

1. Inleiding

Het doel van trechterstap 3 is het maken van de keuze tussen de verschillende locatievarianten. In dit eerste deel van de derde trechterstap is een begin gemaakt met de uitwerking van de ontwerpen. De varianten zijn schetsmatig gevisualiseerd, nog niet in onderlinge samenhang onderzocht, en er is een alleen een eerste schatting gemaakt van de effecten en de kosten. Het Kwaliteitsteam 'Ring Utrecht' is gevraagd om te adviseren over de locatievarianten rondom de A27.

2. Beoordeling van de locatievarianten; algemene aandachtspunten

Het Kwaliteitsteam hanteert het principe 'bij twijfel niet inhalen'. Dat betekent dat bij een tekort aan informatie geadviseerd wordt om nog geen keuzes te maken. Op basis van de beschikbare informatie kan het Kwaliteitsteam op dit moment alleen adviseren over een eerste filtering; enkele varianten vallen af omdat ze evident een verslechtering van de huidige situatie betekenen. Om in het tweede deel van deze trechterstap te kunnen adviseren over keuze tussen de locatievarianten is het noodzakelijk om de volgende aandachtspunten in te vullen:

- Gebiedsvisie: nu of nooit: Het doel van locatievarianten is het behouden of verbeteren van de kwaliteit van de omgeving. De kwaliteit van de omgeving wordt immers mede bepaald door de kwaliteit van de dwarsrelaties en vice versa. Het is niet de huidige situatie, maar een visie op de toekomst van de economische, ruimtelijke, infrastructurele en groen-blauwe netwerken in de Oostflank van Utrecht die de context voor de ontwerpen van de onderdoorgangen vormt. Zonder een integrale lange termijn visie op het gebied, kunnen de locatievarianten daarom niet goed worden beoordeeld. Het Kwaliteitsteam onderschrijft derhalve het advies van het Delphiteam om een visie op hele Oostflank van de stad Utrecht op te stellen.

Dit geldt specifiek voor de onderdoorgangen bij het Science Park. In het eerste advies heeft het Kwaliteitsteam bepleit de Planstudie aan te grijpen om de kwaliteit en de bereikbaarheid van het Science Park te verbeteren. In het tweede advies concretiseerde het Kwaliteitsteam dit: Het Science Park en Rijnsweerd kunnen in de toekomst uitgroeien tot één hoogwaardig, multimodaal bereikbaar vestigingsgebied, door de barrièrewerking van knooppunt Rijnsweerd en de A27 te verkleinen.¹ Het Kwaliteitsteam adviseerde provincie, gemeente en de Uithof een lange termijn visie op het hele gebied te ontwikkelen en genoeg tijd en ruimte te nemen om knooppunt Rijnsweerd en de verbinding tussen stad en Science Park nader te onderzoeken.²

De ontwikkeling van deze visie is blijven liggen. Het Kwaliteitsteam betreurt dit omdat het een goede advisering over de locatievarianten rondom het Science Park bemoeilijkt. En belangrijker nog: wanneer keuzes over de onderdoorgangen worden gemaakt zonder de context van een gebiedsvisie, ontstaat het risico op:

- o Het mislopen van de groeipotentie (lokaal/regionaal/nationaal belang) van het Science Park en omgeving.
- o Investeringsmaatregelen die overbodig of niet effectief zijn.
- o Verstoring van het OTB traject, wanneer de gebiedsvisie in een te laat stadium alsnog wordt voltooid.

1 Kwaliteitsteam Ring Utrecht, Advies tweede trechterstap, 23 april 2012'

2 Zie de appendix

Concluderend is - gezien de uitzonderlijke potentie van het Science Park voor het vestigingsklimaat van Utrecht, de forse publieke investeringen in de infrastructuur en de potentiële synergie tussen de ruimtelijke ontwikkelkansen, de kwaliteit van de leefomgeving en bereikbaarheid van het gebied - een integrale gebiedsvisie van groot belang. Aan de hand van deze visie kunnen de consequenties voor de locatievarianten worden uitgewerkt. Dit kan parallel aan het OTB worden gedaan, zodat er ruimte voor in het proces kan worden ingebouwd. **Het kwaliteitsteam adviseert de Provincie en Gemeente Utrecht om zo snel mogelijk een integrale lange termijn visie op het Science Park en Rijsweerd in relatie tot de onderdoorgangen te maken. Daarbij is het van groot belang om dit gebied in een bredere ruimtelijke, economische en infrastructurele context te bezien.**

