

Besluittekst 1^e trechterstap Voorkeursvariant Ring Utrecht, onderdeel A27/A12

Februari 2012

Achtergrond:

- Op 3 december 2010 hebben regio en rijk het voorkeursalternatief (VKA) voor de Ring Utrecht vastgesteld (zie bijlage 1). Dit VKA vormt het kader voor de tracé-uitwerking tot Voorkeursvariant. De Voorkeursvariant wordt uitgewerkt tot (Ontwerp-) Tracébesluit.
- De 1^e trechterstap betreft de keuze uit de hoofdvarianten voor de verbreding van de A27 ten oosten van de stad Utrecht. De onderzochte mogelijkheden zijn: *Knopen*, *Splitsen-6* en *Splitsen-7*. Bij een keuze voor *Splitsen* moet ook een keuze gemaakt worden uit de ligging van de bypass.
- Het verkeersprobleem op de A27 wordt voornamelijk veroorzaakt door de grote hoeveelheid wevend verkeer tussen de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd. Het weefprobleem houdt kortweg in dat een deel van het verkeer over relatief korte afstand tenminste 2 rijbanen moet opschuiven om de gewenste richting op te kunnen gaan.
- De hoofdvariant *Knopen* bestaat uit het realiseren van een hoofd- en parallelbaansysteem, waarbij het meeste doorgaande verkeer over de hoofdbanen rijdt en de op- en afritten op de parallelbanen aansluiten. Over de parallelbanen wordt ook een aantal doorgaande routes afgewikkeld.
- De hoofdvariant *Splitsen* bestaat uit het realiseren van een dedicated bypass voor het ontweven van de zware doorgaande stroom autoverkeer tussen Houten en De Uithof vv. *Splitsen-6* heeft ter hoogte van de Bak bij Amelisweerd 6 rijstroken, en *Splitsen-7* heeft 7 rijstroken. De bypass kan symmetrisch of asymmetrisch langs de A27 komen te liggen of in een middenbermligging.

Overwegingen:

- Zowel *Knopen* als *Splitsen* verbetert de doorstroming op de A27 aanzienlijk. Hierdoor neemt ook het verkeer in de stad Utrecht en op de Waterlinieweg af.
- Bij *Splitsen 6* blijft een klein probleem bestaan in de overschrijding van de NoMo-streefwaarde. *Splitsen 7* heeft geen overschrijding van de streefwaarde, maar bij nadere bestudering met het dynamisch model is er wel een belangrijk punt voor optimaliseren, namelijk de boog van de A27 noord naar de A12 west. Bij *Knopen* stroomt de hoofdbaan door, maar zijn de parallelbanen overbelast en voldoen niet aan de streefwaarde.
- Op het aspect 'Maakbaarheid' is er voor *Splitsen Y* een risicopunt waarvoor nader onderzoek noodzakelijk is. *Knopen* is niet mogelijk gegeven de uitgangspunten van functionaliteit.
- Verkeersveiligheid'. Bij *Splitsen* zijn enkele afwijkingen van het ideaalbeeld van het wegontwerp conform AGR/NOA noodzakelijk. Dit zijn echter afwijkingen die vaker worden toegestaan. Voor *Knopen* is de situatie bij de splitsing van de pijler bij kunstwerk 15 als verkeersonveilig beoordeeld door specialisten van RWS.
- De bypassligging aan de westzijde en die in de middenberm leveren waarschijnlijk maakbaarheidsknelpunten op en bieden geen voordelen ten opzicht van de andere liggingen. De bypass aan de oostzijde kent een verkeersveiligheidsknelpunt. De symmetrische bypass kent een risico op bouwen binnen de folie. Dit laatste moet verder uitgezocht worden, maar lijkt op voorhand oplosbaar.
- Er is geen reden te veronderstellen dat *Splitsen* wezenlijk duurder wordt dan het alternatief waarop het VKA is gebaseerd. *Knopen* is duurder dan het alternatief dat bij de keuze voor een VKA werd bekeken, als gevolg van het doortrekken hoofd- en parallelbaansysteem tot aan Bilthoven.

