

Toelichting proces planstudie Ring Utrecht A27/A12
Van voorkeursalternatief naar voorkeursvariant
Rijkswaterstaat november 2011

Inleiding: Ring Utrecht A27/A12

Rijkswaterstaat Dienst Utrecht (RDU) voert momenteel een planstudie uit voor de Ring Utrecht A27/A12. De planstudie omvat onderzoek naar mogelijke aanpassing van het wegennet rondom Utrecht om de doorstroming rond en de bereikbaarheid van Utrecht te verbeteren. De aanpassing van het wegennet heeft impact op de omgeving. Daarom wordt ook onderzocht hoe de weg zo goed mogelijk in te passen met oog voor de leefbaarheid van de omgeving.

Onderzoeksproces: van voorkeursalternatief tot voorkeursvariant

In december 2010 is het voorkeursalternatief voor de Ring A27/A12 vastgesteld (einde fase 1) en is een keuze gemaakt voor:

- Het verbreden van de A27 tussen knooppunt Lunetten en knooppunt Rijnsweerd tot maximaal 2x7 rijstroken, waarbij het doorgaande en regionale verkeer worden gescheiden (ontweven).
- Voor het verbreden van de A27 gaat de voorkeur uit naar het verbreden van De Bak bij Amelisweerd met 15 meter aan weerszijden en een overkapping over een lengte van 250 m.
- Het verbreden van de A12 met 1 rijstrook in beide richtingen op de parallelbaan.
- Het opwaarderen van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) tot een volwaardig onderdeel van de Ring Utrecht, met minimaal 2x2 rijstroken, ongelijkvloerse kruisingen en een maximumsnelheid van ten minste 80 km/u. Deze opdracht is belegd bij de gemeente Utrecht en de provincie Utrecht.



Het project Ring Utrecht A27/A12 bevindt zich nu in fase 2a van de planstudie, waarin het komen tot een gedragen voorkeursvariant centraal staat. Op dit moment zijn er namelijk nog zo'n 800 subvarianten als uitwerking van het voorkeursalternatief mogelijk. De voorkeursvariant is een werkend en technisch maakbaar verkeerssysteem. Bij de keuze van de voorkeursvariant bestaat daarnaast op hoofdlijnen inzicht in het ruimtebeslag, de hoogteligging en inpassing van de weg in stad en land. Ook wordt in de voorkeursvariant een indicatie gegeven van de impact op de omgeving en maatregelen die nodig zijn voor onder andere milieu en leefbaarheid. De verwachting is dat de voorkeursvariant in 2012 wordt vastgesteld door het bevoegd gezag, de Minister van Infrastructuur en Milieu.

Onderzoeksproces: trechtering en beoordeling varianten

In een drietal onderzoek- en trechterstappen wordt gewerkt van 800 subvarianten tot 1 voorkeursvariant. Bij het onderzoek naar de verschillende varianten voor uitbreiding van de weg zal Rijkswaterstaat geen 800 of 200 varianten tot in detail uitwerken.

In de eerste trechterstap 1 brengt Rijkswaterstaat het aantal varianten terug tot alleen die varianten die het verkeerskundige probleem oplossen en technisch maakbaar zijn. Op hoofdlijnen wordt hierbij inzicht gegeven in de gevolgen voor milieu en ruimtelijke inpassing zodat duidelijk wordt dat aan milieuvoorwaarden kan worden voldaan en er geen unieke kansen op het gebied van leefbaarheid verloren gaan.

Er blijven dan nog vele varianten over (waarschijnlijk zo'n 200) die nader onderzocht worden in trechterstap 2. Deze varianten en opties worden beoordeeld op een aantal aspecten¹:

- Verkeer: doelstelling tav verkeer en verkeersveiligheid.
- Ontwerp: maakbaarheid (techniek, hoogte etc.) en realisatie ontwerp.
- Milieu en leefbaarheid: geluid, luchtkwaliteit, natuur, stikstofdepositie, water en externe veiligheid.
- Inpassing en gebiedsontwikkeling: ruimtebeslag, ruimtelijke kwaliteiten, landschap en cultuurhistorie, archeologie, sociale aspecten en recreatie.
- Kosten: kosteninschatting van het ontwerp en de uitvoering van het project .

