



Rijkswaterstaat  
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Mobiliteit in Midden-Nederland

↑verder

## Planstudie Ring Utrecht A27/A12

### Opbrengstnotitie meedenkbijeenkomsten december 2011



April 2012

## Inhoudsopgave:

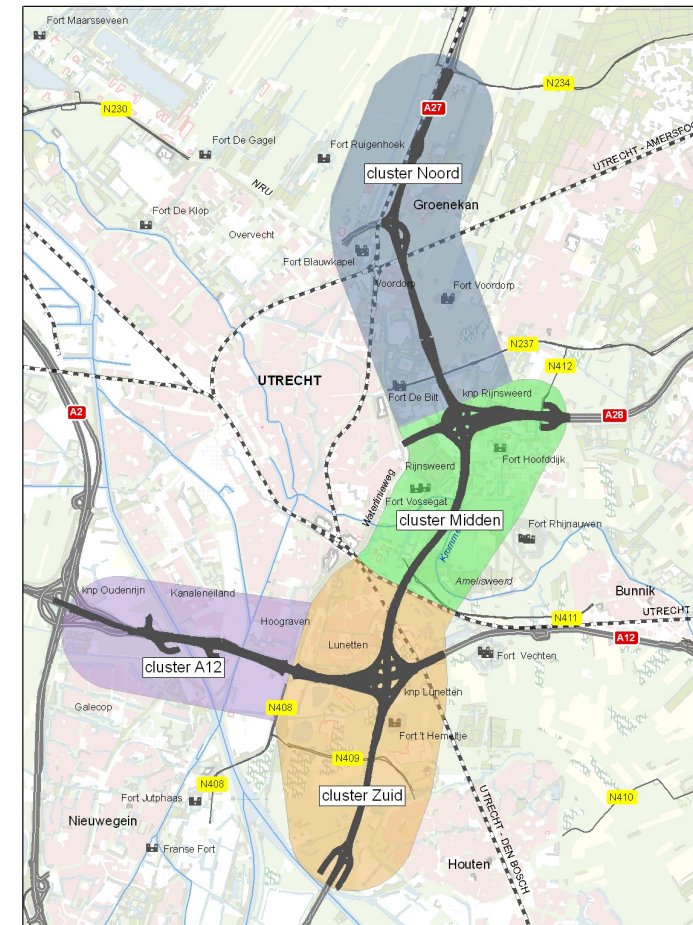
|   |    |
|---|----|
| Inleiding.....                                      | 3  |
| 1. Gezamenlijke/algemene opmerkingen en zorgen..... | 5  |
| 1.1. Geluid- en luchtkwaliteit                      | 5  |
| 1.2. Omgevingskwaliteit                             | 7  |
| 1.3. Ruimtebeslag                                   | 8  |
| 1.4. Verkeershinder                                 | 8  |
| 1.5. 130 Km/u                                       | 9  |
| 1.6. Meedenken                                      | 10 |
| 2. Cluster Noord.....                               | 11 |
| 2.1. Zorgen en belangen                             | 11 |
| 2.2. Ideeën   | 14 |
| 2.3. Vragen   | 17 |
| 3. Cluster Midden.....                              | 19 |
| 3.1. Zorgen en belangen                             | 19 |
| 3.2. Ideeën   | 23 |
| 3.3. Vragen   | 26 |
| 4. Cluster Zuid.....                                | 28 |
| 4.1. Zorgen en belangen                             | 28 |
| 4.2. Ideeën   | 30 |

Bijlage 1: toelichting Luchtkwaliteit en schermen lucht en geluid

Bijlage 2: aansluiting Utrecht Noord

Bijlage 3: beoordelingstabel geluidwalwoningen

Tracé en clusterindeling planstudie Ring Utrecht A27/A12



## **Inleiding**

In december 2011 heeft Rijkswaterstaat een aantal meedenkbijeenkomsten georganiseerd over de planstudie Ring Utrecht A27/A12. In drie clusters zijn wensen, zorgen en ideeën opgehaald. Het betreft de clusters Noord (Voordorp, Blauwkapel, Utrecht Noord, Groenekan), Midden (Rijnsweerd, Maarschalkerweerd, Amelisweerd, Rhijnauwen en de Uithof) en Zuid (Lunetten en ten zuiden van Lunetten). In deze notitie vindt u de opbrengst van deze bijeenkomsten. Het meedenktraject voor het cluster A12 is, vanwege gebrek aan belangstelling, nog niet opgestart. Dit cluster is minder urgent omdat deze wegverbreding niet voor 2020 in uitvoering gaat.

## **Achtergrond van de planstudie en proces**

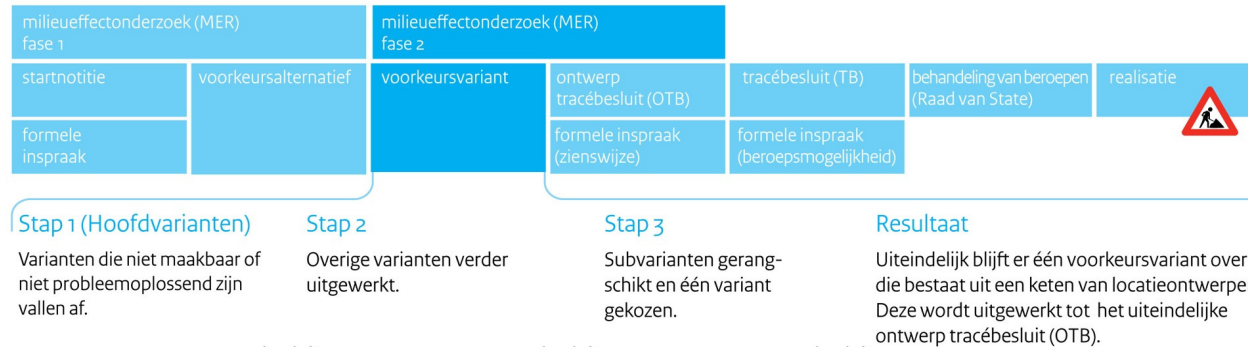
Het project Ring Utrecht A27/A12 bevindt zich in de tweede fase van de planstudie. In deze fase wordt het voorkeursalternatief, dat uitgaat van aanpassingen aan de A27 en de A12, verder uitgewerkt tot één Voorkeursvariant. Op dit moment zijn er namelijk nog vele subvarianten als uitwerking van het voorkeursalternatief mogelijk. Bij de uitwerking wordt onder andere gekeken naar de concrete uitvoering van de weg; aansluitingen, knooppunten en ongelijkvloerse kruisingen, fietsverbindingen en verbindingen voor natuur- en landschap. Het gaat hierbij niet alleen om verbetering van de bereikbaarheid maar ook om de omgevingskwaliteit en leefbaarheid rond de weg. Om de verschillende belangen zo goed mogelijk mee te kunnen wegen bij de keuze van de Voorkeursvariant organiseert Rijkswaterstaat gedurende de tweede fase van de planstudie een aantal meedenkbijeenkomsten met omgevingspartijen. De verwachting is dat de Voorkeursvariant eind 2012 wordt vastgesteld door het bevoegd gezag, de Minister van Infrastructuur en Milieu in overleg met de regionale overheden.

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. Ook in deze fase van het project wordt de omgeving actief betrokken bij de keuzes. Wanneer het OTB gereed is kan formeel worden ingesproken via een zienswijze. Na het Ontwerp Tracébesluit volgt het Tracébesluit (TB). Na behandeling van eventuele beroepen kan de realisatie van het project starten. De uitvoering start naar verwachting vanaf 2016.

Meer informatie over het proces van de planstudie Ring Utrecht is te vinden via [www.ikgaverder.nl/documenten](http://www.ikgaverder.nl/documenten)

## Proces planstudie Ring Utrecht

### Van voorkeursalternatief naar voorkeursvariant



### Inhoud van de notitie en leeswijzer

Een aantal van de vragen, ideeën en aandachtspunten die tijdens de meedenkbijeenkomsten naar voren kwamen, kan nu al concreet worden beantwoord. Sommige onderwerpen worden de komende periode nog verder uitgewerkt of komen in een latere fase van de planstudie aan bod. In deze notitie wordt voor alle vragen, ideeën en aandachtspunten beschreven hoe er mee wordt omgegaan. De planstudie is continu in ontwikkeling, wat steeds nieuwe inzichten oplevert. Deze notitie is daarom een momentopname (april 2012).

Voor het leesgemak en omdat veel ideeën en wensen locatiespecifiek zijn, zijn de drie clusters los van elkaar beantwoord. Er zijn echter ook vragen en zorgen die collectief leven bij de belanghebbenden. Deze hebben onder andere te maken met geluidhinder en luchtkwaliteit, het ruimtebeslag van de snelweg en het voornemen van de minister om op een aantal trajecten de maximumsnelheid te verhogen (130 km/u). Op deze gezamenlijke vragen en zorgen wordt in het eerste hoofdstuk ingegaan. Zo nodig komen deze onderwerpen ook locatiespecifiek nog aan bod in de uitwerking van de clusters.

### De opbrengst per cluster

In het vervolg van deze notitie wordt de opbrengst beschreven van de drie clusterbijeenkomsten. Daarbij wordt eerst gereageerd op de zorgen en belangen die zijn uitgesproken aan de verschillende tafels en in het plenaire gedeelte van de avond. Daarna wordt er een reactie gegeven op alle ideeën die zijn voortgekomen uit de gesprekken aan de tafels en per idee wordt aangegeven hoe deze verder gaat in het proces. Tot slot wordt er antwoord gegeven op vragen die deze avond zijn gesteld. Alle bijlagen waarin in deze notitie naar wordt verwezen staan op [www.ikgaverder.nl/documenten](http://www.ikgaverder.nl/documenten).

## 1. Gezamenlijke/algemene opmerkingen en zorgen

| 1.1.   | Geluid en Luchtkwaliteit  |  |
|--------|---|--|
| 1.1.1. | <p>De belanghebbenden geven aan zich veel zorgen te maken over het <b>effect</b> van geluidsbelasting en fijn stof op hun <b>gezondheid</b>. De belanghebbenden uit alle clusters willen dat de situatie rondom lucht en geluid in hun leefomgeving niet verergert, maar juist verbetert.</p> | <p>Doelstelling van de planstudie is dat de leefbaarheid, de geluidbelasting en de luchtkwaliteit (binnen de wettelijke kaders) in het algemeen verbeteren. De geluidbelasting en luchtkwaliteit en het effect daarvan op de gezondheid is een belangrijk zorgpunt. Om die reden heeft Rijkswaterstaat daar al in een vroegtijdig stadium van de studie aandacht voor.</p> <p>In de huidige fase vindt een inventarisatie plaats van de zorgen die leven onder de belanghebbenden. Er zijn 2 informatieavonden georganiseerd over lucht en geluid zodat belanghebbenden meer kennis over deze onderwerpen kunnen vergaren. Echter, in deze fase van het project is het te vroeg om heel concreet te kunnen worden over de eventueel te treffen maatregelen, aangezien nog niet bekend is hoe de weg er precies uit gaat zien. Daarom blijft het project Ring Utrecht ook in de volgende fase nauw contact onderhouden met alle belanghebbenden om de zorgen, ideeën en belangen zo goed mogelijk mee te kunnen nemen en samen te werken aan een goed eindresultaat van het project.</p> <p>In de volgende fase van de planstudie in 2013/2014 worden onderzoeken gedaan naar de effecten voor lucht en geluid. Rijkswaterstaat treft maatregelen, waar dat volgens de wet wordt voorgeschreven.</p> <p>Rijkswaterstaat wil op 3 manieren voorzien in de behoefte om meer duidelijkheid over deze leefbaarheidsaspecten en de eventuele maatregelen om deze te verbeteren:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Belanghebbenden (en belangstellenden) zo goed mogelijk informeren over de werking van de verschillende wet- en regelgeving, kaders en maatregelen (door het organiseren van informatieavonden, verzorgen van schriftelijke informatie etc.).</li> <li>• Inzicht geven in de verandering in deze leefbaarheidsaspecten op de verschillende locaties door de wegverbreding, inclusief mogelijke maatregelen. Hoe verder de studie is, hoe concreter dit kan. Zo worden</li> </ul> |

|        |  |  |
|--------|--|--|
|        |  | <p>bijvoorbeeld geluidmaatregelen in de volgende fase concreter uitgewerkt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De omgeving daar waar mogelijk zoveel mogelijk betrekken bij de invulling van maatregelen, zoals bijvoorbeeld de vormgeving van schermen.</li> </ul> <p>Voor meer informatie over luchtkwaliteit en maatregelen voor lucht en geluid, zie bijlage 2 op <a href="http://www.ikgaverder.nl/documenten">www.ikgaverder.nl/documenten</a>.</p>  |
| 1.1.2. | De belanghebbenden willen weten of de <b>nieuwe Wet Geluidhinder</b> er voor zorgt dat de situatie beter wordt of niet.  | <p>De nieuwe Wet Geluidhinder (SWUNG-1) is onder andere bedoeld om omwonenden van de snelweg en het spoor beter te beschermen tegen geleidelijke toename van geluid door het geluid te monitoren en geluidplafonds na te leven.</p> <p>In de vervolgfase van het project (bij het opstellen van het MER en OTB: 2013/2014) wordt in kaart gebracht wat de geluideffecten per locatie zijn en welke maatregelen moeten worden getroffen om geluidhinder te verminderen en aan de wettelijke norm te voldoen.</p>  |
| 1.1.3. | De belanghebbenden van alle drie de clusters maken zich zorgen om de <b>cumulatieve effecten</b> van verschillende geluidbronnen. Het gaat daarbij vooral om de cumulatie van de A27, de A28, de NRU, de Waterlinieweg en de verschillende spoorwegen. | <p>In de Wet Geluidhinder, die nu nog van toepassing is, wordt geen rekening gehouden met de cumulatieve effecten van verschillende geluidbronnen. Echter, de nieuwe geluidwet SWUNG-1, die waarschijnlijk nog dit jaar ingaat, berekent de geluidproductieplafonds voor de snelwegen wel door het geluid van alle snelwegen in een gebied bij elkaar op te tellen. De plafonds voor het spoor worden in de nieuwe geluidwet apart berekend en niet opgeteld bij het geluid voor de snelwegen. De geluidbelasting voor gemeentelijke en provinciale wegen (het onderliggend wegennet) valt onder de Wet Geluidhinder (in de toekomst SWUNG-2) en wordt niet opgeteld bij het geluid van de snelwegen.</p> <p>In de studie van de verschillende varianten worden de geluideffecten van het overlappend studiegebied A27/NRU afgestemd en waar nodig gecumuleerd in beeld gebracht (conform de MER-richtlijnen).</p> <p>Voor meer informatie over de nieuwe geluidwet SWUNG-1, <a href="http://www.ikgaverder.nl/documenten">www.ikgaverder.nl/documenten</a>.</p> |

