

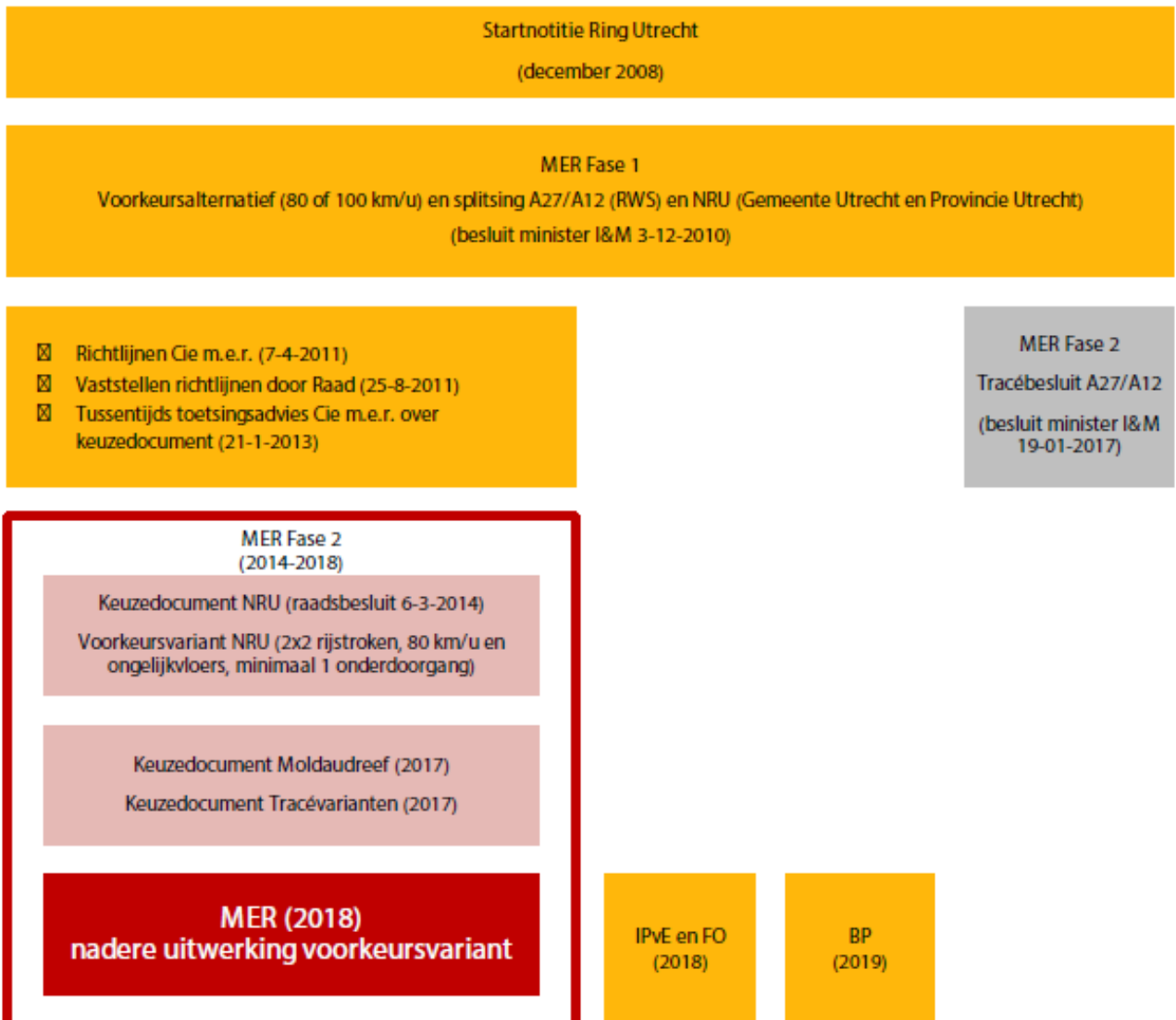
# Besluitvormingstraject en Projectgeschiedenis

Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)

## Besluitvormingstraject NRU

NRU

A27/A12



### Legenda

BP	Bestemmingsplan
Cle	Commissie
FO	Functioneel Ontwerp
I&M	Ministerie Infrastructuur en Milieu
IPvE	Integraal Programma van Eisen
m.e.r.	Milieu-effectrapportage (procedure)
MER	Milieu-effectrapport (rapport)
NRU	Noordelijke Randweg Utrecht
RWS	Rijkswaterstaat

