

## Bijlage 1: Belangrijkste verschillen tussen Tracébesluit en het Alternatief Ring Utrecht

Het tracé van het project A27 A12 Ring Utrecht is ca 20 km lang. Het regio- alternatief komt ook voor een belangrijk deel overeen met het Tracébesluit waarin de capaciteit op de A12 en delen van de A27 wordt uitgebreid. De analyse van de regio bevestigt, ondanks het verschil in gehanteerde uitgangspunten, dat er sprake is van bereikbaarheidsproblematiek voor de Ring Utrecht. Uitgangspunt van het regio- alternatief is de geplande verbreding van de bak in de A27 bij Amelisweerd te voorkomen. Voor dat deel van de A27 en onderdelen van de aansluitende knooppunten Lunetten en Rijnsweerd is een alternatief voorstel voor het toekomstig wegontwerp gedaan.

Tabel 1 geeft de belangrijkste verschillen weer tussen het Tracébesluit en het regio- alternatief. In de tabel is uitgegaan van de variant van het regio- alternatief zonder Betalen naar Gebruik<sup>1</sup>. Aandachtspunt is dat de regio bij de onderbouwing niet de in het MIRT proces gangbare uitgangspunten heeft gehanteerd (andere autonome ontwikkelingen w.o. de scenario's Welvaart en leefomgeving van het Planbureau van de Leefomgeving en effecten van maatregelen).

Tabel 1: Belangrijkste verschillen tussen Tracébesluit en het regio- alternatief

Thema	Tracébesluit	Regio- alternatief <sup>2</sup>
<b>Bereikbaarheid</b>	Meer capaciteit hoofdwegennet	Capaciteit hoofdwegennet wordt vergroot, maar minder dan het TB
	Faciliteert meer verkeer op hoofdwegennet	Faciliteert minder verkeer op hoofdwegennet dan TB
	Betere doorstroming hoofdwegennet	Minder goede doorstroming hoofdwegennet dan TB
	Grote verbetering reistijden en reistijdbaten (€ 59 mln /jaar)	Minder grote verbetering reistijden en reistijdbaten (€ 29 mln/jaar)
	Reduceert verkeer op het onderliggend wegennet sterker.	Minder reductie op het onderliggend wegennet, met name op de Waterlinieweg.
<b>Verkeersveiligheid</b>	Het ontwerp is volledig getoetst en heeft een gering aantal risicolocaties.	Het ontwerp wijkt op diverse punten af van de in het Tracébesluit gehanteerde kaders en veiligheidsrichtlijnen (ROA ontwerprichtlijnen) en verplichtingen uit het AGR-verdrag, waaronder het hanteren van smallere rijstroken en het beperken van vluchtruimte bij calamiteiten.  N.B. De verkeersveiligheidsanalyse in het regio- analyse rapport is methodisch gezien niet juist uitgevoerd <sup>3</sup> .
<b>Procedure</b>	Huidige proces kan doorgang vinden	Een nadere uitwerking van het regio- alternatief zou vragen om een nieuwe ruimtelijke procedure. Het ontwerp wijkt teveel af om binnen de lopende procedure van het TB te kunnen worden opgenomen als wijziging. Deze procedure vraagt naar verwachting minimaal 5-7 jaar.

<sup>1</sup> Aandachtspunt is dat het regio- alternatief is doorgerekend met twee varianten. Eén uitgaande van vastgesteld beleid en één in combinatie met aanvullend beleid in de vorm van Betalen Naar Gebruik (variant van gevoeligheidsanalyse 2023) en ander regionaal/nationaal niet vastgesteld beleid. Qua verkeer oplossend vermogen is deze beleidsrijke variant methodisch ook niet vergelijkbaar met het TB.

<sup>2</sup> Vergelijking met de beleidsarme variant conform vigerend beleid van IenW. Een gepresenteerde deelvariant gaat uit van niet vastgesteld beleid zoals Betalen naar Gebruik en past niet binnen de uitvoeringskaders.

<sup>3</sup> De nadelen van het Tracébesluit en de voordelen van het alternatief worden niet nader onderbouwd en zijn niet inzichtelijk of logisch. Methodisch onjuist is dat risicolocaties van verschillende gradaties worden opgeteld. Een locatie met een groot risico weegt even zwaar als een locatie met gemiddeld risico.

Thema	Tracébesluit	Regio- alternatief <sup>2</sup>
<b>Landschap en natuur</b>	Strook bomen van 15 meter van Landgoed Amelisweerd wordt verwijderd. Landschappelijke kwaliteit wordt verbeterd door overkapping van de snelweg met een groene verbinding tussen het landgoed en de stad. Ook wordt de natuur- en het bosoppervlak netto uitgebreid. Er komt meer natuur bij dan er verdwijnt.	Landgoed Amelisweerd wordt niet aangetast.  Overkapping/groene verbinding tussen landgoed en de stad in meerdere korte delen.
<b>Kosten</b>	Niet vergelijkbaar	