



### Welke aspecten worden onderzocht?

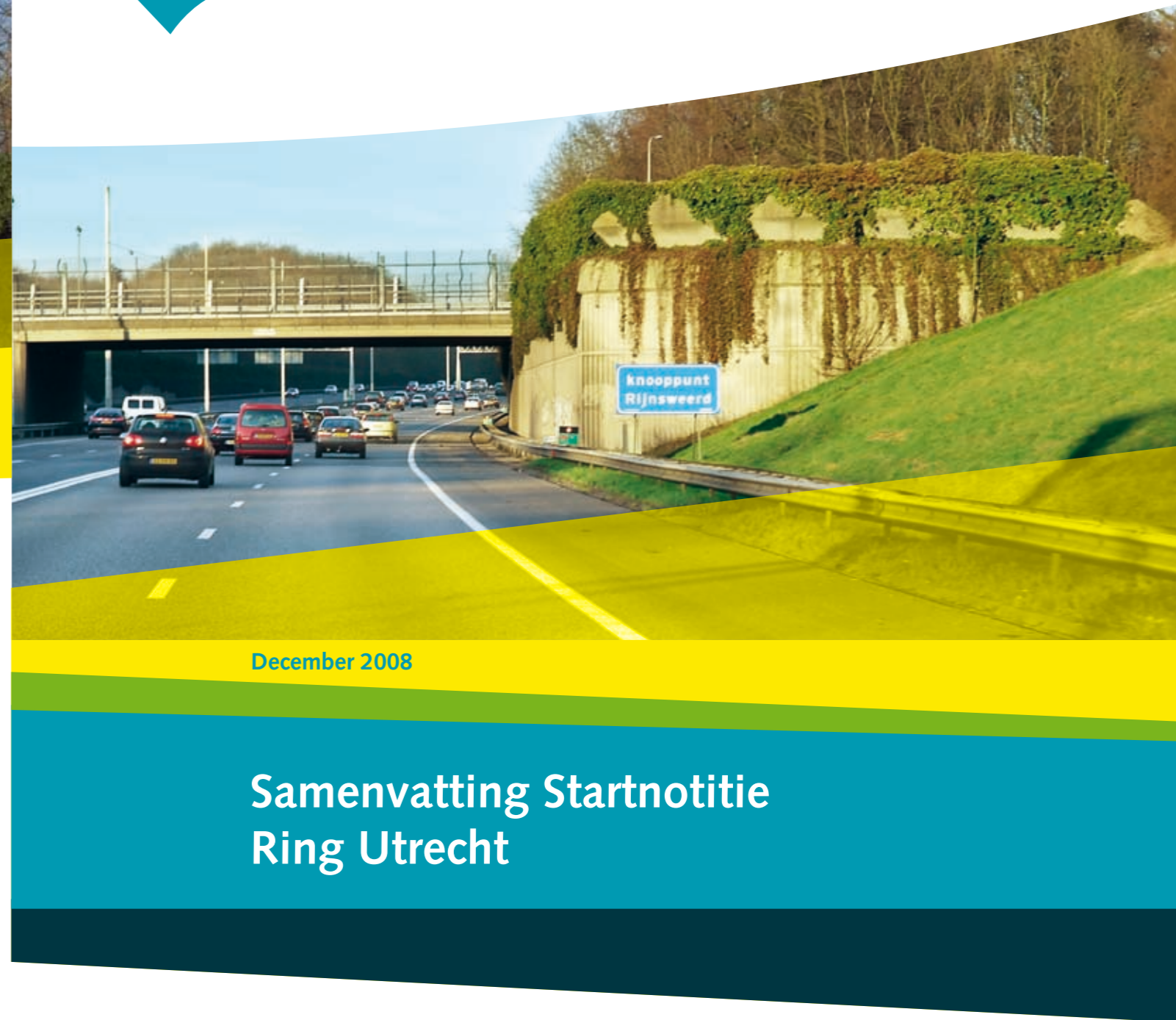
Deze studie gebeurt in twee fasen. De eerste fase onderzoekt de vier alternatieven op hoofdlijnen zodat een voorkeursalternatief kan worden gekozen. Dit voorkeursalternatief wordt in de tweede fase in detail uitgewerkt.

