

# Kwaliteitsteam Ring Utrecht, advies 2<sup>e</sup> trechterstap

23 april 2012

## **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 tweede trechtering wordt het Kwaliteitsteam met betrekking tot de A12/A27 gevraagd te adviseren over de keuze tussen:

- De hoofdvarianten 'Splitsen' en 'Selecteren',
- 6 of 7 rijstroken tussen de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd
- Symmetrisch of asymmetrisch tussen Rijnsweerd en Utrecht-Noord,
- Ruimtelijke optimalisaties over het hele traject.

Ten aanzien van de NRU is het Kwaliteitsteam gevraagd te adviseren over de vroegtijdige marktbenadering, over de locatievarianten en over een samenhangend wegbeeld. Het Kwaliteitsteam kiest er bewust voor de reacties te combineren tot één advies en benadrukt zo de samenhang tussen beide projecten.

In dit advies wordt doorgedacht op het afwegingskader dat in de vorige fase is opgesteld:

Om het (internationale) vestigingsklimaat op peil te houden en de lange termijn robuustheid van het (hoofd) mobiliteitsnet te waarborgen is het van belang dat de ruimtevraag rondom de ring op een kwalitatieve manier wordt gefaciliteerd waarbij een robuuste verbetering alleen met multimodale inzet te bereiken is. De volgende 4 opgaven zijn daarbij essentieel:

1. Verbeter de koppeling tussen de Uithof en de stad.
2. Verbeter de stad-land relatie in noord-zuid richting.
3. Verbeter de samenhang tussen de groengebieden in en rondom de stad waardoor een onderliggend netwerk van ecologische en recreatieve verbindingen ontstaat.
4. Verbeter de stedelijke kwaliteit. Dit betekent zowel het vestigingsklimaat als de leefkwaliteit van de wijken direct aan en ingeklemd tussen infrastructuurbundels.

Voor een toelichting wordt verwezen naar het Q-team advies uit de eerste trechterstap.

## **2. A27/A12**

Het Kwaliteitsteam heeft waardering voor de gekozen aanpak in deze fase en is erg content met de manier waarop de inzichten uit vorige trechterstap geconcretiseerd zijn. De onderzoeken concluderen dat de beide hoofdvarianten enkele verschillen kennen op het vlak van de verkeerscapaciteit en niet onderscheidend zijn op de vlakken verkeersveiligheid, flexibiliteit, fasering en kosten. Dat betekent dat ruimtelijke en milieukundige overwegingen een belangrijk ingrediënt voor de afweging zullen zijn. Het afwegingskader (zie boven) dat in de vorige fase door het Kwaliteitsteam naar voren is gebracht kan hiervoor worden gebruikt.

De ruimtelijke verschillen tussen de hoofdvarianten beperken zich op dit moment hoofdzakelijk tot twee locaties, te weten de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten. Het is in deze fase nog niet mogelijk duidelijke verschillen aan te wijzen met betrekking tot de overkluizing ter hoogte van Amelisweerd of de onderdoorgangen. Dit zal in de volgende trechterstap aan bod komen. Tegen deze achtergrond worden aangaande de varianten 'Splitsen' en 'Selecteren' de volgende zaken opgemerkt.

- Splitsen: De ruimtelijke problematiek concentreert zich bij deze variant voor een groot deel in knooppunt Lunetten. De bypass lopende van de A28 naar de A27 moet hier het knooppunt overbruggen op +2 niveau. De stijging naar dit niveau moet worden gerealiseerd in het folie van de bak van Amelisweerd, hetgeen technisch en financieel een grote uitdaging is. Hiermee samenhangende blijkt het slechts mogelijk om twee van de capaciteitstechnisch minimaal drie gewenste rijstroken van de A27 naar de A12 te realiseren. Dit heeft mogelijk filevorming tot gevolg waardoor er in de dynamische verkeersmodellen ook extra belasting op de Waterlinieweg verschijnt. Naast deze verkeers- en

uitvoeringstechnische moeilijkheden brengt de fly-over op +2 onwenselijke negatieve effecten op de leefkwaliteit van de wijk Lunetten en het omringende landschap met zich mee.