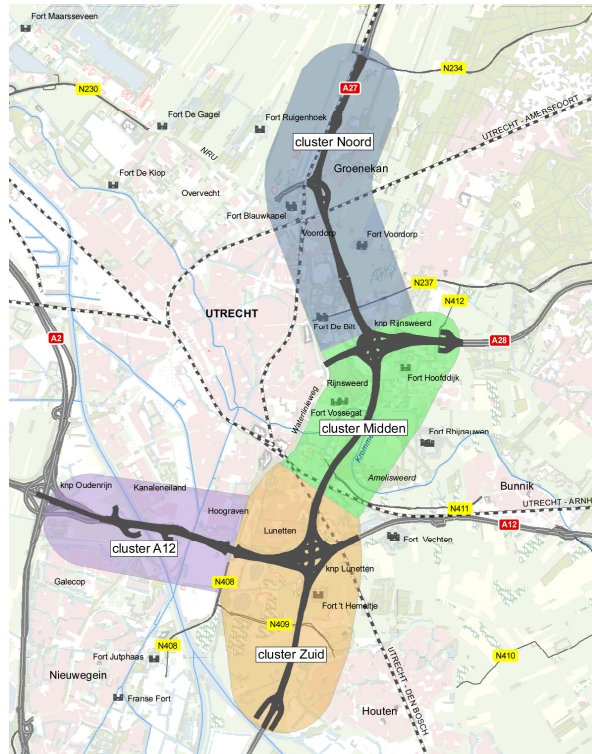
In de laatste trechterstap 3 worden de naar verwachting 20 overgebleven varianten getoetst op de bovenstaande aspecten, wordt een nadere kosteninschatting gemaakt en wordt een inschatting gemaakt van de te nemen maatregelen (bijvoorbeeld geluidschermen). De basis voor de beoordelingscriteria liggen vast in de (aanvullende) richtlijnen en wet- en regelgeving voor planstudies. Hierin staat ook beschreven binnen welk budget en tijd het project gerealiseerd moet zijn. Voor deze onderwerpen zijn belanghebbenden in de omgeving (omwonenden, belanghebbenden etc.) uitgenodigd mee te denken, net als over de inpassing en vormgeving van de weg op specifieke ontwerplocaties. De omgeving kan ideeën en wensen aandragen tijdens de meedenksessies en zo haar input meegeven aan de tweede trechterstap, om te komen van 200 tot ca 20 varianten.

Omgevingsproces: meedenken

Rijkswaterstaat wil samen met belanghebbenden in de omgeving tot een goede inpassing komen, zodat de wegutbreiding het verkeerskundige probleem oplost en zo goed mogelijk past bij de belangen en wensen van de omgeving. In fase 2a (de huidige fase) organiseert Rijkswaterstaat daartoe een informeel omgevingsproces. In september 2011 zijn twee startbijeenkomsten georganiseerd om de brede omgeving te informeren over de stand van zaken van het project en het proces voor de komende fase. Tijdens deze bijeenkomsten is de omgeving uitgenodigd om actief mee te denken in de tweede trechterstap. Een deel van de mensen die de startbijeenkomst hebben bezocht, heeft zich opgegeven om deel te nemen aan het meedenktraject.

Het studiegebied van het project Ring Utrecht A27/A12 is opgedeeld in 4 clusters en per cluster worden 2 tot 3 meedenksessies georganiseerd. Deelnemers hebben zich voor één van de clusters aangemeld maar worden ook geïnformeerd en waar nodig betrokken bij de opbrengst uit de andere clusters. Het meedenktraject voor cluster Noord, Midden en Zuid (cluster 1, 2 en 3) gaat in december van start. Voor cluster A12 (4) zal het meedenktraject waarschijnlijk begin 2012 van start gaan.

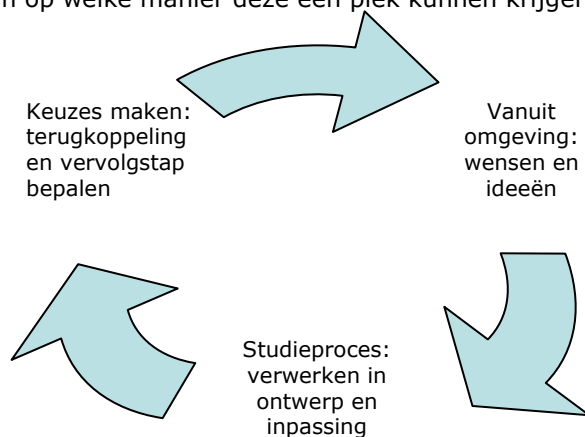
¹ In deze fase van het project wordt de beoordeling van de meeste aspecten gedaan aan de hand van normen. Voor de aspecten milieu en leefomgeving wordt de beoordeling gegeven door een onafhankelijk expert-team.