#### Fase 1 Het voorkeursalternatief

Het voorkeursalternatief wordt naar verwachting opgebouwd uit de meest kansrijke onderdelen van de bovenstaande alternatieven. Dit alternatief vormt een logisch, samenhangend geheel van op elkaar afgestemde onderdelen, dat in voldoende mate oplossingen biedt voor de bereikbaarheidsproblematiek, voldoet aan wet- en regelgeving (o.a. luchtkwaliteit en geluidsbelasting), goede aandacht heeft voor inpassing, uitvoerbaar en maakbaar is en past binnen het beschikbare budget.

#### Fase 2 Milieueffectrapport

Als eenmaal het voorkeursalternatief uit de hoofdalternatieven is samengesteld, wordt dit in het MER nader uitgewerkt. Dit voorkeursalternatief wordt dan vergeleken met het nul-alternatief. Tot slot wordt in het MER het Meest Milieuvriendelijke Alternatief gedefinieerd. Dat is het voorkeursalternatief aangevuld met extra maatregelen, zoals duurzaam materiaalgebruik, extra faunamaatregelen en een optimale landschappelijke inrichting. In de studieperiode zijn er diverse momenten waarop inspraak mogelijk is.



December 2008

## Samenvatting Startnotitie Ring Utrecht

### U kunt reageren

Alle betrokkenen en belanghebbenden kunnen inspreken op de plannen en te onderzoeken effecten zoals beschreven in de Startnotitie Ring Utrecht. De reacties worden gebundeld, ter inzage gelegd en overhandigd aan een commissie van onafhankelijke milieudeskundigen (Commissie m.e.r.). Deze brengt advies uit aan het Bevoegd Gezag (de instantie die bevoegd is tot het nemen van een besluit in het kader van de Tracéwet en de Wet Milieubeheer).

#### Op basis van dit advies en de inspraakreacties stelt het Bevoegd Gezag de richtlijnen op volgens welke het onderzoek naar de alternatieven moet gebeuren.

De Startnotitie ligt vanaf 5 december 2008 zes weken ter inzage. Onder meer in de gemeenten Utrecht, De Bilt, Nieuwegein, IJsselstein, Woerden, Maarssen, Houten en Bunnik. Op [www.inspraakpunt.nl](http://www.inspraakpunt.nl) staan de precieze locaties vermeld. Daarnaast kunt u de Startnotitie downloaden vanaf de websites van Rijkswaterstaat en het Inspraakpunt. Tevens is het mogelijk een exemplaar van de Startnotitie op te vragen bij het landelijk informatienummer van Rijkswaterstaat, 0800-8002 (gratis). Deze lijn is ook tijdens de vakantieperiode geopend.

Als u wilt reageren op deze Startnotitie, stuur uw reactie dan voor 16 januari 2009 naar:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat  
o.v.v. Startnotitie Ring Utrecht  
Postbus 30316  
2500 GH DEN HAAG

Ook kunt u telefonisch inspreken (070-351 96 03), of via internet en e-mail:  
internet: [www.inspraakpunt.nl](http://www.inspraakpunt.nl)  
e-mail: [inspraakpunt@inspraakpunt.nl](mailto:inspraakpunt@inspraakpunt.nl)

Desgewenst worden uw gegevens vertrouwelijk behandeld.

#### Meer informatie

Meer informatie is te vinden op de websites [www.rijkswaterstaat.nl/A2](http://www.rijkswaterstaat.nl/A2) en [www.rijkswaterstaat.nl/A12](http://www.rijkswaterstaat.nl/A12) en [www.rijkswaterstaat.nl/A27](http://www.rijkswaterstaat.nl/A27). Voor vragen kunt u ook bellen met het gratis landelijke informatienummer van Rijkswaterstaat (0800-8002).

