

Rijkswaterstaat

Reconstructie besluitvorming planstudie Ring Utrecht
30 november

Eindconcept

Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	3
2.	Context.....	7
3.	Verkenningfase (2004 – 2008).....	11
4.	Fase 1a (medio 2008 – medio 2009).....	17
5.	Fase 1b (medio 2009-eind 2009).....	25
6.	Fase 1c (eind 2009 – eind 2010).....	32
7.	Fase 2 (eind 2010 – heden).....	40
8.	Fase 2 (vervolgproces).....	54
	Bijlage 1. Begrippenlijst.....	55
	Bijlage 2. Totaaloverzicht documenten.....	58
	Bijlage 3. Inhoudelijk Overzicht alternatieven en varianten.....	62
	Bijlage 4. Opdracht onderzoekscommissie.....	63

1. Inleiding

Aanleiding, doel en scope reconstructie

Aanleiding voor deze reconstructie-notitie vormt het overleg dat de minister van Infrastructuur en Milieu op 10 oktober jl. met de Tweede Kamer heeft gehad over de Ring Utrecht. Een meerderheid van de Kamer vraagt de minister een onafhankelijk onderzoek uit te laten voeren naar de vraag of het capaciteitsknelpunt in de bak bij Amelisweerd ook kan worden opgelost binnen de bestaande bak, door smallere rijstroken en/of een lagere maximumsnelheid toe te passen. De minister zegt toe een externe commissie in te stellen die de besluitvorming over het Ringdeel A27, vooral de bak bij Amelisweerd, onderzoekt.

Verslag AO Ring Utrecht, 10 oktober 2012

... "Ik heb er zelf baat bij om zowel de onrust buiten als binnen weg te nemen door te laten zien wat er allemaal onderzocht en gedaan is. Ik zal in dat onderzoek de variant van twee keer zes binnen de bak, de lage snelheid, realistische scenario's en de één-rijstrookbypass meenemen. Overigens is die laatste mogelijkheid niet eerder specifiek onderzocht. Ik benadruk dat ik niet alle onderzoeken opnieuw ga doen. Ik ben op zoek naar een onafhankelijk persoon, à la Elverding – misschien wil hij zelf wel – ondersteund door een bureau, die kijkt naar de vragen die de Kamer heeft voorgelegd over twee keer zes, de lagere snelheid, de realistische scenario's en de rijstrookbypass. Die persoon moet aangeven of die scenario's al dan niet afdoende onderzocht zijn en of een en ander past binnen de beleidsdoelen die wij met elkaar hebben gesteld. Ik maak dat graag inzichtelijk."

... "Ik doe dat om aan te tonen, zowel aan de voorstanders als aan de tegenstanders, dat er echt wel gezocht is naar mogelijkheden om een wegverbreding met zo min mogelijk schade te realiseren."

... "Ik zeg hier expliciet dat de definitieve keuze niet gemaakt wordt voordat dat onderzoek is uitgevoerd. Wel proberen we om de maanden van dat onderzoek te benutten om binnen de twee-maal-zevenvariant alvast te gaan kijken naar de mogelijkheden van inpassing. Anders verlies je namelijk tijd, niet alleen voor de bak maar voor de hele A27. Als je komt tot een ander besluit en je kiest voor twee maal zes en de bak, heeft dat consequenties voor de hele A27."

Bron: Tweede Kamer, vergaderjaar 2012-2013, 33 400A, nr. 10

Doel van deze reconstructie-notitie is de door de minister in te stellen onderzoekscmissie zo goed mogelijk te kunnen voorzien van informatie over de stappen die in de tijd zijn gezet, en de besluitvorming die heeft plaatsgevonden. De focus ligt daarbij op het proces en de besluitvorming in de planstudiefase, en de daarin gemaakte afwegingen rond het Ringdeel A27 en de passage Amelisweerd. Voor een inhoudelijk overzicht van alle in de loop van de tijd onderzochte alternatieven en varianten wordt verwezen naar het 'Overzicht Alternatieven en Varianten' (*bijlage 3*) en de daarbij behorende 'Leeswijzer Overzicht Alternatieven en Varianten in de planstudie over alle fases'.

Het onderzoek naar een niet-verbrede Bak Amelisweerd vindt vooral in Fase 1 van de planstudie Ring Utrecht plaats, tussen 2008 en 2010. Deze fase sluit af met het publiceren van het MER 1^e fase, het toetsingsadvies door de Commissie voor de m.e.r. en de besluitvorming over het Voorkeursalternatief.

De besluitvorming over de Ring Utrecht leidt in augustus 2012 tot het voornemen van de minister om Selecteren verder uit te werken tot een voorkeursvariant en OTB/MER.

Aanpak

Voor de totstandkoming van reconstructie zijn als spelregels gehanteerd:

- de reconstructie geschiedt op basis van bestaande documenten: relevante onderzoeksrapportages, (bestuurlijke) besluitvormingsdocumenten en Tweede Kamer stukken
- het 'Overzicht Alternatieven en Varianten' vormt een inhoudelijke leidraad
- iedere afwegingsstap wordt voorzien van een verwijzing naar de daarbij behorende documentatie

- er wordt geen nieuwe informatie of argumentatie toegevoegd, geen informatie veranderd of opzettelijk achterwege gelaten.

Bijlage 2 geeft een totaaloverzicht van de gehanteerde documenten. Deze documenten zijn digitaal bij deze notitie gevoegd en fysiek in de bij deze notitie behorende map te vinden.

Deze reconstructie-notitie beoogt input te leveren voor de vragen die de minister aan de commissie voorlegt (*bijlage 4*):

1. Is het onderzoek dat IenM heeft gedaan naar de mogelijkheden om de verbreding van de A27 binnen de bestaande Bak in Amelisweerd te realiseren, afdoende en juist geweest? Het gaat hierbij speciaal om de vraag of een laag groeiscenario, varianten met 2x6 rijstroken binnen de Bak, met 80 km/u als maximumsnelheid, en alternatieven waarin sprake is van investeringen in nieuwe OV-lijnen (o.m. een nieuwe spoorlijn Breda-Utrecht) en/of prijsbeleid, adequaat zijn onderzocht.
2. Is, op basis van dat onderzoek, terecht de conclusie getrokken dat voor de oplossing van het verkeersprobleem op de A27 het verbreden van de Bak in Amelisweerd nodig is?
3. Als ontweingsmaatregel wordt een 2-strooks bypass voorzien. Kan volstaan worden met een enkelstrooks bypass?
4. Kan de variant met 2x7 rijstroken gefaseerd worden aangelegd waarbij de eerste fase gerealiseerd wordt binnen de bestaande Bak in Amelisweerd?

Om de besluitvormingsreconstructie goed te kunnen duiden komen in deze reconstructie-notitie niet alleen alle fasen van de planstudie Ring Utrecht aan de orde, maar tevens de belangrijkste stappen die daaraan vooraf gingen. Voor een volledig begrip op de aspecten die in een planstudiefase aan de orde komen is ook een korte beschrijving van het vervolgproces toegevoegd (hoofdstuk 8).

Leeswijzer

De reconstructie is chronologisch opgebouwd. De besluitvormingsmomenten voor de Ring Utrecht vormen daarbij de kapstok. Ieder hoofdstuk bevat:

- een korte omschrijving van de betreffende fase
- een beschrijving van de belangrijkste stappen en gebeurtenissen
- een overzicht van de randvoorwaardelijke kaders die aan de orde waren
- een overzicht van de belangrijke besluitvormingsmomenten (wie waren daar bij en waar is dat vastgelegd)
- het resultaat van de besluitvorming
- een kort overzicht van de betrokkenheid van de omgeving
- een overzicht van de relevante documenten.

Hoofdstuk 2 geeft een overzicht van de **context** waarin deze planstudie is uitgevoerd. Wat zijn de kaders en procedures, wie vormen Bevoegd Gezag en welke partijen zijn verder betrokken geweest bij dit project.

Hoofdstuk 3 beschrijft de **Verkenningfase (2004 - 2008)**. Achtereenvolgens zijn een préverkenning, een verkenning/netwerkanalyse en aanvullende verkenningen uitgevoerd. Daarin is een verscheidenheid aan mogelijke oplossingen onderzocht. De verkenningfase leidt tot een trechtering naar vier hoofdalternatieven (basisconcepten) en nader onderzoek in een planstudiefase.

De hoofdstukken 4 tot en met 6 beschrijven de **Planstudie Fase 1 (2008 - 2010)**, van de start van de planstudie tot de besluitvorming over een Voorkeursalternatief. Het belangrijkste eindproduct van deze fase is het MER 1e fase. Er zijn in Fase 1 drie afzonderlijke subfasen te onderscheiden:

- hoofdstuk 4 beschrijft Fase 1a (eind 2008 – medio 2009). Deze fase werkt de hoofdalternatieven (basisconcepten) die uit de verkenningsfase naar voren komen nader uit.
- hoofdstuk 5 beschrijft Fase 1b (medio 2009 - eind 2009). Deze fase richt zich op de besluitvorming over een voorkeursrichting.
- hoofdstuk 6 beschrijft Fase 1c (eind 2009 – eind 2010). Deze fase werkt de voorkeursrichting van Fase 1b nader uit tot een Voorkeursalternatief.

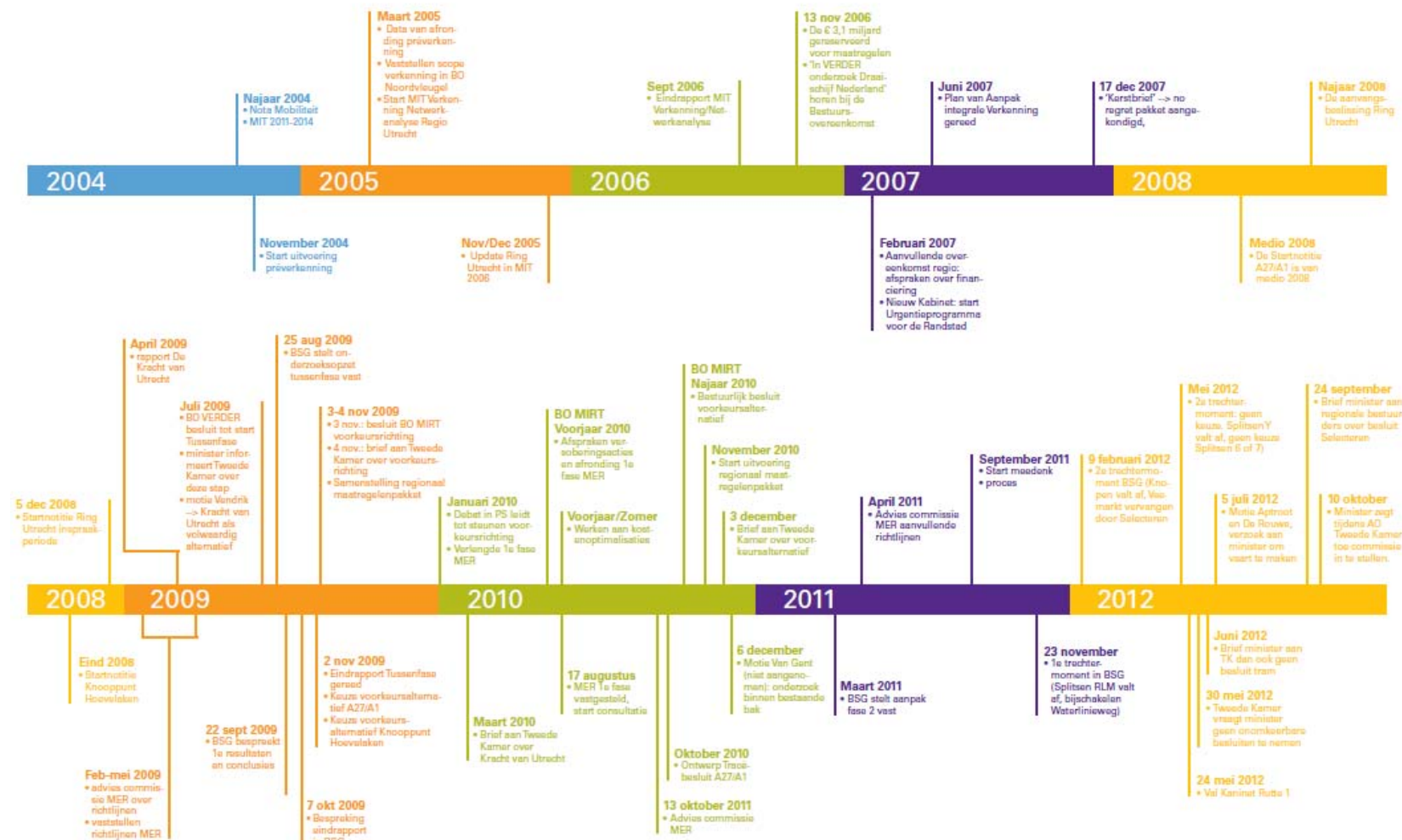
Hoofdstuk 7 beschrijft **Planstudiefase 2 (eind 2010 - heden)**. Fase 2 geeft een nadere uitwerking aan het Voorkeursalternatief. Ook hier zijn subfasen te onderscheiden. In eerste instantie vindt in Fase 2a (eind 2010 - heden) een trechtering van het Voorkeursalternatief tot een Voorkeursvariant plaats. Deze fase is nog niet afgerond.

Hoofdstuk 8, tot slot, geeft een beknopte beschrijving van **Planstudiefase 2 (vervolgproces)**. Er zijn nog twee trechterstappen voorzien voordat een Voorkeursvariant kan worden vastgesteld. Vervolgens werkt Fase 2b de voorkeursvariant nader uit in een Ontwerp Tracébesluit (OTB) en Milieueffectrapportage (MER). Daarna volgt – na een zienswijzenprocedure – de nadere uitwerking tot Tracébesluit.

De figuur op de volgende bladzijde laat zien dat de planstudie Ring Utrecht verschillende fasen heeft doorlopen, die ieder hun eigen dynamiek kennen.

In *bijlage 1* is een begrippenlijst opgenomen.

Figuur 1. Tijdslijn Verkenning- en Planstudiefase Ring Utrecht

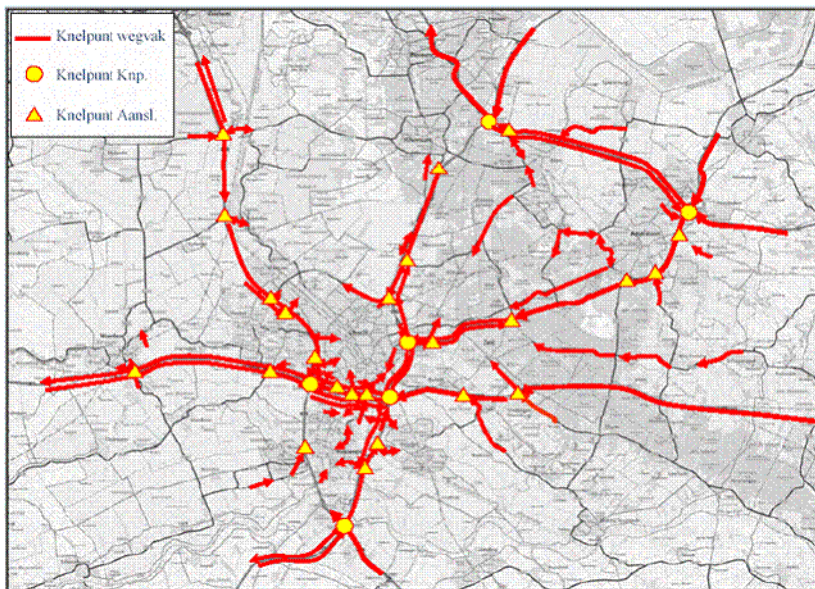


2. Context

Planstudie Ring Utrecht doorloopt verschillende fasen

In de Nota Mobiliteit (2004) geeft de minister van Verkeer en Waterstaat aan naar betrouwbare en acceptabele reistijden te streven. Het hoofdwegennet en onderliggend wegennet worden daarbij als samenhangend netwerk benaderd. Geconstateerd wordt dat met de maatregelen die op dat moment voorzien zijn (o.a. in het MIT) op een aantal trajecten de streefwaarden niet gehaald worden. De problematiek wordt daar alleen maar groter, en extra maatregelen zijn nodig. Voor Utrecht betreft dit de Zuidwest- en de Oostring. In het verlengde MIT 2011-2014 wordt daarom een gebiedsgerichte verkenning aangekondigd naar de verkeer- en vervoerproblematiek rond Utrecht. Onderstaande kaartbeelden laten de congestie tijdens de ochtend- en avondspits zien.

Figuur 2. Kaartbeeld bereikbaarheidsknelpunten Ring Utrecht



Na een preverkenning en verkenning (MIT Verkenning en Netwerkanalyse Regio Utrecht), volgt er nog een aanvullende verkenning. Tijdens de verkenning is de 'ladder van Verdaas' gevolgd.¹ De conclusie van dit onderzoek luidt dat er een aanvullend pakket aan maatregelen nodig is om de bereikbaarheid in de regio Utrecht te verbeteren. Alle oplossingsrichtingen moeten worden ingezet: 'en-en' in plaats van of-of'. Dit pakket, waarover Rijk en regio overeenstemming bereiken, wordt als Pakketstudie Midden Nederland ondergebracht in VERDER (zie onderstaand kader). Tot de Pakketstudie Midden-Nederland behoort een pakket Ring Utrecht en een pakket Driehoek Utrecht-Amersfoort-Hilversum. Voor het oplossen van de knelpunten op de snelwegen starten er vier planstudies, één binnen het pakket Ring Utrecht (de planstudie Ring Utrecht: A2, A12, A27 en N230) en drie binnen het pakket Driehoek Utrecht-Amersfoort-Hilversum (de planstudies A27/A1, A28 en Knooppunt Hoevelaken).

¹ Daarbij wordt naar 7 aspecten gekeken om knelpunten op het gebied van verkeer en vervoer op te lossen. De ladder is erop gericht eerst andere oplossingen te verkennen alvorens te besluiten tot uitbreiding van infrastructuur. Dit zijn achtereenvolgens: ruimtelijke ordening, prijsbeleid, openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement, benutting, aanpassing aan de bestaande infrastructuur en nieuwe infrastructuur.

Samenwerkingsverband VERDER

In VERDER werken gemeenten, provincie en Rijk samen aan oplossingen voor de mobiliteitsproblematiek in Midden-Nederland. VERDER ontwikkelt een pakket aan maatregelen, dat bijdraagt aan een betere bereikbaarheid van de regio, nu en in de toekomst. Daarbij wordt niet alleen naar verbeteringsmaatregelen voor het wegennet gekeken, maar ook naar de mogelijkheden voor bijvoorbeeld fietsers en het openbaar vervoer. In VERDER zijn de volgende partijen vertegenwoordigd: Bestuur Regio Utrecht, Gemeente Amersfoort, Gemeente Hilversum, Gemeente Utrecht, Gewest Gooi- en Vechtstreek, Provincie Utrecht, Regio Amersfoort, Regio Utrecht West, Regio Utrecht Zuidoost en Rijkswaterstaat. Alle deelnemende partijen zijn vertegenwoordigd in het Utrechts Verkeer- en Vervoerberaad (UVVB). Het UVVB is een bestuurlijk platform dat bedoeld is om het verkeer- en vervoerbeleid in de regio te coördineren en af te stemmen.

Vanwege de complexiteit van de opgave, wordt ervoor gekozen de planstudie Ring Utrecht in twee fasen uit te voeren:

- Fase 1 werkt toe naar een Voorkeursalternatief (VKA). Er worden vier hoofdalternatieven (basisconcepten) bestudeerd en beoordeeld in een strategische milieueffectrapportage (MER 1e fase). De Commissie voor de m.e.r. toetst de MER 1^e fase en er vindt een consultatieronde plaats. Ter afronding van Fase 1 benoemt het Bevoegd Gezag – via een proces van overleg – een bestuurlijk Voorkeursalternatief.
- Het bestuurlijk Voorkeursalternatief vormt het uitgangspunt voor Fase 2. In deze fase volgt een gedetailleerde uitwerking van dit Voorkeursalternatief, onder meer in een milieueffectrapport (MER 2^e fase). De Commissie voor de m.e.r. toetst de MER 2^e fase en er vindt een inspraakprocedure plaats. Ter afronding van Fase 2 stelt het Bevoegd Gezag de Voorkeursvariant vast.

Commissie Elverding

In april 2008 heeft de Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten (ook wel bekend als commissie Elverding) advies gegeven hoe de besluitvorming rondom wegen sneller en beter kan. Dit advies is uitgebracht op verzoek van de minister van Verkeer en Waterstaat, mede namens de minister van VROM, en gaat onder meer in op de voorbereiding, het besluitvormingsproces en de wetgeving rondom wegaanpassingen. De verwerking in de wet – dat vorm krijgt via het project Sneller en Beter – moet dan nog volgen.

De planstudie Ring Utrecht neemt, zo staat in de Startnotitie, de projectgerichte aanbevelingen van de commissie over en zal het advies zoveel mogelijk in de praktijk toepassen. Dit betekent dat er een brede verkenningfase heeft plaatsgehad, dat er sprake is van gedegen participatie van alle betrokken partijen (Rijk en regio), dat er is gewerkt en dat er sprake is van een integrale belangenafweging.

Procedures en juridische aspecten

De planstudie Ring Utrecht volgt, omdat het een verbreding van een bestaande weg betreft, een (verkorte) tracéwetprocedure. De Tracéwet is op twee andere regelingen afgestemd:

- de regeling voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) uit de Wet milieubeheer
- de planologische regeling uit de Wet op de ruimtelijke ordening.

Verder gaat de Tracéwet in op vergunningen en ontheffingen die voor de uitvoering van een besluit nodig zijn.

De planstudie Ring Utrecht heeft een uniek karakter, omdat er zowel oplossingen op het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet worden bestudeerd. Dit betekent dat er veel partijen (deel)besluiten moeten nemen. Deze partijen hebben ieder een formele rol als Bevoegd Gezag. Voor de delen die onder de Tracéwet vallen – het hoofdwegennet – is de minister van IenM (voorheen de ministers van VenW en VROM) het Bevoegd Gezag. Voor de onderdelen die vallen onder de Wet op de Ruimtelijke Ordening – het onderliggend wegennet – zijn dat de Provincie Utrecht en/of de Gemeente Utrecht.

In fase 1, waarin wordt toegewerkt naar een Voorkeursalternatief, is sprake van een 4-voudig Bevoegd Gezag (het ministerie van Verkeer en Waterstaat, het ministerie van VROM, de Provincie Utrecht en de Gemeente Utrecht). De partijen stellen gezamenlijk het Voorkeursalternatief vast.

In fase 2 verandert dit. De bestuurders spreken bij vaststelling van het Voorkeursalternatief de inrichting voor fase 2 af. Zij trekken daarin gezamenlijk op in de uitwerking van het Voorkeursalternatief, maar de rol van Bevoegd Gezag wordt bepaald door de wettelijke procedures. De regio voert de planstudie, procedures en realisatie voor het onderliggend wegennet voor eigen rekening en risico uit. Het Rijk doet dat voor de rijkswegen. Rijk en regio geven gezamenlijk invulling aan het proces (aansturing, besluitvorming, planning en communicatie).

Detailniveau milieuonderzoek gedurende de twee fasen

Een milieueffectrapportage (MER) brengt de effecten op geluid, luchtkwaliteit, natuur, bodem en water, landschap, cultuurhistorie, archeologie, externe veiligheid en ruimtelijke kwaliteit in beeld. In het onderzoek voor de Ring Utrecht is ook aandacht besteed aan gezondheid. Gedurende de twee fasen van de planstudie verschilt het detailniveau van dit onderzoek. In het kader van Sneller en Beter is met een Zinnvolle Effect Bepaling (ZEB) per fase naar het vereiste detailniveau gezocht om op doeltreffende wijze aandacht aan de effecten te besteden. Belangrijke raadgever bij het bepalen van de reikwijdte en het detailniveau van het onderzoek is de Commissie voor de m.e.r.

- Fase 1, MER 1^e fase: in fase 1a en fase 1c is gewerkt met het beoordelingskader zoals aangegeven in de richtlijnen. In fase 1b is gewerkt met een beschouwing op hoofdlijnen, gebruik makend van de in 1a opgeleverde informatie en van expert opinions. In 1c zijn voor de alternatieven wederom de milieueffecten bepaald.
- Fase 2, MER 2^e fase: de Commissie voor de m.e.r. adviseert om in fase 2a wederom op hoofdlijnen en met gebruik van kwalitatieve beschouwingen de hoeveelheid varianten verder te trechteren. En om vervolgens in fase 2b kwantitatieve en kwalitatieve beschouwingen uit te voeren voor de relevante aspecten.

Beleidswijziging

In de loop van de tijd wijzigt één van de belangrijke uitgangspunten voor de planstudie Ring Utrecht, over prijsbeleid. De discussie over de kilometerheffing laait begin 2010 steeds hoger op, totdat op 20 februari 2010 het kabinet Balkenende-4 valt over de Afghanistan-missie. Na de Tweede Kamerverkiezingen van 2010 is de kilometerheffing niet ingevoerd en zijn er ook geen plannen meer om het in te voeren

Beleidswijziging prijsbeleid

Eén van de belangrijke uitgangspunten, prijsbeleid, is in de loop van de planstudie gewijzigd. Dit uitgangspunt is alleen in Fase 1 van de planstudie Ring Utrecht – en ook de daaraan voorafgaande Verkenningsfase – meegenomen, daarna niet meer als gevolg van de beleidswijziging.

Bestuurlijke betrokkenheid gedurende deze fasen

Gedurende de préverkenning vindt besluitvorming plaats in het bestuurlijk Noordvleugeloverleg. Voor de regio neemt de NV Utrecht deel aan dit overleg. Deelnemers van de NV Utrecht zijn: de provincie Utrecht, de gemeenten Utrecht, Amersfoort en Hilversum, de stadsregio Utrecht (BRU), de gewesten Eemland en Gooi- en Vechtstreek.

Vanaf de start van Verkenning/Netwerkanalyse vindt bestuurlijke besluitvorming plaats in het UVVB (Utrechts Verkeer- en Vervoerberaad). Hieraan nemen deel: het ministerie van Verkeer en Waterstaat, het ministerie van VROM (later samengevoegd in het ministerie van Infrastructuur en Milieu), Rijkswaterstaat Utrecht, Provincie Utrecht, Gemeente Utrecht, Gemeente Amersfoort, Gewest Eemland, Bestuur Regio Utrecht, Gewest Gooi- en Vechtstreek, Gemeente Woerden (namens Samenwerking Utrecht West SUW), Gemeente Utrechtse Heuvelrug (namens Regio Zuid-oost Utrecht). Ook nemen vertegenwoordigers van het Programmabureau VERDER hieraan deel.

Vanaf de Tussenfase (fase 1B) vindt de besluitvorming voor de Ring Utrecht plaats in de Bestuurlijke Stuurgroep (BSG). Die bestaat uit de vertegenwoordigers van het Bevoegd Gezag en het Bestuur Regio Utrecht.

Belangrijke momenten in de loop van de tijd zijn verder de Bestuurlijke Overleggen MIT/MIRT (BO's MIT/MIRT) en de overleggen met de Tweede Kamer.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de bestuurlijke vertegenwoordiging van het Bevoegd Gezag gedurende de Verkenning- en Planstudiefase (eind 2008 – heden).

Tabel 1. Overzicht bestuurlijke vertegenwoordiging Bevoegd Gezag gedurende de Verkenning- en Planstudiefase Ring Utrecht

Rijk	<i>minister van Verkeer en Waterstaat</i> - mw. K. Peijs (mei 2003 – sept. 2007) - dhr. C. Eurlings (sept. 2007 – okt. 2010) <i>minister van VROM</i> - mw. S. Dekker (mei 2003 – sept. 2006) - dhr. P. Winsemius (sept. 2006 – sept. 2007) - mw. J. Cramer (sept. 2007 – feb. 2010) - mw. T. Huizinga, wnd. (feb. – okt. 2010) <i>minister van Infrastructuur en Milieu</i> - mw. M. Schultz van Haegen (okt. 2010 – heden)
Regio	<i>gedeputeerde Provincie Utrecht</i> - dhr. G. Mik (2004 – 2007) - dhr. J. Ekkers (2007 – jan. 2010) - dhr. R. van Lunteren (jan. 2010 - heden) <i>wethouder Gemeente Utrecht</i> - dhr. T. de Weger (2006 – april 2009) - mw. I. de Bondt (april 2009 – mei 2010) - dhr. F. Lintmeijer (mei 2010 – heden) <i>portefeuillehouder Bestuur Regio Utrecht</i> - dhr. Tchernoff (2004 - 2006) - mw. M. Kallen (2006-2010) - dhr. B. Lubbinge (2010/11) - dhr. K. van Dalen (2011 – heden)

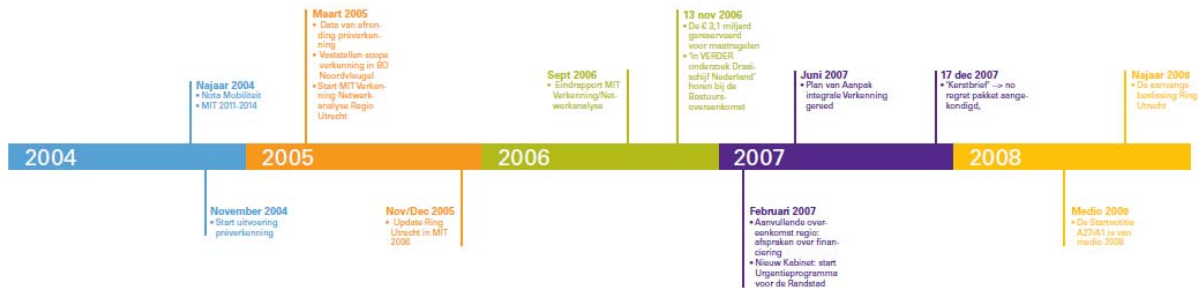
Betrokkenheid omgeving gedurende deze fasen

Ook de omgeving is gedurende alle onderzoeksfasen bij de Ring Utrecht betrokken. Per fase wordt hier in deze notitie nader op ingegaan. Dat geldt zowel voor de ambtelijke en bestuurlijke betrokkenheid van de overheden als de betrokkenheid van de sector / marktpartijen, burgers en belangenorganisaties. Deze betrokkenheid is op verschillende wijzen ingevuld, zoals met informatieavonden, workshops en meedenkbijeenkomsten.