Schematische weergave Besluitvormingstraject NRU

## Startnotitie & MER Eerste fase (2008–2010)

De m.e.r.-procedure is begonnen in 2008 met de publicatie van de Startnotitie Ring Utrecht.<sup>1</sup>

Dit betrof de studie naar een integrale oplossing voor de verkeersdoorstroming rondom Utrecht op de A2, A27, A12 en de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU). Op 18 mei 2009 zijn de Richtlijnen voor het MER vastgesteld door het bevoegd gezag. Dat waren toen het ministerie voor Verkeer en Waterstaat, het ministerie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, de provincie Utrecht en de gemeente Utrecht. In de Startnotitie Ring Utrecht zijn alternatieven opgesteld voor de verschillende onderdelen van de Ring Utrecht. Er is toen besloten dat het MER uit twee fasen zou bestaan, de eerste fase om tot een keuze te komen voor een voorkeursalternatief voor de gehele ring rondom Utrecht. Dit heeft geleid tot een MER eerste fase op 17 augustus 2010.

Op 3 december 2010 is het voorkeursalternatief voor de gehele Ring Utrecht vastgesteld (eerste fase) door de Minister van Infrastructuur en Milieu (I&M): een verbreding van de A27 en A12 en opwaardering van de NRU.<sup>2</sup>

De Noordelijke Randweg Utrecht wordt opgevaardeerd met de volgende uitgangspunten:

- minimaal 2x2 rijstroken
- ongelijkvloerse aansluitingen op de stedelijke verbindingswegen
- maximumsnelheid tenminste 80 km/uur

Bij de vaststelling van dit alternatief zijn afspraken gemaakt over de inrichting van de tweede fase. In de tweede fase is de gemeente Utrecht zowel initiatiefnemer als bevoegd gezag voor de NRU. Het Rijk is bevoegd gezag voor de verdere besluitvorming over de A27/A12.

## Richtlijnen MER Tweede fase (2011)

Door de gemeenteraad van Utrecht zijn op 25 augustus 2011 richtlijnen voor het MER tweede fase vastgesteld.<sup>3</sup> De belangrijkste onderdelen van deze richtlijnen zijn:

- In beeld brengen milieueffecten van varianten
- Aantonen bereikbaarheidsdoelstellingen
- Voorkomen verslechtering leefbaarheid
- Verminderen barrièrewerking
- Voorkomen of mitigeren of compenseren aantasting natuur en landschappelijke kwaliteiten
- Varianten die in MER fase 1 zijn afgefallen worden niet opnieuw onderzocht

## Raadsbesluit voorkeursvariant (2014)

In de periode 2011 tot 2013 is door de gemeente Utrecht verder gewerkt aan een voorkeursvariant voor de vernieuwing van de NRU. In maart 2014 heeft de gemeenteraad de voorkeursvariant voor de NRU vastgesteld. De voorkeursvariant is beschreven in het NRU Keuzedocument van 31 januari 2014. Het NRU Keuzedocument beschrijft het proces en het resultaat van de uitwerking van het Voorkeursalternatief uit de planstudie Ring Utrecht (fase 1 MER) tot voorkeursvariant. De keuze voor een voorkeursvariant is het resultaat van een trechterproces met drie stappen. In elke trechterstap is een aantal varianten afgefallen aan de hand van criteria uit de MER richtlijnen.

---

<sup>1</sup> Startnotitie Ring Utrecht (2008).

[https://www.ikgaverder.nl/media/userfiles/media/documenten\\_module/2.%20Planstudie%20Ring%20Utrecht/3.%20Archief/Startnotitie%20Ring%20Utrecht.pdf](https://www.ikgaverder.nl/media/userfiles/media/documenten_module/2.%20Planstudie%20Ring%20Utrecht/3.%20Archief/Startnotitie%20Ring%20Utrecht.pdf)

<sup>2</sup> Minister van IenM (2010) Brief minister Urgentieprogramma Randstad, 31089 nr 88.

<sup>3</sup> Aanvullende Richtlijnen voor de 2<sup>e</sup> Fase MER van de Planstudie Ring Utrecht, onderdeel NRU (2011).

