



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Aan de regionale vertegenwoordigers
in de BSG RIng Utrecht
de heren R. van Lunteren, F. Lintmeijer en K. van Dalen

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon
drs. P.J. Dronkert
Wegprojecten regio Utrecht
T 070-456 0000
M +31(0)6-46444523
F 070-456 1111

09 JULI 2013

Datum

Betreft Ring Utrecht: 1e deel locatiekeuzen in 3e Trechterstap

Ons kenmerk
IENM/BSK-2013/137440

Uw kenmerk
--

Bijlage(n)
--

Geachte heren,

In de tracé-uitwerking bij het project Ring Utrecht (A12/A27) zijn we inmiddels aanbeland bij de 3^e en laatste Trechterstap. In deze 3^e Trechterstap worden keuzes gemaakt over een aantal locatievarianten. De keuzes in de 3^e Trechterstap worden in 3 delen gemaakt. In het eerste deel, waarover ik u in deze brief bericht, wordt het aantal locatievarianten flink verkleind, zodat de studielast verminderd wordt.

In deze brief deel ik u mijn beslissing mee over de eerste locatiekeuzen in de 3^e Trechterstap voor de Ring Utrecht (A12/A27). Mijn beslissing is gebaseerd op de informatie uit de "Beslisnotitie Locatievarianten", versie 1.0 (juli 2013), het "Basisboek Locatievarianten" (versie 0.5, 20 juni 2013), het advies van het Kwaliteitsteam Ring Utrecht (Eerste deel derde trechterstap, 27 juni 2013) en het advies van de Bestuurlijke Stuurgroep Ring Utrecht (BSG) van 3 juli 2013. Mijn beslissing is conform het advies van de BSG, en luidt als volgt:

A1: Utrecht-noord. Bij de verbindingsboog NRU -> A27-noord wordt gekozen voor het handhaven van de huidige vormgeving van de aansluiting. Een andere vormgeving van de aansluiting kost veel geld en ruimtebeslag en levert niet de gewenste meerwaarde voor geluid op. In het OTB zal worden onderzocht welke wettelijke geluidwerende maatregelen noodzakelijk zijn. In de gebiedsgerichte uitwerking en afwegingskader worden de criteria aangegeven om te kijken of eventuele aanvullende maatregelen, te financieren uit de toegezegde middelen voor extra inpassingsmaatregelen, gewenst zijn.

A2: Biltse Rading / aansluiting Veemarkt. Er wordt voor gekozen de afritten niet af te sluiten omdat hier veel verkeer op zit waarmee het OVN niet belast moet worden.

A3: Cross-over. De variant waarin het splitsingspunt ten zuiden van het knooppunt komt te liggen (variant G), wordt nader onderzocht (met name op het kostenaspect), omdat in deze variant geen sprake meer is van een ligging op niveau +2. De varianten A t/m F vallen af omdat zij geen van alle beter scoren dan de Basisvariant.



A5: Rijnsweerdvarianten. De Rijnsweerdvarianten worden nader onderzocht. Deze keuze komt in oktober terug. In het ontwerp ontbreekt momenteel de aansluiting vanuit Rijnsweerd richting Breda. Hier wordt een oplossing voor gezocht.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Datum

B1: Onderdoorgang Voordorpsedijk. Er wordt voorlopig gekozen voor de Optimaliseringsvariant omdat hiermee de sociale veiligheid voldoende wordt verbeterd. De gebiedsgerichte uitwerking en het afwegingskader kunnen nadere informatie opleveren. De definitieve keuze kan dan in oktober worden gemaakt.

Ons kenmerk
IENM/BSK-2013/137440

B2: Utrechtseweg / Biltsestraatweg. Deze locatie wordt niet meer als aparte locatievariant benoemd. De materiaalkeuzes bij het viaduct (geluidabsorberend materiaal) komen in de realisatiefase aan bod.

B3: Fietstunnel De Bilt – De Uithof (A28). Er wordt voorlopig gekozen voor de Optimaliseringsvariant omdat hiermee de sociale veiligheid voldoende wordt verbeterd. Mocht later besloten worden de locatie van de aansluiting De Uithof te wijzigen, dan ontstaan andere mogelijkheden voor deze fietspassage.

B4: Toegang tot De Uithof (onderdoorgangen Leuvenlaan en Weg tot de Wetenschap). De Basisvariant valt af. In de Optimaliseringsvariant wordt meer licht in de onderdoorgangen gebracht en worden deze heringericht. Deze variant wordt beschouwd als het niveau van inpassing dat bij de vormgeving van de Toegang tot de Uithof minimaal gehaald moet worden. Of de extra investeringen ten behoeve van Verbetervariant A verantwoord zijn in relatie tot de hoge meerkosten, is thans nog niet helder. Beslissend daarvoor is een bestuurlijk gedragen, concreet uitgewerkt en economisch onderbouwd plan voor Rijnsweerd - De Uithof. Verbetervariant B valt in de onderzochte vorm af vanwege de hoge meerkosten.

B5: Passage Kromme Rijn. De Basisvariant valt af. De Optimaliseringsvariant zorgt voor meer licht en ruimte in de onderdoorgang. Deze wordt verder beschouwd als het niveau van inpassing dat bij de vormgeving van de passage Kromme Rijn minimaal gehaald moet worden. De Verbetervarianten A en B vallen in dit stadium nog niet af. Hiervan worden de meerkosten inzichtelijk gemaakt en er wordt op zoek gegaan naar tussenvormen, waarin elementen van de Verbetervarianten kunnen worden meegenomen. Te denken valt daarbij aan een bredere onderdoorgang bij de nieuwe rijstroken en de onderdoorgang van de oude viaducten te handhaven (diaboolvorm) of om slechts eenzijdig te verbreden. Daarnaast kan de 'gebiedsgerichte uitwerking en afwegingskader', waarvoor de provincie Utrecht de trekker is, een rol spelen bij de keuze van het ambitieniveau van deze verbinding.

B6: Groene verbinding Dak Amelisweerd. Variant A wordt gekozen als basis voor de uitwerking van de inrichting van de groene verbinding. De exacte locatie van het dak is afhankelijk van de inrichting. De variant met een gat in een dak levert meer geluid op en minder inrichtings-mogelijkheden. Gekozen wordt voor een zo breed mogelijk dak (max 250 meter).

B7: Waijensedijk. De brugvariant valt af vanwege de te overbruggen hoogteverschillen en de inpassingsmoeilijkheden. De keuze tussen de Optimaliseringsvariant en Verbetervariant C schuift door naar oktober.



Het 2^e deel van de locatiekeuzes in de 3^e Trechterstap wordt voorzien voor oktober, waarna in december 2013 de Voorkeursvariant voor de A12/A27 vastgesteld kan worden. Deze Voorkeursvariant wordt uitgewerkt tot Ontwerp-Tracébesluit.

De in december 2013 vast te stellen Voorkeursvariant moet passen binnen het beschikbare budget. Ik ga er voorlopig vanuit dat dat met het huidige ontwerp, waar alle reeds genomen trechterkeuzes in zijn verwerkt, gaat lukken. Mocht blijken dat de kostenraming het taakstellend budget overschrijdt, dan zal gezocht worden naar versoeringen. Daarbij kan ook opnieuw gekeken worden naar de in het trechterproces reeds gemaakte keuzes.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Datum

Ons kenmerk
IENM/BSK-2013/137440