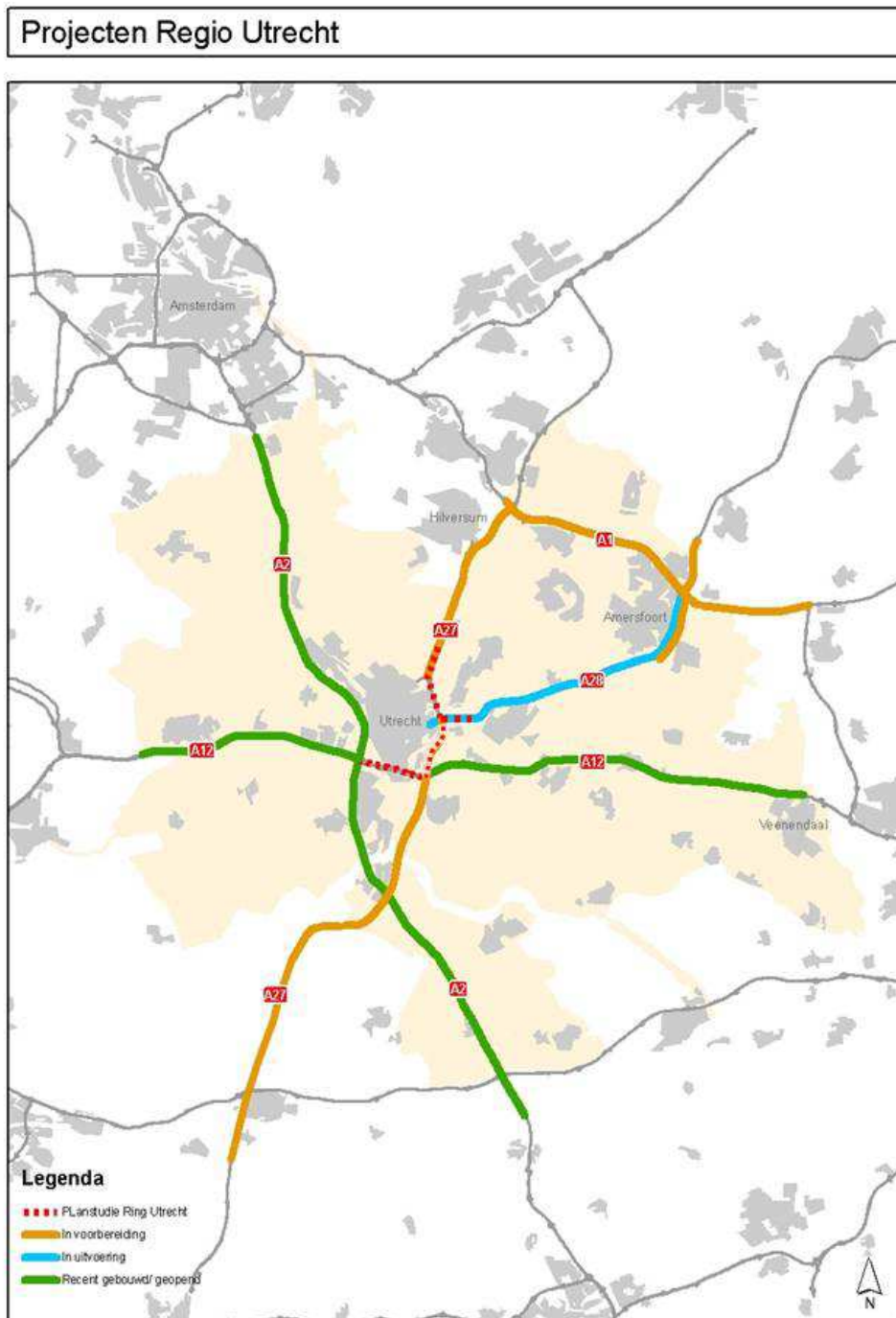


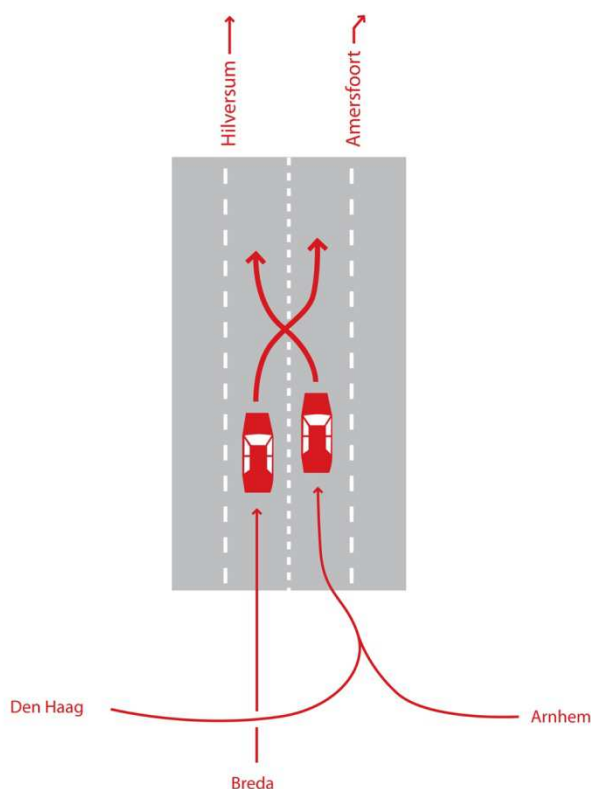
Bijlage: projecten in uitvoering/in studie rondom de Ring Utrecht



Bijlage: het verkeersprobleem op de A27 en de oplossing

Wat is het verkeersprobleem op de A27?