Aanpalende projecten

Tot de aanpalende projecten behoren in ieder geval de maatregelen uit het VERDER pakket. Van belang om te noemen is echter ook de A27 Lunetten-Rijnsweerd, die deel uitmaakt van de Spoedaanpak projecten. In 2011 is hiervoor het Tracébesluit genomen (zie hoofdstuk 8). Andere projecten zijn: A2 Maarssen-Oudenrijn, A12-A2 Gouda-Woerden-Everdingen (Spoedaanpak), A27 Everdingen – Lunetten (ook Spoedaanpak), de A28 Utrecht – Amersfoort (Spoedaanpak), de A27/A1 Utrecht – Eemnes – Bunschoten, het knooppunt Hoevelaken, de A1 Bunschoten-Hoevelaken, de A12 Lunetten – Veenendaal (Maarsbergen-Veenendaal valt onder de Spoedaanpak), de A12 Lunetten – Veenendaal en de A27 Houten – Hooipolder.

3. Verkenningfase (2004 – 2008)



Omschrijving van de fase

Om de scope van de verkenning Ring Utrecht te bepalen voert het Rijk allereerst een préverkenning uit. Hierbij is ook de regio betrokken. De préverkenning is in maart 2005 opgeleverd. De préverkenning laat zien dat de Ring Utrecht een bovenregionale functie als landelijke draaischijf vervult en van essentieel belang is voor het functioneren van het Utrechtse hoofdwegennet.

Aanbevolen wordt om een verkenning uit te voeren voor zowel de Ring Utrecht als de Driehoek. Vanwege de grote samenhang tussen de Ring en de aansluitende wegen is het advies om bij het bestuderen van mogelijke oplossingen te kijken naar het totale Utrechtse netwerk, rekening houdend met verschillende ruimtelijke scenario's. En om voor oplossingen te putten uit het gehele palet van bestaande beleidskaders, door naast het hoofdwegennet ook te kijken naar het onderliggend wegennet, prijsbeleid en OV (zie *Préverkenning Ring Utrecht, maart 2005*). In het najaar van 2005 krijgt de verkenning Ring Utrecht een update in het MIT 2006.

Gedurende de verkenning Ring Utrecht starten de landelijke netwerkanalyses. Er is voor gekozen de verkenning Ring Utrecht uit te breiden tot een regionale netwerkanalyse: de MIT Verkenning / Netwerkanalyse Regio Utrecht. Het budget wordt eveneens via dit traject geregeld. Tot deze studie behoort onder meer een probleemanalyse, beoordelingskader, marktscan en OEI beoordeling². Een expertcommissie brengt gedurende de netwerkanalyse drie adviezen uit. Ook worden er, op ambtelijk niveau, veel workshops met de omgeving gehouden. Deze zijn per thema ingestoken (zie overzichten). Om alle mogelijke oplossingen in beeld te krijgen, is gewerkt met de zogenoemde *Ladder van Verdaas*. Die ladder kent verschillende treden: ruimtelijke ordening, prijsbeleid, mobiliteitsmanagement, verbetering openbaar vervoer, aanpassing en betere benutting van bestaande infrastructuur en (als laatste) aanleg van nieuwe weginfrastructuur.

Op 25 augustus 2006 neemt het kabinet in het kader van het *Noordvleugelprogramma* het besluit om twee gebiedsgerichte en integrale MIT-planstudies te starten.

In de *Noordvleugelbrief Utrecht*³ staat: "Voor de regio Utrecht is een MIT-verkenning/netwerkanalyse uitgevoerd. De netwerkanalyse Utrecht heeft een andere status dan overige netwerkanalyses omdat deze eerder in gang is gezet en volgens de vereisten van een MIT-verkenning is uitgevoerd. Het kabinet heeft op basis van deze MIT-verkenning/netwerkanalyse besloten over te gaan tot planstudies voor de regio Utrecht. Nieuw in de netwerkanalyse voor Utrecht is dat de mobiliteit van deur-tot-deur is onderzocht en dat ook het regionale en lokale wegennet in de analyse is betrokken. Bij de uitvoering van de planstudie zullen Rijk en regio volgens een nieuwe MIT-systematiek gezamenlijk vaststellen welke partij verantwoordelijk is voor de uitvoering van maatregelen en hoe de financiële dekking tot stand komt."

² OEI staat voor Overzicht Effecten Infrastructuur.

³ Noordvleugelbrief, Samenhang in Ontwikkeling (Ministerie van LNV, ministerie van EZ, ministerie van VROM, ministerie van Financiën, ministerie van BZK en ministerie van Verkeer en Waterstaat), blz. 32-33.

Noordvleugelbrief, Besluiten over bereikbaarheid Utrecht (blz. 35):

- Op basis van de netwerkanalyse zal het ministerie van V&W samen met de regionale besturen maatregelpakketten vaststellen voor de korte en langere termijn om de bereikbaarheid van Utrecht te verbeteren.
- Voor (delen van) de Ring van Utrecht wordt een planstudie gestart. Uitvoering in PPS-verband wordt hierbij bezien.
- Er start een planstudie naar de driehoek Amersfoort-Hilversum-Utrecht (A1, A27, A28).
- Conform de beleidslijn in de Nota Mobiliteit wordt in de studies gekeken naar het oplossend vermogen van diverse samenhangende maatregelenpakketten (zowel infrastructurele maatregelen als prijsbeleid). Uitgangspunt hierbij is invoering van prijsbeleid in 2012.
- Rijk en regio zullen dit najaar in een bestuursakkoord de reikwijdte, verdeling van de verantwoordelijkheden, financiering en fasering van deze planstudies vastleggen.
- In het bestuursakkoord worden ook afspraken gemaakt over ruimtelijk beleid, mobiliteitsmanagement en openbaar vervoer.

Op 13 november 2006 tekenen het Rijk (de minister van Verkeer en Waterstaat) en de regionale overheden (provincie Utrecht, Bestuur Regio Utrecht, Gewest Eemland, Gewest Gooi- en Vechtstreek, Gemeente Utrecht, Gemeente Amersfoort, Gemeente Hilversum) de *Bestuursovereenkomst Bereikbaarheid Regio Utrecht*. Daarin staat dat de partijen gezamenlijk het voornemen hebben om de twee gebiedsgerichte en integrale pakketstudies te starten. Een landelijke markt- en capaciteitsanalyse 'spoor' maakt daar onderdeel van uit. Hiervoor neemt het Rijk het voortouw. Ook kondigen de partijen een gezamenlijke analyse van de markt voor het OV in de regio Utrecht aan. Hier heeft de regio het voortouw in. In de pakketstudies worden de maatregelen voor de korte en (middel)lange termijn in samenhang bekeken, rekening houdend met de effecten die daardoor zullen optreden. Voor het borgen van de samenhang wordt er één gezamenlijke projectorganisatie in het leven geroepen (dit krijgt vorm via VERDER).

De Bestuursovereenkomst markeert de start van twee integrale, gebiedsgerichte pakketstudies. Daar is de Ring Utrecht er één van. Rijk en regio leggen gezamenlijk vast waar deze planstudies toe moeten leiden. Ook maken zij afspraken over het beschikbare budget. Voor de Ring Utrecht is dit € 1,4 miljard, waarvan € 1,2 miljard is bestemd voor maatregelen op het hoofdwegennet.

Minister Peijs heeft de Tweede Kamer op 16 oktober 2006 geïnformeerd over de bestuurlijke overleggen met de regio. Op 25 oktober 2006 doet zij de Tweede Kamer het projectblad van de "Ring Utrecht" toekomen, met de vermelding dat de afspraak is gemaakt hiervoor een planstudie te starten. Dit projectblad, waarin ook het door het Rijk gereserveerde budget staat vermeld, wordt opgenomen in het MIT/SNIP-projectenboek 2008.

Afspraken in Bestuursovereenkomst Bereikbaarheid Regio Utrecht

De planstudies moeten leiden tot concrete (investerings)beslissingen voor de netwerken OV, weg en fiets en de uitvoering van andersoortige maatregelen voor het verbeteren van de bereikbaarheid.

- Er worden pakketten van maatregelen onderzocht die een oplossing moeten bieden voor de in de MIT-Verkenning/Netwerkanalyse geconstateerde bereikbaarheidsproblemen in de periode tot en met 2020, met een doorkijk naar 2030. De maatregelen kunnen zich richten op de korte en middellange termijn (tot 2012) en lange termijn (na 2012).
- De maatregelpakketten die voortkomen uit de studies hebben tot doel de streefwaarden te realiseren die zijn opgenomen in het beoordelingskader van de MIT-Verkenning / Netwerkanalyse (deur-tot-deur trajecten en normen uit de NoMo) en voor de weg uitgangspunten te formuleren en afspraken te maken over het functioneren van en de relatie tussen het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet. Daar waar die nog onvoldoende aanwezig zijn, worden die op korte termijn geformuleerd.
- Prijsbeleid is uitgangspunt. Voor het hoofdwegennet en onderliggend wegennet wordt variant F uit de MIT-Verkenning/Netwerkanalyse onderzocht. Met deze variant is een pakket aan kansrijke maatregelen gemoeid van min. € 1,7 miljard en max. € 2,9 miljard⁷. Een deel van dit pakket, een indicatief bedrag van min. € 0,8 miljard en max. € 1,4 miljard, heeft betrekking op het studiegebied rondom de snelwegen die samen de Ring Utrecht vormen. De genoemde bandbreedte ligt op grond van de verdeling tussen hoofdwegennet en onderliggend wegennet, een pakket van indicatief minimaal € 0.7 miljard euro en maximaal € 1.2 miljard euro op het terrein van het hoofdwegennet, en indicatief minimaal € 136 miljoen euro en maximaal € 235 miljoen euro op het terrein van het onderliggend wegennet. De regionale partijen maken uiterlijk 31 januari 2007 nadere afspraken over de financieringsbronnen en de verdeling van de financieringslast.

- Bij aanvang van de pakketstudies vindt een aanvullende verkenning plaats naar het oplossend vermogen van (delen van) de A2½ en/of A30. Op basis daarvan wordt besloten of deze in de pakketstudies worden meegenomen.
- Over belangrijke ontwikkelingen, richtinggevend keuzes voor het OV-netwerk in de regio waar nodig en zinvol het UVVB-plus wordt besloten.
- De twee gebiedsgerichte en integrale pakketstudies starten medio 2007.
- Voor iedere pakketstudie wordt in samenwerking tussen de partijen een plan van aanpak opgesteld. Deze worden uiterlijk 1 juli 2007 bestuurlijk vastgesteld in het UVVB-plus.
- De uitvoering van maatregelen op het hoofdwegennet, waartoe het Rijk met een Tracébesluit besluit, kan uiterlijk 2014 plaatsvinden (of zoveel eerder als mogelijk). De uitvoering zal gefaseerd plaatsvinden, en in onderling overleg worden bepaald. De mogelijkheden voor PPS zullen worden meegenomen.
- Op bestuurlijk niveau vindt afstemming en overleg plaats over de twee pakketstudies in het Utrechts Verkeer en Vervoer Beraad (UVVB). In ieder geval tot het moment dat de eindrapportages zijn besproken nemen ook de gemeente Hilversum, het gewest Gooi- en Vechtstreek en het Rijk deel aan het UVVB (het zogeheten UVVB-plus). Alvorens over de eindrapportages formele besluitvorming plaatsvindt bij de individuele partijen voorzien de partijen deze van een schriftelijk advies. Zij spannen zich maximaal in om de besluitvorming in overeenstemming met dit advies te laten plaatsvinden.

Er start een periode van 'kwartier maken' waarin onder meer de organisatie van VERDER wordt neergezet. In februari 2007 tekenen de regionale partners een aanvullende overeenkomst op de Bestuursovereenkomst over de financiering. Zij maken daarin nadere afspraken over de regionale bijdrage.

Vanaf begin 2007 maakt de Ring Utrecht deel uit van het Urgentieprogramma Randstad⁴ onder de naam 'Draaischijf Nederland'. Minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat en gedeputeerde Ekkers van de provincie Utrecht gaan een bestuurlijk duoschap aan om dit project te begeleiden (voor ieder project in Randstad Urgent is een bestuurlijk duo benoemd).

In juni 2007 accordeert het Utrechts Verkeer en Vervoer Beraad (UVVB) het Plan van Aanpak voor de 'pakketstudies bereikbaarheid regio Utrecht'. Het UVVB kiest daarmee in een vroeg stadium onder meer voor een consultatie op maat van burgers en belanghebbenden.

Op 23 juli 2007 verstrekt het ministerie van VenW de opdracht aan Rijkswaterstaat Utrecht tot het uitvoeren van de aanvullende verkenningen Utrecht. Het rapport moet uiterlijk 30 november 2007 worden opgeleverd. Gelijkijdig krijgt RWS het verzoek om een offerte uit te brengen voor de volgende fases, die van de planstudie. Onderdeel van de aanvullende verkenning zijn in ieder geval:

- Aanvullende verkenning maatregelen HWN en OVN: advies over de te selecteren maatregelen voor nader onderzoek in de formele procedures van een Tracé/MER procedure (HWN) of bestemmingsplanprocedure (OVN)
- Aanvullende verkenningen A2½ en A30: informatie genereren en advies krijgen voor een besluit van de minister om (delen van) de A2 ½ en A30 wel of niet in de planstudies op te nemen. De aanvullende verkenning richt zich op het verkeersoplossend vermogen
- Gevoeligheidsanalyse voor A1 Muiderberg-Eemnes en de A27 Eemnes- Almere. Om meer inzicht te krijgen in de knelpunten op deze trajecten, mede in relatie tot de ruimtelijk-economische ontwikkelingen in het gebied. Aan de hand van de uitkomsten, in combinatie met die van de Ontwikkelingsstrategie Almere-Oost, moet eind 2007 worden gezien of nadere afspraken noodzakelijk zijn over de A1 en A27.

Tot de randvoorwaarden bij de uitvoering van de aanvullende verkenning behoren een bestuurlijk-juridische paragraaf, uitgangspunten prijsbeleid, uitgangspunten (lange termijn economische groei)scenario's, uitvoering KKBA en toetsing. In de planstudie dient een MKBA te worden uitgevoerd.

⁴ Dit programma is later Randstad Urgent gaan heten.

De aanvullende verkenningen zijn onderdeel van de gebiedsgerichte, integrale pakketstudies voor Utrecht. De pakketstudies zijn opgenomen in het Urgentieprogramma Randstad (UPR) onder de noemer Draaischijf Nederland. Hierover wil het kabinet nog diezelfde kabinetsperiode besluiten nemen, uiterlijk december 2010. Dit betekent dat de planning van de integrale pakketstudies en de planstudies zodanig moet worden afgestemd dat de besluitvorming en integraliteit niet in gevaar komen. De planstudieprocedures moeten begin 2008 starten. De no-regret maatregelen, waarover in het bestuurlijk overleg van najaar 2007 helderheid moet komen, mogelijk eerder. De op te leveren (tussen)producten worden voorgelegd aan het MOVV (Management Overleg Verkeer en Vervoer, na voorlegging aan de opdrachtgever, de DG Personenvervoer).

In het BO MIRT najaar 2007 maken de bestuurders de volgende afspraak: "Omdat eind november de rapporten van de aanvullende verkenningen pakketstudies Utrecht definitief zijn wordt afgesproken dat de regio met een brief voor het einde van het jaar een advies geeft aan de minister, neergelegd in een regionaal standpunt, waarbij de kansrijke oplossingsrichtingen uit de pakketstudies in beeld worden gebracht en waarbij ook de afbakening van de planstudies HWN/OWN verder wordt geconcretiseerd opdat werkelijk in de 1e helft van 2008 de eerste startnotitie(s) uit kunnen worden gebracht."

Op 19 november 2007 stuurt minister Eurlings een brief aan de Tweede Kamer ("Beleidsbrief Netwerkaanpak; aanbieding Actieplan 'Groeit op het Spoor' en Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyses Spoor, Wegen en Regionaal OV"). Over de Ring Utrecht staat in deze brief dat de problematiek op de Ring Utrecht met het beschikbare budget (binnen het wegsysteem) mogelijk niet conform Nota Mobiliteit kan worden opgelost.

Op 17 december 2007 geeft het UVVB een bestuurlijke reactie op de aanvullende regionale verkenningen in de Pakketstudies, de uitkomsten van de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyses, het voorgestelde vervoltraject richting MIRT voorjaar 2008 en op de gevoeligheidsanalyse A1/A27. Deze reactie had de regio aangekondigd in BO MIRT najaar 2007 (31 oktober).

Bestuurlijke reactie UVVB van 17 december 2007 (over Ring Utrecht)

- In uitvoering te nemen no-regrets: er is een pakket vast te stellen dat effectief is voor de verbetering van de bereikbaarheid van de regio. Vanaf 2008 gaat het om de volgende maatregelen: comfortverbetering regionaal fietsnetwerk, programma stedelijke distributie, oprichten Mobiliteitsplatforms in economische kerngebieden, programma tijdsordening, stimuleren OV-Fiets beleid, programma voor P&R voorzieningen, en Regionaal Verkeersmanagement.
- Voor het HWN is uitgegaan van variant F. We concluderen dat er twee maatregelen zijn die in ieder geval efficiënt en effectief bijdragen aan de bereikbaarheid van de regio: A27 Utrecht Noord – Eemnes en A1 Eemnes – Hoevelaken. Wij adviseren u deze snel in studie te nemen.
- A2½ (nieuwe wegverbinding tussen Breukelen en Lexmond, parallel aan de A2): we constateren dat deze een beperkt voordeel opleveren voor de knelpunten op de Ring Utrecht. Belangrijk negatief neveneffect: aantrekkende werking van verkeer dat normaliter over de A4/A15 naar het Zuiden rijdt, met als gevolg extra verkeer, meer congestie op de A2 en A27, en een zwaardere belasting van de draaischijf. Wij adviseren u daarom de A2½ niet op te nemen in de maatregelpakketten ter verbetering van de bereikbaarheid in de regio.
- Wij kunnen de nut en noodzaak van nieuwe infrastructuur in de vorm van een doorgetrokken en/of opgewaardeerde NRU (Maarsse-A12) nog niet beoordelen. Wij zijn bereid om die naast andere mogelijke oplossingen voor de Ring Utrecht mee te nemen in de plan/pakketstudie. Het onderzoek zal zich richten op de effectiviteit voor de robuustheid van het wegennetwerk en de regionale bereikbaarheid.
- We constateren voor de doorgetrokken A30 dat de twee onderzochte varianten (Barneveld-Nijkerk en Barneveld-Nulde) onderling geringe verschillen laten zien. De varianten geven nauwelijks een verlichting van de problematiek op knooppunt Hoevelaken. Daarom blijven andere maatregelen dringend noodzakelijk. De Pakketstudie Driehoek zal zich daarop richten. Wij adviseren om de nieuwe A30 verbinding niet op te nemen in de studies om de bereikbaarheid van de regio te verbeteren. In relatie tot de schaalsporg Almere moet een doorgetrokken A30 voor de situatie na 2020 wel een rol spelen in de verkeerskundige afweging.
- Wij onderschrijven de conclusies van de LMCA weg en constateren dat deze de conclusies uit de regionale aanvullende verkenningen bevestigen. We bepleiten om de twee gebiedsgerichte pakketstudies voortvarend op te pakken en af te stemmen op de planstudies voor de no-regrets A1 en A27.

In april 2008 stuurt minister Eurlings een reactie aan de voorzitter van het UVVB (Dhr. Ekkers). Daarin gaat hij in op de al gemaakte afspraken en de vragen die nog opengebleven zijn.

Reactie minister op brief UVVB van 17 december 2007 (april 2008)

- “De brief heeft o.a. geleid tot ons eerste overlegmoment op 22 januari jl. als duo in het kader van Randstad Urgent, waarbij we de eerste besluitvorming in het kader van de pakketstudies hebben besproken. Ook zal ik op 21 april a.s. de regio Utrecht in het kader van een werkbezoek draaischijf Utrecht aandoen.
- U geeft zeven “no-regrets” aan die vanaf 2008 in uitvoering worden genomen. Conform de gemaakte afspraak op 22 januari jl. zal de nadere uitwerking en planning tijdens het Bestuurlijk Overleg op 28 mei a.s. aan de orde worden gesteld. Naast deze zeven maatregelen onderkent u ook een no-regret op het Hoofdwegennet op de A27 en A1. Ik heb besloten een aanvang te nemen met de planstudie A27 Utrecht Noord-Eemnes en de A1 Eemnes-Amersfoort.
- Conform uw aanbeveling in uw brief heb ik besloten de A2½ (Breukelen-Lexmond) niet mee te nemen in het kader van de planstudie Ring Utrecht.
- Uit de aanvullende verkenning HWN/OWN blijkt dat de doorgetrokken A30 (Barneveld-Nijkerk) weinig tot niets doet voor het oplossen van de problemen bij het knooppunt Hoevelaken. Dit wordt ook bevestigd door de kosten-batenanalyse. Ook hier concludeer ik dat een doorgetrokken A30 niet dient te worden meegenomen als alternatief in het kader van een planstudie Hoevelaken.
- U geeft aan dat een doorgetrokken en/of opgewaardeerde Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) naast andere mogelijke oplossingen voor de problematiek op de Ring wordt meegenomen als te onderzoeken maatregel in de plan/pakketstudie voor de Ring Utrecht. Dat kan ik alleen maar toejuichen.

Met het oog op de beschikbare capaciteit wordt begonnen met het opstellen van de Startnotitie A27/A1, de no-regret. Daarna volgen die van de Ring Utrecht en Hoevelaken.

Belangrijke stappen en besluitvormingsmomenten

- november 2004: afspraken over (pré)verkenning in BO MIT
- november 2004 – maart 2005: uitvoeren préverkenning
- 14 maart 2005: bestuurlijk Noordvleugeloverleg stelt scope verkenning vast
- 25 augustus 2006: besluit Noordvleugel, start MIT planstudie Ring Utrecht
- 11 september 2006 MIT-Verkenning/Netwerkanalyse Regio Utrecht gereed
- 13 november 2006: ondertekening Bestuursovereenkomst Pakketstudies
- februari 2007: budget aan regionale zijde geregeld
- juni 2007: PvA Integrale aanpak twee deelgebieden (Ring Utrecht + Driehoek) gereed + coördinatiebureau
- 29 augustus 2007: opdracht aanvullende verkenningen en optimalisaties
- 31 oktober 2007: BO MIT najaar 2007
- 17 december 2007: “Kerstbrief VERDER” aan minister van VenW
- april 2008: brief minister aan UVVB in reactie op “Kerstbrief VERDER”. Aankondiging no-regret planstudie A27/A1, niet meenemen A2½ en A30

Randvoorwaardelijke kaders

- Nota Mobiliteit
- Opdracht tot uitvoeren préverkenning
- Opdracht aanvullende verkenning (22 juli 2007)

Resultaat besluitvorming

Zie kaders. Op basis van de Verkenningfase – waarin een préverkenning, MIT Verkenning / Netwerkanalyse Regio Utrecht en aanvullende verkenning zijn uitgevoerd – besluiten Rijk en regio tot het uitvoeren van een gebiedsgerichte, integrale pakketstudie voor de Ring Utrecht. Die moet eind 2010 tot besluitvorming leiden. Voor de Ring Utrecht is een budget beschikbaar van max. € 1,4 miljard (waarvan max. € 1,2 miljard voor het hoofdwegennet). Op basis hiervan kan de planstudiefase starten, in de vorm van (zie hoofdstuk 4) een verkorte Tracéwetprocedure.

Overzicht betrokken partijen

Tabel 2 toont een overzicht van de in de verkenningfase/voorfase betrokken partijen.

Overzicht relevante documenten

maart 2005: [Préverkenning Ring Utrecht, analyse van de gewenste scope t.b.v. de Verkenning Ring Utrecht](#)

augustus 2006: [Noordvleugelbrief Samenhang in Ontwikkeling](#)

11 september 2006: [Eindrapport MIT-Verkenning en Netwerkanalyse Regio Utrecht](#)

13 november 2006: [Bestuursovereenkomst Bereikbaarheid Regio Utrecht](#)

mei 2008: [Samenvatting Aanvullende Verkenningen](#)

Tabel 2. Betrokkenheid omgeving Verkenningfase

Bestuurlijk niveau	<ul style="list-style-type: none">- UVVB (ministerie van Verkeer en Waterstaat, ministerie van VROM, Rijkswaterstaat Utrecht, Provincie Utrecht, Gemeente Utrecht, Gemeente Amersfoort, Gewest Eemland, Bestuur Regio Utrecht, Gewest Gooi- en Vechtstreek, Gemeente Woerden (namens SUW), Gemeente Utrechtse Heuvelrug (namens Regio Zuid-oost Utrecht)). Ook nemen vertegenwoordigers van het Programmabureau VERDER hieraan deel.- Raden en Staten: juni 2008 en november 2008 (over Startbesluit)
Expertcommissie Expertteam	<ul style="list-style-type: none">- 3 adviezen over de Netwerkanalyse (12 jan., 10 mei en 19 juni 2006)- 3 adviezen over de Pakketstudies (29 mei, 21 sept. en 19 dec. 2007)
Brede projectomgeving	<ul style="list-style-type: none">- diverse bijeenkomsten in 2005 en 2006 (algemeen, weg, OV, goederenvervoer, mobiliteitsmanagement, prijsbeleid en bedrijven / organisaties), van elke bijeenkomst zijn verslagen beschikbaar- Rijk: VenW, VROM, RWS- Regio: provincie Utrecht, gemeenten Utrecht, Amersfoort en Hilversum, BRU, gewesten Eemland en Gooi- en Vechtstreek- Sector/markt/belangenorganisaties: NS, ProRail, Connexion, Stadsvervoer NL, GVU, BBA, TLN, BVB, Railcargo Information Center, Van Heezik Transport BV, GOVERA, Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam, Platform detailhandel, EVO, KNV, Industrievereniging Lage Weide, Industrieel Platform Leidse Rijn, CTU, GLS, Rabobank, Universiteit Utrecht, Cap Gemini, Nike- Kennisinstellingen: Senter Novem, Verkeer Advies, Reisinformatiegroep, KpVV- Maatschappelijke organisaties: Natuur- en Milieufederatie Utrecht, Utrechts Landschap, Natuurmonumenten, Milieucentrum Utrecht, KvK Utrecht/CABU, KvK Gooi- en Eemland, VNO NCW Midden, MKB Midden Nederland, Bouwend Nederland, MCA-West, Fietsersbond Utrecht-stad, ANWB, KNMV, 3VO District Utrecht, Staatsbosbeheer, Consumentenbond, ROVER, LNV Vereniging West, Bewonersplatform Overvecht, Commissie Zandweg-Oostwaarden- Betrokken adviesbureaus: DHV, Grontmij
Overheden	<ul style="list-style-type: none">- 22 sept. 2008 Beoordeling No-regret maatregelen Ring Utrecht en Driehoek, advies aan UVVB- 3 nov. 2008 advies aan UVVB op de basis- en plusmaatregelen
Bewoners	<ul style="list-style-type: none">- 24 sept. 2008 bewonersavond. Aanwezig: Samenwerkende Groeperingen Leefbaar Amersfoort, de Werkgroep Zuilense Ring, de wijkraad/bewonersgroep Overvecht, de wijkraad Oost/Platform A27 en de Vrienden van Amelisweerd/wijkraad Noord-Oost.

4. Fase 1a (medio 2008 – medio 2009)

Omschrijving van de fase

In 12 juni 2008 geeft de DG Personenvervoer, namens de minister van Verkeer en Waterstaat, aan Rijkswaterstaat de opdracht tot het uitvoeren van drie planstudies in het kader van de Pakketstudies Utrecht. Daartoe behoort het uitvoeren van een startnotitiefase voor de planstudie Ring Utrecht. De andere twee planstudies zijn de A27/A1 Utrecht Noord-Eemnes-Amersfoort en Hoevelaken. Als mijlpalenplanning wordt aangehouden het gereed komen van de Startnotitie eind 2008 en het afronden van het OTB/MER eind 2012.

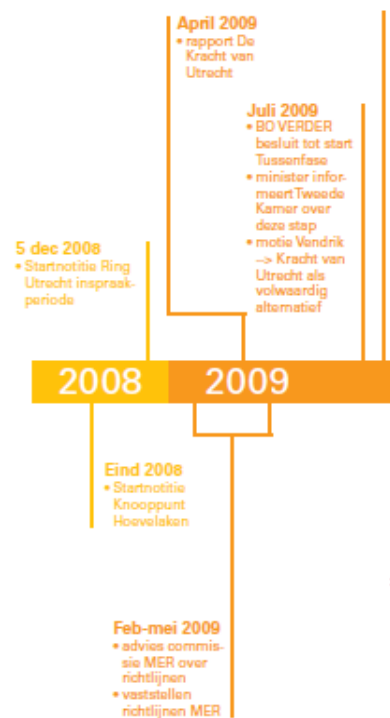
Voor de Ring Utrecht heeft deze fase tot doel de hoofdalternatieven (zoekrichtingen) Niet Verbreden, Verbreden, Sorteren en Spreiden nader uit te werken. En hiervoor een MER 1e fase uit te voeren. Om vervolgens een Voorkeursalternatief te kunnen kiezen dat in een MER 2e fase kan worden uitgewerkt als basis voor de OTB/MER-fase.