- **Samenhang:** De locatievarianten moeten worden bezien in onderlinge samenhang. De keuze voor een variant op de ene locatie, heeft effect op de mogelijkheden op een andere plek. Dat geldt in ruimtelijke en verkeerskundige zin, maar ook in financieel opzicht. Pas wanneer deze relatie helder is, kan er op basis van de eerder genoemde gebiedsvisie voor de Oostflank van Utrecht geprioriteerd worden tussen de verschillende locaties. **Het Kwaliteitsteam adviseert de ruimtelijke, verkeerskundige en financiële relatie tussen de onderdoorgangen verder uit te werken en hier de variantenkeuze mede op de baseren.**
- **Ontwerpogave:** De breedste of hoogste onderdoorgang is niet per definitie de beste. De ruimtelijke kwaliteit staat of valt bij de uitwerking van het ontwerp. Welk materiaal wordt gebruikt? Hoe wordt de verlichting uitgewerkt? Hoe worden de keerwanden vormgegeven en hoe zien de hoekdetails eruit? Wat wordt er gedaan aan de ontwerp kwaliteit van routes in de dwarsrichting? Levert het ontwerp een sociaal veilige situatie op? Hoe is de onderdoorgang te onderhouden, en wat zijn de kosten? Gezien het beperkte budget is het nodig de ontwerpen verder uit te werken om goed te kunnen afwegen wat de meest effectieve ingrepen zijn. **Het Kwaliteitsteam adviseert de ontwerpogave verder uit te werken in relatie tot de kosten.**
- **Benodigde informatie voor volgende stap: 3D model:** De onderdoorgangen zijn visueel onvoldoende uitgewerkt. Voor de meeste locaties zijn alleen schetsen vanuit één ooghoogte perspectief gemaakt. Op basis van één schets kan de ruimtelijke kwaliteit van de varianten niet goed worden beoordeeld. **Het kwaliteitsteam adviseert om zo spoedig mogelijk een goed 3d model te maken van de verschillende onderdoorgangen.**

Om in het volgende deel van de derde trechterfase te kunnen adviseren over de keuze tussen de locatievarianten adviseert het Kwaliteitsteam nu om:

- **de locatievarianten verder uit te ontwerpen,**
- **gebruik te maken van een goed 3d model,**
- **de samenhang tussen de onderdoorgangen uit te werken**
- **een integrale lange termijn visie op het Science Park en Rijsweerd in relatie tot de onderdoorgangen te maken.**

3. Kwaliteit wegbeeld

Het 'Kader ruimtelijke kwaliteit en vormgeving' van Rijkswaterstaat schrijft voor dat in de fase waarin de Planstudie Ring Utrecht is beland, een inpassingsvisie moet worden gemaakt. Deze visie bevat de randvoorwaarden waaraan de inpassing van het project zal moeten voldoen, en fungeert als ontwerp kader voor de daaropvolgende (O)TB/MER fase. Voor de inpassingsvisie moet een ontwerper worden gekozen.

De gehele A27 kent een landschappelijke karakter. Ook wanneer de snelweg een stad passeert blijft dat karakter behouden. De oostkant van Utrecht is groen en bosrijk. De A27 doorkruist het landgoed Amelisweerd en de Hollandse Waterlinie, de woonwijken zijn met groene aardwallen omringd. De A12 kent juist een stedelijk

karakter. In de toekomst moeten de Zuid- en de Noordkant van de snelweg uitgroeien tot één stedelijk gemengd gebied.³ **Daarom adviseert het kwaliteitsteam een combinatie van een landschapsarchitect en een architect in te schakelen. Het Kwaliteitsteam adviseert graag – samen met de adviseur ruimtelijke kwaliteit van de Regionale en/of Landelijke Dienst - over de selectie van een geschikte kandidaat.**

