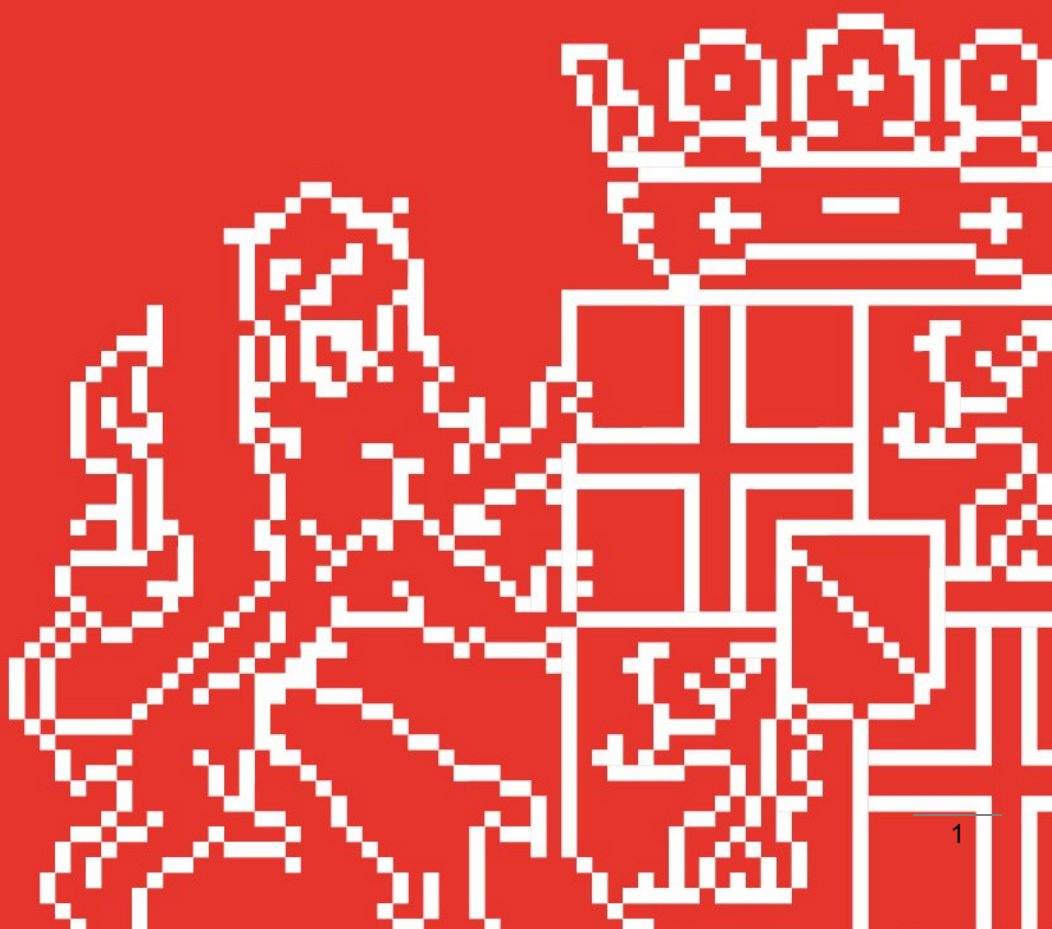




**GEBIEDSUITWERKING A27 UTRECHT-OOST**

Publicatiedatum: 17 december 2013  
Status: Vastgesteld door GS  
Referentienummer: 80F0A987



# Gebiedsuitwerking A27 Utrecht-oost

---

*Gebiedsuitwerking en advies over ruimtelijke inpassings- en (wettelijke) compensatiemaatregelen in relatie tot de wegverbreding van de A27 ter hoogte van de Ring Utrecht*

## inhoudsopgave

1	Managementsamenvatting .....	4
2	Inleiding.....	6
3	Opdracht en aanpak .....	7
3.1	Opdracht I en M.....	7
3.2	Aanpak provincie Utrecht .....	7
4	Gebiedsuitwerking .....	8
4.1	Kijk op het gebied.....	8
4.2	Gebiedsagenda.....	8
4.3	Regionale ambities.....	9
4.4	Verbeelding van ambities.....	9
5	Afwegingskader .....	12
5.1	Criteria.....	12
5.2	Van regionale ambities naar inpassing .....	12
5.3	Uitvoering 'naar voren halen' .....	13
6	Inpassingsmaatregelen en compensatie van natuur en water .....	14
6.1	Inpassingsmaatregelen .....	14
6.1.1	Maatregelenpakket 1: bovenwettelijke geluidsmaatregelen .....	14
6.1.2	Maatregelenpakket 2: goede utilitaire fietsverbindingen.....	16
6.1.3	Maatregelenpakket 3: nieuwe recreatieve (fiets)verbindingen .....	16
6.1.4	Kosten van de inpassingsmaatregelen .....	17
6.1.5	Samenspel recreatie en ecologie.....	17
6.2	Compensatie van natuur en water .....	17
6.2.1	Bestaande kaders .....	17
6.2.2	EHS en Boswet .....	17
6.2.3	Water.....	19
7	Regionaal advies over het wegontwerp: locatievarianten .....	21
8	Vervolg.....	23
8.1	Regionale inbreng in de Planstudie Ring Utrecht .....	23
8.2	Communicatie .....	23
8.3	Verdere regionale samenwerking .....	23
	Bijlage A: Verzoek ministerie I en M .....	24
	Bijlage B: Maatregelenkaart.....	27
	Bijlage C: Gebiedsagenda .....	28
	Bijlage D: Tussentijdse reflectie Kwaliteitsteam Ring Utrecht .....	29
	Bijlage E: Basisinformatie voor keuzes en ambities Geluidsmaatregelen.....	30
	Bijlage F: Deeluitwerking onderdoorgangen Uithof .....	32

# 1 Managementsamenvatting

Deze Gebiedsuitwerking is een bundeling van regionale ambities afkomstig uit diverse beleidsstukken en (ambtelijke) verkenningen; zij vormende basis voor een regionale visie op de inpassing van de A27.

De regio zet in op verdere economische ontwikkeling van het Utrecht Science Park en op behoud en ontwikkeling van de groene kwaliteiten, omdat deze bijdragen aan het vestigingsklimaat. In deze gebiedsuitwerking is dit vertaald naar vier ambities die aan de basis liggen van de gemaakte keuzes:

- verdere ontwikkeling van het Utrecht Science Park;
- bereikbare oostrand;
- robuuste groene contramal;
- leefbaarheid.

## Afwegingskader

In het afwegingskader (hoofdstuk 5) zijn de criteria beschreven waaraan inpassings- en compensatiemaatregelen zijn getoetst. Het afwegingskader is toegepast op zowel de inpassingsmaatregelen als op de zoeklocaties voor compensatie.

## Maatregelenpakketten

In deze Gebiedsuitwerking wordt een drietal maatregelenpakketten voorgesteld.

1. De leefbaarheid kan worden verbeterd door het treffen van bovenwettelijke geluidsmaatregelen als deze de geluidsbelasting van woningen merkbaar verlagen.
2. Voor de verdere ontwikkeling van het Utrecht Science Park en een bereikbare Oostrand zijn goede utilitaire fietsverbindingen, zowel tussen de Uithof en de omliggende gemeenten als parallel aan de A27, nodig.
3. Nieuwe recreatieve fietsverbindingen en een goede aanlanding van de Groene Verbinding dragen bij aan de beleving van de groene contramal.

De regio stelt voor om het primaat te leggen bij kostenefficiënte geluidmaatregelen – conform de wens van de geconsulteerde omwonenden-, met dien verstande dat de exacte verdeling van de middelen over de posten geluid en verbindingen wordt bepaald op het moment dat we de kosten- en batenverhouding op beide sporen goed in beeld hebben.

## Compensatie

De regio doet een voorstel voor de wijze waarop de wettelijke compensatie voor natuur (EHS, Boswet) en waterberging kan plaatsvinden. EHS- en natuurcompensatie dient primair plaats te vinden in de groene contour, om zo bij te dragen aan een robuuste EHS. Compensatie voor het bos bij Amelisweerd kan stoomopwaarts worden gerealiseerd. Daarnaast kan extra waterberging nabij de wegverbreding worden gerealiseerd en op specifieke plekken, worden afgestemd op natuurontwikkeling.

Het Ministerie van IenM/ Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor het opstellen van een compensatieplan en het uitvoeren van de compensatie. De regio heeft in beeld gebracht hoe optimaal rendement kan worden behaald en waar mogelijk werk met werk kan worden gemaakt. Pas bij het (Ontwerp) Tracé Besluit is duidelijk hoeveel compensatie precies moet worden gerealiseerd. De regio blijft graag betrokken bij de verdere uitwerking van het compensatieplan.

### **Locatievarianten**

Voor alle locatievarianten geven wij een aantal algemene uitgangspunten mee, waarvan de regio voorstelt deze in de uitwerking mee te nemen:

- 1) continuïteit verkeersprofiel;
- 2) zicht op de overkant;
- 3) kwaliteit van de onderdoorgang;
- 4) vanzelfsprekendheid in weefsel;
- 5) continuïteit in weefsel.

Het Ministerie van IenM heeft gevraagd naar een prioritering van locatievarianten. De regio hanteert het adagium “sterker maken wat sterk is” en komt zo tot vier locatievarianten die vanuit het functioneren van het gebied prioriteit dienen te krijgen:

Het betreft de locatievarianten Afrit Uithof, Kromme Rijn, Uithof (Archimedeslaan en Weg tot de Wetenschap) en de Groene Verbinding (nieuwe benaming RWS voor Dak op de Bak).

### **Vervolgproces**

In de opdrachtbrief is aangegeven dat de Minister van Infrastructuur en Milieu beslist over de besteding van de €15 mln. inpassingsgeld en dat over alle maatregelen die buiten het Tracébesluit vallen, parallel aan het Ontwerp Tracé Besluit, nadere afspraken worden gemaakt. Regiopartners waren en zijn zelf verantwoordelijk voor overeenstemming met de eigen achterban. Daarnaast is op 25 november 2013 een consultatie georganiseerd voor omwonenden. Alle communicatie over de Planstudie Ring Utrecht, dus ook over de Gebiedsuitwerking, wordt gedaan vanuit en/ of in nauw overleg met Rijkswaterstaat.

De regio vindt het vanzelfsprekend dat zij een actieve rol zullen hebben in het uitwerken van de afspraken met het Ministerie van IenM en Rijkswaterstaat.

## 2 Inleiding

De aanleiding voor deze Gebiedsuitwerking is een verzoek van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu aan de provincie Utrecht. De provincie Utrecht heeft dit advies opgesteld in samenspraak met belanghebbende partijen in het gebied, te weten de gemeente Bunnik, gemeente De Bilt, gemeente Houten, gemeente Utrecht, het Bestuur Regio Utrecht, Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, Staatsbosbeheer, Het Utrechts Landschap, de Natuur en Milieufederatie Utrecht en de Universiteit Utrecht. Ook heeft Kwaliteitsteam Ring Utrecht tussentijds een mondelinge, inhoudelijke reflectie te geven.