Meer informatie over het inspraakpunt en de procedure vindt u op [www.inspraakpunt.nl](http://www.inspraakpunt.nl). Informatie over het programma VERDER vindt u op [www.ikgaverder.nl](http://www.ikgaverder.nl). Op verschillende informatieavonden wordt het project toegelicht. Data en locaties worden gepubliceerd in de lokale kranten en [www.rijkswaterstaat.nl](http://www.rijkswaterstaat.nl).

#### Inspraakpunt

Het Inspraakpunt is onafhankelijk en heeft dus geen inhoudelijke betrokkenheid bij de projecten. Het Inspraakpunt waarborgt dat de meningen van burgers op een zorgvuldige manier in de besluitvorming worden meegewogen.

#### Bevoegd Gezag

Voor de delen die onder de Tracéwet vallen vormen de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM het Bevoegd Gezag; voor de onderdelen die vallen onder de Wet op de Ruimtelijke Ordening zijn ofwel de provincie ofwel gemeente het Bevoegd Gezag.



UT/1208/ZH/004

### Van Startnotitie tot uitvoering

De publicatie van de Startnotitie vormt de eerste stap in de procedure die leidt tot eventuele aanpassingen van de Ring Utrecht. Onderstaand stroomschema geeft inzicht in de verschillende fasen waaruit de wettelijke procedure bestaat.

December 2008	Openbaarmaking Startnotitie Ring Utrecht
December 2008/Januari 2009	Inspraak op de Startnotitie Ring Utrecht
2008 - medio 2009	Eerste fase: globaal onderzoek alternatieven voor het opstellen van het voorkeursalternatief
2009-2011	Tweede fase MER: Het MER en het Ontwerp-tracébesluit worden opgesteld
2011	Bevoegd Gezag neemt Ontwerp-tracébesluit en legt deze en het MER ter inzage
2012	Inspraak en hoorzitting over keuze en invulling van Ontwerp-tracébesluit en MER
2012	Besturen en Commissie m.e.r. adviseren Bevoegd Gezag over Ontwerp-tracébesluit
2012	Bevoegd Gezag neemt Tracébesluit
2012	Start beroepsprocedure
2013	Start vergunningenaanvragen
2014	Uitvoering project en evaluatie van de milieugevolgen

Het verkeersaanbod in Nederland blijft groeien. Steeds vaker leidt dit tot problemen met de doorstroming van het verkeer, ook en vooral in de regio Midden-Nederland. Vaak staan er in deze regio files op de snelwegen en op de regionale wegen. Een belangrijk aandachtspunt daarbij is de Ring Utrecht (A2/A27/A12 en N230).

Het opstellen en publiceren van een Startnotitie is een eerste stap om tot een betere doorstroming op de Ring Utrecht en daarmee een betere bereikbaarheid van de regio te komen en zo de Europese

concurrentiepositie van de regio Midden-Nederland te versterken. Deze brochure is een samenvatting van de Startnotitie. Hierin staan in het kort de achtergronden en de verschillende mogelijke oplossingen voor de problemen op de Ring Utrecht. Daarnaast komen de te onderzoeken (milieu)effecten (o.a. luchtkwaliteit en geluidsbelasting) van de verschillende oplossingen aan bod. De complete Startnotitie ligt vanaf 5 december 2008 zes weken ter inzage. Gedurende deze periode kunt u schriftelijk of mondeling inspreken op de Startnotitie.



## VERDER

De Startnotitie Ring Utrecht is onderdeel van de pakketstudies, bekend als het samenwerkingsprogramma VERDER, Mobiliteit in Midden-Nederland. Daarin wordt het gebied van de Ring Utrecht (A2, A12, A27 en N230) en de Driehoek Utrecht – Hilversum – Amersfoort nader bestudeerd. In VERDER zijn alle relevante regionale partijen vertegenwoordigd: provincie Utrecht, Rijkswaterstaat Utrecht, Bestuur Regio Utrecht, gewest Eemland, gewest Gooi- en Vechtstreek, Regio Utrecht West, Regio Utrecht Zuidoost, gemeente Amersfoort, gemeente Hilversum en gemeente Utrecht. VERDER onderzoekt de mogelijkheden om de hele regio Midden-Nederland goed bereikbaar te houden. Daarbij wordt niet alleen naar verbeteringsmaatregelen voor het wegennet gekeken, maar ook naar de mogelijkheden voor fietsers en het openbaar vervoer.