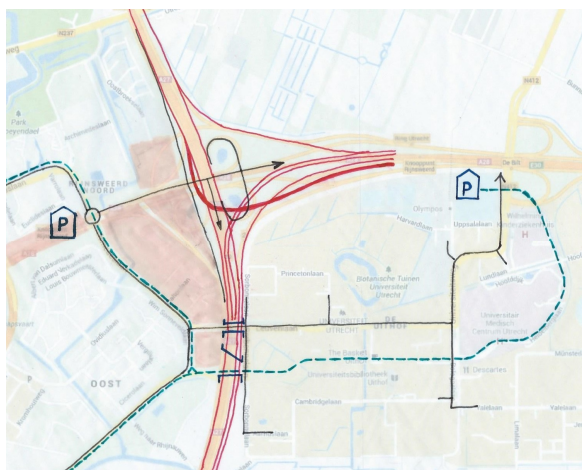
4. De locatievarianten

Het Kwaliteitsteam adviseert graag over de aandachtspunten voor de nadere uitwerking van de locatievarianten. Het advies gaat eerst in op de snelwegknoop en de aansluiting van de A27 en de A28. De varianten en perspectieven voor de locaties bij de toegang tot de Uithof (locatie 9) en de aansluiting vanaf de Veemarkt (locaties 5 en 4) worden direct beïnvloed door de keuzes die bij de snelwegknoop worden gemaakt. Het advies over die locaties volgt daarom direct aansluitend. Vervolgens komen de overige locaties aan de orde, in de volgorde waarin die door RWS onderzocht zijn.

4A De aansluiting A27-A28 en daar direct mee samenhangende locaties

Locatie 8: Archimedeslaan (de aansluiting A27-A28)

- De toegevoegde varianten met een nieuwe dubbele verbindingsboog lijken erg beloftevol. Ze maken de oude boog overbodig en zorgen daarmee voor veel vrije ruimte in de knoop. Dit biedt mogelijk kansen in combinatie met de gebiedsvisie. Ze bieden, in combinatie met een suggestie van Witteveen+Bos, ook ruimte bij de aansluiting Veemarkt (locaties 5 en 4). De mogelijke invloed op de toegang tot de Uithof (locatie 9) is een punt van aandacht. Ook qua kosten lijken de nieuwe varianten interessant.
- Het Kwaliteitsteam adviseert de basisvarianten met aanpassing van de oude ('varkens')boog te laten vallen en de focus te richten op de varianten met dubbele boog. Het Kwaliteitsteam kan op basis van de huidige informatie nog niet adviseren over een keuze tussen de twee nieuwe varianten. Het Kwaliteitsteam adviseert de varianten verder uit te werken en de *downgrading* van het pootje van de A28 een onderdeel van de integrale ontwerpogave van het gebied Science Park-Rijnsweerd te maken. Het valt onder andere te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om het kwart klaverblad (A27 Noord/A28 Oost) te vervangen door een fly-over zodat zowel het noordwest kwadrant als het zuidwest kwadrant vrijgespeeld kan worden voor stedelijk ontwikkeling. Dit uiteraard in samenspel met de benodigde visie. Zie voor een uitleg de onderstaande schematische suggestie. Essentieel bij die uitwerking is wel, dat voorkomen wordt dat de lage variant van de nieuwe verbindingsboog leidt tot een verlaging van de Archimedeslaan en van de onderdoorgang op die plek onder de A27.



Geluid vormt een belangrijk onderdeel van de uitwerking van de (hoge en lage) verbindingsbogen. De lager gelegen variant pakt alleen positief uit als hier geen geluidsschermen nodig zijn. Het Kwaliteitsteam adviseert daarom geluid als onderdeel van de integrale ontwerpogave mee te nemen.