De provincie Utrecht en de betrokken partijen gaan ervan uit dat deze Gebiedsuitwerking en het bijbehorende advies over inpassings- en compensatiemaatregelen regio voldoet aan hetgeen is gevraagd. Zij gaan ervan uit dat de Minister in nauw overleg met de regio zorg draagt voor de adequate doorvertaling naar het Ontwerp-Tracébesluit, het compensatieplan en de afspraken met afzonderlijke partijen ter uitvoering van voorgestelde maatregelen.

## **3 Opdracht en aanpak**

### **3.1 Opdracht IenM**

Het verzoek van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (verder: IenM) is verwoord in een brief van de directeur wegen en verkeersveiligheid mevr. Drs. M.C.A. Blom aan de gedeputeerde Mobiliteit de heer R. van Lunteren van 3 mei 2013, welke als bijlage bij dit advies is gevoegd. Hierin is aangegeven dat inbreng vanuit de regio gewenst is om de ruimtelijke ontwikkelingskansen van de gebied rondom de A27 te bepalen. Inzicht in de gewenste ruimtelijke ontwikkeling is nodig om bij de tracé-uitwerking de juiste keuzes te kunnen maken bij o.a. de inpassing en de compensatie.

IenM heeft gevraagd om een gebiedsuitwerking die voor drie verschillende doelen kan worden gebruikt, te weten:

- bij de beoordeling van en de prioritering tussen de locatievarianten waaronder de inrichting van het Dak op de Bak bij Amelisweerd;
- een concreet plan voor een goede uitwerking van de wettelijke compensatie en
- een zo goed mogelijke besteding van toegezegde €15 mln. euro ten behoeve van leefbaarheids- en inpassingsmaatregelen langs de A27 en het maximaliseren van meerwaarde van het gebied door verschillende beoogde ontwikkelingen met elkaar te verbinden.

### **3.2 Aanpak provincie Utrecht**

In overleg met Rijkswaterstaat, aanspreekpunt namens het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, is de volgende aanpak tot stand gekomen. De Gebiedsuitwerking beschrijft de regionale kijk op het gebied, gebaseerd op de conceptteksten van de Gebiedsagenda en regionaal gedeelde ambities. In het afwegingskader zijn de uitgangspunten en de onderliggende criteria beschreven, die zijn gehanteerd bij het samenstellen van (pakketten van) maatregelen en de selectie van zoekgebieden voor de compensatie van natuur en noodzakelijke aanvullende waterberging als gevolg van de wegverbreding. Tot besluit worden bij enkele locatievarianten (dit zijn de verschillende ontwerpvarianten per locatie) overwegingen meegegeven die de Minister moet helpen in de keuze voor één variant per locatie. De maatregelen zijn aangedragen tijdens plenaire bijeenkomsten met alle in de inleiding beschreven betrokken partijen.

Op 25 november 2013 is een consultatie georganiseerd met omwonenden. Daarin zijn de contouren van de besteding van de 15 miljoen euro voor inpassing- en leefbaarheidsmaatregelen toegelicht. Door omwonenden is nadrukkelijk ingezet op het tegengaan van geluidsoverlast en het verbeteren van luchtkwaliteit.

## 4 Gebiedsuitwerking

### 4.1 Kijk op het gebied

Hoewel er geen door regiopartners bestuurlijk gedragen visie op het gebied Utrecht-Oost bestaat, is er wel eenduidigheid over de ambities voor Utrecht-Oost. Deze worden onder meer beschreven in de Gebiedsagenda, eigen visies van regiopartners en ambtelijke verkenningen.

### 4.2 Gebiedsagenda

De visie voor de regio staat verwoord in de Gebiedsagenda Noord Holland, Utrecht en Flevoland.

In het BO MIRT van november 2011 is afgesproken te starten met een actualisatie van alle gebiedsagenda's. Ook is afgesproken om de actualisatie van de gebiedsagenda's voor Noordwest Nederland en Utrecht samen op te pakken en mogelijk op termijn toe te groeien naar één gebiedsagenda. Een gezamenlijke Gebiedsagenda doet recht aan de relatie tussen de beide gebieden. Dit geldt met name voor de Noordvleugel: de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en de regio's Utrecht en Amersfoort. In het BO MIRT najaar 2013 zal naar verwachting als het resultaat hiervan de Gebiedsagenda Noord-Holland, Utrecht en Flevoland 2013 worden geagendeerd.

De Gebiedsagenda staat voor een integrale benadering van het ruimtelijk fysieke domein. Het gaat over het economisch vestigingsklimaat, verstedelijking, bereikbaarheid, water, energie, natuur en landschap. Een gezamenlijke integrale visie op de Noordvleugel van de Randstad met opgaven die een gezamenlijke aanpak vereisen van rijk en regio. De Gebiedsagenda wordt opgesteld op basis van bestaand beleid en borduurt voort op de afzonderlijke gebiedsagenda's die in 2009 zijn vastgesteld voor de provincies Noord-Holland en Flevoland, respectievelijk voor de provincie Utrecht.

De centrale ambitie is in de nieuwe Gebiedsagenda geformuleerd als: 'Het verduurzamen en versterken van de internationale concurrentiepositie van de Noordvleugel'.

In de Gebiedsagenda is opgenomen dat Rijk en regio samen verantwoordelijk voor een aantal majeure integrale gebiedsopgaven. Daarnaast zijn er diverse thematische opgaven. De gebieden die als majeure gebiedsopgave zijn opgenomen zijn gebieden van bijzonder belang voor de internationale concurrentiepositie, omdat zowel de economische activiteiten als de bevolking zich hier concentreren. Dit zijn over het algemeen ook de gebieden waar de verschillende functies het meest met elkaar concurreren om de beperkt beschikbare ruimte. Utrecht Oost-Science Park is een van de zeven gebieden.

In de Gebiedsagenda worden een aantal ontwikkelingen benoemd die relevant zijn voor deze Gebiedsuitwerking:

- zoeken naar uitbreidingsmogelijkheden en verbeteren van de interne en externe bereikbaarheid op de Uithof;
- ontwikkeling van de Science-as in de gemeente De Bilt;
- modernisering van Rijnsweerd staat het doorbreken van de monofunctionaliteit centraal, samen met het verbeteren van de aansluiting via OV en fiets op De Uithof;
- 2<sup>e</sup> tramlijn ter ontlasting van de zeer drukke huidige busroutes;
- aandacht voor de kwaliteiten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie;
- instandhouding van de groene bufferzones tussen de verschillende stedelijke gebieden en de verdere ontwikkeling voor natuur en recreatie;
- meer ruimtelijke samenhang te brengen aan de oostkant door overkapping A27.

In de bijlage is de integrale tekst uit de Gebiedsagenda opgenomen.



### 4.3 Regionale ambities

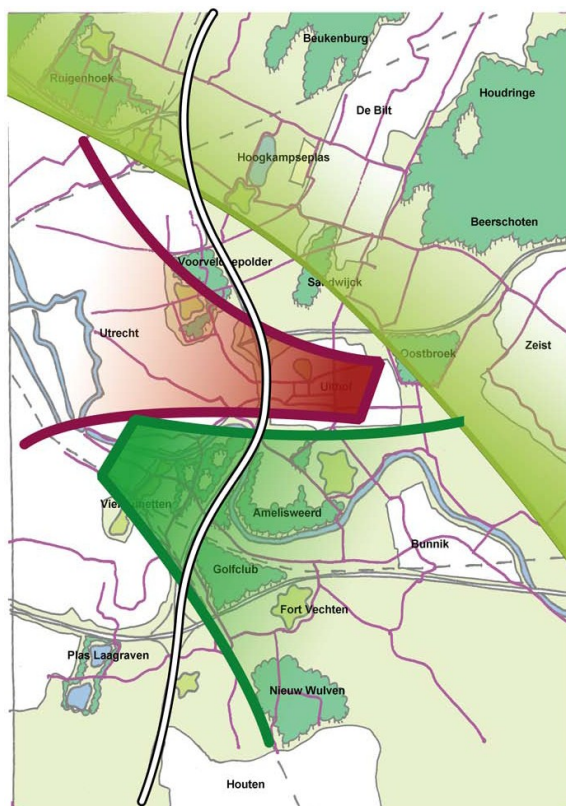
Op basis van de diverse regionale plannen en visies komen we tot een gemeenschappelijk beeld van de ontwikkelingen in het gebied Utrecht-oost: geen grootschalige, maar wel grootstedelijke ontwikkeling, waarbij het succes van de oostrand van Utrecht duurzaam verder wordt uitgebouwd.

In de visies van de regiopartners worden de volgende ambities genoemd:

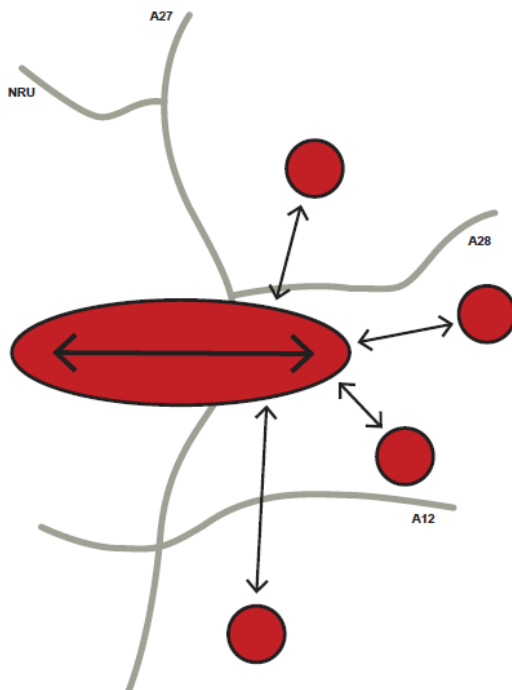
1. verdere ontwikkeling van het Utrecht Science Park (op de Uithof en richting , Rijsweerd en toekomstige satellieten);
2. bereikbare oostrand (OV/fiets);
3. robuuste groene contramal (Nieuwe Hollandse Waterlinie, Ecologische Hoofdstructuur en recreatie);
4. leefbaarheid (geluid, luchtkwaliteit).

### 4.4 Verbeelding van ambities

De verbreding van de A27 heeft een grote impact op het omliggend gebied. Het gebied Utrecht Oost lijkt op het eerste oog een duidelijke scheiding van stad en land te kennen, waarbij de A27 een harde grens vormt. De regio wil echter het onderliggende functionele netwerk versterken. De inpassing van de verbrede A27 biedt kansen om de rode en groene scheggen te versterken.