In de Aanvangsbeslissing die in 2008 voor de Ring Utrecht is gepubliceerd (en die begin december tegelijk met de Startnotitie aan de minister is aangeboden) staat als doel van de planstudie Ring Utrecht: "capaciteitsuitbreiding en verbetering te realiseren van de verkeersafwikkeling op de Ring Utrecht. Het studiegebied wordt gevormd door de A2, A12, A27 en de NRU, inclusief de knooppunten Oudenrijn, Lunetten en Rijnsweerd. Er zijn geen eenvoudige oplossingen voorhanden. Daarom zullen in een eerste fase met een onderzoek naar de vier hoofdalternatieven de uitersten van de mogelijke oplossingen worden verkend. Op basis daarvan wordt vervolgens een realistisch en betaalbaar Voorkeursalternatief uitgewerkt⁵. In een tweede fase wordt het Voorkeursalternatief verder uitgewerkt en onderzocht op de effecten en maatregelen om negatieve effecten te verminderen of te compenseren."

De planstudie volgt de verkorte procedure op grond van de Tracéwet, omdat het gaat over het uitbreiden van een bestaande snelweg. Er wordt zoveel mogelijk gewerkt volgens de aanbevelingen van de Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten (commissie Elverding). Het kabinet zal overgaan tot een herziening van de Tracéwet. Het wetsvoorstel is 11 juli 2008 in de ministerraad behandeld en in de zomerperiode voorgelegd voor advies bij de Raad van State. Wanneer de wijzigingen op de Tracéwet in werking treden is deze geldig voor dit project.

De studie bestudeert zowel oplossingen op het hoofdwegennet als op het onderliggend wegennet. Dit betekent dat er veel partijen (deel)besluiten moeten nemen. Deze partijen hebben ieder een formele rol als Bevoegd Gezag. In de planstudie wordt maximaal samengewerkt, maar de partijen behouden hun formele bevoegdheid.

Op 24 november 2008 sluit het Bevoegd Gezag voor de planstudie Ring Utrecht een Memorandum van Uitvoering. Aan regionale zijde wordt deze in november 2008 getekend, aan rijkszijde begin 2009. In dit



⁵ Dit voorstel moet passen in het beschikbare (rijks)budget van € 1,2 miljard.

memorandum constateren zij dat de afspraken in de Bestuursovereenkomst Bereikbaarheid Regio Utrecht (van 13 november 2006) over de uitvoering van een gebiedsgerichte en integrale pakketstudie vragen om een samenwerking tussen alle partijen. Hiervoor wordt bestuurlijk overleg gevoerd in het UVVB: bij het vaststellen van de Startnotitie, bij het vaststellen van de richtlijnen voor het MER 1^e fase en bij het vaststellen van het MER 1^e fase zelf. In juni 2009 zullen alle partijen op basis van deze samenwerking een bestuursovereenkomst sluiten, waarin afspraken over een overeengekomen Voorkeursalternatief voor de lange termijn en een overeengekomen beeld van een eerste fase tot 2020 voor het beschikbare budget worden vastgelegd.

Op 24 november 2008 vindt er tevens een informatiebijeenkomst VERDER plaats met Raden en Staten, waaraan de minister van VenW een telefonische bijdrage levert. In deze bijeenkomst wordt de twee-fasen MER-aanpak voor de Ring Utrecht gepresenteerd, waarbij het Bevoegd Gezag in de 1e fase in het UVVB gezamenlijk toewerkt naar een bestuurlijk Voorkeursalternatief.

Op 27 november 2008 informeert minister Eurlings de Tweede Kamer met de jaarlijkse Randstad Brief over de voortgang van het programma Randstad Urgent. Voor de Ring Utrecht worden de volgende mijlpalen vermeld:

- Vaststellen van een pakket regionale maatregelen dat de bereikbaarheid in de Utrechtse regio verbetert
- Start planstudies naar o.a. de wegwitbreiding van de A1/A27 en de A28.

Startnotitie Ring Utrecht

Op 5 december 2008 verschijnt de Startnotitie Ring Utrecht. Deze omvat de aanleiding en het doel van de planstudie, de beschrijving van de in fase 1 te onderzoeken hoofdalternatieven en wijze waarop deze alternatieven in de richting van een Voorkeursalternatief worden afgewogen. Deze startnotitie wordt gepubliceerd ten behoeve van de inspraakprocedure en daarop volgend het advies van de Commissie voor de m.e.r. aan het Bevoegd Gezag over de richtlijnen voor het onderzoek.

Ten tijde van de inspraak op de Startnotitie Ring Utrecht maken de partijen de afspraak om het programma VERDER als dragende organisatie te beschouwen voor het omgevingsmanagement en de communicatie⁶.

Plan van Aanpak Pakketstudies

Voor coördinatie en afstemming van de pakketstudies wordt een programmabureau in het leven geroepen. Het programmabureau is verantwoordelijk voor coördinatie en afstemming tussen:

- de twee pakketstudies;
- de pakketstudies en de spoorse kolom en Regionaal Verkeersmanagement;
- de pakketstudies en de activiteiten in het kader van de NV Utrecht;
- de pakketstudies en de activiteiten in het kader van de Noordvleugel;

Het programmabureau kan door het UVVB worden aangesproken en afgerekend op de inhoudelijke samenhang tussen de verschillende activiteiten in het kader van de pakketstudies (de satéprikker) en de afstemming met de overige regionale samenwerkingsactiviteiten. Het programmabureau is het 'geweten' voor integraliteit en samenhang. Naast de verantwoordelijkheid voor inhoudelijke afstemming en coördinatie wordt een aantal meer faciliterende zaken ondergebracht bij het programmabureau, zoals consultatie en communicatie.

Projectorganisatie pakketstudie Ring Utrecht

Bovengenoemde overwegingen leiden ertoe dat voor de Ring Utrecht is gekozen voor een organisatiemodel waarin de waarborging van de afstemming tussen de bereikbaarheidsproblematiek en de ruimtelijke ontwikkeling wordt vormgegeven met de instelling van bij voorkeur één programmamanager voor beide werkvelden. Deze programmamanager is verantwoordelijk voor de totstandkoming van de producten van zowel de pakketstudie en de producten in het kader van de ruimtelijke ontwikkeling van het BRU als van de Gemeente Utrecht. Tevens is de programmamanager verantwoordelijk voor de afstemming tussen deze twee werkvelden. De hoofdlijn van het organisatiemodel is:

- Er komt een ambtelijke stuurgroep waarin de afdelingshoofden Verkeer en Vervoer, alsmede van Regionale Ontwikkeling van BRU en Gemeente Utrecht. De programmamanager is lid van de ambtelijke stuurgroep en draagt zorg voor agendering en voorbereiding.

⁶ [Plan van Aanpak Pakketstudies](#), juni 2007, blz. 45-49.

- De bestuurlijke afstemming vindt plaats met de portefeuillehouders Verkeer & Vervoer alsmede van Regionale Ontwikkeling van BRU en Gemeente.

In de Startnotitie voor de planstudie Ring Utrecht staat dat het noodzakelijk zal zijn om verschillende soorten oplossingen tegelijk – en elkaar versterkend – in te zetten. Het gaat bij de Ring Utrecht niet om ‘of-of’ maar om ‘en-en’. De Startnotitie Ring Utrecht legt de onderzoeksopgave vast.

De onderzoeksopgave, zoals verwoord in de Startnotitie Ring Utrecht

Omdat de hele Ring Utrecht als een samenhangend verkeerssysteem onderzocht wordt, worden ook een aantal regionale wegen bij de studie betrokken. Dit zijn o.a. de Waterlinieweg en de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU). Ook wordt de mogelijkheid van twee nieuwe regionale verbindingen onderzocht. In de startnotitiefase zal worden toegewerkt naar een Voorkeursalternatief, opgebouwd uit de meest kansrijke onderdelen van de vier hoofdalternatieven.

De hoofdalternatieven zijn:

1. Niet verbreden: er gebeurt niets aan de wegen, maatregelpakket VERDER wordt wel uitgevoerd
2. Verbreden: uitbreiding met extra rijstroken
 - A. Volle Ring: uitbreiding rijstroken A2 en A12, opwaardering NRU, bak Amelissewaard niet verbreed
 - B. Halve Ring: geen opwaardering NRU, uitbreiding rijstroken A2, A12 en A27, structurele aanpak en verbreding bak Amelissewaard
3. Sorteren: splitsing in hoofd- en parallelbaansysteem, NRU wordt opgenomen in parallelbaansysteem, In de bak Amelissewaard (A27) is geen ruimte voor het toevoegen van een parallelbaan. In dit alternatief wordt daarvoor de Waterlinieweg, die parallel loopt aan de bak Amelissewaard, gebruikt.
4. Spreiden: herinrichting gebied, o.a. nieuwe verbinding parallel aan A12

Er zijn drie technisch ingewikkelde fysieke knelpunten: de Galecopperbrug en de bak Amelissewaard zijn te krap en moeilijk uit te breiden omdat ze constructief ingewikkeld zijn. De knooppunten, met name Oudenrijn, zijn complex vormgegeven.

Een aantal alternatieven wordt niet nader onderzocht:

- Uit de verkenning blijkt dat *de A2½* (een nieuwe wegverbinding tussen Breukelen en Lexmond parallel aan de A2) een beperkt voordeel oplevert voor de knelpunten op de Ring Utrecht. Een belangrijk negatief neveneffect is de aantrekkende werking van verkeer dat normaliter over de A4/A15 naar het zuiden rijdt, waardoor de draaischijf Nederland zwaarder wordt belast in plaats van minder zwaar. Daarom wordt de A2½ niet verder onderzocht.
- De planstudie streeft een toekomstvaste oplossing na. Een *benuttingsalternatief, zoals een spitsstrook*, is slechts een tijdelijke maatregel. De problemen op en rond de Ring Utrecht zijn structureel van aard. Daarom wordt deze maatregel afgewezen als realistische oplossing.
- Voor een optimale benutting van een rijstrook exclusief voor vrachtverkeer, is het noodzakelijk dat er in de spits minimaal 900 vrachtwagens rijden. Bij lagere aantallen is er sprake van capaciteitsverlies ten opzichte van een reguliere extra strook. Op de Ring Utrecht rijden er op de A12 in de spits 800 tot 1000 vrachtwagens. Gezien de zeer complexe situatie is het afsplitsen van een vrachtwagenstroom uitermate ingewikkeld en zal veel ruimte in beslag nemen. Om deze redenen worden compleet afgesplitste *doelgroepstroken voor het vrachtverkeer* op alle wegen buiten beschouwing gelaten in de alternatieven.

Onderstaande kaartbeelden tonen de te onderzoeken hoofdalternatieven. Voor een nadere inhoudelijke beschrijving van de alternatieven wordt verwezen naar het ‘Overzicht varianten en alternatieven planstudie Ring Utrecht’ en de daarbij behorende leeswijzer.

Variant 2. Verbreden

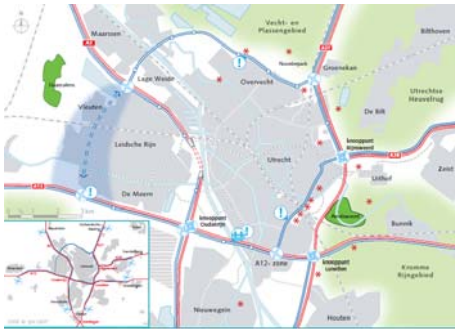
A. Halve Ring



B. Volle Ring



Variant 3. Sorteren



Variant 4. Spreiden



Figuur 3. Kaartbeelden te onderzoeken hoofdalternatieven

Over de Bak bij Amelisweerd, Startnotitie Ring Utrecht (blz. 31)

“Bak Amelisweerd is de A27 bij Amelisweerd die verdiept is aangelegd. De weg ligt ten opzichte van het omringende maaiveld een behoorlijk stuk lager en tevens lager dan het grondwaterpeil in de omgeving. Zonder maatregelen zou de weg blank komen te staan onder het opkomend grondwater. Om de weg met een beperkte pompcapaciteit - lees een beperkte beïnvloeding van het lokale grondwater - droog te kunnen houden, is bij de aanleg onder de weg een waterdicht folie aangebracht. Aanpassingen aan de weg kunnen het risico opleveren dat het folie beschadigd raakt en daarmee de afdichtende werking teniet wordt gedaan. In geval van verbreding van de ‘bak’ ter plaatse dient men bij de aanleg en instandhouding rekening te houden met hoge kosten en grote risico’s als gevolg van de relatief hoge grondwaterstand.”

Op de Startnotitie volgt een inspraakprocedure van 8 weken (van 5 december 2008 tot en met 30 januari 2009). Hiervoor zijn 6 avondbijeenkomsten georganiseerd. De inspraak leidt tot 2.055 ingebrachte zienswijzen door 3.036 personen of instanties. In ongeveer de helft van de reacties werd stelling genomen tegen een nieuwe weg door Leidsche Rijn, in een derde van de reacties tegen uitbreiding ter hoogte van Amelisweerd en in een kwart tegen uitbreiding ter hoogte van Galecop. Gekozen is voor een individuele reactie aan alle insprekers.

Richtlijnen MER 1e fase

Op 12 maart 2009 brengt de Commissie voor de m.e.r. het advies voor de richtlijnen MER 1^e fase uit. Daarin zijn de ingebrachte zienswijzen meegenomen. De Commissie onderschrijft het werken met een twee-fasen MER, alsmede het samenstellen van een Voorkeursalternatief en het MMA uit de vier in de startnotitie onderscheiden hoofdalternatieven. De Commissie beveelt aan het besluitvormingsproces voor het Voorkeursalternatief uit te werken, aan te geven hoe andere belanghebbenden, overheden, belangengroepen en burgers hierbij betrokken worden en aan te geven wat het politiek-bestuurlijke en juridische status is van het geselecteerde Voorkeursalternatief.

Het Bevoegd Gezag stelt de Richtlijnen MER 1e fase Ring Utrecht gezamenlijk vast op 18 mei 2009. Deze bevatten een aantal aanvullingen op de in de Startnotitie beschreven te onderzoeken hoofdalternatieven.

1. Aan het hoofdalternatief Niet Verbreden wordt het alternatief OV+++ toegevoegd. Als aanvulling op de VERDER-maatregelen in Niet Verbreden, gericht op de oplossing van de verkeersproblematiek door het sturen van het verkeer door inzet op openbaar vervoer, fietsgebruik, mobiliteitsmanagement en sturing via ruimtelijke ordening, wordt als 2e trap met OV+++ via een gevoeligheidsanalyse gekeken naar een zeer uitgebreid en vergaand pakket aan OV-maatregelen, oplopend tot het totale bedrag dat gereserveerd is

voor de Ring. Dit om de vraag te beantwoorden of het mogelijk is een OV-pakket te bedenken waarmee de problemen op het hoofdwegennet worden opgelost.

2. Binnen de variant Spreiden wordt het zoekgebied voor de verbinding A2/A12 en doortrekking NRU verruimd om een verbinding langs de westzijde van Leidsche Rijn mogelijk te maken. En aan de oostzijde wordt het zoekgebied zodanig verruimd dat ook de opwaardering van de Waterlinieweg en de N227 en eventuele varianten daartussen als verbinding A12/A28 kunnen worden meegenomen.

De Vrienden van Amelisweerd en de Natuur en Milieufederatie Utrecht publiceren op 22 april 2009 het alternatief de 'Kracht van Utrecht, een duurzaam regionaal alternatief'. Dit alternatief gaat uit van het vermijden van uitbreiding van wegen door een inzet op en mix van beprijzen, mobiliteitsmanagement, OV, benutting en nieuwe infrastructuur voor lopen, fiets en OV. Bepleit wordt het beschreven alternatief als uitgangspunt te nemen voor de verdere besluitvorming over de toekomstige mobiliteit in de Utrechtse regio.

Naar aanleiding van het rapport De Kracht van Utrecht dient Kamerlid Vendrik op 30 juni 2009 een motie in over het meenemen van dit alternatief als voorwaardig alternatief in het uit te voeren onderzoek voor de MER 2^e fase. Deze motie is aangenomen in een van de Kamerbehandelingen voor het zomerreces.

Motie Vendrik (Tweede Kamer, vergaderjaar 2008-2009, 31700A, nr 103)

- "constaterende, dat de minister van Verkeer en Waterstaat het rapport «De Kracht van Utrecht» van de Vrienden van Amelisweerd en de Natuur- en Milieufederatie Utrecht toejuicht;
- constaterende, dat dit rapport voorstellen doet op het gebied van beprijzing, openbaar vervoer en vervoersmanagement die veel verder gaan dan de voorstellen in de OV+++ variant;
- overwegende, dat deze voorstellen, die inzetten op het optimaal benutten;
- van de eerste treden van de Ladder van Verdaas, het verdienen om als volwaardig alternatief onderzocht te worden;
- verzoekt de regering «De Kracht van Utrecht» niet alleen toe te juichen, maar deze ook als volwaardig alternatief mee te nemen in de MER 2e fase".

Als input voor het UVVB met minister Eurlings over de voortgang van de pakketstudies Utrecht licht het programmabureau VERDER op 6 juni 2009 aan Raden en Staten de stand van zaken van het onderzoek en de analyse voor de planstudie Ring Utrecht nader toe. Dit leidt tot volgende conclusies:

1. Niet Verbreden/OV+++ is niet probleemoplossend voor de doorstroming op het HWN, maar vormt in onderdelen (maatregelen VERDER) een goede basis voor de andere oplossingen. OV+++ heeft slechts een gering effect op de hoeveelheid auto's op het HWN (1-2%).
2. Verbreden variant Volle Ring is voor grote delen van het traject probleemoplossend. Alleen het probleem op de A27 blijft bestaan als gevolg van de grote stromen verkeer die hier moeten weven en de nabijheid van de twee grote knooppunten Lunetten en Rijnsweerd. Verder is er sprake van grote ruimtelijke en landschappelijke inpassingsproblematiek vanwege de op te waardenen NRU en de passage van de doorgetrokken NRU door/langs Leidsche Rijn als verbinding A2/A12.
3. Verbreden variant Halve Ring is voor delen van het traject probleemoplossend. Knelpunten doen zich voor op de A12 bij Galecop en de A27, als gevolg van de grote stromen verkeer die hier moeten weven en de nabijheid van de twee grote knooppunten Lunetten en Rijnsweerd.
4. Sorteren in zijn volledige vorm kan volledig probleemoplossend zijn voor de doorstroming op het HWN. Maar heeft, door de grote aanleg- en opwaarderingsambitie, voor het OVN zeer grote ruimtelijke en inpassingconsequenties. Op onderdelen kan sorteren wellicht worden toegepast als deel van het Voorkeursalternatief.
5. Spreiden draagt weinig bij aan de probleemoplossing van het hoofdwegennet en brengt forse knelpunten op het gebied van landschappelijke inpassing en leefbaarheid met zich mee.

In een Persbericht laat VERDER weten dat het Bevoegd Gezag in het gezamenlijk overleg van 6 juli 2009 constateert dat het nog niet lukt om vanuit de dan voorliggende studieresultaten een probleemoplossend

Voorkeursalternatief voor de Ring te destilleren. Vooral de A27 tussen Lunetten en Rijnsweerd is een weerbaar knelpunt. De samenwerkende partijen gaan verder met de alternatieven, zoals die beschreven zijn in de Richtlijnen. Het onderzoek dat nog nodig is om voor de Ring Utrecht zorgvuldige en goed onderbouwde besluiten te nemen wordt in de maanden die volgen uitgevoerd. Rijk en regio streven ernaar om op 29 oktober 2009 (BO MIRT) een voorkeursrichting te bepalen.

Op 13 juli 2009 informeert minister Eurlings de Tweede Kamer per brief over het feit dat in de MER 1e fase verder gestudeerd wordt om te komen tot een Voorkeursalternatief (Voortgangsbrief Draaischijf Nederland). Mogelijke variaties qua uitvoering en fasering in de tijd worden verder uitgewerkt en ook de voorstellen, zoals opgenomen in de 'Kracht van Utrecht' worden nader bestudeerd. Rijk en regio streven ernaar in het najaar van 2009 een voorkeursrichting uit te spreken.

Belangrijke stappen en besluitvormingsmomenten

- BO MIRT 28 okt. 2008 (zie Concept Afsprakenlijst Bestuurlijk Overleg MIRT, bijlage Randstad Urgent deel)
- Aanvangsbeslissing planstudie Ring Utrecht, niet gedateerd (na BO MIRT 28 oktober 2008)
- UVVB in de periode januari 2009 – juli 2009 (28 januari, 18 maart, 15 april, 20 mei, 3 juni, 10 juni).
Deelnemers: J.H. Ekkers (voorzitter), B. Althuis (secretaris), R. Uijtjens (gewest Gooi- en Vechtstreek), M. Schoenmaker (Gewest Gooi- en Vechtstreek), E. Diepstraten (Programmabureau VERDER), J. van Loon (Programmabureau VERDER), C. Bontje (Provincie Utrecht), R. Splitthoff (Rijkswaterstaat Utrecht), T. Jansma (Regio Bureau Amersfoort), mw. I. van der Hee (Rijkswaterstaat Utrecht), J.C. Salverda (gemeente Utrechtse Heuvelrug, namens regio zuid-oost Utrecht), P. Smit (Bestuur Regio Utrecht), R. Luchtenveld (gemeente Amersfoort), J.W. Boelhouwers (gemeente Amersfoort), D. Rus (Regio Bureau Amersfoort), T.H.D. de Weger, na de bestuurscrisis Utrecht rond ALU vervangen door mw. I de Bondt (gemeente Utrecht), mw. M. Zijp (Gemeente Utrecht), mw. M. Kallen-Morren (Bestuur Regio Utrecht), J.H. de Baas (Provincie Utrecht), J. Strik (gemeente Woerden, namens SUW)
- Bestuurlijk overleg 6 juli 2009 (Rijtuigenloods Amersfoort). Aanwezig: Minister Eurlings (ministerie VenW), Dhr. Ekkers (provincie Utrecht), Mw. De Bondt (gemeente Utrecht), Dhr. Luchtenveld (gemeente Amersfoort), Mw. Kallen (gemeente Houten/BRU), Dhr. Schoenmaker (gemeente Bussum/Gewest Gooi- en Vechtstreek), Dhr. Jansma (gemeente Leusden), Dhr. Salverda (gemeente Utrechtse Heuvelrug), Dhr. Groeneweg (gemeente Woerden), Dhr. Dronkers (ministerie VenW), Mw. Van der Hee (RWS Utrecht).

Randvoorwaardelijke kaders

- Opdracht planstudie startnotiefase
- Aanvangsbeslissing
- Startnotitie
- Advies Commissie m.e.r.
- Richtlijnen MER 1e fase

Resultaat besluitvorming

1. Aanvangsbeslissing Ring Utrecht:
 - a. Doel van de planstudie is capaciteitsuitbreiding en verbetering van de verkeersafwikkeling.
 - b. Het studiegebied wordt gevormd door de A2, A12, A27 en de NRU, inclusief de knooppunten Oudenrijn, Lunetten en Rijnsweerd.
 - c. Geen eenvoudige oplossingen dus 1e fase is onderzoeken van vier hoofdalternatieven richting een realistisch en betaalbaar Voorkeursalternatief.
2. Startnotitie
 - a. Hoofdalternatieven zijn Niet Verbreden, Verbreden (Halve Ring + Volle Ring), Sorteren en Spreiden.
 - b. A2½, Benuttingsalternatief en Doelgroepstroken vrachtverkeer worden niet meer onderzocht.
3. Richtlijnen

- a. Niet Verbreden wordt uitgebreid met OV+++.
- b. Binnen de variant Spreiden wordt het zoekgebied voor de verbinding A2/A12 en doortrekking NRU verruimd.
4. VERDER, Stand van zaken Ring ten behoeve van 6 juli.
 - a. Niet Verbreden/OV+++ en Spreiden zijn niet probleemoplossend.
 - b. Verbreden Volle Ring is probleemoplossend met uitzondering van A27 Amelisweerd en inpassingproblematiek Leidsche Rijn.
 - c. Verbreden Halve Ring is deels probleemoplossend met knelpunten op A12 bij Galecop en A27 Amelisweerd.
 - d. Sorteren kan op onderdelen probleemoplossend zijn maar heeft zeer grote ruimtelijke en inpassingconsequenties.
5. De samenwerkende partijen besluiten op 6 juli 2009 verder met de alternatieven, zoals die beschreven zijn in de Richtlijnen. Het onderzoek dat nog nodig is om voor de Ring Utrecht zorgvuldige en goed onderbouwde besluiten te nemen wordt de komende maanden uitgevoerd.
6. In het Bestuurlijk Overleg van 6 juli 2009 wordt besloten een extra studieslag te doen naar verkeerskundige oplossingen die het probleem daadwerkelijk oplossen. Rijk en regio streven ernaar om op 29 oktober 2009 (BO MIRT) een voorkeursrichting te bepalen.
7. In zijn brief aan van 13 juli 2009 rapporteert de minister de uitkomsten van 6 juli aan de TK en voegt eraan toe dat ook de voorstellen, zoals opgenomen in de 'Kracht van Utrecht' worden nader bestudeerd.

Betrokkenheid omgeving

Tabel 3 toont een overzicht van de in de preverkenning / voorfase betrokken partijen

Tabel 3. Betrokkenheid omgeving Planstudiefase 1a

Bestuurlijk niveau	<ul style="list-style-type: none"> - UVVB (ministerie van Verkeer en Waterstaat, ministerie van VROM, Rijkswaterstaat Utrecht, Provincie Utrecht, Gemeente Utrecht, Gemeente Amersfoort, Gewest Eemland, Bestuur Regio Utrecht, Gewest Gooi- en Vechtstreek, Gemeente Woerden (namens SUW), Gemeente Utrechtse Heuvelrug (namens Regio Zuid-oost Utrecht)). Ook nemen vertegenwoordigers van het Programmabureau VERDER hieraan deel. - Bestuurlijk overleg 6 juli 2009 - Raden, Staten: n.a.v. besluiten 6 juli 2009 zijn raadsinformatieavonden gehouden (3 sept. IJsselstein, 17 sept. Zeist, 1 okt. Bunnik en De Bilt, 7 okt. Nieuwegein)
Brede projectomgeving	<p>Volgend op het uitbrengen van de Startnotitie is een aantal informatie-/ inspraakavonden georganiseerd:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 10 december 2008: Nieuwegein - 16 december 2008: Overvecht - 8 januari 2009: Lunetten - 12 januari 2009: Leidsche Rijn, inclusief hoorzitting - 20 januari 2009: Bunnik - 21 januari 2009: Nieuwegein <p>Doelgroep waren bewoners, (auto)mobilisten en andere belanghebbenden. Namens de samenwerkende partijen waren vertegenwoordigers van Rijkswaterstaat, gemeenten, BRU, provincie en het programmabureau VERDER aanwezig om een toelichting te geven. Ook was bij alle avonden aanwezig een aantal vertegenwoordigers van het Inspraakpunt (vertegenwoordiger Centrum Publieksparticipatie, CPP). Bij de aanwezigen van het Inspraakpunt kon mondeling of schriftelijk een zienswijze worden gegeven.</p> <p>Op 12 januari 2009 is aanvullend een hoorzitting georganiseerd waarbij het ook mogelijk was in het openbaar (met microfoon) een zienswijze te geven. De opkomst tijdens de avonden was groot. Elke avond tussen 200 en 400 personen met een uitschieter naar ca 800 personen op 12 januari 2009.</p>
Belangenpanel	<ul style="list-style-type: none"> - 2008: 17 sept., 29 okt., 11 dec.

	- 2009: 4 mrt, 16 mrt, 21 april, 19 mei, 2 juni, 19 juni
Bewoners	- 12 maart en 24 april 2009: Bewonersgroepbijeenkomsten Ring Utrecht - 29 okt. 2008, 11 dec. 2008 en 7 juli 2009: Belangenpanel VERDER - nov. 2008: Advies Burgerpanel Bereikbaarheid Midden-Nederland 2020 (voor UVVB), onderdeel van pilot Inspraak Nieuwe Stijl - Oproep voor Ideeën, onderdeel van pilot Inspraak Nieuwe Stijl (zie website VERDER)

Overzicht relevante documenten

- 26 juni 2007: [Plan van Aanpak Pakketstudies](#)
najaar 2008: [Aanvangsbeslissing Planstudie Ring Utrecht](#)
28 oktober 2008: [Afsprakenlijst Bestuurlijk Overleg MIRT](#)
24 november 2008: [Memorandum van Uitvoering](#)
5 december 2008: [Startnotitie Ring Utrecht](#)
12 juni 2008: [Opdrachtverlening van drie planstudies ihkv pakketstudies Utrecht](#)
12 maart 2009: [Advies voor de richtlijnen voor het MER fase 1 door Commissie voor de m.e.r.](#)
22 april 2009: [De kracht van Utrecht, een duurzaam regionaal alternatief](#)
18 mei 2009: [Richtlijnen MER 1e fase Ring Utrecht](#)
30 juni 2009: [Motie Kamerlid Vendrik](#) Kracht van Utrecht oplossing OV + prijsbeleid meenemen als volwaardig alternatief in de planstudie
6 juli 2009: [Toelichting op de tussenstand in onderzoek en analyse Planstudie Ring Utrecht](#)
6 juli 2009: [Persbericht VERDER Breed pakket mobiliteitsmaatregelen voor Draaischijf Nederland](#)
13 juli 2009: [Voortgangsbrief Draaischijf Nederland](#)
Bijlage: [Achtergronden bij Planstudies](#)
Bijlage: [Planstudie Knooppunt Hoevelaken](#)
Bijlage: [Planstudie Ring Utrecht, stand van zaken](#)
november 2012: [Leeswijzer Overzicht Alternatieven en Varianten Ring Utrecht](#)
november 2012: [Overzicht Alternatieven en Varianten Ring Utrecht](#)

5. Fase 1b (medio 2009-eind 2009)

Korte omschrijving van de fase

Op 6 juli 2009 nemen de bestuurders tijdens het Bestuurlijk Overleg VERDER een besluit over het VERDER pakket, inclusief een voorkeursrichting voor de planstudies Hoevelaken en A1/A27. Omdat de bestuurders op basis van de beschikbare studieresultaten – beschreven in een voortgangsnotitie – voor de Ring Utrecht geen Voorkeursalternatief kunnen kiezen, besluiten zij een *Tussenfase* in te lassen. Deze Tussenfase richt zich op het bepalen van een voorkeursrichting in het (BO/MIRT van het) najaar 2009.