- Selecteren: Omdat in deze variant de bypass in Noord-Zuid richting naar de A12 loopt is een fly-over op +2 niet nodig. De besparingen die daarmee worden gerealiseerd kunnen elders worden geïnvesteerd. Omdat er in deze variant twee hoofd- en twee parallelbanen richting de A12 lopen stroomt het verkeer goed door waardoor de Waterlinieweg sterker ontlast wordt. Beide zaken betekenen een tweeledig voordeel voor de wijk Lunetten. Een deel van de ruimtelijke impact verplaatst zich naar knooppunt Rijnsweerd. Hier moet de automobilist in het knooppunt kiezen voor de A12 of de A27 hetgeen ruimtelijke knelpunten oplevert. Dit betekent dat het knooppunt meer ruimte nodig heeft. Daarnaast blijken er tussen de aansluiting Veemarkt en Rijnsweerd en bij de oprit achter de Archimedeslaan zogenaamde 'cross-overs' nodig die met name vanuit het landschap de nodige ruimtelijke effecten hebben.

#### Selecteren: beloftevol maar flinke verkeerskundige-stedebouwkundige optimalisatie noodzakelijk

Op basis van het bovenstaande spreekt het Kwaliteitsteam een voorlopige voorkeur uit voor de variant 'selecteren'. Deze variant past goed bij de ruimtelijke en infrastructurele ambities van de stad Utrecht zoals die verwoord staan in het ambitiedocument Aantrekkelijk en Bereikbaar. De belasting op de binnenring (Waterlinieweg) is binnen deze variant het laagst hetgeen kansen biedt om de stedelijke kwaliteit te verbeteren. Daarnaast kent de variant veel voordelen voor de leefkwaliteit van de woonwijk Lunetten vanwege het ontbreken van de fly-over. De ruimtelijke impact van de variant 'selecteren' rondom knooppunt Rijnsweerd blijft in eerste instantie beperkt tot de kantorenwijk Rijnsweerd-Noord en de noordoostelijke rand van Rijnsweerd-Zuid. Het Kwaliteitsteam ziet dat eerder als een kans om de gewenste transformatie van het gebied te catalyseren en zo het vestigingsklimaat te verbeteren, dan als een onoverkomelijk bezwaar.

Het Kwaliteitsteam spreekt de voorkeur voor 'selecteren' voorwaardelijk uit. Die voorwaardelijkheid is voornamelijk gelegen in de optimalisering van de snelwegaansluiting en in het terugbrengen van het aantal +2 oplossingen. In de volgende trechterfase moet daarnaast blijken dat deze variant ook met betrekking tot de recreatieve verbindingen via de overkluizing en de onderdoorgangen en ten aanzien van de verbinding tussen de Uithof en stad voordelig of tenminste gelijk is aan de variant 'splitsen'. Omdat de variant 'selecteren' pas aan het einde van de eerste trechterfase is geïntroduceerd, is er nog onvoldoende tijd geweest om optimalisaties goed te onderzoeken. Het Kwaliteitsteam ziet hier veel kansen.

De huidige fase heeft reeds veel inzicht opgeleverd, voor het vervolg verdient het de aanbeveling verder de diepte in te gaan. Het Kwaliteitsteam adviseert voor deze belangrijke en complexere optimalisaties voldoende tijd en ruimte te nemen, waar nodig tot aan de vierde trechterstap.

#### Optimalisatie en uitwerking Rijnsweerd: de sleutel voor het realiseren van rijks-, regionaal en lokaal beleid:

De aanpassingen in knooppunt Rijnsweerd die met 'selecteren' gepaard gaan bieden de kans de verbinding tussen de Uithof en de Stad via Rijnsweerd te verbeteren. Door de ruimtelijke en verkeerskundige impact van knooppunt Rijnsweerd inclusief de verbinding naar de Waterlinieweg te verkleinen kan de Uithof in de toekomst doorgroeien in de richting van kantorenpark Rijnsweerd. Zo kan invulling worden gegeven aan de nationale (SVIR), provinciale (economische visie 2020) en stedelijke ambitie (as van kennis en cultuur) de Uithof verder kwalitatief te ontwikkelen. Het Kwaliteitsteam adviseert dan ook in de volgende fase genoeg tijd en ruimte te nemen knooppunt Rijnsweerd en de verbinding tussen stad en de Uithof nader te onderzoeken. Enkele essentiële stedenbouwkundige/verkeerskundige onderzoeksvragen zijn de volgende:

- Kan knooppunt Rijnsweerd in 'selecteren' ruimtelijk versimpeld worden en kunnen cross-overs voorkomen worden, zodat de leefkwaliteit en het vestigingsklimaat van het omliggend gebied verbetert? De mogelijke financiële besparingen van deze vereenvoudiging kunnen worden geïnvesteerd in verbeterde onderdoorgangen.