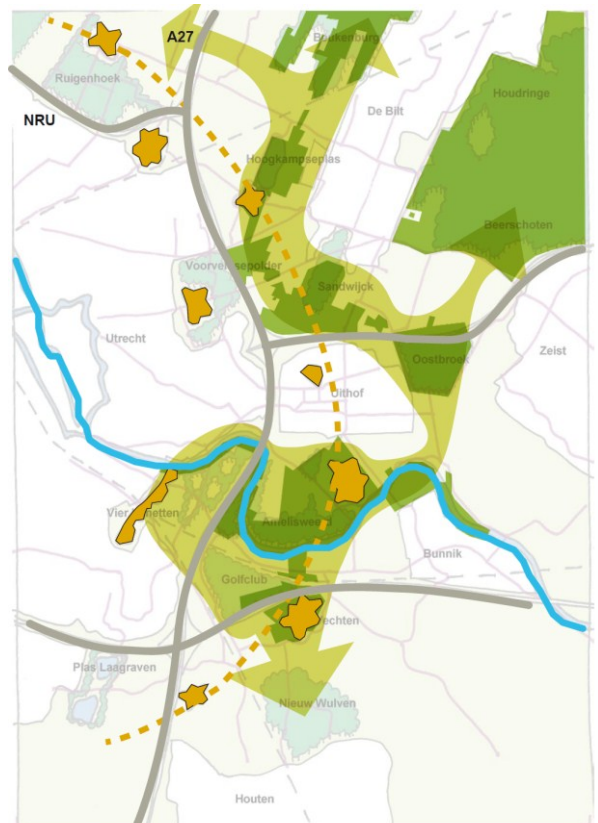
**1 Wensbeeld: versterken scheggen**



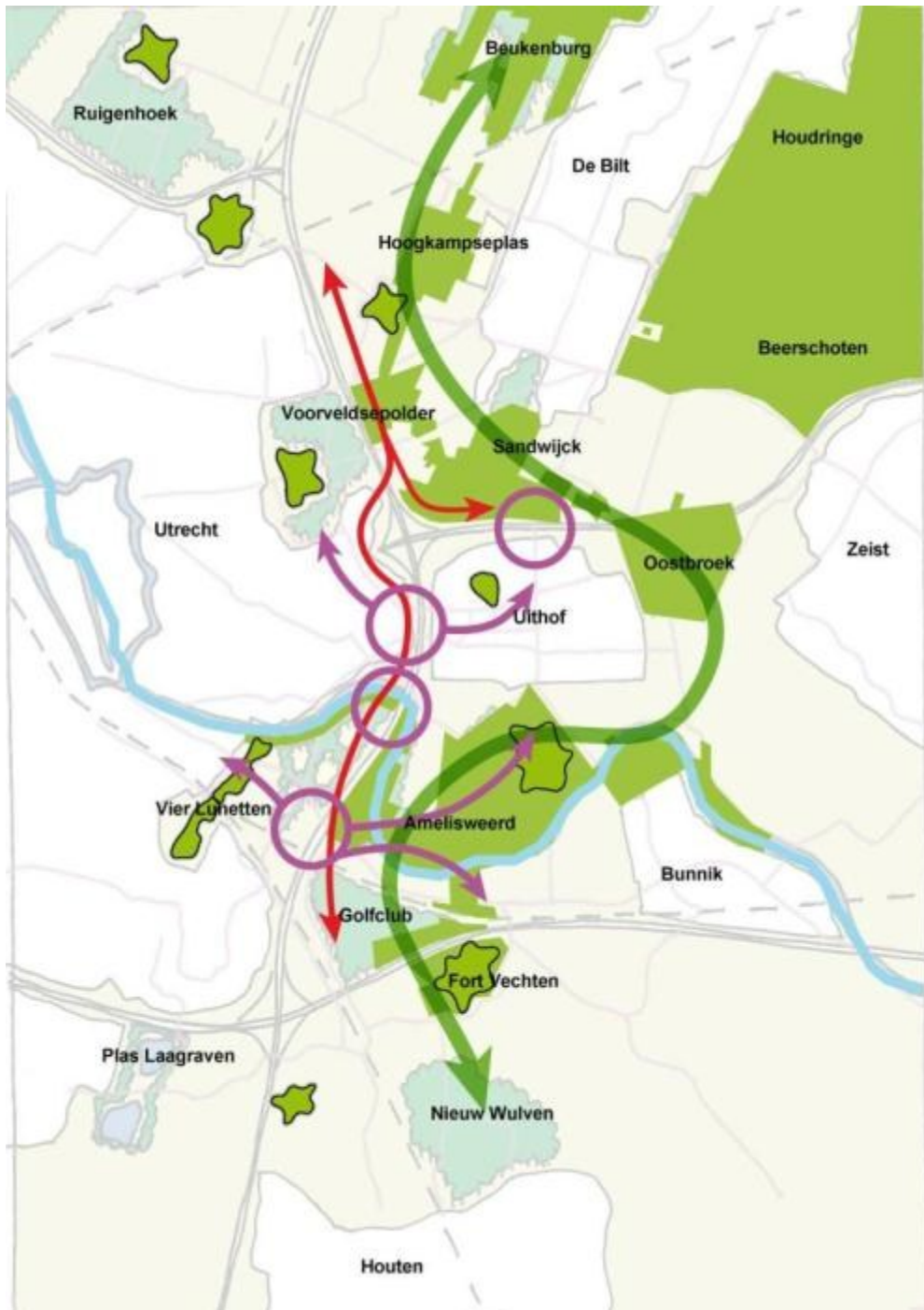
**2 Ruimtelijk economische ontwikkeling Utrecht Science Park**

De ontwikkeling van een hoogwaardig cluster van kenniseconomie vindt plaats op de as Utrecht-centrum-Uithof, met daaraan verbonden een aantal satellieten. De tram zal deze as sterker maken. De relaties met de satellieten kan versterkt worden, zowel qua mobiliteit als functioneel. Met name de verbinding met De Bilt (via de Science As) wordt belangrijker, bijvoorbeeld door de ontwikkeling van het RIVM terrein.

Het vestigingsmilieu van Utrecht-Oost is van hoge kwaliteit. Er zijn drie belangrijke structuren te onderscheiden: de Kromme Rijn met zijn oeverwallen, de landgoederenzone op de flanken van de Heuvelrug en de Nieuwe Hollands Waterlinie. Er bestaat een intensief netwerk van verbindingen binnen/tussen Utrecht Science Park & de groenblauwe kwaliteiten. Bij de verbreding van de A27 moeten deze verbindingen aantrekkelijk blijven. Daarnaast is er (met name in de noord-zuidverbindingen) een aantal missing links.



**3 Groenblauwe contramal**



4: Regionale ambities voor inpassings- en leefbaarheidsmaatregelen

## 5 Afwegingskader

### 5.1 Criteria

Inpassingsmaatregelen moeten volgens de regio voldoen aan een aantal criteria, die een duurzame inpassing van de wegverbreding van de A27 moet waarborgen.

- *Nabijheid*

De maatregelen worden zoveel als mogelijk gerealiseerd in de nabijheid van de A27. Maatregelen zijn uitlegbaar, als onderdeel van een pakket om de leefkwaliteit in de omgeving van de A27 te verbeteren (*oma*-criterium).

- *Beleefbaar*

De maatregelen zijn concreet en voegen meerwaarde toe aan de beleving van de gebruikers van het gebied (bewoners, werknemers, recreanten). Dit betekent dat maatregelen tastbaar, zichtbaar en herkenbaar moeten zijn.

- *Onomkeerbaar*

Maatregelen zijn niet tijdelijk of incidenteel, maar ze dragen duurzaam bij aan de verbetering van de leefkwaliteit. Maatregelen kunnen vooraf of tijdens de realisatie worden gerealiseerd.

- *Maximaal rendement*

Een groot aantal mensen moet van de maatregelen kunnen profiteren. De maatregelen zijn bedoeld om de negatieve effecten van de verbreding van de A27 te verzachten

- *Hefboomeffect*

De focus ligt op maatregelen die als point of no return veel in gang zetten (hefboomeffect/aanzwengeffect, voorwaarden creëren, win-winsituaties). De regio wil kansen benutten en versterken om middels de maatregelen een maximaal effect te realiseren. Bijvoorbeeld in de vorm van provocatieve ingrepen die andere investeerders aanzetten tot initiatieven.

- *Ruimtelijke kwaliteit*

Uitgangspunt is dat de maatregelen de ruimtelijke kwaliteit versterken.

### 5.2 Van regionale ambities naar inpassing

De regio is van mening dat met samenhangende (pakketten van) maatregelen het beste invulling kan worden gegeven aan de regionale ambities, zoals die in het vorige hoofdstuk zijn benoemd.

De leefbaarheid kan worden verbeterd door het treffen van **bovenwettelijke geluidsmaatregelen** als deze de geluidsbelasting van woningen merkbaar verlagen. Dit maatregelpakket heeft de nadrukkelijke steun van omwonenden.

Daarnaast is vanuit het overleg met regiopartners een tweetal maatregelpakketten tot stand gekomen die zich richten op de inpassing:

Voor de verdere ontwikkeling van het Utrecht Science Park en een bereikbare Oostrand zijn **goede utilitaire fietsverbindingen**, zowel tussen de Uithof en de omliggende gemeenten als parallel aan de A27 nodig.

Voor een robuuste groenblauwe contramal moet de EHS-compensatie plaatsvinden in de **groene contour**. **Nieuwe recreatieve fietsverbindingen** en een **goede aanlanding**

**van de Groene Verbinding** dragen bij aan de landschappelijke beleving. Extra **waterberging wordt nabij de wegverbreding** gerealiseerd en wordt op specifieke plekken **afgestemd op natuurontwikkeling**.

### **5.3 Uitvoering ‘naar voren halen’**

De regio stelt voor om zoveel mogelijk vóór de feitelijke werkzaamheden aan de verbreding en reconstructie van A27 te beginnen met het realiseren van de maatregelen, bijvoorbeeld na het vaststellen van het Tracébesluit. Hoewel dit niet voor alle maatregelen geldt, ziet de regio ziet hiertoe zeker mogelijkheden. Zij wil hiermee de nadelen van de wegverbreding zo snel en zoveel als mogelijk wegnemen.

## 6 Inpassingsmaatregelen en compensatie van natuur en water

### 6.1 Inpassingsmaatregelen

#### 6.1.1 Maatregelenpakket 1: bovenwettelijke geluidsmaatregelen

Langs de A27 is op veel locaties sprake van voor milieubelasting gevoelige bestemmingen. Het gaat hierbij vooral om woningbouw, zowel in de vorm van wijken (Groenekan, Blauwkapel, Voordorp, Rijnsweerd, Lunetten, Hoograven en Houten) als in de vorm van meer solitaire woningen of lintbebouwing verspreid over diverse locaties. Ook zijn er een aantal, soms veel bezochte, natuur- en recreatieterreinen gelegen langs de Ring.

Milieubelasting (lucht en geluid) kan gezondheidseffecten veroorzaken en heeft daarmee invloed op de leefomgevingskwaliteit.

De luchtkwaliteit is in dit verband absoluut een aandachtspunt. Dit bleek ook uit de consultatie van omwonenden. Met maatregelen op of langs de weg is hier niet substantieel iets aan te doen op dit moment. Met het treffen van extra geluidmaatregelen is dit wel het geval. Daarom ligt de focus nu op geluid.

