



NOTITIE 'TOELICHTING CONSULTATIE EERSTE FASE MER'

mei 2011

1 INLEIDING

Consultatie en toetsingsadvies over het MER 1^e fase Ring Utrecht

Het MER 1^e fase Ring Utrecht is in augustus 2010 publiek gemaakt. Van 18 augustus tot 29 september 2010 vond een consultatieperiode plaats. Tijdens deze consultatieperiode zijn in totaal 46 reacties ingediend: 19 individuele reacties, 4 gebundelde reacties, 19 reacties namens bewoners- en belangengroepen en 4 reacties van omliggende gemeenten.

Wat is er gebeurd met de 46 reacties? Deze zijn allemaal geplaatst op de site www.ikgaverder.nl (onder 'Documenten'). Daarnaast zijn de reacties geanalyseerd en geordend in een consultatiedocument, dat eveneens is terug te vinden op deze website. Bovendien zijn alle reacties toegestuurd aan de Commissie voor de milieueffectrapportage. Deze Commissie van onafhankelijke milieudeskundigen adviseert het bevoegd gezag bij de uitvoering van milieueffectrapportages. Voorafgaand aan de start van het onderzoek brengt de Commissie een advies uit over de richtlijnen (inhoudsafbakening van het te verrichten onderzoek). Nadat het MER gereed is en nadat er gelegenheid is geweest om reacties in te dienen, toetst de Commissie of de milieu-informatie in dit rapport juist is en of het rapport ook voldoende informatie bevat om het milieubelang volwaardig te kunnen meewegen bij de besluitvorming. De Commissie neemt de ingediende reacties dus mee bij deze toetsing. De Commissie heeft haar toetsingsadvies over het MER 1^e fase Ring Utrecht uitgebracht op 13 oktober 2010. Ook dit advies is te vinden op www.ikgaverder.nl.

Aanvullende richtlijnen voor de tweede fase van de planstudie en het milieueffectrapport

In mei 2011 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu de 'Aanvullende Richtlijnen MER 2^e fase Ring Utrecht/onderdeel A27/A12' vastgesteld. De gemeente Utrecht en de provincie Utrecht zullen de Aanvullende Richtlijnen MER 2^e fase Ring Utrecht/onderdeel NRU' vaststellen.

Daarbij is gebruik gemaakt van de richtlijnenadviezen dat de Commissie voor de milieueffectrapportage op 7 april 2011 heeft uitgebracht voor beide projecten.

Bovendien is opnieuw teruggegrepen op de opbrengst van de eerder genoemde consultatieperiode. In de 46 ingediende reacties zijn namelijk niet alleen opmerkingen gemaakt bij het MER 1^e fase, maar zijn ook verschillende aandachtspunten voor de uitwerking en het onderzoek in de tweede fase genoemd die voor zowel de NRU als de A27/A12 relevant zijn.

Over deze notitie

Dat de Aanvullende Richtlijnen voor de Ring Utrecht/onderdeel A27/A12 zijn vastgesteld, is een goede aanleiding voor een korte terugkoppeling op aandachtspunten die tijdens de consultatieperiode zijn ingebracht. Deze notitie geeft u hiervan een overzicht en laat tevens zien of en hoe de ingediende reacties doorwerken in het vervolgtraject van de planstudie. De notitie is als volgt ingedeeld:

- inhoudelijke aandachtspunten naar aanleiding van het MER 1^e fase Ring Utrecht;

- inhoudelijke aandachtspunten voor het MER 2^e fase Ring Utrecht A27/A12 en voor het MER voor de NRU;
- aandachtspunten voor het proces in de tweede fase voor beide projecten.

Zoals wellicht bekend is de planstudie Ring Utrecht een onderdeel van het samenwerkingsprogramma VERDER. In dit programma werken Rijk en regio samen aan een integrale aanpak om de bereikbaarheid van de regio Midden-Nederland te verbeteren. De website van VERDER – www.ikgaverder.nl – geeft u toegang tot een grote hoeveelheid documentatie en informatie over actuele ontwikkelingen. Informatie rondom het project Ring Utrecht is ook te vinden op de websites van Rijkswaterstaat (www.rws.nl) en de gemeente Utrecht (www.gemeenteutrecht.nl).