Mobiliteit in Midden-Nederland



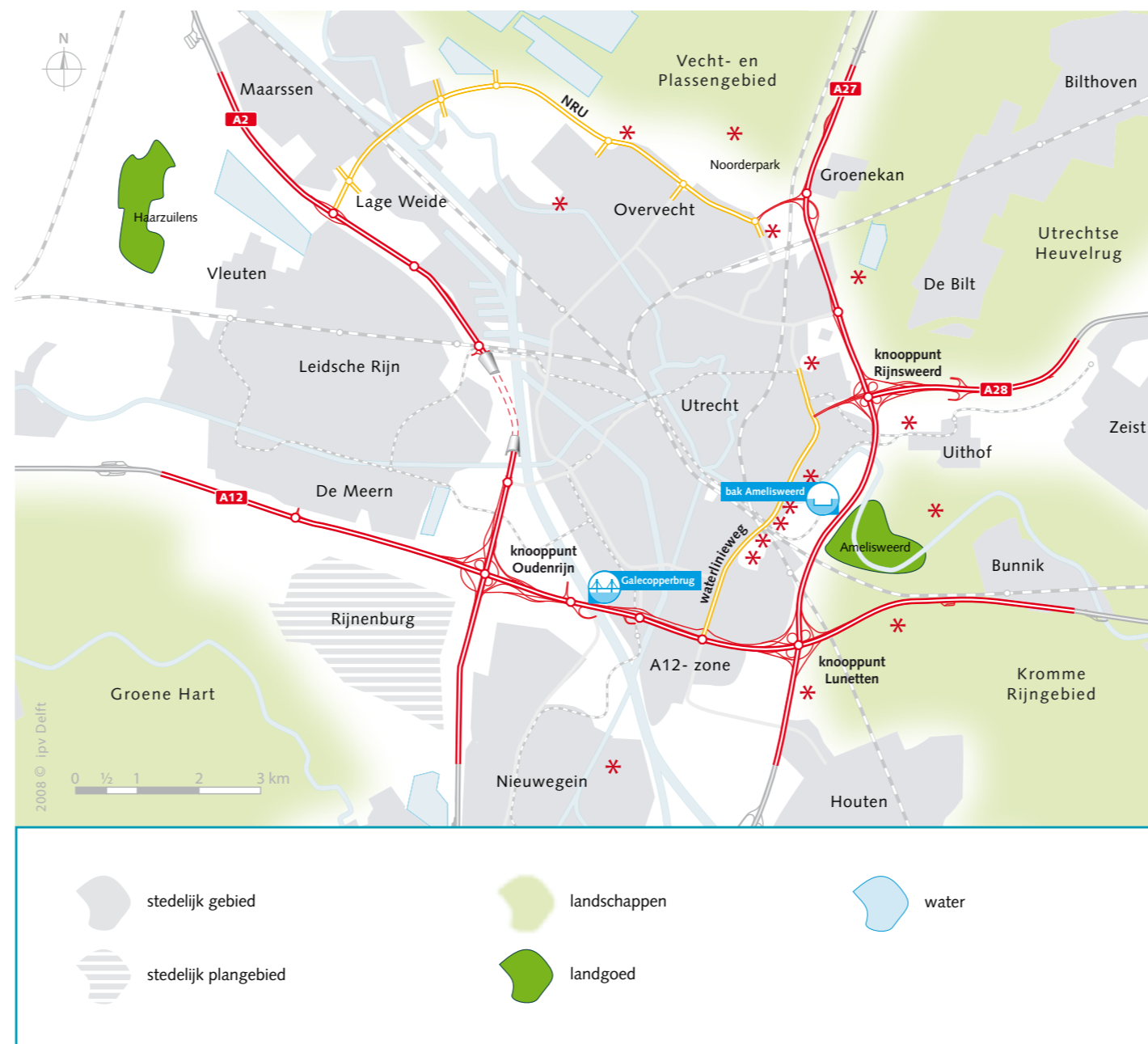
Het doel is om te komen tot een logisch geheel van ruimtelijke ordening, openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement en benutting en uitbreiding van infrastructuur. Maatregelen worden daarbij zoveel mogelijk met elkaar gecombineerd. Omdat het hierbij gaat om vrijwel alle (snel)wegen en knooppunten in de regio Midden-Nederland, is gekozen voor een praktische onderverdeling van het gebied in de Driehoek en de Ring, waarbij de inhoudelijke samenhang blijft bestaan. Eerder verschenen al de Startnotitie Utrecht – knooppunt Eemnes – Amersfoort (A27/A1) en de Startnotitie voor de A28 Utrecht – Amersfoort. In dezelfde periode als het verschijnen van de Startnotitie van de Ring Utrecht verschijnt ook de Startnotitie Knooppunt Hoevelaken. Voor informatie over deze laatste kunt u terecht bij [www.rijkswaterstaat.nl](http://www.rijkswaterstaat.nl) en/of telefoonnummer 0800-8002. Meer informatie over VERDER kunt u vinden op [www.ikgaverder.nl](http://www.ikgaverder.nl).