In de wet- en regelgeving rond geluid is 50 dB de voorkeurswaarde van de geluidsbelasting voor woningen. In de praktijk is deze voorkeurswaarde rondom snelwegen in grootstedelijke gebieden niet voor alle woningen haalbaar. Uit doelmatigheidsoverwegingen staat de wet daarom op sommige plekken een hogere geluidsbelasting toe. Deze hogere waarde mag echter nooit hoger zijn dan de maximaal toelaatbare waarde.

Op dit moment is het wegontwerp nog niet definitief. Volgens de huidige, zeer globale inschattingen zal de geluidbelasting –na het treffen van de wettelijke geluidmaatregelen– in veel woonwijken tussen de 55 en 60 dB zijn. Voor solitaire woningen en de lintbebouwing zal de geluidbelasting meer dan 60 dB bedragen en in een aantal gevallen zelfs veel meer dan 60 dB.

#### **Keuzes en ambities met betrekking tot bovenwettelijke geluidmaatregelen**

Om te komen tot keuzes en ambities met betrekking tot bovenwettelijke geluidmaatregelen zijn criteria geformuleerd op basis waarvan bepaald kan worden waar deze maatregelen gewenst zijn. Deze informatie komt in deze paragraaf kort aan de orde en wordt verder toegelicht in een bijlage.

Het is belangrijk dat vastgesteld kan worden dat met extra bovenwettelijke geluidmaatregelen een substantieel betere leefomgevingskwaliteit gerealiseerd kan worden. Dit is een belangrijke onderbouwing waarom de regio wil dat er extra geluidmaatregelen worden getroffen na uitvoering van het wettelijk doelmatig pakket.

Gezondheidswinst kan geboekt worden door een relevante reductie in de geluidbelasting (3-5 dB). Een verschil van 3 dB is net hoorbaar, een verschil van 5 dB is heel goed hoorbaar. De gezondheidswinst is groter wanneer een hogere geluidbelasting gereduceerd wordt én wanneer voor meer mensen geluid gereduceerd wordt.

Er zijn op hoofdlijnen twee te onderscheiden situaties langs de rijkswegen, waar extra geluidmaatregelen een goede en relevante verbetering geven:

- Solitaire woningen of lintbebouwing met een belasting van boven de 60 dB
- Woonwijken met een belasting tussen de 55 en 60 dB

In het eerste geval gaat het om hoge geluidbelastingen, maar minder mensen die er aan blootgesteld worden. In het tweede geval gaat het om een minder hoge geluidbelasting, maar wel beduidend meer mensen die hier aan blootgesteld worden. In het eerste geval

gaat het ook om situaties die vaak al lange tijd bestaan en wettelijk gezien relatief slecht beschermd worden. Maatregelen zijn zelden doelmatig gebleken.

De haalbaarheid van het treffen van maatregelen is afhankelijk van de kosten voor maatregelen. Op dit moment is het moeilijk om daar meer dan een heel globale inschatting van te maken. Er wordt gewerkt aan een beter inzicht, maar er blijven vanwege de onduidelijkheid over het wegontwerp, veel onzekerheden aan kleven.

Wat wel duidelijk is dat het type maatregelen dat getroffen wordt van grote invloed is op de kosten. Voor de solitaire woningen is de keuze in grote lijnen schermen of lokale maatregelen aan woningen en bijbehorende buitenruimte. De kosten voor het eerste zijn per woning meestal veel hoger dan het tweede. Het resultaat is ook heel verschillend, het gehele gebied krijgt een lagere geluidbelasting of alleen binnen de woningen en in een beperkt gebied buiten de woning (terras of tuingedeelte) wordt de geluidbelasting verlaagd. Voor woonwijken is het verhogen en verlengen van schermen, die in het wettelijk doelmatig pakket zitten, de meest logische aanpak.

Een wens van de regio is om ook op verbindingbogen en op- en afritten stil asfalt toe te passen in het kader van de wettelijke maatregelen, zodat de geluidbelasting ook hier omlaag gebracht wordt.

In deze fase kunnen ambities uitgesproken worden met betrekking tot waar extra maatregelen gewenst zijn en wat het resultaat daarvan moet zijn. De haalbaarheid van deze ambities is afhankelijk van de kosten. Ook zal de effectiviteit van maatregelen een rol gaan spelen bij de uiteindelijke keuze van doelstellingen. Het gaat hier dus om richtwaarden.

*De ambitie is in het geval van solitaire woningen en lintbebouwing de geluidbelasting met extra maatregelen te verlagen tot ten hoogste 60 dB of lager dan 60 dB en tevens een minimale relevante reductie te realiseren van ca. 5 dB. De keuze voor het type maatregelen hangt af van de kosten/baten verhouding.*

*De ambitie voor de woonwijken is om de geluidbelasting te verlagen tot 55 dB. Dit zal in principe moeten gebeuren met bron- en overdrachtsmaatregelen, waarbij ook hier een aandachtspunt is dat een relevante geluidreductie gerealiseerd moet worden.*

Het is uitdrukkelijk het doel om de bovenwettelijke maatregelen te laten resulteren in een structurele verlaging van het geluidproductieplafond ter plaatse, zodat het een blijvend en duurzaam resultaat oplevert.

De regio wil graag bij de verdere uitwerking van de bovenwettelijke geluidmaatregelen betrokken blijven voor de realisatie van een goede leefomgevingskwaliteit na de aanpassingen aan de Ring Utrecht.

### **Disclaimer**

Het inzicht in de maatregelen en de daaraan verbonden kosten blijft een heel grove inschatting. Dit is het gevolg van het feit dat het ontwerp van de weg nog niet is vastgesteld. Er zijn nog diverse varianten mogelijk, waarbij ook grote verschillen in hoogteligging voor kunnen komen. Dit heeft een aanzienlijke invloed op de geluidbelasting. Er is onder andere om die reden ook nog onduidelijkheid over de wettelijke maatregelen die genomen zullen worden.

Verder is er vanuit gegaan dat er overal dubbellaags ZOAB zal worden toegepast. Alhoewel dit een uitdrukkelijke wens is, is het de vraag of dit op de verbindingbogen en aansluitingen kan. Dit moet verder worden uitgezocht. Ook de doelmatigheid van de schermen waarmee nu gerekend is voor de wettelijke maatregelen is nog niet getoetst. Daar wordt op dit moment wel aan gewerkt.

Het is tevens onduidelijk in hoeverre gevelmaatregelen al getroffen zijn en dus nog een optie zijn om iets aan de situatie te doen bij solitaire woningen. Ook maakt het veel verschil of een bestaand scherm blijft staan en opgehoogd kan worden, dan wel of er vanwege de wens een geheel nieuw scherm geplaatst moet worden of dat er in het

wettelijk pakket al een nieuw scherm geplaatst wordt dat alleen wat uitgebreid wordt. Het kan voor aanzienlijke verschillen in de kosten zorgen.

### **6.1.2 Maatregelenpakket 2: goede utilitaire fietsverbindingen**

In de huidige situatie is Utrecht-oost in noord-zuid richting 'gecompartimenteerd'. Door nieuwe utilitaire fietsverbindingen in de zone parallel aan de te verbreden A27 te realiseren, wordt het voor fietsers mogelijk om binnen het gebied via een veel kortere (en dus snellere) route het gebied te doorkruisen. Hierdoor wordt onder andere de centraal gelegen Uithof beter bereikbaar. Door deze verbindingen respectievelijk te laten kruisen en aan te takken op de Krommerijn-onderdoorgang en de Groene verbinding wordt bovendien het recreatieve routenetwerk versterkt. Nieuwe utilitaire fietsverbindingen in het gebied dragen zo bij aan de verdere ontwikkeling Utrecht Sciencepark en een bereikbare Oostrand.

Concreet gaat het om twee nieuwe verbindingen. De eerste betreft een nieuwe fietsverbinding tussen De Biltse Rading, Biltse Straatweg/ Utrechtse Weg, langs knooppunt Rijnsweerd (met een aftakking parallel aan de bermstoot langs de A28) en de A27 in de richting van de Groene Verbinding. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van de mogelijk in onbruik rakende "varkensboog A28/A27". Of het gedeelte tussen de Biltse Rading en Biltsestraatweg/ Utrechtseweg ten oosten of ten westen van de A27 moet komen te liggen is mede afhankelijk van de vormgeving van de onderdoorgang Biltsestraatweg. De fietsbrug over de Kromme Rijn aan de westzijde van de A27 kan worden meegenomen in het wegontwerp (locatievariant Kromme Rijn), maar kan ook als vrijliggend, zelfstandig kunstwerk worden gerealiseerd.

Optioneel is de realisatie van een fietsverbinding langs het spoor, tussen station Bilthoven en Voordorp. Een bijdrage aan de kosten van deze verbinding kan aanleiding geven om deze alsnog te realiseren.

### **6.1.3 Maatregelenpakket 3: nieuwe recreatieve (fiets)verbindingen**

Het betreft het beter verbinden van forten, landgoederen en recreatiegebieden door de aanleg van nieuwe recreatieve fietsverbindingen en een enkele wandelverbinding. Dit draagt bij aan de ambitie om de groenblauwe contramal te versterken.

Ten eerste is het noodzakelijk om een goede 'aanlanding' van de Groene Verbinding te realiseren. Voorgesteld wordt de parallelle routes aan de westzijde van de A27 (zie hiervoor) te laten aansluiten op de Koningsweg ter hoogte van de Groene Verbinding. Daar komt deze route samen met toeleidende routes vanuit de stad. Dit vraagt om een uitwerking van deze knoop.

Ook wordt voorgesteld om een nieuwe fiets/wandelverbinding te realiseren over Houtense Vlakte vanaf Koningsweg naar het nieuwe fietspad naar Lunetten wat op dit moment al in uitvoering is.

Ten tweede worden enkele aanvullende c.q. 'facultatieve' maatregelen voorgesteld. Het betreft een nieuwe fiets- of wandel verbinding door Voorveldse Polder tussen Utrechtseweg en Biltse Rading in het verlengde van het Centenlaantje, een nieuw wandelpad tussen de nieuw voorgestelde utilitaire fietsverbinding naar landgoed Sandwijck, een voetgangersveerpontje over de Kromme Rijn ten oosten van de onderdoorgang A27, het zogenaamde Bunkerp pad van de N411 tussen de bunkers naar de Rhijnauwenselaan en een nieuwe fietsverbinding langs tankgracht aan noordzijde bos Nieuw Wulven.

Ten derde is een aantal aanvullende routes mogelijk in het gebied ten zuiden van de A12. Deze routes vallen naar verwachting buiten het beschikbare budget, maar hebben wel draagvlak vanuit Houten, Bunnik en Staatsbosbeheer. Het voorstel is om de



wenselijkheid van het pakket aan routes ten zuiden van de A12 (bijvoorbeeld fietsverbinding(en) over c.q. onder de A12 bij Bunnik, het recreatieve netwerk rondom de forten, route naar Odijk en een ontsluiting van Nieuw Wulven) nader uit te werken. Indien er ruimte in het maatregelenpakket ontstaat, kan mogelijk een bijdrage aan deze aanvullende routes worden geleverd.