|                                |  |  |
|--------------------------------|--|--|
| 1.1.4.                         | Om de geluidoverlast te beperken willen de belanghebbenden dat er zoveel mogelijk gekozen wordt voor een <b>geluidreducerend wegdek</b> .  | Bij rijkswegen is de minimumeis dat ZOAB (Zeer Open Asfalt Beton) wordt gebruikt, tenzij het technisch niet haalbaar is. ZOAB zorgt voor een geluidreductie ten opzichte van andere wegdekken. Tweelaags ZOAB heeft een extra geluidreducerend effect van ongeveer 2 decibel ten opzichte van enkellaags ZOAB en is één van de maatregelen die kan worden ingezet bij overschrijding van een geluidproductieplafond. In het vervolg van de planstudie wordt bekeken welke maatregelen moeten worden getroffen om geluidhinder te verminderen en aan de wettelijke norm te voldoen.   |
| 1.1.5.                         | De belanghebbenden van alle drie de avonden geven aan meer uitleg te willen over de <b>werking van geluid- en luchtschermen</b> . Zij willen weten welke mogelijkheden er zijn en hoe deze zich tot elkaar verhouden in kosten en baten. | <p>Om aan de wens van de belanghebbenden tegemoet te komen hebben Milieucentrum Utrecht / Mobiliteitsplatform Utrecht, Natuur en Milieufederatie Utrecht en Rijkswaterstaat op 29 februari 2012 een informatieavond georganiseerd over luchtkwaliteit en maatregelen voor lucht en geluid. In november 2011 is een soortgelijke avond over de nieuwe geluidswet SWUNG georganiseerd.</p> <p>Tijdens deze avond zijn de verschillende mogelijkheden die er zijn voor geluid- en luchtschermen ook aan bod gekomen. Alle deelnemers aan de meedenkbijeenkomsten zijn voor de avond uitgenodigd.</p> <p>Voor meer informatie over luchtkwaliteit en maatregelen voor lucht en geluid, zie bijlage 1 op <a href="http://www.ikgaverder.nl/documenten">www.ikgaverder.nl/documenten</a></p> |
| <b>1.2. Omgevingskwaliteit</b> |  |  |
| 1.2.1.                         | In alle drie de clusters geven de belanghebbenden aan zeer veel waarde te hechten aan het <b>behoud van het groen</b> in de wijken.  | Het behoud van het groen in de wijken is een belangrijk aandachtspunt. Rijkswaterstaat houdt in de uitwerking van de plannen zoveel als mogelijk rekening met de belangen en wensen in de omgeving. Er zijn nog meerdere ontwerpvarianten van de weg in onderzoek. Binnen de verschillende varianten wordt gekeken naar het ruimtebeslag van de planstudie in de omgeving en de aanvullende maatregelen die hierbij mogelijk zijn.   |
| 1.2.2.                         | Daarnaast hechten de belanghebbenden zeer aan het <b>behoud van ecologische, landschappelijke en culturele waarden en stiltegebieden</b> .   | Alle genoemde aspecten worden meegewogen in de trechterstappen om tot een Voorkeursvariant te komen. Ook na vaststelling van de Voorkeursvariant, in de OTB fase, worden deze aspecten nader onderzocht in het Milieu Effect Rapport (MER).  |

|             |  |  |
|-------------|--|--|
| 1.2.3.      | Hoe wordt het <b>groen</b> dat door de wegverbreding moet verdwijnen <b>gecompenseerd</b> ?  | Rijkswaterstaat is verplicht om groen te compenseren, als dat noodzakelijk is vanuit de Boswet, de Flora- en Faunawet, de Natuurbeschermingswet en als het de Ecologische Hoofdstructuur betreft. Inmiddels zijn alle waarden in kaart gebracht en is een jaarrond inventarisatie gedaan om te kijken welke plant- en diersoorten aanwezig zijn.   |
| 1.2.4.      | Vrijwel alle <b>onderdoorgangen</b> worden door de belanghebbenden van de drie clusters aangemerkt als <b>onprettig</b> door het gebrek aan licht.   | De ideeën die zijn verzameld tijdens de meedenkbijeenkomsten worden meegenomen in de locatieontwerpen van de onderdoorgangen. Rijkswaterstaat heeft studenten van de Universiteit van Utrecht gevraagd om naar het aspect licht bij onderdoorgangen onderzoek te verrichten. Naar verwachting worden de resultaten van dit onderzoek voor de zomer opgeleverd.   |
| <b>1.3.</b> | <b>Ruimtebeslag</b>  |  |
| 1.3.1.      | Op alle drie de avonden spreken de belanghebbenden uit meer zicht te willen hebben op het <b>ruimtebeslag</b> van de verschillende hoofdsystemen bij de <b>eigen woning</b> . Er is behoefte aan inzicht in de bandbreedte van de verschillende ontwerpen. | Rijkswaterstaat begrijpt dat de onzekerheid grote impact heeft en gaat in gesprek met de belanghebbenden om zoveel mogelijk informatie te geven over de stand van zaken van de ontwerpen. Omdat er nog verschillende varianten bestaan, kan op dit moment nog geen uitsluitsel worden gegeven over het exacte ruimtebeslag. Daar waar de wegverbreding mogelijk percelen raakt, gaat Rijkswaterstaat persoonlijke gesprekken aan met de eigenaren van de percelen. |
| 1.3.2.      | Belanghebbenden uiten hun <b>zorgen</b> over het <b>ruimtebeslag</b> van de weg. Op de drie meedenkbijeenkomsten komt de duidelijke wens voor zo min mogelijk ruimtebeslag naar voren.   |  |
| 1.3.3.      | Men wil de weg niet dichterbij de wijk of eigen huizen toe. Soms staan <b>belangen</b> hier <b>haaks</b> op elkaar als het over symmetrisch of asymmetrisch (naar links of naar rechts) aanleggen van de weg gaat.   |  |
| <b>1.4</b>  | <b>Verkeershinder</b>  |  |
| 1.4.1.      | Belanghebbenden maken zich zorgen om toenemend sluipverkeer & belasting van het <b>onderliggend wegennet</b> .   | De toe- of afname van de belasting van het onderliggend wegennet wordt door Rijkswaterstaat met verkeerskundige berekeningen in beeld gebracht. De verwachting is dat door de verbreding van de A27 en de A12 het sluipverkeer   |



|             |   |  |
|-------------|---|--|
|             |   | en daarmee de belasting van het onderliggend wegennet zal afnemen.   |
| 1.4.2.      | De belanghebbenden maken zich zorgen over <b>overlast</b> die er tijdens de <b>realisatie</b> van de verbreding van de A27 zal zijn, zoals claxons, achteruitrijdende voertuigen met piepjes en de hoeveelheid bouwverkeer.                         | Werken aan een weg zonder hinder is niet mogelijk. Rijkswaterstaat wil de hinder voor zowel de omgeving als het verkeer zoveel mogelijk beperken. Om dat te bereiken, wordt vooraf veel gedaan om goede afspraken te maken. Rijkswaterstaat houdt de bouwhinder zo beperkt mogelijk door intensieve samenwerking en afstemming met gemeenten, provincies, waterschappen, aannemers, NS, busmaatschappijen en het bedrijfsleven in de regio. Ook via verkeersmaatregelen en het aanbieden van alternatieven aan automobilisten gedurende de werkzaamheden (bv OV-passen, telewerkvoorzieningen) probeert Rijkswaterstaat de verkeershinder te beperken. Het minimaliseren van hinder tijdens werkzaamheden is een aandachtspunt dat wordt meegenomen in de marktbenadering richting de aannemer die het project gaat uitvoeren.   |
| <b>1.5.</b> | <b>130 km/u</b>   |  |
| 1.5.1.      | De belanghebbenden van alle drie de clusters maken zich ernstig zorgen om het voorgenomen besluit van de minister om op een aantal trajecten 130 km/u te gaan rijden. Zij vragen zich af wat de <b>gevolgen</b> zijn voor hun <b>leefomgeving</b> . | <p>De Tweede Kamer heeft op 22 december 2011 een motie aangenomen waarin de regering wordt verzocht de maximumsnelheid niet te verhogen op trajecten waar extra investeringen nodig zijn in maatregelen voor luchtkwaliteit. Dit betekent dat de maximumsnelheid op een aantal trajecten niet kan worden verhoogd binnen de wettelijke normen voor luchtkwaliteit. Dit kabinet laat de maximumsnelheid op de A12 (80 km op de parallelbaan en 100 km op de hoofdrijbaan) tussen Oudenrijn en Lunetten ongewijzigd. Dat geldt ook voor de A12 Woerden – knooppunt Oudenrijn, de A12 Knooppunt Oudenrijn – parkeerplaats de Forten, de A27 knooppunt Lunetten – Houten en de A27 knooppunt Everdingen - Lexmond. Het kabinet heeft dus besloten de snelheden op deze snelwegen in de regio Utrecht op korte termijn niet te verhogen naar 130 km/u.</p> <p>Tussen knooppunt Lunetten en Utrecht Noord blijft de snelweg 100 kilometer per uur. Op de A28 tussen Rijnsweerd en Hoevelaken gaat een dynamische snelheid gelden ('s avonds en 's nachts 130 kilometer per uur).</p> <p>Voor het stuk van de A27 ten noorden van Utrecht (richting Hilversum) moet</p> |

|             |   |   |
|-------------|---|---|
|             |   | <p>nog een beoordeling van de effecten van een verhoging van de maximum snelheid naar 130 km/u op de beschermde natuur plaatsvinden. De Minister verwacht dit halverwege dit jaar te hebben afgerond.</p> <p>De brief van de minister aan de Tweede Kamer is te vinden via <a href="http://www.rijksoverheid.nl">www.rijksoverheid.nl</a> (8 februari 2012; Uitwerking uitrol verhoging maximumsnelheid autosnelwegen in verband met aangenomen motie over luchtkwaliteit).</p>   |
| <b>1.6.</b> | <b>Meedenken</b>  |   |
| 1.6.1.      | <p>Een aantal belanghebbenden geeft aan <b>beperkt vertrouwen</b> te hebben in het meedenkproces en te twijfelen of zij wel invloed hebben op het eindresultaat. Men hamert op de waarde die meedenken kan/moet hebben.</p> | <p>De aanpak in de tweede fase van de planstudie Ring Utrecht is er op gericht de omgeving intensief in het planvormingsproces te betrekken. De belanghebbenden kennen de omgeving immers het beste. Het doel van het betrekken van de omgeving is te komen tot een Voorkeursvariant met oog voor lokale belangen, ideeën en leefbaarheidsaspecten. Voor het projectteam is het belangrijk van de omgeving te horen wat er leeft, welke ideeën en zorgen er zijn en waar de belangen liggen. Zowel bij de NRU als de A27/A12 worden belanghebbenden actief betrokken door middel van meedenkbijeenkomsten en inpassingsateliers. In deze fase kunnen de belanghebbenden actief hun belangen kenbaar maken en worden wensen en ideeën uit de omgeving in kaart gebracht. Ook kunnen belanghebbenden aangeven welke aspecten zij betekenisvol vinden voor het ontwerp. Dit document geeft een eerste overzicht van alle ideeën en de kansrijke ideeën die worden meegenomen in het vervolg van de studie.</p> |

## 2. Cluster Noord

Op de avond van Cluster Noord waren 3 tafels waaraan belanghebbenden konden meedenken. Deze waren als volgt ingedeeld:

- Voordorp, Voordorpsedijk en Biltse Rading
- Biltsestraatweg, Utrechtseweg en Knooppunt Rijnsweerd
- Aansluiting Utrecht-Noord tot Bilthoven (inclusief Blauwkapel en Groenekan)

| <b>2.1. Zorgen en belangen</b>  |   |  |
|---------------------------------|---|--|
| <b>Geluid en Luchtkwaliteit</b> |   |  |
| 2.1.1.                          | De belanghebbenden willen graag dat er <b>tweelaags ZOAB</b> aangelegd wordt ter hoogte van Voordorp.   | In het vervolg van de planstudie, in de aanloop naar het OTB en de MER, wordt bekeken welke maatregelen voor het verminderen van de geluidhinder moeten worden getroffen. Tweelaags ZOAB is één van de maatregelen die tot de mogelijkheden behoort voor het gedeelte van de A27 bij Voordorp. |
| 2.1.2.                          | De belanghebbenden geven aan dat het <b>geluid vanaf de boog</b> van de A28 naar de A27 over de weilanden voor veel overlast zorgt.   | In het geluidonderzoek voorafgaand aan het Milieueffectrapport (MER) en het Ontwerp Tracébesluit (OTB) wordt gekeken naar geluidseffecten en -maatregelen. Ook de boog van de A28 naar de A27 wordt in het geluidonderzoek meegenomen.   |
| 2.1.3.                          | De belanghebbenden geven aan dat de <b>bogen van de aansluiting Utrecht-Noord</b> een geluidlek vormen en het is de wens om hier maatregelen tegen te treffen. Op dit moment staan er op de bogen van de aansluiting Utrecht-Noord geen geluidschermen.   | In het vervolg van de planstudie wordt gekeken welke maatregelen genomen moeten worden. Ook de bogen van aansluiting Utrecht-Noord worden in het geluidonderzoek meegenomen.   |
| 2.1.4.                          | De bewoners van Groenekan geven aan dat de <b>verzorgingsplaatsen</b> ten hoogte van Groenekan ( <b>geluid</b> )overlast veroorzaken en zij vragen zich af wat hier tegen gedaan kan worden.  | De overlast van de verzorgingsplaatsen is bekend bij Rijkswaterstaat. In het verleden zijn voor een deel van de overlast al maatregelen getroffen (d.m.v. anti-zichtscherm). Het project Ring Utrecht geeft geen aanleiding om maatregelen te treffen bij de verzorgingsplaatsen.              |
| <b>Omgevingskwaliteit</b>       |   |  |
| 2.1.5.                          | De bewoners van de wijk Voordorp maken zich ernstig zorgen om het <b>behoud</b> van de <b>parkstrook</b> tussen de snelweg en de woningen. Vooral het behoud van de oude populieren vinden zij erg belangrijk. De belanghebbenden <b>verschillen van mening</b> of behoud van het groen belangrijker is dan het uitbreiden van geluidmaatregelen (die ook ruimte vragen). | Binnen de verschillende varianten wordt gekeken naar het ruimtebeslag van de verbreding van de weg en de aanvullende (geluid)maatregelen die hierbij nodig zijn. Er zijn nog meerdere varianten in onderzoek. Het behoud van de parkstrook is daarbij een belangrijk aandachtspunt.            |

|                     |   |   |
|---------------------|---|---|
| 2.1.6.              | De <b>toegang tot het Noorderpark</b> wordt door de belanghebbenden benoemd als belangrijke kwaliteit in het gebied.  | Zowel bij het project NRU als bij de A27 wordt de toegang vanuit o.a. Overvecht, Blauwkapel en Voordorp als belangrijk aandachtspunt genoemd. Rijkswaterstaat en gemeente Utrecht kijken gezamenlijk welke mogelijkheden er zijn om de toegang open te houden en waar mogelijk te verbeteren.   |
| 2.1.7.              | De belanghebbenden benoemen de <b>recreatieve waarde</b> van de <b>Voordorpsedijk</b> .   | De recreatieve waarde van de Voordorpsedijk is groot. Hij wordt gebruikt door fietsers, joggers en veel mensen bezoeken de maneges. Bekeken wordt of de recreatieve functie wordt verminderd als gevolg van de wegverbreding, maar ook of er kansen zijn om de recreatieve functie te verbeteren door te kijken naar de vormgeving van het viaduct onder de A27.  |
| 2.1.8.              | Het smalle pad tussen het water en de zuidkant van <b>viaduct Utrechtseweg</b> is in slechte staat.   | Het probleem is gesignaleerd: doordat er geen beton onder de weg ligt, wordt de weg steeds kapot gereden. Hierdoor wordt het pad modderig. Als oplossing wordt in overleg met de gemeente Utrecht een verhard wandelpad aangelegd in combinatie met een faunapassage. De gemeente Utrecht is hiervoor de opdrachtgever en zal voor de faunapassage een WBR vergunning (Wet Beheer Rijkswaterstaatswerken) gaan aanvragen.   |
| 2.1.9.              | Bewoners van Voordorp geven aan last te hebben van de <b>verlichting van de snelweg</b> .   | Door snelwegen te verlichten neemt de veiligheid voor het verkeer toe. Verlichting kan voor overlast zorgen. Rijkswaterstaat zoekt daarom steeds naar manieren om overlast te verminderen. Er zijn nieuwe vormen van verlichting in ontwikkeling waarbij de lichtbundel meer geconcentreerd is op het weggedeelte en daardoor minder uitstraling heeft op de omgeving van de weg. Indien er bij de aanpassing van de weg nieuwe verlichting moet worden aangebracht wordt gekeken of deze techniek op de gewenste locaties toepasbaar is. |
| <b>Ruimtebeslag</b> |   |   |
| 2.1.10.             | Bewoners van Voordorp vragen zich af hoe breed de <b>A27</b> wordt en hoe dicht deze bij de bebouwing komt?   | Tussen Rijnsweerd en Utrecht Noord wordt de A27 uitgebreid met één extra rijstrook in beide rijrichtingen. Hoe het exacte ruimtebeslag eruit komt te zien wordt de komende periode nader onderzocht. Er wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de eigen grond van Rijkswaterstaat en daar waar mogelijk geoptimaliseerd om het ruimtebeslag zo beperkt mogelijk te laten zijn. De varianten symmetrisch en asymmetrisch worden op de volgende meedenkbijeenkomst toegelicht, samen met het globale ruimtebeslag.                       |
| 2.1.11.             | De belanghebbenden vragen zich af wat het <b>effect</b> is van een symmetrisch/asymmetrisch <b>ontwerp</b> op ruimtebeslag tussen Rijnsweerd en Utrecht-Noord. Hier staan de belangen over naar links of naar rechts aanleggen van het hoofdsysteem tegenover elkaar. Bewoners vragen zich af hoeveel eigen grond Rijkswaterstaat kan gebruiken en of er een optimalisatieslag gemaakt kan worden op het <b>ruimtebeslag</b> te beperken. |   |

|  |  |  |  |
|--|--|--|--|
| 2.1.12.  | Ook het ruimtebeslag dat nodig is voor <b>verbreding van onderdoorgangen</b> , bijvoorbeeld op de Utrechtseweg, wordt als zorgpunt aangeven.   |  |  |
| <b>Onderdoorgang Utrechtseweg</b>              |  |  |  |
| 2.1.13.  | De onderdoorgang Utrechtseweg wordt door de belanghebbenden als <b>onprettig</b> ervaren doordat deze erg donker is.   |  | Rijkswaterstaat heeft studenten van de Universiteit van Utrecht gevraagd om het aspect licht bij onderdoorgangen te onderzoeken. Naar verwachting worden de resultaten voor de zomer opgeleverd. Op basis hiervan wordt gekeken of er kansrijke maatregelen zijn die gebruikt kunnen worden in de verdere uitwerking van deze onderdoorgang.   |
| 2.1.14.  | De omwonenden van de Utrechtseweg maken zich zorgen over de <b>veiligheid van de onderdoorgang</b> na verbreding. Het felle tegenlicht kan ervoor zorgen dat het verkeerslicht pas erg laat wordt opgemerkt. |  | Deze zorg is een aandachtspunt bij de nadere uitwerking van een verbreding van deze onderdoorgang. Als er maatregelen nodig zijn, zal er overleg plaatsvinden met de gemeenten Utrecht en De Bilt en de provincie Utrecht over de vormgeving.  |
| 2.1.15.  | De belanghebbenden ervaren <b>overlast</b> van de <b>onderdoorgang Utrechtseweg</b> . Deze wordt ervaren als een klankkast van geluid.   |  | Bij de verdere uitwerking van de verbreding van de A27 ter hoogte van de Utrechtseweg wordt ook gekeken naar mogelijkheden om de geluidsoverlast van de onderdoorgang te verminderen. Rijkswaterstaat werkt hierin samen met de gemeenten Utrecht en De Bilt en met de Provincie Utrecht.  |
| <b>Verkeershinder (ook tijdens realisatie)</b> |  |  |  |
| 2.1.16.  | In cluster Noord worden voor de Koningin Wilhelminaweg, de Biltse Rading en de Utrechtseweg specifiek de zorgen over <b>toenemend sluijverkeer</b> geuit.  |  | De verwachting is dat het sluijverkeer na de verbreding van de A27 en de opwaardering van de NRU zal afnemen. Zoveel mogelijk voorkomen van sluijverkeer tijdens de uitvoering is een aandachtspunt dat zal worden meegenomen in de marktbenadering richting de aannemer die het project gaat uitvoeren.   |
| 2.1.17.  | Specifiek voor de Utrechtseweg maken de belanghebbenden zich zorgen over <b>overlast door bouwverkeer</b> tijdens de realisatie.   |  | Werken aan een weg zonder hinder is niet mogelijk. Rijkswaterstaat wil de hinder voor zowel de omgeving als het verkeer zoveel mogelijk beperken. Om dat te bereiken, wordt vooraf veel gedaan om goede afspraken te maken. Rijkswaterstaat houdt de bouwhinder zo beperkt mogelijk door intensieve samenwerking en afstemming met gemeenten, provincies, waterschappen, aannemers, NS, busmaatschappijen en het bedrijfsleven in de regio. Ook via verkeersmaatregelen en het aanbieden van alternatieven aan automobilisten gedurende de werkzaamheden (bv OV-passen, telewerkvoorzieningen) |

|                          |  |  |  |
|--------------------------|--|--|--|
|                          |  |  | probeert Rijkswaterstaat de verkeershinder te beperken. Het minimaliseren van hinder tijdens werkzaamheden is een aandachtspunt dat wordt meegenomen in de marktbenadering richting de aannemer die het project gaat uitvoeren.  |
| 2.1.18.                  | De bewoners van Blauwkapel maken zich zorgen om de <b>aantrekkelijke werking</b> van de verbrede NRU.  |  | De gevolgen van het verbreden van de NRU en de maatregelen die nodig zijn om eventuele nadelige effecten te compenseren worden beschreven in het Milieueffectrapport van het project NRU. Daarnaast wordt in de studie A27 rekening gehouden met de verbreding van de NRU.   |
| 2.1.19.                  | De belanghebbenden vragen zich af of de <b>nieuwbouw</b> op het voormalige <b>Veemarktterrein</b> in de planstudie is meegenomen.  |  | De uitbreiding van het Veemarktterrein is in de verkeersberekeningen meegenomen. Ook wordt een geluidscherm geplaatst ter hoogte van de nieuwbouwwijk.   |
| <b>Samenhang met NRU</b> |  |  |  |
| 2.1.20.                  | De deelnemers maken zich zorgen over een goede <b>afstemming</b> tussen beide <b>projecten</b> , bijvoorbeeld bij het Robert Kochplein waar deze projecten op elkaar aansluiten. |  | Gemeente Utrecht, provincie Utrecht, Bestuur Regio Utrecht (BRU) en Rijkswaterstaat hebben regelmatig overleg en stemmen de inhoud van beide projecten met elkaar af. In bijlage 2 treft u een overzicht van de aandachtspunten en mogelijkheden bij het vormgeven van de aansluiting Utrecht Noord en het Robert Kochplein.     |
| 2.1.21.                  | De belanghebbenden maken zich zorgen over de <b>ongelijkheid in het trechteringsproces</b> die er lijkt te zijn tussen de NRU en de planstudie Ring.                             |  | Gedurende de uitwerking van de verschillende varianten trekken rijk en regio gelijk op. Op 9 februari heeft zowel voor de NRU als de A27 een eerste trechtering plaatsgevonden. Ook is er afgesproken om in de toekomstige besluitvorming samen op te trekken en tegelijk tot een vaststelling van de Voorkeursvariant te komen. |

|             |  |  |   |
|-------------|--|--|---|
| <b>2.2.</b> | <b>Ideeën</b>  |  |   |
|             | <b>Ideeën voor beperken geluidsoverlast en verbetering luchtkwaliteit</b>  |  |   |
| 2.2.1.      | Bewoners van de Biltse Rading en de Utrechtseweg geven aan veel overlast te ervaren van het <b>“gedeng” geluid op de viaducten</b> . |  | Het “gedeng”geluid wordt veroorzaakt door het verkeer dat over de voegen rijdt. Bij de realisatie van het project Ring Utrecht wordt gekeken of op alle viaducten die Rijkswaterstaat aanpakt geluidsarme fluistervoegen kunnen worden aangebracht.   |
| 2.2.2.      | De belanghebbenden zien graag <b>geluidmaatregelen</b> voor het recreatiegebied aan de Voordorpsedijk.                               |  | De Wet Geluidhinder en in de toekomst SWUNG-1 gaat over de geluidbelasting bij woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen. De woningen aan de Voordorpsedijk worden in het onderzoek meegenomen. Een recreatiegebied is geen geluidgevoelige bestemming volgens de wet. In de vervolgfase van het project (bij het opstellen van het MER en OTB) wordt wel in beeld gebracht wat |