Tussen de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd komen verschillende verkeersstromen samen. Deze stromen komen van verschillende snelwegen af. Een verkeersstroom is een groep auto's die van A naar B moeten. Deze groepen auto's worden, komend vanaf Knooppunt Lunetten, eerst samengevoegd. Daarna moeten de auto's de goede rijstrook kiezen om bij Knooppunt Rijnsweerd de gewenste richting op te kunnen. Dat betekent dat de autostromen door elkaar heen gaan en elkaar gaan kruisen (zie figuur 1, links). Verkeerskundigen noemen dit kruisende verkeer: "weven". Vooral in de spitsuren gaat het om heel veel auto's. Doordat de afstand tussen Lunetten en Rijnsweerd beperkt is (circa 3 km), zorgen deze kruisende verkeersstromen (de "weefbewegingen") dagelijks voor files en drukke situaties. De Bak-van-Amelisweerd ligt middenin deze weefbewegingen.



Figuur 1: Het weefprobleem op de A27 tussen Lunetten en Rijnsweerd in beeld. De stromen Breda → Hilversum en Arnhem/Den Haag → Amersfoort zijn niet ingetekend, maar bestaan natuurlijk wel. Die auto's hoeven geen rijstroken op te schuiven, maar bemoeilijken het weven wel als het druk is. Bij het 'ontweven' krijgt de verkeersstroom Breda → Amersfoort een aparte rijbaan (bypass), los van de rest van het verkeer.

Alleen rijstroken toevoegen zonder de weefbewegingen te verminderen, lost het verkeersprobleem niet op¹. Er is wel meer ruimte, maar de auto's moeten dan nog meer rijstroken opschuiven.

Er is uitvoerig onderzoek gedaan naar de oplossing voor het verkeersprobleem (o.a. beschreven in het MER 1^e Fase Ring Utrecht en de onderliggende rapporten). Het enige dat helpt is het verminderen van de kruisende bewegingen ("ontweven"). De manier om te ontweven is om een zware verkeersstroom op een fysiek gescheiden rijbaan (een bypass) te zetten. Met 'fysiek gescheiden rijbaan' wordt bedoeld dat tussen de rijbanen een fysieke barrière zit zoals een geleiderail of een andere vorm van afscheiding. Omdat dit de enige manier is om het probleem op de A27 op te lossen, is zowel in november 2009 als in december 2010 gekozen voor "ontweven" als oplossingsrichting. Hier zijn alle partijen, het rijk, de provincie Utrecht, het BRU, en de gemeente Utrecht mee akkoord gegaan.

Ontweven betekent het verbreden van de bak bij Amelisweerd

Vlak ten zuiden van de Bak in Amelisweerd loopt de A27 onder een paar spoorviaducten door. Deze viaducten kunnen niet vernieuwd of verplaatst worden zonder dat daarvoor hoge kosten gemaakt worden. Verbreding van de snelweg is daar dus complex². De huidige ruimtelijke structuur rond de Bak en de spoorlijnen maakt dat er te weinig ruimte is om de gescheiden rijbanen veilig binnen de Bak te kunnen krijgen. Een ontwerp met gescheiden rijbanen binnen de Bak wordt door de veiligheidsdeskundigen als 'onveilig' gekwalificeerd.

Onderzoek naar een niet-verbrede Bak in Amelisweerd

In de 1^e fase MER (2008-2010) zijn verschillende varianten van een niet-verbrede Bak bestudeerd. Een mogelijkheid om de Bak niet te hoeven verbreden, is extra wegcapaciteit elders realiseren. Onderzocht zijn een nieuwe snelweg ten westen van Utrecht en het opwaarderen van het onderliggend wegennet in Utrecht (Waterlinieweg). Deze varianten zijn afgefallen vanwege de negatieve effecten voor de omwonenden (geluid, luchtkwaliteit, doorsnijding woonwijken). Ook losten deze varianten het verkeersprobleem onvoldoende op en kenden zij hoge kosten. Het rijk, de provincie Utrecht, het BRU en de gemeente Utrecht waren het erover eens dat niet voor deze varianten gekozen moest worden.

De tweede mogelijkheid die is onderzocht, zijn varianten waarbij er geen sprake is van ontweven op de A27 maar wel van extra rijstroken. Deze varianten bleken verkeerskundig niet probleemoplossend te zijn. Immers, zoals dit verhaal begint, het kernprobleem is het weven (kruisen) van verkeersstromen.

--//--

¹ Het verkeersprobleem is opgelost als de reistijd in de spits minder dan 2 keer zo lang is als in de dalperiode. Dit is de bereikbaarheidsstreefwaarde uit de Nota Mobiliteit, die ook in de SVIR is aangehouden.

² Er is een kort filmpje gemaakt om dit begrijpelijk uit te leggen. Dit filmpje is te vinden op www.ikgaverder.nl/documenten/ achter: "planstudie Ring Utrecht" en heet: "video A27 folie en spoorviaducten".