#### **6.1.4 Kosten van de inpassingsmaatregelen**

De kosten van de voorgestelde en 'facultatieve' inpassingsmaatregelen zijn met een grote mate van aannames doorgerekend. Op basis van de globale berekeningen wordt verondersteld dat de voorgestelde inpassingsmaatregelen (bovenwettelijke geluidmaatregelen, nieuwe utilitaire fietsroutes en mogelijk ook de recreatieve verbindingen) binnen het beschikbaar gestelde budget van €15 mln. kunnen worden gerealiseerd. Een definitieve kostenbegroting kan pas worden opgesteld bij een gedetailleerde uitwerking van de maatregelen en het daarmee samenhangende wegontwerp.

Voorstel is om het primaat te leggen bij kostenefficiënte geluidmaatregelen –conform de wens van de geconsulteerde omwonenden-, met dien verstande dat de exacte verdeling van de middelen over de posten geluid en verbindingen wordt bepaald op het moment dat we de kosten- en batenverhouding op beide sporen goed in beeld hebben.

#### **6.1.5 Samenspel recreatie en ecologie**

In het gebied liggen kansen voor versterking van zowel het recreatieve netwerk en de ecologische netwerk. Dit gaat in veel gevallen goed samen; bij enkele voorgestelde fiets- of wandelroutes vraagt dit om een extra zorgvuldige ecologische inpassing.

## **6.2 Compensatie van natuur en water**

### **6.2.1 Bestaande kaders**

De compensatie van natuur en water moet volgens de regio bijdragen aan de regionale ambitie van een robuuste 'groene contramal' voor het gebied. Deze groene contramal is wat betreft natuur in belangrijke mate vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie (in de vorm van de Ecologische Hoofdstructuur en de groene contour) en komt voort uit de afspraken die zijn gemaakt in het zogenaamde Akkoord van Utrecht.

### **6.2.2 EHS en Boswet**

#### **Ambitie**

Natuur en landschap in Oost-Utrecht zijn van grote waarde voor zowel het vestigingsmilieu als de natuur- en recreatiewaarden op zich. De overgang van Heuvelrug naar het rivierdal van de Kromme Rijn geeft een diversiteit aan landschappen en biotopen. Daarnaast vormen de landgoederen en de forten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie belangrijke kerngebieden voor natuur.

De Ecologische Hoofdstructuur loopt in belangrijke mate noord-zuid door het gebied en verbindt zo het Noorderpark met het gebied rondom de Kromme Rijn en de Langbroekerwetering. De EHS, zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie, is weergegeven op de maatregelenkaart. Naast de EHS zijn ook de Groene Contourgebieden weergegeven. Dit zijn gebieden die eerder als nog te realiseren nieuwe natuur opgenomen waren in de EHS, maar vanwege de recente rijksbezuinigingen uit de EHS verwijderd zijn. De gebiedspartijen van het Akkoord van

Utrecht willen deze gebieden weer aan de EHS toevoegen als de realisatie met andere middelen uitgevoerd kan worden. Het Akkoord van Utrecht is bestuurlijk gedragen en is leidend voor het handelen van de regiopartners.

Vanuit deze kaders stelt de regio dat compensatie van EHS en Boswet in beginsel plaats dient te vinden in de Groene Contourgebieden. De regiopartners hebben een aantal locaties voorgedragen die vanuit deze ambitie gezien kansrijk zijn, omdat deze de EHS robuuster maken. Hiernaast kunnen andere opties tot robuuster maken van de EHS benut worden. Bijvoorbeeld door de Boswetcompensatie direct te laten aansluiten aan de EHS of door een aansluitende nieuwe structuur te ontwikkelen in de vorm van bospercelen en meer lijnvormige elementen, die de landschapsstructuren versterken. Door te koppelen aan de binnenstedelijke groenstructuren en bijbehorende recreatieve routes wordt de EHS beter bereikbaar en daarmee beleefbaar.

### **Kader**

De aantasting van natuur (EHS) en bos door het komende Tracébesluit A27 Oost Utrecht dient op grond van respectievelijk Barro/ Provinciale Ruimtelijke Verordening en de Boswet gecompenseerd te worden. Binnen de bebouwde kom geldt niet de Boswet, maar de APV (kapverordening). Compensatie dient bij voorkeur in de omgeving van de A27 plaats te vinden. Daarnaast is gezocht naar slimme combinaties met andere projecten/maatregelen die in deze Gebiedsuitwerking in beeld zijn gebracht.

### **De opgave**

Op dit moment is nog niet bekend hoe groot de opgave concreet zal zijn. Dit kan pas in de loop van 2014 duidelijker worden wanneer het wegontwerp uitgewerkt wordt. De werkgroep heeft daarom de volgende aannames gedaan:

#### EHS:

- 1 - 3 ha nat schraalland (voornamelijk Voorveldse Polder, binnenkort in te richten nieuwe natuur);
- 1 - 2 ha vooral jonger bos (Sandwijck, exclusief aanpassingen aan de A28-afritten naar de Universiteit);
- 1 - 2 ha 35-jarig bos tussen Kromme Rijn en A27;
- 4 – 8 ha oud bos in Amelisweerd

#### Boswet:

10 – 20 ha, sterk afhankelijk van wat als nieuwe wegbegeleidende beplanting op taluds terug zal komen. Indien de knooppunten ingrijpend veranderd worden dan kan de oppervlakte flink oplopen.

### **Uitgangspunten**

Op grond van de regels in het Barro (Rijk) en in de Provinciale Ruimtelijke Verordening zijn voor de EHS-compensatie als uitgangspunten gehanteerd:

- aangenomen is dat er sprake zal zijn van significante aantasting en dat groot openbaar belang en ontbreken alternatieven aangetoond zal worden, zodat compensatie verplicht is;
- compensatie bij voorkeur in de omgeving van de ruimtelijke ingreep en wordt verankerd in het compensatieplan dat zal behoren bij het Tracébesluit;
- uitgegaan wordt van gelijkwaardige compensatie in natura;
- EHS- compensatie vindt bij voorkeur plaats in de Groene Contour (provinciaal beleid in Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie en Provinciale Ruimtelijke Verordening)

Voor de Boswet zijn als uitgangspunten gehanteerd:

- zoveel mogelijk ter plaatse terug planten, anders 1:1 compensatie;

- nieuwe beplanting moet ook onder Boswet vallen en bij voorkeur aan dezelfde boskern;
- de compensatie gaat uit van dezelfde kwaliteit bos (o.a. groeiplaats en ontwikkelingskansen)

*In deze fase van de planontwikkeling is het nog niet mogelijk om te toetsen aan ander ruimtelijke beleid zoals voor archeologie en landschap en op de haalbaarheid<sup>1</sup>. Dat is een reden waarom extra oppervlakte gezocht is.*

### **Aanpak**

Door een werkgroep met deskundigen vanuit de regio zijn de concrete compensatiemogelijkheden in beeld gebracht voor zowel EHS als Boswet. Daarbij is ook het functioneren van het stedelijk groen meegewogen. Tevens is gezocht naar meerwaarde door aan te koppelen aan bestaande en gewenste routestructuren voor fietsers en wandelaars.

*Bij de beoordeling van de mogelijke compensatielocaties is het provinciaal beleid medebepalend geweest. Daarbij zijn aspecten als ligging binnen de groene contour, uitvoerbaarheid en robuustheid meegewogen naast het passend zijn binnen de actuele natuurwaarden en de beoogde natuurdoelen.*

Op de maatregelenkaart zijn de locaties, die beoordeeld zijn aangegeven. In de verdere uitwerking van het compensatieplan wil de werkgroep graag betrokken blijven.

Samenvattend, in de nabijheid van het wegvak van de A27 heeft de werkgroep de volgende compensatiemogelijkheden gevonden. Deze opties liggen allemaal in of direct grenzend aan de groene structuur zoals verbeeld in hoofdstuk 4.

- Voor EHS natuurcompensatie met lage vegetatie zijn voldoende mogelijkheden. De werkgroep komt tot > 40 ha.
- Voor EHS boscompensatie zijn de mogelijkheden duidelijk minder, zeker als gezocht wordt naar locaties waar het zeer waardevolle bostype van Amelisweerd zich aaneengesloten kan ontwikkelen. Totaal aan mogelijk EHS-boscompensatie mogelijkheden ca. 15 ha. Het terrein ten noorden van Bunnik biedt mogelijk meer kansen voor aaneengesloten bos langs de Krommerijn.
- Voor Boswetcompensatie zijn voldoende mogelijkheden (> 25 ha), voor een groter deel in relatief kleine elementen waardoor niet helemaal voldaan wordt aan de eis van gelijkwaardig bos.
- De bosaanleg bij Haarzuilens en in het IJsselbos (RODS) zijn een goede reservelocaties, waar meer dan voldoende mogelijkheden zijn. Deze bosgebieden zijn belang voor de directe uitloop uit de stedelijke gebieden in en rond Utrecht en liggen op 10 – 15 kilometer van de A27.

### **6.2.3 Water**

#### **De opgave**

De belangrijkste waterconsequenties van de uitbreiding van de A27 zijn:

- demping en/of verplaatsing van bestaande bermsloten. In de huidige situatie ligt er ongeveer 20 km aan bermsloten (beide zijden 10 km), waarvan naar verwachting de helft verplaatst of gedempt moet worden. Uitgaande van een gemiddelde breedte van 3-5 m op de waterlijn leidt dit tot een wateropgave van 3-5 ha. Omdat de bestaande bermsloten veelal dienen voor de opvang en afvoer van het huidige wegwater, ligt het

<sup>1</sup> Met name voor compensatie in de omgeving van de aantasting is onteigening voor compensatie op grond van het Tracébesluit mogelijk.

voor de hand deze compensatie uit te voeren door parallel aan de verbrede snelweg nieuwe bermsloten aan te brengen, zodat de afvoer van regenwater weer gegarandeerd is;

- het compenseren van de toename van de piekafvoer bij hevige neerslag als gevolg van de uitbreiding van het wegooppervlak. De verbreding leidt tot een toename van het afvoerende verharde oppervlak van 20-25 ha. Het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden hanteert als vuistregel dat een watercompensatie nodig is in de vorm van open water van 15% van de toename van het verharde oppervlak. Via maatwerkberekeningen kan tot een afwijkende watercompensatie worden gekomen. Uitgaande van de vuistregel van 15% leidt de uitbreiding tot een wateropgave van 3-3,8 ha. In principe moet de toename van verharding binnen hetzelfde peilgebied gecompenseerd worden. Mocht dit niet haalbaar zijn, dan kan het ook in een benedenstrooms gelegen peilgebied. De grootste opgave ligt hierbij in het peilgebied van de Kromme Rijn tussen knooppunt Rijnsweerd en Knooppunt Lunetten;
- aanpak van de directe lozingen van wegwater op bermsloten, omdat de huidige lozingen niet voldoen aan het actuele lozingsbeleid. De regelgeving met betrekking tot het lozen van wegwater is beschreven in het Besluit Lozingen Buiteninrichtingen van 1 juli 2011. In artikel 3.5 van het Besluit is aangegeven dat het de voorkeur verdient om afstromend wegwater te infiltreren in de bodem. Als lozing in de bodem echter redelijkerwijs niet mogelijk is, is het ook toegestaan om het afstromende wegwater te lozen op oppervlaktewater. Bij voorkeur gebeurt dit via een retentiegeul en/of greppel, zodat het zwevende stof in het water zoveel mogelijk wordt afgevangen. De aanleg van extra retentiegeulen en/of greppels leidt tot een wateropgave, waarvan de omvang op dit moment nog niet is in te schatten.