|  |  |   |
|--|--|---|
|  |  | het geluideffect in het recreatiegebied is.   |
| 2.2.3.                                       | De bewoners rond de aansluiting Bilthoven wensen een <b>zandwal</b> langs de Nieuwe Wetering.  | Vanuit de planstudie A27/A1 (een ander project van Rijkswaterstaat, dat ook invloed heeft op de aansluiting Bilthoven) is onderzoek gedaan naar het effect van een zandwal. Hieruit blijkt dat een dergelijke maatregel maar beperkt effect heeft en voor weinig mensen voordeel oplevert. Het ligt meer voor de hand om aanvullend aan de maatregelen die bij de A27/A1 worden genomen (tweelaags ZOAB) te kijken naar mogelijke maatregelen bij de provinciale weg, die ook voor veel geluidsoverlast zorgt. Er heeft overleg plaatsgevonden tussen Rijkswaterstaat (project A27/A1) en bewoners van de Nieuwe Wetering en daarin is afgesproken om een nieuwe afspraak te plannen waar de provincie bij uitgenodigd wordt.   |
| 2.2.4.                                       | Een aantal deelnemers hebben het idee dat de <b>geluidschermen</b> langs de A27 beter zullen functioneren als deze een <b>andere vorm</b> hebben, bijvoorbeeld door deze naar voren te hellen i.p.v. naar achteren | Voor het effect op de geluidbelasting achter een scherm is, naast de lengte en hoogte, ook de afstand van de top van het scherm ten opzichte van de weg belangrijk. Daarbij geldt; hoe dichterbij, hoe effectiever. Door het geluidscherm voorover of achterover te laten hellen, verandert die afstand wel maar niet zoveel dat er sprake is van een significant effect. Wanneer de vormgeving zodanig wordt aangepast dat de top boven de weg komt, is wél sprake van een significante verbetering. In het jargon wordt dan over een “luifel” gesproken (zoals bij Zeist en Dordrecht). Een luifel is, voor de achterliggende woningen effectiever dan een scherm van dezelfde hoogte. Het voor- of achterover hellen van een scherm is belangrijk voor de reflectie van geluid naar de overkant van de weg. Een glad rechtopstaand scherm reflecteert geluid naar de overkant. Door het scherm onder een hellingshoek, van 10-15 graden achterover of 20 graden voorover, te plaatsen kan dit nadelige effect in veel situaties worden verminderd. |
| 2.2.5.                                       | Bewoners vragen aandacht voor maatregelen voor geluid en lucht in de nieuwe woonwijk op het <b>Veemarktterrein</b> .   | De gemeente Utrecht is initiatiefnemer van de nieuwe (duurzame) woonwijk. Rijkswaterstaat en de gemeente Utrecht zorgen er gezamenlijk voor dat er een geluidscherm komt om de overlast van geluid in de nieuwe woonwijk te beperken.   |
| <b>Ideeën voor ruimtelijke verbeteringen</b> |  |   |
| 2.2.6.                                       | Het idee wordt geopperd de <b>aansluiting Utrecht-Noord</b> te <b>verlagen</b> of deze te ontwerpen in ‘Haarlemmermeer’-vorm.  | Rijkswaterstaat heeft, samen met de gemeente Utrecht gekeken naar de ideeën van de bewoners. Uit de analyse blijkt dat een verdiepte ligging van de aansluiting Utrecht Noord complex is en veel impact heeft op zowel het  |

|  |   |   |
|--|---|---|
|  |   | ontwerp, de verkeerveiligheid en de omgeving. De aansluiting ombuigen tot een Haarlemmermeer-vorm is technisch wel haalbaar, maar is geen verbetering voor de doorstroming en levert ook geen verbetering op voor de leefbaarheid. Om deze redenen worden deze varianten niet verder uitgewerkt. Een aantal varianten wordt wel verder uitgewerkt. In bijlage 2 op <a href="http://www.ikgaverder.nl/documenten">www.ikgaverder.nl/documenten</a> treft u een overzicht van de ontwerpvarianten die door Rijkswaterstaat onderzocht zijn en welke wel/niet nader worden uitgewerkt. |
| 2.2.7.   | De belanghebbenden zien graag dat de <b>diverse gebieden</b> rond de aansluiting Utrecht-Noord (Noorderpark, Blauwkapel, etc.) met elkaar <b>verbonden</b> worden. Dit kan met groen, hydrologisch of wellicht op een andere manier.  | Zowel vanuit het project NRU als de Ring A27 wordt gekeken hoe de verbinding tussen het gebied ten oosten van de A27, via Voordorp en Blauwkapel naar het Noorderpark beter met elkaar kan worden verbonden. Rijkswaterstaat kijkt hierbij naar een betere vormgeving van de onderdoorgang A27 bij de Voordorpsedijk. Vanuit de NRU worden diverse mogelijkheden verder uitgewerkt om de verbinding met het Noorderpark te verbeteren.  |
| 2.2.8.   | Bewoners van Voordorp wensen dat het knooppunt Robert Kochplein <b>verlaagd</b> wordt.  | Dit idee wordt verder uitgewerkt in de planstudie Ring Utrecht NRU.   |
| 2.2.9.   | De belanghebbenden maken de wens kenbaar voor een <b>fietsverbinding</b> langs de A27 zolang deze niet interfereert met de plannen voor een ecologische verbinding over de Utrechtseweg heen.   | De mogelijkheden van een fietsverbinding langs de A27 worden nader besproken met de Dienst Landelijk Gebied (DLG) en de provincie Utrecht.  |
| <b>Ideeën voor verkeerskundige veranderingen</b> |   |   |
| 2.2.10.  | Bewoners van Voordorp stellen voor dat de <b>noordelijke 'pootjes'</b> van de aansluiting Veemarkt afgeknipt worden. Deze zouden het meeste overlast veroorzaken en verkeerskundig weinig toevoegende waarde hebben. Bewoners van de Utrechtseweg vrezen meer sluipverkeer als de noordelijke pootjes van de aansluiting Veemarkt worden afgeknipt. | De Noordelijke 'pootjes' van de aansluiting Veemarkt zijn van groot belang voor de bereikbaarheid en de ontsluiting van zowel de gemeente De Bilt als de gemeente Utrecht. Indien deze pootjes er niet meer zouden zijn zou dit leiden tot extra sluipverkeer in de wijken (waaronder de Utrechtseweg) en daarmee een verslechtering van de leefbaarheid langs de routes waar dit verkeer gaat rijden.  |
| 2.2.11.  | Er wordt voorgesteld dat de NRU lokaal, regionaal en landelijk verkeer gaat <b>ontweven</b> .   | Slechts 10% van het verkeer op de NRU is doorgaand verkeer (van A27 naar A2 en vice versa). Het ontweven van lokaal, regionaal en landelijk verkeer is daarmee geen kansrijke maatregel om de verkeerskundige situatie te verbeteren.   |
| 2.2.12.  | De Firma <b>Agterberg</b> gaat liever niet met de voertuigen over de (gedowngrade) Utrechtseweg en is in overleg met de provincie over een  | Rijkswaterstaat, de provincie, de gemeente Utrecht en de firma Agterberg kijken gezamenlijk of de wens van firma Agterberg past binnen het beleid van de  |



|  |  |  |   |
|--|--|--|---|
|  | andere <b>ontsluiting</b> parallel aan de A27, aansluitend op de aansluiting Veemarkt (Biltse Rading).   |  | provincie Utrecht en het ontwerp van de verbreding van de A27.  |
| <b>Ideeën voor de onderdoorgang Utrechtseweg</b> |  |  |   |
| 2.2.13.  | Om de sociale veiligheid van onderdoorgang Utrechtseweg te verbeteren willen de belanghebbenden in de eerste plaats dat er <b>meer (zon)licht</b> invalt.        |  | Bij het ontwerp van de aanpassing van het viaduct wordt lichtinval meegenomen als één van de wensen uit de omgeving.  |
| 2.2.14.  | Tevens wensen de belanghebbenden dat er <b>anti-duifstrips</b> worden aangebracht om nestelende duiven te weren.   |  | Dit punt wordt meegenomen bij het ontwerp van de aanpassing van het viaduct. Omdat dit niet eerder dan in 2016 is voorzien, zal Rijkswaterstaat intern onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om deze overlast eerder te beperken.   |
| 2.2.15.  | De belanghebbenden hebben het idee naar voren gebracht om <b>anti-graffiti</b> bedekking te combineren met een groene verbinding.                                |  | De gemeente Utrecht beheert de onderdoorgang en bereidt een ecologische verbinding voor in deze onderdoorgang. Deze komt direct langs de Biltse Grift met het oog op aanwezige diersoorten van water- en oevermilieus. De aanwezigheid van groen vermindert mogelijk de overlast van graffiti.  |
| 2.2.16.  | Deelnemers hebben de wens geluidabsorberende/ <b>geluid verminderende constructies</b> toe te passen.  |  | Dit punt wordt meegenomen bij het ontwerp van de aanpassing van het viaduct.  |
| 2.2.17   | Bewoners verzoeken het verlagen van de <b>N237</b> (Utrechtseweg) als locatieontwerp te laten <b>vervallen</b> , aangezien ze er geen noodzaak toe zien.         |  | Dit locatieontwerp is vervallen.  |
| <b>Ideeën voor de realisatiefase</b>             |  |  |   |
| 2.2.18.  | Er wordt geopperd de <b>uitvoering</b> van de Ring Utrecht te <b>koppelen</b> aan de vertraagde uitvoering van het project A27/A1. Dit moet 2x hinder voorkomen. |  | Het gedeelte tussen Utrecht Noord en de aansluiting Bilthoven zit zowel in het project Ring Utrecht als het project A27/A1. In de planning wordt ervan uitgegaan dat er 3-5 jaar ligt tussen de realisatie van beide projecten. Mocht in de toekomst blijken dat uitvoering van beide projecten dicht bij elkaar komt dan is een koppeling van de uitvoering van beide projecten één van de opties. |

|             |   |  |  |
|-------------|---|--|--|
| <b>2.3.</b> | <b>Vragen</b>   |  |  |
| 2.3.1.      | Er zijn zorgen over <b>verzakking</b> van huizen en tuinen als gevolg van de uitbreiding van de A27. De belanghebbenden zijn benieuwd naar de watereffecten uit het watermodel. |  | In het vervolg van de studie (fase OTB/MER: 2013/2014) worden de watereffecten tijdens en na de bouw van de Voorkeursvariant uitgebreid in kaart gebracht om ongewenste gevolgen als mogelijke verzakkingen van woningen te voorkomen. Ook tijdens de uitvoering is er aandacht voor mogelijke verzakkingen. Onder andere worden de gevels gefotografeerd om eventuele scheuren te detecteren. |
| 2.3.2.      | De plannen van het Utrechts Landschap om lokaal te vernatten dragen bij aan de zorgen over <b>watereffecten</b> . Wat kan Rijkswaterstaat hierover zeggen?                      |  | Het Utrechts Landschap geeft aan dat er voor de Voorveldsepolder twee jaar geleden een inrichtingsplan is gemaakt. Dit plan is destijds met bewoners en andere belanghebbenden gecommuniceerd. Op dit moment ligt de uitwerking  |

|        |   |  |
|--------|---|--|
|        |   | van deze plannen stil in verband met de financiële (on)mogelijkheden. Op het moment dat er in de toekomst mogelijk zicht is op verdere uitwerking van de plannen zal het Utrechts Landschap belanghebbenden weer actief betrekken.   |
| 2.3.3. | Zijn er <b>maatregelen</b> mogelijk om het <b>fijnstof</b> te beperken en de luchtkwaliteit te verbeteren?                | Vanuit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL) worden maatregelen (Europees, landelijk, regionaal en lokaal) getroffen voor een betere luchtkwaliteit. Om de uitstoot van fijnstof te beperken is het zaak om de bron aan te pakken, in dit geval wegverkeer. Schone auto's en roetfilters zullen de uitstoot van fijnstof beperken.<br>Voor meer informatie over luchtkwaliteit en maatregelen voor lucht en geluid, zie bijlage 2 op <a href="http://www.ikgaverder.nl/documenten">www.ikgaverder.nl/documenten</a> .                 |
| 2.3.4. | Zijn er gecombineerde <b>schermen</b> voor lucht en geluid?   | Ja, geluidschermen functioneren tevens als luchtschermen en luchtschermen kunnen, mits deze voldoen aan een aantal eisen ook functioneren als geluidscherm. Voor meer informatie over geluid- en luchtschermen zie bijlage 1 op <a href="http://www.ikgaverder.nl/documenten">www.ikgaverder.nl/documenten</a> .   |
| 2.3.5. | Er is een <b>EUREGIO</b> project op dit gebied. (hoe) Kan project Ring Utrecht hier zijn voordeel mee doen?               | De zogenaamde 'Euregio'-projecten zijn landsgrensoverschrijdende samenwerkingsverbanden van verschillende overheden. Daar komt (de regio) Utrecht door zijn ligging niet voor in aanmerking. Er is nagegaan in welke mate er een beroep gedaan kan worden op mogelijke Europese subsidieregelingen. De planning van het project (start realisatie vanaf 2016) maakt dat er nu geen mogelijkheden zijn voor de planstudie Ring voor een Europese bijdrage. De doorlooptijden van de huidige EU regeling past niet op de planning van het project. |
| 2.3.6. | De belanghebbenden vragen zich af hoeveel <b>vrachtverkeer</b> de tol in Duitsland vermijdt door via Nederland te rijden. | Het vermoeden bestaat dat (inter)nationale vervoerders hun route over Nederlands grondgebied aanpassen om de in Duitsland in 2005 ingevoerde tol voor vrachtwagens te ontwijken. Op basis van telgegevens en gebruikersonderzoeken kan dit vermoeden niet bevestigd worden. Slechts een beperkt aantal vervoerders blijkt hun route vanaf 2005 te hebben aangepast om de tolheffing in Duitsland te ontwijken.   |

### 3. Cluster Midden

Op deze avond waren er 4 tafels waaraan de belanghebbenden konden meedenken. Deze waren als volgt ingedeeld.