Het onderzoek Tussenfase Ring Utrecht wordt uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van een Bestuurlijke Stuurgroep (BSG). Deze stuurgroep bestaat uit vertegenwoordigers van het Bevoegd Gezag (VROM, V&W, provincie Utrecht en gemeente Utrecht), Rijkswaterstaat en het Bestuur Regio Utrecht (BRU). Een ambtelijke begeleidingsgroep (ABG), bestaande uit dezelfde partijen zijn, bereidt de stuurgroepbijeenkomsten voor.



Apart besluitvormingsproces voor planstudie Ring Utrecht

Vanaf de Tussenfase is de besluitvorming over de Ring Utrecht om praktische redenen (snelheid en flexibiliteit) losgekoppeld van de VERDER besluitvormingslijn. De besluitvorming liep oorspronkelijk via MOVV en UVVB waarin alle VERDER partners zitting hebben. Deze kwamen een keer in de maand bij elkaar. Gezien de korte doorlooptijd en de dynamiek van de tussenfase is besloten besluitvorming over de planstudie Ring Utrecht te organiseren in een aparte ABG en BSG waarin het Bevoegd Gezag en het BRU zitting hebben. Het UVVB en MOVV worden geïnformeerd over de uitkomsten van deze overleggen.

In de voortgangsbrief Draaischijf Nederland (pakketstudies Ring Utrecht en Driehoek) van 13 juli 2009 meldt minister Eurlings de Tussenfase als volgt aan de Tweede Kamer.

Voortgangsbrief aan Tweede Kamer over Draaischijf Nederland (pakketstudies Ring Utrecht en Driehoek) d.d. 13 juli 2009 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2008-2009, 31089 nr. 54):

“Voor de Ring Utrecht zijn naast het alternatief Niet Verbreden een viertal alternatieven onderzocht. De eerste beoordeling van de alternatieven heeft de eerste fase van de planstudie een stap verder gebracht. Het inzicht in de problematiek en in de oplosbaarheid ervan is verdiept.”

“De studie maakt duidelijk dat er geen eenvoudige oplossing is: alle alternatieven voor wegbreiding hebben ingrijpende effecten op de omgeving. Geen van de onderzochte alternatieven is voldoende probleemoplossend. Uit de verkeerskundige beoordeling blijkt dat het weven van het autoverkeer op de A27 tussen de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd het meest hardnekkige probleem is. Om het verkeersprobleem op te lossen is het nodig verschillende elementen uit de alternatieven te combineren tot een nieuw alternatief. De opgave is dermate complex dat met de huidige studieresultaten nog geen Voorkeursalternatief kan worden gekozen. Dit betekent dat in de eerste fase MER verder gestudeerd wordt om te komen tot een Voorkeursalternatief.

Uit de nadere studie zal moeten blijken welke maatregelen daar genomen moeten worden om de verkeersdoorstroming op de Ring Utrecht te verbeteren, waarbij de inpassing van de weg aandacht vraagt. Mogelijke variaties qua uitvoering en fasering in de tijd worden verder uitgewerkt. Ook de voorstellen van de Vrienden van Amelisseweerd en de Natuur- en Milieufederatie Utrecht zoals opgenomen in het rapport «De Kracht van Utrecht» worden nader bestudeerd. Voor een toelichting op de voorlopige resultaten van de planstudie Ring Utrecht verwijzen wij u naar bijlage 3.”

“Rijk en regio streven ernaar in het najaar van 2009 een voorkeursrichting uit te spreken voor de Ring Utrecht.”

Het Bevoegd Gezag stelt de onderzoeksopzet voor de Tussenfase Ring Utrecht, na consultatie van het BRU, op 25 augustus 2009 vast. De onderzoeksopzet is hieronder kort samengevat en in het geheel terug te vinden in bijlage 1 van het Onderzoeksrapport Tussenfase Ring Utrecht. Het betreft drie verbredingsalternatieven en twee OV-alternatieven.

Oostelijk alternatief

- 'Ontweven' A27 tussen knooppunt Lunetten en knooppunt Rijnsweerd (Bak Amelisweerd), optimale weefstructuur met de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd. Expliciet maken welke verkeersstromen door welke (onderdelen van) alternatieven worden 'omgebogen' uit de Bak Amelisweerd
- Onderzoek naar optimale rijstrookindeling A27 tussen knooppunt Rijnsweerd en Utrecht-Noord
- Behouden huidige functie Waterlinieweg (accommoderen 90.000 voertuigen, calamiteitenroute)
- Uitbreiden A12 om adequate doorstroming op het gehele netwerk te garanderen.
- Studiemodule (gevoeligheidsanalyse) naar uitbreiding parallelbanen A2 tussen Maarssen en knooppunt Oudenrijn met 1x1 rijstrook

Westelijk alternatief

- Opwaarderen NRU tot volwaardig onderdeel van de Ring
- Doortrekken NRU naar de A12 (om Leidsche Rijn)
- Uitbreiden A12 om adequate doorstroming op het gehele netwerk te garanderen
- Ondersteunende maatregelen om verkeer directief te verdelen over de hele Ring
- Studiemodule (gevoeligheidsanalyse) naar parallel- en hoofdbanen A2 tussen Maarssen en knooppunt Oudenrijn met 2x1

Combinatie alternatief

- 'Ontweven' A27 tussen knooppunt Lunetten en Rijnsweerd (bak Amelisweerd), in combinatie met de huidige functie van de Waterlinieweg
- Uitbreiden A12 om adequate doorstroming op het gehele netwerk te garanderen
- NRU en doortrekken NRU naar de A12 (om Leidsche Rijn) als alternatieve route
- Ondersteunende maatregelen om verkeer directief te verdelen over de hele Ring.

Daarnaast wordt verkeerskundig onderzocht in hoeverre het *opwaarderen van de NRU en de A12 als aparte onderdelen* als no-regret zijn te beschouwen.

- Opwaarderen NRU conform voorgestelde configuratie in ALU (Actieplan Luchtkwaliteit, gemeente Utrecht)
- Uitbreiden A12 met 2x1.

No-regret wordt hierbij als volgt opgevat: dat het nemen van deze maatregelen een positief effect op de doorstroming heeft, ongeacht welke maatregelen (of geen maatregelen) genomen worden t.a.v. het Oostelijke of Westelijke alternatief.

Ook wordt verkeerskundig onderzocht wat de effecten zijn van de verschillende alternatieven op het onderliggend wegennet. Daarbij wordt vooral ingezoomd op mogelijke knelpunten die worden voorzien.

OV⁺⁺⁺/Kracht van Utrecht

Zoals besproken in het BO 6 juli vraagt het OV nadere aandacht. Voorgesteld wordt:

- de voorstellen Kracht van Utrecht te vergelijken met de maatregelen die zijn meegenomen in het OV⁺⁺⁺ (dekt OV⁺⁺⁺ de voorstellen voldoende af?)
- de voorstellen Kracht van Utrecht te beoordelen (effecten, nut en noodzaak, globale indicatie kosten en milieuaspecten)

- helder uit te schrijven en te motiveren in welke mate OV⁺⁺⁺/Kracht van Utrecht probleemoplossend is voor de wegproblemen.

De regio (Bestuur Regio Utrecht) trekt dit deel van het onderzoek, onder verantwoordelijkheid van het Bevoegd Gezag. Op deze wijze wordt invulling gegeven aan de in juni 2009 door de Tweede Kamer uitgesproken wens om de voorstellen van de 'Kracht van Utrecht' als 'volwaardig alternatief' mee te nemen in de 2de fase MER (zie paragraaf OV⁺⁺⁺/Kracht van Utrecht). Het onderzoek wordt uitgevoerd in samenspraak met de opstellers van Kracht van Utrecht: de Vrienden van Amelisweerd en de Natuur en Milieufederatie Utrecht (NMU)⁷.

Relatie met alternatieven uit fase 1a

De alternatieven uit fase 1b zijn samengesteld uit elementen van alternatieven die in fase 1a zijn onderzocht. Zo bestaat het westelijk alternatief voornamelijk uit elementen uit 'Verbreiden – Volle Ring'. Het oostelijk alternatief bevat een combinatie van elementen uit 'Verbreiden – Halve Ring' en 'Sorteren'. Bij het onderzoek naar dit alternatief is tevens de functie en 'het bijschakelen' van de Waterlinieweg in beschouwing genomen. Het combinatie alternatief is een 'optelsom' van maatregelen uit het oostelijke en westelijke alternatief. Alle alternatieven bevatten een maatregelenpakket op de NRU.

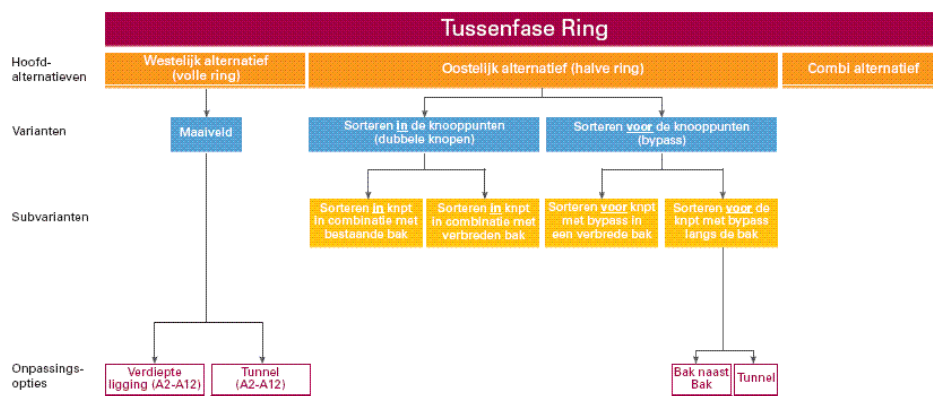
De MER 1e fase geeft meer informatie over de alternatieven uit fase 1a en b.

De Leeswijzer alternatieven en varianten Ring Utrecht beschrijft de alternatieven en varianten in meer detail.

De voortgang en conclusies van het onderzoek voor de Tussenfase worden besproken in twee BSG's, telkens voorafgegaan en voorbereid door een ABG. Gedurende het onderzoek worden o.a. aanvullende varianten op het Oost-alternatief ontwikkeld, namelijk: een Bak naast de Bak (in verband met het intact laten van de aanwezige folieconstructie) en een tunnelvariant.

Op 22 september 2009 ontvangen de bestuurders een presentatie van eerste bevindingen en conclusies van het onderzoek. Per alternatief (wegalternatieven en OV⁺⁺⁺/Kracht van Utrecht) komen de aspecten verkeer, techniek, milieu en gezondheid, ruimtelijke ontwikkeling en inpassing, kosten en baten aan de orde. Op basis van de presentatie en de daarop volgende discussie maken de bestuurders afspraken over de nadere uitwerking van onderdelen van het onderzoek. De belangrijkste aandachtspunten zijn:

- Kosten, technische (on)mogelijkheden en risico's van het oostelijk alternatief (m.n. de Bak Amelisweerd);
- Nadere uitwerking van het oplossend vermogen (voor de A27) en de technische mogelijkheden (tunnel) van de Waterlinieweg;
- Concrete maatregelen uit het OV⁺⁺⁺/Kracht van Utrecht pakket en oplossend vermogen voor de Ring Utrecht (en meer specifiek de A27).



Figuur 4. Wegalternatieven onderzocht in de Tussenfase Ring Utrecht (exclusief OV⁺⁺⁺/Kracht van Utrecht)

⁷ Zie brief van minister aan Tweede Kamer, d.d. 4 maart 2010

Op 7 oktober 2009 is er een BSG (locatie Observant, Amersfoort) om de eindconclusies van het onderzoek te bespreken en daarover een bestuurlijke mening te vormen. De eindconclusies van het onderzoek worden gepresenteerd en er wordt antwoord gegeven op de uitzoekvragen zoals geformuleerd in september.

De bestuurders spreken het volgende oordeel uit:

- Aard en omvang van de problematiek maakt een aanpak noodzakelijk;
- Als OV+++/Kracht van Utrecht onvoldoende oplossend vermogen hebben (zie onderstaand kader) is uitbreiding van de wegcapaciteit noodzakelijk;
- Er is een voorkeur voor een oplossing aan de Oostkant;
 - West: hoge kosten, levert minder op dan Oost. Tevens een grote (ruimtelijke) impact door realisatie van knooppunten met de A2 en A12, realisatie nieuwe verbinding bij Leidsche Rijn, en impact van de NRU als snelweg.
 - Combi: zie West.
- De Waterlinieweg heeft onvoldoende restcapaciteit en oplossend vermogen voor de A27 problemen;
- Er is een voorkeur voor verbrede bak Amelisweerd omdat dit een lange termijn oplossing biedt voor de verkeersproblematiek⁸ en hiermee voldaan wordt aan de richtlijnen voor ontwerp en veiligheid⁹. Daarom is de voorkeur voor een uitbreiding naar 7 rijstroken in een verbrede bak (ca. 15m aan weerszijden);
- Dit is acceptabel, mits de bak Amelisweerd wordt overkluisd en Utrecht Oost en Amelisweerd weer met elkaar verbonden kunnen worden.

De bestuurders spreken tijdens dit overleg tevens unaniem de wens uit om op 3 november 2009 tijdens het BO MIRT samen tot een voorkeursrichting te komen.

Op 2 november 2009 is het 'Onderzoeksrapport Tussenfase Ring Utrecht' gereed, met de onderzoeksresultaten voor OV+++/Kracht van Utrecht, de wegalternatieven (Oost, West, Combinatie) en de A12-zone.

Tijdens het BO MIRT van 3 november 2009 volgt, zoals voorgenomen, een bestuurlijk besluit over een voorkeursrichting. Op basis van het onderzoeksrapport Tussenfase Ring Utrecht maakt het Bevoegd Gezag hierover nadere afspraken. De inhoud van deze afspraken staat in de 'Afsprakenlijst Bestuurlijke Overleggen MIRT, najaar 2009', die een bijlage vormt bij de Tweede Kamer brief 'Uitkomsten Bestuurlijke Overleggen MIRT, najaar 2009'. Met deze brief informeert de minister de Tweede Kamer over de uitkomsten van de BO MIRT overleggen tussen Rijk en regio. Deze afspraken zijn onderdeel van andere Randstad besluiten over de Noordvleugel Utrecht die de minister op 4 november 2009 aan de Tweede Kamer toestuurt (Tweede Kamer, vergaderjaar 2009-2010, 31089, nr. 56)¹⁰.

Afspraken BO MIRT 2009 over de Ring Utrecht

(bijlage 1, 'Afsprakenlijst bestuurlijke overleggen MIRT najaar 2009' bij de TK brief 'Uitkomsten Bestuurlijke Overleggen MIRT, najaar 2009')

Constatering dat Rijk en regio op basis van het onderzoek Tussenfase Ring gezamenlijk concluderen dat een vergroting van de wegcapaciteit van de Ring Utrecht noodzakelijk is.

Constatering dat Rijk en regio, alles overwegende, een voorkeur hebben voor het oplossen van de problematiek op de Ring Utrecht aan de oostzijde van de stad (het oostelijke alternatief).

Afspraak dat de voorkeursrichting bestaat uit:

- Uitbreiding van de capaciteit van de A27 aan de oostzijde van Utrecht en de knooppunten Lunetten en Rijsweerd, waarbij verkeersstromen worden gescheiden (ontweven).

⁸ Achtergrondrapport Verkeer MER 1^e fase (tussenfase 1b) Ring Utrecht

⁹ Zie ook DVS advies over veiligheid in de bak

¹⁰ Zie ook het document Randstad Urgent, Randstad-besluiten Noordvleugel Utrecht

- Uitbreiding van de A12 met een extra rijstrook in beide rijrichtingen op de parallelbaan.
- Opwaardering van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) (ongelijkvloers, 100 km/h).

Afspraak dat voor de uitbreiding van de A27 de voorkeur uitgaat naar het verbreden van de bestaande bak met ongeveer 15 meter aan weerszijden (met in iedere rijrichting 7 rijstroken), inclusief een overkluising met een lengte van ongeveer 250 meter.

Afspraak dat het gereserveerde budget van maximaal € 1,2 mld. (inclusief BTW en BLD) tot 2020, randvoorwaarde is voor de capaciteitsuitbreiding van het hoofdwegennet in de planstudie Ring Utrecht. De voorkeursrichting met verbrede bak kan op basis van de huidige invulling en kostenraming (€ 1,4 mld.) niet worden gerealiseerd binnen het gereserveerde budget. Rijk en regio hebben afgesproken eerst te zoeken naar mogelijkheden voor kostenoptimalisatie, vervolgens naar een aanvullende bijdrage van de regio en als dat onvoldoende oplevert een aanvullende bijdrage van het Rijk. Een uiterste oplossing kan gevonden worden in een gefaseerde aanpak, waarbij de overkluising als onlosmakelijk onderdeel van de verbrede bak wordt beschouwd.

Afspraak dat voor het gebied ten westen van Leidse Rijn alle ontwikkelingen worden opengehouden zodat volgende generaties bij nieuwe toekomstige ruimtevragen verschillende mogelijkheden kunnen afwegen. Dit wordt in de komende periode gezamenlijk verder uitgewerkt en in het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010 besproken.

Afspraak dat het verdere onderzoek naar een mogelijke ontwikkeling van de A12-zone (na 2020) wordt losgekoppeld van de uitwerking van de voorkeursvariant binnen de planstudie Ring Utrecht. Deze voorkeursvariant wordt in het A12-zone onderzoek als uitgangspunt meegenomen in de zin dat de ontwikkelingen geen ontoelaatbare druk op de hoofdinfrastructuur (A12) mag genereren. Tevens zal worden onderzocht of de aanpassingen aan (de aansluitingen van) de A12 zodanig kunnen worden uitgevoerd dat zij bijdragen aan de mogelijke ontwikkeling van de A12-zone.

OV+++/Kracht van Utrecht

Naar aanleiding van de motie Vendrik is de Kracht van Utrecht in de lopende MER 1e fase als volwaardig alternatief onderzocht. Dit onderzoek vindt plaats in fase 1b en rondt af met de onderzoeksrapportage 'Rapportage 'OV+++ en Kracht van Utrecht in planstudie Ring Utrecht', Goudappel Coffeng, 4 december 2009' (Bijlage bij Tweede Kamer, vergaderjaar 2009-2010, 31089 nr. 71).

In het Notaoverleg van 14 december 2009 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2009-2010, 32 123A, nr. 79) zegt minister Eurlings de Tweede Kamer toe aan te geven hoe in de planstudie Ring Utrecht met het alternatief Kracht van Utrecht is omgegaan. Op 4 maart 2010 stuurt hij hierover een brief naar de Tweede Kamer. Deze brief verwoordt de onderzoeksconclusie dat de Kracht van Utrecht geen oplossing biedt voor de verkeersproblematiek op de Ring Utrecht, en meer specifiek op de A27 en de bak Amelisweerd.

Brief aan Tweede Kamer 'Ring Utrecht – Onderzoek naar Kracht van Utrecht (Tweede Kamer, vergaderjaar 2009-2010, 31089, nr. 71)

"Direct na het aannemen van de motie Vendrik is de Kracht van Utrecht als volwaardig alternatief voor de Ring Utrecht bestudeerd. Hierbij is niet gewacht tot de 2e fase, maar is het alternatief Kracht van Utrecht direct in de 1e fase onderzocht samen met het alternatief OV+++ en de wegalternatieven. Het alternatief Kracht van Utrecht is goed onderzocht, in overleg met de opstellers, maar bleek niet probleemoplossend en vele malen budgetoverschrijdend. De voorkeursrichting lost de doorstromingsproblemen wel op en blijft qua kosten in de buurt van het beschikbare budget. Vanzelfsprekend wordt het alternatief Kracht van Utrecht volwaardig meegenomen in de afronding van de MER 1e fase. In de 2e fase wordt geheel in lijn met de Elverding-werkwijze één alternatief uitgewerkt tot OTB/MER.

De richting van de OV elementen uit het alternatief Kracht van Utrecht sluit aan bij de Mobiliteitsaanpak. Diverse elementen uit het alternatief Kracht van Utrecht worden uitgevoerd, zoals het actieprogramma regionaal OV, het actieplan «groei op het spoor» en het VERDER-pakket of worden in studie genomen, bijvoorbeeld in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer en het Toekomstbeeld OV «Rail als drager van het OV systeem» van het BRU. Ik ben dan ook van mening dat er een goed en passend evenwicht is tussen de verschillende modaliteiten."

Belangrijke stappen en besluitvormingsmomenten

Deze paragraaf bevat een overzicht van de belangrijkste stappen en besluitvormingsmomenten tijdens fase 1a.

- 6 juli 2009: besluit in bestuurlijk overleg VERDER om nader onderzoek voor de Ring Utrecht te starten in de vorm van een Tussenfase (geen besluit over een Voorkeursalternatief).
- 13 juli 2009: de minister informeert de Tweede Kamer over deze stap.
- 25 augustus 2009: vaststelling onderzoeksopzet Tussenfase Ring Utrecht door BSG.
- 22 september 2009: bespreking eerste bevindingen en conclusies onderzoek Tussenfase Ring Utrecht in BSG (VCNL Utrecht).
- 7 oktober 2009: bespreking eindconclusies onderzoek Tussenfase Ring Utrecht in BSG.
- 2 november 2009: afronding Onderzoeksrapport Tussenfase Ring Utrecht.
- 3 november 2009: BO MIRT besluit over voorkeursrichting Ring Utrecht.
- 4 november 2009: minister informeert Tweede Kamer over gekozen voorkeursrichting.

Randvoorwaardelijke kaders

De randvoorwaardelijke kaders voor het onderzoek in deze fase sluiten aan bij die voor planstudiefase 1b.

Specifiek voor fase 1b is:

- Onderzoeksopzet Tussenfase Ring Utrecht (bijlage 1 van het Onderzoeksrapport Tussenfase Ring Utrecht).

Resultaat besluitvorming

De Tussenfase, Fase 1b, eindigt met een gezamenlijk besluit van Rijk en regio (3 november 2009) over een voorkeursrichting voor de Ring Utrecht. Fase 1b bouwt voort op de elementen van de alternatieven die in fase 1a zijn onderzocht. Er is geen uitvoerig effectenonderzoek gedaan in de Tussenfase. Fase 1c werkt de voorkeursrichting nader uit tot een afgeronde planstudie conform de richtlijnen MER. Zo wordt in die fase de 1e fase MER afgerond.

Betrokkenheid omgeving

In de BSG van 7 oktober 2009 is het memo 'Besluitvormingsproces en communicatie' ingebracht. Daarin staat het besluitvormingsproces dat door het Bevoegd Gezag is uitgelijnd en een voorstel voor de communicatie voor en na het BO MIRT van 3 november 2009.

Voorstel in memo 'Besluitvormingsproces en communicatie'

- Tot het moment dat de uitkomsten van het BO-MIRT van 3 november bekend zijn, wordt de omgeving geïnformeerd over het proces van de tussenfase, conform de onderzoeksopzet die eind augustus actief aan de omgeving is verspreid. Er wordt geen informatie over de inhoudelijke voortgang van de tussenfase gedeeld met de omgeving.
- Tussen BO-MIRT (3 november) en de oplevering van de strategische MER (mei 2010) informeren van omgeving (reacties door RWS/VERDER verzameld).
- In mei wordt de strategische MER opgeleverd, hierna consulteren van omgeving.

Omgevingspartijen worden via nieuwsbrieven geïnformeerd over het proces van de Tussenfase. Na 3 november worden de onderzoeksresultaten en de voorkeursrichting in verschillende bijeenkomsten toegelicht en uitgelegd. Tabel 4 laat zien op welke wijze de omgeving gedurende fase 1b bij het project betrokken is.

Tabel 4. Betrokkenheid omgeving Planstudiefase 1b

Bestuurlijk niveau	<ul style="list-style-type: none">- BSG (ministeries van VenW en VROM, Provincie Utrecht, Gemeente Utrecht, Bestuur Regio Utrecht en Rijkswaterstaat).- Raden en Staten: bijeenkomst Raden en Staten (Fort Voordorp, met Splitthoff, Ekkers, De Bondt en Kallen) (7 dec.)
Brede projectomgeving	Gesprekken met: <ul style="list-style-type: none">- Natuurlijk Vleuterweide (10 juli)- NMU en Vrienden van Amelisseweerd over Kracht van Utrecht, namens de minister met DG (17 juli)

	<ul style="list-style-type: none"> - bezoek Vaste Kamercommissie V&W aan Utrecht (in VCNL, met bewoners in Spoorwegmuseum) (25 sept.) - Belangenpanel (7 juli en 10 nov.). Hierin zijn vertegenwoordigd: ANWB, - Fietzersbond afdeling Utrecht, KNMV, LNV Vestiging West, Milieucentrum Utrecht, Natuur -en Milieufederatie Utrecht, Natuurmonumenten, ROVER Utrecht, Staatsbosbeheer, Stichting Het Utrechts Landschap, Veilig Verkeer Nederland, VNO-NCW Midden Nederland, Kamer van Koophandel Gooi, Eemland en Flevoland, Transport en Logistiek Nederland Regio Noordwest/ Koninklijk Nederlands Vervoer, EVO, ROCOV Utrecht, MKB-Midden, Kamer van Koophandel Midden-Nederland en Nieuwe Hollandse Waterlinie - Milieuwerkgroep Houten (3 dec.)
Bewoners	<ul style="list-style-type: none"> - Bewonersgroep Heijcopzone (18 sept.) - Bewonersinformatieavond (La Vie, 23 nov.) - Bewoners Lunetten (22 dec.)

Overzicht relevante documenten

- 30 juni 2009: [motie Vendrik](#) Kracht van Utrecht oplossing OV + prijsbeleid meenemen als volwaardig alternatief in de planstudie
- 6 juli 2009: [Toelichting op de tussenstand in onderzoek en analyse Planstudie Ring Utrecht](#)
- 13 juli 2009: [Voortgangsbrief Draaischijf Nederland](#)
- 22 september 2009: Verslag Bestuurlijke Stuurgroep
- 7 oktober 2009: Verslag Bestuurlijke Stuurgroep
- 2 november 2009: [Onderzoeksrapport Tussenfase Ring Utrecht](#)
- 5 november 2009: [Achtergrondrapport Verkeer MER 1e fase \(tussenfase 1b\) Ring Utrecht](#)
[Bijlagen Achtergrondrapport Verkeer MER 1e fase \(tussenfase 1b\) Ring Utrecht](#)
- 30 november 2009: [Brief aan Tweede Kamer 'Uitkomsten Bestuurlijke Overleggen MIRT, najaar 2009](#)
- 9 december 2009: [Verslag Notaoverleg MIRT 2010, Tweede Kamer, vergaderjaar 2009-2010](#)
- 4 maart 2010: [Brief aan Tweede Kamer 'Ring Utrecht - Onderzoek naar de Kracht van Utrecht](#)
 Bijlage: 2 november 2009 [Uitkomsten onderzoek eerste fase](#)
 Bijlage: november 2009 [Randstad Urgent Randstad besluiten Noordvleugel Utrecht](#)
 Bijlage: 4 december 2009: [Rapport 'OV+++ en Kracht van Utrecht in planstudie Ring Utrecht](#) door Goudappel Coffeng
- november 2012: [Leeswijzer Overzicht Alternatieven en Varianten Ring Utrecht](#)
- november 2012: [Overzicht Alternatieven en Varianten Ring Utrecht](#)

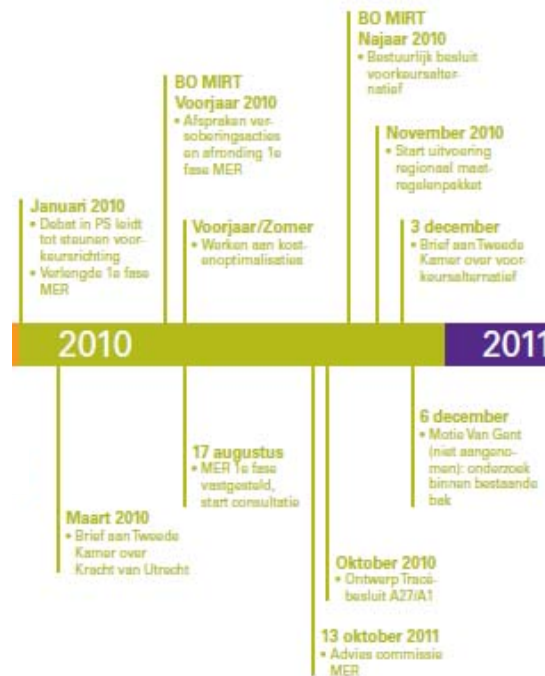
6. Fase 1c (eind 2009 – eind 2010)

Omschrijving van de fase

Na het besluit op 3 november 2009 over een voorkeursrichting voor de Ring Utrecht eindigt fase 1b. In fase 1c volgt de afronding van de gehele eerste fase van de planstudie. Daarin worden de drie alternatieven die behoren tot de voorkeursrichting (A27, A12 en NRU) nader uitgewerkt, noodzakelijk om de technische en financiële uitvoerbaarheid te verifiëren. Ook worden in deze fase de nog ontbrekende onderzoeksgegevens verzameld. Dit resulteert in augustus 2010 in het MER 1e fase, die conform de richtlijnen is opgesteld, gevolgd door consultatie en een advies van de Commissie voor de m.e.r. Daarnaast is in 2010 aandacht besteed aan kostenoptimalisaties, om binnen het taakstellend budget te blijven. Fase 1c eindigt in een keuze voor een Voorkeursalternatief, in het BO MIRT najaar 2010.

In januari 2010 debatteren de Provinciale Staten van Utrecht over de gekozen voorkeursrichting. Op dat moment is gedeputeerde Van Lunteren net aangetreden als opvolger van gedeputeerde Ekkers. Zij besluiten het agendapunt oriënterend te bespreken. Dit leidt tot een ondersteuning van de gekozen richting met inpassing van de weg (een overkapping van de A27 bij Amelisweerd is daarvoor cruciaal) en een gezonde leefomgeving als aandachtspunten. De kansrijke OV elementen uit de Kracht van Utrecht worden meegenomen in de verdere uitwerking van het VERDER pakket. Hiermee vervalt volgens Provinciale Staten (PS) de noodzaak tot het apart doorrekenen van de Kracht van Utrecht in de 2^e fase.