- Is het nodig om bij 'selecteren' via knooppunt Rijnsweerd de hoofd- en parallelbanen van zowel de A12, A27 en A28 te kunnen bereiken of is een beperking mogelijk? Wat zijn de effecten van het beperken van de keuzemogelijkheden in de aansluitingen op knooppunt Rijnsweerd en is het mogelijk om sommige keuzemogelijkheden alleen via aansluiting Veemarkt of Lunetten mogelijk te maken? Kan hierdoor de ruimtelijke impact van knooppunt Rijnsweerd beperkt worden en is de cross-over tussen Rijnsweerd en de Veemarkt in dat geval overbodig? Wat betekent dit voor de belasting op de Waterlinieweg in het binnenstedelijke verkeersnetwerk? Hoe verhoudt zich dit tot het ambitiedocument Aantrekkelijk en Bereikbaar?
- Wat zijn in beide varianten de verkeerskundige en ruimtelijke effecten van het downgraden of afkoppelen van de aansluiting tussen de Waterlinieweg en knooppunt Rijnsweerd? Is het mogelijk om hier een tweede directe aansluiting op de Uithof met een nieuw transferium voor stad en Uithof te realiseren en wat zijn daarvoor mogelijk geschikte locaties? En omgedraaid; welke maatregelen zijn nodig om de afkoppeling en de tweede aansluiting te realiseren met behoud van verkeerscapaciteit van het hele netwerk?
- Hoe kan in beide varianten de verbinding tussen Rijnsweerd en de Uithof worden geoptimaliseerd? Kan de huidige centrale campusboulevard (Heidelberglaan en Padualaan) worden verlengd tot en met de Archimedeslaan zodat de hele zone wordt opgewaardeerd tot verbindende langzaam verkeer- en OV-verbinding met transferia aan Oost- en Westzijde? Welke ruimtelijke kwaliteit van de hele zone is daarvoor nodig en kan deze kwaliteit gerealiseerd worden in relatie tot de andere vraagstukken? Wat is de ideale verkeerstructuur voor dit hele nieuwe gebied en welke rol spelen daarin de voor de robuuste bereikbaarheid van de Uithof cruciale buslijnen 11 en 12, zeker wanneer deze vertramd gaan worden in de toekomst? Welke invloed heeft het downgraden van de Waterlinieweg tot multimodale stadsboulevard en wat betekent dit voor de belasting van het onderliggende wegennet?

Het Kwaliteitsteam adviseert de gemeente, de Uithof en de provincie samen de koppeling tussen stad en Uithof via Rijnsweerd verder uit te werken in verschillende scenario's en in aansluiting op de studies die door het Rijk worden verricht. Dit dient niet alleen ruimtelijk te gebeuren maar ook in relatie tot het functioneren van de verschillende netwerken. Dit betekent dat het ambitiedocument Aantrekkelijk en Bereikbaar in relatie tot de verbinding stad-Uithof verder moet worden doordacht. Door nu op zoek te gaan naar een duurzame en robuuste oplossing voor langzaam verkeer en OV kunnen later de consequenties voor de onderdoorgangen naar de Uithof worden uitgewerkt. Daarvoor dient nu te worden gewerkt met oplossingen voor de onderdoorgangen die zo flexibel mogelijk zijn.

#### Optimalisatie en uitwerking recreatieve verbindingen Maarschalkerweerd en Amelisweerd:

Het Kwaliteitsteam adviseert alle partijen in de volgende fase grondig onderzoek te verrichten naar de verschillende bestaande en potentieel nieuwe recreatieve en ecologische verbindingen tussen Maarschalkerweerd en Amelisweerd. Dit moet leiden tot een samenhangende visie op de Koningswegroute, het deksel van Amelisweerd en de onderdoorgang van de Kromme Rijn. Het geheel vormt wellicht de meest beeldbepalende verbinding tussen stad en buitengebied, een gebied met een rijke historie. Het uiteindelijke wegontwerp zou ruimte moeten bieden aan hoogwaardige, goed ontworpen verbindingen.

Het Kwaliteitsteam wacht de resultaten uit deze onderzoeken af alvorens zich definitief uit te spreken voor de variant 'selecteren'.