- Dak Amelisweerd
- Uithof
- Rijnsweerd
- Kromme Rijn

| 3.1. <u>Zorgen en belangen</u>  |   |
|---|---|
| Geluid en Luchtkwaliteit  |   |
| 3.1.1.  | De <b>verbindingsboog</b> van de A28 naar de A27 geeft veel geluidoverlast voor de bewoners aan de Utrechtseweg.  |
| 3.1.2.  | De belanghebbenden willen dat bij de verschillende opties (keuze van de hoofdsystemen) voor het vormgeven van knooppunt Rijnsweerd vroegtijdig wordt gekeken naar de <b>gevolgen voor geluidhinder en luchtkwaliteit</b> .              |
| 3.1.3.  | De belanghebbenden maken zich zorgen om de <b>effectiviteit van de schermen</b> . Er wordt aandacht gevraagd voor de vormgeving van de schermen, zodat deze niet alleen vlak achter de schermen werken, maar ook verder weg in de wijk. |
| 3.1.4.  | De belanghebbenden van Rijnsweerd geven aan veel <b>geluidhinder</b> te ondervinden van de <b>viaducten</b> de wijk in.   |
| <p>Doelstelling van de planstudie is dat de leefbaarheid, de geluidbelasting en de luchtkwaliteit (binnen de wettelijke kaders) in het algemeen verbeteren. De geluidbelasting en luchtkwaliteit en het effect daarvan op de gezondheid is een belangrijk zorgpunt. Om die reden is hiervoor in een vroegtijdig stadium van de studie aandacht. In de huidige fase vindt een inventarisatie plaats van de zorgen die leven onder de belanghebbenden. Er zijn 2 informatieavonden georganiseerd over lucht en geluid zodat belanghebbenden meer kennis over deze onderwerpen kunnen vergaren. Echter, in deze fase van het project is het te vroeg om heel concreet te kunnen worden over de eventueel te treffen maatregelen aangezien nog niet bekend is hoe de weg er precies uit gaat zien.</p> <p>Daarom blijft het project Ring Utrecht ook in de volgende fase nauw contact onderhouden met alle belanghebbenden om de zorgen, ideeën en belangen zo goed mogelijk mee te kunnen nemen en samen te werken aan een goed eindresultaat van het project.</p> <p>In de volgende fase van de planstudie in 2013/2014 worden onderzoeken gedaan naar de effecten voor lucht en geluid. Rijkswaterstaat treft maatregelen, waar dat volgens de wet wordt voorgeschreven.</p> <p>Rijkswaterstaat wil op 3 manieren voorzien in de behoefte om meer duidelijkheid over deze leefbaarheidsaspecten en de eventuele maatregelen om deze te verbeteren:</p> |   |

|                                    |   |  |
|------------------------------------|---|--|
|                                    |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Belanghebbenden (en belangstellenden) zo goed mogelijk informeren over de werking van de verschillende wet- en regelgeving, kaders en maatregelen (door het organiseren van informatieavonden, verzorgen van schriftelijke informatie etc.).</li> <li>• Inzicht geven in de verandering in deze leefbaarheidaspecten op de verschillende locaties door de wegverbreding, inclusief mogelijke maatregelen. Hoe verder de studie is, hoe concreter dit kan. Zo worden bijvoorbeeld geluidmaatregelen in de volgende fase concreter uitgewerkt.</li> <li>• De omgeving daar waar mogelijk zoveel mogelijk betrekken bij de invulling van maatregelen, zoals bijvoorbeeld de vormgeving van schermen.</li> </ul> <p>Voor meer informatie over luchtkwaliteit en maatregelen voor lucht en geluid, zie bijlage 2 op <a href="http://www.ikgaverder.nl/documenten">www.ikgaverder.nl/documenten</a></p> |
| <b>Omgevingskwaliteit</b>          |   |  |
| 3.1.5.                             | Er wordt door de belanghebbenden aandacht gevraagd voor een goede <b>inpassing</b> gezien de ecologische, cultuurhistorische, landschappelijke en recreatieve <b>waarden</b> in de omgeving van de snelweg.   | Deze aspecten worden in de komende maanden bij de verdere uitwerking van de varianten en bij de verschillende locatieontwerpen meegenomen (ten behoeve van de vaststelling van de Voorkeursvariant). Hierbij wordt Rijkswaterstaat mede geadviseerd door externe adviseurs en het onafhankelijke Kwaliteitsteam.   |
| 3.1.6.                             | In de huidige situatie wordt door de belanghebbenden veel overlast ervaren van de <b>verbindingsboog van de A28 naar de A27</b> in zowel noordelijke als zuidelijke richting. De belanghebbenden vragen aandacht voor de <b>leefbaarheidsaspecten</b> bij de toekomstige vormgeving van deze verbindingbogen. | In het geluidonderzoek voorafgaand aan het Milieueffectrapport (MER) en het Ontwerp Tracébesluit (OTB) wordt gekeken naar geluidseffecten en -maatregelen. Ook de bogen van de A28 naar de A27 worden in het geluidonderzoek meegenomen.   |
| 3.1.7.                             | Bewoners van de woontoren naast stadion Galgenwaard zijn bang dat door de verbreding van de snelweg zij hier <b>zicht</b> op krijgen.   | Het is niet uit te sluiten dat een verbrede weg vanuit deze woontoren meer zichtbaar zal zijn. Voor een deel kan dit mogelijk weggenomen worden door een (groene invulling van een) Dak op de Bak Amelisweerd (zie volgende onderwerp).  |
| <b>Amelisweerd / Dak op de Bak</b> |   |  |
| 3.1.8.                             | De belanghebbenden vragen aandacht voor de <b>ecologische en cultuurhistorische waarde</b> van Amelisweerd.   | Rijkswaterstaat werkt in de komende maanden een aantal verschillende opties van een Dak op de Bak uit om in afstemming met de omgeving te bepalen welke vorm/licging van het Dak de meeste belangen dient. Bij verdere uitwerking van de invulling van het Dak wordt afgestemd met de toekomstige beheerder (Gemeente Utrecht) en worden diverse belangen meegewogen. Door de belanghebbenden is   |
| 3.1.9.                             | Ook wordt er aandacht gevraagd voor de <b>recreatieve waarde</b> van Amelisweerd.   |  |
| 3.1.10.                            | Deelnemers vragen zich af of het <b>geld</b> dat gereserveerd is voor het Dak op  |  |

|                       |  |   |
|-----------------------|--|---|
|                       | de Bak niet beter voor andere doeleinden gebruikt kan worden.  | <p>een veelheid aan verschillende belangen, kansen en wensen geuit. In enkele gevallen blijken de geuite wensen te conflicteren.</p> <p>De uitwerking van een Dak op de Bak is een onlosmakelijk onderdeel van het Voorkeursalternatief waartoe bestuurders hebben besloten in december 2010. Het is een herbevestiging van de Voorkeursrichting waartoe de vorige bestuurders in november 2009 hadden besloten. Eén van de voornaamste argumenten om te besluiten voor een Dak op de Bak is het verkleinen van de barrièrewerking. Deze wordt groter bij een verbreding van de A27, waarbij ook een verbreding van de Bak ter hoogte van het Bos Amelisweerd nodig is (circa 15 meter aan weerszijden). Een Dak op de Bak kan de mogelijkheden vergroten om de toegang tot Amelisweerd aantrekkelijk/toegankelijk te maken voor een brede groep recreanten en bewoners uit de stad Utrecht. Inzetten van het hieraan gereserveerde budget voor andere doeleinden past niet in de bestuurlijke opdracht die aan Rijkswaterstaat is gegeven.</p> |
| 3.1.11.               | De belanghebbenden vragen zich af wat de <b>meerwaarde</b> is of moet zijn van het Dak op de Bak. Welke barrière moet het Dak op de Bak opheffen?                            |   |
| 3.1.12.               | Voor een veilige overgang voor fietsers dient er ook een <b>fietspad</b> te blijven dat gebruikt kan worden 's avonds en op momenten dat het niet druk is.                   |   |
| 3.1.13.               | Deelnemers spreken de zorg uit dat het Dak het <b>leefgebied van dieren</b> in Amelisweerd zal verstoren. (Een deel van) Amelisweerd moet als stiltegebied behouden blijven. |   |
| <b>Ruimtebeslag</b>   |  |   |
| 3.1.14.               | Deelnemers doen de oproep om een <b>toekomstvast systeem</b> neer te leggen, zodat niet over een aantal jaren deze discussie weer nodig is.                                  | Rijkswaterstaat werkt aan duurzame maatregelen die ook op de lange termijn (2030) voldoende verkeerskundig oplossend vermogen hebben.   |
| 3.1.15.               | Deelnemers hebben belang bij de vormgeving van het <b>knooppunt Rijnsweerd</b> . Wat is het ruimtebeslag? Wordt het knooppunt breder of juist hoger?                         | De planstudie doorloopt dit jaar een proces om in een aantal trechterstappen tot één Voorkeursvariant te komen. Gedurende dit proces worden ontwerplocaties, zoals knooppunt Rijnsweerd, steeds verder uitgewerkt. In volgende meedenkbijeenkomsten wordt dat nader toegelicht.   |
| 3.1.16.               | <b>Kampong</b> geeft aan voorkeur te hebben voor <b>2x6</b> rijstroken in de bak van Amelisweerd.  | De keuze voor 6 of 7 rijstroken is nog niet gemaakt. In één van de volgende trechterstappen wordt op basis van de informatie en onderzoeken een keuze gemaakt.  |
| 3.1.17.               | <b>Kampong</b> geeft aan voorkeur te hebben de uitbreiding <b>asymmetrisch naar het oosten</b> aan te leggen.  | Door de aanwezigheid van de Bak van Amelisweerd en van het waterkerende folie ten zuiden van de Bak is het niet mogelijk de ligging van de weg op deze locatie verder asymmetrisch te verbreden of te verdiepen. Ten noorden van de Bak stijgt de weg om de Kromme Rijn te kruisen.   |
| 3.1.18.               | <b>Kampong</b> geeft aan de voorkeur te hebben de rijksweg zo <b>verdiept</b> mogelijk aan te leggen.  |   |
| 3.1.19.               | <b>Kampong</b> geeft aan de voorkeur te hebben <b>geen zicht</b> te hebben op het verkeer op de A27.   | De komende maanden wordt de mogelijke invulling van het Dak op de Bak nader uitgewerkt. Eventuele schermmaatregelen worden in de volgende fase onderzocht. Wensen vanuit de omgeving, zoals geen zicht op het verkeer, worden meegenomen in de afwegingen.  |
| <b>Verkeershinder</b> |  |   |

|   |  |  |  |
|---|--|--|--|
| 3.1.20.   | De aanwezigen geven aan het behoud van de <b>bereikbaarheid</b> van zowel Rijnsweerd als de Uithof belangrijk te vinden.   |  | Dit is een belangrijk aandachtspunt bij de verdere uitwerking in de planstudie.  |
| 3.1.21.   | De belanghebbenden maken zich zorgen om de <b>toegenomen verkeersdruk</b> op de Weg tot de Wetenschap en de aansluiting Waterlinieweg. Men verwacht dat deze druk groter wordt door de uitbreiding van de Uithof, realisatie van Kromhoutcomplex en nog te realiseren Kampong/ Topsport centrum. |  | In de planstudie wordt ook gekeken naar effecten op het (direct aangrenzende) onderliggende wegennet. Rijk en regio houden gezamenlijk zicht op de mogelijke verkeerskundige effecten rondom de Uithof en eventuele maatregelen bij gebleken knelpunten.   |
| 3.1.22  | De gemeente De Bilt geeft aan dat de overbelaste aansluiting van de Uithof extra <b>sluipverkeer</b> via het onderliggend wegennet lijkt te genereren (verkeer over de Universiteitsweg- Utrechtseweg).  |  | Daarnaast werken Rijk en regio – los van de planstudie Ring – aan maatregelen die mede moeten bijdragen aan afname van de genoemde druk op onderliggend wegennet en sluipverkeer. Zo worden in het kader van het programma 'Beter Benutten' aanpassingen aan o.a. aansluiting Veemarkt voorzien (vergroting capaciteit) en wordt er door de provincie gewerkt aan extra capaciteit van de Universiteitsweg en aanpassing van de Utrechtseweg (N237). |
| <b>Verbinding met de Uithof</b>                       |  |  |  |
| 3.1.23.   | Aanwezigen uiten de wens om de <b>onderdoorgangen</b> bij de Uithof (Weg tot de Wetenschap én Archimedeslaan) <b>sociaal veiliger</b> te maken, bijvoorbeeld door meer lichtinval.   |  | De planstudie doorloopt dit jaar een proces om in een aantal trechterstappen tot één Voorkeursvariant te komen. Gedurende dit proces worden ontwerplocaties, zoals de onderdoorgangen bij de Uithof, steeds verder uitgewerkt. In volgende meedenkbijeenkomsten wordt dat nader toegelicht.  |
| 3.1.24.   | De gemeente De Bilt geeft aan de Noord-Zuid-verbinding tussen De Bilt en de Uithof te willen versterken o.a. met verbeterde <b>openbaar vervoer</b> verbindingen.  |  | De planstudie Ring Utrecht is één van de maatregelen uit het zogenaamde VERDER-pakket. In het VERDER-pakket zijn meerdere mobiliteitsmaatregelen voorgesteld om de mobiliteit in Midden-Nederland op lange termijn te verbeteren. Hierin zitten onder andere maatregelen voor openbaar vervoer, die voornamelijk door de gemeenten, de provincie en het BRU worden uitgewerkt ( <a href="http://www.ikgaverder.nl">www.ikgaverder.nl</a> ).          |
| 3.1.25.   | De gemeente De Bilt wil dat de <b>fietsonderdoorgang</b> tussen de Bilt en de Uithof <b>sociaal veiliger</b> gemaakt wordt, bijvoorbeeld door een meer open inritconstructie.  |  | De fietstunnel wordt als één van de ontwerplocaties in de komende periode nader uitgewerkt. Net als bij de uitwerking van de andere ontwerplocaties wordt deze in volgende meedenkbijeenkomsten nader toegelicht.  |
| <b>(Omgeving rondom) de onderdoorgang Kromme Rijn</b> |  |  |  |
| 3.1.26.   | Belanghebbenden spreken de wens uit de <b>rivier</b> meer <b>zichtbaar</b> te maken en daarmee de uitstraling van het gebied Kromme Rijn te verbeteren.  |  | De belangen, kansen en wensen ten aanzien van de onderdoorgang bij de Kromme Rijn komen waar mogelijk de komende maanden aan de orde bij de verdere uitwerking van het locatieontwerp Kromme Rijn. Er zijn ook wensen die niet direct verder gebracht kunnen worden door Rijkswaterstaat omdat zij niet als beheerder de bevoegdheid heeft om hierover te beslissen. Waar de belangen  |
| 3.1.27.   | Deelnemers hebben de wens dat de Kromme Rijn als <b>recreatiegebied</b> meer toegankelijk wordt.   |  |  |
| 3.1.28.   | Deelnemers geven aan dat het jaagpad als <b>cultuurhistorische route</b>   |  |  |