### **Uitgangspunten**

De waterberging wordt in beginsel binnen hetzelfde peilgebied (respectievelijk ten noorden en ten zuiden van de A28) gerealiseerd. Daarnaast vindt waterberging bij voorkeur zo dicht mogelijk bij de 'oorsprong c.q. bron' plaats. Tenslotte wordt zo min mogelijk gebruik gemaakt van duikers en andere ondergrondse maatregelen vanwege beperkte capaciteit, beperkte lichtinval en verstoppingsrisico.

### **Argumentatie**

- Waterberging daar realiseren waar deze hydraulisch nodig is om de hemelwaterafvoer te waarborgen. Speciale aandacht verdienen de watergangen waarop de pompen lozen die zorgen voor de afvoer van de A27 in de bak bij Amelisweerd en van de folie ter hoogte van de A27. Hier zal de piekafvoer het sterkst toenemen.
- Waterberging realiseren binnen hetzelfde peilgebied en anders in het benedenstrooms gelegen peilgebied. De hoogste peilgebied liggen in de zone Sandwijkstraat- Uithof- Kromme Rijn. Vervolgens lopen de waterpeilen zowel in noordelijke, westelijke als zuidelijke richting af. (respectievelijk ten noorden en ten zuiden van de A28).
- Waterberging bij voorkeur zo dicht mogelijk bij de 'oorsprong c.q. bron', ofwel zo dicht mogelijk bij de plek waar daadwerkelijk het wegwater wordt geloosd.
- Waterberging zoveel mogelijk combineren met compensatie EHS en boswet of met gewenste recreatieve verbindingen.
- Waterberging combineren met het zichtbaar maken van de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

## 7 Regionaal advies over het wegontwerp: locatievarianten

De Gebiedsuitwerking zal IenM en Rijkswaterstaat helpen bij de keuze tussen locatievarianten voor het vaststellen van de voorkeursvariant. Om deze partijen hierbij behulpzaam te zijn geeft de regio, in aanvulling op het bovengenoemde advies, ten aanzien van een aantal locatievarianten randvoorwaarden en/ of specifieke aandachtspunten mee. Daarbij ligt een relatie met de maatregelen in de voorgaande hoofdstukken.

Voor de locatievarianten geven wij een aantal algemene uitgangspunten mee, waarvan de regio voorstelt deze in de uitwerking mee te nemen:

- 1) continuïteit verkeersprofiel;
- 2) zicht op de overkant;
- 3) kwaliteit van de onderdoorgang;
- 4) vanzelfsprekendheid in weefsel;
- 5) continuïteit in weefsel.

Gevraagd is naar een prioritering van locatievarianten. De regio hanteert het adagium "sterker maken wat sterk is" en komt zo tot vier locatievarianten die vanuit het functioneren van het gebied prioriteit dienen te krijgen:

Onderdoorgang	Aanbeveling	Toelichting
<b>Uithof</b> (9) <sup>2</sup>	De regio zet in op handhaving van de bestaande onderdoorgangen (Archimedeslaan en Weg tot de Wetenschap), waarbij een verbreding van beide onderdoorgangen wordt voorgesteld. Daarmee wordt recht gedaan aan de vijf voorgenoemde uitgangspunten en wordt ruimte geboden voor toekomstige intensivering van het OV-systeem.	Ten behoeve van het stellen van de juiste randvoorwaarden aan de onderdoorgangen van en naar de Uithof, wordt door Enno Zuidema Stedenbouw de betekenis van de onderdoorgangen op verschillende schaalniveaus onderzocht en vertaald naar een advies. Dit leidt eind 2013 tot een nader advies voor deze locatievariant.
<b>Kromme Rijn</b> (10)	Deze verbinding is van grote waarde vanuit recreatief, ecologisch, cultuurhistorisch en waterhuishoudkundig oogpunt. Wij sluiten de noodzaak van een verbreding van de onderdoorgang niet uit.  Randvoorwaarde is dat de bestaande fietsbrug wordt meegenomen in de uitwerking van deze locatievariant (zie maatregelenpakket).	In de keuze voor deze verbinding is het vooral van belang dat de recreatieve routes, zowel noord-zuid als oostwest routes, wordt i.c.m. fietsbrug een knooppunt voor routes. Dit pleit voor grotere maatvoering, gericht op goede verbindingen en visuele ruimte creëren. (Hogere rijbanen buitenzijde). wij sluiten aan bij het advies van het Q-team om een 3d model te maken.

<sup>2</sup> Deze nummering correspondeert met de nummering uit het Basisboek Locatievarianten en de maatregelenkaart in deze Gebiedsuitwerking.

Onderdoorgang	Aanbeveling	Toelichting
<b>Groene Verbinding</b>  (11)	Deze locatievariant vraagt niet alleen om een goed ontwerp van de inrichting 'het Dak op de Bak' zelf, maar de uitdaging is vooral om de aansluiting op de omgeving goed te organiseren. Daarom wil de regio inzetten op een goed omgevingsmanagement en wordt een aantal randvoorwaarden meegegeven.	Randvoorwaarden die worden meegegeven:  De bestaande laanstructuren herstellen en doortrekken naar de stad en zo verbinden met bestaand netwerk in de stad en de toeleidende routes versterken. Daarbij wordt in dit advies een aantal aanvullende voorstellen gedaan om met name de noord-zuid verbindingen te versterken.  Dit biedt kansen om de Houtense vlakte een kwaliteitsimpuls te geven en geeft aanleiding om het beheersplan Amelisweerd te actualiseren.  Belangrijk is ook om geluidsoverlast bij de monding van de bak tegen te gaan, bijvoorbeeld door geluidsabsorberende wanden op te nemen.
<b>Afrit Uithof</b>  (6&7)	De relatie tussen Uithof en satellieten als De Bilt wordt steeds sterker. Daarom zijn goede en sociaal veilige verbindingen nodig. De bestaande fietstunnel tussen de Uithof en De Bilt is een cruciale verbinding.	Ten tijde van het opstellen van dit advies kon er nog geen uitspraak worden gedaan over de vormgeving van de afrit Uithof. Het ontwerp voor de locatievariant zal grote consequenties hebben voor de ruimtelijke kwaliteit van dit gebied, met name de EHS en natuur aldaar (faunatunnel). Dit vraagt extra aandacht voor behoud van de kwaliteit van het (groenblauwe) vestigingsmilieu.

Daarnaast vraagt de regio aandacht voor een tweetal locatievarianten die als gevolg van het maatregelenpakket uit deze Gebiedsuitwerking mogelijk om een aanpassing van het ontwerp vragen:

Onderdoorgang	Aanbeveling	Toelichting
<b>Voordorpse Dijk</b>  (2)	Belangrijk is dat er voldoende ruimte blijft/ wordt opgenomen voor een kwalitatief goed recreatief routenetwerk. In de variant optimaliseren blijft de bestaande breedte gehandhaafd, maar is er voldoende ruimte voor de routes.	Deze onderdoorgang is belangrijk voor diverse langzaam verkeer routes. Maakt onderdeel uit van intensief en samenhangend netwerk rondom knooppunt NRU/A27.
<b>N237</b>  (4)	Advies is om een veilige oversteek/kruising in het ontwerp op te nemen met de noord-zuid route langs de A27.	Deze onderdoorgang vraagt extra aandacht vanwege de voorgestelde routes langs de A27, dit kan via de bestaande VOP of door een oversteek in het kunstwerk op te nemen.

## **8 Vervolg**

### **8.1 Regionale inbreng in de Planstudie Ring Utrecht**

In juli en september zijn bestuurlijke overleggen georganiseerd met vertegenwoordigers van de regiopartners, waarin zij in de vertegenwoordigende rol van hun achterban hebben ingestemd met zowel het tussentijdse- als het eindresultaat. In november zijn de contouren van de Gebiedsuitwerking in een consultatiebijeenkomst voorgelegd aan de omwonenden. Daarbij is specifiek gevraagd naar de gewenste besteding van de 15 miljoen voor bovenwettelijke inpassings- en leefbaarheidheidsmaatregelen.

De Minister beslist over de feitelijke besteding van middelen voor leefbaarheid, de regio adviseert haar hierin. De regio gaat ervan uit betrokken te worden bij de verdere uitwerking van de maatregelen. Over de maatregelen die buiten het Tracébesluit vallen, zullen parallel aan het OTB nadere afspraken worden gemaakt.

### **8.2 Communicatie**

Alle communicatie over de A27, dus ook over de Gebiedsuitwerking, wordt gedaan vanuit en/ of in overleg met Rijkswaterstaat, die verantwoordelijk is voor de Planstudie Ring Utrecht. Communicatie over de Gebiedsuitwerking vanuit de provincie heeft plaatsgevonden tijdens de meedenksessie van Rijkswaterstaat op 14 en 15 oktober 2013, tijdens de ambtelijke Heidesessie op 17 oktober 2013 en tijdens de bewonersconsultatie op 25 november 2013. Na het aanbieden van de Gebiedsuitwerking aan het Ministerie van IenM zal een persbericht worden uitgeven.

Regiopartners waren en zijn zelf verantwoordelijk voor overeenstemming met de eigen achterban. De regio blijft graag in overleg met Rijkswaterstaat / IenM om eventuele nieuwe inzichten uit onder andere de meedenksessie te bespreken. Als dat nodig is zullen deze inzichten worden betrokken bij de uitwerking van de afspraken tussen Rijk en regio.


### **8.3 Verdere regionale samenwerking**

Dit traject is voor een aantal regiopartners mede de aanleiding geweest om een vervolg te geven aan de samenwerking, waarbij onder meer uitwerking van de Gebiedsagenda input vormt.

Evident is dat de ontwikkelingen rondom de A27 niet op zichzelf staan. Naast de investeringen in de A27 en het OV (Uithoflijn) wordt fors geïnvesteerd in de Uithof en omgeving. Met een goede afstemming kunnen (investeringen in) de bereikbaarheidsagenda, de economische agenda (Utrecht Science Park) en het vestigingsmilieu elkaar versterken.