- Voor de aspecten 'Milieu' en 'Ruimtelijke Kwaliteit' is het verschil tussen *Knopen* en *Splitsen* volgens het Delphi-team respectievelijk het Kwaliteitsteam gering. In beide hoofdvarianten lijken voldoende mitigerende maatregelen toepasbaar en zijn er kansen op verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Een aandachtspunt bij *Splitsen* is de fly-over bij Lunetten. Deze fly-over kan komen te vervallen als de noord-zuid-bypass aangesloten kan worden op de A12 richting Oudenrijn in plaats van op de A27 richting Houten. Daarmee kan ook een resterend congestiepunt worden opgelost. Om te bepalen of dit echt mogelijk is, moeten de ontwerptechnische en verkeerskundige aspecten nader worden uitgezocht.

Voorstel aan de Bestuurlijke Stuurgroep Ring Utrecht:

0. Beide varianten (zowel *Splitsen* als *Knopen*) hebben voor- en nadelen. *Knopen* heeft nadelen ten aanzien van de maakbaarheid en scoort minder op een aantal andere criteria. Ook *Splitsen* laat bijvoorbeeld een resterend congestieknelpunt zien (noord-zuid richting van de A27 richting de A12) en heeft ook bij maakbaarheid een aandachtspunt.
1. De nadelen van *Splitsen* met een bypassligging aan de westzijde en in de middenberm zijn t.o.v. de andere mogelijkheden zo groot dat voorgesteld wordt deze af te laten vallen.
2. Onder andere op basis van het advies van het Kwaliteitsteam lijkt een meer hybride variant (waarin de voordelen van *Splitsen* en *Knopen* kunnen worden gecombineerd) zinvol om te onderzoeken.
3. Voorgesteld wordt twee varianten nu verder te optimaliseren: *Splitsen* en een Hybride variant (werknaam: *Selecteren*) die de variant *Knopen* vervangt.
4. Beide varianten worden op een gelijkwaardige manier uitgewerkt en met elkaar vergeleken. Bij beide varianten wordt gekeken naar de noodzaak van 6 of 7 rijstroken in de Bak van Amelisweerd.
5. Een besluit over met welke variant verder zal worden gegaan zal in de BSG van 16 mei worden genomen.
6. In de uitwerking van *Selecteren* worden in ieder geval de volgende elementen bestudeerd:
 - in zuid-noord-richting is de bypass uitgangspunt (symmetrische ligging);
 - in noord-zuid richting wordt gekeken of het verkeer van de A27/A28 naar de A12 op de bypass kan worden afgewikkeld. Daarbij wordt gekeken of een fly-over bij Lunetten kan worden voorkomen;
 - de verkeerskundige effecten waaronder ook het effect op het verkeer van en naar de stad Utrecht, het ontwerp, en het ruimtebeslag van het gehele ontwerp en van de aansluitingen Veemarkt, Rijnsweerd en De Uithof meer in detail.

Bijlage 1:

“Besluit 1” uit AFSPRAKENLIJST BESTUURLIJK OVERLEG

Ring Utrecht en Tram Utrecht Centraal - De Uithof

3 december 2010

	<p><i>Ring Utrecht / tram Utrecht CS-De Uithof</i></p> <p>❖ <u>Besluit 1</u>: Rijk en regio stellen vast dat het voorkeursalternatief voor de Ring Utrecht bestaat uit:</p> <ol style="list-style-type: none">1. De uitbreiding van de capaciteit van de A27 aan de oostzijde van Utrecht en de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd, waarbij verkeersstromen worden gescheiden (ontweven).2. De uitbreiding van de A12 met een extra rijstrook in beide rijrichtingen op de parallelbaan.3. De opwaardering van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) tot een volwaardig onderdeel van de Ring Utrecht (minimaal 2x2 stroken, ongelijkvloers, maximumsnelheid tenminste 80 km/u).4. Hierbij gaat voor de uitbreiding van de A27 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.
--	---