



## VERSLAG

### **Startbijeenkomsten tweede fase planstudie Ring Utrecht A27/A12 5 en 13 september 2011**

#### **Startbijeenkomsten**

Op 5 en 13 september 2011 organiseerde Rijkswaterstaat startbijeenkomsten voor betrokkenen bij de planstudie Ring Utrecht, onderdeel A27/A12. Om zoveel mogelijk mensen de mogelijkheid te geven deel te nemen, waren er twee bijeenkomsten. Op de avonden zijn bewoners die aan het tracé wonen, bewonersverenigingen, belangengroepen, maatschappelijke organisaties, bedrijven, wijkbureaus, wijkraden en gemeenten en provincie bijgepraat en is het meedenktraject voor de A27/A12 toegelicht. In dit verslag leest u meer hierover. Op 27 september 2011 organiseert de gemeente Utrecht samen met de provincie Utrecht eenzelfde avond voor de planstudie Ring Utrecht, onderdeel Noordelijke Randweg Utrecht (NRU).

#### **Druk bezocht**

Beide avonden zijn druk bezocht. Op 5 september in de Aristozalen in Lunetten waren ongeveer 130 bezoekers aanwezig. In Hotel Mitland bezochten ongeveer 100 mensen de bijeenkomst, waaronder Remco van Lunteren, gedeputeerde voor Mobiliteit, Economie en Financiën van de provincie Utrecht. Op basis van verschillende vragen lichtte de gedeputeerde toe hoe de provincie aankijkt tegen de planstudie, het meedenktraject en de mogelijkheden die zij zien voor een verbetering van de leefbaarheid. Op beide avonden was een doorsnede van alle genodigde partijen aanwezig.

#### **Programma**

Vooraf en tijdens de bijeenkomst blijkt het informatieniveau en de verwachtingen van de bezoekers uiteenlopend te zijn. Rijkswaterstaat heeft de afgelopen periode gesproken met de georganiseerde bewonersgroepen en belangenorganisaties. Voor veel andere aanwezigen was dit het eerste contactmoment sinds lange tijd en dus een goed moment om weer bijgepraat te worden over proces en inhoud van het project. Na een korte inleiding van de avondvoorzitter over het programma, bespreekt Marc Koolwijk van Rijkswaterstaat de stand van zaken van het project. Tijdens en na afloop van de presentatie worden veel vragen gesteld en zorgen geuit over met name de gevolgen voor de leefbaarheid rond de A27 en A12. In het tweede deel van de avond wordt aan de verschillende 'meedenktafels' verder gepraat over de planstudie A27/A12, het meedenken en de zorgen van de omwonenden.

#### **Presentatie**

Tijdens de presentatie legt Rijkswaterstaat uit over welk studiegebied het precies gaat, wat de opdracht is voor de komende onderzoeksfase en hoe het meedenktraject er uit gaat zien. De opdracht is vastgelegd in de aanvullende richtlijnen<sup>1</sup> die Rijkswaterstaat mee heeft gekregen van de minister van Infrastructuur en Milieu. In de richtlijnen zijn ook de verschillende uitdagingen benoemd die het gebied om de A27 en A12 kent zoals de leefbaarheid in de woonwijken, natuur,

---

<sup>1</sup> Zie voor de aanvullende richtlijnen (mei 2011) [www.ikgaverder.nl/documenten](http://www.ikgaverder.nl/documenten)

de forten, bedrijvigheid en economische ontwikkeling van het gebied. Daarnaast kent de studie een aantal technische aandachtspunten als het gaat om de weg tussen het knooppunt Rijnsweerd en knooppunt Lunetten zoals de bak Amelisweerd en het folie<sup>2</sup>.

### **Variantenstudie en meedenken**

Rijkswaterstaat wil samen met belanghebbenden en (vertegenwoordigers van) omwonenden tot een goede inpassing komen, zodat de wegbreiding het verkeerskundige probleem oplost en zo goed mogelijk past bij de wensen van de omgeving. Binnen de verbreding van de A27 en A12 zijn nog vele varianten (in theorie ongeveer 800) mogelijk als het gaat om hoe de weg te verbreden en in te passen in de omgeving. In de eerste onderzoeksstap brengt Rijkswaterstaat dit aantal varianten terug tot alleen die varianten die het verkeerskundige probleem oplossen en maakbaar<sup>3</sup> zijn. Zo vallen de varianten die niet haalbaar zijn af en gaat de aandacht daarna naar de varianten die wel haalbaar zijn. Er blijven dan nog vele varianten over (waarschijnlijk zo'n 200) die nader onderzocht worden op gevolgen voor leefbaarheid (zoals lucht en geluidsoverlast), ruimtebeslag en barrièrewerking, gevolgen voor de natuur, bodem en water, externe en sociale veiligheid, landschap en cultuurhistorie. Voor deze onderwerpen wordt de omgeving uitgenodigd mee te denken net als over de inpassing en vormgeving van de weg op specifieke ontwerplocaties<sup>4</sup>. Rijkswaterstaat wil het meedenktraject organiseren in een aantal (geografisch) clusters (zie verderop in dit verslag).

