

Aan : Centrum Publiekparticipatie
OTB/MER A27 Lunetten – Rijnsweerd
Postbus 30316
2500 GH Den Haag



Van: Bewonersoverleg Lunetten,
Hondsrug 19,
3524 BP Utrecht

Utrecht, 24 mei 2010

Betreft: Zienswijze ontwerp-tracébesluit A27 Lunetten-Rijnsweerd

Geachte mevrouw, meneer,

Graag maken wij gebruik van de mogelijkheid om onze zienswijze te geven op het ontwerp-tracébesluit A27 Lunetten-Rijnsweerd.

Ons bezwaar is dat er geen volledige afweging is gemaakt tussen dit tracévoorstel en alle andere mogelijke alternatieven om de doorstroming tijdens de spitsuren op dit traject volgens de NOMO-waarden te garanderen. De mobiliteitseffecten van alternatieven zijn onvoldoende meegenomen in de afwegingen of een uitbreiding van twee oostelijke rijstroken noodzakelijk is.

Het onderzoek gaat niet in op de huidige inzichten dat het probleem op dit wegvak vooral veroorzaakt wordt doordat zowel regionaal als landelijke verkeer gebruik maakt van dezelfde rijstroken en dat bij een groot verkeersaanbod het weven ernstig bijdraagt aan vorming van congestie.

Het onderzoek van de effecten op de omgeving beperkt zich alleen tot effecten van dit project terwijl gelijktijdig ook andere wegvakken, welke direct aansluiten op dit wegvak worden aangepast. Zij hebben allen hun effecten op hetzelfde leefgebied.

Niet voldoende inzichtelijk is wat de milieueffecten op langere termijn van het onderhavige voorstel zijn.

Hieronder zullen we voor deze aspecten weergeven wat onze bezwaren zijn.

Geen volledige afweging

Bij het opstellen van dit ontwerp-tracébesluit is alleen gekeken naar de invloed van de aanleg van nieuwe rijstroken op de doorstroming van het verkeer op het tracé Lunetten Rijnsweerd in relatie met andere wegvakken van de A 27, A28 en A12. Er is geen afweging gemaakt of alternatieven zodanig kunnen bijdragen dat de verkeersintensiteit afneemt en capaciteitsuitbreiding niet nodig is. Met afname van de verkeersintensiteit wordt ook de druk op de leefomgeving (ruimteaspecten, luchtkwaliteit en geluidsoverlast) verminderd.

Inmiddels wordt er gewerkt met de systematiek van de "Ladder van Verdaas".

Benutting van bestaande infrastructuur is in deze systematiek pas aan de orde wanneer mogelijkheden voor anders betalen voor mobiliteit (rekening rijden), de mogelijkheden van mobiliteitsmanagement en een optimalisatie van het openbaar vervoer niet tot de gewenste resultaten leiden. Deze oplossingen zijn nu niet overwogen.

Dit is verwonderlijk juist omdat Rijkswaterstaat zelf concludeert dat uitbreiding per definitie leidt tot meer weggebruikers en de oplossing daarmee voor de lange termijn niet toereikend is. Minder weggebruikers leid daarentegen tot minder kans op stremming

in de doorstroming. Het Rijk heeft het doel om het mobiliteitsvraagstuk duurzaam op te lossen. Het voorgestelde alternatief is in strijd met dit beleid.

In de periode waarin dit ontwerp-tracébesluit is uitgewerkt waren er een aantal ontwikkelingen die relevant zijn voor het zoeken naar een oplossing voor het onderhavige wegvak.

Dit tracé is een cruciaal onderdeel in de planstudie Ring Utrecht. Mogelijk wordt voorgesteld dit wegvak van de A27 uit te breiden tot maximaal 14 rijstroken en mogelijk wordt de capaciteit van het knooppunt Lunetten verdubbeld.

Belanghebbenden hebben, ondermeer via het Bewonersoverleg Lunetten, aan de besturen in de regio (Gemeente en Provincie Utrecht), het Rijk en ook Rijkswaterstaat onmiskenbaar duidelijk gemaakt dat er een sterke voorkeur is voor oplossingen rondom Utrecht door in te zetten op alternatieven voor het autoverkeer. Hiermee wordt er tevens voor gezorgd dat de last voor het woonmilieu niet verder toeneemt.

Op 6 juni 2009 heeft de Tweede Kamer per motie gesteld dat "De Kracht van Utrecht", waarin andere mogelijkheden voor duurzame mobiliteit worden voorgesteld, volwaardig moet worden meegenomen in de besluitvorming over de Ring Utrecht. Het onderzoek dat hierop volgde laat zien dat inzetten op andere vormen van mobiliteit en anders betalen voor mobiliteit zeer adequate oplossingen zijn.

Op bestuurlijk niveau is op 3 november 2009 afgesproken dat juist voor deze voorkeursrichting eerst een integrale afweging gemaakt wordt. Dat wil zeggen het meewegen van alternatieven volgens de systematiek van de ladder van Verdaas. Het nu voorliggende ontwerp-tracébesluit is hiermee strijdig.

In december 2006 heeft het Bewonersoverleg Lunetten samen met andere belanghebbenden een zienswijze ingediend op de Verkorte Tracéwet procedure (d.d. 20-12-2006). Ook hierin is aangegeven dat andere alternatieven dan capaciteitsuitbreiding van het wegennet dienen te worden meegenomen bij de afweging voor het benutten of aanleggen van nieuwe weginfrastructuur.

