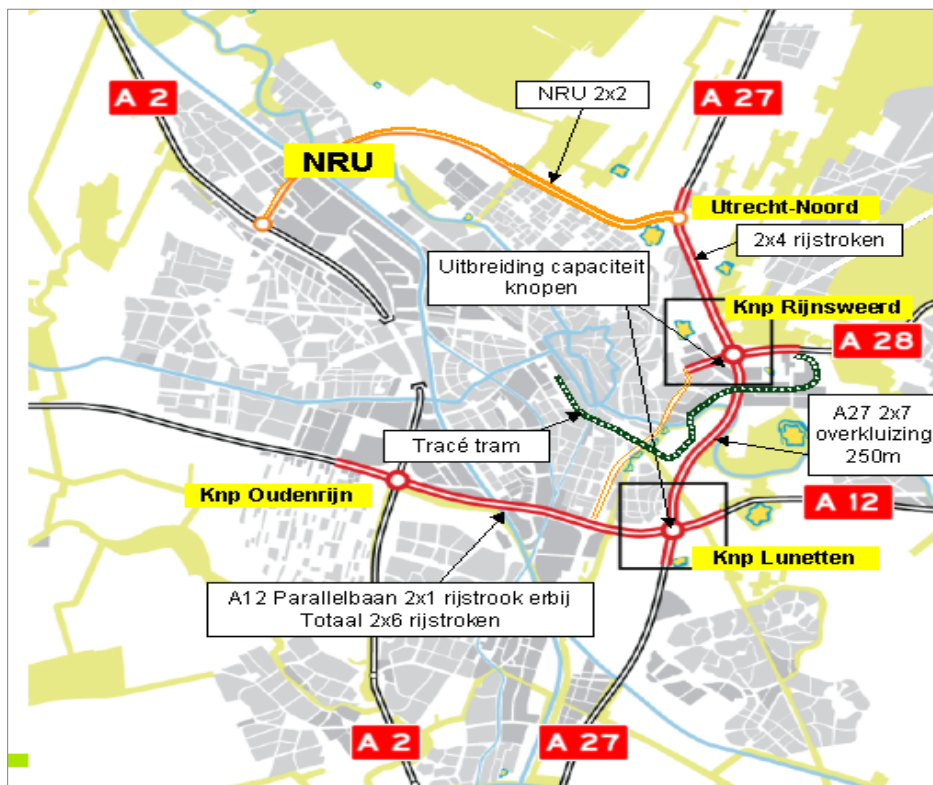


Ring Utrecht: forse verbreding A27

Om de mobiliteit naar en rond Utrecht te verbeteren, is verbreding van de Ring rond Utrecht onvermijdelijk. De A27 maakt onderdeel van die verbreding uit. De A27 loopt direct langs de Utrechtseweg en heeft invloed om de mensen die in die omgeving wonen, vooral als het gaat over geluid en luchtkwaliteit. De verbreding van de ring is een gegeven, die gaan we niet tegenhouden. Wel is het voor bewoners belangrijk om bij het proces betrokken te zijn, ontwikkelingen actief te volgen en ervoor te zorgen dat de belangen van de bewoners die in de omgeving van de weg wonen geborgd worden.

LUW heeft contacten met Rijkswaterstaat (RWS), met de gemeente en met andere bewonersorganisatie die met de verbreding van de snelwegen rond Utrecht te maken hebben. We volgen die ontwikkelingen, zijn betrokken bij de communicatie, kennis- en informatie-uitwisseling en waar mogelijk denken we actief mee over de ontwikkelingen rondom de A27. Deze insteek is met betrekking tot de herontwikkeling van de Utrechtseweg succesvol geweest en deze ervaringen willen we ook meenemen rondom de ontwikkelingen van de snelwegen.

Vanuit LUW wordt een werkgroep geformeerd met mensen die een actief willen meedenken, meevolgen en meedoen aan de ontwikkelingen rondom de A27 en zo mogelijk ook de A28. Op dit moment zijn vanuit LUW Jaklien



van Middelaar, Luuk Huiskes, André Faas en Trudy van den Berg actief. Zij hebben tot nu toe de contacten met RWS en gemeente. We nodigen andere LUW-leden die een actieve en constructieve bijdrage aan deze werkgroep willen bieden graag uit om zich te melden. Het gaat om het volgen van de ontwikkelingen rondom de A27 én de A28. In deze nieuwsbrief willen we een korte update geven over de stand van zaken en wat er op kortere en langere termijn gaat gebeuren.

Het komende jaar wordt in het kader van een spoedtracé de bestaande vluchtstrook omgevormd tot een extra rijstrook. LUW heeft, samen met een heel aantal individuele bewoners zienswijzen hierover ingediend. Op basis van de ingediende zienswijzen is inmiddels besloten dat om het geluid te verminderen, er toch dubbellaags ZOAB komt tot 200 meter voorbij het viaduct over de Utrechtseweg.

Naast het spoedtracé gaat er een nieuwe fase in waar het gaat om de verbreding van de ring rond Utrecht. In deze nieuwsbrief willen we LUW-leden hierover informeren.

Stand van zaken verbreding A27

In december 2010 hebben rijk en regio het voorkeursalternatief voor de planstudie Ring Utrecht vastgesteld: uitbreiding van de A27, extra rijstroken op de A12 en de opwaardering van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU).

