



Aanvullende toelichting over Meest Milieuvriendelijke Alternatief en niet-verbreden van de bak in de A27 bij Ring Utrecht A27/A12

Datum: 21 juni 2011

Besproken/vastgesteld: Bestuurlijke Stuurgroep Ring Utrecht

Aanleiding voor dit memo

In dit memo wordt ingegaan op twee vragen die bij de aanvullende richtlijnen vaak zijn gesteld. Deze vragen zijn:

1. Hoe wordt het Meest Milieuvriendelijk Alternatief in de planstudie Ring Utrecht (onderdeel A12/A27) vormgegeven?
2. Waarom is bij de A27 de niet-verbrede bak variant afgefallen?

Vraag 1: Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA): 3 sporen

In een MMA wordt gekeken welke variant de geconstateerde verkeersproblemen oplost, maar dat doet op een zo milieuvriendelijk mogelijke manier. De uitwerking hiervan moet wel passen binnen de gestelde kaders en randvoorwaarden zoals het beschikbare budget, het gekozen voorkeursalternatief en de daarmee beoogde verkeerskundige oplossing. In het MER 1^o Fase Ring Utrecht is aangegeven dat voor de uitwerking van het MMA in de 2^o Fase drie ontwikkelingssporen mogelijk zijn. In de 2^o Fase wordt het Voorkeursalternatief via de voorkeursvariant uitgewerkt tot Ontwerp-Tracébesluit. In het MER 2^o Fase Ring Utrecht (onderdeel A12/A27) worden alle 3 de MMA-sporen uitgewerkt. Het betreft:

1. het benutten van ruimtelijke kansen
2. het minimaliseren van het oppervlak van nieuw asfalt (MINA-variant), en
3. het bepalen van gewenste mitigerende en compenserende maatregelen (klassieke MMA)

Ad 1. Het benutten van ruimtelijke kansen is in het bestuurlijk akkoord van 3 december 2010 expliciet benoemd als opdracht voor de uitwerking van het voorkeursalternatief. De ruimtelijke kansen worden in fase 2 als integraal onderdeel van de voorkeursvariant uitgewerkt. Voorbeelden van het benutten van ruimtelijke kansen zijn: het verbeteren van de sociale veiligheid van onderdoorgangen, het verbeteren van de stad-landverbindingen en het combineren van de waterbergingsopgave met de natuurcompensatie. Dit spoor wordt in fase 2 begeleid door het zgn kwaliteitsteam, een commissie van externe deskundigen.

Ad 2. Als tweede spoor van het MMA wordt in fase 2A (de fase waarin de voorkeursvariant wordt gekozen) een aparte Minimumasfaltvariant bestudeerd (de zgn MINA-variant). Bij de uitwerking van de MINA-variant wordt een aantal vragen onderzocht die te maken hebben met het voorkómen van teveel asfalt en ruimtebeslag. Dit zijn:

1. Is het mogelijk dat tussen Lunetten en Rijnsweerd een 2x6 oplossing toch kan voldoen waardoor een 2x7 oplossing kan worden voorkomen?
2. Is het mogelijk om gebruik te maken van bestaande bogen/lussen en op/en afritten waardoor extra ruimtebeslag kan worden vermeden? Dit geldt ook voor de aansluitende wegen: is het mogelijk het ontwerp zodanig vorm te geven dat zo min mogelijk aanpassingen aan het onderliggend wegennet noodzakelijk zijn?
3. Zou op een aantal plekken een spitsstrook ruimtebesparend kunnen werken?
4. Kan op kwetsbare plaatsen gewerkt worden met keerwanden om het ruimtebeslag te beperken?
5. Is het mogelijk om de middenbermen zo smal mogelijk te maken/houden?
6. Is het mogelijk een zodanig ontwerp te maken dat bij de uitvoering daarvan geen extra werkruimte nodig is?

Ad 3. In het derde spoor wordt de (nog te kiezen) voorkeursvariant als basis genomen en wordt deze aangevuld met extra milieumaatregelen. Voorbeelden daarvan zijn: de keuze van duurzame materialen en technieken (zoals gebruik van zonne-energie of LED lampen) en de keuze van vormgeving voor geluidschermen (materialen). Ook aanvullende maatregelen voor bijvoorbeeld geluid, natuur en landschap zullen in dit MMA-spoor worden beschreven. Een maatregel die vaak in het MMA wordt opgenomen, is het toepassen van fluistervoegen. Hierdoor wordt het geluid bij viaducten verminderd. Het MMA levert de beslisinformatie, het is aan het Bevoegd Gezag (de minister van IenM) om te besluiten of deze aanvullende maatregelen ook daadwerkelijk worden opgenomen in het Tracébesluit. Dit MMA-spoor wordt uitgewerkt in fase 2b (waarin de voorkeursvariant wordt uitgewerkt tot Ontwerp-Tracébesluit).