Regionaal verkeer en het weefprobleem

Rijkswaterstaat heeft geconstateerd dat de problemen op de ring vooral veroorzaakt worden doordat het regionaal en landelijk verkeer 'elkaar in de wielen rijdt'. Berekend is dat 66% van het spitsverkeer regionaal verkeer is, dat ook plaats kan vinden via een andere mobiliteitsmodus. De Kracht van Utrecht stelt dat wanneer 15%, van deze 66%, de spits gaat mijden of overstapt op een andere vervoerswijze een uitbreiding op onder meer het wegvak Lunetten-Rijnsweerd niet nodig is. In het onderzoek wordt deze kennis niet benut.

Een andere constatering van Rijkswaterstaat is dat het weven op het onderhavig wegvak ernstig bijdraagt aan het veroorzaken van congestie. Het ontwerp-tracébesluit gaat hier in het geheel niet op in. De mogelijkheid om het verkeer al in een zeer vroeg stadium (op het tracé Lunetten-Everdingen) een richting te laten kiezen en niet meer van rijstrook te laten veranderen is bijvoorbeeld niet onderzocht.

Voor wat betreft het snelheidsregime wordt in het ontwerp uitgegaan van een maximum snelheid van 100 km/u. Uit onderzoek (onder meer bij de spitstroken Hoewelaken-Barneveld) is bekend dat een maximum snelheid van 80 km/uur voor het gehele etmaal verkeersveilig is, bijdraagt aan een betere doorstroming (uitbreiding is dan wellicht niet nodig) en bovendien een positief effect heeft op milieuaspecten. Gezien de smalle linkerrijstroken en het deels ontbreken van een vluchtstrook in het ontwerp, het steeds veranderende wegbeeld vanuit het gezichtspunt van de verkeersdeelnemer, de weefbewegingen, de bestaande snelheidslimiet van 80 km/uur op de aanvoerende parallelweg van de A12, de regionale functie van het traject en bovenal de ligging van het traject langs een woonwijk is het voor de hand liggend om een snelheidsregime van 80 km/u voor het gehele etmaal in te stellen.

Behalve het effect van mogelijk alleen maar weer het opschuiven van de reeds bestaande flessenhalzen (sluipverkeer van de Waterlinieweg zal vermoedelijk verminderen) is in het onderzoek niet het effect op het onderliggend wegennet (OWN) meegenomen. Wat is het

effect van de verwachte toename van het verkeer voor de doorstroming van het verkeer dat dagelijks de stad Utrecht in en uit rijdt?

De milieu, natuur- en gezondheidseffecten

In het Ontwerp-tracébesluit is niet voldoende duidelijk gemaakt wat de lucht- en geluidseffecten van deze uitbreiding betekenen voor de wijk Lunetten. Het project sluit aan op andere voorgestelde projecten. Verkeerstechnisch gezien wordt in het ontwerp hiermee rekening meegehouden, zodat de maatregelen van elk project afzonderlijk elkaar versterken. Wat gemist wordt is het effect op het milieu, natuur- en gezondheidseffecten van alle projecten tezamen.

Voor Lunetten is dit een zeer zwaarwegend punt. Zeker ook omdat de wijk, naast meerdere infrastructurele projecten op de verkeerswegen (A12 Utrecht–Bunnik en A27 Lunetten–Hoopolder) ook te maken heeft met de verdubbeling van de spoorwegverbindingen van Utrecht richting Arnhem en richting Geldermalsen.

De geluidsoverlast voor de wijk en de luchtvervuiling worden door verschillende bronnen veroorzaakt. Daarom wordt de effecten van de verschillende bronnen op de omgeving met verschillende rekenmodellen beoordeeld. Hierdoor is niet te bepalen wat het cumulatieve effect van al deze projecten voor de wijk is. Sowieso wordt algemeen erkend dat met rekenmodellen een schijnwerkelijkheid wordt gecreëerd.

Mocht ondanks alle bezwaren tegen de plannen, één of meerdere projecten toch worden uitgevoerd, dan pleiten wij hier voor het werkelijk meten van de totale effecten van de projecten voor de wijk en dat vervolgens aanvullende maatregelen worden getroffen wanneer blijkt dat niet voldaan wordt aan de geldende grenswaarden voor luchtkwaliteit en geluidsbelasting. Dit is ook al wenselijk in de huidige situatie.

Concluderend

Wij vragen u een volledige afweging te maken waarbij de constatering van Rijkswaterstaat t.a.v. het regionale verkeer wordt meegenomen en waarbij de systematiek van de Ladder van Verdaas wordt gevolgd.

Onderzoek eerst hoe ver het bezettingsprobleem van het wegvak op te lossen is zonder benutting en/of vernieuwing van de infrastructuur.

Wij vragen u, neen, dringen er op aan, over te gaan tot de invoering van een maximum snelheid van 80 km/uur op het onderhavige wegvak.

Wij dringen er bij u op aan er zorg voor te dragen dat de luchtkwaliteit en geluidsbelasting voor de wijk Lunetten voldoen aan de grenswaarden, zowel nu als in de toekomst.

Wij vragen u de totale effecten van alle projecten op de gezondheid werkelijk te meten en vervolgens aanvullende maatregelen voor de wijk te treffen wanneer blijkt dat niet voldaan wordt aan de geldende grenswaarden.

Met vriendelijke groet,

Namens Bewonersoverleg Lunetten,

Hein van Kruysdijk
Voorzitter

BOL,
Hondsrug 19,
3524 BP Utrecht
bol@lunetten.nl