|                                  |   |  |  |
|----------------------------------|---|--|--|
|                                  | waardevol is en dat deze meer ervaren zou moeten worden.  |  |  |
| 3.1.29.                          | Aanwezigen willen de <b>ecologische kwaliteit</b> van de Kromme Rijn verbeterd zien, vooral op het gebied van waterkwaliteit en de oevers.  |  | kunnen worden behartigd door bijvoorbeeld de beheerders van het gebied - gemeenten Utrecht en Bunnik of het waterschap – wordt dit met hen besproken. Ook kan worden verwezen naar de toekomstvisie op de landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen (2011-2031). De toekomstvisie is te vinden op: <a href="http://www.utrecht.nl/landgoederen">www.utrecht.nl/landgoederen</a> |
| 3.1.30.                          | De belanghebbenden geven aan dat het huidige <b>geluidscherm visueel onaantrekkelijk</b> is (graffiti) en onvoldoende werkt.  |  | Met graffiti wordt rekening gehouden in de keuze voor vormgeving van de schermen. Graffiti op schermen is een voor Rijkswaterstaat bekend probleem dat niet altijd is tegen te gaan. In een volgende projectfase (2b) wordt gekeken waar (nieuwe) schermen geplaatst moeten worden en welke vormgeving wenselijk is.   |
| <b>Onderdoorgang Kromme Rijn</b> |   |  |  |
| 3.1.31.                          | Omwonenden willen dat de onderdoorgang <b>sociaal veiliger</b> wordt gemaakt.   |  | De planstudie doorloopt dit jaar een proces om in een aantal trechterstappen tot één Voorkeursvariant te komen. Gedurende dit proces worden ontwerplocaties, zoals de onderdoorgang Kromme Rijn, steeds verder uitgewerkt. De genoemde belangen, kansen en wensen worden hierin meegenomen. In volgende meedenkbijeenkomsten wordt dat nader toegelicht.                     |
| 3.1.32.                          | Als het gaat om licht hebben de belanghebbenden een duidelijke voorkeur voor <b>daglicht</b> boven kunstlicht.  |  |  |
| 3.1.33.                          | De belanghebbenden geven aan een <b>verlaging van het fietspad</b> wenselijk te vinden, maar maken zich zorgen over een te scherpe daling of het te vroeg inzetten van de daling. |  |  |
| 3.1.34.                          | De belanghebbenden vinden de <b>ruimte rondom</b> de onderdoorgang rommelig en onverzorgd, vooral de kwaliteit van de weg en de overwoekerende struiken.                          |  |  |

|             |   |  |   |
|-------------|---|--|---|
| <b>3.2.</b> | <b>Ideeën</b>   |  |   |
|             | <b>Ideeën m.b.t. het Dak op de Bak</b>  |  |   |
| 3.2.1.      | Het is de wens van Kampong en van de belanghebbenden van de woontoren naast stadion Galgenwaard om het Dak op de Bak <b>noordelijker</b> aan te leggen. |  | Rijkswaterstaat werkt in de komende maanden een aantal verschillende opties van een Dak op de Bak uit om in afstemming met de omgeving te bepalen welke vorm/licging van het Dak de meeste belangen dient. De uiteindelijke keuze voor de ligging van het Dak is een bestuurlijke keuze op basis van onderzoeksresultaten en inbreng van belanghebbenden. Bij verdere uitwerking van de invulling van het Dak moet worden afgestemd met de toekomstige beheerder (Gemeente Utrecht). Door belanghebbenden is een veelheid aan verschillende belangen, kansen en wensen geuit ten aanzien van de ligging van het Dak op de Bak bij Amelisweerd. In enkele gevallen blijken de geuite wensen te conflicteren. |
| 3.2.2.      | De belanghebbenden van Lunetten geven aan het Dak op de Bak naar het <b>zuiden</b> te willen verplaatsen.   |  |   |
| 3.2.3.      | De belanghebbenden van Lunetten opperen het Dak op de Bak <b>schuin</b> aan te leggen zodat het deel uit kan maken van een groene route.                |  |   |
| 3.2.4.      | Het is de wens van aanwezigen om de <b>ecopassage</b> op de Koningsweg naast de weg en het fietspad uit te breiden voor klein wild.                     |  | De ecopassage is in beheer en onderhoud bij de gemeente Utrecht. Deze wens, en ook combinaties van andere functies met een ecopassage, wordt in de komende  |

|  |   |  |  |
|--|---|--|--|
| 3.2.5.   | De belanghebbenden vragen aandacht voor de mogelijkheid om de functies recreatie, ecopassage en verbindingsweg <b>geïntegreerd</b> op te nemen bij de vormgeving van het Dak op de Bak. Ook kwam er een suggestie om sportvelden aan te leggen op het Dak.  | maanden betrokken bij de uitwerking van opties voor invulling van het Dak op de Bak. Dit zal in afstemming met de toekomstige beheerder (gemeente Utrecht) gebeuren.   |  |
| 3.2.6.   | De belanghebbenden opperen de <b>entree</b> van Amelisweerd te <b>verleggen</b> naar de stadskant, zodat het Dak op de Bak ingericht kan worden als fiets- en wandelpad.<br>Andere belanghebbenden op dezelfde avond hebben echter de wens dat de bestaande weg voor auto's toegankelijk blijft, omdat de verbinding van belang is voor het gebied.                                 |  | De exacte ligging van het Dak op de Bak wordt in de komende maanden verder uitgewerkt. Hierbij wordt ook de optie gezien om de entree van Amelisweerd aan de stadskant te leggen. In de uitwerking is uitgangspunt dat de Provinciale weg N411 (Koningsweg) toegankelijk blijft voor auto's. |
| 3.2.7.   | Deelnemers opperen de mogelijkheid om twee <b>fietspaden</b> te realiseren op het Dak. Een fietspad dat dient als recreatie fietspad en een fietspad dat sociaal veilig is.   |  | Deze wensen worden in de komende maanden meegenomen bij de uitwerking van opties voor invulling van het Dak op de Bak. Dit zal in afstemming met de toekomstige beheerder (gemeente Utrecht) gebeuren.   |
| 3.2.8  | De belanghebbenden uiten drie visies op het <b>zicht op de A27</b> vanaf de Koningsweg: 1. Een overgang in het 'midden' van het Dak aanleggen zodat je als recreant niet het idee hebt dat je een weg overgaat. 2. De overgangen aan de zijkanten van het Dak zodat de weg zichtbaar is vanaf het Dak. 3. Een speciaal uitkijkpunt zodat men indien gewenst naar de weg kan kijken. |  |  |
| <b>Ideeën m.b.t. verkeerskundige veranderingen</b>                       |   |  |  |
| 3.2.9.   | Deelnemers vragen Rijkswaterstaat om na te denken over een <b>extra ontsluiting</b> voor de <b>Uithof</b> op de snelweg.  | In de planstudie wordt door het Rijk in samenwerking met de regio gekeken naar de mogelijkheden van een extra aansluiting voor de Uithof op de A28 (Archimedeslaan).   |  |
| 3.2.10.  | De gemeente Utrecht oppert het idee om de aansluiting A28/ Waterlinieweg een stuk terug te leggen (t.h.v. Archimedeslaan) en zo een <b>2e ontsluiting Uithof</b> te realiseren; A28 afslag 1 'Uithof, Rijnsweerd'.  |  |  |
| <b>Ideeën m.b.t. het verbeteren van de onderdoorgangen van de Uithof</b> |   |  |  |
| 3.2.11.  | Deelnemers opperen om tussen de rijdekken door 'open lucht/ <b>lichtvensters</b> ' te maken.  | De planstudie doorloopt dit jaar een proces om in een aantal trechterstappen tot één Voorkeursvariant te komen. Gedurende dit proces worden ontwerplocaties, zoals de onderdoorgangen bij de Uithof, steeds verder uitgewerkt. De genoemde ideeën worden hierbij betrokken. In volgende meedenkbijeenkomsten wordt dat nader toegelicht. |  |
| 3.2.12.  | Belanghebbenden komen met het idee om de nieuw aan te leggen <b>buitenste rijstroken hoger</b> te realiseren voor optimaliseren van lichtinval aan de ingangen van de onderdoorgang.  |  |  |
| 3.2.13.  | De belanghebbenden opperen om beide <b>onderdoorgangen te combineren</b> ('weg op palen') en hier voorzieningen (bv winkelfuncties) aan toe te  |  |  |



|  |  |  |   |
|--|--|--|---|
|  | voegen (plan Uithof).  |  |   |
| 3.2.14.  | De gemeente De Bilt brengt het idee naar voren om de <b>ecologische verbinding</b> ten oosten van aansluiting Uithof (nabij landgoed Oostbroek) te <b>versterken</b> .                         |  | Deze ecologische verbinding werkt al zeer goed. Indien er compensatie nodig is door de verbreding van de A28, wordt gekeken welke maatregelen passend zijn, bijvoorbeeld het aanleggen van een dassentunnel.  |
| 3.2.15.  | Het idee wordt geopperd om de onderzijde van de ondergangen van de Uithof <b>wit te schilderen</b> .   |  | Het idee is inmiddels bestudeerd door verschillende partijen. Conclusie is dat het 'licht' schilderen van wanden en plafond mogelijke graffiti-acties uitlokt waarmee het effect teniet zou worden gedaan. Om toch iets aan de sociale veiligheid te doen wordt met de gemeente Utrecht besproken welke mogelijkheden er zijn om iets te doen aan (verbetering van) de verlichting. |
| <b>Ideeën m.b.t. de Kromme Rijn en omgeving</b>                      |  |  |   |
| 3.2.16.  | Verlagen van het fietspad en geleidelijke afloop van het pad naar het water toe in plaats van het huidige hek zorgt voor meer <b>contact met water</b> .                                       |  | Dit idee wordt in de komende maanden betrokken bij de verdere uitwerking van het locatieontwerp Kromme Rijn.  |
| 3.2.17.  | De belanghebbenden hebben het idee de <b>kanoverhuur</b> naar de andere kant of onder de onderdoorgang te <b>plaatsen</b> . Hierdoor wordt de Kromme Rijn als recreatiegebied aantrekkelijker. |  | De plek van de kanoverhuur is iets waar het bedrijf zelf over gaat in overleg met de gemeente Utrecht.  |
| 3.2.18.  | De belanghebbenden willen liever geen geluidscherm, maar een <b>geluidswal</b> met een mooie uitstraling en begroeiing dat tevens fijnstof opvangt.  |  | De invulling/vormgeving van schermen komt in de volgende fase(n) aan de orde.   |
| <b>Ideeën m.b.t. het verbeteren van de onderdoorgang Kromme Rijn</b> |  |  |   |
| 3.2.19.  | De belanghebbenden hebben het idee om het <b>fietspad te verlagen</b> , waardoor de ruimte hoger en daardoor lichter en prettiger wordt. Ook is er dan meer contact met de Kromme Rijn.        |  | De planstudie doorloopt dit jaar een proces om in een aantal trechterstappen tot één Voorkeursvariant te komen. Gedurende dit proces worden ontwerplocaties, zoals de onderdoorgang bij de Kromme Rijn, in de komende maanden steeds verder uitgewerkt. In volgende meedenkbijeenkomsten wordt dat nader toegelicht.  |
| 3.2.20.  | Om conflicten tussen voetgangers en fietsers te verminderen opperen de aanwezigen het <b>pad te verbreden</b> .  |  |   |
| 3.2.21.  | Om meer ruimte te creëren voor het pad en de rivier stellen de aanwezigen voor de <b>opening</b> van de onderdoorgang te <b>verbreden</b> .  |  |   |
| 3.2.22.  | De belanghebbenden stellen voor de <b>wanden</b> van de onderdoorgang <b>schuin</b> aan te leggen zodat graffiti-spuiters ontmoedigd worden.   |  |   |
| 3.2.23.  | <b>Plantengroei</b> onder onderdoorgang zou als ecologische verbinding kunnen werken.  |  |   |
|  |  |  | Rijkswaterstaat heeft studenten van de Universiteit van Utrecht gevraagd om naar het aspect licht bij onderdoorgangen onderzoek te verrichten. Een van de mogelijkheden die zij onderzoeken is of het mogelijk is met bepaalde verlichting plantengroei onder de onderdoorgang mogelijk te maken. Naar verwachting  |

