

Kwaliteitsteam Ring Utrecht, advies eerste trechterstap

6 november 2011

Samenvatting

Utrecht is door haar excellente vestigingsklimaat en kenniseconomie een speerpunt in nationaal, regionaal en lokaal beleid. Om deze (internationale) concurrentiekracht verder uit te bouwen is een robuust en toekomstvast mobiliteitssysteem nodig in combinatie met een hoogwaardige leefomgeving (ruimtelijke kwaliteit). Hiervoor zijn 2 aspecten belangrijk:

- Na 2020 zal de mogelijkheid om de Ring nader uit te breiden zeer beperkt zijn. Het verbeteren van de multimodale bereikbaarheid is een belangrijke component in elke strategie die er op gericht is de robuustheid van de mobiliteitsnetwerken veilig te stellen. Maatregelen die de multimodale bereikbaarheid in de omgeving van de Ring verbeteren zullen er aan bijdragen dat de draaischijf Nederland ook op lange termijn doorstroomt. Tegelijk biedt een multimodale strategie kansen om mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling beter op elkaar af te stemmen.
- Om een grotere belasting van het snelwegennet door wegtrekkende bewoners en bedrijven te voorkomen en het vestigingsmilieu te versterken is het van belang dat de ruimtevraag rondom de Ring op een kwalitatieve manier wordt gefaciliteerd.

Met betrekking tot bovenstaande punten ziet het kwaliteitsteam de volgende gebiedsopgaven van wezenlijk belang (zie paragraaf 3):

- Verbeter de koppeling tussen de Uithof en de stad via Rijnsweerd, de Galgenwaard, Maarschalkerweerd en Amelisweerd. Hiermee wordt het vestigingsklimaat rondom de uithof versterkt en tevens de stad-land relatie in oost-west richting (Heuvelrug/Amelisweerd) verbeterd.
- Verbeter de stad-land relatie in noord-zuid richting (Overvecht, Noorderpark).
- Verbeter de samenhang binnen en tussen de groengebieden in en rondom de stad waardoor een onderliggend netwerk van ecologische en recreatieve verbindingen ontstaat tussen het Noorderpark en Laagraven.
- Verbeter de stedelijke kwaliteit van de diverse gebieden rondom de Ring A12, A27 en NRU. Dit geldt met name voor de gebieden die worden doorsneden (de Uithof, Rijnsweerd, A12 zone e.a.) door of zijn ingeklemd (Lunetten, Rijnsweerd e.a.) tussen de infrastructuurbundels. In combinatie met een verbetering van de bereikbaarheid levert dit een krachtige bijdrage aan het vestigingsklimaat in deze prioritaire regio. Het (op termijn) downgraden van de Waterlinieweg tot multimodale stadsboulevard biedt daarbij belangrijke voordelen.

Aanbeveling met betrekking tot de eerste trechterstap:

A27: De hoofdvarianten lijken in ruimtelijke zin minder onderscheidend dan men in eerste instantie zou verwachten. Dit komt doordat zaken als de bak van Amelisweerd, het folie en de spoorviaducten de mate van variatie tussen de modellen zeer beperken en omdat bij de variant knopen geen puur hoofd- en parallel systeem haalbaar is. Wel geeft het Kwaliteitsteam enkele overwegingen bij de twee alternatieven om in het verdere keuzeprocess rekening mee te houden (zie paragraaf 4).

NRU: Het is essentieel om de uitwerking van de kwalitatieve aspecten van de NRU vast te leggen voordat de markt wordt benaderd. Hierop moet gedurende het traject consequent worden getoetst. Hiervan zijn reeds goede voorbeelden voor handen. Het kwaliteitsteam wil hier graag nader over adviseren maar dient dan wel tijdig te beschikken over de relevante informatie.

A12: Naast de verbreding van de A12 spelen op en rond de A12 veel korte en lange termijn projecten en opgaven. Het kwaliteitsteam adviseert te onderzoeken of investeringen op de korte termijn benut kunnen worden ten behoeve van de lange termijnontwikkelingen.

Vervolg: Het kwaliteitsteam ziet diverse kansen die de kwaliteit van het ruimtelijk vervolgonderzoek ten goede komen (zie paragraaf 5).