### **Aandachtspunten naar aanleiding van de presentatie en de gesprekken aan tafel**

Tijdens de startbijeenkomsten zijn diverse aandachtspunten/vragen naar voren gebracht. Bijgaand een overzicht op hoofdlijnen met daarbij de reactie van Rijkswaterstaat.

### **Leefbaarheid van de omgeving**

Veel mensen maken zich zorgen over de leefbaarheid rondom de snelweg. Men is bezorgd dat de geluidhinder toeneemt, de luchtkwaliteit achteruitgaat en daarmee ook de leefbaarheid en gezondheid. Rijkswaterstaat legt uit dat binnen de planstudie de doelstelling wordt gehanteerd dat de leefbaarheid minimaal gelijk blijft na de wegverbreding en waar mogelijk verbetert. De wettelijke kaders van onder andere de wet Geluidhinder en Luchtkwaliteit zijn hiervoor het uitgangspunt. De voorkeursvariant die straks wordt gekozen voldoet in ieder geval aan alle wettelijke eisen. Indien er aanvullende financiële middelen van derden beschikbaar komen, kan er naar maatregelen worden gekeken die iets extra's bieden bovenop de wettelijke mogelijkheden.

### **Aantal rijstroken op de A27 en A12**

Er wordt gevraagd met hoeveel rijstroken de weg wordt verbreed.

Rijkswaterstaat geeft aan dat:

- op de A12 tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten in beide richtingen 1 extra rijstrook wordt aangelegd op de parallelbaan
- de A27 tussen de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd wordt verbreed tot 2x6 of 2x7 rijstroken
- de A27 tussen knooppunt Rijnsweerd en Utrecht Noord wordt verbreed met 1 extra rijstrook in beide richtingen
- de A27 tussen Utrecht Noord en aansluiting Bilthoven wordt in de planstudie A27/A1 verbreed tot 3 rijstroken aan de westkant en 3 rijstroken én een spitsstrook aan de

---

<sup>2</sup> Omdat de A27 tussen knooppunt Rijnsweerd en knooppunt Lunetten verdiept is aangelegd met behulp van een bak en een grondwaterfolie zijn de mogelijkheden van uitbreiding beperkt. Dit vergt nauwkeurig onderzoek.

<sup>3</sup> Maakbaar wil zeggen dat het ontwerp gebouwd kan worden. Probleemoplossend houdt in dat aan de bereikbaarheidsdoelstelling wordt voldaan.

<sup>4</sup> Een ontwerplocatie is een specifieke locatie of deel van de snelweg waar aanpassingen op en om de weg mogelijk zijn. Het betreft aanpassing op het niveau van onder andere leefbaarheid, inpassing, ruimtelijke kwaliteit en veiligheid.

oostzijde. In de planstudie Ring Utrecht wordt bekeken of deze oplossing op de langere termijn voldoet.

### **Clusterinhoud en -indeling**

Rijkswaterstaat organiseert het meedenktraject in een aantal (geografische) clusters. Zo kunnen belanghebbenden meedenken vanuit hun specifieke belang en kennis van de omgeving.

Op de avonden kwamen de volgende aandachtspunten naar voren:

- een aantal mensen gaf aan in de omschrijving van de clusters de aandacht te missen voor leefbaarheid (lucht en geluid), de A12 of de knooppunten (Lunetten, Rijnsweerd, Utrecht-Noord)
- Daarnaast willen de bewoners van Lunetten dat heel Lunetten in één cluster wordt besproken.
- Ook gaf een aantal deelnemers aan in de meedenksessies te willen meepraten over o.a. de technische (on)mogelijkheden van de varianten en de onderbouwing van de onderzoeksgegevens
- Een aantal deelnemers wil graag in een apart cluster meedenken over alle clusters gezamenlijk

Rijkswaterstaat gaat als volgt om met de genoemde aandachtspunten:

- De A12 wordt opgenomen in een vierde cluster
- Het onderwerp Leefbaarheid, waaronder lucht en geluid is onderdeel van alle clusters.
- Lunetten is in zijn geheel onderdeel van één cluster: cluster 3
- Ook de vormgeving van de knooppunten wordt besproken in de clusters
- In de afzonderlijke clusters worden de technische mogelijkheden en de stand van zaken van de onderzoeken besproken. De onderbouwing van alle onderzoeksgegevens vindt uiteindelijk plaats in het Milieueffectrapport (MER) dat de basis zal zijn voor het Ontwerp-Tracébesluit (OTB). Het MER en OTB wordt getoetst door de onafhankelijke commissie MER en staat open voor inspraak
- De stand van zaken van alle clusters gezamenlijk zal worden toegelicht bij de afzonderlijke clusterbijeenkomsten

Mede op basis van de feedback tijdens de avonden zijn er vier clusters benoemd:

- Cluster 1: aansluiting Bilthoven tot knooppunt Rijnsweerd (o.a. Groenekan, Blauwkapel, Voordorp, Biltse Rading, Biltsestraatweg/Utrechtseweg)
- Cluster 2: knooppunt Rijnsweerd – kruising Spoor Utrecht-Den Bosch (o.a. Rijnsweerd, Uithof, Kromme Rijn, Amelisweerd)
- Cluster 3: wijk Lunetten, ten zuiden van Lunetten, Houten, A12 Lunetten t/m aansluiting Hoograven
- Cluster 4: A12 vanaf aansluiting Hoograven – knooppunt Oudenrijn: (o.a. Kanaleneiland en Hoograven)

### **Meedenktraject: animo om mee te doen is groot**

Tijdens de bijeenkomsten hebben ongeveer 70 personen zich opgegeven om deel te nemen aan de bijeenkomsten in één of meerdere clusters. Een aantal mensen heeft het inschrijfformulier mee naar huis genomen. Het is nog tot 30 september mogelijk in te schrijven voor de meedenksessies. Dit kan via [ring.utrecht@rws.nl](mailto:ring.utrecht@rws.nl)

Alle deelnemers worden de komende periode benaderd om deelname te bevestigen en te kijken hoe de clusterindeling past binnen hun belangen en interesses (aan welk cluster of clusters ga ik deelnemen gezien de gedeeltelijk aangepaste indeling).

### **Vervolgproces**

De eerste drie clusters starten dit najaar. Het 4e cluster zal aan het begin van het nieuwe jaar starten. Deelnemers worden hiervoor via e-mail uitgenodigd. De eerste bijeenkomst zal gaan over de inhoud van het cluster, het proces per cluster, afvaardiging per doelgroep en afspraken over wederzijdse informatievoorziening. De clusters worden begeleid door een onafhankelijke voorzitter. Meedenken kan op vele onderwerpen binnen de studie maar kent ook

randvoorwaarden zoals de opdracht die is vastgelegd in de aanvullende richtlijnen uit mei 2011. De bijeenkomsten gaan daarmee niet over politieke keuzes of varianten die in de vorige fase al zijn afgevallen. Het meedenktraject zal naar verwachting plaatsvinden in de periode november 2011 – medio 2012.

Na de meedenkbijeenkomsten blijven er naar verwachting zo'n 10 tot 20 varianten over. De uitkomsten van het meedenktraject worden gedurende het hele proces goed vastgelegd, kansrijke ideeën worden uitgewerkt en de totaalopbrengst wordt aangeboden aan de bestuurders om te betrekken bij de besluitvorming over de laatste 10-20 varianten. Rond deze periode zal opnieuw een bredere informatiebijeenkomst worden georganiseerd (voor de hele omgeving) over de overgebleven varianten en de opbrengst uit het meedenktraject. Naar verwachting stelt de minister van Infrastructuur en Milieu in afstemming met de regio eind 2012 de voorkeursvariant vast. In de fase daarna wordt deze voorkeursvariant verder uitgewerkt tot een Ontwerp Tracébesluit (OTB). In de uitwerking richting OTB worden de exacte details bekend. Dan wordt ook op een gedetailleerder niveau duidelijk welke maatregelen er komen: bijvoorbeeld waar geluidschermen komen, hoe hoog deze worden en welke andere maatregelen worden genomen met het oog op de leefkwaliteit van de omgeving.

## Planning

DATUM	RING UTRECHT A27/A12
December 2008	Startnotitie
November 2009	Voorkeursrichting
Augustus 2010	Publicatie eerste fase MER
September – Oktober 2010	Consultatieronde en advies Cie m.e.r.
December 2010	Voorkeursalternatief
Mei 2011	Aanvullende Richtlijnen
September 2011	Studie 2e fase en start meedenktraject
2012	Besluitvorming Voorkeursvariant (einde fase 2A)
2013/2014	Ontwerp Tracébesluit (einde fase 2B)
2015	Tracébesluit en beroepsprocedure
2016-2020/2023	Realisatie Ring Utrecht A27, start realisatie A12 na 2020