|             |  |   |
|-------------|--|---|
|             |  | worden de resultaten voor de zomer opgeleverd. Op basis hiervan wordt gekeken of er kansrijke maatregelen zijn om te betrekken in de verdere uitwerking van deze onderdoorgang.   |
| 3.2.24.     | Er wordt gevraagd de struiken vaker te <b>snoeien</b> zodat de beeldkwaliteit rondom de onderdoorgang verbetert. | Het Jaagpad is recent opgehoogd. Aan de kant van het fietspad zijn de struiken in beheer en onderhoud van de gemeente Utrecht. Deze opmerking van de belanghebbenden is aan de gemeente Utrecht doorgegeven.  |
| <b>3.3.</b> | <b><u>Vragen</u></b>   |   |
| 3.3.1.      | Hoe zit het met <b>geluid</b> en <b>fijnstof bij de monden</b> van het Dak op de Bak                             | <p>De lengte, het ontwerp en de exacte locatie van het Dak op de Bak moeten nog worden bepaald. Voor de luchtkwaliteit geldt dat hoe kleiner de overkapping, hoe minder het effect.</p> <p>Voor geluid kan worden opgemerkt dat bij de monden van de overkapping (rekenkundig) geen sprake is van een relevante toename van de geluidbelasting. Dit geldt vooral voor de drukkeren perioden waarin continu verkeer rijdt. In de rustige perioden kan het zijn dat het extra geluid als hinderlijk wordt ervaren (aan/uit effect).</p> <p>Voor zowel lucht als geluid geldt dat Rijkswaterstaat moet zorgen dat er ook bij de mond van de overkapping aan de norm wordt voldaan, waar nodig met extra maatregelen.</p> |
| 3.3.2.      | Komt er een hoge concentratie <b>fijnstof</b> direct de <b>sportvelden</b> op?                                   | <p>Het effect van de overkapping op de sportvelden is mede afhankelijk van de locatie, de lengte en het type van de overkapping.</p> <p>In het algemeen geldt dat onder een overkapping met twee rijrichtingen sprake is van een verhoogde verkeersbijdrage op de eerste 20 meter bij beide monden. Op grotere afstand van de mond van de overkapping neemt de verhoogde verkeersbijdrage snel af (zowel in het verlengde van de mond van de overkapping als loodrecht op de weg).</p>  |
| 3.3.3.      | Kan hier rekening mee gehouden worden bij de <b>lengte en locatie van het Dak?</b>                               | Voor lucht is het type overkapping en de lengte van de overkapping bepalend voor het uiteindelijke effect bij de mond van de overkapping. Doordat bij de monden van de overkapping sprake is van een verhoogde verkeersbijdrage kan, indien gewenst, rekening worden gehouden met de locatie van de monden.   |
| 3.3.4.      | Is hier <b>kennis</b> van bij andere (tunnel)projecten, zoals bij de A2 landtunnel?                              | Voor geluid maakt de lengte en locatie van de overkapping niet uit wat betreft de geluidsbelasting bij de mond.   |
| 3.3.5.      | Is het mogelijk om <b>statische schermen</b> te plaatsen op het dak om de concentratie fijnstof te verminderen?  |   |

|        |   |   |
|--------|---|---|
|        |   | <p>De gegevens voor (vergelijkbare) situaties op andere plaatsen in Nederland (bijv. voor de A2-tunnel) kunnen slechts als indicatie worden gebruikt; zaken als de locatie van de monden en de omgevingskenmerken zijn dusdanig bepalend voor het effect dat de resultaten niet één-op-één overgenomen kunnen worden.</p> <p>Het daadwerkelijke effect van het realiseren van een overkapping komt uit de berekeningen die in het kader van de jaarlijkse monitoringsronde worden uitgevoerd. Indien een overschrijding wordt geconstateerd, wordt beoordeeld welke aanvullende maatregelen nodig zijn om de overschrijding weg te nemen. Daarbij kan gedacht worden aan het plaatsen van schermen. Schermen hebben over het algemeen een positief effect op de luchtkwaliteit.</p> <p>Elektrostatische schermen zijn in het innovatieprogramma lucht (IPL) niet meegenomen waardoor onbekend is wat het effect is op fijn stof. Indien zich in de komende jaren ontwikkelingen op dit gebied voordoen worden die waar mogelijk meegenomen.</p> |
| 3.3.6. | Hoe wordt nu gebruik gemaakt van de <b>ecopassage</b> op de Koningsweg?   | De faunapassage is in 2009 aangelegd en in 2010 is het gebruik onderzocht door de gemeente Utrecht. De weinig ontwikkelde vegetatie op de aangelegde groenstrook biedt vermoedelijk (nog) onvoldoende beschutting waardoor (nog) geen gebruik wordt gemaakt van deze faunapassage.  |
| 3.3.7. | Aanwezigen vragen zich af welke <b>groene kwaliteit</b> er over blijft na de onderdoorgang Kromme Rijn waar de Kromme Rijn parallel en op korte afstand van de A27 loopt? | De mogelijkheden voor een groene, natuurlijke inrichting zijn erg afhankelijk van het ontwerp van de wegverbreding en hoeveel ruimte er overblijft. De ruimte is nu al beperkt. In dit gebied loopt een ecologische verbindingzone binnen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Rijkswaterstaat houdt hier rekening mee in de verdere uitwerking van de plannen.   |

## 1. Cluster Zuid

Op deze avond waren er 3 tafels waaraan belanghebbenden konden meedenken. Er waren twee tafels voor belanghebbenden van de wijk Lunetten. Aan de derde tafel zaten mensen die ten zuiden van Lunetten wonen.

| 4.1.   | <b>Zorgen en belangen</b>  |   |
|--------|--|---|
|        | <b>Geluid en Luchtkwaliteit</b>  |   |
| 4.1.1. | Bewoners van Lunetten geven aan niet alleen <b>overlast</b> te ervaren van de snelweg, maar ook van het spoor en de Waterlinieweg.   | <p>De nieuwe geluidwet SWUNG-1 berekent de geluidproductieplafonds voor de snelwegen door het geluid van alle snelwegen in een gebied bij elkaar op te tellen. In de oude Wet Geluidhinder werd geen rekening gehouden met de cumulatieve effecten van verschillende rijkswegen. De plafonds voor het spoor worden in de nieuwe geluidwet apart berekend en niet opgeteld bij het geluid voor de snelwegen. De geluidbelasting voor gemeentelijke en provinciale wegen valt onder de oude en dus voor het onderliggend wegennet vigerende Wet Geluidhinder (in de toekomst SWUNG-2) en wordt niet opgeteld bij het geluid van de snelwegen.</p> <p>Voor meer informatie over SWUNG-1, <a href="http://www.ikgaverder.nl/documenten">www.ikgaverder.nl/documenten</a></p>  |
| 4.1.2. | De belanghebbenden maken zich zorgen om de <b>luchtkwaliteit</b> en <b>geluidhinder</b> en vragen zich af of de maatregelen genomen in het project A27 Lunetten-Rijnsweerd voldoende is. | <p>De luchtkwaliteit is een veel benoemd zorgpunt. Om die reden wordt een proces doorlopen waarbij hier al in een vroeg stadium aandacht voor is. In de huidige fase worden alle zorgen die leven onder de belanghebbenden geïnventariseerd en wordt een aantal informatieavonden georganiseerd over lucht en geluid zodat belanghebbenden meer kennis over deze onderwerpen kunnen vergaren. Echter, in deze fase van het project is het te vroeg om heel concreet te kunnen worden over de eventueel te treffen maatregelen. In de volgende fase van de planstudie (fase 2b) in 2013/2014 worden onderzoeken gedaan naar de effecten voor lucht en geluid. Rijkswaterstaat treft maatregelen op plekken waar de normen worden overschreden.</p> <p>Voor meer informatie over luchtkwaliteit en maatregelen voor lucht en geluid, zie bijlage 1, op <a href="http://www.ikgaverder.nl/documenten">www.ikgaverder.nl/documenten</a></p> |

|                           |   |  |
|---------------------------|---|--|
| 4.1.3.                    | De belanghebbenden maken zich zorgen om de betrouwbaarheid van de cijfers van luchtkwaliteit en geluidbelasting, omdat Rijkswaterstaat deze <b>niet meet</b> , maar <b>berekent</b> .                   | <p>In de planstudie wordt de luchtkwaliteit en de geluidbelasting berekend. Meetgegevens zijn input om de berekeningen te valideren.</p> <p>In de informatie over SWUNG-1 op <a href="http://www.ikgaverder.nl/documenten">www.ikgaverder.nl/documenten</a> wordt beschreven hoe wordt omgegaan met meten en rekenen.</p>  |
| <b>Omgevingskwaliteit</b> |   |  |
| 4.1.4.                    | Belanghebbenden geven aan het <b>behoud van het groen</b> in de wijk (Park de Koppel) zeer belangrijk te vinden.  | <p>Rijkswaterstaat is zich er van bewust dat voor bewoners groen in de wijk in het algemeen, en Park de Koppel in het bijzonder, bijdragen aan het woonplezier in de wijk. Hetzelfde geldt voor andere benoemde omgevingskwaliteiten zoals Fort het Hemeltje, de Fortweg en de Waijensedijk.</p> <p>Nadere uitwerking van het basisontwerp en mogelijke optimalisaties moeten uitwijzen waar de weg precies komt te liggen.</p>  |
| 4.1.5.                    | Ook de <b>forten, de Fortweg en de Waijensedijk</b> worden als belangrijke <b>kwaliteit</b> in de omgeving door de belanghebbenden benoemd.   |  |
| 4.1.6.                    | De belanghebbenden spreken de wens uit dat het <b>groen</b> dat verdwijnt door de uitbreiding van de snelweg <b>gecompenseerd</b> wordt. Vooral de speelruimte voor kinderen moet gecompenseerd worden. | <p>Rijkswaterstaat is verplicht om groen te compenseren, als dat noodzakelijk is vanuit de Boswet, de Flora- en Faunawet, de Natuurbeschermingswet en als het Ecologische Hoofdstructuur betreft. Het is nog niet duidelijk wat het ruimtebeslag van de uitbreiding van de weg is en wat de effecten zijn op het groen en de speelruimte. Hierover komt meer duidelijkheid in de volgende fase van de planstudie, in de aanloop naar het OTB en MER (2013/2014). Het is een belangrijk aandachtspunt in het vervolg van de studie.</p>   |
| 4.1.7.                    | De stichting A12nu vraagt aandacht voor een goede <b>inpassing van de A12</b> in het gebied. Zij hebben hier zelf ook ideeën voor.  | <p>Eind februari heeft er een gesprek plaatsgevonden tussen Rijkswaterstaat en de stichting A12NU. Daarin is gesproken over de inpassingen van de A12 in het gebied. De stichting A12NU heeft haar belangen en ideeën nader toegelicht.</p>  |
| <b>Ruimtebeslag</b>       |   |  |
| 4.1.8.                    | De belanghebbenden ten zuiden van Lunetten maken zich ernstig zorgen over de toekomst van hun huis. Zij wensen <b>duidelijkheid</b> over hun <b>toekomstige situatie</b> .                              | <p>Afhankelijk van de Voorkeursvariant waarvoor wordt gekozen, zal de wegverbreding op bepaalde locaties een aantal percelen raken. Er worden met alle bewoners/eigenaren van de percelen die dit betreft individueel gesprekken gevoerd over de gevolgen van de twee hoofdvarianten op het ruimtebeslag. Dat is nu nog niet met een grote nauwkeurigheid aan te geven, omdat er nog veel onderzoek gedaan moet worden en de ontwerpen steeds verder worden uitgewerkt en geoptimaliseerd. De volgende fase, de aanloop naar het OTB en MER, geeft hier meer duidelijkheid over.</p> |

| Verkeershinder |   |  |
|----------------|---|--|
| 4.1.9.         | Er wordt aandacht gevraagd voor de <b>effecten</b> van de verbreding van de A27 op het <b>onderliggend wegennet</b> , vooral op de Waterlinieweg. | <p>Het hoofdwegennet (rijkswegen) en het onderliggend wegennet zijn nauw met elkaar verbonden. Een verbreding van de Rijksweg, zoals Ring Utrecht, onttrekt verkeer aan het onderliggend wegennet omdat er een bepaalde hoeveelheid verkeer terugkeert naar het hoofdwegennet.</p> <p>Illustratief hiervoor is hoe de verkeersintensiteiten zich ontwikkelen op de Waterlinieweg: een betere verkeerdoorstroming op de A27 betekent dat meer verkeer de snelweg verkiest en minder verkeer de Waterlinieweg opzoekt om de files op de snelweg te mijden.</p> |
| 4.1.10.        | Belanghebbenden maken zich zorgen om de <b>ontsluiting van de Fortweg</b> als deze vanaf de zuidelijke kant niet meer bereikbaar zou zijn.        | Het nader uitwerken van het basisontwerp moet aantonen of de Fortweg op de bestaande plek kan blijven liggen of dat er een alternatieve oplossing moet komen.  |

| 4.2. <u>Ideeën</u>   |   |  |
|--|---|--|
| Ideeën m.b.t. het beperken van geluidoverlast en verslechtering luchtkwaliteit |   |  |
| 4.2.1.   | Belanghebbenden van Lunetten komen met het idee om het <b>knooppunt in te pakken</b> in een constructie die fijnstof en geluid tegenhoudt en die recreatieve waarde kan hebben. | <p>Dit idee is bestudeerd door de ontwerpers van Rijkswaterstaat. Er zijn diverse kritische factoren die het idee weinig kansrijk maken.</p> <p>Allereerst vraagt "een knooppunt" in de heuvels een groot ruimtebeslag wat rond knooppunt Lunetten aan alle kanten lastig is, vanwege de bebouwing dicht op de weg. Daarnaast zijn er in het kader van veiligheid ook een aantal haken en ogen, zoals de zichtlijnen van het verkeer in de bogen.</p> <p>Rijkswaterstaat werkt dit idee niet verder uit, maar houdt wel aandacht voor de belangen die achter dit idee zitten zoals geluidoverlast en een goede inpassing om het knooppunt zoveel mogelijk aan het zicht te onttrekken.</p> |
| 4.2.2.   | Een aantal deelnemers steunt het idee van een bouwkundestudent om <b>woningen</b> langs en boven de snelweg te gebruiken <b>als barrière</b> tegen fijnstof en geluid.          | <p>Vanuit de wijk Lunetten komt een initiatief om geluidwalwoningen voor (ex-) studenten te laten realiseren in de buurt van knooppunt Lunetten. Het doel is een geluid- en fijn stof buffer voor de achterliggende wijk. De voorziene locatie is aan de noordkant van de A12, juist ten westen van knooppunt Lunetten, langs Park de Koppel.</p> <p>Rijkswaterstaat denkt graag mee over dit initiatief door middel van het formuleren van randvoorwaarden en het meegeven van expertise aan het initiatief. De</p>   |