Locatie 9: Toegang tot de Uithof

- De verbreding van de A27 verslechtert de huidige situatie. Het Kwaliteitsteam adviseert derhalve de basisvariant niet mee te nemen in de volgende fase.
- De onderdoorgang vormt een belangrijke schakel in de relatie tussen het Science Park en de stad. Een levendige en sociaal veilige plek is een belangrijke meerwaarde voor het vestigingsklimaat van de regio Utrecht. Daar moet met de hier noodzakelijke verbreding van de A27 een goede vorm voor gevonden worden. Oplossingen moeten worden gezocht in het verruimen en kwalitatief verbeteren van de onderdoorgangen en de eventuele ruimte die dat zou kunnen bieden voor aan het Science Park gerelateerd programma. Dat stelt eisen aan de uitwerking van de lage variant van de dubbele boog in knooppunt Rijnsweerd.
- De keuze voor een van deze varianten is sterk afhankelijk van de – tot op heden ontbrekende - visie op het hele gebied. In combinatie met een 3D model kunnen de kosten en baten goed worden afgewogen. Het Kwaliteitsteam kan op dit moment niet adviseren over de keuze tussen *Optimaliseren, Verbeteren en Verbeteren Plus* en adviseert de mogelijkheden open te houden.
- De routes in de dwarsrichting van de onderdoorgangen bieden nog veel ruimte voor optimalisatie. Zo valt te denken aan het bundelen van de OV lijnen of het verwisselen van de busbaan en het fietspad. De directe omgeving van de onderdoorgangen moet worden opgewaardeerd tot een waardevolle openbare ruimte. Dit alles in relatie tot de visie op het gebied en de geambieerde onderliggende vervoersnetwerken op de lange termijn.
- Het is van belang te onderzoeken wat het oplevert om beide onderdoorgangen naar de Uithof verschillend te behandelen. Hierbij valt onder andere te denken aan de verkeersfunctie, de vervoersmodaliteiten, de afmeting en de betekenis in de koppeling Uithof-Rijnsweerd. Een mogelijkheid voor het verbeteren van de situatie is het weggraven van het zandlichaam tussen de onderdoorgangen van de Archimedeslaan en de Weg van de Wetenschap. Dit is uiteraard vergaande ingreep. Alternatief hierop kan zijn het op palen realiseren van alleen de nieuwe verbredingen van de A27. Het Kwaliteitsteam adviseert om te onderzoeken wat de ruimtelijke effecten van deze optie zijn in relatie tot de kosten

Locatie 5: Crossover:

- De Witteveen+Bos oplossing (Variant G) kent geen fly-over meer en maakt daarmee alle 'oude' varianten overbodig. Dit lost ook veel van de inpassingsproblematiek rondom de Biltsestraatweg op (locatie 4). Wel is er een sterke relatie met de Archimedeslaanvarianten, het *downgraden* van het 'pootje' van de A28 en de aansluiting van de stad op de snelweg. Het Kwaliteitsteam adviseert deze variant verder uit te werken en te combineren met de locatievarianten 8: 'Archimedeslaan'.

Locatie 4: Biltsestraatweg

- Het Kwaliteitsteam adviseert de locatievarianten die een afgeleide zijn van de cross-overvarianten niet verder uit te werken.
- De aanpassing van het akoestische klankkasteffect van de huidige onderdoorgang is een relatief kleine ingreep met een grote positieve impact. Het Kwaliteitsteam adviseert daarom ook de basisvariant te laten vallen.
- De materiaalkeuze vormt een ontwerpogave, er is meer informatie nodig om een weloverwogen beslissing te maken. Het Kwaliteitsteam adviseert om de keuze voor het toegepaste materiaal in de optimaliseringvariant pas te maken wanneer het ontwerp verder is uitgewerkt. Daarbij hoort ook de verbetering van de landschappelijk inpassing van de Biltsestraatweg. Hier valt nog veel kwaliteitswinst valt te behalen.

4B De overige locaties

Locatie 1: Utrecht Noord:

- De ruimtelijke kwaliteit van de huidige situatie is op orde. De voorkeur gaat uit naar het handhaven van deze situatie. Geluidswerende voorzieningen en de inpassing daarvan vormen een belangrijk aandachtspunt.
- Het Kwaliteitsteam stelt vragen bij variant D; deze lijkt weinig ruimte- of kwaliteitswinst op te leveren maar wel veel geld te kosten. Het kwaliteitsteam vraagt zich sterk af of dit opweegt tegen de verbeterde verkeersafwikkeling. Een beter inzicht in de kosten moet hier uitsluitend over geven.
- Het Kwaliteitsteam adviseert om geluid als integraal onderdeel van de ontwerpogave mee te nemen en te zoeken naar oplossingen die het huidige beeld zo min mogelijk verstoren.