Op 4 maart 2010 rapporteert de minister, in antwoord op de motie Vendrik, aan de Tweede Kamer over de wijze waarop in de planstudie Ring Utrecht is omgegaan met het alternatief de Kracht van Utrecht. Zie ook hoofdstuk 5.



Brief minister aan Tweede Kamer, 4 maart 2010

“In de vakantieperiode en het najaar hebben onze mensen, de medewerkers van het Bestuur Regio Utrecht (BRU) en van de onderzoeksbureaus een zware inspanning geleverd om de zes wegalternatieven, het alternatief Kracht van Utrecht en het alternatief OV+++ uit te werken, te onderzoeken en te vergelijken.

.....Het alternatief Kracht van Utrecht is net als het alternatief OV+++ als volwaardig alternatief onderzocht. Dit onderzoek is uitgevoerd door Goudappel Coffeng (GC), onder aansturing van het Bestuur Regio Utrecht (BRU) en binnen het samenwerkingsverband VERDER. Het onderzoek is uitgevoerd in samenspraak met de opstellers van de Kracht van Utrecht: de Vrienden van Amelisweerd en de Natuur en Milieufederatie Utrecht (NMU). De aanpak, uitgangspunten, werkwijze en resultaten zijn in werkoverleggen met de opstellers van de Kracht van Utrecht besproken. Het pakket aan maatregelen van de Kracht van Utrecht is hierbij in overleg met de opstellers nader ingevuld om in het modelonderzoek op te kunnen nemen. Zo is in dit overleg de spoorlijn parallel aan de A12 vervangen door een tangentiaal lightrail/tram systeem, omdat de deskundigen van BRU en GC en de opstellers van de Kracht van Utrecht hiervan een hogere effectiviteit verwachten.”

Er wordt een Plan van aanpak opgesteld voor de uit te voeren werkzaamheden in de verlengde 1^e fase en 2^e fase. Dit plan is na behandeling in verschillende ABG's op 25 maart 2010 gereed en door interne opdrachtgever geaccordeerd.

Het BO MIRT voorjaar 2010 leidt tot afspraken over versoberingacties, om binnen het beschikbare (taakstellende) budget te blijven, en de afronding van het MER 1e fase. En tot de afspraak om tijdens het BO MIRT najaar 2010 te besluiten over het Voorkeursalternatief Ring Utrecht.

Afsprakenlijst BO MIRT, voorjaar 2010, Ring Utrecht (blz. 18)

- "In aanvulling op de afspraken van het BO MIRT najaar 2009 zullen in de periode tot eind juni 2010 in overleg tussen de Initiatiefnemer RWS en het Bevoegd Gezag mogelijke versoberingen op het ontwerp worden geanalyseerd. Daarbij wordt gekeken naar modules (A27, A12, NRU) en naar versobering in functionaliteit, ontwerpisen en inpassingmaatregelen. Daarbij worden tevens de mogelijkheden van gefaseerde aanleg en voorfinanciering door de regio verkend. Op basis van deze analyse worden in de Stuurgroep Ring Utrecht van begin juli 2010 de vervolgstappen bepaald om tot financiële dekking te komen.
- Het concept-MER 1e Fase wordt in juni 2010 afgerond en daarna vastgesteld door het Bevoegd Gezag. Over dit concept-MER 1e Fase zal in augustus en september 2010 een consultatieronde plaatsvinden waarbij het MER wordt voorgelegd aan gemeenten, provincie, bewoners, belangenpanel en andere belanghebbenden. De Commissie voor de MER zal gevraagd worden om een toetsingsadvies. Op basis van de consultatie en advies wordt het MER 1e Fase definitief. In het BO MIRT najaar 2010 wordt het voorkeursalternatief Ring Utrecht vastgesteld, inclusief financiering."

In het voorjaar en de zomer van 2010 worden de voorziene onderzoeken uitgevoerd. Het MER 1e fase wordt opgesteld en de kostenoptimalisaties worden in beeld gebracht. Hiermee wordt vervolg gegeven aan de afspraak die in het BO MIRT najaar 2008 (zie fase 1a) is gemaakt: *"Afspraak dat het gereserveerde budget van maximaal € 1,2 mld. (inclusief BTW en BLD) tot 2020, randvoorwaarde is voor de capaciteitsuitbreiding van het hoofdwegennet in de planstudie Ring Utrecht. De voorkeursrichting met verbrede bak kan op basis van de huidige invulling en kostenraming (€ 1,4 mld.) niet worden gerealiseerd binnen het gereserveerde budget. Rijk en regio hebben afgesproken eerst te zoeken naar mogelijkheden voor kostenoptimalisatie, vervolgens naar een aanvullende bijdrage van de regio en als dat onvoldoende oplevert een aanvullende bijdrage van het Rijk. Een uiterste oplossing kan gevonden worden in een gefaseerde aanpak, waarbij de overkluizing als onlosmakelijk onderdeel van de verbrede bak wordt beschouwd."*

MER 1e fase

Het MER 1e fase onderzoekt de volgende alternatieven/varianten:

- Oost-alternatief: variant sorteren in de knopen
- Oost-alternatief: variant sorteren voor de knopen
- West-alternatief
- Combinatie-alternatief

Een aantal voor de reconstructie relevante resultaten uitgelicht:

- Kijkend naar het *oplossend vermogen* van de alternatieven scoren het Oost-alternatief variant sorteren voor de knopen en het Combinatie-alternatief het beste. Zij pakken de knelpunten op de Ring Utrecht het meest effectief aan. De alternatieven OV+++ en de Kracht van Utrecht blijken onvoldoend oplossend vermogen te hebben. Het is niet mogelijk om met uitsluitend OV-maatregelen de verkeersdruk op de snelwegen voldoende omlaag te brengen om de files op te lossen.
- De beide varianten van het Oost-alternatief Oost en het Combinatie-alternatief leiden tot ruimtebeslag bij Amelisweerd. Een strook van het bos is benodigd voor verbreding van de infrastructuur. Deze alternatieven raken ook de Nieuwe Hollandse Waterlinie aan de oost-/noordzijde van Utrecht, zij het dat de fortten niet fysiek worden aangetast. Bij het West-alternatief worden Amelisweerd en de Nieuwe Hollandse Waterlinie niet beïnvloed. Dit alternatief loopt echter door/langs het Groene Hart.

- Aan alle zijden van Utrecht zal uitbreiding van de weginfrastructuur aanzienlijke *inpassingsopgaven* met zich meebrengen om de barrièrewerking en andere effecten van de infrastructuur te verzachten. Een afdekking ter hoogte van de Bak Amelisweerd is onderdeel van beide varianten van het Oost-alternatief. Ook elders aan de oostzijde zijn er inpassingsopgaven.
- Bij de twee varianten van het Oost-alternatief en in het Combinatie-alternatief wordt aangegeven dat een folieconstructie onder de A27 ten zuiden van de bak Amelisweerd een technische complicatie bij de uitvoering op kan leveren. De uitbreiding van de weg is lastig vanwege de technische constructie van de verdiepte ligging.
- Alle alternatieven overschrijden het projectbudget van € 1,2 miljard.

Instemming regio met vrijgave 1e fase MER

Op 8 juli 2010 ontvangt de minister een brief van de provincie Utrecht (Van Lunteren, mede namens Lintmeijer), waarin staat: "Hierbij deel ik u mede dat wij, i.c. de dagelijkse bestuurders van de Provincie Utrecht en de Gemeente Utrecht, instemmen met het vrijgeven van de concept Milieueffectrapportage planstudie Ring Utrecht voor vertrouwelijke advisering door de Commissie voor de m.e.r.." "

Op 18 augustus 2010 informeert het college van B&W de Gemeenteraad van Utrecht als volgt:

"...Bij deze informeren wij u dat Rijk en regio de 1e fase MER van de Planstudie Ring Utrecht hebben vrijgegeven voor consultatie en advisering door de Commissie MER. Een belangrijke stap hierbij betreft het erkennen door van het Rijk van de noodzaak van een kwaliteitssprong van het regionale openbaar vervoer in de regio Utrecht. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft ingestemd met een regionaal MIRT-onderzoek openbaar vervoer regio Utrecht. De regionale openbaar vervoerambities, met voorop de aanleg van de HOV om de Zuid, krijgen daarmee een extra impuls"

"... Nu de 1e fase MER gereed is kan consultatie plaatsvinden en de Commissie MER om een advies worden gevraagd. Tijdens de consultatie worden de reacties van betrokkenen gepeild over de 1e fase MER en het voorgestelde Voorkeursalternatief, alsmede aandachtspunten voor de 2e fase MER verzameld. Graag treed ik ook met u in debat over de 1^e fase MER Ring Utrecht. Besluitvorming door het Bevoegd Gezag over het Voorkeursalternatief vindt plaats na de consultatiefase."

Het Bevoegd Gezag – te weten het Rijk, de provincie Utrecht en de gemeente Utrecht – stelt het MER 1^e fase Ring Utrecht op 17 augustus 2010 gezamenlijk vast. Daarna volgt publicatie en een (informele) consultatiefase.

Het consultatiedocument beschrijft het proces dat in deze informele raadpleging van bewoners en belanghebbenden is gevolgd en geeft een samenvatting van de opbrengst van dit proces en de ontvangen reacties. Op hoofdlijnen zijn de inhoudelijke aandachtspunten voor het MER 1^e fase en voor fase 2:

- bewoners en belangengroepen stellen dat het mobiliteitsprobleem niet is op te lossen door meer asfalt;
- er zijn oplossingen met een hoog oplossend vermogen die niet zijn onderzocht; er zijn alternatieven mogelijk die 'zijn blijven liggen'. Hiervoor moet vooral worden gedacht aan combinatiealternatieven, die de OV alternatieven combineren met enige ingrepen in de weginfrastructuur en zo 'best een hoog oplossend vermogen kunnen hebben';
- er wordt over de hele breedte betoogd dat de tunnelalternatieven te snel ter zijde zijn geschoven en niet serieus zijn onderzocht;
- uitgangspunten van het onderzoek duwen de oplossing te sterk in de richting van wegbreedingen;
- de technische haalbaarheid van de verbreding van de bak bij Amelisweerd vormt een groot risico;
- de leefbaarheid in de wijken komt nog verder onder druk te staan;
- luchtkwaliteit en geluidsbelasting moeten cumulatief worden berekend;
- effecten op stedelijk en regionaal groen moeten beter worden uitgewerkt;
- er zijn specifieke en locatiegebonden knelpunten;
- zorgen over relatie grondwater en bouwkundige staat huizen;
- aandacht voor geluidseffecten en passende maatregelen bij de inpassing van de NRU;
- mitigerende maatregelen zullen de sluitpost van de begroting zijn en ontbreken in het MER.

Aandachtspunten voor het proces:

- Door de procedure blijven bewoners te lang in onzekerheid en het proces is niet transparant;
- Wens tot participatie van gemeenten en bewonersorganisaties in de vervolgfase;
- Bewoners wijzen provincie, gemeente en regio op hun verantwoordelijkheid voor de leefbaarheid;
- Het leefbaarheidvraagstuk in de regio vraagt om een integrale benadering.

Op 13 oktober 2010 verschijnt het advies van de Commissie voor de m.e.r. De Commissie heeft de resultaten van de consultatieronde ontvangen en meegenomen in het advies.

Tussentijds Toetsingsadvies Commissie voor de m.e.r., 1e Fase MER Ring Utrecht (blz. 1)

“De Commissie is van oordeel dat de essentiële informatie in het MER eerste fase aanwezig is om het milieubelang een volwaardige rol te laten spelen bij het selecteren van een Voorkeursalternatief of alternatieven die in de tweede fase van het MER verder worden uitgewerkt”.

Kostenoptimalisaties

De in beeld gebrachte kostenoptimalisaties worden besproken in diverse BSG overleggen. De bestuurders concluderen op basis van de kostenoptimalisaties dat er voldoende basis is om te veronderstellen dat de planstudie kan worden afgerond met een alternatief dat binnen budget past. De opgave om tot een dergelijk alternatief te komen, landt in fase 2.

Besluitvorming Voorkeursalternatief

Op 29 november 2010 stuurt minister Schultz van Haegen een brief aan de Tweede Kamer met de uitkomsten van de BO MIRT overleggen. In deze brief staat de toezegging om de Kamer nog voor het Notaoverleg MIRT van 6 december 2010 helderheid te geven over de bestuurlijke afspraken over de Ring Utrecht en de Tram Utrecht Centraal – De Uithof.

Op 3 december 2010 komen de bestuurders in een bestuurlijk overleg tot een besluit over het Voorkeursalternatief voor de Ring Utrecht. Tegelijkertijd worden in dit overleg afspraken gemaakt over de tram Utrecht Centraal – De Uithof. Nog diezelfde dag informeert de minister de Tweede Kamer over de gemaakte afspraken, met het verzoek om deze op te nemen als bijlage bij de brief van 29 november 2009 met de uitkomsten van de BO MIRT overleggen. De minister stuurt hierover ook een brief aan het College van GS van de Provincie Utrecht, het Dagelijks Bestuur van het BRU en het College van de Gemeente Utrecht. De regionale bestuurders bevestigen deze afspraken. Onderstaand kader toont de afspraken over de Ring Utrecht.

Afsprakenlijst Bestuurlijk Overleg 3 december 2010:

Besluit 1: Rijk en regio stellen vast dat het Voorkeursalternatief voor de Ring Utrecht bestaat uit:

1. De uitbreiding van de capaciteit van de A27 aan de oostzijde van Utrecht en de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd, waarbij verkeersstromen worden gescheiden (ontweven).
2. De uitbreiding van de A12 met een extra rijstrook in beide rijrichtingen op de parallelbaan.
3. De opwaardering van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) tot een volwaardig onderdeel van de Ring Utrecht (min. 2x2 stroken, ongelijkvloers, maximumsnelheid tenminste 80 km/u).
4. Hierbij gaat voor de uitbreiding van de A27 de voorkeur uit naar het verbreden van de bestaande bak met ongeveer 15 meter aan weerszijden (met in iedere rijrichting 7 rijstroken), inclusief een overkluizing met een lengte van ongeveer 250 meter.

Besluit 2: Rijk en regio hebben bij het Voorkeursalternatief de volgende afspraken gemaakt:

1. Rijk en regio trekken gezamenlijk op in de uitwerking van het Voorkeursalternatief. De rol van Bevoegd Gezag wordt daarbij bepaald door de wettelijke procedures. Dit houdt in dat de minister van Infrastructuur en Milieu het Bevoegd Gezag is voor de A12 en A27. Het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht en het college van Burgemeesters en Wethouders van de gemeente Utrecht vormen gezamenlijk Bevoegd Gezag voor de opwaardering NRU.

2. De regio voert de planstudie, de procedures en de realisatie voor de NRU voor eigen rekening en risico uit. Het Rijk doet dit voor de A27 en A12.
3. Rijk en regio geven gezamenlijk invulling aan het proces van de planstudies: de aansturing, de besluitvorming, de planning en de communicatie. Er is een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de MER 2e fase tot er een voorkeursvariant is voor zowel de NRU als de A27.
4. Rijk en regio stellen na overleg met elkaar de Aanvullende Richtlijnen op voor de MER 2e fase. In de Richtlijnen en het MER wordt recht gedaan aan de verschillen in procedure en karakter van beide deelstudies. Hierbij wordt uitgegaan van twee MER-en, waarbij toegewerkt wordt naar een juridisch verdedigbaar besluit.
5. De realisatie van de verbreding van de A12 wordt gefaseerd tot na 2020. De consequenties hiervan worden in de MER 2e fase onderzocht.
6. Als onderdeel van de MER 2e fase NRU zullen o.a. de effecten van 80 km/u en 100 km/u op de NRU op de leefbaarheid (lucht en geluid) en op de inpassingopgave in beeld gebracht worden.
7. Als onderdeel van de MER 2e fase NRU en de MER 2e fase A27/A12 zullen o.a. de kansen voor het versterken van de ruimtelijke kwaliteit, de vermindering van de barrièrewerking van de betreffende wegen en de mogelijkheden voor het beperken van mogelijke effecten op de kwaliteit leefomgeving in beeld gebracht worden.
8. Het Rijk investeert € 1.200 mln. (prijspeil 2010, inclusief BTW en BLD) in het project Ring Utrecht, waarvan een maximale bijdrage van € 140 mln. aan de opwaardering van de NRU.
9. De regiopartijen investeren € 50 mln. (prijspeil 2010, exclusief BTW) in de opwaardering van de NRU. Deze investering komt, op basis van de Bestuursovereenkomst Bereikbaarheid regio Utrecht uit 2006, bovenop de regio-investering van € 500 mln. in het VERDER-pakket.
10. Voorwaarde voor de rijksbijdrage is dat de regio de realisatie van de opwaardering van de NRU uiterlijk 2016 start, anders vervalt de rijksbijdrage. De regio doet voorstellen de start van de realisatie te versnellen. Deze voorwaarde hangt samen met de afspraken punt 12 en 14.
11. De rijksbijdrage aan de NRU wordt geïndexeerd op basis van de IBOI, conform uitkering door het ministerie van Financiën.
12. Het Rijk start de realisatie van de verbreding van de A27 in 2016, cf. het MIRT-projectenboek.
13. Rijk en regio verkennen samen de mogelijkheden van uitruil van bijdragen aan elkaars projecten, teneinde onnodige geldstromen te voorkomen. Het Rijk staat voor een maximale compensatie van € 15,5 mln., mocht de uitruil niet of niet voldoende tot resultaat leiden.
14. Rijk en regio overleggen hoe de realisatie van de A27 en de NRU op elkaar afgestemd kunnen worden, zodat de bereikbaarheid van de regio Utrecht zo optimaal mogelijk blijft.
15. De potentiële doortrekking van NRU door Leidsche Rijn vervalt in het kader van de planstudie Ring Utrecht. Dit geldt ook voor de daarbij behorende ruimtereservering.

Tijdens het Notaoverleg MIRT op 6 december 2010 dient Kamerlid Van Gent een motie in. Deze motie verzoekt minister Schultz van Haegen om in de MER 2^e fase een variant mee te nemen waarin de extra capaciteit op de A27 gezocht wordt *binnen de bestaande tunnelbak*. Deze moties worden beide verworpen.

Motie Van Gent (Tweede Kamer, vergaderjaar 2010-2011, 32 500A, nr. 24)

- overwegende, dat de verbreding van de A27 bij Utrecht de leefbaarheid in de wijken langs de snelweg sterk onder druk zet;
- constaterende, dat in de evalueerend over de vier 80-kilometerzones die in 2005 werden ingesteld, wordt geconcludeerd dat de lokale luchtkwaliteit rond alle trajecten is verbeterd;
- verzoekt de minister in de tweede fase van de MER niet alleen te onderzoeken wat de effecten van een snelheidslimiet van 80 km/uur op de Noordelijke Ringweg Utrecht zijn, maar ook voor de te verbreden tracés van de A27 en de A12.

Motie Van Gent (Tweede Kamer, vergaderjaar 2010-2011, 32 500A, nr. 25)

- overwegende, dat de verbreding van de snelwegbak bij Amelisweerd grote financiële risico's met zich meebrengt door de toepassing van niet bewezen technieken;
- overwegende, dat met de verbreding verder geknabbeld wordt aan de randen van natuurgebied Amelisweerd;
- verzoekt de minister in de tweede fase van de MER een variant in studie te nemen waarbij de extra capaciteit op de A27 gezocht wordt binnen de bestaande tunnelbak.

Op 2 november 2010 debatteert de commissie Stad en Ruimte van de gemeente Utrecht uitvoerig over het Voorkeursalternatief voor de Ring Utrecht in een extra overleg. Het college stelt voor om in te stemmen met de uitwerking van het Oost-alternatief in de 2^e fase MER, maar daarbij wel een aantal condities te stellen (deze zijn verwoord in een raadsvoorstel). Aan het eind van het debat constateert wethouder Lintmeijer dat hij heeft aangegeven wat zijn insteek zal zijn voor de komende onderhandelingen, en dat hij geen aanleiding ziet om op deze korte termijn het raadsvoorstel aan te passen.

Op 14 december 2010 besluiten Gedeputeerde Staten van de Provincie Utrecht:

“de afspraken vast te stellen ten aanzien van het Voorkeursalternatief Ring Utrecht en de rijksbijdrage voor de tram Utrecht Centraal – Utrecht Science Park/De Uithof, zoals verwoord in de brief van de Minister van IenM (d.d. 3 december 2010)”.

Belangrijke besluitvormingsmomenten

- BO MIRT voorjaar 2010: in het BO MIRT najaar 2010 wordt een Voorkeursalternatief vastgesteld voor de Ring Utrecht, inclusief financiering.
- BO MIRT najaar 2010: besluit Voorkeursalternatief Ring Utrecht.
- Bestuurlijke Stuurgroep bijeenkomsten:
 - 4 mei 2010¹¹: besluit dat voor de kostenoptimalisaties nader onderzoek nodig is, omdat de Oost-alternatieven nog niet binnen budget zijn.
 - 30 juni 2010 (ingelast BSG): overeenstemming over behandeling MER 1e fase in colleges op 17 augustus 2010, inhoudelijk overeenstemming over MER 1e fase mits de opmerkingen van de gemeente worden meegenomen en conclusie dat niet sluitend krijgen van de financiële dekking geen blokkade is om de MER 1e fase vast te stellen en openbaar te maken.
 - 14 juli 2010: bespreken concept eindrapport MER 1e fase en bespreken kostenoptimalisaties en versobering Ring Utrecht.
 - 10 augustus 2010: bespreken onderzoek kostenoptimalisaties Ring Utrecht en versobering, bespreken brief ministerie van VenW over MIRT-onderzoek regionaal OV, maken van bestuurlijke afspraken over de Ring Utrecht voor het MIRT-overleg op 10 november 2010.
 - 27 september 2010: bespreken financiering Ring Utrecht en maken van bestuurlijke afspraken over de Ring Utrecht voor het MIRT-overleg op 10 november 2010.

Randvoorwaardelijke kaders

De randvoorwaardelijke kaders voor deze fase waren:

- Opdrachtschrijving RWS planstudie Ring Utrecht
- Startnotitie Ring Utrecht, december 2008
- Richtlijnen MER 1e fase Ring Utrecht, 18 mei 2009

Resultaat besluitvorming

Zie voor de resultaten van de besluitvorming de kaders van het BO MIRT voorjaar en najaar 2010.

Betrokkenheid omgeving

Onderstaande tabel geeft de betrokkenheid van de omgeving in fase 1c weer.

Tabel 5. Betrokkenheid omgeving Planstudiefase 1c

Bestuurlijk niveau	<ul style="list-style-type: none"> - BSG (ministerie van Infrastructuur en Milieu, RWS Utrecht, Provincie Utrecht, Gemeente Utrecht, Bestuur Regio Utrecht) - Raden en Staten: presentatie en excursie Provinciale Statenleden (8 feb. 2010), gemeenteraad De Bilt (2 sept. 2010), Statencommissie over Ring Utrecht en Hoevelaken (6 sept. 2010),
--------------------	---

¹¹ De vergadering zou eerst 28 april 2010 plaatsvinden, maar ging niet door

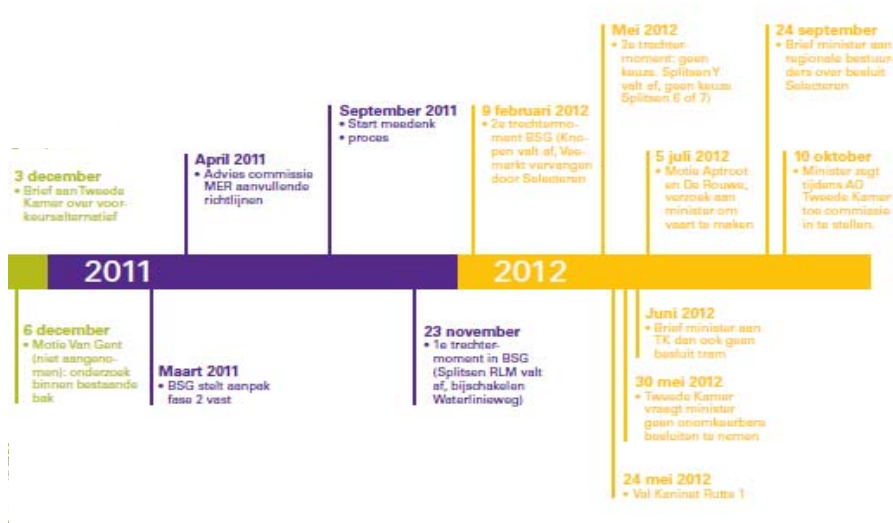
	Raadsinformatieavond gemeente Utrecht (5 okt. en 28 okt. 2010), gemeenteraad Bunnik (14 okt. 2010)
Brede projectomgeving	19 januari, 19 april en 1 juni: Belangenpanel
Bewoners	<ul style="list-style-type: none"> - 11 januari: Bewonersinformatieavond Lunetten (Musketon, Lunetten) - 16 maart: Bewonersinformatieavond De Bilt (Biltsche Hoek) - 15 april: meegelif op inspraakavond Spoedaanpak Lunetten – Rijnsweerd (Expo, Houten) - 26 april: meegelif op inspraakavond Spoedaanpak Lunetten – Rijnsweerd (Tolhuys) - 28 april: meegelif op inspraakavond Spoedaanpak Lunetten – Rijnsweerd (Lunetten) - 16 juni: Bewoners Overvecht - 16 augustus: Gesprek bewonersgroepen Leefbaar Utrechtseweg (LUW) en Laat Lunetten Niet Stikken (LLNS) - 27 augustus: Wijkbureau Overvecht <p>Tijdens de consultatiefase MER, in de periode van 18 aug. - 29 sept. 2010, heeft een (informele) raadpleging van bewoners en belanghebbenden plaatsgevonden. Er zijn vijf bewoners- / inloopavonden gehouden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 13 september (Mitland, Utrecht) - 15 september (Zilfia's Hoeve, Houten) - 20 september (Aristo zalen, Utrecht) - 21 september (De Dreef, Utrecht) (deze avond werd in samenwerking met het Bewonersplatform Overvecht georganiseerd) - 23 september (Maarsse)

Overzicht relevante documenten

- 2 februari 2010: [Brief aan minister van Provincie Utrecht 'Planstudie Ring Utrecht en Kracht van Utrecht'](#)
- 4 maart 2010: [Brief aan Tweede Kamer 'Ring Utrecht – onderzoek alternatief Kracht van Utrecht'](#)
- 1 april 2010: [Notitie De voorkeursalternatieven Dubbele Knopen en Bypass verkeers-kundig beschouwd \(concept\)](#)
- 26 april 2010: [Deelrapport Externe Veiligheid MER ring van Utrecht](#) door SAVE
- 28 april 2010: Vergaderstukken Bestuurlijke Stuurgroep
- 3 juni 2010: [Rapport onderzoek geluid, luchtkwaliteit en gezondheid voor hoofdwegennet fase 1 MER stap 1c](#) door DGMR
- 15 juni 2010: [Brief aan Tweede Kamer 'Afspraken BO MIRT voorjaar 2010'](#)
- Bijlage 1: [Afsprakenlijst BO MIRT voorjaar 2010](#)
- Bijlage 2: [MIRT onderzoek](#)
- 8 juli 2010: Vergaderstukken Bestuurlijke Stuurgroep
- 8 juli 2010: [Instemming vrijgeven concept MER](#) door Provincie Utrecht en Gemeente Utrecht
- 8 juli 2010: [Achtergrondrapport Verkeer MER 1e fase \(eindfase 1c\) Ring Utrecht](#) door Goudappel Coffeng
- [Bijlagen Achtergrondrapport Verkeer 1e fase MER \(eindfase 1c\) Ring Utrecht](#) door Goudappel Coffeng
- 14 juli 2010: Vergaderstukken Bestuurlijke Stuurgroep
- 10 augustus 2010: Vergaderstukken Bestuurlijke Stuurgroep
- 17 augustus 2010: [MER 1e fase Ring Utrecht Hoofdrapport](#)
- 17 augustus 2010: [MER 1e fase Ring Utrecht Achtergrondrapport](#)
- 17 augustus 2010: [MER 1e fase Ring Utrecht Samenvatting](#)
- 14 september 2010: [Brief minister aan provincie Utrecht 'MIRT onderzoek openbaar vervoer regio Utrecht'](#)
- 27 september 2010: Vergaderstukken Bestuurlijke Stuurgroep
- oktober 2010: [Consultatiedocument MER 1e fase planstudie Ring Utrecht](#)
- 13 oktober 2010: [Tussentijds toetsingsadvies over het milieueffectrapport 1e fase](#) door Commissie voor de milieueffectrapportage

14 november 2010: [Opdrachtbrief OTB/\(MER\) Knooppunt Hoevelaken, Ring Utrecht en A27/A1](#)
3 december 2010: [Brief verzoek instemming afspraken BO MIRT Ring Utrecht en tram Uithof aan GS BRU en Gemeente Utrecht](#)
3 december 2010: ['Brief instemming afspraken BO MIRT Ring Utrecht en tram Uithof van GS BRU en Gemeente Utrecht](#)
3 december 2010: [Brief vaststelling voorkeursalternatief Ring Utrecht aan Tweede Kamer](#)
6 december 2010: [Motie Van Gent over verbreding snelwegbak bij Amelisweerd](#)
16 december 2010: [Motie Van Gent verworpen](#)
november 2012: [Leeswijzer Overzicht Alternatieven en Varianten Ring Utrecht](#)
november 2012: [Overzicht Alternatieven en Varianten Ring Utrecht](#)

7. Fase 2 (eind 2010 – heden)



Omschrijving van de fase

Het Voorkeursalternatief voor de Ring Utrecht bestaat uit drie onderdelen:

- A27: uitbreiding capaciteit A27 aan de oostzijde van Utrecht, bij voorkeur tot 2 x 7 rijstroken. Opgave: de verschillende verkeersstromen op dit weggedeelte scheiden (ontweven). De bak bij Amelisweerd wordt met maximaal 15 meter aan weerszijden verbreed en krijgt over een lengte van ongeveer 250 meter een overkluizing ('dak op de bak')."
- A12: op de A12 aan de zuidzijde van Utrecht (tussen Oudenrijn en Lunetten) komt er in beide rijrichtingen een extra rijstrook op de parallelbanen.
- NRU: de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) wordt opgewaarderd tot een volwaardig onderdeel van de Ring Utrecht: minimaal 2 x 2 rijstroken, ongelijkvloerse kruisingen, maximumsnelheid ten minste 80 km/uur.