2 INHOUDELIJKE AANDACHTSPUNTEN MER 1^E FASE RING UTRECHT

Algemene kwaliteit van het MER 1^e fase

Naast reacties over specifieke onderwerpen is er ook een aantal reacties ontvangen waarin meer in het algemeen twijfel over de kwaliteit van het MER 1^e fase naar voren is gekomen.

Het doel van milieueffectrapportage is dat vooraf de informatie op tafel komt die nodig is om het milieubelang volwaardig te kunnen meewegen bij de besluitvorming. Het MER moet deze informatie op een rij zetten. Het is de taak van de onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage om te toetsen of het MER voldoende kwaliteit heeft. Centraal bij deze toetsing staat de vraag: is de milieu-informatie juist en volledig? In haar toetsingsadvies (13 oktober 2010) geeft de Commissie voor de milieueffectrapportage onder meer het volgende aan: “De Commissie is van oordeel dat de essentiële informatie in het MER 1^e 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. [...] Het MER 1^e fase vormt een goede basis om het vervolgproces van de tweede fase in te gaan.”

Onderzochte alternatieven

In de Startnotitie voor de planstudie Ring Utrecht is aangegeven 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’. 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.

Inmiddels is er overeenstemming bereikt over het zogenoemde VERDER-pakket. Dit is een omvangrijk maatregelenpakket dat onder meer een impuls geeft aan het regionale openbaar vervoer en aan goed mobiliteitsmanagement (met inbegrip van verbetering van fietspaden en fietsvoorzieningen). Ook in het MER 1^e fase Ring Utrecht zijn, naast maatregelen aan de weginfrastructuur, andere soorten oplossingen meegenomen. Twee oplossingen waarin veel geïnvesteerd wordt in het openbaar vervoer zijn de alternatieven ‘OV+++’ en ‘*Kracht van Utrecht*’. In het MER 1^e fase is geconcludeerd dat met uitsluitend extra inzet op OV het grootste knelpunt op de Ring Utrecht niet kan worden opgelost. In haar toetsingsadvies geeft de Commissie voor de milieueffectrapportage aan dat deze conclusie in het MER 1^e



fase goed is onderbouwd. Wel beveelt de Commissie aan om in het vervolgtraject een samenhangend pakket aan maatregelen niet uit het oog te verliezen. De regio geeft, met betrokkenheid van het Rijk, hier invulling aan met het opstarten van een OV MIRT-onderzoek. Ook worden de maatregelen op het gebied van fiets, OV, verkeers- en mobiliteitsmanagement van programma VERDER in de praktijk gerealiseerd.

In het MER 1^o fase is aandacht besteed aan prijsbeleid. In verschillende reacties is gevraagd of en hoe prijsbeleid een rol speelt in het vervolgtraject van de planstudie. Inmiddels is duidelijk dat oplossingen waarvan prijsbeleid onderdeel uitmaakt niet realistisch zijn voor de periode tot 2020. De nieuwe regering geeft in haar regeerakkoord immers aan dat er geen sprake is van een landelijke invoering van kilometerheffing. Om die reden wordt prijsbeleid niet langer meegenomen in de verschillende planstudies voor het Rijkswegennet en dus ook niet in de tweede fase van de planstudie Ring Utrecht. De mogelijkheid om met verschillende snelheidsregimes te werken – zoals in een aantal reacties is geopperd – is wél onderdeel van de tweede fase van de planstudie. Voor de NRU is dit 80 en 100 km/uur en voor de A27/A12 wordt 100 en 120 km/uur onderzocht.

Geluid: methoden om de effecten te bepalen

In verschillende reacties worden vragen gesteld over de manier waarop geluidseffecten zijn bepaald. In een aantal gevallen wordt daarbij aangegeven dat *berekeningen* niet toereikend zijn; er zouden daarnaast – of in plaats daarvan – *metingen* moeten plaatsvinden.