Locatie 2: Voordorpsedijk

- De verbreding van de A27 verslechtert de kwaliteit van onderdoorgang. Om die reden adviseert het Kwaliteitsteam de basisvariant te laten vallen. Omdat de opstelling van meerkosten in de verschillende varianten ontbreekt, kan het Kwaliteitsteam op basis van de beschikbare informatie niet adviseren over de keuze tussen *Optimaliseren* en *Verbeteren*. De variant *Verbeteren* scoort hoger op sociale veiligheid, maar het is niet te beoordelen of de investering in *Optimaliseren* op dit vlak ook voldoende oplevert.
- Het Kwaliteitsteam adviseert om beide varianten verder uit te werken. In de variant *Optimaliseren* kunnen de tunnelmonden ter hoogte van de nieuwe wegdelen breder worden vormgegeven - als in een zandloper - zodat de onderdoorgang ruimer en aantrekkelijker oogt. Materiaalgebruik, lichtsleuven en een landschappelijke aanpak van de dwarsverbinding kunnen de kwaliteit van de onderdoorgang verder verbeteren.

Locatie 7: Fietstunnel de Bilt – Uithof A28

- De verbreding van de A28 verslechtert de huidige situatie. Het Kwaliteitsteam adviseert daarom de basisvariant niet mee te nemen naar de volgende fase.
- Op basis van de huidige informatie, zonder kostenopstelling, kan het Kwaliteitsteam niet adviseren over een keuze tussen de varianten *Optimaliseren* en *Verbeteren*. De onderdoorgang is een belangrijke schakel in de recreatieve noord-zuid verbinding tussen het Noorderpark en landgoed Amelisweerd, maar ook een belangrijke toegang voor fietsers van het Science park. Het Kwaliteitsteam adviseert deze varianten verder uit te werken met als aandachtspunten:
 - o De helling van de toerit kan eerder worden ingezet, zodat er een beter doorzicht in de tunnel ontstaat.
 - o Het zicht op het landschap kan behouden blijven wanneer er geen geluidschermen worden toegepast.
 - o De balustrade van het viaduct is een beeldbepalend element en dient zorgvuldig te worden ontworpen.

Locatie 10: Kromme Rijn

- De onderdoorgang bij de Kromme Rijn is een cruciale schakel in het landschappelijke, cultuurhistorische en recreatieve netwerk van de stad Utrecht. De rivier vormt de markering van de oude grens van het Romeinse Rijk – *de Limes* – en biedt fietsers en wandelaars een autoloze route richting Amelisweerd en Rhijnauwen. De kwaliteit van de plek staat niet in verhouding tot deze betekenis, de verbreding van de A27 betekent een verdere verslechtering. Het Kwaliteitsteam adviseert de basisvariant niet mee te nemen in de volgende fase en alles in het werk te zetten om de kwaliteit van de onderdoorgang te verbeteren.
- Er mist een visie op de relatie van de locatie met de andere onderdoorgangen. De Kromme Rijn vormt een van de parels in het kralensnoer van onderdoorgangen. Om een goede afweging te maken is een uitwerking van de varianten *Optimaliseren* en *Verbeteren* nodig. Deze uitwerking vormt een complexe maar noodzakelijke ontwerpogave. In de uitwerking verdient een aantal factoren specifieke aandacht:
 - o De natuurlijke en artificiële verlichting van de onderdoorgang. In een 3d model moet worden onderzocht wat de beste wijze van aanlichten is.

