planning ongewis.
<i>d. tijd/planning</i>	■	■	Besluitvorming over aanpak NRU vindt naar verwachting plaats samen met besluitvorming over TB Utrecht/ARU. Het staat nog niet vast wanneer dat besluit genomen wordt.
<i>e. kwaliteit</i>	■	■	Over kwaliteit kunnen we gezien de ontwikkelingen nu geen conclusie trekken.
<i>f. risico's</i>	■	■	De aanpak van de NRU blijft onzeker door financiële tekorten en stikstofproblematiek.
<i>g. organisatie</i>	■	■	Bemensing is op orde voor de fase waarin het project NRU zich bevindt. Er zijn twee interne projectleiders, waarbij één zich focust op de uitvoering van de korte-termijn-maatregelen.
<i>h. omgeving en communicatie</i>	■	■	Er zijn periodieke bijeenkomsten met de Adviesgroep (bestaande uit bewoners) geweest over het pakket Korte Termijn Maatregelen. Lange duur van project NRU en onzekerheid over de uitkomst kan tot ontevredenheid leiden bij bewoners.



Conform afspraken startdocument.



Er zijn ontwikkelingen geweest die hebben geleid tot afwijkingen ten opzichte van het startdocument, d.d.



Afspraken in het startdocument zijn niet gehaald.

1.2 (a) Doelstelling

1.2.1 Doelstelling

Doelstelling van het project NRU (*het verbeteren van de doorstroming op de NRU op een verkeersveilige wijze en het zoveel mogelijk verbeteren van de leefbaarheid in Overvecht*) is nog niet behaald. Met de korte-termijn-maatregelen zetten we in 2024 en 2025 wel een eerste stap in de deze richting. In de studie die we nu doen naar oplossingen voor de NRU zijn de doelstellingen ongewijzigd.

1.2.2 Conclusie en Geleerde lessen

De gezamenlijke overheden zijn tot nu toe niet in staat gebleken voldoende financiële middelen vrij te maken voor het project NRU. Ook de stikstofproblematiek maakt uitvoering in juridische zin lastig. Ook de ligging van de NRU, de relatie met de Ring Utrecht en de verschillende belangen van de betrokken overheden maken het lastig om de NRU-doelstellingen te realiseren.

1.3 (b) Scope

1.3.1 Scope

De scope van het project NRU is nog niet gewijzigd. Wel is tijdens het Spoor 2-onderzoek naar alternatieve oplossingen binnen het beschikbare projectbudget gekeken naar scope-wijzigingen. Spoor 2 heeft echter niet tot politieke besluitvorming geleid. Ook houden we bij de planvorming rekening met ontwikkelingen in de omgeving, zoals de Omgevingsvisie Overvecht die in ontwikkeling is.

1.4 (c) Financiën

Het oorspronkelijke NRU-budget is opgebouwd uit bijdragen van Rijk, provincie en gemeente. Gemeente en provincie hebben de voorbereidingskosten gedragen. In de loop der jaren is sprake geweest van indexatie en aanvullende gemeentelijke en provinciale bijdragen middels moties. Een overzicht hiervan hebben we opgenomen de bijlage.

De voorbereidingskosten tussen gemeente en provincie zijn inmiddels verrekend. De gemeentelijke kosten zijn €19,3 miljoen en lopen nog op tot maximaal €23,2 miljoen. Dit is inclusief de uitvoering van de korte-termijn-maatregelen.

Geld (x € 1.000)	Stand van zaken	Start-document
Kosten gerealiseerd (totaal to nu)	€ 19,3	
Kosten to go tot overdracht (prognose)	€ 3,9	
Prognose kosten totaal	€ 23,2	
Totaal budget	€ 230,1	€ 230,1
Prognose resultaat	€ P.M.	

Van de totale (verwachte) kosten is 14,4 miljoen euro gemeentelijk budget en 8,8 miljoen euro provinciale subsidie.

1.4.1 Vervolg: geld

Uw Raad heeft bij vaststelling van de Voorjaarsnota 2024 geld vrijgemaakt voor het uitvoeren van de korte-termijn-maatregelen in 2024 en 2025. Verder is er beperkt geld vrijgemaakt om de studie naar NRU-varianten voort te zetten. Dit is de post 'Kosten to go tot overdracht'.

