



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Aan de regionale vertegenwoordigers in de BSG Ring  
Utrecht  
de heren R. van Lunteren, F. Lintmeijer en K. van Dalen

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**  
Plesmanweg 1-6  
Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

**Contactpersoon**  
drs. P.J. Dronkert  
*Wegprojecten regio Utrecht*  
T 070-456 0000  
M +31(0)6-46444523  
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**  
IenM/BSK-2012/195335

**Uw kenmerk**  
--

**Bijlage(n)**  
--

Datum 24 september 2012  
Betreft Ring Utrecht

Geachte heren,

Tijdens het BSG-overleg van 17 september jl. is u gevraagd uw reactie te geven op mijn voornemen in de 2<sup>e</sup> trechterstap voor de Ring Utrecht voor 2x7 rijstroken te kiezen. Hierbij bericht ik u over de keuzes die ik gemaakt heb.

In de 2<sup>e</sup> Trechterstap van de uitwerking van het Voorkeursalternatief van de Ring Utrecht kies ik voor:

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

Dit onder de voorwaarden, zoals genoemd in het verslag van de BSG van 23 augustus 2012. Ik heb Rijkswaterstaat inmiddels geïnformeerd over mijn keuzes, en aangegeven dat zij hiervan uit kunnen gaan bij de verdere uitwerking van het tracé van de Ring Utrecht.

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

- ❖ Rijk en regio stellen vast dat het voorkeursalternatief voor de Ring Utrecht bestaat uit:
  1. De uitbreiding van de capaciteit van de A27 aan de oostzijde van Utrecht en de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd, waarbij verkeersstromen worden gescheiden (ontweven).
  2. De uitbreiding van de A12 met een extra rijstrook in beide rijrichtingen op de parallelbaan.
  3. De opwaardering van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) tot een volwaardig onderdeel van de Ring Utrecht (minimaal 2x2 stroken, ongelijkvloers, maximumsnelheid tenminste 80 km/u).



4. Hierbij gaat voor de uitbreiding van de A27 de voorkeur uit naar het verbreden van de bestaande bak met ongeveer 15 meter aan weerszijden (met in iedere rijrichting 7 rijstroken), inclusief een overkluizing met een lengte van ongeveer 250 meter.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Datum**  
24 september 2012

**Ons kenmerk**  
IenM/BSK-2012/195335

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

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

Ook het Kwaliteitsteam Ring Utrecht, stedenbouwkundig bureau MUST en het Delphi-team adviseren om voor 7 rijstroken te kiezen, vanwege de geringe verschillen in externe effecten tussen 6 en 7 rijstroken en de grotere ontlastende werking van 7 rijstroken voor het OWN.

Voor mij zijn randvoorwaarden dat het project het verkeersprobleem moet oplossen (daarvoor moeten de verkeersstromen op de A27 worden ontweven) en dat het project binnen het taakstellend budget uitgevoerd moet worden. Als ik naar de huidige uitwerking van de Ring Utrecht kijk, dan concludeer ik dat er binnen deze randvoorwaarden een oplossing gecreëerd wordt die het milieu meer dan voldoende spaart en die goed ingepast is. Door het gekozen ontwerp van de ring wordt een wezenlijk deel van het autoverkeer op het onderliggend wegennet van de stad Utrecht 'weggetrokken'. Daarmee verbetert het geluid- en luchtkwaliteitsniveau van de stad aanzienlijk. Daarenboven zullen alle maatregelen genomen worden om de lucht- en geluidkwaliteit op de ring en aangrenzende wijken te laten voldoen aan de wettelijke normen van lucht en geluid zoals in het NSL en de wet Swung is neergelegd.

Inmiddels wordt er voor plm € 200 mln aan inpassingsmaatregelen voorzien binnen het budget voor de Ring Utrecht (1/5<sup>e</sup> deel van het totale budget). Wettelijke maatregelen die standaard in het pakket zitten, bevatten onder andere geluidwerende maatregelen, natuurcompensatie, waterbergingsmaatregelen en een goede vormgeving van de onderdoorgangen. Binnen deze € 200 mln is





daarnaast € 60 mln gereserveerd voor de bovenwettelijke overkluizing van de Bak in Amelisweerd.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

In de tracé-uitwerking is er bij de inpassing van de A27, in overleg met de regio, al flinke winst geboekt. Een aantal voorbeelden daarvan:

**Datum**  
24 september 2012

**Ons kenmerk**  
IenM/BSK-2012/195335

- Bij Lunetten betekent de keuze voor *Selecteren* dat de hoge fly-over komt te vervallen. Dit voorkomt visuele hinder en maakt het makkelijker om geluidmaatregelen te nemen.
- Daarnaast is RWS er in geslaagd het ontwerp zodanig te optimaliseren dat het park 'De Koppel' bij Lunetten gespaard wordt. Ook de geluidswal (het talud aan het eind van het park) wordt vanuit het park gezien intact gelaten. Mogelijk wordt deze aan de snelwegzijde iets smaller en daardoor steiler.
- Bij Lunetten worden tevens de nodige geluidwerende voorzieningen gerealiseerd. Hierbij wordt tevens de geluidsanering meegenomen.
- Rond Lunetten worden verder nog onderzoeken gedaan naar het verbeteren van de fiets- en wandelverbinding met de recreatieve zone Groenraven-oost, de bereikbaarheid van de Wayensedijk, en de koppeling van de waterbergingsopgave met de landschappelijke inpassing.
- Bij Voordorp wordt de verbreding van de A27 binnen de contour van het huidige geluidsschermbreedte gerealiseerd. Daardoor wordt het park tussen de wijk en de weg gespaard.
- Bij Voordorp worden de bestaande geluidschermen vernieuwd en verhoogd.
- Hier wordt ook nog onderzoek gedaan naar de verbetering van de geluidssituatie van de aansluiting Utrecht-noord (voor Groenekan, Blauwkapel en Voordorp) en naar het verbeteren van de recreatieve verbinding van de Voordorpsedijk.
- Bij de Biltsestraatweg worden ontwerpoptimalisaties onderzocht, met als doel het ruimtebeslag van de zgn cross-over te minimaliseren.
- Bij Rijnsweerd komt een fors pakket geluidwerende maatregelen.
- Hier wordt nog onderzoek gedaan naar een verbetering van de recreatieve en ecologische mogelijkheden van de onderdoorgang van de Kromme Rijn en naar de verbetering van de sociale veiligheid van de onderdoorgangen naar De Uithof.
- Bij Amelisweerd komt zoals gezegd een Dak op de snelwegbak. Hierbij wordt nog onderzoek gedaan naar het herstel van de historische toegang tot het landgoed en naar extra langzaam verkeerroutes.

Ondanks het forse pakket inpassingsmaatregelen en onderzoeken begrijp ik dat de impact van de verbreding van de A27 voor de omgeving groot is. Daarom stel ik extra middelen ter grootte van € 15 mln ter beschikking voor leefbaarheids- en inpassingsmaatregelen. Dit bedrag komt bovenop de al ter beschikking gestelde € 60 mln die bedoeld is voor het 'dak op de bak'. In totaal is daarmee € 75 mln beschikbaar voor bovenwettelijke maatregelen.

Het nog niet formeel afgeronde MIRT-onderzoek bevestigt dat OV-ontsluiting van groot belang is voor de bereikbaarheid en de ontwikkelingsmogelijkheden van de economische kerngebieden in de regio Utrecht, en dat de capaciteit van het OV-systeem over enige tijd onder druk komt te staan. Op dit moment zijn er binnen het Infrafonds geen middelen beschikbaar om een verkenning te starten. Het is aan een volgende minister om, gegeven het hiervoor genoemde belang, te



besluiten wat hij/zij verder met het MIRT-onderzoek gaat doen.

Met de extra toezeggingen die ik gedaan heb, hebben inmiddels de provincie Utrecht en het BRU ingestemd met de te nemen maatregelen. Ik hoop hier echter ook de gemeente Utrecht mee te overtuigen, omdat het mijn wens is het draagvlak voor het project Ring Utrecht nog verder te vergroten.

Ook de inwoners van de gemeente Utrecht hebben belang bij het verminderen van het autoverkeer in hun stad dat met dit project wordt bereikt en waardoor de geluid- en luchtkwaliteit in de stad worden verbeterd. Ik hoop daarom van harte dat met mijn laatste toezeggingen ook de gemeente Utrecht blijft participeren in dit project.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Datum**  
24 september 2012

**Ons kenmerk**  
IenM/BSK-2012/195335