Als het om geluid gaat vormt de Wet geluidhinder het wettelijke kader. Aan deze wet is een zogenoemd Reken- en Meetvoorschrift gekoppeld. Daarin is vastgelegd welke uniforme methoden (overal in Nederland) moeten worden toegepast om geluid en geluidhinder door wegverkeer in kaart te brengen. Conform het wettelijke kader moeten geluidswaarden te allen tijde *berekend* worden. De Wet geluidhinder schrijft namelijk voor dat de geluidsbelasting moet worden onderzocht voor de situatie 1 jaar voor de start van de werkzaamheden (in het geval van de Ring Utrecht is dit het jaar 2015) en 10 jaar na de openstelling van de wegen (in het geval van de Ring Utrecht is dit het jaar 2030). Het gaat hier om toekomstige situaties, die daarom per definitie niet meetbaar zijn en waarvoor dus uitsluitend de geluidsbelasting berekend kan worden.

Metingen zijn ook nog om andere redenen minder geschikt dan berekeningen. Immers, een meting is altijd een specifieke momentopname op een specifieke plek en op een specifieke hoogte. Bij berekeningen daarentegen wordt gebruik gemaakt van driedimensionale modellen. Daarmee is de geluidsbelasting in kaart te brengen voor elke gewenste plek en voor complete gebieden, voor elk gewenst moment en ook voor langere perioden, en voor verschillende hoogten. Uiteraard is dan wel van belang dat de berekeningen met de modellen een zo goed mogelijk beeld van de werkelijkheid geven. De gebruikte modellen worden dan ook in lopende onderzoeksprogramma's getoetst (op de proef gesteld) met behulp van metingen in het veld, en zonodig aangepast of verfijnd. Uiteraard worden in de tweede fase van de beide planstudies steeds de meest recente modellen gebruikt voor de berekeningen.

Geluid: verschillende bronnen

Uit sommige reacties blijkt bezorgdheid over een mogelijke onderschatting van de geluidsbelasting omdat er – naast de weg – ook andere geluidsbronnen in het gebied zijn. Op grond van de Wet geluidhinder wordt elke geluidsbron afzonderlijk beschouwd. Daarom worden ook de Rijkswegen in het studiegebied als één bron gezien.



Wel is relevant dat in het Ontwerp-Tracébesluit A27/A12 of in het bestemmingsplan NRU (de eindresultaten van de tweede fase van de beide planstudies) mogelijk voor een aantal woningen in het gebied een zogenoemde hogere waarde zal worden vastgesteld. Bij het vaststellen van zo'n hogere waarde is het wél verplicht ook andere geluidsbronnen mee te nemen in een 'cumulatieonderzoek'. Ook in het MMA (zie verderop) wordt aandacht besteed aan cumulatie

Wetsvoorstel herziening Wet geluidhinder

In enkele reacties wordt gewezen op het wetsvoorstel voor een herziening van de Wet geluidhinder (SWUNG). Dit wetsvoorstel is recent aan de Tweede Kamer aangeboden, maar daar nog niet behandeld. Mocht deze herziening van kracht worden, dan zal een analyse worden gemaakt van wat het verschil is tussen het hanteren van de huidige wet en het hanteren van de herziene wet.

Luchtkwaliteit

Ook voor luchtkwaliteit zijn er wettelijk vastgestelde normen en methoden. De normen zijn in Europees verband vastgesteld, waarbij gebruik is gemaakt van wetenschappelijk onderzoek en rekening is gehouden met kwetsbare groepen in de samenleving, zoals kinderen. De methode om de luchtkwaliteit te berekenen is landelijk vastgelegd en gevalideerd door onder andere het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM).