1.4.2 Conclusie en Geleerde lessen

De plankosten van een project zoals NRU nemen hand over hand toe. Tegelijkertijd zijn nauwkeurige en relatief kostbare ontwerpen nodig om kostenramingen nauwkeuriger te krijgen. En ook al maken we geen nieuwe ontwerpen, toch lopen de personeelskosten op vanwege projectmanagement. De gemeente kan niet alleen alle (financiële) risico's dragen in een project met de omvang van de NRU. Projectpartners moeten hier gezamenlijk in optrekken. Als de gemeente de enige risicodrager is, wordt de uitvoering direct stopgezet bij grote overschrijdingen op de oorspronkelijke kostenraming. Als de uitvoering onomkeerbaar is leidt het tot grote impact op de gemeentebegroting. Gezamenlijke risicoverdeling tussen overheden is ook één van de adviezen van [commissie Remkes over het project Zuidelijke Ringweg Groningen](#).

1.5 (d) Planning

De planning van het project NRU is in de loop der jaren meerdere keren bijgesteld. Grootste knelpunten waren financiële tekorten en problemen ten aanzien van stikstofproblematiek. Uw raad is middels de voortgangsrapportages en diverse raadsbrieven hierover geïnformeerd.

1.5.1 Vervolg: planning

- Uitvoering van korte-termijn-maatregelen start in september '24 en loopt door tot medio 2025.
- De intentie is om een nieuwe voorkeursvariant in 2025 aan uw Raad voor te leggen, maar deze planning is onzeker omdat we hiervoor afhankelijk zijn van ontwikkelingen op het gebied van stikstof en afspraken met andere overheden.

1.6 (e) Kwaliteit

1.6.1 Kwaliteit

Het is niet mogelijk om conclusies te trekken over kwaliteit omdat het project NRU niet in de uitvoeringsfase gekomen is.

1.7 (f) Risico's

1.7.1 Vervolg: Nog openstaande risico's

De risico's zoals beschreven in de laatste voortgangsrapportage zijn in grote lijnen onveranderd:

Risico-omschrijving <i>Oorzaken, risico en gevolgen</i>	Toelichting <i>Leg uit belang risico in termen kans, impact en beheersbaarheid</i>	Stand van zaken maatregelen <i>Welke maatregelen worden getroffen / meegeven aan de staande organisatie</i>
Alternatieve oplossingen (zoals spoor 2) hebben onvoldoende draagvlak onder bewoners en maatschappelijke organisaties doordat oplossingen de overlast voor Overvecht onvoldoende verminderen en/of de oversteekbaarheid te weinig verbeteren. Het is niet uit te sluiten dat haalbare/ betaalbare oplossingen maar ten dele aansluiten bij de wensen van de Adviesgroep, waardoor het draagvlak beperkt is. Alternatieven zullen naar verwachting steeds verder afwijken van de wensen van de Adviesgroep/bewoners. De spanning tussen wensen van bewoners en beschikbaar budget lijken onoverbrugbaar. De impact zal bestaan uit ontevreden bewoners. Adviesgroep en bewoners beroepen zich naar verwachting op elke mogelijkheid bezwaar te maken.	De kans van optreden is groot, gezien het budgettekorten waarmee we tot op heden mee te kampen hebben gehad. Oplossingen gaven niet volledig invulling aan de wensen van de adviesgroep.	In het advies van eind 2021, heeft de Adviesgroep aangegeven dat voor bewoners de meest wenselijke oplossing bestaat uit een verdiepte onderdoorgang bij alle drie de verkeerspleinen, met aandacht voor de wegen tussen de pleinen, op- en afritten, fiets- en voetpaden en groen- en boomstructuur. Totdat overeenstemming is met Rijk en provincie over het vervolg van het project, blijven we met de bewoners/Adviesgroep in gesprek. We betrekken de Adviesgroep nauw bij de uitwerking van korte termijnmaatregelen en communiceren actief over overige ontwikkelingen.
We bereiken geen overeenstemming met lenW en/of provincie over het benutten van het gehele budget van spoor 1 voor alternatieve oplossingen doordat de belangen van deze partijen onvoldoende gediend worden (bv doordat de doorstroming van het verkeer in de onderzochte oplossingen tegenvalt).	De impact zal groot zijn, zowel voor de projectpartners als bewoners. In dat geval gaat het initiële plan tot ongenoegen van alle stakeholders niet door en het alternatief ook niet.	We zijn en blijven op alle niveaus (ambtelijk en bestuurlijk) in nauw contact met provincie, Rijkswaterstaat, I&W en omliggende gemeenten.
Het nemen van besluiten blijft uit; proceskosten blijven oplopen zonder resultaat te bereiken,	De kans hierop reëel. Het is nog onduidelijk wanneer besluitvorming plaatsvindt over Tracébesluit en Alternatief Ring Utrecht.	De gemeente Utrecht blijft inzetten op een minimale inzet om nieuwe proceskosten zoveel mogelijk te beperken.
Doordat de maatregelen toekomstige plannen niet nadelig mogen beïnvloeden en er geen sprake mag zijn van desinvestering, bestaat de kans dat lenW en/of provincie de budgetten niet meer vast houdt.	Het verliezen van overeenstemming met lenW en provincie zou ertoe kunnen leiden dat budgetten niet langer worden vast gehouden.	We zijn en blijven op alle niveaus (ambtelijk en bestuurlijk) in nauw contact met provincie, Rijkswaterstaat, I&W en omliggende gemeenten.