Indeling Clusters

Tijdens de meedenksessies komen verschillende locaties langs het tracé aan de orde maar wordt ook gekeken naar de samenhang met het totaal. Het doel van het meedenktraject is het inbrengen van wensen en ideeën die tot ontwerpvarianties op een locatie kunnen leiden. Voorbeelden van specifieke locaties zijn bijvoorbeeld de onderdoorgang bij de Voordorpsedijk, het viaduct Biltsestraatweg/Utrechtseweg, de Uithof, het dak bij Amelisweerd en de bogen in het knooppunt bij Lunetten. Er wordt gezocht naar actieve inbreng van kennis en ideeën uit de omgeving die van toegevoegde waarde kan zijn voor de opgave die er nu ligt. Dat wil zeggen: binnen de opdracht en randvoorwaarden die het project heeft meegekregen met de besluitvorming in december 2010 en de aanvullende richtlijnen in mei 2011. De bijeenkomsten gaan uitdrukkelijk niet over politieke keuzes of varianten die in de vorige fase al zijn afgevallen.

In een cirkelproces via meerdere meedenksessies, zoals in onderstaand figuur weergegeven, wordt zichtbaar hoe de wensen en ideeën een plek kunnen krijgen in het geheel. Tijdens de meedenkbijskomsten worden de deelnemers bijgepraat op de laatste stand van zaken (voortgang in de trechtering), waarna gezamenlijk de inhoud verder wordt uitgewerkt. Door dit cirkelproces wordt inzichtelijk voor alle deelnemers welke wensen en ideeën er zijn en of en op welke manier deze een plek kunnen krijgen binnen het ontwerp.



Omgevingsproces: opbrengst

Na afloop van de meedenksessies volgt altijd een terugkoppeling in de vorm van een verslag van de avond, kaartmateriaal en een afwegingsnotitie met daarin welke ideeën wel en welke niet nader worden uitgewerkt in het ontwerp, aangevuld met een motivatie op de besluiten (het waarom). Op basis van de eerder genoemde beoordelingscriteria wordt er een onderscheid gemaakt in hoe om te gaan met de wensen en ideeën. Op deze manier kunnen wensen en ideeën:

- Direct een plek krijgen in het basisontwerp (past binnen alle randvoorwaarden).
- Worden uitgewerkt als optie bij een variant (past binnen randvoorwaarden) zodat ze deel gaan uitmaken van het te kiezen palet aan ontwerpvarianties.
- Meegenomen worden in de uitwerking in fase 2B zoals bijvoorbeeld de concrete vormgeving van geluidmaatregelen.
- Aangemerkt worden als mogelijkheid maar bijvoorbeeld te duur, buiten de scope van het project etc.
- Aangemerkt worden als niet haalbaar en valt af vanwege gevolgen voor bijvoorbeeld maakbaarheid, probleemoplossend vermogen, kosten etc.

De verslagen van alle avonden uit de vier clusters zullen uiteindelijk samengevoegd worden tot 1 opbrengstnotitie die een weergave is van het totale proces. Ook wensen en ideeën die geen plek krijgen een van de varianten (opties) worden daarbij onderbouwd weergegeven.

De opbrengstnotitie wordt samen met de uiteindelijk ca 20 varianten die na trechterstap 2 over zullen zijn, aangeboden aan de verantwoordelijke bestuurders van Rijk en Regio om te betrekken bij de besluitvorming. Voor het moment van aanbieden zal nog een informele afrondende bijeenkomst voor deze fase worden georganiseerd waar de bredere omgeving op de opbrengstnotitie en de varianten kan reageren en aandachtspunten kan meegeven voor het vervolgproces.

Uiteindelijk blijft er na bestuurlijke besluitvorming één variant over die bestaat uit een keten van locatieontwerpen. Deze variant wordt uitgewerkt in een Ontwerp Tracébesluit (OTB). Dat gebeurt in fase 2b.

Fase 2b: uitwerking Ontwerp Tracébesluit (OTB)

In fase 2b zal de Voorkeursvariant in detail worden uitgewerkt tot een OTB. Het OTB geeft meer inzicht in onder andere de kosten, de precieze invulling van (geluid)maatregelen en de exacte vormgeving van de weg. In deze fase van het project wordt de omgeving betrokken bij de keuzes op detailniveau, de precieze inhoud en vorm dient dan nader bepaald te worden. Wanneer het OTB gereed is kan formeel worden ingesproken via een zienswijze. Na het OTB volgt het TB (Tracébesluit). Na behandeling van eventuele beroepen kan de realisatie van het project starten.

Onderstaand de stappen tot en met de realisatie van het project.

Van voorkeursalternatief naar voorkeursvariant