3 INHOUDELIJKE AANDACHTSPUNTEN MER 2^E FASE RING UTRECHT

Opbouw tweede fase: fase 2a en fase 2b

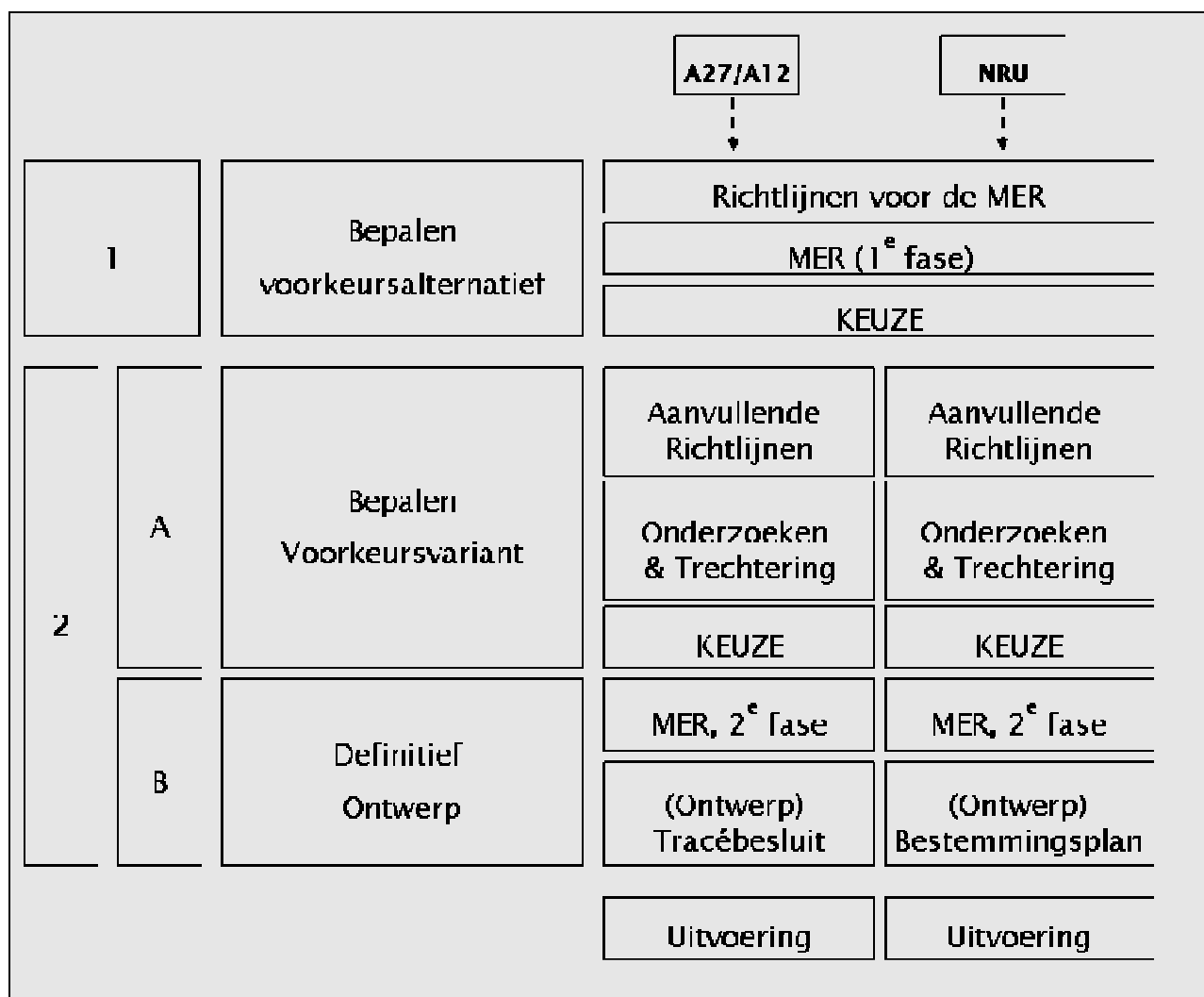
Voordat aan de orde komt welke inhoudelijke aandachtspunten voor de tweede fase zijn genoemd in de consultatieperiode, is het wellicht zinvol eerst de opbouw van deze tweede fase te beschrijven. Het Voorkeursalternatief dat aan het eind van de eerste fase van de planstudie is vastgesteld, geeft een duidelijke koers aan. Dit neemt echter niet weg dat er voor de uitwerking van dit Voorkeursalternatief zeer veel varianten mogelijk zijn. Daaruit moet op zorgvuldige, systematische en navolgbare wijze een nadere selectie gemaakt worden om te komen tot één specifieke variant die uiteindelijk in het OTB A27/A12 wordt opgenomen. Om het selectieproces inzichtelijk te laten verlopen, wordt in de tweede fase van de beide planstudies in twee stappen naar het eindresultaat toegewerkt:

- fase 2a: uitwerking van het Voorkeursalternatief tot één Voorkeursvariant;
- fase 2b: uitwerking van de Voorkeursvariant in het OTB A27/A12 resp. het Bestemmingsplan NRU.