bij ongelukken zijn de gevolgen tot ver in de regio merkbaar. Vanwege de verwachte economische groei van de regio Midden-Nederland zullen de bereikbaarheidsproblemen bovendien alleen nog maar toenemen. Naast die verkeersproblemen zijn er ook 'leefbaarheidsknelpunten', ook deze knelpunten zullen door de toename van het verkeer groter worden. Voorbeelden hiervan zijn geluidsoverlast en het verslechteren van de luchtkwaliteit. Het mag duidelijk zijn: zonder ingrijpen leidt de toename van het wegverkeer op de Ring Utrecht tot grotere problemen.

## 'Het doel is de doorstroming en de bereikbaarheid van de regio Midden-Nederland te verbeteren'

### Ring Utrecht: Belangrijke verdeeling

Utrecht ligt midden in de doorgaande routes van Rotterdam en Amsterdam naar respectievelijk het oosten en het zuiden. De Ring Utrecht (A2/A27/A12 en N230) heeft het hoogste percentage doorgaand verkeer van Nederland. Daarnaast moet de Ring Utrecht ook verkeer verwerken met de bestemming Utrecht en omliggende regio. De Ring is dus belast met zowel doorgaand verkeer als regionaal verkeer. De grote verkeersdruk op de Ring Utrecht maakt het verdeelingsysteem kwetsbaar;



### Betere doorstroming, betere leefomgeving

Het doel van het project is de doorstroming en de bereikbaarheid van de regio Midden-Nederland te verbeteren. Daarnaast is het doel dat knelpunten op gebied van luchtkwaliteit en geluidshinder, natuur en verkeersveiligheid niet toenemen en waar mogelijk de situatie zelfs wordt verbeterd.

### Waarom een Startnotitie?

Een weg aanpassen of verbreden kan niet zomaar gebeuren. Hiervoor is een zorgvuldige procedure nodig. De Startnotitie is een eerste stap op weg naar een milieueffectrapport (MER). Het doel van de Startnotitie is om de achtergronden, uitgangspunten en onderzoeksmethoden van het project op een rij te zetten en te beschrijven welke zaken in het MER moeten worden onderzocht. Daarnaast bakt de Startnotitie het aantal alternatieven af. Tot slot wordt in de Startnotitie aangegeven op welke (milieu)effecten de alternatieven worden onderzocht.