Daarnaast besluiten de bestuurders om een tramverbinding tussen Utrecht Centraal Station en De Uithof aan te leggen, ter vervanging van de busverbinding die zijn maximale capaciteit heeft bereikt.

Met de realisatie van dit Voorkeursalternatief voldoet de Ring Utrecht aan de reistijd streefwaarden uit de Nota Mobiliteit. Dit leidt tot een belangrijke verbetering van de bereikbaarheid van de stadsregio Utrecht en een grote verbetering voor het doorgaande autoverkeer uit het noorden en oosten van het land. Het Voorkeursalternatief Ring Utrecht is tevens het laatste Voorkeursalternatief dat binnen het Randstad Urgent project «Draaischijf Nederland» is vastgesteld.

In het BO MIRT voorjaar 2010 constateren de bestuurders dat er een flink gat zit tussen de kostenraming van de voorkeursrichting voor de Ring Utrecht en het beschikbare budget. Over het dichten van dit gat maken zij nadere afspraken, zoals over het faseren van de A12-verbreding. Het beheersen van de kosten blijft in de verdere planuitwerking voor de Ring een belangrijk punt.

Afsprakenlijst BO MIRT voorjaar 2010

Ring Utrecht: uitruil BTW Rijk – regio

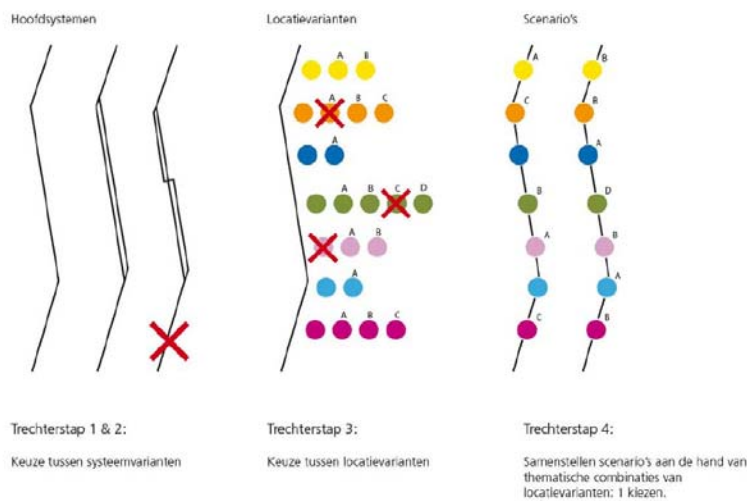
De afspraken van 3 december 2010 onder "besluit 2" worden, met het oog op punt 13, als volgt gewijzigd:

- Punt 8 wordt gewijzigd in: "Het Rijk investeert € 1.215,5 mln. (prijsspeil 2010, incl. BTW en BLD; dat is € 1.052 mln. ex BLD) in het project Ring Utrecht. Hiervan wordt max. € 155,5 mln. (prijsspeil 2010) bijgedragen aan de opwaardering van de NRU.
- Over dit bedrag wordt nog wel BTW afgedragen aan het BTW-compensatiefonds. Punt 13 is hiermee uitgevoerd en vervalt.

In fase 2 volgt de uitwerking van het Voorkeursalternatief via Voorkeursvariant tot het niveau van:

- een Ontwerp Tracébesluit (OTB) voor het deel van de Ring Utrecht dat Rijksweg is (A27/A12), Bevoegd Gezag is de minister van Infrastructuur en Milieu;
- een ontwerpbestemmingsplan voor de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU), Bevoegd Gezag dat het bestemmingsplan vaststelt zijn de Gemeente Utrecht en de Provincie Utrecht¹².

In vier trechterstappen wordt van grof naar fijn gewerkt, om van de ca. 800 varianten voor de Ring Utrecht tot één voorkeursvariant te komen. Elke trechterstap perkt het aantal varianten verder in (zie figuur). Trechterstap 1 en 2 richten zich op een keuze tussen systeemvarianten, trechterstap 3 richt zich op een keuze tussen locatievarianten en in trechterstap 4 komt de voorkeursvariant tot stand door een keuze te maken uit de scenario's met thematische combinaties van locatievarianten. Trechterdocument 2 (aug. 2012) licht dit toe.



Figuur 5. De vier trechterstappen naar één Voorkeursalternatief

De MER 2^e fase werkt het Voorkeursalternatief gedetailleerd uit. De in de MER 1^e fase verzamelde informatie diende voornamelijk om de verschillen tussen de alternatieven te kunnen bepalen. De 2^e fase zoomt in op de optredende externe effecten en inpassing in de omgeving.

Op 11 februari 2011 verzoekt minister Schultz van Haegen de Commissie voor de m.e.r., mede namens de gemeente Utrecht en de provincie Utrecht, een advies uit te brengen voor de Aanvullende Richtlijnen voor het MER 2^e fase voor de Ring Utrecht. De minister vraagt de commissie de gedachten op het gebied van de trechtering van varianten en de problematiek rond de zicht- en toetsjaren bij de bepaling van de effecten in het overlapgebied van de A27 en de NRU mee te nemen. Ook vraagt zij de reacties uit de consultatie MER 1^e fase te betrekken.

In de BSG van 24 maart wordt het Plan van Aanpak voor fase 2 unaniem goedgekeurd. Dit Plan van Aanpak beschrijft op hoofdlijnen het hiervoor geschetste trechterproces. Hierin is onder andere vastgesteld dat er een aantal studies, waaronder KBA, aan de orde is in de laatste trechterstap als een groot aantal varianten is afgevalen en tevens dat er een aantal varianten niet verder wordt onderzocht namelijk:

- Varianten die in de fase 1b al zijn onderzocht maar technisch niet mogelijk bleken;
- Varianten die in de aanvullende Richtlijnen zijn uitgesloten als niet te onderzoeken;
- Varianten die op voorhand niet passen binnen het taakstellend budget (b.v. tunnelvarianten).

¹² [Aanvullende Richtlijnen voor de 2^e Fase MER van de Planstudie Ring Utrecht](#) (onderdeel NRU). Besloten door gemeenteraad Utrecht op 25 augustus 2011, besloten door College van Gedeputeerde Staten van Utrecht op 5 juli 2011.

Op 2 april 2011 verschijnt het coalitieakkoord van de Provinciale Staten van VVD, CDA, D66 en Groen Links (PS 2011-2015). PS laten weten dat voor het onderdeel A27 van de Planstudie Ring de afspraken met het Rijk van december 2010 het uitgangspunt vormen. PS bepleiten bij het Rijk wel een begrenzing van de maximumsnelheid op 100 km/u. En ook om in het MER 2^e fase een uitwerking op het gebied van de inpassing als Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) op te nemen. Dit leidt, aldus PS, wellicht niet tot een variant binnen budget, maar wel tot inzicht in kansen en mogelijkheden die kunnen worden meegenomen in het vervolg.

De Commissie voor de m.e.r. brengt op 7 april 2011 het aanvullend advies voor de MER 2e fase Ring Utrecht uit (rapportnr. 2505-49). In een persbericht laat de commissie weten twee adviezen uit te brengen, aangezien er twee milieueffectrapporten worden opgesteld: één voor de opwaardering van de NRU en één voor de verbreding van de A12 en de A27. Dat is nodig, omdat de NRU door de gemeente Utrecht wordt beheerd en de A12 en de A27 door Rijkswaterstaat. Samen zullen ze de nieuwe Ring Utrecht vormen. De Commissie voor de m.e.r. adviseert de procedures en de inhoud van de milieueffectrapporten goed op elkaar af te stemmen. De doelstellingen voor verkeer en leefomgeving moeten duidelijk zijn. Alleen dan wordt duidelijk op basis van welke afwegingen varianten afvallen of doorgaan. Ook is voldoende aandacht nodig voor kansen om de leefomgeving te verbeteren.

Minister Schultz van Haegen stelt de Aanvullende richtlijnen MER 2e fase Ring Utrecht - na akkoord in de BSG van 25 april 2011 - op 18 mei 2011 vast. Daarin staat dat alternatieven die in de 1^e fase zijn afgefallen, in de 2^e fase niet weer onderzocht worden (onder andere 80 km/u op de A27 en een variant zonder bakverbreding). Ook staat in deze brief dat er een zogenaamde MINA-variant ('**minimaal asfalt-variant**') wordt onderzocht.

In brief minister, vaststelling richtingen MER 2e fase

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

- Sorteren voor of in de knopen (inclusief volledige of halve aansluiting Veemarkt en de consequenties voor de Waterlinieweg)
- De ligging van de bypass (bij sorteren voor de knopen)
- 2 x 6 of 2 x 7 op de A27 (bij sorteren voor de knopen)
- 100 of 120 km/u"

"Alternatieven die in de 1e fase zijn afgefallen, worden in de 2e fase niet weer onderzocht (onder andere 80 km/u op de A27 en een variant zonder bakverbreding)."

"Onderzoek ook een zgn. MINA-variant, een variant die net aan de bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsdoelstellingen voldoet."

VERDER brengt in mei 2011 een notitie uit waarin staat dat Fase 2 in twee stappen toewerkt naar het eindresultaat, om het selectieproces inzichtelijk te laten verlopen:

1. Fase 2a: uitwerking Voorkeursalternatief tot één voorkeursvariant, en
2. Fase 2b: uitwerking voorkeursvariant in het OTB A27/A12 en het Bestemmingsplan NRU. Ook schetst de notitie een aantal belangrijke stappen en uitgangspunten.

Notitie Toelichting Consultatie Eerste Fase MER', VERDER mei 2011

- Inpassing in de omgeving (specifiek tunnels en overkappingen): ruimtelijke kwaliteit is onderwerp van studie in Fase 2. Dat betekent dat binnen de wettelijke kaders, de technische mogelijkheden en de financiële randvoorwaarden van het beschikbare budget wordt gezocht naar een manier om de bestaande knelpunten te verminderen en waar mogelijk de ruimtelijke kansen te benutten. Als voorbeeld wordt de overkapping van de A27 ter hoogte van Amelisweerd genoemd. In Fase 2 worden de positionering en vormgeving van deze overkapping nader uitgewerkt. Tunnels en overkappingen op andere locaties zijn eerder onderzocht (onder meer in de overkappingsstudie van de Bestuur Regio Utrecht) en bleken te duur (tunnels en overkappingen) of technisch niet mogelijk (tunnels). Daarom worden tunnels en overkappingen elders in Fase 2 niet opnieuw onderzocht.

- Verbreding Bak Amelisweerd: de technische risico's van het verbreden van de Bak (waaronder wateroverlast voor de omgeving) zijn in Fase 1 onderkend. Die risico's hangen samen met de folielaag die indertijd ter hoogte van de Bak is aangebracht en die als functie heeft te voorkomen dat de Bak door toevloeiend grondwater onder water komt te staan. In Fase 2 zijn de genoemde risico's een belangrijk aandachtspunt. Gekeken wordt naar mogelijkheden om te bouwen binnen het bestaande folie of methoden om het folie te kunnen uitbreiden. Wat er op dit gebied (on)mogelijk is, is bepalend voor het ontwerp, het ruimtebeslag en de kosten. Een hydrologisch model brengt in kaart wat de eventuele gevolgen zijn als het folie zou scheuren. In samenwerking met ProRail wordt gekeken naar de mogelijkheden om de noodzakelijke verbreding van de spoorbruggen over de A27 uit te voeren zonder het folie aan te passen. Er start een uitgebreide marktconsultatie om een beeld te krijgen van innovatieve methoden voor de mogelijk noodzakelijke aanpassingen van het folie. Externe deskundigen beoordelen de uitkomsten van de marktconsultatie op risico's en kansrijkheid.
- Effecten van andere projecten: deze worden in Fase 2 meegenomen. Het onderzoek kijkt naar twee scenario's: (1) een scenario waarin de Spoedwetprojecten en de capaciteitsuitbreiding van de Ring tot uitvoering komen, en (2) een scenario zónder realisatie van de Spoedwetprojecten en met alleen capaciteitsuitbreiding van de Ring. Uiteindelijk wordt in het OTB vastgelegd welke geluidsbeperkende maatregelen noodzakelijk (en verplicht) zijn. Het scenario dat leidt tot de grootste geluidsbelasting en daarmee tot het meest omvangrijke pakket aan geluidsbeperkende maatregelen fungeert bij het OTB als maatstaf.
- In Fase 2 wordt het zogenoemde Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) uitgewerkt. Ook wordt er in Fase 2 een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) uitgevoerd. Dat gebeurt in Fase 2b, omdat pas dan met voldoende precisie te ramen is wat de totale kosten van uit te voeren maatregelen zijn en welke verdiensten daar tegenover staan.
- Momenten van betrokkenheid: er zijn formele en informele momenten van betrokkenheid. Het belangrijkste formele moment volgt op de publicatie van het OTB A27/A12 en de concept bestemmingsplanwijziging voor de NRU. Op dat moment wordt een ieder de mogelijkheid geboden zijn/haar zienswijze in te dienen. Tijdens Fase 2 wordt ook een omgevingsproces ingericht met een informeel karakter. Doel is te komen tot een zo goed mogelijke voorkeursvariant aan het einde van Fase 2a en de uitwerking naar het OTB/bestemmingsplan in Fase 2b. Zo worden er bijeenkomsten met bewoners en belanghebbenden georganiseerd om mee te denken over de uitwerking van de voorkeursvariant. Contact met omwonenden loopt zoveel mogelijk via de vertegenwoordigers van bewonersorganisaties. Met hen zullen overleggen worden gepland.

Kamerlid Verhoeven stelt vragen over de uitbreiding van de Ring Utrecht binnen de bestaande Bak van Amelisweerd. Op 16 juni 2011 stuurt de minister hierop een reactie. Een korte samenvatting:

Reactie minister op Kamervragen Verhoeven over bak Amelisweerd

Herinnert u uw uitspraak tijdens het Notaoverleg MIRT van afgelopen december, dat het uitbreiden van het aantal rijbanen binnen de bestaande bak van Amelisweerd niet mogelijk is vanwege Nederlandse en Europese vereisten?

Het gaat hierbij om Europese Richtlijnen die zijn ontwikkeld voor de Trans-Europese Netwerken (TEN's). De A27 maakt deel uit van een TEN (E30). Daarnaast heeft Nederland de NOA (Nieuwe Ontwerprichtlijn Autosnelwegen) uit 2007, waarin de Europese uitgangspunten voor TEN's zijn verwerkt. Het betreft in beide gevallen Richtlijnen, waarvan gemotiveerd afgeweken kan worden. Soms gebeurt dat ook, bijvoorbeeld in het Spoedaanpak project Lunetten-Rijnsweerd. Het afwijken van de ontwerprichtlijnen gebeurt alleen nadat de ontwerp- en verkeersveiligheidsdeskundigen het voorstel hebben bestudeerd en hebben aangegeven dat het veilig en verantwoord is. Bij de variant door de bestaande Bak uit de MER 1e fase Ring Utrecht was het advies van de deskundigen duidelijk: deze variant is zodanig onveilig dat hij niet acceptabel is, ook niet met het treffen van aanvullende maatregelen (o.a. 80 km/u en intensief verkeers- en incidentmanagement). Uit de analyses bleek daarnaast dat in deze variant de verkeersproblemen op de A27 niet zijn opgelost: de reistijdfactor is groter dan 2. *Bent u bereid om, in overleg met de regio, nogmaals te kijken naar de mogelijkheid om binnen de bestaande bak van Amelisweerd te zoeken naar een oplossing voor de fileproblematiek op de A27?*

Nee. Op basis van de onderzoeken die in de 1e Fase van de planstudie Ring Utrecht uitgevoerd zijn en het advies van de deskundigen hebben de provincie Utrecht, de gemeente Utrecht en het Rijk in november 2009 de voorkeur uitgesproken voor het verbreden van de bestaande bak met ongeveer 15 meter aan weerszijden (met in iedere rijrichting 7 rijstroken). Op 3 december 2010 hebben de provincie, de gemeente en ik deze voorkeur herbevestigd toen wij afspraken maakten over het Voorkeursalternatief voor de Ring Utrecht. Daarnaast strookt dit verzoek niet met de wens van uw Kamer. Op 16 december 2010 heeft uw Kamer een motie verworpen van het lid Van Gent, waarin mij verzocht werd een dergelijke variant in studie te nemen (TK, vergaderjaar 2010-2011, 32500A, nr 25).

Op 21 juni 2011 stelt de BSG de VERDER notitie 'Aanvullende toelichting over Meest Milieuvriendelijke Alternatief en niet-verbreden van de bak in de A27 bij de Ring Utrecht A27/A12' vast.

'Aanvullende toelichting over Meest Milieuvriendelijke Alternatief en niet-verbreden van de bak in de A27 bij de Ring Utrecht A27/A12'

Over het MMA: "Het MMA levert de beslisinformatie, het is aan het Bevoegd Gezag (de minister van IenM) om te besluiten of deze aanvullende maatregelen ook daadwerkelijk worden opgenomen in het Tracébesluit. Dit MMA-spoor wordt uitgewerkt in fase 2b (waarin de voorkeursvariant wordt uitgewerkt tot Ontwerp-Tracébesluit)."

Over de niet-verbrede bak:

- In de eerste fase MER (1b) is onderzoek gedaan naar de variant 'Oost, sorteren in de knooppunten, optimalisatie bestaande bak'. Hierbij zijn o.a. de aspecten Verkeer, Milieu & Gezondheid, Ruimtelijke Ontwikkeling en Techniek beoordeeld. (zie het MER 1e Fase deel B - Achtergrondrapport pagina's 64, 139, 212, en 224).
- De probleemanalyse uit het eerste fase MER laat zien dat het noodzakelijk is om het verkeer op de A27 te ontweven om een reistijdfactor lager dan 2 te krijgen. In de onderzochte variant bestaat de A27 uit 12 rijstroken. Er worden versmalde rijstroken toegepast (de rechterrijstroken zijn 3,25 meter breed, de overige stroken 3,0 meter) en er worden geen vluchtstroken aangelegd. De scheiding tussen de hoofd- en parallelbaan wordt gevormd door markering (doorgetrokken streep) in plaats van een fysieke scheiding. Bij dit schetsontwerp is nog geen rekening gehouden met de pijlers van de spoorviaducten ten zuiden van de bak (de rijstroken moeten tussen de pijlers doorpassen, waarbij waarschijnlijk al in de bak de uitwijking ingezet moet worden) en nog niet met hoogteliggingen (nog niet bekend is waar de ophoging voor de noodzakelijke fly-overs over knooppunten Rijnsweerd en Lunetten moet worden ingezet. Een verschil in hoogteligging tussen verschillende rijstroken levert per definitie een talud en een fysieke scheiding op en dus ruimtebeslag).
- Uit de verkeerskundige analyses blijkt dat in deze variant de verkeersproblemen in de Bak niet zijn opgelost (reistijdfactor meer dan 2,2). Bovendien wijkt dit ontwerp zodanig af van de ontwerprijlijnen voor autosnelwegen, dat het aantoonbaar verkeersonveilig is. Daarnaast levert deze variant voor milieu en inpassingsmogelijkheden geen verbetering op.
- DVS (de ontwerp- en verkeersveiligheidsdeskundigen van RWS) heeft vanwege deze concessies aan de ontwerprijlijnen een negatief advies uitgebracht over deze variant. Op basis van deze informatie en het advies van DVS is bij het bepalen van de voorkeursrichting (november 2009) besloten de niet-verbrede bak af te laten vallen.
- Op 3 november 2009 is door de gemeente, de provincie, de ministers van VenW en VROM in het BOMIRT een 'Voorkeursrichting' afgesproken. Hierin is t.a.v. de A27 opgenomen: 'de genoemde partijen hebben gekozen voor deze voorkeursrichting omdat: deze combinatie van maatregelen het meest kansrijk is om de verkeerskundige problematiek aan te pakken; deze oplossing een minimaal ruimtebeslag heeft in de EHS, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en Amelisweerd; een gedeeltelijke overkluizing van de 'bak van Amelisweerd' de barrièrewerking van de snelweg vermindert'.

De afronding van de MER, inclusief positief advies van de Commissie m.e.r., leidt op 3 december 2010 tot een besluit voor een Voorkeursalternatief. Daarin is de voorkeur voor verbreding van de bak niet gewijzigd t.o.v. de Voorkeursrichting.

In het AO-MIRT op 6 december 2010 is het Voorkeursalternatief voor de Ring Utrecht met de Tweede Kamer besproken. Daarbij heeft het Kamerlid Van Gent een motie ingediend waarin de Minister van IenM werd verzocht een variant in studie te nemen waarbij de Bak bij Amelisweerd niet hoeft te worden verbreed (TK, vergaderjaar 2010-2011, 32500A, nr 25). Op 16 december 2010 heeft de Tweede Kamer bij stemming deze motie verworpen. Dat betekent dat de TK de minister geen ruimte geeft om een dergelijke variant te onderzoeken.

Vertegenwoordigers van diverse omgevingsorganisaties Ring Utrecht (onder meer Burgerinitiatief Laat Lunetten Niet Stikken) uiten bezwaren tegen de Aanvullende Richtlijnen MER 2e fase. Op 8 juli 2011 laat minister Schultz van Haegen hen weten dat de richtlijnen uitvoerig zijn besproken met de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en het BRU. Niet alle adviezen van de Commissie voor de m.e.r. zijn in de Aanvullende Richtlijnen opgenomen (de leeswijzer bij het overzicht van alternatieven en varianten vermeldt waarom). De minister laat verder weten dat de Aanvullende Richtlijnen voor de Ring Utrecht inderdaad verschillen met de concept-Aanvullende Richtlijnen voor de NRU. Dit heeft vooral te maken met een verschil in uit te werken varianten (10-15 voor de NRU versus 800 voor de Ring Utrecht). Voor de Ring Utrecht moeten op een minder gedetailleerd niveau keuzes worden gemaakt, om het aantal varianten fors te verminderen.

De BSG gaat 27 april 2011 akkoord met beide Aanvullende Richtlijnen. Bij het opstellen daarvan waren de Sneller en Beter adviezen leidend. Voorbeelden zijn het hanteren van een zinvolle effectbepaling ('ZEB') en het niet weer opnieuw bestuderen van afgevalen alternatieven. Zinvolle effectbepaling betekent dat de effecten die er voor een bepaalde keuze niet toe doen niet in beeld worden gebracht en dat er geen uitvoerige

modelberekeningen worden uitgevoerd als met expert-judgement kan worden volstaan. De bestuurders besluiten dat alle nog te maken keuzes in overleg tussen Rijk en regio tot stand zullen komen.

1^e trechtermoment Voorkeursvariant A12/A27 (notitie BSG, februari 2012)

De 1^e trechterstap betreft de keuze uit de hoofdvarianten voor de verbreding van de A27 ten oosten van de stad Utrecht. De onderzochte mogelijkheden zijn: Knopen, Splitsen-6 en Splitsen-7. Bij een keuze voor Splitsen moet ook een keuze gemaakt worden uit de ligging van de bypass.

Stap 1 levert meer inzicht in de constructietechnische en ruimtelijke randvoorwaarden in relatie tot de folieconstructie en spoorviaducten. Omdat constructietechnische randvoorwaarden en complicaties bij de 1^e trechterstap een grote relevantie kunnen hebben, is ervoor gekozen op dit punt een second opinion in te winnen. De resultaten zijn bij de te maken afweging meegenomen.

Er zijn twee soorten systemen onderzocht om verkeersstromen A27 Lunetten-Rijnsweerd te ontweven: Splitsen en Knopen. Op 9 februari 2012 maken de bestuurders de volgende keuzes (1^e trechtermoment):

- Systeem Splitsen wordt in een tweede stap verder uitgewerkt en geoptimaliseerd. Uitgangspunt: bypasses voor het A27/A28-verkeer aan weerszijden van de hoofdrijbaan (splitsen – symmetrisch). Per bypass zijn twee rijstroken voorzien, één is te weinig (en onveilig).
- In stap 1 is voor Lunetten – Rijnsweerd gekeken naar twee opties voor rijbanen overig verkeer: 4 rijstroken (in totaal 6) en 5 rijstroken (in totaal 7).
- Realisatie van een volledig Knopen-systeem ligt niet voor de hand. Voor noordzuid-verkeer wordt wel behalve Splitsen ook een systeem Selecteren in een 2^e stap verder uitgewerkt en geoptimaliseerd.

Bestuurlijke Stuurgroep Ring Utrecht, 9 februari 2012:

1. De BSG gaat akkoord met het voorgelegde trechteringsvoorstel om verder te gaan met Splitsen en de nieuwe, verder uit te werken variant Selecteren.
2. De keuze uit Splitsen en Selecteren alsmede een aantal locatiekeuzes worden voorgelegd aan de BSG van 16 mei 2012.

2^e trechtermoment Voorkeursvariant A12/A27

Op 24 april 2012 valt het kabinet Rutte I. Op 16 mei 2012 komt de BSG bijeen. Op de agenda staat een besluit over de 2^e trechterstap. De bestuurders besluiten echter, vanwege het demissionaire kabinet en de mogelijke controversieel verklaring van het project, dit besluit nog niet te nemen.

Op 30 mei debatteert de Tweede Kamer naar aanleiding van de val van Rutte I. De Kamer beoordeelt in hoeverre verschillende besluiten over IenM-onderwerpen controversieel verklaard moeten worden. Minister Schultz van Haegen krijgt in de rondvraag het verzoek van Kamerlid Verhoeven om voor de Ring Utrecht (en A13/A16) 'geen onomkeerbare stappen te zetten'. In reactie hierop stuurt de minister op 4 juni 2012 een brief aan de Tweede Kamer.

Brief minister aan Tweede Kamer, 4 juni 2012

- Ring Utrecht (Kamerstuk 31 089, nr. 77) – Besluitvorming over het Voorkeursalternatief heeft eind 2010 plaatsgevonden. Het proces tot het eind van 2012 staat vooral in het teken van het verder onderzoeken van uitwerkingsvarianten en optimalisaties. Dit onderzoeksproces kan worden voortgezet.
- De bedoeling was in 2012 het Voorkeursalternatief via een aantal keuzestappen uit te werken tot een Voorkeursvariant aan het einde van het jaar. De Voorkeursvariant vormt de basis voor het (Ontwerp-) Tracébesluit. Dit wordt nu vertraagd. Daardoor bestaat minder zekerheid over de planning en de inhoud van het verdere verloop. Ook het vervolgproces met betrekking tot de Noordelijke Ringweg Utrecht (NRU) en de Uithoftram loopt daardoor vertraging op.

Op 28 juni debatteert de minister in het AO MIRT 2012 met de Tweede Kamer over het verzoek uit de procedurevergadering van 30 mei 2012 en de schriftelijke reactie van de minister daarop (vergaderjaar 2011-

2012, 33000A, nr. 69). De Kamerleden Aptroot en De Rouwe dienen een motie in (vergaderjaar 2011-2012, 33000A, nr. 79) waarin zij de regering verzoeken "... onverkort door te gaan met de noodzakelijke opwaardering van de Ring Utrecht". In het VAO MIRT van 5 juli 2012 neemt de Tweede Kamer deze motie aan.

Motie Aptroot en De Rouwe over Ring Utrecht, 5 juli 2012

- constaterende dat de Ring Utrecht is belast met regionaal en doorgaand verkeer en te kampen heeft met grote verkeersdrukten en vertragingen;
- overwegende dat Rijk, provincie Utrecht en gemeente Utrecht overeenstemming hebben bereikt over de aanpak en al stappen hebben gezet in de planvorming om de Ring Utrecht op te waarderen;
- voorts overwegende dat de verkeersdrukten en de toenemende automobiliteit het noodzakelijk maken de planvorming en uitvoering zonder vertraging door te laten gaan;
- verzoekt de regering, om onverkort door te gaan met de noodzakelijke opwaardering van de Ring Utrecht.

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu legt minister Schultz van Haegen een aantal vragen voor over een brief van 20 september 2011 inzake het MIRT-projectenboek 2012 (Kamerstuk 33 000 A, nr. 3). Zij beantwoordt deze vragen bij brief van 21 juni 2012. Daarin komt ook de Ring Utrecht aan de orde (in relatie tot de Uithoftramlijn).

Brief minister aan Tweede Kamer ter beantwoording Kamervragen (21 juni 2012)

- *Waarom is de besluitvorming met betrekking tot de Uithoftram vertraagd?*
- *Is het noodzakelijk om de besluitvorming rond de Uithoftram te koppelen aan die van de Ring Utrecht en hiermee het project Uithoftram te vertragen?*
- *Aangezien de realisatie van de Uithoftramlijn en de Ring Utrecht aan elkaar zijn gekoppeld, kunt u garanderen dat er geen geld beschikbaar wordt gesteld aan de gemeente Utrecht en het Bestuur Regio Utrecht zolang de realisatie van de Ring Utrecht niet onherroepelijk is vastgesteld?*

Ik heb op 3 december 2010 afspraken gemaakt met de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en het BRU over de verbreding van de A27 en de A12, de opwaardering van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) en de realisatie van de tram naar De Uithof. Tot deze projecten is in samenhang door de regio en mij besloten. Niemand is gebaat bij het langdurig stilliggen van de projecten. Op dit moment wordt met de betrokken bestuurders gesprekken gevoerd. Ondanks dat er geen besluiten genomen kunnen worden, kunnen we wellicht toch afspraken maken over (onderzoeks)voortgang in de drie projecten, zodat de vertraging zo klein mogelijk zal zijn.