Vraag 2: Waarom is de variant 'Niet-verbrede bak' afgefallen?

In de eerste fase MER (1b) is onderzoek gedaan naar de variant 'Oost, sorteren in de knooppunten, optimalisatie bestaande bak'. Hierbij zijn o.a. de aspecten Verkeer, Milieu & Gezondheid, Ruimtelijke Ontwikkeling en Techniek beoordeeld. (zie het MER 1e Fase deel B - Achtergrondrapport pagina's 64, 139, 212, en 224).

De probleemanalyse uit het eerste fase MER laat zien dat het noodzakelijk is om het verkeer op de A27 te ontweven om een reistijdfactor lager dan 2 te krijgen.

In de onderzochte variant bestaat de A27 uit 12 rijstroken. Er worden versmalde rijstroken toegepast (de rechterijstroken zijn 3,25 meter breed, de overige stroken 3,0 meter) en er worden geen vluchtstroken aangelegd. De scheiding tussen de hoofd- en parallelbaan wordt gevormd door markering (doorgetrokken streep) in plaats van een fysieke scheiding. Bij dit schetsontwerp is nog geen rekening gehouden met de pijlers van de spoorviaducten ten zuiden van de bak (de rijstroken moeten tussen de pijlers doorpassen, waarbij waarschijnlijk al in de bak de uitwijking ingezet moet worden) en nog niet met hoogteliggingen (nog niet bekend is waar de ophoging voor de noodzakelijke fly-overs over knooppunten Rijnsweerd en Lunetten moet worden ingezet. Een verschil in hoogteligging tussen verschillende rijstroken levert per definitie een talud en een fysieke scheiding op en dus ruimtebeslag).

Uit de verkeerskundige analyses blijkt dat in deze variant de verkeersproblemen in de Bak niet zijn opgelost (reistijdfactor meer dan 2,2). Bovendien wijkt dit ontwerp zodanig af van de ontwerprichtlijnen



voor autosnelwegen, dat het aantoonbaar verkeersonveilig is. Daarnaast levert deze variant voor milieu en inpassingsmogelijkheden geen verbetering op.

DVS (de ontwerp- en verkeersveiligheidsdeskundigen van RWS) heeft vanwege deze concessies aan de ontwerprichtlijnen een negatief advies uitgebracht over deze variant. Op basis van deze informatie en het advies van DVS is bij het bepalen van de voorkeursrichting (november 2009) besloten de niet-verbrede bak af te laten vallen.

Op 3 november 2009 is door de gemeente, de provincie, de ministers van VenW en VROM in het BO-MIRT een 'Voorkeursrichting' afgesproken. Hierin is t.a.v. de A27 opgenomen:

- Uitbreiding van de capaciteit van de A27 aan de oostzijde van Utrecht en de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd, waarbij verkeersstromen worden gescheiden (ontweven);
- Voor de uitbreiding van de A27 gaat de voorkeur uit naar het verbreden van de bestaande bak met ongeveer 15 meter aan weerszijden (met in iedere rijrichting 7 rijstroken), inclusief een overkluizing met een lengte van ongeveer 250 meter.

De genoemde partijen hebben gekozen voor deze voorkeursrichting omdat:

- deze combinatie van maatregelen het meest kansrijk is om de verkeerskundige problematiek aan te pakken
- deze oplossing een minimaal ruimtebeslag heeft in de EHS, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en Amelisweerd
- een gedeeltelijke overkluizing van de 'bak van Amelisweerd' de barrièrewerking van de snelweg vermindert

De afronding van de MER, inclusief positief advies van de Cie m.e.r., heeft vervolgens op 3 december 2010 geleid tot een besluit voor een Voorkeursalternatief. Daarin is de voorkeur voor verbreding van de bak niet gewijzigd t.o.v. de Voorkeursrichting.