## 'Alternatieven worden in extreme vorm bekeken'

### De oplossingen/alternatieven

Omdat de verkeersproblemen op de Ring Utrecht behoorlijk ingewikkeld zijn, worden de verschillende alternatieven in het MER onderzocht om tot de beste oplossing te komen. Uit deze hoofdalternatieven komt een zogenaamd voorkeursalternatief naar voren dat is opgebouwd uit de meest kansrijke onderdelen van de hoofdalternatieven. Hierbij wordt gekeken naar verkeer (lost het alternatief het probleem op?), inpassing en ruimtebeslag, uitvoerbaarheid en maakbaarheid. Het alternatief moet passen binnen het beschikbare budget en voldoen aan wet- en regelgeving.

### Nul-alternatief

Om de gevolgen van de verschillende alternatieven goed te kunnen inschatten, is het goed om uit te gaan van het zogenaamde 'nul-alternatief'. Dat is de situatie als de wegen op en rond de Ring Utrecht niet veranderen. Door de uitkomsten van de verschillende alternatieven met elkaar en het nul-alternatief te vergelijken, wordt duidelijk wat de beste oplossing is.

### Hoofdalternatieven

Er zijn vier hoofdalternatieven waarin oplossingsmogelijkheden worden gezocht. Deze alternatieven worden in extreme vorm bekeken om de effecten van een alternatief

zo zuiver mogelijk in kaart te krijgen. Het uiteindelijke voorkeursalternatief zal een combinatie zijn van de meest kansrijke delen uit deze vier alternatieven.

#### 1. Alternatief Niet verbreden

Uitgangspunt bij dit alternatief is dat er niets gebeurt aan de wegen. Wel worden er in het kader van het samenwerkingsprogramma VERDER maatregelen uitgevoerd op het gebied van openbaar vervoer, fietsbeleid, ruimtelijke ordening, mobiliteitsmanagement en benutting. Meer informatie hierover is te vinden op [www.ikgaverder.nl](http://www.ikgaverder.nl).

#### 2. Alternatief Verbreden

In dit alternatief wordt gekeken naar een uitbreiding van de wegen in de Ring Utrecht in de vorm van extra rijstroken. Er zijn twee varianten voor het aanleggen van extra rijstroken:  
- Variant A, de volle Ring. De Ring Utrecht bestaat in 2008 uit drie snelwegen (A2, A27 en A12). In deze variant wordt op twee snelwegen (A2 en A12) het aantal rijstroken uitgebreid. Daarbij wordt de Noordelijke Randweg Utrecht (nu nog met verkeerslichten) opgewaarderd naar een snelweg met ongelijkvloerse kruisingen en doorgetrokken van de A2 naar de A12.  
- Variant B, de halve Ring. In deze variant wordt de Noordelijke Randweg Utrecht niet opgewaarderd naar snelweg en niet doorgetrokken van de A2 naar de A12. In plaats daarvan wordt de capaciteit op alle drie de snelwegen uitgebreid.

Dus alle drie de snelwegen krijgen extra rijstroken toegevoegd aan hun bestaande indeling.

#### 3. Alternatief Sorteren

De snelwegen op de Ring Utrecht worden gesplitst in een hoofd- en parallelbanensysteem. De hoofdbanen krijgen hierbij geen afslagen naar de stad Utrecht. En in de knooppunten kan verkeer alleen afslaan naar een hoofdbaan van een andere snelweg. Deze banen dienen dus alleen voor het doorgaand verkeer. De parallelbanen vormen een ring rond Utrecht voor het regionale verkeer. Deze ring heeft afslagen naar de grote wegen in de stad Utrecht.

#### 4. Alternatief Spreiden

Dit alternatief houdt in dat bij de herinrichting van een gebied tevens wordt bekeken of het verkeer beter verdeeld kan worden. Hoewel er nog geen besluiten zijn genomen, worden er studies verricht naar een mogelijke herinrichting van het gebied ten zuiden van de A12. Een nieuwe verbinding, parallel aan de A12 snelweg, zou een deel van het A12 verkeer op kunnen nemen. Hierdoor wordt een stroom verkeer langs de wijken Lunetten en Hooggraven weggehaald. Het vrachtverkeer zou bijvoorbeeld gebruik kunnen maken van deze nieuwe verbindingen en dat komt de luchtkwaliteit in de woonwijken ten goede.