In augustus 2012 wordt het Trechterdocument Stap 2 gepubliceerd. Dit document was al eerder gereed, maar vanwege het uitstellen van de besluitvorming nog niet openbaar gemaakt. Voor de 2^e trechterstap staan drie onderwerpen centraal (zie Trechterdocument 2, Planstudie Ring Utrecht A27/A12):

1. *Splitsen versus Selecteren*: het basisontwerp voor het systeem Splitsen is geoptimaliseerd. Voor het verkeer vanuit het noorden naar het zuiden (doorgaand via de A27) en het westen (de weg vervolgend via de A12) is er bij Splitsen, ook in de geoptimaliseerde variant, echter sprake van een aantal problemen. Dat was aanleiding om een alternatief systeem te ontwerpen (en te optimaliseren) waarbij kansrijke elementen van het systeem Knopen zijn benut. Dit alternatieve systeem is bestempeld als: Selecteren.
2. *6 rijstroken versus 7 rijstroken tussen Lunetten en Rijnsweerd*: bij Splitsen komen er bypasses voor het A27/A28-verkeer in beide richtingen. Per bypass zijn twee rijstroken voorzien: meer is niet nodig, één rijstrook is te weinig (en onveilig). In trechterstap 1 is voor het weggedeelte tussen Lunetten en Rijnsweerd gekeken naar twee opties voor het aantal rijstroken op de rijbanen voor het overige verkeer:
 - 4 rijstroken (zodat met 2 rijstroken op de bypass het totale aantal rijstroken op 6 komt);
 - 5 rijstroken (zodat met 2 rijstroken op de bypass het totale aantal rijstroken op 7 komt).Trechterdocument 2 licht eerst de ontwerpen voor deze varianten toe, daarna volgt een vergelijking.
3. *Symmetrische versus asymmetrische verbreding tussen Rijnsweerd en de aansluiting Bilthoven*: ten zuiden van knooppunt Lunetten en tussen Lunetten en Rijnsweerd moet de weg aan weerszijden verbreed worden: symmetrisch dus. Een symmetrische verbreding is eveneens mogelijk tussen Rijnsweerd en de aansluiting Bilthoven, maar op dit weggedeelte kan ook naar een asymmetrische verbreding gekeken

worden. Voor de verkeersafwikkeling is er geen verschil tussen deze beide varianten. Op andere punten zijn er wel duidelijke verschillen.

Op de BSG 24 augustus worden de standpunten van de regionale bestuurders besproken.

Op 24 september 2012 informeert de minister de regionale bestuurders over de tweede trechterstap. De minister kiest als Voorkeursalternatief de hoofdvariant Selecteren, 2x7 rijstroken op de A27 tussen de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd, een symmetrische verbreding bij Voordorp (binnen de contour van het huidige geluidsschermband) en een onderzoek naar een asymmetrische verbreding bij Groenekan. Dit onder de voorwaarden die eerder bestuurlijk zijn besproken. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp zal worden uitgegaan van deze keuzes. Verder stelt de minister € 15 miljoen extra ter beschikking voor bovenwettelijke leefbaarheids- en inpassingmaatregelen.

Brief minister aan regionale bestuurders over 2e trechterstap

In de 2^e Trechterstap ... Ring Utrecht kies ik voor:

- de hoofdvariant *Selecteren*
- 2x7 rijstroken op de A27 tussen Lunetten en Rijnsweerd
- een symmetrische verbreding bij Voordorp (binnen de contour van het huidige geluidsschermband), en
- een onderzoek naar een asymmetrische verbreding bij Groenekan.

Dit onder de voorwaarden zoals genoemd in het verslag van de BSG van 23 augustus 2012.

De basis voor mijn keuzes liggen in de afspraken die wij op 3 december 2010 met elkaar gemaakt hebben over de verbreding van de A27/A12.

Mijn keuze voor 2x7 rijstroken is daarnaast ingegeven door de volgende argumenten, afkomstig uit de beslisinformatie die Rijkswaterstaat de afgelopen periode heeft verzameld:

- Zowel in knooppunt Lunetten als in Rijnsweerd is in beide richtingen sprake van 7 rijstroken. Een keuze voor 2x7 sluit daar op aan, 2x6 rijstroken betekent feitelijk een wegversmalling
- Verkeerskundig scoort 7 rijstroken beter (betere doorstroming op het hoofdwegennet)
- 7 rijstroken levert een grotere verkeersveiligheid op de A27 op, omdat minder van rijstrook hoeft te worden gewisseld en er minder files ontstaan
- 7 rijstroken trekt ook meer verkeer van het onderliggend wegennet (plm. 8%), met name van de parallel lopende Waterlinieweg
- Daardoor scoort 7 rijstroken per saldo ook iets beter op geluid en luchtkwaliteit
- Bij de hoofdvariant *Selecteren*, waarvoor in de BSG gekozen is, is er in de noord-zuid richting al sprake van 7 rijstroken
- 7 rijstroken kost over de lengte van 300 meter 3,5 meter meer ruimte dan 6 rijstroken. Deze strook ligt niet in Amelisseweerd, maar net iets ten noorden daarvan
- Qua kosten zijn 6 en 7 rijstroken gelijkwaardig, onder meer omdat de Bak in Amelisseweerd voor beide vrijwel evenveel verbreed moet worden.

Verder schrijft de minister in haar brief: "Ondanks het forse pakket inpassingmaatregelen begrijp ik dat de impact van de verbreding van de A27 voor de omgeving groot is. Daarom stel ik extra middelen ter hoogte van € 15 mln. ter beschikking voor leefbaarheids- en inpassingmaatregelen. Dit bedrag komt bovenop de al ter beschikking gestelde € 60 mln. die bedoeld is voor het 'dak op de bak'.

Op 1 oktober 2012 informeert de minister, op verzoek van de Tweede Kamer, de Tweede Kamer over de keuzes in de 2e Trechterstap voor de Ring Utrecht.

Brief minister aan Tweede Kamer over 2e trechterstap

- In lijn met deze wens van de Tweede Kamer is verder gegaan met het trechterproces voor de Ring Utrecht. De keuze voor 7 rijstroken op de A27 is onderdeel van dit trechterproces. Er is uit netheid gekozen voor een besluit na de verkiezingen van 12 september. De betrokken partijen zijn gevraagd voor 19 september uitsluitsel te geven over de voorgenomen voorkeursvariant. De meerderheid, de provincie Utrecht en het Bestuur Regio Utrecht (BRU), is hiermee akkoord. Alleen de gemeente Utrecht heeft bezwaren tegen

verbreden van de bak bij Amelisweerd. Mede op basis van een motie van de gemeenteraad kan het college hieraan geen steun geven.

- Nadat eind 2008 de startnotitie voor de Ring Utrecht was gepubliceerd, is onderzoek gedaan naar de mogelijke oplossingen voor deze doorstromingsproblemen. In eerste instantie lukte het niet om daarvoor een goede oplossing te verzinnen. Medio 2009 is in bestuurlijk overleg afgesproken om aanvullend onderzoek te doen. Daarbij zijn ook de effecten onderzocht van een vergaand OV-alternatief, de "Kracht van Utrecht". Uit dit aanvullend onderzoek is geconcludeerd dat alleen alternatieven waarbij de verkeersstromen worden ontweven, het verkeersprobleem op de A27 oplossen tot onder de NoMo-streefwaarde. Uit het onderzoek bleek verder dat hoe beter het doorstromingsprobleem op de A27 wordt opgelost, hoe minder verkeer er over het onderliggend wennet zal rijden (dit effect blijkt vooral op de parallel aan de A27 lopende Waterlinieweg in de stad). Daarmee vermindert de geluidbelasting en verbetert de luchtkwaliteit voor de omwonenden daar. Uit het aanvullend onderzoek werd ook geconcludeerd dat het OV-alternatief het autoprobleem weliswaar vermindert, maar niet oplost. Daarnaast bleek de 'Kracht van Utrecht' vele malen duurder dan de verbreding van de Ring.
- Op basis van de conclusies uit het aanvullend onderzoek hebben Rijk en regio in november 2009 afspraken gemaakt over de Voorkeursrichting voor de Ring Utrecht. In deze Voorkeursrichting was onder meer opgenomen, dat "... voor de uitbreiding van de A27 de voorkeur uitgaat naar het verbreden van de bestaande bak met ongeveer 15 meter aan weerszijden (met in iedere rijrichting 7 rijstroken), inclusief een overkluising met een lengte van ongeveer 250 meter." Met "de bestaande bak" wordt de Bak in Amelisweerd bedoeld. De gezamenlijke voorkeur voor verbreding van de Bak in Amelisweerd is niet voor niets: het ontweven van de verkeersstromen op de A27 kan alleen gerealiseerd worden als de Bak wordt verbreed (er is expliciet niet gekozen voor het aanleggen van een nieuwe weg ten westen van de stad of door Amelisweerd, vanwege de forse nadelige effecten en de hoge kosten daarvan). Uw Kamer is over deze afspraken bij brief (vergaderjaar 2009-2010, 32123A, nr 19) geïnformeerd.
- Na het verschijnen van het MER 1e Fase Ring Utrecht is de Voorkeursrichting op 3 december 2010 door Rijk en regio omgezet in het Voorkeursalternatief. Daarbij is nogmaals ingestemd met de voorkeur voor het verbreden van de Bak en 2x7 rijstroken op de A27. Diezelfde dag is de Kamer geïnformeerd over deze afspraken (vergaderjaar 2010-2011, 31089, nr 77). Op 6 december 2010 heb ik met uw Kamer over dit Voorkeursalternatief gedebatteerd. De uitkomst daarvan was dat uw Kamer instemde met dit Voorkeursalternatief. Moties van mevrouw Van Gent, met het verzoek om varianten te onderzoeken waarbij de Bak niet verbreed zou worden en waarbij de maximumsnelheid op de A27 omlaag zou gaan naar 80 km/u (vergaderjaar 2010-2011, 32500A, nrs 24 en 25), zijn door de Kamer verworpen.
- Binnen het Voorkeursalternatief zijn nog veel inrichtingsvarianten mogelijk. Om te kunnen bepalen welke variant de beste is en moet worden uitgewerkt tot Ontwerp-Tracébesluit, is met de regiopartijen een trechterproces afgesproken. Hierin worden stap voor stap en in overleg met de regiopartijen keuzes gemaakt uit de mogelijke inrichtingsvarianten. De eerste stap in het trechterproces betrof de beslisbevoegdheid en de afbakening. Rijk en regio hebben afgesproken dat de minister van IenM Bevoegd Gezag is voor de verbreding van de A27/A12, en de gemeente en de provincie Utrecht voor de Noordelijke Randweg Utrecht. Daarnaast is in de Richtlijnen voor het MER 2e fase onder meer afgesproken dat een niet-verbrede Bak in Amelisweerd en een verlaging van de maximumsnelheid niet meer onderzocht worden. Dit is in lijn met de uitspraken van de Kamer. De gemeente Utrecht heeft met deze afspraken ingestemd.
- In de 2e Trechterstap voor de Ring Utrecht lag de keuze voor tussen 6 of 7 rijstroken op de A27. Bij de start van het trechterproces hebben Rijk en regio afgesproken dat deze keuze gemaakt zou worden. Ondanks de in het VKA afgesproken en breed gedragen voorkeur voor 7 rijstroken hebben we onderzocht of we op de A27 met 6 rijstroken kunnen volstaan, om zodoende de benodigde hoeveelheid asfalt zo klein mogelijk te houden. Alle argumenten wijzen echter in de richting van 7 rijstroken. Zo maakt het voor de verbreding van de Bak in Amelisweerd niet uit of er 6 of 7 rijstroken worden aangelegd, en trekt een verbreding naar 7 rijstroken het meeste verkeer van de wegen in de stad Utrecht, waarmee de geluidssituatie en de luchtkwaliteit daar verbeteren. De minister constateert dat de keuze voor 7 rijstroken op de A27 binnen het Voorkeursalternatief blijft, en daarmee binnen de afspraken die ik in december 2010 met de regiopartijen en met de Kamer zijn gemaakt.
- Hoewel het onderliggend wegennet door de verbreding van de A27 (soms sterk) ontlast wordt, en de omwonenden van deze wegen daardoor minder last hebben van geluid en uitstoot van schadelijke stoffen, is het evident dat de wegverbreding in dit gevoelige gebied niet kan plaatsvinden zonder dat andere belangen worden geschaad. Om de aantasting van het Bos in Amelisweerd te verlichten, is er daarom al in de Voorkeursrichting uit 2009 voor gekozen de Bak te overkluisen met een Dak van ongeveer 250 meter. Daarmee wordt de huidige barrièrewerking van de A27 tussen de stad Utrecht en de recreatieve zone van de landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen verminderd. Deze overkluising is gebonden aan de Bakverbreding; de constructie van de huidige Bak kan

een Dak niet dragen. Naast het Dak-op-de-Bak is ook een fors pakket maatregelen voorzien om de nadelige effecten voor de omwonenden van de A27 te verminderen. Inclusief Dak-op-de-Bak is binnen het projectbudget nu zo'n € 200 mln. gereserveerd voor inpassingmaatregelen. Op diverse locaties lopen nog studies naar de inrichtingsmogelijkheden van de verbreding.

- In juni 2011 (vergaderjaar 2010-2011, nr 2873) is de Kamer een reactie gestuurd op vragen over uitbreiding van de Ring Utrecht binnen de bestaande Bak in Amelisweerd. Dit ging met name over de relatie met de ontwerprichtlijnen. Uit onderzoek blijkt dat voor een verbreding van de A27 naar 2x6 rijstroken, welke binnen de bestaande Bak in Amelisweerd blijft, een dusdanige combinatie van afwijkingen van de ontwerp- en verkeersveiligheidsrichtlijnen nodig is, dat de veiligheidsdeskundigen een dergelijke situatie (anders dan bij het spoedaanpakproject Lunetten-Rijnsweerd) onacceptabel vinden. Daarbij worden de verkeersstromen in deze variant nog niet ontweven. Voor het ontweven van de verkeersstromen, noodzakelijk voor het afdoende oplossen van het bereikbaarheidsprobleem, is nog extra ruimte nodig om de extra rijbaan te kunnen afschermen van het overige verkeer. Ontweven van de verkeersstromen, en daarmee het oplossen van het bereikbaarheidsprobleem, kan niet gerealiseerd worden binnen de bestaande Bak in Amelisweerd.

De keuze voor 7 rijstroken op de A27 is de uitkomst van een vooraf vastgelegd onderdeel in het met de betrokken regiopartijen afgesproken trechterproces. In een volgende trechterstap komen nog de keuzes aan de orde over onder meer:

- de inrichting van het Dak-op-de-Bak,
- de vormgeving van de onderdoorgangen (o.a. de verbindingen naar De Uithof en het viaduct over de Kromme Rijn),
- de verbreding van de parallelbaan van de A12, en
- de cross-over bij Rijnsweerd.

De planstudie Ring Utrecht richt zich de komende maanden op het nader uitwerken van het hoofdsysteem en de ontwerpen van diverse locaties. Begin 2013 wordt de Voorkeursvariant vastgesteld. Deze bestaat uit het gekozen hoofdsysteem en de ontwerpen van de hierboven omschreven locaties. Na vaststelling wordt de Voorkeursvariant in 2013/2014 tot in detail uitgewerkt tot een Milieueffectrapport (MER) en een Ontwerp Tracébesluit (OTB). Het MER en het OTB geven meer inzicht in de exacte vormgeving van de weg, de milieueffecten en de precieze invulling van maatregelen voor onder andere geluid, luchtkwaliteit en natuur- en landschap. Het Ontwerp-Tracébesluit is voorzien voor begin 2014.

Op 8 oktober 2012 stuurt de minister een brief aan de Tweede Kamer in reactie op vragen in de procedurevergadering van de Vaste Commissie Infrastructuur en Milieu van 3 oktober 2012 over de effecten van een lagere maximumsnelheid op de A27 tussen Lunetten en Rijnsweerd om geen bomen in Amelisweerd te hoeven kappen. Daarin zegt de minister zich tot het uiterste te willen inspannen om dit verlies te compenseren (o.a. de € 15 mln. extra). Ook geeft de minister in die brief aan dat het effect van een lagere maximumsnelheid op de verkeersdoorstroming afhankelijk blijkt te zijn van de lokale situatie.

Brief minister aan Tweede Kamer, 8 oktober 2012

- "Omdat dit de enige manier is om het probleem op de A27 op te lossen, is zowel in november 2009 als in december 2010 gekozen voor "ontweven" als oplossingsrichting. Hier zijn alle partijen, het Rijk, de provincie Utrecht, het BRU, en de gemeente Utrecht mee akkoord gegaan. Ontweven betekent het verbreden van de bak bij Amelisweerd. Vlak ten zuiden van de Bak in Amelisweerd loopt de A27 onder een paar spoorviaducten door. Deze viaducten kunnen niet vernieuwd of verplaatst worden zonder dat daarvoor hoge kosten gemaakt worden. Verbreding van de snelweg is daar dus complex. De huidige ruimtelijke structuur rond de Bak en de spoorlijnen maakt dat er te weinig ruimte is om de gescheiden rijbanen veilig binnen de Bak te kunnen krijgen. Een ontwerp met gescheiden rijbanen binnen de Bak wordt door de veiligheidsdeskundigen als 'onveilig' gekwalificeerd."
-
- "In de tweede trechterstap die nu is afgerond, zijn in totaal 3 keuzes gemaakt: Splitsen of Selecteren, 6 of 7 rijstroken tussen de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd en symmetrisch of asymmetrisch verbreden ten noorden van knooppunt Rijnsweerd.
- De hoofdvariant Selecteren is uitgangspunt voor de verdere uitwerking naar de Voorkeursvariant voor de Ring Utrecht. Dit betekent dat een grote en hoge fly-over in het knooppunt Lunetten niet meer nodig is. Ook wordt park De Koppel gespaard en is er minder ruimtebeslag ten zuidwesten van knooppunt Lunetten (Waijensdijk). Bij Selecteren wordt het doorgaande verkeer vanaf de A27 uit het zuiden met een aparte rijbaan (een bypass) direct naar de A28 richting Amersfoort geleid. Het verkeer vanaf de A27 en de A28 uit het noorden bij knooppunt Rijnsweerd moet kiezen tussen de richting Breda (A27) of de richting Den Haag (A12).

- In het trechterproces is het verschil tussen 6 en 7 rijstroken tussen de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd onderzocht. Bij 6 rijstroken moet het verkeer extra in- en uitvoegen, wat de verkeersveiligheid en doorstroming niet ten goede komt. Het verschil in ruimtebeslag tussen 6 en 7 rijstroken is gering. Onderzoek laat bovendien zien dat er bij 7 rijstroken meer verkeer van het onderliggende wegennet in de stad Utrecht wordt gehaald. Daarom wordt in het vervolg van de planstudie uitgegaan van een verbreding van de A27 tot 7 rijstroken in beide richtingen tussen de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd.
- De verbreding ten noorden van knooppunt Rijnsweerd kan aan één kant (asymmetrisch) of aan beide kanten (symmetrisch) van de weg worden aangelegd. De asymmetrische variant, die veel negatieve effecten zou hebben voor onder andere de bewoners van de Utrechtseweg, is afgefallen. In de volgende fase gaan we uit van een oplossing die de geluidsschermen bij Voordorp op de huidige locatie laat staan, zodat er geen extra ruimtebeslag is ten koste van het park bij Voordorp. Voor de A27 ter hoogte van Groenekan wordt in de volgende fase gekeken of een asymmetrische verbreding naar het westen (van de woonkern af) mogelijk is, in combinatie met de symmetrische verbreding tussen Rijnsweerd en Utrecht Noord.”

Verslag AO debat 10 oktober 2012

In een AO met de Tweede Kamer op 10 oktober 2012 zegt de minister toe een onafhankelijk onderzoek te laten uitvoeren naar de wijze waarop het capaciteitsknelpunt op de A27 ter hoogte van Utrecht kan worden opgelost en dat zij streeft naar een afronding van dat onderzoek binnen drie maanden. In een nagezonden brief (7 november 2012) geeft de minister reactie op openstaande vragen en onderzoeksopzet (brief).

Belangrijke stappen en besluitvormingsmomenten

- 24 maart 2011: Plan van aanpak fase 2 vastgesteld door BSG.
- 7 april 2011: Advies aanvullende richtlijnen Commissie MER.
- 19 mei 2011: Aanvullende richtlijnen Commissie voor de m.e.r.
- September 2011: Startbijeenkomst meedenkproces fase 2.
- 23 november 2011: 1e trechtermoment in BSG.
Splitsen R, L en M vallen af.
Bijschakelen Waterlinieweg met dynamisch model onderzoek.
- december 2011: 3 meedenksessies fase 2.
- 9 februari 2012: 2e trechtermoment in BSG;
 - Knopen valt af – 5 + 3 varianten voldeden niet – en wordt met nader onderzoek Veemarkt vervangen door Selecteren
 - Splitsen Y valt af
 - Geen keuze tussen Splitsen 6 en 7
- 16 mei 2012: 2^e trechtermoment in BSG (geen besluit).
- 24 mei 2012: val Kabinet Rutte 1.
- 30 mei 2012: Vraag Tweede Kamer aan minister om geen onomkeerbare besluiten te nemen.
- 4 juni 2012: Brief minister aan Tweede Kamer, waarin staat dat dan ook geen besluitvorming over de Tram Utrecht CS – De Uithof plaatsvindt.
- 28 juni 2012: AO MIRT met een motie waarin de minister wordt verzocht om vaart te maken (5 juli 2012 is deze motie aangenomen).
- 23 augustus 2012 en 19 september 2012: extra BSG's om alsnog tot afronding van de besluitvorming over het 2e trechtermoment te komen.
- 24 september 2012: Brief minister aan de regionale BSG-leden met besluit tot verdere uitwerking van Selecteren.
- 10 oktober 2012: Toezegging minister in AO Tweede Kamer tot instelling van een commissie die onderzoekt hoe de besluitvorming over de bak bij Amelisweerd is verlopen.

Randvoorwaardelijke kaders

- Besluit Voorkeursalternatief van 3 december 2011 (niet verbreden bak is geen oplossende optie)
- Plan van aanpak 2e fase
- Advies aanvullende richtlijnen Commissie voor de m.e.r.

- Aanvullende richtlijnen MER 2e fase
- Flankerende besluitvorming Raad en Staten Utrecht (na elk bestuurlijk overleg)

Resultaat besluitvorming

Zie kaders.

Betrokkenheid omgeving

Onderstaande tabel laat zien hoe de omgeving tot nu toe bij fase 2a is betrokken.

Tabel 6. Betrokkenheid omgeving Planstudiefase 2a

Bestuurlijk niveau	<ul style="list-style-type: none"> - BSG (ministerie van Infrastructuur en Milieu, RWS Utrecht, Provincie Utrecht, Gemeente Utrecht, Bestuur Regio Utrecht) - Raden en Staten: - 7 maart 2011: bezoek minister aan Utrecht (niet specifiek Ring/Amelisweerd) - 10 nov. 2011: college GELUID (provincie) - 24 nov. 2011: werkbezoek minister aan Lunetten (met vertegenwoordigers bewoners) - 15 dec. 2011: gemeenteraad Bunnik - 29 feb. 2012: college LUCHT en maatregelen (provincie) - 6 sept. 2012: gemeenteraad De Bilt - 20 sept. 2012: college VERKEER (provincie)
Brede projectomgeving	<ul style="list-style-type: none"> - 17 jan. en 21 apr. 2011, 24 okt. 2011, 20 feb. 2012, 10 mei 2012: Belangenpanel - 16 feb. 2010: werkbezoek Cie. m.e.r. - 7 apr. 2010: bezoek CRA en leden Q-team aan Ring - Voorjaar 2011: informatiegesprekken met regionale overheden (samen met BRU) - 10 mei 2011: Vrienden van Amelisweerd - 28 juni 2011: ProRail - 16 aug. 2011: Milieucentrum Utrecht - 5 sept. 2011: startbijeenkomst Meedenktraject 2e fase MER (Aristo, Lunetten) - 13 sept. 2011: startbijeenkomst Meedenktraject 2e fase MER (met Van Lunteren, Mitland) - 1 dec. 2011 en 23 apr. 2012: meedenksessie cluster Midden (Tolhuys) - 6 dec. 2011: Laat Lunetten Niet Stikken (LLNS) - 8 dec. 2011 en 19 apr. 2012: meedenksessie cluster Noord (Mitland) - 15 dec. 2011 en 24 apr. 2012: meedenksessie cluster Zuid (Lunetten) - 4 juni 2012: toelichting 'Second Opinion' Folie en spoorviaducten aan bewonersgroepen en Vrienden van Amelisweerd - 30 aug. 2012: Kernteam bewonersgroepen Utrecht en Milieucentrum
Bewoners	<ul style="list-style-type: none"> - 26 apr. 2010: bewoners Lunetten, Laat Lunetten Niet Stikken - Voorjaar 2011: diverse 'keukentafel' gesprekken met individuele bewoners. - 24 mei 2011: bewoners Voordorp - 10 juni 2011: bewoners Blauwkapel - 23 juni 2011: bewoners Groenekan (samen met gemeente De Bilt) - 16 feb. 2012: bewonersgroepen in gesprek met kwaliteitsteam en Delphi-team - 28 feb. 2012: bewoners Blauwkapel, Groenekan, Voordorp - apr. 2012: diverse keukentafel gesprekken met individuele bewoners - 5 juni 2012: Laat Lunetten Niet Stikken - 11 okt. 2012: Leefbaar Utrechtseweg (LUW) - 29 okt. 2012: Dorpsraad Groenekan - 19 nov. 2012: Laat Lunetten Niet Stikken - 19 nov. 2012: bewoners Blauwkapel

Overzicht relevante documenten

- augustus 2008: [Panoramaroute A27 Routeontwerp in Praktijk](#)
- 3 december 2010: [Brief vaststelling voorkeursalternatief aan Tweede Kamer](#) (mei 2011)
- 18 maart 2011: [Vastgesteld Plan van Aanpak Ring Utrecht fase 2a](#)
- 8 maart 2012: [Appendix Vastgesteld Plan van Aanpak Ring Utrecht fase 2a](#)
- 7 april 2011: [Aanvullend advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport \(MER\)](#)
- 7 april 2011: [Persbericht, Onderbouw keuze inrichting Noordelijke Randweg en verbreding A12/A27 door Commissie door de MER](#)
- 18 mei 2011: [Vastgestelde aanvullende Richtlijnen 2^e Fase MER](#) door Minister IenM
- 15 juni 2011: [Aanvullende Richtlijnen 2^e Fase MER](#) besloten door Gemeenteraad Utrecht op 25 augustus 2011 en door College van Gedeputeerde Staten Utrecht op 5 juli 2007
- mei 2011: [Leeswijzer t.b.v. de Aanvullende Richtlijnen Ring Utrecht A27/A12](#)
- mei 2011: [Notitie, Toelichting consultatie eerste fase MER](#)
- 21 juni 2011: [Aanvullende toelichting over Meest Milieuvriendelijke Alternatief en niet-verbreden van de bak in de A27 bij Ring Utrecht A27/A12](#)
- 11 augustus 2010: [Eindrapport, ontwerpverkenning Ring en Linie](#) door Must Stedebouw
- 5 en 13 september 2011: [Verslag Startbijeenkomsten tweede fase planstudie](#)
- 13 september 2011: [Presentatie Startbijeenkomst tweede fase planstudie](#)
- 1 december 2011: [Impressie Meedenkbijeenkomst Cluster Midden](#)
- 8 december 2011: [Impressie Meedenkbijeenkomst Cluster Noord](#)
- 15 december 2011: [Impressie Meedenkbijeenkomst Cluster Zuid](#)
- 31 januari 2012: [Gedetailleerd natuuronderzoek](#) door Grontmij
- [Bijlage 3 natuur- en groengebieden](#)
- Overige kaarten zijn opvraagbaar
- 28 februari 2012: [Atlas Ring Utrecht](#) door Must stedebouw
- 5 april 2012: [Adviesrapport Onderdoorgangen Sociaal veilig en ecologisch waardevol](#) (april 2012)
- april 2012: [Opbrengstnotitie meedenkbijeenkomsten december 2011](#)
- 29 februari 2012: Bijlage 1 [Impressie Informatieavond Luchtkwaliteit & Schermen](#)
- april 2012: Bijlage 2 [Aansluiting Utrecht Noord](#)
- april 2012: Bijlage 3 [Beoordelingstabel geluidwalwoningen](#)
- april 2012: [Impressieverslagen meedenkbijeenkomsten april 2012](#)
- april 2012: [Ambtelijke studie, Gebiedsstudie t.b.v. inpassing A27](#) (Rijnsweerd, De Uithof, Maarschalkerweerd, Amelisweerd) door Gemeente Utrecht
- november 2012: [Leeswijzer Overzicht Alternatieven en Varianten Ring Utrecht](#) (zie map 1)
- november 2012: [Overzicht Alternatieven en Varianten Ring Utrecht](#) (zie map 1)

Onderzoeken 1e trechterstap

- 13 september 2011: [Aanvullende memo Verbreding Spoorviaducten A27 Amelisweerd Onderzoek naar opheffen blokkade door landhoofden](#) door Iv-Infra
- 20 september 2011: [Verslag expert judgement DVS hoofdvarianten](#) (jun 2012)
- 4 oktober 2011: [Rapportage Verbreding van de A27 t.p.v. de spoorviaducten Amelisweerd Onderzoek naar verbreding achter landhoofden](#) door Iv-Infra
- 21 oktober 2011: [Hydrologisch onderzoek ring Utrecht Waterhuishoudkundige systeemanalyse](#) door Royal Haskoning
- 6 november 2011: [Advies eerste trechterstap door Kwaliteitsteam Ring Utrecht](#)
- 9 december 2011: [Presentatie bevindingen \(eindresultaat\) Second Opinion Ring Utrecht](#)
- 14 februari 2012: [Ruimtelijke verkenning inpassing Deel 1 – analyse kwaliteiten en ontwikkeling](#) door Must Stedebouw
- februari 2012: [Deelconcept Bouw en toepassing dynamisch verkeersmodel Ring Utrecht](#) door Grontmij

februari 2012: [Rapportage Trechterstap 1 Vergelijking van de varianten 'Knopen' en 'Splitsen' op de A27](#)
februari 2012: [Besluittekst 1e Trechterstap Voorkeursvariant Ring Utrecht, onderdeel A27/A12](#)
februari 2012: [Rapportage Beoordelingsronde 1 fase 2A](#) door Delphi team
6 maart 2012: [Modelresultaten Ring Utrecht laag en hoog groeiscenario](#) door DHV en Goudappel Coffeng
4 juni 2012: [Presentatie Toelichting Second Opinion Ring Utrecht](#)
juni 2012: [Video A27 folie en spoorviaducten](#)

Onderzoeken 2e trechterstap

11 maart 2011: [Notitie Analyse 0-alternatief en gevoeligheidsanalyses alternatief Splitsen](#) door Goudappel Coffeng
23 april 2012: [Advies tweede trechterstap](#) door Kwaliteitsteam Ring Utrecht
27 juni 2011: [Notitie Optimalisatie alternatief Knopen](#) door Goudappel Coffeng
15 augustus 2012: [Rapportage Trechterstap 2](#) door Delphi team
augustus 2012: [Rapportage Trechterstap 2 Drie vraagstukken A27](#)
augustus 2012: [Ruimtelijke verkenning inpassing Deel 2 – ruimtelijke beoordeling hoofdvarianten](#) door Must Stedebouw
augustus 2012: [Bouw en toepassing dynamisch verkeersmodel Ring Utrecht](#) door Grontmij
24 september 2012: [Brief keuze 2e trechterstap 2x7 rijstroken van minister IenM aan regionale vertegenwoordigers](#)
Bijlage: [Voorwaarden](#)

8. Fase 2 (vervolgproces)

Omschrijving van de fase

In het vastgesteld Plan van Aanpak voor fase 2A is aangegeven dat fase 2A eindigt met een zogenaamd keuzedocument. Dit keuzedocument is één van de documenten die aan bestuurders wordt aangeboden om te worden betrokken bij een besluit over een Voorkeursvariant. Naast een samenvatting van de eerder genomen trechterstappen, bevat het document een effectbeoordeling van de overgebleven kansrijke varianten. In het Plan van Aanpak werd gedacht aan drie trechterstappen; dit worden er uiteindelijk vier.