#### **6 of 7 rijstroken**

De door Rijkswaterstaat verstrekte informatie maakt duidelijk dat het verschil in ruimtebeslag tussen 6 of 7 rijstroken beperkt blijft tot circa 0,16 ha. Deze geringe ruimtebesparing bij een keuze voor 6 rijstroken wordt geboekt langs een klein deel van de weg ten noorden van Amelisweerd, waardoor er geen ruimtelijke kwaliteitswinst van grote betekenis wordt geboekt. Een keuze voor 6 rijstroken heeft wel een negatieve invloed

op de eenduidige beleving van het wegbeeld en op de doorstroming op de A27 en op de belasting van de binnenring en het binnenstedelijke verkeersnetwerk. De extra capaciteit op de A27 bij 7 rijstroken zorgt voor een verminderde belasting op deze wegen. De keuze voor 7 rijstroken sluit hiermee beter aan op de ambities uit het document Aantrekkelijk en Bereikbaar. Het Kwaliteitsteam meent dat, in zoverre ze dat nu kan overzien, de geringe ruimtelijke besparing van 6 rijstroken onvoldoende opweegt tegenover het voordeel van minder binnenstedelijke verkeersbelasting.

Om in samenhang met de planstudie te zorgen dat optimaal wordt geprofiteerd van de met 7 rijstroken gepaard gaande lagere belasting op de binnenring is het nodig de consequenties van 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar' te doordenken. Dit sluit aan op het hierboven genoemde onderzoek naar de samenhang tussen knooppunt Rijnswaard, de andere aansluitingen en de binnenring. Het Kwaliteitsteam acht beide aspecten wezenlijk bij de keuze voor 7 rijstroken.

### **Symmetrie of asymmetrie tussen Rijnswaard en Utrecht-Noord**

Het Kwaliteitsteam is door Rijkswaterstaat voorgelicht over de symmetrische dan wel asymmetrische ligging van de A27 tussen knooppunt Rijnswaard en Utrecht noord. Het Kwaliteitsteam stelt vast dat de ruimtewinst nabij Voordorp gering is en de financiële en ruimtelijke inspanningen groot. Het Kwaliteitsteam stelt voor de symmetrische ligging als uitgangspunt te nemen maar daarbij enkele asymmetrische locatieoptimaliseringen te onderzoeken. Voorbeeld hiervan is het asymmetrisch aanleggen van de A27 ter hoogte van Groenekan om de impact bij de Oranjelaan te vermijden of beperken. Verder is het van belang om ter hoogte van Voordorp de aanwezige recreatieve zone niet te versmallen en deze zone, de geluidswerende voorzieningen en de inrichting van het talud als integrale ontwerpogave te benaderen. Hiermee is bij projecten zoals de A2 Hooggelegen veel kwaliteitswinst geboekt. Dit soort opgaven dienen reeds vroeg te worden meegenomen.

## **3. NRU**

Het Kwaliteitsteam is voorgelicht over de verschillende locatievarianten die zijn ontwikkeld, over de implicaties en oplossingen met betrekking tot geluid en over de integrale wegbeelden over de hele Noordelijke Randweg Utrecht. Het Kwaliteitsteam is enthousiast over de huidige integrale ontwerpde benadering. Het is content met de wijze waarop de implicaties van de verschillende manieren om de geluidsbelasting te beperken, rekenend en tekenend in beeld zijn gebracht. Ook is het blij met de eerste stappen die zijn gezet om naast de locatievarianten na te denken over een wegbeeld voor het hele traject, op basis waarvan locatiebeslissingen kunnen worden genomen.

### **Locatiestudies**

De locatiestudies zijn op dit moment echter nog onvoldoende ver uitgewerkt en met elkaar in relatie gebracht om gerichte keuzes te verantwoorden. Er zijn wel twee locatievarianten die naar de mening van het Kwaliteitsteam in de verdere uitwerking niet dienen te worden meegenomen. Het gaat daarbij allereerst om de variant bij het Ghandiplein waarbij een sifon moet worden toegepast om de Klopvaart onder de NRU door te trekken. Het Kwaliteitsteam acht deze oplossing ruimtelijk, recreatief en ecologisch onacceptabel. De tweede locatievariant betreft de oplossing bij het Kochplein waarbij een bocht met een ontwerpsnelheid van 50km/h is gepland. Het Kwaliteitsteam vindt dat vanuit verkeerstechnisch oogpunt en vanuit de optiek van veiligheid een onacceptabele snelheidsvermindering op het hele traject.