|        |   |   |
|--------|---|---|
|        |   | <p>verdere uitwerking en afstemming met andere partijen ligt bij de initiatiefnemers van het plan.</p> <p>Op verzoek van het project Ring Utrecht is een eerste scan gedaan en is contact geweest met specialisten op het gebied van geluid, lucht, externe veiligheid, verkeersveiligheid, tunnelveiligheid en ontwerp. Daarnaast is navraag gedaan bij Wegendistrict Amsterdam in verband met afspraken over de overkapping A10 West bij Bos en Lommer en iemand die betrokken is geweest bij 'Snelweghuis', een project uit het innovatieprogramma 'Wegen naar de Toekomst'.</p> <p>De uitkomsten van de eerste scan zijn opgenomen als de bijlage 3, op <a href="http://www.ikgaverder.nl/documenten">www.ikgaverder.nl/documenten</a></p>          |
| 4.2.3. | Een bewoner oppert het idee dat Rijkswaterstaat actief <b>elektrisch rijden</b> moet <b>promoten</b> , zodat er op termijn minder uitstoot van fijnstof en geluidsoverlast is.  | <p>Het idee vanuit een bewoner om elektrisch rijden te promoten is doorgegeven aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Vanuit het Rijk lopen er diverse initiatieven om elektrisch rijden te stimuleren (zoals elektrische en semi-elektrische auto's vrij stellen van fiscale bijtelling, versnelde plaatsing van oplaadpunten etc.)</p> <p>Het stimuleren van "groen rijden" in een specifieke wijk als Lunetten is een gemeentelijke aangelegenheid.</p>  |
| 4.2.4. | De belanghebbenden van Lunetten willen meer <b>inzicht</b> in de verschillende <b>lucht en geluidmaatregelen</b> en de kosten die daarbij horen, om meer inzicht te krijgen in de oplossingsmogelijkheden. Ook willen zij inzicht in de kosten en baten van meetstations. | <p>Om aan de wens van de belanghebbenden tegemoet te komen hebben Milieucentrum Utrecht / Mobiliteitsplatform Utrecht, Natuur en Milieufederatie Utrecht en Rijkswaterstaat op 29 februari 2012 een informatieavond georganiseerd over luchtkwaliteit en maatregelen voor lucht en geluid. Tijdens deze avond zijn de verschillende mogelijkheden die er zijn voor geluid- en luchtschermen ook aan bod gekomen. Rijkswaterstaat heeft haar algemene kennis over lucht en geluid gedeeld. Alle deelnemers aan de meedenkbijeenkomsten zijn voor de avond uitgenodigd.</p> <p>In bijlage 1 (op <a href="http://www.ikgaverder.nl/documenten">www.ikgaverder.nl/documenten</a>) treft u informatie over wat er is besproken tijdens deze bijeenkomst.</p> |

| Ideeën voor het verbeteren van de omgevingskwaliteit |   |   |
|--|---|---|
| 4.2.5.   | De belanghebbenden van Lunetten dringen er op aan de <b>waterbergingsopgave</b> te zien als kans om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren.   | De weg heeft inderdaad een waterbergingsopgave. Immers, als er meer asfalt bij komt, is er meer afstroming en dus meer berging noodzakelijk. De waterberging is een goede mogelijkheid om met een kans voor het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit gecombineerd te worden. De eerste ideeën zijn al geïnventariseerd bij de meest betrokken partners zoals de waterschappen, gemeente en Staatsbosbeheer.  |
| 4.2.6.   | Deelnemers hebben het idee om het <b>inundatiekanaal</b> open te maken, zodat er een waterverbinding ontstaat die gebruikt kan worden voor recreatie en vaarroutes.   | Dit idee is meegenomen in de inventarisatie die hierboven is omschreven.  |
| 4.2.7.   | De belanghebbenden hebben de wens dat bij de uitvoerig <b>eerst</b> de <b>compenserende maatregelen</b> worden gerealiseerd en daarna pas de verbreding van de snelweg.   | <p>Rijkswaterstaat streeft er naar om zoveel mogelijk van de compensatieopgaven voor de voltooiing van de wegverbreding te hebben ingevuld. In enkele gevallen lukt het om voorafgaand aan de wegverbreding een deel van de bos- en/of natuurcompensatie te realiseren. Rijkswaterstaat kan als aandachtspunt aan de markt meegeven dat het zo veel als mogelijk wordt ingepast in de uitvoeringsfasering van de werkzaamheden.</p> <p>Het OTB (2014) maakt duidelijk welke maatregelen voor lucht, geluid en natuur genomen worden. Rijkswaterstaat is wettelijk verplicht om in het Tracébesluit te vermelden hoeveel groen moet worden gecompenseerd en om welk groen het gaat. Verder moet in het Tracébesluit staan hoeveel oppervlakte en welke typen natuur worden gecompenseerd.</p> <p>Rijkswaterstaat is niet verplicht om de bos- en natuurcompensatie te hebben gerealiseerd voorafgaand aan de uitvoering. In de praktijk is dit vaak ook niet uitvoerbaar omdat het vinden, aankopen en inrichten van geschikte locaties en doorlopen van de hieraan gekoppelde planologische procedure veel tijd kost.</p> |
| Ideeën m.b.t. ruimtebeslag                           |   |   |
| 4.2.8.   | Om het ruimtebeslag te verminderen stellen de belanghebbenden voor het <b>talud</b> aan de kant van de snelweg te vervangen voor een <b>geluidsmuur</b> , zodat het talud aan de kant van de wijk behouden kan blijven. | Dit idee is bestudeerd door de ontwerpers van Rijkswaterstaat en is beoordeeld als één van de mogelijke optimalisaties van het basisontwerp. In de nadere uitwerking van het basisontwerp wordt het plaatsen van een geluidsmuur/damwand aan de kant van de weg (in het huidige talud) meegenomen.  |



| Ideeën m.b.t. verkeerskundige veranderingen |  |  |
|---|--|--|
| 4.2.9.                                      | De belanghebbenden spreken de wens uit de <b>Waterlinieweg te downgraden</b> tot 2x 1 rijstrook.   | <p>De Ring Utrecht en de Waterlinieweg zijn nauw met elkaar verbonden. Rijkswaterstaat en Gemeente Utrecht hebben veelvuldig contact over de effecten van het al dan niet verbreden van de Ring Utrecht op de Waterlinieweg. In het algemeen betekent een betere verkeerdorstroming op de A27 dat meer verkeer de snelweg verkiest en minder verkeer de Waterlinieweg opzoekt om de files op de snelweg te mijden. Downgraden van de Waterlinieweg zal leiden tot meer verkeer op de A27.</p> <p>Rijkswaterstaat heeft de wens doorgegeven aan de gemeente Utrecht, de beheerder van de Waterlinieweg.</p> |
| 4.2.10.                                     | Het idee wordt naar voren gebracht het <b>pootje A27-zuid naar A12-west</b> van het knooppunt Lunetten af te halen.  | <p>Dit idee is bekeken door de ontwerpers van Rijkswaterstaat. Er zijn weinig voordelen om dit idee vanuit ontwerp en ruimtebeslag te ondersteunen. Het is voor de doorstroming niet goed om dit pootje van het knooppunt af te halen en bij ontkoppeling van dit pootje ontbreekt een belangrijke calamiteitenroute.</p> <p>Deze suggestie wordt niet nader uitgewerkt in het vervolg van de studie Ring Utrecht.</p>   |
| 4.2.11.                                     | Als alternatieve <b>ontsluiting van de Fortweg</b> wordt het idee ingebracht de Fortweg onder de A27 te verbinden met de Waijensedijk en deze aan te sluiten op de Utrechtseweg. Aandachtspunt hierbij is dat de Waijensedijk hiervoor in principe niet geschikt is vanwege het landelijke en recreatieve karakter. Voorgesteld wordt vanuit een gebiedsgerichte aanpak naar de situatie te kijken. Hierbij zouden ook de gemeente Houten en de provincie Utrecht moeten aansluiten. | <p>Het nader uitwerken van het basisontwerp moet aantonen of de Fortweg op de bestaande plek kan blijven liggen of dat er een alternatieve oplossing moet komen. In dit laatste geval worden er verschillende mogelijkheden onderzocht om de Fortweg anders te ontsluiten.</p>   |
| Ideeën m.b.t. ecologische verbeteringen     |  |  |
| 4.2.12.                                     | Indien de <b>fietstunnel</b> (verbinding Fortweg-Waijensedijk) heringericht moet worden is één van de opties om deze verbinding in te richten als ecologische verbinding.  | <p>De onderdoorgang bij de Fortweg-Waijensedijk is één van de ontwerplocaties van het project Ring Utrecht. De uitwerking van deze locatie is sterk afhankelijk van de uitwerking van het ontwerp van de wegverbreding.</p>  |
| 4.2.13.                                     | De wens wordt naar voren gebracht om de <b>fietsbrug over de A12</b> te verbeteren met een <b>faunapassage</b> en een prettigere overgang te maken   | <p>Uit onderzoek blijkt dat het idee van een faunapassage op de huidige fietsbrug in de praktijk niet uitvoerbaar is. De fietsbrug is niet alleen te smal om een deel</p>  |

|         |  |   |
|---------|--|---|
|         | dan nu het geval is, bijvoorbeeld met stobbenwallen.   | <p>hiervan in te richten als faunapassage, maar ook de helling en vooral de te overbruggen hoogte maken het onmogelijk om de fietsbrug om te bouwen tot een goed functionerende faunapassage. Bij een eventuele verbreding van de fietsbrug zou faunapassage wel gerealiseerd kunnen worden.</p>  |
| 4.2.14. | Een bewoner brengt het idee naar voren om <b>bamboe</b> te planten <b>in en rondom het knooppunt Lunetten</b> om de hydrologische functie van het gebied te verbeteren.                            | <p>Rijkswaterstaat is terughoudend met het gebruiken van exotische planten omdat dit niet in het authentieke Nederlandse landschap past. Daarnaast levert het gebruik van exoten ook risico's op omdat ze de oorspronkelijke vegetatie kunnen verdringen. Ook zijn er op het gebied van beheer en onderhoud bezwaren tegen deze planten aan te brengen.</p> <p>In de volgende fase van het project (fase 2b) worden onderzoeken gedaan waarin ook hydrologie meegenomen wordt. Indien blijkt dat er op dat gebied een opgave ligt voor Rijkswaterstaat, dan wordt bekeken hoe het probleem kan worden opgelost met inheemse plantsoorten.</p> <p>Er is bijvoorbeeld bekend dat inheemse soorten als wilg en populier bijzonder geschikt zijn om meer water in de atmosfeer te brengen gezien hun hoge wateropname/verdamping. Deze boomsoorten zijn beide veel langs onze snelwegen (en vaarwegen) te vinden. Ze groeien alleen op plaatsen waar relatief veel vocht in de bodem zit.</p> |
| 4.2.15. | De belanghebbenden komen met het idee dat Rijkswaterstaat subsidie zou kunnen geven op <b>groene daken</b> in de wijk. Dit zorgt ook voor de opvang van fijnstof en zou een maatregel kunnen zijn. | <p>Subsidieverlening voor groene daken is geen onderdeel van de activiteiten van Rijkswaterstaat. Dit is gedecentraliseerd naar lokale en regionale overheden. Veel steden, waaronder de gemeente Utrecht, verlenen subsidie voor groene daken omdat uit onderzoek is gebleken dat veel groen in een stedelijke omgeving in de zomer zorgt voor afkoeling en bij koude een isolerende werking hebben (duurzaam energiegebruik). Ook hebben ze een positief effect op het vasthouden van water. Regenbuien worden opgevangen door groene daken, overbelasting van de riolering (met volgelopen straten) treden daardoor minder op. Verder leveren groene daken een positieve bijdrage aan de biodiversiteit: er komen allerlei insecten op af die weer vogels en vleermuizen aantrekken, etc.</p> <p>Uit diverse onderzoeken blijkt dat groene daken dienen als opvang van fijnstof en</p>   |

|         |  |   |
|---------|--|---|
|         |  | <p>dus een positief effect hebben op de luchtkwaliteit. In principe draagt ieder groen dak bij aan het afvangen van fijnstof, maar hoe ruwer het oppervlak hoe meer fijnstof er wordt afgevangen. Een sedumdak (met overwegend lage begroeiing) is dus minder effectief dan een dak met ruige kruiden en grassen. Daarmee geldt voor een groen dak in feite hetzelfde als voor vegetatie die niet op een dak groeit. Er zijn verschillende getallen in omloop over hoeveel luchtverontreiniging door een groen dak uit de lucht gefilterd kan worden. Iedere situatie is anders, dus er kan niet één getal genoemd worden voor wat een groen dak precies doet.</p> <p>Informatie over de subsidieregeling van de gemeente Utrecht is te vinden op: <a href="http://www.utrecht.nl/groendak">www.utrecht.nl/groendak</a></p> |
|         | <b>Innovatie</b>   |   |
| 4.2.16. | De belanghebbenden van Lunetten geven aan dat Rijkswaterstaat innovatieve ideeën niet moet schuwen. ' <b>Lunetten als proeftuin</b> ' noemt een bewoner het. | Rijkswaterstaat staat open voor innovatie en heeft er oog voor. Als innovatieve ideeën ingebracht worden bij de planstudie zal per geval worden bezien of en hoe deze toepasbaar zijn.  |