Trechterstap 2 vormt het eind van de planstudiefase tot dusver. Tussen trechterstap 2 en het besluit over een Voorkeursvariant (= laatste trechterstap o.b.v. het keuzedocument) is nog een 3^e trechterstap voorzien. Trechterstap 3 is een keuze voor kansrijke locatievarianten. Er zijn 17 locaties waar varianten mogelijk zijn. De afweging vindt per locatie plaats. In de vierde en laatste trechterstap worden met de overgebleven varianten uit trechterstap 1, 2 en 3 de eindvarianten bepaald. Deze varianten worden voorzien van kosten, KBA's e.d. Net als de tussenstappen wordt ook de uitkomst van fase 2A (het keuzedocument) aan de omgeving voorgelegd (consultatie). De uitkomsten van het meedenktraject worden ook betrokken bij bestuurlijke besluitvorming en de vervolgitwerking in fase 2B (OTB).

Nadat de Voorkeursvariant is bepaald, wordt deze variant naast de referentievariant en het MMA uitgewerkt tot een OTB met alle daarbij behorende producten die wettelijk zijn vastgesteld en/of afgesproken zijn in de (Aanvullende) Richtlijnen voor de MER tweede fase. Naast de wettelijk verplichte documenten wordt ook een cumulatienota uitgewerkt waarbij de gezamenlijke effecten van NRU en A27/A12 worden onderzocht (bijvoorbeeld geluid en lucht). Bij het OTB wordt ook het keuzedocument ter visie gelegd waarin de keuzen die gemaakt zijn in fase 2a officieel ter visie worden gelegd.

Voor fase 2B zal opnieuw een Plan van Aanpak worden opgesteld. De verwachting is dat fase 2B een jaar zal gaan duren.

Bijlage 1. Begrippenlijst

ABG	Ambtelijke Begeleidingsgroep
ALU	Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht
AO	Ambtelijk Overleg
BLD	Baten Lastendienst bijdrage
BO MIT/MIRT	Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport
BRU	Bestuur Regio Utrecht. Een samenwerkingsverband van negen gemeenten in de regio Utrecht, namelijk Bunnik, De Bilt, Houten, IJsselstein, Nieuwegein, Stichtse Vecht, Utrecht, Vianen en Zeist. Zij werken aan verbetering van de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de economische ontwikkeling van het gebied.
BSG	Bestuurlijke Stuurgroep
Cie/Commissie voor de m.e.r.	Commissie voor de Milieu-effectrapportage De Commissie voor de m.e.r. is een bij wet ingestelde onafhankelijk adviseur bij m.e.r.-procedures. Zij adviseert de overheid (bevoegd gezag) over de inhoud en kwaliteit van milieueffectrapporten (MER). De Commissie bemoeit zich niet met besluitvorming rond een project/plan. Dit is aan bevoegd gezag.
College van GS	College van Gedeputeerde Staten
Commissie Elverding	Dit is een andere benaming voor de Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten. Zij pleiten voor een voor een drastische aanpassing van het hele besluitvormingsproces rondom infrastructurele projecten.
CPP	Centrum Publieksparticipatie
CRA	College van Rijksadviseurs Het College bestaat uit drie deskundigen die elk zijn aangesteld door hun eigen departement: de Rijksbouwmeester (BZK), de Rijksadviseur voor Landschap en Water (EL&I) en de Rijksadviseur voor Infrastructuur en Stad (IenM). Zij adviseren het Rijk gevraagd en ongevraagd over belangrijke ruimtelijke onderwerpen en ontwerptheema's.
DG Personenvervoer	Directoraat-Generaal Personenvervoer (nu: DG Bereikbaarheid)
Driehoek	Driehoek Amersfoort-Hilversum-Utrecht (A1, A27, A28).
DVS	Dienst Verkeer en Scheepvaart
EHS	Ecologische Hoofdstructuur
HOV om de Zuid	Hoogwaardig Openbaar Vervoer verbinding naar de Uithof (tram)
HWN	Hoofdwegennet
IBOI	Indexering Bruto Overheids Investeringen De gemiddelde prijsstijging van de bruto investeringen van de collectieve sector. De investeringen bestaan onder meer uit infrastructuur, vervoermiddelen, software etc. De IBOI wordt gebruikt voor het infleren van meerjarige/ toekomstige contracten, afspraken en begrotingen in contante prijzen, bijvoorbeeld voor de prijscompensatie door het Ministerie van Financiën aan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en voor afspraken tussen een gemeente en een wegenbouwer.
KKBA	Kengetallen Kosten-Batenanalyse

Ladder van Verdaas (of Zevensprong van Verdaas)	Is een verwijzing naar zeven aspecten die van invloed zijn op het verkeer- en vervoerssysteem. Dit zijn: ruimtelijke ordening, prijsbeleid, openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement benutting, aanpassing aan de bestaande infrastructuur, nieuwe infrastructuur
LLNS	Laat Lunetten Niet Stikken
LMCA	Landelijke Markt en Capaciteitsanalyse
LUW	Leefbaar Utrechtseweg
MER	Milieu-effectrapportage
MINA-variant	Minimaal Asfalt-variant
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport
MIT	Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport, heet nu: MIRT
MIT/SNIP-projectenboek 2008	Spelregelkader Natte Infrastructuurprojecten
MKBA	Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse
MMA	Meest Milieuvriendelijk Alternatief
MOVV	Managementoverleg Verkeer en Vervoer
NMU	Natuur en Milieufederatie Utrecht
NOA	Nieuwe Ontwerprichtlijn Autosnelwegen
NoMo	Nota Mobiliteit
Nota Mobiliteit	Nationaal verkeers- en vervoerplan voor de periode tot en met 2020. In de Nota Mobiliteit wordt het ruimtelijk beleid, zoals vastgelegd in de Nota Ruimte, verder uitgewerkt en wordt het verkeers- en vervoerbeleid beschreven.
NRU	Noordelijke Randweg Utrecht
NV Utrecht	Noordvleugel Utrecht
OEI	Overzicht Effecten Infrastructuur
OTB	Ontwerptracébesluit
OWN	Onderliggend Wegennet (Wegaanpassingsbesluit)
PPS	Publiek Private Samenwerking
Programmabureau VERDER	In VERDER werken gemeenten, provincie en rijk samen aan oplossingen voor de mobiliteitsproblematiek in Midden-Nederland. In VERDER zijn de volgende partijen vertegenwoordigd: Bestuur Regio Utrecht, Gemeente Amersfoort, Gemeente Hilversum, Gemeente Utrecht, Gewest Gooi- en Vechtstreek, Provincie Utrecht, Regio Amersfoort, Regio Utrecht West, Regio Utrecht Zuidoost en Rijkswaterstaat. Alle deelnemende partijen zijn vertegenwoordigd in het Utrechts Verkeer- en Vervoerberaad (UVVB).
PS	Provinciale Saten
Q-team	Kwaliteitsteam
SUW	Samenwerking Utrecht-West Een samenwerkingsverband tussen de gemeenten Abcoude, Breukelen, Loenen, Lopik, De Ronde Venen, Maarssen, Montfoort, Oudewater en Woerden.

SVIR/NoMo	Structuur Visie Infrastructuur Ruimte/Nota Mobiliteit
TEN's	Trans-Europese Netwerken
TK	Tweede Kamer
UPR	Urgentieprogramma Randstad (later Randstad Urgent)
UVVB	<p>Utrechts Verkeer- en Vervoerberaad</p> <p>Het UVVB is een bestuurlijk platform dat bedoeld is om het verkeer- en vervoerbeleid in de regio te coördineren en af te stemmen. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat, het ministerie van VROM (later samengevoegd in het ministerie van Infrastructuur en Milieu), Rijkswaterstaat Utrecht, Provincie Utrecht, Gemeente Utrecht, Gemeente Amersfoort, Gewest Eemland, Bestuur Regio Utrecht, Gewest Gooi- en Vechtstreek, Gemeente Woerden (namens SUW), Gemeente Utrechtse Heuvelrug (namens Regio Zuid-oost Utrecht). Ook nemen vertegenwoordigers van het Programmabureau VERDER hieraan deel.</p>
VAO MIRT	Verlengd Algemeen Overleg MIRT
VKA	Voorkeursalternatief
ZEB	Zinvolle Effect Bepaling

Bijlage 2. Totaaloverzicht documenten

Hoofdstuk 3

- maart 2005: [Préverkenning Ring Utrecht, analyse van de gewenste scope t.b.v. de Verkenning Ring Utrecht](#)
- augustus 2006: [Noordvleugelbrief Samenhang in Ontwikkeling](#)
- 11 september 2006: [Eindrapport MIT-Verkenning en Netwerkanalyse Regio Utrecht](#)
- 13 november 2006: [Bestuursvereenkomst Bereikbaarheid Regio Utrecht](#)
- mei 2008: [Samenvatting Aanvullende Verkenningen](#)

Hoofdstuk 4

- 26 juni 2007: [Plan van Aanpak Pakketstudies](#)
- najaar 2008: [Aanvangsbeslissing Planstudie Ring Utrecht](#)
- 28 oktober 2008: [Afsprakenlijst Bestuurlijk Overleg MIRT](#)
- 24 november 2008: [Memorandum van Uitvoering](#)
- 5 december 2008: [Startnotitie Ring Utrecht](#)
- 12 juni 2008: [Opdrachtverlening van drie planstudies ihkv pakketstudies Utrecht](#)
- 12 maart 2009: [Advies voor de richtlijnen voor het MER fase 1 door Commissie voor de m.e.r.](#)
- 22 april 2009: [De kracht van Utrecht, een duurzaam regionaal alternatief](#)
- 18 mei 2009: [Richtlijnen MER 1e fase Ring Utrecht](#)
- 30 juni 2009: [Motie Kamerlid Vendrik](#) Kracht van Utrecht oplossing OV + prijsbeleid meenemen als volwaardig alternatief in de planstudie
- 6 juli 2009: [Toelichting op de tussenstand in onderzoek en analyse Planstudie Ring Utrecht](#)
- 6 juli 2009: [Persbericht VERDER Breed pakket mobiliteitsmaatregelen voor Draaischijf Nederland](#)
- 13 juli 2009: [Voortgangsbrief Draaischijf Nederland](#)
 - Bijlage: [Achtergronden bij Planstudies](#)
 - Bijlage: [Planstudie Knooppunt Hoevelaken](#)
 - Bijlage: [Planstudie Ring Utrecht, stand van zaken](#)
- november 2012: [Leeswijzer Overzicht Alternatieven en Varianten Ring Utrecht](#)
- november 2012: [Overzicht Alternatieven en Varianten Ring Utrecht](#)

Hoofdstuk 5

- 30 juni 2009: [motie Vendrik](#) Kracht van Utrecht oplossing OV + prijsbeleid meenemen als volwaardig alternatief in de planstudie
- 6 juli 2009: [Toelichting op de tussenstand in onderzoek en analyse Planstudie Ring Utrecht](#)
- 13 juli 2009: [Voortgangsbrief Draaischijf Nederland](#)
- 22 september 2009: Verslag Bestuurlijke Stuurgroep
- 7 oktober 2009: Verslag Bestuurlijke Stuurgroep
- 2 november 2009: [Onderzoeksrapport Tussenfase Ring Utrecht](#)
- 5 november 2009: [Achtergrondrapport Verkeer MER 1e fase \(tussenfase 1b\) Ring Utrecht](#)
[Bijlagen Achtergrondrapport Verkeer MER 1e fase \(tussenfase 1b\) Ring Utrecht](#)
- 30 november 2009: [Brief aan Tweede Kamer 'Uitkomsten Bestuurlijke Overleggen MIRT, najaar 2009](#)
- 9 december 2009: [Verslag Notaoverleg MIRT 2010, Tweede Kamer, vergaderjaar 2009-2010](#)
- 4 maart 2010: [Brief aan Tweede Kamer 'Ring Utrecht - Onderzoek naar de Kracht van Utrecht](#)
 - Bijlage: 2 november 2009 [Uitkomsten onderzoek eerste fase](#)

Bijlage: november 2009 [Randstad Urgent Randstad besluiten Noordvleugel Utrecht](#)
Bijlage: 4 december 2009: [Rapport 'OV+++ en Kracht van Utrecht in planstudie Ring Utrecht](#) door Goudappel Coffeng
november 2012: [Leeswijzer Overzicht Alternatieven en Varianten Ring Utrecht](#)
november 2012: [Overzicht Alternatieven en Varianten Ring Utrecht](#)

Hoofdstuk 6

2 februari 2010: [Brief aan minister van Provincie Utrecht 'Planstudie Ring Utrecht en Kracht van Utrecht'](#)
4 maart 2010: [Brief aan Tweede Kamer 'Ring Utrecht – onderzoek alternatief Kracht van Utrecht'](#)
1 april 2010: [Notitie De voorkeursalternatieven Dubbele Knopen en Bypass verkeers-kundig beschouwd](#) (concept)
26 april 2010: [Deelrapport Externe Veiligheid MER ring van Utrecht](#) door SAVE
28 april 2010: Vergaderstukken Bestuurlijke Stuurgroep
3 juni 2010: [Rapport onderzoek geluid, luchtkwaliteit en gezondheid voor hoofdwegennet fase 1 MER stap 1c](#) door DGMR
15 juni 2010: [Brief aan Tweede Kamer 'Afspraken BO MIRT voorjaar 2010'](#)
Bijlage 1: [Afsprakenlijst BO MIRT voorjaar 2010](#)
Bijlage 2: [MIRT onderzoek](#)
8 juli 2010: Vergaderstukken Bestuurlijke Stuurgroep
8 juli 2010: [Instemming vrijgeven concept MER](#) door Provincie Utrecht en Gemeente Utrecht
8 juli 2010: [Achtergrondrapport Verkeer MER 1e fase \(eindfase 1c\) Ring Utrecht](#) door Goudappel Coffeng
[Bijlagen Achtergrondrapport Verkeer 1e fase MER \(eindfase 1c\) Ring Utrecht](#) door Goudappel Coffeng
14 juli 2010: Vergaderstukken Bestuurlijke Stuurgroep
10 augustus 2010: Vergaderstukken Bestuurlijke Stuurgroep
17 augustus 2010: [MER 1e fase Ring Utrecht Hoofdrapport](#)
17 augustus 2010: [MER 1e fase Ring Utrecht Achtergrondrapport](#)
17 augustus 2010: [MER 1e fase Ring Utrecht Samenvatting](#)
14 september 2010: [Brief minister aan provincie Utrecht 'MIRT onderzoek openbaar vervoer regio Utrecht'](#)
27 september 2010: Vergaderstukken Bestuurlijke Stuurgroep
oktober 2010: [Consultatiedocument MER 1e fase planstudie Ring Utrecht](#)
13 oktober 2010: [Tussentijds toetsingsadvies over het milieueffectrapport 1e fase](#) door Commissie voor de milieueffectrapportage
14 november 2010: [Opdrachtbrief OTB/\(MER\) Knooppunt Hoewelaken, Ring Utrecht en A27/A1](#)
3 december 2010: [Brief verzoek instemming afspraken BO MIRT Ring Utrecht en tram Uithof aan GS BRU en Gemeente Utrecht](#)
3 december 2010: ['Brief instemming afspraken BO MIRT Ring Utrecht en tram Uithof van GS BRU en Gemeente Utrecht](#)
3 december 2010: [Brief vaststelling voorkeursalternatief Ring Utrecht aan Tweede Kamer](#)
6 december 2010: [Motie Van Gent over verbreding snelwegbak bij Amelisweerd](#)
16 december 2010: [Motie Van Gent verworpen](#)
november 2012: [Leeswijzer Overzicht Alternatieven en Varianten Ring Utrecht](#)
november 2012: [Overzicht Alternatieven en Varianten Ring Utrecht](#)

Hoofdstuk 7

- augustus 2008: [Panoramaroute A27 Routeontwerp in Praktijk](#)
- 3 december 2010: [Brief vaststelling voorkeursalternatief aan Tweede Kamer](#) (mei 2011)
- 18 maart 2011: [Vastgesteld Plan van Aanpak Ring Utrecht fase 2a](#)
- 8 maart 2012: [Appendix Vastgesteld Plan van Aanpak Ring Utrecht fase 2a](#)
- 7 april 2011: [Aanvullend advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport \(MER\)](#)
- 7 april 2011: [Persbericht, Onderbouw keuze inrichting Noordelijke Randweg en verbreding A12/A27 door Commissie door de MER](#)
- 18 mei 2011: [Vastgestelde aanvullende Richtlijnen 2^e Fase MER](#) door Minister IenM
- 15 juni 2011: [Aanvullende Richtlijnen 2^e Fase MER](#) besloten door Gemeenteraad Utrecht op 25 augustus 2011 en door College van Gedeputeerde Staten Utrecht op 5 juli 2007
- mei 2011: [Leeswijzer t.b.v. de Aanvullende Richtlijnen Ring Utrecht A27/A12](#)
- mei 2011: [Notitie, Toelichting consultatie eerste fase MER](#)
- 21 juni 2011: [Aanvullende toelichting over Meest Milieuvriendelijke Alternatief en niet-verbreden van de bak in de A27 bij Ring Utrecht A27/A12](#)
- 11 augustus 2010: [Eindrapport, ontwerpverkenning Ring en Linie](#) door Must Stedebouw
- 5 en 13 september 2011: [Verslag Startbijeenkomsten tweede fase planstudie](#)
- 13 september 2011: [Presentatie Startbijeenkomst tweede fase planstudie](#)
- 1 december 2011: [Impressie Meedenkbijeenkomst Cluster Midden](#)
- 8 december 2011: [Impressie Meedenkbijeenkomst Cluster Noord](#)
- 15 december 2011: [Impressie Meedenkbijeenkomst Cluster Zuid](#)
- 31 januari 2012: [Gedetailleerd natuuronderzoek](#) door Grontmij
- [Bijlage 3 natuur- en groengebieden](#)
- Overige kaarten zijn opvraagbaar
- 28 februari 2012: [Atlas Ring Utrecht](#) door Must stedebouw
- 5 april 2012: [Adviesrapport Onderdoorgangen Sociaal veilig en ecologisch waardevol](#) (april 2012)
- april 2012: [Opbrengstnotitie meedenkbijeenkomsten december 2011](#)
- 29 februari 2012: Bijlage 1 [Impressie Informatieavond Luchtkwaliteit & Schermen](#)
- april 2012: Bijlage 2 [Aansluiting Utrecht Noord](#)
- april 2012: Bijlage 3 [Beoordelingstabel geluidwalwoningen](#)
- april 2012: [Impressieverslagen meedenkbijeenkomsten april 2012](#)
- april 2012: [Ambtelijke studie, Gebiedsstudie t.b.v. inpassing A27](#) (Rijnsweerd, De Uithof, Maarschalkerweerd, Amelisweerd) door Gemeente Utrecht
- november 2012: [Leeswijzer Overzicht Alternatieven en Varianten Ring Utrecht](#) (zie map 1)
- november 2012: [Overzicht Alternatieven en Varianten Ring Utrecht](#) (zie map 1)

Onderzoeken 1e trechterstap

- 13 september 2011: [Aanvullende memo Verbreding Spoorviaducten A27 Amelisweerd Onderzoek naar opheffen blokkade door landhoofden](#) door Iv-Infra
- 20 september 2011: [Verslag expert judgement DVS hoofdvarianten](#) (jun 2012)
- 4 oktober 2011: [Rapportage Verbreding van de A27 t.p.v. de spoorviaducten Amelisweerd Onderzoek naar verbreding achter landhoofden](#) door Iv-Infra
- 21 oktober 2011: [Hydrologisch onderzoek ring Utrecht Waterhuishoudkundige systeemanalyse](#) door Royal Haskoning
- 6 november 2011: [Advies eerste trechterstap door Kwaliteitsteam Ring Utrecht](#)
- 9 december 2011: [Presentatie bevindingen \(eindresultaat\) Second Opinion Ring Utrecht](#)

14 februari 2012: [Ruimtelijke verkenning inpassing Deel 1 – analyse kwaliteiten en ontwikkeling](#) door Must Stedebouw
februari 2012: [Deelconcept Bouw en toepassing dynamisch verkeersmodel Ring Utrecht](#) door Grontmij
februari 2012: [Rapportage Trechterstap 1 Vergelijking van de varianten ‘Knopen’ en ‘Splitsen’ op de A27](#)
februari 2012: [Besluittekst 1e Trechterstap Voorkeursvariant Ring Utrecht, onderdeel A27/A12](#)
februari 2012: [Rapportage Beoordelingsronde 1 fase 2A](#) door Delphi team
6 maart 2012: [Modelresultaten Ring Utrecht laag en hoog groeiscenario](#) door DHV en Goudappel Coffeng
4 juni 2012: [Presentatie Toelichting Second Opinion Ring Utrecht](#)
juni 2012: [Video A27 folie en spoorviaducten](#)

Onderzoeken 2e trechterstap

11 maart 2011: [Notitie Analyse 0-alternatief en gevoeligheidsanalyses alternatief Splitsen](#) door Goudappel Coffeng
23 april 2012: [Advies tweede trechterstap](#) door Kwaliteitsteam Ring Utrecht
27 juni 2011: [Notitie Optimalisatie alternatief Knopen](#) door Goudappel Coffeng
15 augustus 2012: [Rapportage Trechterstap 2](#) door Delphi team
augustus 2012: [Rapportage Trechterstap 2 Drie vraagstukken A27](#)
augustus 2012: [Ruimtelijke verkenning inpassing Deel 2 – ruimtelijke beoordeling hoofdvarianten](#) door Must Stedebouw
augustus 2012: [Bouw en toepassing dynamisch verkeersmodel Ring Utrecht](#) door Grontmij
24 september 2012: [Brief keuze 2e trechterstap 2x7 rijstroken van minister IenM aan regionale vertegenwoordigers](#)
Bijlage: [Voorwaarden](#)

Bijlage 3. Inhoudelijk Overzicht alternatieven en varianten

Overzicht Alternatieven en Varianten; planstudie ring Utrecht van Startnotitie tot 2012				algemeen				alternatief/variant opgenomen in het MER of Tre			
fase:	fase 1a	fase 1b	onderzochte varianten achtergrondstudie	fase 1c	FASE 2 2a	trechter 1	trechter 2	trechter 3	OTB/MER		
principe:	Referentie	Referentie	Referentie	Referentie	Referentie	Referentie	Referentie 2020	referentie 2020 referentie 2030	referentie 2020 referentie 2030		
Niet Verbreden	OV +++	OV +++ (extra trams) referentie incl prijsbeleid Kracht van Utrecht	OV +++ gev. Analyse prijsbeleid KvU versie 1.0 *								
Verbreden	Halve Ring	Oost Sorteren voor de Knopen (werkketel Bypass)	variant 1 variant 1+ variant 2 variant 2+ variant 3 variant 3+ variant 4 variant 4+	Sorteren voor de knopen sorteren voor de knopen basis sorteren voor de knopen v1	Spitsen	variant spitsen 7 variant spitsen 6 GV1 GV2 spitsen Y spitsen R spitsen L spitsen m	Spitsen variant spitsen 7 variant spitsen 6				
		Oost Sorteren in de knopen (werkketel Dubbele Knopen)	variant 5 variant 6 variant 6+ variant 6++ variant 6+++	Sorteren in de knopen sorteren in de knopen basis Dubbele knopen variant 1 Dubbele knopen variant 2 Dubbele knopen variant 3 Dubbele knopen variant 4 Dubbele knopen variant 5	Knopen variant RT1 variant RT2 variant RT3						
		Volle Ring	West variant 7 variant 7+ variant 8 variant 8+ variant 9 variant 9+ variant 10 variant 10+	West							
		Combi (combinatie van west en oost)	variant 11 minimaal variant 12 maximaal	Combi							
minimale verbreding:		No regret	alleen A12 alleen NRU	door in combinatie met Oostalternatieven door in combinatie met Oostalternatieven							
Sorteren	Sorteren	sorteren op alle snelwegen in provincie utrecht alleen sorteren van verkeersstromen op de A27									MinA minimaal asfalt variant nog te ontwikkelen
Spreads	Spreads										
			*KvU 1.0 betrokken in studie, 2.0 later ontwikkeld	Na fase 1c (afgesloten met MER) wordt het v oorkursalternatief v vastgesteld Oost, ontleven (-sorteren), verbreden van de bak met max 15 meter en parallelbaan A12 en NRU opwaarderen	Tussen fase 1c en 2a is tracébesluit A27 Lunetten, Rijswaard genomen over oostbaan in de bak. Nieuwe inzichten over capaciteit weefvak worden in oft fase meegenomen in de ring		maart 2011 presenteert Soesa een technische oplossing voor een niet verbrede bak 2x6 met reguliere rijstrookbreedte maar met inlevoren op veiligheidsruimte (zie technisch doc)				

Bijlage 4. Opdracht onderzoekscommissie

Op 10 oktober overlegt de Tweede Kamercommissie Infrastructuur en Milieu (I&M) met de minister over de Ring Utrecht. Aanleiding voor dit overleg vormt de brief die de minister op 24 september 2012 aan de Tweede Kamer stuurt. Daarin is een voorgenomen besluit voor de Ring Utrecht opgenomen. Een aantal fracties verzoekt de minister om een debat. In aanloop naar dit debat stuurt de minister twee aanvullende brieven aan de Tweede Kamer 9 (op 1 oktober en 8 oktober 2012).

In het debat zegt de minister toe een extern onderzoek te starten voor de planstudie Ring Utrecht. Tegelijkertijd spreekt zij af dat de bestaande studie gedurende het onderzoek wordt voortgezet. De vraagstelling is als volgt verwoord in de brief van 7 november 2012 aan de Tweede Kamer.

Vraagstelling aan de externe onafhankelijke deskundige (bijlage bij IENM/BSK-2012/218670)

Antwoord moet worden gegeven op de volgende vragen:

1. Is het onderzoek dat IENM heeft gedaan naar de mogelijkheden om de verbreding van de A27 binnen de bestaande Bak in Amelisweerd te realiseren, afdoende en juist geweest? Het gaat hierbij speciaal om de vraag of een laag groeiscenario, varianten met 2x6 rijstroken binnen de Bak, met 80 km/u als maximumsnelheid, en alternatieven waarin sprake is van investeringen in nieuwe OV-lijnen (o.m. een nieuwe spoorlijn Breda-Utrecht) en/of prijsbeleid, adequaat zijn onderzocht.
2. Is, op basis van dat onderzoek, terecht de conclusie getrokken dat voor de oplossing van het verkeersprobleem op de A27 het verbreden van de Bak in Amelisweerd nodig is?
3. Als ontweingsmaatregel wordt een 2-strooks bypass voorzien. Kan volstaan worden met een enkelstrooks bypass?
4. Kan de variant met 2x7 rijstroken gefaseerd worden aangelegd waarbij de eerste fase gerealiseerd wordt binnen de bestaande Bak-in-Amelisweerd?

Bij het beantwoorden van deze vragen zijn de projectdoelstellingen (zoals neergelegd in de Startnotitie en de Richtlijnen voor het MER), de bestaande beleidsdoelstellingen op het gebied van bereikbaarheid (reistijdstreefwaarden uit de SVIR/NoMo), veiligheid (de Ontwerprichtlijnen voor autosnelwegen), geluid en luchtkwaliteit en het taakstellende budget uitgangspunt.

Het beantwoorden van deze vragen betreft geen zoektocht naar nieuwe varianten, noch het verkeers- en milieukundig narekenen van bestaande varianten. De deskundige kan in de rapportage wel aanbevelen bepaalde berekeningen (nog eens) uit te voeren.

Toelichting

Het onderzoek naar een niet-verbrede Bak heeft vooral in de 1e Fase van de planstudie Ring Utrecht plaatsgevonden, tussen 2008 en 2010. De 1e Fase is afgesloten met het publiceren van het MER 1e Fase, het toetsingsadvies daarover door de Commissie voor de m.e.r., en de besluitvorming over het Voorkeursalternatief in december 2010.