1. Inleiding

Het Kwaliteitsteam 'Ring Utrecht' is ingesteld om de Bestuurlijke Stuurgroep (BSG) over de landschappelijke en stedelijke inpassing van beide projecten behorende tot de planstudie 'Ring Utrecht' (A12/A27 en NRU) te adviseren. In de opdrachtomschrijving van het Kwaliteitsteam staat over het advies in de eerste trechterstap dat het een algemene visie over de kansen en uitdagingen op het gebied van stedelijke en landelijke inpassing dient te zijn, zodat dit kan worden gebruikt bij de inrichting van het ruimtelijk en verkeerskundig ontwerp, inpassing en omgevingsproces. Het Kwaliteitsteam redeneert daarbij vanuit door brede maatschappelijke processen voortgebrachte ambities op nationaal, regionaal en lokaal niveau en zal zijn adviezen zo opbouwen dat inzichtelijk wordt waar keuzes en aanbevelingen vandaan komen.

2. Ambitie op nationaal, regionaal en lokaal niveau: 'De kenniseconomie als internationale troef'

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) heeft als ondertitel; 'Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig', meegekregen. De Rijksoverheid spreekt in deze visie de ambitie uit, Nederland in 2040 tot de top 10 concurrerende landen ter wereld te laten behoren. Dit wil het Rijk doen

door middel van een goede ruimtelijk-economische structuur ten behoeve van een excellent vestigingsklimaat voor bedrijven en kenniswerkers. Dit betekent ondermeer dat wordt ingezet op de optimale internationale multimodale bereikbaarheid en leefbaarheid van de stedelijke regio's en op de versterking van belangrijke natuur- en cultuurhistorische waarden. De rijksoverheid neemt zelf de verantwoordelijkheid voor het excellent bereikbare vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren. De regio Utrecht maakt onderdeel uit van één van deze stedelijke regio's. De kracht van regio Utrecht ligt voornamelijk in de hoog opgeleide bevolking, de kennisintensieve sector (de Universiteit Utrecht en het UMC), Life Sciences (Utrecht Science Park), instituten als het KNMI en het RIVM, de creatieve sector en de zakelijke en financiële dienstverlening. Daarnaast zijn de centrale ligging (draaischijf Nederland) en de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van groot belang. Het is van nationaal belang deze met elkaar samenhangende waarden in stand te houden en te versterken. Op regionaal niveau wordt aangesloten op deze ambities. In de Economische Visie van de Provincie Utrecht wordt de focus gelegd op kennis, cultuur en creativiteit. Belangrijke deelopgave hierbij is het verder intensiveren en uitbreiden van het Campus Milieu rondom de Uithof en het versterken van het voorzieningenniveau en de mobiliteit in het gebied. In de nota van de Stad Utrecht 'Bestemming Utrecht, stad van kennis en cultuur' wordt vastgesteld dat Utrecht alleen zijn leidende positie op het gebied van kennis en cultuur kan behouden wanneer bereikbaarheid, milieukwaliteit, kenniseconomie, cultuur en binnenstedelijk bouwen aan elkaar worden verbonden.

3. Opgaven: 'Robuuste mobiliteit en versterken van het vestigingsmilieu'

Zowel de landelijke, de regionale als de lokale ambities vereisen een toekomstvast en robuust mobiliteitssysteem in combinatie met een aantrekkelijke en hoogwaardige leefomgeving. Daarbij spelen twee belangrijke aspecten:

1. Het is, gezien relatieve nabijheid van de projecthorizon en de samenhang met de wijze waarop de mobiliteitspatronen zich ten westen van Utrecht ontwikkelen, moeilijk te bepalen wat de capaciteit van de Ring Utrecht op lange termijn zou moeten zijn. Duidelijk is wel, dat de ruimte voor verdere uitbreiding van de Ring Utrecht beperkt zal zijn na uitvoering van de voorgenomen ingrepen. Het kwaliteitsteam adviseert derhalve de lange termijn robuustheid (de mate waarin het mobiliteitssysteem in staat is mogelijke toekomstige ontwikkelingen en mobiliteitsgroei te incorporeren) van het mobiliteitsnetwerk te verbeteren door in te zetten op een multimodaal mobiliteitssysteem. Het verbeteren van de multimodale bereikbaarheid is de enige manier waarop na 2020 de robuustheid van het netwerk gewaarborgd kan worden zonder dat de leefkwaliteit en het vestigingsklimaat in en rondom Utrecht aangetast wordt. Verder biedt een multimodaal netwerk kansen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit beter op elkaar af te stemmen en kan Utrecht goed op het multimodale netwerk van de rest van de Noordvleugel aan worden gesloten.
2. De ambities en kwaliteiten van en rondom Utrecht leiden tot een grote ruimtevraag in combinatie met een beperkt ruimteaanbod. Wanneer deze ruimtevraag niet kwalitatief wordt gefaciliteerd, kunnen bedrijven en kenniswerkers elders mogelijkheden zoeken. Dit betekent een grotere belasting op het snelwegennet en heeft negatieve gevolgen voor de economische ontwikkeling. Om dit te voorkomen is een hoge ruimtelijke kwaliteit rondom de Ring een vereiste. Hiermee wordt bedoeld: voldoende en diverse hoogwaardige vestigingsmogelijkheden; optimaal gebruik van de binnenstedelijke ruimte; uitnodigende zones die stad en land verbinden en een goed recreatieaanbod. Het kwaliteitsteam concludeert dat de planstudie Ring Utrecht kansen biedt de ruimtelijke kwaliteit van Utrecht te verhogen omdat juist in het invloedsgebied van de Ring zich grote opgaven en kansen voordoen.

Voorgaande punten leiden tot vier belangrijke gebiedsopgaven waarbij de optimalisering van het multimodale netwerk en de verbetering van ruimtelijke kwaliteit in relatie tot de planstudie Ring Utrecht mogelijk is:

1. Verbeter de koppeling tussen de Uithof en de stad via Rijsweerd, de Galgenwaard, Maarschalkerweerd en Amelisweerd. Hiermee wordt het vestigingsklimaat rondom de Uithof versterkt en tevens de stad-land relatie in oost-west richting (Heuvelrug/Amelisweerd) verbeterd.
2. Verbeter de stad-land relatie in noord-zuid richting (Overvecht, Noorderpark)

3. Verbeter de samenhang binnen en tussen de groengebieden in en rondom de stad waardoor een onderliggend netwerk van ecologische en recreatieve verbindingen ontstaat tussen het Noorderpark en Heemstede.
4. Verbeter de stedelijke kwaliteit. Dit betekent zowel het vestigingsklimaat als de leefkwaliteit van de wijken direct aan en ingeklemd tussen infrastructuurbundels. Het gaat hierbij vooral om Lunetten, Maarschalkerweerd, Rijnsweerd, de Uithof, Voordorp en Overvecht

Onderstaand zijn deze punten nader uitgewerkt.

3.1. Verbeter de bereikbaarheid van de uithof en de koppeling tussen de Uithof en de stad en verbeter daarmee tevens de stad-land relatie in oost-west richting. De Uithof is van grote betekenis voor de regio Utrecht. Het gebied is de laatste jaren uitgegroeid tot een Utrechts stadsdeel waarin gestudeerd en gewoond, gewerkt en gerecreëerd kan worden. De huidige verbinding met de binnenstad is echter heel matig en de benodigde groei van de Uithof in westelijke richting kan in de huidige situatie niet optimaal worden gefaciliteerd. De planstudie Ring Utrecht biedt echter kansen meer samenhang aan te brengen tussen de Uithof en Rijnsweerd, de Galgenwaard, Maarschalkerweerd en Amelisweerd. Zo kan een geheel ontstaan van elkaar complementerende gebieden. Een geheel dat de groei van de Uithof kan opvangen en dat tevens de relatie tussen de binnenstad en het landelijk gebied aan de oostkant van de stad kan verbeteren.