De beide milieueffectrapportages ondersteunen beide fasen. Naar het zich laat aanzien zal er bij beide fasen in een aantal gevallen echter wel een verschil zijn in de mate van detail waarin het onderzoek wordt uitgevoerd. Zo zullen in fase 2b voor vrijwel alle te onderzoeken effecten de onderzoeksresultaten in cijfers (kwantitatief) worden weergegeven. In de voorafgaande fase 2a kan in bepaalde gevallen met een meer kwalitatieve beoordeling worden volstaan.

Verder is van belang dat in de tweede fase van de planstudie naast de milieueffectrapportage ook nog ander onderzoek plaatsvindt. Zo is er met name op het gebied van geluid voor het OTB/Bestemmingsplan aanvullend onderzoek nodig, bijvoorbeeld onderzoek naar de geluidsbelasting bij individuele woningen en de doelmatigheid van geluidswerende voorzieningen bij individuele woningen. Hieronder volgt een schema van vervolgstappen van de beide planstudies





Inpassingsmaatregelen

In veel reacties wordt aandacht gevraagd voor inpassing in de omgeving, en dan vaak specifiek in de vorm van tunnels en overkappingen. Ruimtelijke kwaliteit, oftewel inpassing, is onderwerp van studie in de tweede fase van de beide planstudies, zoals is aangegeven in het MER 1^e fase en de Aanvullende Richtlijnen. 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. Een belangrijke inpassingsmaatregel is bijvoorbeeld de overkapping van de A27 ter hoogte van Amelisweerd. In de tweede fase worden de positionering en de 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). Tunnels en overkappingen elders worden daarom in de tweede fase niet opnieuw onderzocht.



Inpassingsmaatregelen die in ieder geval wel worden onderzocht in de volgende fase zijn bijvoorbeeld het verbeteren van sociale veiligheid bij bestaande onderdoorgangen en recreatieve verbindingen, maatregelen om belangrijke waarden zoals forten te ontzien en de barrièrewerking van de weg te verminderen, het realiseren van de waterbergingsopgave, en compensatie voor natuur en landschap. Uiteraard wordt ook inzichtelijk gemaakt welke maatregelen nodig zijn om de overlast van bijvoorbeeld geluid te verminderen.

Verbreiding Bak Amelisweerd

In verschillende reacties wordt gewezen op de risico's bij uitbreiding van de Bak bij Amelisweerd, waaronder bijvoorbeeld het risico voor wateroverlast in de omgeving. De technische risico's van het verbreden van de Bak zijn in de eerste fase van de planstudie 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 de tweede fase van de planstudie 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 mogelijk en onmogelijk is, is bepalend voor het ontwerp, het ruimtebeslag en uiteindelijk ook de kosten. Om te beginnen wordt met een hydrologisch model in kaart gebracht wat de eventuele gevolgen zijn als het folie zou scheuren. Ook wordt in samenwerking met ProRail gekeken naar de mogelijkheden om de noodzakelijke verbreding van de spoorbruggen over de A27 uit te voeren zonder het folie aan te passen. Ten slotte wordt een uitgebreide marktconsultatie gestart om een beeld te krijgen van innovatieve methoden voor de mogelijk noodzakelijke aanpassingen van het folie. De uitkomsten van deze marktconsultatie worden beoordeeld door externe deskundigen op hun risico's en kansrijkheid.

Geluidsbelasting: consequenties voor individuele woningen

Verschillende personen hebben in de consultatieperiode vragen gesteld over de geluidsbelasting van hun woningen. Daarbij is ook de vraag aan de orde gekomen of er in de tweede fase voldoende aandacht is voor individuele woningen.

Het spreekt voor zich dat er uitgebreid geluidsonderzoek wordt uitgevoerd. Van belang daarbij is wel dat er een verschil is tussen onderzoek ten behoeve van een MER en onderzoek ten behoeve van een OTB/bestemmingsplan. In het MER 2^e fase wordt onder meer in beeld gebracht hoe hoog de geluidsbelasting door het wegverkeer op de Ring is in nabijgelegen woongebieden. Het MER 2^e fase laat ook zien hoeveel woningen in deze gebieden met verschillende niveaus van geluidsbelasting te maken krijgen. Dat is een van de aspecten die een rol spelen bij de selectie die in fase 2a noodzakelijk is om te komen tot een Voorkeursvariant. De consequenties voor individuele woningen krijgen vooral aandacht in het specifieke onderzoek dat op grond van de Tracéwet uitgevoerd moet worden bij het uitwerken van het OTB/Bestemmingsplan. De gewenste informatie over de geluidssituatie bij individuele woningen (en eventueel noodzakelijke geluidsmaatregelen) komt dus zeker beschikbaar – en dan vooral in fase 2b waarin het 'doorrekenen' van de Voorkeursvariant voor het OTB/bestemmingsplan centraal staat.