- De geschatte kosten in relatie tot de kosten van de andere locaties.
- De uitwerking van de route in dwarsrichting. Wat is de rol van het viaduct in de beleving en de inscenering van de hele route? Afhankelijk daarvan kan de onderdoorgang worden vormgegeven als strak, licht en modern viaduct, of bijvoorbeeld juist als een markante poort, met een daarop aangepast materiaalgebruik en verlichting.
- Op dit moment is er onvoldoende informatie beschikbaar om een gefundeerde keuze te maken tussen *Optimaliseren* en *Verbeteren*. Er mist een gedetailleerde gemeentelijke en/of provinciale visie op de recreatieve route. Daarmee schort het aan criteria waarop de varianten kunnen worden beoordeeld. Daarnaast ontbreekt een 3d model waarmee de ruimtelijke kwaliteit van de varianten kan worden geëvalueerd.

Locatie 11: Dak Amelisweerd

- Uit de beoordelingstabel in het trechterdocument blijkt dat variant C slechter scoort op landschappelijke robuustheid, niet goed aansluit op bestaande verbindingen, een onaantrekkelijke route voor fietsers en voetgangers oplevert en de zichtas op het landgoed Amelisweerd onderbreekt. Het Kwaliteitsteam adviseert deze variant niet verder uit te werken.
- De varianten A en B onderscheiden zich niet door de lengte van het dak, maar door de ligging ervan. De keuze voor een van deze varianten is afhankelijk van de inrichting van het gebied. Het Kwaliteitsteam adviseert om de inrichting van het dak verder uit te werken alvorens te kiezen voor variant A of B. Bij deze uitwerking verdient de gronddekking speciale aandacht. De leeflaag dient dik genoeg te zijn voor de diverse begroeiing (bomen⁴, struiken, etc).
- Variant D kent een smallere overkluizing met een noordelijk gelegen fietsbrug. Versmalling ziet het Kwaliteitsteam als een riskante keuze. En de fietsbrug kan alleen meerwaarde hebben, wanneer ze onderdeel uitmaakt van een breder fietsnetwerk. Deze (regionale) opgave is op dit moment echter nog niet uitgewerkt. Het kwaliteitsteam kan daarom nu niet beoordelen hoe variant D scoort op ruimtelijke kwaliteit. Als uitgangspunt voor de uitwerking van variant D adviseert het Kwaliteitsteam het streven naar een zo breed mogelijke overkluizing. Speciale aandacht verdient de fasering: het dak kan alleen nu worden gerealiseerd, de fietsbrug kan ook eventueel later worden gebouwd.

Locatie 12: Fietsverbinding Waijensedijk

- Uit de gegevens van Rijkswaterstaat blijkt dat met relatief weinig meerkosten de kwaliteit van de onderdoorgang kan worden verbeterd. Het Kwaliteitsteam adviseert daarom de basisvariant te laten vallen.
- De variant *Verbeteren – brug* vereist een lange helling in zuidelijke richting om de vereiste hoogte te kunnen overbruggen. De Fietsersbond en de bewoners achten de brug daarom niet van meerwaarde. De brug ligt vanwege de helling dichtbij de bestaande fietsbrug bij de Utrechtse Weg. Daarnaast kent de route aan de oostkant van de A27 een onhandige loodrechte aansluiting op de Fortweg. Het Kwaliteitsteam adviseert de brugvariant niet mee te nemen in de volgende fase.
- De variant *Verbeteren – tunnel* voegt een directe verbinding van de Fortweg met de koppelbrug toe. De nieuwe tunnel kent ook nadelen: De kosten zijn hoger, hij is lang en potentieel onveilig. Het kwaliteitsteam adviseert om de varianten *Optimaliseren* en *Verbeteren-tunnel* verder uit te werken. Materialisering en verlichting moeten in beide varianten worden ingezet om de tunnel veilig en overzichtelijk te maken. Daarnaast verdient het de aanbeveling om te onderzoeken of een combinatie van beide varianten mogelijk is.