- Voor de duurzame bereikbaarheid van de Uithof is een tweede aansluiting wenselijk. Deze aansluiting kan worden gekoppeld aan de bereikbaarheid van het hele Uithof-Rijnsweerd-Galgenwaard-Maarschalkerweerd-Amelisweerd gebied. Hier speelt ook de relatie met de Waterlinieweg en het 'pootje' van de A28 bij Rijnsweerd mee.
- De verbreding van de Ring/A27 kan bijdragen aan de door stad, eigenaren en gebruikers gewenste transformatie van Rijnsweerd van monofunctioneel kantorenpark tot multimodaal bereikbaar, multifunctioneel gebied dat een sterke relatie met de Uithof heeft. De toekomstige status van de huidige aansluiting op de A28 en de mogelijke afwaardering van de Waterlinieweg spelen hierin een belangrijke rol.
- De multimodale relaties tussen de benoemde gebieden moeten worden verbeterd. De oost-west relaties, die de snelweg en de Waterlinieweg kruisen worden vaak als onaantrekkelijk, verkeersonveilig en sociaal onveilig gekwalificeerd. De aanpak van de Ring biedt een eenmalige kans om bij deze barrière verbetering aan te brengen. Daarnaast kan de transformatie van de Waterlinieweg tot goed ingepaste multimodale stadsboulevard de resterende barrières in oost-west en noord- zuid richting wegnemen.
- Maarschalkerweerd ondergaat enkele grote transformaties in verband met o.a. de planstudie Ring Utrecht en de nieuwe tram naar de Uithof, die het gebied doorkruist. Het geplande deksel naar Amelisweerd landt hier aan en de onderdoorgang van de Kromme Rijn verandert. Verder zijn er visies ontwikkeld voor de herinrichting van de schootvelden en de waterbergingsopgave rondom de forten van Lunetten en zijn er plannen voor een hockey topsportcentrum. Deze kansen en opgaven kunnen, wanneer ze in samenhang met de verbreding van de Ring worden aangepakt, bijdragen aan de herwaardering van het hele gebied van de Uithof tot aan Maarschalkerweerd/Amelisweerd.
- De routes en verbinding onder de A27 en A28-Rijnsweerd moeten niet alleen veilig worden ingericht, maar tevens een relatie leggen tussen de verschillende gebieden. Dit kan door middel van ontwikkeling van nieuw gebruik langs die routes, een goede dimensionering, door de relatie met het landschap aan te gaan of bijvoorbeeld door een mogelijke koppeling van functies aan de onderdoorgangen.

3.2 Verbeter de stad-land relatie in noord-zuid richting (rondom de NRU; Overvecht - Noorderpark).

Naast de verbetering van de oostelijke relaties door middel van de integrale aanpak zoals hierboven beschreven, biedt de opwaardering van het gemeentelijke deel van de N230 (de NRU), tot autoweg met ongelijkvloerse kruisingen, kansen om de koppeling tussen de stedelijke opgave (de investering in verbetering van de wijk Overvecht) en de bereikbaarheid van het hoogwaardige recreatieve landschap van het Noorderpark te verbeteren. De verschillende kruisingsvarianten, de ontwerpsnelheid, en de relatie met het onderliggend wegennet hebben invloed op de binnenstedelijke kwaliteit en de bereikbaarheid en

aantrekkelijkheid van het Noorderpark. Ook de eventuele afkoppeling van het Robert Kochplein dient onderzocht te worden. Hiermee kan mogelijk het verkeerssysteem vereenvoudigd worden, en de relatie tussen het Noorderpark en stad verbeterd worden. Bij de geplande benadering van de markt, dient de ruimtelijke kwaliteit integraal te worden meegenomen en beoordeeld.

3.3 Verbeter de samenhang binnen en tussen de groengebieden in en rondom de stad waardoor een onderliggend netwerk van ecologische en recreatieve verbindingen ontstaat tussen het Noorderpark en Laagraven.

Utrecht ligt op het grensvlak van vier verschillende landschappen; de Utrechtse heuvelrug, het rivierenland, het veenweidegebied en het plassengebied. Het goede vestigingsklimaat in Utrecht wordt in belangrijke mate bepaald door de nabijheid van deze verschillende landschappen. Er is recent veel geïnvesteerd in het verbeteren van landschappelijke structuren en recreatieve netwerken in de omgeving van Utrecht. De Planstudie Ring Utrecht biedt kansen ingrepen en middelen te combineren en zo de samenhang tussen verschillende landschappen te verbeteren. De Nieuwe Hollandse Waterlinie kan hierin een cruciale rol spelen. De ontwikkeling en versterking van verbindingen voor langzaam verkeer van Noorderpark tot Laagraven kan daar een instrument voor zijn. Op die manier wordt de recreatieve druk verspreid, worden recreatieve attracties beter bereikbaar en ecologische systemen verbonden. Kansen zijn:

- De verdere versterking van de verbinding van de binnenstad (Ledig Erf) met Amelisweerd en de recreatieve en ecologische hoofdroute met jaagpad langs de Kromme rijn.
- De ontwikkeling van een nieuwe entree van Amelisweerd aan de westzijde van de A27 in combinatie met de tramhalte Amelisweerd.
- De hydrologische opgaven kunnen worden gekoppeld aan nieuwe ecologische en recreatieve verbindingen i.c.m. eventueel aanpassing van duikers.
- De verbetering van de verschillende onderdoorgangen en viaducten zoals het A12 inundatiekanaal, viaduct/onderdoorgang fort 't Hemeltje, viaduct/onderdoorgang naar kasteel Heemstede, viaduct Koningsweg, dak Amelisweerd, onderdoorgang Kromme rijn, Ecologische en recreatieve verbinding t.h.v. Sandwijck, ecologische en recreatieve verbinding Voordorpsedijk. Deze verbindingen moeten in samenhang met de Waterlinieweg worden beschouwd.

3.4 Verbeter de stedelijke kwaliteit van de diverse gebieden rondom de Ring A12, A27 en NRU.

In combinatie met een verbetering van de bereikbaarheid levert verbetering van de leefkwaliteit een krachtige bijdrage aan het vestigingsklimaat in deze prioritaire regio. Het beoogde downgraden van de Waterlinieweg tot multimodale stadsboulevard biedt daarbij belangrijke voordelen. De verbreding van de Ring Utrecht heeft grote invloed op de leef- en het vestigingsklimaat van de wijken grenzend aan de infrastructuurbundels. Dit geldt met name voor de gebieden die worden doorsneden (de Uithof, Rijnsweerd, A12 zone e.a.) door of zijn ingeklemd (Lunetten, Rijnsweerd e.a.) tussen de infrastructuurbundels. Vooral de gebieden Lunetten, Maarschalkerweerd, Rijnsweerd, de Uithof, Voordorp, Groenekan en Overvecht krijgen zonder mitigerende maatregelen te maken met groeiende geluid- en fijnstofbelasting en verslechtering van de leefkwaliteit. Een belangrijke rol spelen de hoogte van de kunstwerken en de geluidswerende voorzieningen. Het kwaliteitsteam pleit er voor om deze problematiek reeds in een vroeg stadium te onderzoeken zodat tijdig gezocht kan worden naar slimme combinaties tussen functies en ruimtegebruik. Zo kan gedacht worden aan bijvoorbeeld het koppelen van recreatieve routes met waterberging en natuurontwikkeling of de integratie van geluidswerende voorzieningen in een park of gebouw. Voor de Uithof liggen er kansen barrières te beperken die de groei richting Rijnsweerd in de weg staan zodat een campusmilieu kan ontstaan. Tevens liggen er kansen de relatie met het omliggend stedelijk gebied en landschap en de verbindingen buitenom, van Lunetten tot aan Overvecht, te verbeteren zoals in voorgaande punten beschreven.

4. Bespiegeling op de hoofdvarianten en aanbevelingen.

Op basis van de huidige beschikbare informatie geeft het kwaliteitsteam het volgende ter overwegingen met betrekking tot de komende trechterstap.

4.1 A27

Het Kwaliteitsteam heeft de twee hoofdvarianten op de A27, knopen en splitsen, in beschouwing genomen. De hoofdvarianten lijken in ruimtelijke zin minder onderscheidend dan men in eerste instantie zou verwachten. Dit komt doordat zaken als de bak van Amelisweerd, het folie en de spoorviaducten de mate van variatie tussen de modellen zeer beperken en omdat bij de variant knopen geen compleet hoofd- en parallel systeem haalbaar is. Dit betekent dat er ook doorgaand verkeer op de parallelbanen wordt afgewikkeld. Het Kwaliteitsteam geeft enkele overwegingen ten behoeve van het keuzeprocess en de verdere uitwerking daarvan:

Knopen

- In de variant 'knopen' wordt het hoofd en parallel systeem op de A27 ten noorden van knooppunt Rijsweerd doorgezet. Dit betekent een verbreding van het huidige profiel met grote ruimtelijke gevolgen voor de wijken en landschappen binnen dat gebied. Verder moeten twee tankstations worden verplaatst met bijhorende financiële nadelen. Het kwaliteitsteam stelt dat, bij een keuze voor knopen, in een volgende fase onderzocht moet worden of dit met minder ruimte beslag kan en met behoud van de tankstations, zodat meer middelen resterend voor een kwaliteitsimpuls.