Daarnaast vindt het Kwaliteitsteam het in deze fase onacceptabel de afkoppeling van het Kochplein als variant uit te sluiten. Op deze plek speelt een caleidoscoop aan ambities. Fort Blauwkapel dient hier zo goed mogelijk te worden verbonden met zijn omgeving, het gewenste doortrekken van de Gageldijk vindt hier plaats en het Noorderpark dient hier in verbinding te worden gebracht met Utrecht Noord-Oost. In de plannen voor het Noorderpark is ten noorden van het Kochplein het functionele en logistieke centrum van het park gepland. Het veelbezochte tuincentrum Overvecht speelt daarin een cruciale rol. Het afkoppelen van de aansluiting Kochplein biedt in potentie veel voordelen. Het maakt de verkeerstechnische uitwerking van knooppunt Utrecht-

Noord eenvoudiger en goedkoper, en biedt grote kansen voor een betere verbinding tussen Overvecht/Voordorp en het Noorderpark en tussen de Gageldijk en fort Blauwkapel. Deze problematiek hangt samen met de belasting op de andere aansluitingen op de NRU, maar ook op de A27 en A12 (Veemarkt, Rijnsweerd en Hoograven). Het Kwaliteitsteam adviseert hier met klem verder onderzoek naar te verrichten.

Hiermee samenhangend stelt het Kwaliteitsteam voor een nieuwe locatievariant te onderzoeken rondom het Kochplein waarin de Noordelijke Ring hoog over het huidige tuincentrum heen wordt geleid. Op die manier ontstaat er een situatie waarin zoveel mogelijk ruimtelijke vrijheid wordt gecreëerd voor het maken van de gewenste verbindingen. De doortrekking van de Gageldijk betekent dan niet alleen het herstel van een oude culturele en landschappelijke lijn maar ook een nieuwe functionele verbinding met het tuincentrum en "Tuindorp" (het noordelijk deel van de stad).

### **Wegbeelden**

De wegbeelden (de parkway, de stadsweg en de verkeersweg) die door het projectteam zijn ontwikkeld vormen een goed hulpmiddel om de verschillende locatievarianten in relatie tot elkaar af te wegen. Het Kwaliteitsteam geeft daarbij het advies om te proberen het dwarsprofiel van de weg waar mogelijk overal op dezelfde manier vorm te geven en daarin ook de geluidswerende voorzieningen mee te nemen. Dat betekent dat er zoveel mogelijk samenhang moet worden gezocht tussen de locaties waar de weg op hoogte ligt, op maaiveld en in de verdiepte ligging.

Het Kwaliteitsteam doet de suggestie een nieuw wegbeeld dat een hybride vormt tussen de drie huidige modellen toe te voegen. In deze variant wordt de NRU volledig uitgevoerd als 'Skyway'. Vanaf knooppunt Utrecht Noord komt deze variant hoog aan, om pas na het Ghandplein naar maaiveld niveau te worden geleid waar hij aansluit op het huidige provinciale tracé. Door aan de rand van de wijk Overvecht een nieuwe parallelroute aan te leggen voor lokaal verkeer kan het aantal aansluitingen op de NRU worden beperkt waardoor de route zijn veronderstelde nationale en regionale rol kan invullen zonder al te veel belast te worden door lokaal verkeer. De parallelroute ligt op maaiveld, kent een veel lagere ontwerpsnelheid, ontsluit de verschillende woningen en functies in Overvecht en is zeer makkelijker oversteekbaar. De Gageldijk kan in deze variant worden omgevormd tot hoogwaardig fietspad. De variant kent als voordeel dat de relatie tussen Overvecht en het Noorderpark veel sterker wordt, en dat de wegen zeer functioneel en doelmatig kunnen worden ontworpen. Deze variant is nog niet op zijn implicaties onderzocht.

Het Kwaliteitsteam adviseert in de volgende fase de huidige werkwijze te blijven volgen. Er moeten tegelijkertijd detailstudies worden verricht waarin de locatievarianten op een deterministische manier worden afgewogen op basis van het huidige afwegingskader, terwijl tegelijkertijd wordt nagedacht over het samenhangende beeld dat wordt bereikt op het niveau van de hele NRU. Het is belangrijk dat de detailstudies niet alleen ruimtelijk worden bestudeerd, maar ook vanaf aanvang op hun financiële en technische consequenties worden doordacht. Met welke ingrediënten kan een als geheel overtuigende oplossing op tracéniveau worden gecreëerd? Het verdient daarbij de aanbeveling de wijze waarop in deze fase de geluidsproblematiek is onderzocht door te zetten en in relatie te brengen met de keuze voor de varianten.