⁴ Bomen van ten minste de 2e grootte. 6-12m volwassen kruinhoogte, zie B.K. Boom, Dendrologie

5. **Evaluatie kwaliteitsteam**

Het Kwaliteitsteam wijst graag op de recent uitgevoerde evaluatie van het kwaliteitsteam. De Ring Utrecht is een omvangrijk en complex project waarin infrastructuur en ruimte samenkomen. Het Rijk, de provincie en de gemeente hebben een kwaliteitsteam aangesteld om onafhankelijk geadviseerd te worden over de ruimtelijke kwaliteit in het project. Deze constructie kent veel navolging bij andere infrastructurele projecten. Het is daarom goed om te evalueren en te leren wat er goed en minder goed gaat. Dit levert niet alleen waardevolle inzichten op voor de volgende fasen in de planstudie, er kan ook van worden geprofiteerd bij toekomstige MIRT-verkenningen en planuitwerkingen. De evaluatie is ter informatie als bijlage toegevoegd.

Appendix: Aanbevelingen gebiedsvisie uit voorgaande adviezen

Het Kwaliteitsteam heeft in haar eerste advies geschetst hoe de Planstudie Ring Utrecht past in de ruimtelijk-economisch ontwikkeling van Nederland.⁵ De regio speelt een belangrijke rol in de doelstelling van het kabinet om Nederland in 2040 tot de top 10 van concurrerende economieën te laten behoren. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) worden de voornaamste economische krachten van Utrecht opgesomd:

- De hoogopgeleide bevolking
- De kennisintensieve sectoren (o.a. De Universiteit Utrecht, het KNMI en het onderzoekscentrum RIVM)
- De creatieve, zakelijke en financiële sectoren
- De Life Science & Health sector (Utrecht Science Park)
- De centrale ligging
- De landschappelijke en cultuurhistorische waarden

Het is van nationaal, provinciaal en gemeentelijk belang om deze waarden integraal te versterken.⁶ Dat betekent dat de bereikbaarheid per auto, ov en de fiets op een robuuste manier wordt verbeterd en dat er genoeg aantrekkelijke vestigingslocaties worden gerealiseerd voor bedrijven en werknemers zonder dat de waardevolle landschappen rondom Utrecht worden aangetast. Ook de recente onderzoeken van het PBL naar de concurrentiekracht van de Nederlandse topsectoren bevestigen dit.⁷

In en rondom het Science Park komen alle opgaven samen. De concentratie aan kennis-, Life Science & Health Sectoren zoekt uitbreiding en is onvoldoende verbonden met de stad. De Hollandse Waterlinie en de uitlopers van de Utrechtse Heuvelrug omringen het gebied maar zijn niet goed bereikbaar voor de Utrechters. Westelijk heeft kantorenpark Rijnsweerd, te kampen met leegstand. De omliggende wijken en dorpen zijn aantrekkelijk voor de hoogopgeleide kenniswerkers, maar er is te weinig plek voor iedereen.

Het Kwaliteitsteam pleitte er in haar eerste advies voor de Planstudie Ring aan te grijpen om de kwaliteit en de bereikbaarheid van het Science Park, de koppeling met de stad en de stad-land relatie te verbeteren. In haar tweede advies specificeerde het Q-team dit: Het Science Park en Rijnsweerd kunnen in de toekomst uitgroeien tot één hoogwaardig, multimodaal bereikbaar vestigingsgebied, door de barrièrewerking van knooppunt Rijnsweerd te verkleinen.⁸ Het Kwaliteitsteam adviseerde provincie, gemeente en de Uithof zo snel mogelijk gezamenlijk een visie op het hele gebied te ontwikkelen en genoeg tijd en ruimte te nemen om knooppunt Rijnsweerd en de verbinding tussen stad en Science Park nader te onderzoeken. Niet alleen ruimtelijk, 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-Science Park verder moet worden doordacht.

5 'Kwaliteitsteam Ring Utrecht, Advies eerste trechterstap, 6 november 2011'

6 Ook de Economische Agenda van de Provincie Utrecht, en de nota van de Stad Utrecht 'Bestemming Utrecht, stad van kennis en cultuur' onderschrijven dat.

7 PBL 'De ratio van ruimtelijk-economisch topsectorenbeleid, 2012.' 'De internationale concurrentiepositie van topsectoren, 2012.'

8 Kwaliteitsteam Ring Utrecht, Advies tweede trechterstap, 23 april 2012'