Splitsen

- Het tracé van variant 'splitsen Y' kent een baan die voorlopig op +12 meter het knooppunt Lunetten lijkt te kruisen. Het kwaliteitsteam acht de hiermee gepaard gaande negatieve effecten op de leefkwaliteit van de wijk Lunetten onwenselijk en adviseert, bij een keuze voor splitsen, te onderzoeken hoe het kunstwerk minder hoog zou kunnen worden.
- 'Splitsen 6' vergt minder ruimte tussen de Kromme Rijn en het spoorviaduct Utrecht-Arnhem inclusief de bijbehorende positieve implicaties voor onderdoorgangen en viaducten.

Uithof

- De Uithof krijgt in de variant 'splitsen' een afslag aan het hoofdbanensysteem van de A27, in het geval van 'knopen' is dat aan het parallelbaansysteem. In beide gevallen blijkt een door het kwaliteitsteam nodig geachte tweede aansluiting op de A27 mogelijk via de afslag A28 Rijsweerd. Tevens lijkt het logisch dat een medisch- en kenniscentrum met een dergelijke landelijke functie een aansluiting heeft op het hoofdwegennet. Het kwaliteitsteam adviseert de variant knopen hiermee aan te vullen.

Samenhang tussen de groengebieden

- Met betrekking tot de kansen voor het verbeteren van de samenhang binnen de groengebieden rondom de stad ziet het kwaliteitsteam geen significante verschillen.

4.2 NRU

Bij de NRU is sprake van een keuze over de marktbenaderingstrategie. Inmiddels is in Nederland bij een aantal infrastructurele projecten gewerkt met een vroegtijdige marktbenadering. Belangrijk leerpunt bij projecten zoals de A2 Maastricht is dat bij marktbenadering een helder beeld bij betrokken partijen aanwezig moet zijn over de invulling van ruimtelijke kwaliteit en dat hier gedurende het proces consequent en onafhankelijk op beoordeeld moet worden. Daarnaast moeten partijen geprikkeld worden om een optimaal product te leveren, bijvoorbeeld door middel van EMVI criteria en/of een concurrentie gerichte dialoog. Het kwaliteitsteam heeft momenteel geen informatie betreffende de kwaliteitsborging bij de NRU en kan hier geen nadere uitspraken over doen, maar vindt het van wezenlijk belang dat daar al in de eerste fase aandacht aan besteed zal worden. De kwalitatieve uitwerking hiervan dient vast gelegd te worden voordat de markt wordt benaderd en de kwaliteitsborging dient stevig in het proces te zijn verankerd.

4.3 A12

Naast de verbreding van de A12 spelen in de omgeving van de A12 veel korte en lange termijn projecten en opgaven. Ontwikkelingen op de korte en middellange termijn zijn onder andere het groot onderhoud van de Galecopperbrug en het asfalt van de A12, de uitbreiding van de IKEA met bijbehorende nieuwe ontsluiting en de aanleg van een nieuwe Boulevard langs het Amsterdam-Rijnkanaal met nieuwe fietsverbindingen naar de Utrechtse binnenstad. Op de lange termijn spelen ontwikkelingen zoals de ontwikkeling van binnenstedelijk bouwen in de A12-zone. Het kwaliteitsteam adviseert een onderzoek naar

de optimale benutting en inzet van investeringen op de korte termijn ten behoeve van die lange termijnontwikkelingen. Ook de onderdoorgang A12 Merwedekanaal, Vaartsche Rijn en de onderdoorgang A12 inundatiekanaal kunnen nader in beeld worden gebracht.

5. Aanbeveling vervolg

Het kwaliteitsteam adviseert om in de volgende fase van het ruimtelijk onderzoek de diverse inpassingsopties op onderstaande punten te beschouwen.