Stapelings effecten van verschillende snelwegprojecten

Ten oosten van Utrecht komen bij de A27 verschillende projecten tot uitvoering, zowel op de korte termijn (via de Spoedaanpak Wegverbreding) als op de langere termijn (planstudie Ring Utrecht). Uit de



consultatiereacties blijkt de vrees dat bij een beoordeling van verschillende afzonderlijke projecten het beeld naar voren komt dat de effecten per project beperkt zijn, en daarbij niet voldoende inzichtelijk wordt wat de totale omvang is van de effecten van alle projecten gezamenlijk. Dit zou ertoe kunnen leiden dat er te weinig compensatie en mitigerende maatregelen in stelling worden gebracht. Deze bezorgdheid om stapeling van effecten speelt vooral op het gebied van de geluidsbelasting.

Voor de Ring Utrecht A27/A12 geldt dat dit project als laatste in de reeks het stadium van besluitvorming en uitvoering bereikt. In de tweede fase van de planstudie kunnen en zullen dan ook de effecten van de andere projecten worden meegenomen. Volledigheidshalve wordt in het onderzoek gekeken naar twee scenario's: (1) een scenario waarin de Spoedwetprojecten en ook 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.

Onderwerpen voor onderzoek in de tweede fase

Uit de consultatiereacties komt een veelkleurig palet van wensen voor nader onderzoek in de tweede fase van de beide planstudies naar voren. Veel genoemde onderwerpen voor nader onderzoek zijn gezondheid, geluidsmaatregelen, luchtverontreiniging en effecten op beschermde dieren, planten en natuurgebieden. Ook wordt aandacht gevraagd voor effecten op lokaal niveau (dus in en direct rondom de verschillende woonwijken) en voor de onderlinge beïnvloeding van het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet.

In de Aanvullende Richtlijnen voor de tweede fase is aangegeven welke onderzoeksvragen worden meegenomen. Dit betreft in elk geval onderzoek naar geluidsmaatregelen, luchtkwaliteit, externe veiligheid, bodem en water, natuur, landschap, cultuur, recreatie, ruimtebeslag, ruimtelijke kwaliteit, kosten, bouwfasering, visuele hinder en verkeer (met inbegrip van de effecten van aanpassingen aan de Ring voor het verkeer op de belangrijkste wegen van het onderliggende wegennet).

In de tweede fase wordt verder het zogenoemde Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) uitgewerkt. Zo'n MMA is een maatregelenpakket dat de verkeersproblematiek effectief aanpakt, maar dan op zo'n manier dat de milieubelasting zo veel mogelijk beperkt blijft.

Naast het onderzoek dat in de tweede fase in het kader van de milieueffectrapportage plaatsvindt, wordt er in de tweede fase ook een maatschappelijke kostenbaten-analyse (MKBA) uitgevoerd. Dat gebeurt in fase 2b omdat pas in dat stadium met voldoende precisie te ramen is wat de totale kosten van uit te voeren maatregelen zijn en welke verdiensten daar tegenover staan. Een MKBA is een aparte onderzoeksmethodiek met een voorgeschreven volgorde en onderzoeksopzet. Vandaar dat deze MKBA niet is vermeld in de Aanvullende Richtlijnen MER 2^o fase Ring Utrecht/onderdeel A27/A12.

Er zijn daarnaast onderwerpen die zeker aandacht zullen krijgen, maar dan vooral in de realisatiefase. Hinder door sluiptverkeer tijdens de aanlegwerkzaamheden bijvoorbeeld, en ook iets als de exacte vormgeving van geluidsschermen. Een belangrijk aandachtspunt voor de realisatiefase is ook dat er



duurzaam gebouwd wordt, dat wil zeggen: energiezuinig en met duurzame materialen. Eisen op het gebied van duurzaam bouwen worden opgenomen in de uitvragen aan de te contracteren aannemers.