De afgelopen periode is het beeld ontstaan dat er behoefte is aan een gedeelde integrale rode draad over de ambities in dit gebied; een gemeenschappelijk beeld waar de regio naar toe wil. Ook lijkt er behoefte aan een betere afstemming en verbinding tussen de verschillende projecten in het gebied. Het is belangrijk dat de vele partijen die hier actief zijn en investeren elkaar opzoeken, elkaars ambities, projecten en investeringen kennen en afstemmen, zodat deze elkaar en de kwaliteit van het gebied versterken. Het is belangrijk om samen met de relevante partners te bepalen welke samenwerking en welk product dit gebied nodig heeft. De provincie, gemeente en regio Utrecht hebben daarom het initiatief genomen om een brede bijeenkomst te organiseren met vertegenwoordigers uit het gebied.

## Bijlage A: Verzoek ministerie I en M

			Ministerie van Infrastructuur en Milieu
		<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;">GESCAND - 025 08.05.2013</div>	
> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag			
Provincie Utrecht t.a.v. gedeputeerde dhr R. van Lunteren postbus 80300 3508 TH Utrecht			<b>Directoraat-Generaal Bereikbaarheid</b> Wegen en Verkeersveiligheid Plesmanweg 1-6 Den Haag Postbus 20901 2500 EX Den Haag www.rijksoverheid.nl
			<b>Contactpersoon</b> drs. P.J. Dronkert Wegprojecten regio Utrecht T 070 456 6171 M +31(0)6-46444523 F 070 456 6007
Datum	3 mei 2013		<b>Ons kenmerk</b> IENM/BSK-2013/86241
Betreft	Gebiedsuitwerking A27 Utrecht-oost		<b>Uw kenmerk</b> -- <b>Bijlage(n)</b> --
<p>Geachte heer Van Lunteren,</p> <p>Op 26 maart heeft de Commissie Schoof zijn rapportage over de verbreding van de A27 bij Amelisweerd opgeleverd. De conclusies daaruit zijn op 8 april besproken in een debat met de Tweede Kamer. De moties die de Kamer heeft ingediend over de A27 zijn bij stemming verworpen. De tracé-uitwerking kan daarmee weer in gang worden gezet.</p> <p>Om tot een goede uitwerking van de plannen in het kader van de Planstudie Ring Utrecht (onderdeel A27/A12) te kunnen komen, is inbreng vanuit de regio gewenst. Dit heeft met name betrekking op het bepalen van de ruimtelijke ontwikkelingskansen van het gebied rondom de A27. Om bij de tracé-uitwerking de juiste keuzes te kunnen maken bij o.a. de inpassing en de compensatie, is inzicht in de gewenste ruimtelijke ontwikkeling nodig.</p> <p>Omdat het hier om ruimtelijke ontwikkelingen op regionale schaal gaat, bepalen de provincie en de betrokken gemeenten hoe een visie op deze ontwikkelingen eruitziet. Hierbij verzoek ik u als provincie het voortouw te nemen bij het opstellen van een Gebiedsuitwerking met afwegingskader voor inpassingsmaatregelen voor het gebied Utrecht-oost, op een zodanig schaalniveau dat IenM daarmee uit de voeten kan bij de keuzes rondom de inpassing en de compensatie van de verbreding van de A27. Ik verzoek u mij daarvoor een Plan van Aanpak toe te sturen, waarin een planning is opgenomen die uitgaat van een concept-eindbeeld in juni 2013 en een (definitieve) visie uiterlijk in september 2013. In juli 2013 worden de locatiekeuzes bij de A27 gemaakt; het zou mooi zijn als daarin al (een concept van) van de gevraagde visie kan doorklinken.</p> <p>Concreet dient de gevraagde visie voor 3 verschillende doelen te worden gebruikt:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Bij de beoordeling van de locatievarianten voor de A27 en de prioritering tussen de locatievarianten -waaronder de inrichting van het dak op de bak bij Amelisweerd-, helpt het als er een beeld is van de gewenste ontwikkelingen in het gebied. Dan kan het beste beoordeeld worden welke investeringen de moeite waard zijn en het beste aansluiten op aanwezige kansen of daarbij juist niet aansluiten. Hierbij kan ook gedacht worden aan het niet onmogelijk maken van beoogde ruimtelijke ontwikkelingen.</li></ol>			
			Pagina 1 van 3





2. De wens voor een concreet plan voor enerzijds een goede uitwerking van de wettelijke compensatie en anderzijds een zo goed mogelijke besteding van de door de minister in haar brief van 24 september 2012 aan de regionale vertegenwoordigers in de BSG Ring Utrecht extra toegezegde € 15 miljoen euro ten behoeve van leefbaarheids- en inpassingsmaatregelen langs de A27. (NB: uit dit bedrag is al 450.000 euro uitgegeven.)
3. Maximaliseren van meerwaarde van het gebied door zo goed mogelijk verschillende beoogde ontwikkelingen met elkaar te verbinden. Dit hoeft niet alleen financieel te zijn, maar kan bijvoorbeeld ook bestaan uit gronden die beschikbaar worden gesteld of plannen die al zijn uitgewerkt maar door geldgebrek in de ijskast zijn gezet.

Bij mijn weten ligt er inmiddels een inventarisatie van bestaande ruimtelijke plannen van de verschillende bestuursorganen en gebiedsbeheerders. Dit lijkt mij een prima uitgangspunt om de gebiedsuitwerking Utrecht-oost op te baseren.

De gebiedsuitwerking zou in ieder geval aan de volgende eisen moeten voldoen:

- Er dient een ruimtelijk en/of inhoudelijk logisch verband te zijn tussen de uitwerking van de ruimtelijke ontwikkelingsvisie Utrecht-oost en de verbreding van de A27.
- Streven naar draagvlak in de regio bij de relevante maatschappelijke partijen (gemeenten, terreinbeheerders, etc).
- De resultaten zijn zodanig concreet dat zij IenM voldoende aanknopingspunten geven voor uitwerking in de planvorming. Daarbij kan worden gedacht aan specifieke locaties voor natuur- en watercompensatie en de aanwensen voor aanvullende geluidmaatregelen t.b.v. recreatie op gespecificeerde locaties. Voor beiden geldt dat het nog niet noodzakelijk is afspraken te doen over de feitelijke inrichting of de hoogte of vormgeving van de schermen.
- De minister kan, mede op basis van de ruimtelijke ontwikkelingsvisie, een beslissing nemen over de aanwending van de extra € 15 miljoen euro voor bovenwettelijke inpassing; medefinanciering vanuit de regio is daarbij een mogelijkheid.
- Over de niet in het Tracébesluit op te nemen maatregelen worden afzonderlijke afspraken gemaakt met de betrokken partijen. Deze worden parallel aan het OTB opgesteld.

**Directoraat-Generaal  
Bereikbaarheid**  
Wegen en Verkeersveiligheid

**Datum**  
3 mei 2013

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2013/86241



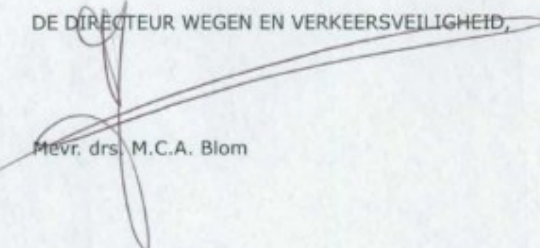
Ik ga er van uit dat u e.e.a. tussentijds ook zult afstemmen met RWS-MN. Voor het aanleveren van benodigde gegevens, tekeningen, het beschikbaar stellen van deskundigheid en een financiële bijdrage voor eventuele uitbestedingen/inhuur verwijs ik u graag naar het projectteam Ring Utrecht van RWS-MN. Hun contactgegevens zijn bij u bekend.

**Directoraat-Generaal  
Bereikbaarheid**  
Wegen en Verkeersveiligheid

**Datum**  
3 mei 2013

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2013/86241

DE DIRECTEUR WEGEN EN VERKEERSVEILIGHEID,

  
Mevr. drs. M.C.A. Blom

## Bijlage B: Maatregelenkaart



## Bijlage C: Gebiedsagenda

Hieronder staat de integrale tekst uit de Gebiedsagenda Noord Holland, Utrecht en Flevoland opgenomen.

### **Utrecht-Oost - Science Park**

Het Utrecht Science Park, onderdeel van De Uithof, levert een belangrijke bijdrage aan de internationale economische ontwikkeling van de Noordvleugel. De laatste jaren ontwikkelt het gebied zich tot een internationaal georiënteerd science-cluster, met een concentratie van topbedrijven. De Utrechtse Universiteit wil De Uithof verder ontwikkelen als centraal liggend nationaal kenniscentrum.

Op het Science Park, onderdeel van het grotere gebied Utrecht-oost, is sprake van een gro-te dynamiek. Zoeken naar uitbreidingsmogelijkheden en verbeteren van de interne en ex-terne bereikbaarheid zijn de voornaamste opgaven. Hiertoe liggen niet alleen in het naast de Uithof gelegen kantorengedebied Rijnsweerd mogelijkheden, maar ook in de regiogemeenten. Een voorbeeld is de ontwikkeling van de Science-as in de gemeente De Bilt met onder meer het RIVM-terrein, in combinatie met de daarmee verbonden oosttangebied voor de verbetering van de OV-bereikbaarheid van Utrecht Science Park. Voor de modernisering van Rijnsweerd staat het doorbreken van de monofunctionaliteit centraal, samen met het verbeteren van de aansluiting via OV en fiets op De Uithof. De aanleg van de tweede tramlijn via de binnenstad, ook ter ontlasting van de zeer drukke huidige busroutes, kan daarmee dicht-terbij komen. Het nieuwe station Vaartse Rijn zal zich de komende jaren ontwikkelen tot belangrijk nieuw OV-knooppunt van Utrecht. Dit zal de bereikbaarheid van het Science Park en Utrecht Oost verbeteren, Utrecht Centraal ontlasten en de economische en culturele betekenis van de zuidelijke binnenstad versterken.

De A27, A28 en A12 doorsnijden Utrecht-oost. Hier ligt een forse bereikbaarheids- en in-passingsopgave. Ook is er aandacht nodig voor de kwaliteiten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Het landschap rond De Uithof heeft meer dan nationale allure en is daarmee een belangrijke vestigingsplaatsfactor. Instandhouding van de groene bufferzones tussen de verschillende stedelijke gebieden en de verdere ontwikkeling voor natuur en recreatie maakt daarom deel uit van de uitgezette koers voor dit gebied. De voorziene overkapping van de A27 bij Amelisweerd biedt kansen om meer ruimtelijke samenhang te brengen aan de oost-kant van de stad Utrecht. Landgoed Amelisweerd en het stedelijk gebied worden dankzij de overkapping weer met elkaar verbonden.