De ontwikkelingen rond stikstof kunnen ertoe leiden dat de ingezette aankoop van stikstofrechten waarover gemeente in onderhandeling is, niet doorgaan. De onzekerheid over haalbaarheid van het project vergroot daardoor; als deze rechten niet kunnen worden aangekocht, moet op een andere manier gecompenseerd worden.	De impact is groot. Risico is reëel vanwege steeds veranderende stikstofregelgeving.	Onderhandelingen hebben stilgelegen omdat Gemeente Utrecht niet aan voorwaarden van de koper kon voldoen. Inmiddels zijn we opnieuw in gesprek over aankoop van stikstofrechten, waarbij het de bedoeling is dat wij deze flexibel kunnen inzetten voor NRU en indien toch niet nodig voor NRU voor woningbouw in Overvecht.
Uitblijven besluitvorming over aanpak NRU geen overeenstemming tussen Rijk en regio over oplossing en/of verschuiving van mobiliteitsbudgetten van nieuwbouw naar onderhoud.	Kans is reëel dat het nog lang gaat duren voordat Rijk en regio overeenstemming bereiken over de aanpak van de NRU.	Met het pakket aan Korte Termijn Maatregelen proberen we toch enige verbetering van leefbaarheid en oversteekbaarheid te bereiken. Mocht een besluit over de NRU ook in 2025 uitblijven dan kunnen we op enig moment besluiten om nog een aanvullend pakket aan korte termijn maatregelen te nemen.

1.8 (g) Organisatie

Het project NRU heeft in de loop van de jaren verschillende organisatievormen gekend passend bij de fase waarin het project zich bevond.

1.8.1 Vervolg: benodigde organisatie

Er is een projectgroep bezig met het voorbereiden en aansturen van de korte-termijn-maatregelen. Er is een projectleider die de studie naar de NRU-varianten coördineert. De gemeente wordt hierdoor bijgestaan door een externe partij. De projectleider wordt waar nodig op ad hoc basis bijgestaan door beleidsadviseurs zoals verkeerskundigen en experts op het gebied van luchtkwaliteit.

1.9 (h) Omgeving en communicatie

Er is in de loop der jaren veel geïnvesteerd in de samenwerking met bewoners uit Overvecht en de omgeving van de NRU. Ook is er nauwe samenwerking met projectpartners Rijk en provincie. Met bewoners is de uitdaging vooral de lange doorlooptijd van het project. Bij mede-overheden maken de uiteenlopende belangen de samenwerking op sommige momenten uitdagend.

1.9.1 Vervolg: omgeving

We blijven in gesprek met de adviesgroep NRU over de NRU-studie die we nu uitvoeren in samenhang met het Alternatief Ring Utrecht (ARU). We werken met de provincie samen aan deze studie. We betrekken het Rijk bij de uitkomsten hiervan.