In het AO-MIRT op 6 december 2010 is het Voorkeursalternatief voor de Ring Utrecht met de Tweede Kamer besproken. Daarbij heeft het kamerlid Van Gent een motie ingediend waarin de Minister van IenM werd verzocht een variant in studie te nemen waarbij de Bak bij Amelisweerd niet hoeft te worden verbreed (TK, vergaderjaar 2010-2011, 32500A, nr 25). Op 16 december 2010 heeft de Tweede Kamer bij stemming deze motie verworpen. Dat betekent dat de TK de minister geen ruimte geeft om een dergelijke variant te onderzoeken.



Bijlage

Welke variant is in fase 1b getoetst?

In de tussenfase (fase 1b) is het ontwerp voor een niet verbrede bak met daarbij de onderstaande specificaties getoetst door de ontwerp- en verkeersveiligheidsdeskundigen van RWS.

In de getoetste variant is een rijstrokschema van 2-4-3-3 voorzien. Er ontstaat dan een wegbeeld met 2 x 6 aaneengesloten rijstroken ontworpen voor maximaal 80 km per uur en daartussen een compacte middenberm (middenberm blijft in minimale vorm nodig voor opvangen niveauverschil en middenpijlers van viaducten). Dit levert het volgend pakket van beperkingen op:

- smalle rijstroken (de rechterrijstroken zijn 3,25 meter breed, de overige stroken 3,0 meter)
- maximum snelheid 80 km/u
- geen vluchtstroken
- versmalde middenberm met barrier
- vereist intensief verkeersmanagement en incidentmanagement
- geleiderails vervangen door compactere barrier
- hemelwaterafvoergoot naar de rand plaatsen
- bij de beoogde rijstrook indeling 2-4-3-3 is het binnen de beschikbare ruimte niet mogelijk om hoofdbaan en parallelbaan fysiek te scheiden met een harde scheiding (barrier). Deze kunnen dus alleen van elkaar worden gescheiden met een doorgetrokken witte lijn. Een aaneengesloten ligging van 2-4 als weefvak is praktisch maar bij een indeling 3-3 met aanliggende maar gescheiden richtingen is nog geen ervaring opgedaan.

Wat is het Toetsadvies van de ontwerp- en verkeersveiligheidsdeskundigen van RWS geweest ?

De A27 maakt onderdeel uit van TERN (trans European road network). Dit betekent dat de AGR richtlijnen van toepassing zijn (Nederland heeft deze ondertekend en in 2007 verwerkt in de NOA richtlijnen). Deze richtlijnen schrijven voor dat op E-wegen een ontwerpsnelheid van 120 km/uur gehanteerd moet worden; de rijstrookbreedte moet dan minimaal 3,50 meter zijn en er moeten vluchtstroken (3,10 meter) aanwezig zijn. De redresseerruimte is 0,95 meter.

Het is niet mogelijk van deze ontwerpregels af te wijken vanwege argumenten geld, bestaande constructies en/of milieu. De Raad van State zal bezwaarschriften hiertegen honoreren en dat vertraagt het proces aanzienlijk. Alleen als het gaat om een zeer korte lengte of een tijdelijke situatie betreft is het mogelijk af te wijken van de gestelde richtlijnen.

De Ring Utrecht betreft geen tijdelijke voorziening; een afwijking op deze grond is niet aan de orde.

De bak Amelisweerd wordt gezien als structurele schakel in het netwerk, met een wezenlijke lengte (tussen de 2 knooppunten). Het is dus geen zeer korte lengte.

Daarnaast kent de A27 geen alternatieve route voor zwaar verkeer vanuit het noordoosten richting Randstad.



Ook is de A27 onderdeel van een robuust netwerk ontwikkelen waarbij de maximumsnelheid 120 km/uur wordt. Een deel van de A27 voor 80 km/uur in te richten voldoet niet aan deze wens.

Ook is de doelstelling van de regering om de verkeersveiligheid in Nederland te verbeteren. Iedere ingreep op het huidige wegennet moet bijdragen deze NoMo-doelstelling. Dit betekent dat de bijdrage neutraal of positief moet zijn. Op dit moment scoort de ringweg A10 als slechtste op het gebied van ongevals- en letselrisico. De bovengeschreven variant zal zelfs slechter scoren dan de ring A10 door de combinatie van de beperkingen en totale set van afwijkingen. En scoort dus daarmee zeer negatief.

DVS adviseert in het najaar van 2009 daarom dat deze variant **geen** optie is.