- Ruimtelijke kwaliteit
- Synergie, koppelen van opgaven
- Minimale mogelijke kosten door behoud bestaande kunstwerken, aansluitingen en dijklichamen.
- Optimale verkeersafwikkeling.
- Robuustheid en flexibiliteit; de huidige plannen voor de Ring Utrecht vormen de laatste ontwikkeling die mogelijk is bij de bak van Amelisweerd en het folie. Dat betekent dat toekomstige vraag naar grotere mobiliteit ingelost moet worden door;
 - o Het beter benutten van bestaande infrastructuur
 - o Het sturen van de mobiliteitsvraag door middel van ruimtelijke ontwikkelingen
 - o Multimodaliteit; het koppelen van autobereikbaarheid met aantrekkelijke alternatieve vervoerswijzen.

Het ruimtelijk onderzoek in de volgende fase moet leiden tot een breed gedragen kaartbeeld waarin bestaande kwaliteiten, opgaven en kansen in beeld worden gebracht. dit dient als ruimtelijk prioriterend kader voor de uiteindelijk inpassingsingrepen. Om een dergelijk kaartbeeld te kunnen maken is een bredere voeding van het ruimtelijk onderzoeksspoor door onder andere verkeerskundigen en ruimtelijke experts uit de relevante gremia noodzakelijk.

Met het huidige uitwerkingsniveau kan over een aantal aspecten en gebieden geen nadere uitspraken worden gedaan. Daarom verdient het aanbeveling om de onderstaande zaken in de volgende fase nader te onderzoeken.

5.1 Aanbevelingen m.b.t. tot ruimtelijk onderzoek

- A27: Het verdient aanbeveling onderzoek te doen naar de ruimtelijke impact op het knooppunt Lunetten. Een driedimensionale weergave van het knooppunt is hierbij onontbeerlijk.
- NRU: Het verdient aanbeveling onderzoek te doen naar hybride varianten waarin de huidige 5 hoofd inpassingsopties die zijn opgesteld binnen het traject van de NRU worden gecombineerd.
- NRU: Het is essentieel om de uitwerking van de kwalitatieve aspecten van de NRU vast te leggen voordat de markt wordt benaderd. Hierop moet gedurende het traject consequent worden getoetst.
- Algemeen: De geluidbelasting wordt vaak te laat in het proces in beeld gebracht waardoor er geen tijd meer is voor slimme oplossingen. Het valt aan te bevelen de inzichten over implicaties van geluid naar voren te halen door een scenarioscan in combinatie met een 'expert judgement'.
- Algemeen: Het ontwerp van onderdoorgangen en viaducten moet in de volgende fase verder worden onderzocht

5.2 Aanbeveling m.b.t. verkeer in relatie tot het ruimtelijk onderzoek

- In verband met de lange termijn robuustheid van de oplossing verdient het aanbeveling te onderzoeken of het mogelijk is extra verkeer uit andere richtingen op de 'dedicated lane' van en naar de A28 te brengen (bijvoorbeeld vanaf de A12).
- Het verdient aanbeveling te onderzoeken of bij de 'splitsen Y' variant de hoogte van de fly-over nabij Lunetten beperkt kan worden, bijvoorbeeld door deze op de A12 aan te sluiten in plaats van op de A27.

- Het verdient aanbeveling te onderzoeken of het mogelijk is om verkeer wél zo vroeg mogelijk te laten kiezen voor de bestemmingsrichting, zónder het onmogelijk te maken op een later moment nog te switchen. Een automobilist vanuit Den Haag zou bijvoorbeeld in zo'n situatie reeds bij knooppunt Oudenrijn moeten kunnen kiezen voor de A27 noord of de A28. Dit beperkt het aantal weefbewegingen, zonder dat er een ander fysiek verkeerssysteem moet worden ingericht.
- De relatie tussen de stadsring (waaronder de Waterlinieweg) van Utrecht en het snelwegensysteem is erg belangrijk. De binnenring wordt ontlast door de verbreding van de Ring. Binnen deze relatie liggen kansen mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling beter op elkaar af te stemmen, het leefklimaat te verbeteren en de multimodale robuustheid van het mobiliteitssysteem te vergroten. Het kwaliteitsteam adviseert nader onderzoek te doen naar deze relatie, aansluitend aan de voornemens van de stad om de binnenring op termijn te downgraden.