UITEINDELIJK DOEL IS DE POTENTIE VAN HET GEBIED TEN VOLLE TE BENUTTEN. OM DIT TE BEREIKEN STARTEN DE REGIONALE OVERHEDEN, IN SAMENWERKING MET RIJK EN ANDERE ORGANISATIES, EEN PROCES OP OM ALLE ONTWIKKELINGEN EN KANSSEN IN SAMENHANG TE BEZIEN EN TE FACILITEREN.

*Bron: Gebiedsagenda Noord Holland, Utrecht en Flevoland 2013*

## **Bijlage D: Tussentijdse reflectie Kwaliteitsteam Ring Utrecht**

Het Kwaliteitsteam (Q-team) heeft na afloop van het tweede, ambtelijke atelier met over het afwegingskader in het bijzijn van alle aanwezigen mondeling gereflecteerd op de tussentijdse resultaten. Hieruit hebben wij het onderstaande opgetekend:

Het Q-team benadrukte de blijvende groei in het gebied ten oosten van Utrecht. Het gebied heeft grote landschappelijke kwaliteiten. Het is méér dan een stedelijk uitloopegebied. Wat het bijzonder maakt is de centrale ligging rondom het Utrecht Science Park, met verbindingen tussen stedelijke en recreatieve bestemmingen, waardoor het in potentie de rol van een 'Central Park' kan vervullen.

Het gebied moet worden voorbereid op de voorziene intensivering van het gebruik, zowel door de wegverbreding van de A27 als de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in en rondom het USP. Deze voorbereiding zou gericht moeten zijn op strategische investeringen vanuit een grotere visie op het gebied, geïnspireerd op de integrale benadering van Hart van de Heuvelrug.

Ten aanzien van het afwegingskader waarschuwde het Q-team het niet zó compleet te maken dat er geen project meer door de zeef komt en adviseerde ervoor te hoeden iedereen een beetje tevreden te willen stellen; de ontwikkeling van kwaliteiten moet prevaleren boven het beperken van stoorzenders.

Ten aanzien van de maatregelen stelde het Q-team dat het onverstandig is om de beschikbare middelen te besteden aan de onderdoorgangen; het gebied heeft juist baat bij aanvullende inpassingsmaatregelen, die bijdragen aan de 'ontsnippering' van de groene ruimte. Ontsnippering zou vooral in noord-zuid richting moeten plaatsvinden, zodat het gebied een schakel kan vormen in de spreekwoordelijke "groene banaan" langs de Ring Utrecht.

Maatregelen zouden groot, tastbaar en uitlegbaar moeten zijn die de totale beleving van het gebied groter maken. Geadviseerd werd op zoek te gaan naar óf één gericht project óf naar een beperkt aantal projecten waarvan in beide gevallen de uitstraling c.q. het rendement in ieder geval groter is dan de afzonderlijke plek(ken) en mogelijk groter dan het hele gebied.

Voorbeelden die werden genoemd zijn: de verbindingen tussen de Uithof en het landelijk gebied ten noorden en zuiden ervan, de dwarsrelatie tussen de stad Utrecht-Amelisweerd-Koningsweg en de noord-zuidverbindingen tussen de forten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

Het Q-team plaatste vraagtekens bij de inzet op geluidwerende maatregelen, omdat de wettelijke maatregelen hierin al voorzien.

## Bijlage E: Basisinformatie voor keuzes en ambities Geluidmaatregelen

### Criteria:

1. Wanneer bij solitaire woningen of lintbebouwing langs de A27/A12 na het treffen van wettelijke geluidmaatregelen, een overschrijding van de 60 dB geluidgrens plaatsvindt komt de locatie in principe in aanmerking voor extra maatregelen. Bij deze gevallen is de wens dat met maatregelen de geluidbelasting op of beneden de 60 dB gebracht wordt en tevens ca. 5 dB reductie tov het wettelijk doelmatig pakket gerealiseerd wordt op de maatgevende gevel.
2. Wanneer bij woonwijken langs de A27/A12 een overschrijding van de 55 dB plaatsvindt na het treffen van wettelijke geluidmaatregelen, komt de locatie in principe in aanmerking voor extra maatregelen. Bij deze gevallen is de wens dat met maatregelen de geluidbelasting tot 55 dB teruggebracht wordt. Het verder terugbrengen dan 55 dB maakt geen onderdeel uit van de wens. Wel moet er ook in deze gevallen sprake zijn van een relevante geluidreductie (minimaal 3 dB).
3. Gevallen die niet onder 1 of 2 vallen vanwege het niet voldoen aan een overschrijding van de geluidwaarde omdat de belasting op betreffende locatie net wat lager is (2 of 3 dB) na het treffen van wettelijke maatregelen, komen wel in aanmerking voor extra maatregelen als:
  - er sprake is van de stapeling van verschillende milieubelastingen (bv weg en spoor) en/of
  - een geluidluwe zijde ontbreekt en/of
  - verbindingbogen en/of op- en afritten in de directe omgeving aanwezig zijn, die voor extra geluidbelasting zorgen.
4. De aanwezigheid van een natuur en/of recreatieterrein waar een lagere geluidbelasting een grote meerwaarde heeft voor het gebied geldt als een aandachtspunt bij de keuze van of en wat voor type maatregelen er getroffen worden bij woonlocaties. Mogelijk kunnen er 2 doelen gediend worden.

### Argumenten voor de gekozen criteria:

- De streefwaarde vanuit de Wet Milieubeheer is 50 dB. Het halen van een geluidbelasting van 50 dB in situaties rond de snelweg is vrijwel niet mogelijk zonder extreme maatregelen tegen extreem hoge kosten. Daarbij komt dat de gezondheidswinst die met die maatregelen gehaald kan worden relatief gezien (kosten versus effect) klein is bij een beperkte overschrijding van de 50 dB waarde. Boven de 60 dB nemen gezondheidsrisico's toe, daarmee is een dergelijk hoge geluidbelasting ongewenst. De 55 dB is gekozen als een haalbare geluidbelasting in de wijken waar het om veel mensen gaat die hiervan profiteren. Bij de solitaire woningen en lintbebouwing is gekozen voor de hogere waarde van 60 dB. Er profiteren minder mensen van de maatregelen, maar het zijn wel maatregelen met een effect in een hogere range van de geluidbelasting.
- Maatregelen moeten een relevante reductie opleveren, die zorgt voor substantiële gezondheidswinst. Een verschil van 3 dB is net hoorbaar, een verschil van 5 dB is heel goed hoorbaar.
- Stapeling van diverse geluidbelastingen, het ontbreken van een geluidluwe zijde en de aanwezigheid van verbindingbogen en op- en afritten in de directe omgeving zorgen voor extra gezondheidseffecten tov de enkelvoudige belasting. Dit als gevolg van respectievelijk: verhogen van de geluidbelasting, ontbreken van een stille plek en verhogen van de geluidbelasting.
- Er is gekozen om extra geluidmaatregelen in principe te beperken tot de locaties waar gewoond wordt. Mensen verblijven dagelijks en langdurig in hun woonomgeving. In natuur en recreatiegebieden is een goede geluidkwaliteit gewenst vanuit de beleving van mensen van rust in deze gebieden, wat nodig is voor gezondheid en welbevinden. Ze verblijven op deze plekken echter niet langdurig en hebben veelal een keuze om naar een ander gebied te gaan om te recreëren.

Wanneer met maatregelen tbv woningen ook natuur/recreatiegebieden beschermd worden is dat een pre.

#### De wettelijke en de bovenwettelijke maatregelen en de globale kosten

Voor de wettelijke maatregelen is gekeken naar het behalen van het geluidproductieplafond (de GPP's). Wettelijke maatregelen bestaan uit zoveel mogelijk toepassen van dubbellaags ZOAB. Voor verbindingbogen en op- en afritten is het uitdrukkelijk verzoek om ook hierop zoveel mogelijk stil asfalt te realiseren. Het plaatsen van diverse geluidschermen zal onderdeel uitmaken van de wettelijke maatregelen. Niet alle benodigde schermen om aan de GPP te voldoen zullen financieel doelmatig zijn. Hiernaar wordt op dit moment gekeken.

Globaal is het resultaat van de wettelijke maatregelen dat in de wijken de geluidbelasting voor alle woningen op een enkele uitzondering na beneden de 60 dB ligt, maar vaak wel boven de 55 dB. Solitaire woningen worden veelal niet op dat niveau beschermd. Daar resteert een geluidbelasting van meer, soms veel meer, dan 60 dB.

Bovenwettelijke maatregelen kunnen bestaan uit schermen of het verhogen en/of verlengen daarvan of uit het nemen van gevelmaatregelen en/of maatregelen ten behoeve van de buitenruimte bij woningen.

Het is uitdrukkelijk het doel om de bovenwettelijke maatregelen te laten resulteren in een structurele verlaging van het GPP ter plaatse, zodat het een blijvend en duurzaam resultaat oplevert.

Er wordt op dit moment gewerkt aan meer inzicht in de maatregelen, het aantal woningen dat daar baat bij heeft en aan een kostenindicatie.

## **Bijlage F: Deeluitwerking onderdoorgangen Uithof**

In deze Gebiedsuitwerking Utrecht-Oost vragen de onderdoorgangen onder de A27 naar de Uithof extra aandacht. Het gaat hierbij om de Archimedeslaan en de Weg tot de Wetenschap. Er is behoefte aan een korte studie waarvan de uitkomsten gebruikt kunnen worden voor de uitwerking van locatievarianten, voor de Gebiedsuitwerking en voor de bredere gebiedsverkenning Utrecht Oost. Eerder is al door de gemeente, Rijkswaterstaat, het kwaliteitsteam Ring Utrecht en de universiteit Utrecht nagedacht over deze verbindingen.

Daarom wordt een nadere verkenning uitgevoerd naar de verschillende en binnen het gebiedsproces relevante en mogelijke varianten voor de onderdoorgangen. Het ontwerpend onderzoek moet leiden tot een inperking van de bandbreedte van mogelijkheden. Het ontwerpend onderzoek gaat in op de basiskwaliteit van de onderdoorgangen en op de functionele geschiktheid van de onderdoorgangen, gegeven het toekomstige gebruik. In het ontwerpend onderzoek moet daarom een aantal verschillende concepten voor de verbinding Uithof - Rijsweerd – centrum Utrecht worden verkend, inclusief de gevolgen die deze concepten hebben voor de organisatie van verkeersstromen en functies en de breedte en inrichting van de onderdoorgangen.

### **Resultaat en product**

Het resultaat van het ontwerpend onderzoek is dat de Provincie en de andere partners in de projectorganisatie Ring Utrecht een onderbouwde inperking van de bandbreedte voor de varianten van de locatie Ring Utrecht / Uithof krijgen. Resultaat is ook dat voor een aantal varianten van onderdoorgangen een betere of andere onderbouwing voorhanden is.

### **Planning**

De uitkomsten brengt de regio in, in het proces van besluitvorming over de inpassing van de Ring Utrecht. In overleg met Rijkswaterstaat is voor dit ontwerpend onderzoek meer tijd uitgetrokken. Eind 2013 wordt het resultaat opgeleverd.