NRU en afkoppeling Zambesidreef en Moldaudreef

Specifiek voor de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) is ten slotte nog het volgende van belang.

In het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is de gemeente Utrecht bezig met het opstellen van het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht (ALU). Een onderdeel van het ALU 2009 is het afkoppelen van de Zambesidreef en de Moldaudreef. Medio 2013 start een onderzoek naar het afkoppelen van deze Zambesidreef en Moldaudreef, inclusief de gevolgen die dit heeft voor de wijk Overvecht (onder andere de Humberdreef en de Wolgadreef). Bij dit onderzoek is er voor omwonenden gelegenheid voor participatie. De planning is de Zambesidreef en de Moldaudreef medio 2014 daadwerkelijk af te koppelen.

In de tweede fase wordt ervan uitgegaan dat de Zambesidreef en de Moldaudreef inderdaad zijn afgekoppeld. Belangrijk is dat deze afkoppeling onderdeel is van het project ALU 2009 en dus niet van de tweede fase van de planstudie Ring Utrecht.

4 AANDACHTSPUNTEN VOOR HET PROCES

Momenten van betrokkenheid

In de reacties wordt regelmatig geïnformeerd naar de mogelijkheden om in de tweede fase van de planstudie betrokken te worden. Er zijn formele en informele momenten van betrokkenheid. Het belangrijkste formele moment volgt op de publicatie van het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) voor de A27/A12 en de concept-bestemmingsplanwijziging voor de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) in 2012. Op dat moment wordt een ieder de mogelijkheid geboden zijn/haar zienswijze in te dienen. Op basis van de ingediende zienswijzen wordt bekeken of en op welke manier het OTB en het bestemmingsplan (op delen) worden aangepast. Hierna volgt het Tracebesluit (TB) en de bestemmingsplanwijziging. Als u naar aanleiding van het OTB en/of de concept-wijziging een zienswijze indient, kunt u bezwaar aantekenen op het TB en/of de bestemmingsplanwijziging. De Raad van State beoordeelt of dit bezwaar gegrond is.

Mocht u vinden dat u aantoonbaar nadeel heeft bij het TB/bestemmingsplan, dan kunt u op dat moment ook een verzoek tot nadeelcompensatie indienen. De afhandeling van deze schadeclaims volgt een aparte procedure. Een onafhankelijke commissie beoordeelt of nadeelcompensatie aan de orde is en wat de hoogte van compensatie is.

Tijdens de tweede fase van de studie wordt daarnaast een omgevingsproces ingericht met een informeel karakter. Dit proces heeft tot doel om te komen tot een zo goed mogelijk Voorkeursvariant aan het einde van fase 2a en de uitwerking naar het OTB/bestemmingsplan in fase 2b. Zo worden er onder andere bijeenkomsten met bewoners en belanghebbenden georganiseerd om belanghebbenden mee te laten denken over de uitwerking van de Voorkeursvariant. Momenteel wordt gezien hoe dit proces is vorm te geven. Contact met omwonenden loopt zoveel mogelijk via de vertegenwoordigers van bewonersorganisaties. Met hen zullen overleggen worden gepland.



Duur van de planstudie

Uit diverse reacties blijkt dat men betreurt dat het lang duurt voordat duidelijk is wat met de Ring Utrecht gaat gebeuren; er is sprake van een lange periode van onzekerheid. Helaas is dit onvermijdelijk. Aanpassingen aan met name snelwegen hebben gewoonlijk veel impact op de omgeving en zijn kostbaar. Dat geldt eens te meer voor de A27/A12. De Ring is immers één van de meest complexe verkeerskundige systemen in Nederland, gelegen in een waardevol gebied waar veel mensen wonen, werken en recreëren.

Om besluiten op een zorgvuldige wijze te nemen, is een wettelijke procedure vastgelegd. Daarnaast worden, juist ook in het geval van de Ring Utrecht, veel varianten en suggesties onderzocht. Ook dat kost tijd. Het is daarmee onvermijdelijk dat een besluit enige jaren vergt. De verwachting is wel dat de besluitvorming en realisatie voor de NRU sneller zal verlopen dan de besluitvorming/realisatie van de A27/A12.