[http://www.ikgaverder.nl/media/userfiles/media/documenten\\_module/2.%20Planstudie%20Ring%20Utrecht/2.%20Tweede%20onderzoeksfase/Planstudie%20Ring%20Utrecht%20NRU/MER%20fase%202%20Ring%20Utrecht%20NRU%20-%20aanvullende%20richtlijnen.pdf](http://www.ikgaverder.nl/media/userfiles/media/documenten_module/2.%20Planstudie%20Ring%20Utrecht/2.%20Tweede%20onderzoeksfase/Planstudie%20Ring%20Utrecht%20NRU/MER%20fase%202%20Ring%20Utrecht%20NRU%20-%20aanvullende%20richtlijnen.pdf)

In de eerste trechterstap is gekozen voor een maximum snelheid van 80 km/uur (in plaats van 100 km/uur) en 2 rijstroken per rijrichting (in plaats van 3 rijstroken per rijrichting).

In de tweede trechterstap is gekozen voor een rotonde als principeoplossing voor de aansluiting van de stedelijke verbindingswegen op de NRU (in plaats van een kruispunt). In de derde trechterstap is gekozen voor een NRU op maaiveld en ongelijkvloerse kruisingen bij de pleinen (in plaats van de NRU op een dijklichaam). Het raadsbesluit van 6 maart 2014 over de voorkeursvariant voor de NRU heeft daarmee geleid tot de volgende uitgangspunten voor de verdere uitwerking:

- De weg bestaat uit 2 rijstroken per rijrichting (2x2)
- De aansluitingen van de stedelijke verbindingswegen op de NRU zijn ongelijkvloers
- Bij minimaal één van deze aansluitingen ligt de NRU in een onderdoorgang
- De maximumsnelheid is 80 km/uur

Gedurende dit traject werd in 2013 duidelijk dat de vernieuwing van de NRU vanwege rijksbezuinigingen zou worden uitgesteld. Bij de vaststelling van het NRU Keuzedocument in 2014 is daarom nog geen keuze gemaakt welke van de drie ongelijkvloerse kruisingen uit een onderdoorgang zal bestaan. De minister van Infrastructuur en Milieu heeft eind 2014 besloten de eerder vastgestelde rijksbijdrage weer naar voren te halen, waarna het project in 2015 weer is opgestart.

## **Integraal Programma van Eisen (IPvE), Bestemmingsplan (BP) en MER (2015 – 2019)**

### *Het wegontwerp van de NRU wordt gemaakt*

Het wegontwerp is nader uitgewerkt. Er is bepaald wat het dwars- en het lengteprofiel is en hoe de kruisingen en de dwarsverbindingen voor het langzaam verkeer eruit komen te zien. Bij de uitwerking van het wegontwerp wordt gekeken naar de breedte van de middenberm, groenvoorzieningen en de eisen vanuit verkeer en geluid.

### *Voorkeursvariant Tracévarianten 2017*

In het Keuzedocument Tracévarianten 2017 zijn in totaal negen varianten uitgewerkt op basis van het Raadsbesluit voorkeursvariant in 2014. De negen tracévarianten zijn verder onderzocht op milieueffecten. Het keuzedocument Tracévarianten 2017 beschrijft de belangrijkste milieueffecten van de tracévarianten. Daarbij is steeds gekeken wat de verschillen in milieueffecten zijn als er bij een plein een onderdoorgang of een viaduct is. Dit keuzedocument heeft tegelijkertijd met het IPvE/FO ter inzage gelegen en er zijn inspraakreacties op gekomen. Deze zijn betrokken bij het opstellen van het MER en het bestemmingsplan. De belangrijkste wens hieruit is dat ten einde de leefbaarheid zo veel mogelijk te verbeteren er drie onderdoorgangen zouden moeten komen. Inmiddels is met het vaststellen van het IPvE/FO besloten om de NRU in ieder geval bij het Robert Kochplein aan te leggen in een onderdoorgang.

### *De verandering van de aansluiting van de Moldaureef is beoordeeld*

Voor het project NRU is ook bekeken welke mogelijkheden er zijn voor het aansluiten van de Moldaureef op de NRU. In het keuzedocument Moldaureef 2018 zijn hiervoor verschillende varianten onderzocht. De conclusie is dat twee varianten integraal het best scoren: volledig afsluiten, of een halve aansluiting (in- en uitvoegen) op de zuidelijke rijbaan van de Albert Schweitzerdreef op de rijrichting van Dunantplein naar Kochplein. Inmiddels is met het vaststellen van het IPvE/FO de keuze gemaakt voor de variant met een halve aansluiting van de Moldaureef op de NRU.