### **Marktbenadering**

Het Kwaliteitsteam is voorgelicht over de huidige stand van zaken met betrekking tot het marktbenaderingsproces. Het Kwaliteitsteam ziet binnen de huidige manier van denken een aantal structurele verbeterpunten .

- Beperk de marktwerking niet te vroeg in het proces. Door na een eerste ronde in een tussenstap het aantal gegadigden terug te brengen en ervoor te kiezen de overgebleven partijen één plan van aanpak te laten uitwerken wordt de kans op een optimaal resultaat kleiner. De verantwoordelijkheid voor dat plan van aanpak verschuift daardoor van de marktpartijen naar opdrachtgever. Dit beperkt de creatieve inzet van de markt en brengt onnodig grote risico's met zich mee.

- Hiermee hangt samen dat er tijdwinst in het proces mogelijk is door de dialoogrondes efficiënter in te richten en losse dialoogonderdelen te combineren tot een aaneengesloten traject.
- Publieksparticipatie dient een goede rol in het hele proces te krijgen. Het omzetten van de wensen van betrokkenen in abstracte criteria is onvoldoende. De ervaring leert dat participatie beter functioneert door mensen te laten reageren op getekende concrete ontwerpvoorstellen. Op die manier is het mogelijk ook voorstanders een rol te geven en kan het proces sneller, transparanter en soepeler verlopen.

Los van de exacte manier waarop de markt betrokken wordt, is het belangrijk dat het projectteam zelf tot een gedegen referentieontwerp komt waarbij een goede afstemming wordt gezocht met alle betrokkenen en de stad-land relatie in noord-zuid richting (Overvecht, Noorderpark) wordt verbeterd. Vanuit dat ontwerp kan de markt uitgedaagd worden nieuwe ideeën in te brengen. Zelfs als het referentieontwerp niet een op een wordt vertaald in een programma van eisen is het zinnig als opdrachtgever hier tijd in te investeren. Op die manier sta je in de onderhandeling met marktpartijen sterker.

#### **4. Samenhang A27/A12 en NRU**

Het Kwaliteitsteam ziet een sterke samenhang tussen de Ring Utrecht, de NRU, de belasting op de verschillende aansluitingen en de verdere verkeerskundige uitwerking van het ambitiedocument Aantrekkelijk en Bereikbaar. Het Kwaliteitsteam herhaalt daarom de aanbeveling onderzoek te doen naar de relatie tussen de Ring Utrecht, de NRU, de binnenring en de aansluitingen. Daarbij moet bijvoorbeeld in beeld worden gebracht wat de gevolgen zijn van het afkoppelen van de ene aansluiting op de belasting van de andere. De relatie tussen het Ghandiplein, Dunantplein, Kochplein, de Veemarkt, Rijnsweerd en Hoograven is op dit moment onvoldoende duidelijk terwijl hier een belangrijke sleutel ligt tot de benutting van de ruimtelijke, economische en bereikbaarheidskansen. Nadat deze relatie is verduidelijkt kunnen de aansluitingen ruimtelijk en stedenbouwkundig in detail worden verkend op hun mogelijkheden de stedelijke kwaliteit van de wijken direct aan en ingeklemd tussen de infrastructuurbundels te verbeteren. Een verbetering van het vestigingsklimaat en de leefkwaliteit van deze wijken leidt tot een aantrekkelijker en economisch beter functionerend Utrecht.

Een van de sleutels in de gewenste verbetering van de samenhang binnen en tussen de groengebieden in en rondom de stad ligt in de aanpak van het knooppunt Kochplein. Er ligt reeds een in potentie aantrekkelijke lijn die loopt van het Noorderpark, via de Gageldijk naar fort Blauwkapel, via de Voordorpsedijk richting Fort Voordorp en van daar al dan niet via de Bilt richting de Uithof en Amelisweerd. Vanuit daar kan worden aangesloten op de te verberen verbindingen van Amelisweerd richting de stad. Deze lijn, die voor een belangrijk deel samenloopt met de Nieuwe Hollandsche Waterlinie ten noorden en oosten van Utrecht, is op dit moment gefragmenteerd en onderbroken. Door de natuur- en watercompensatiesinspanningen voor een deel rondom deze lijn te concentreren is het mogelijk een goede recreatieve verbinding te maken die op de regionale schaal van betekenis kan zijn. Het Kwaliteitsteam adviseert deze optie in de volgende fase te onderzoeken in samenhang met de studie naar de onderdoorgangen en overkluizing bij de A27.