Herkomst van middelen (één onderdoorgang NRU Spoor 1)

<i>afgeronde bedragen x 1.000.000 exclusief BTW</i>		Variant:
		<i>1x onderdoorgang</i>
Rijk		
Rijksbijdrage MIRT 2020: 182 incl. BTW = 148 excl.	130,0	
Extra Rijksbijdrage t.g.v. Amendement Schonis	4,1	
Indexering	11,3	
subtotaal	145,4	
Provincie Utrecht		
Bijdrage beschikking d.d. 5 juli 2016	33,4	
Extra bijdrage motie 'Mosterd bij de maaltijd' besluit PS 18 februari 2019	-	
Indexering	1,6	
subtotaal	35,0	
Gemeente Utrecht *		
Raadbesluit over Voorkeursvariant NRU d.d. 6 maart 2014	16,7	
Extra Bijdrage Amendement 2017/24 "boter bij de Vis"	19,0	
Bijdrage voor meerdere onderdoorgangen in MPR 2019	0,0	
Indexering (pp. 2018 obv. MPR 2019)	1,0	
subtotaal	36,7	
Totaal Herkomst	217,1	
Totaal budget inclusief prognose indexering (t/m 2029)	243,8	

Herkomst van middelen (twee onderdoorgangen NRU Spoor 1)

<i>afgeronde bedragen x 1.000.000 exclusief BTW</i>		Variant:
		<i>2x onderdoorgang</i>
Rijk		
Rijksbijdrage MIRT 2020: 182 incl. BTW = 148 excl.		130,0
Extra Rijksbijdrage t.g.v. Amendement Schonis		4,1
Indexering		11,3
	subtotaal	145,4
Provincie Utrecht		
Bijdrage beschikking d.d. 5 juli 2016		33,4
Extra bijdrage motie 'Mosterd bij de maaltijd' besluit PS 18 februari 2019		9,0
Indexering		1,6
	subtotaal	44,0
Gemeente Utrecht *		
Raadbesluit over Voorkeursvariant NRU d.d. 6 maart 2014		16,7
Extra Bijdrage Amendement 2017/24 "boter bij de Vis"		19,0
Bijdrage voor meerdere onderdoorgangen in MPR 2019		4,0
Indexering (pp. 2018 obv. MPR 2019)		1,0
	subtotaal	40,7
	Totaal Herkomst	230,1
Totaal budget inclusief prognose indexering (t/m 2029)		257,9

Toelichting bij de tabellen herkomst van middelen

Rijksbijdrage

In het MIRT 2021 is een rijksbijdrage voor de NRU opgenomen van 182 miljoen euro (inclusief BTW):

- De extra bijdrage van 5 miljoen euro (inclusief BTW) naar aanleiding van het Tweede Kamer amendement Schonis (4 december 2018) is opgenomen in het bedrag van 182 miljoen euro.

Afdracht BTW naar BCF

De rijksbijdragen aan MIRT projecten worden inclusief BTW begroot. De BTW over die rijksbijdrage wordt toegevoegd aan het BTW Compensatiefonds (BCF). De gemeente kan de BTW die door opdrachtnemers in rekening wordt gebracht terugvorderen van het Rijk via het BCF. Aangezien de BTW niet op de projectbegroting drukt, worden alle kosten exclusief BTW weergegeven.

Bij de bepaling van het netto beschikbare budget is tot dusver als uitgangspunt gehanteerd dat de kostenraming volledig is onderworpen aan BTW. Nadere bestudering leert echter dat niet alle activiteiten BTW-plichtig zijn. Het netto beschikbare budget valt daardoor hoger uit.

Provinciale bijdrage

De provinciale bijdrage bestaat uit 2 bedragen:

- de oorspronkelijke bijdrage van 33,4 miljoen euro (ex. BTW),
- een extra bijdrage van 9 miljoen euro naar aanleiding van de motie 'Mosterd bij de maaltijd'.

De gemeentelijke bijdrage

De gemeentelijke bijdrage bestaat uit 4 bedragen:

- de oorspronkelijke bijdrage van 16,6 miljoen euro (ex. BTW).
- een extra bijdrage van 19,0 miljoen euro naar aanleiding van het amendement 'Boter bij de Vis'.
- een extra bijdrage van 4 miljoen euro (ex. BTW) in MPB 2019.

Indexatie budget

Rijk, provincie en gemeente indexeren hun bijdragen op basis van de index voor bruto overheidsinvesteringen (IBOI). De indexatie wordt gebruikt voor het opvangen van prijsstijgingen. Rijk en provincie indexeren hun bijdragen tot aan het moment dat de bijdrage wordt uitbetaald aan de gemeente. In de tabel is onderscheid gemaakt tussen reeds uitgekeerde indexatie en een prognose van indexatie.