- De A27 wordt tussen knooppunt Lunetten en knooppunt Rijnsweerd verbreed naar 2x7 rijstroken (de optie 2x6 staat overigens ook nog open).



- Tussen Rijnsweerd en Utrecht Noord (en dat is waar wij met De Bilt Zuid en de Utrechtseweg liggen) wordt de A27 verbreed tot 2x4 rijstroken.

Het vastgestelde voorkeursalternatief is een uitwerking op hoofdlijnen en geeft alleen aan dát en wáár de verbreding plaatsvindt.

Het is dus nog niet bekend hoe het tracé eruit komt te zien: bijvoorbeeld aan welke kant de verbreding komt, hoe de indeling van de weg wordt, maar ook de vormgeving van aansluitingen en knooppunten. Die uitwerking gebeurt in de vervolgfase (MER fase 2).

Er zijn nu circa 800 varianten en die worden fasegewijs (fase 2A en 2B) en aan de hand van richtlijnen teruggebracht tot uiteindelijk één voorkeursvariant overblijft die in het Ontwerp Tracébesluit (OTB) wordt uitgewerkt. Die richtlijnen zijn in mei vastgesteld. Er is geen inspraak op de richtlijnen mogelijk.

Varianten

De twee belangrijkste hoofdlijnen in de varianten hebben te maken met het 'ontweven' van verkeerstromen tussen de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd. De eerste variant is "splitsen" waarbij het verkeer dat richting A28 wil, al voor Lunetten wordt afgesplitst, parallel aan de overige rijbanen van de A27 loopt en bij Rijnsweerd afbuigt naar de A28. De tweede variant is "knopen" waarbij de verkeerstromen binnen de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd worden gescheiden en afbuigen naar de verschillende richtingen. Die laatste variant heeft meer effecten op onze omgeving dan bij splitsen het geval is.

Daarnaast zijn er nog een heel aantal sub-varianten die te maken hebben met:

- de fasering van de A12 en de A27;
- verschillende mogelijkheden hoe verbredingen plaats kunnen vinden;
- keuzes met betrekking tot afslagen.

Uiteindelijk leidt dit tot die 800 (!) theoretisch mogelijke varianten.

De eerste stap in de vervolgfase is het laten afvallen van alle varianten die geen oplossing bieden voor het verkeerskundig probleem of technisch onmogelijk zijn. In de volgende stap wordt gekeken naar de effecten op de leefomgeving, inpassing en kosten. De uiteindelijke keuze voor één voorkeursvariant (stap 3) is een bestuurlijke afweging op basis van alle onderzoeksgegevens en de opbrengst van de meedenkbijeenkomsten. Deze drie stappen vormen samen fase 2A.



Die uiteindelijke voorkeursvariant wordt in fase 2B verder uitgewerkt. Voor de A27/A12 leidt dit tot een (Ontwerp) Tracébesluit. Op het OTB en het bijbehorende milieueffectrapport is inspraak mogelijk.

Komende periode en betrokkenheid LUW

Deze maanden worden de bedrijven geselecteerd die in het onderzoek onderbouwing aan alle keuzes moeten geven op het gebied van verkeer, ontwerp, flora & faunainventarisatie, hydrologie, inpassing en milieuaspecten. Na de zomer zullen alle bedrijven bekend zijn.

Er wordt een brede werkgroep opgericht met als doel afstemming en input tussen het primaire en het omgevingsproces. Daaraan nemen deel RWS (Rijkswaterstaat), Ministerie Infrastructuur en Milieu, gemeente Utrecht, provincie Utrecht, BRU, Nieuwe Hollandse Waterlinie, Natuur en Milieu Utrecht

Daarnaast wordt een communicatieproces met betrokkenen in de omgeving ingericht. Ter voorbereiding daarvan heeft RWS gesprekken gevoerd met individuele bewoners, bewonersgroepen, belangenorganisaties, wijkbureaus, omliggende gemeenten en andere betrokkenen.

In september worden er twee startbijeenkomsten voor alle betrokkenen rondom de A27 georganiseerd. Die startbijeenkomsten hebben als doel: toelichting stand van zaken, schetsen vervolgproces, rol en bijdrage omgeving. In augustus komt hiervoor de uitnodiging.

Na september worden met vertegenwoordigers van doelgroepen meedenkbijeenkomsten in najaar 2011 en in 2012 georganiseerd. Op basis van afspraken over proces en onderwerpen, kunnen kansrijke ideeën en kennis vanuit de omgeving worden ingebracht.

LUW is uitgenodigd om hieraan deel te nemen.

Planning

De planning van het proces rondom de A27 zoals die vorig jaar is gemeld is vertraagd. Dat komt met name door de fasering in de 2^e fase MER en de vele varianten die onderzocht worden.

De besluitvorming over de uiteindelijke voorkeursvariant (resultaat fase 2A) zal medio 2012 gebeuren. Die voorkeursvariant wordt vervolgens in fase 2B in detail uitgewerkt tot het Ontwerp Tracébesluit (OTB) en moet in de winter 2013-2014 afgerond zijn.

Het OTB vormt de eerste mogelijkheid tot inspraak (juridisch 1^e mogelijkheid tot bezwaar). Eind 2014 staat het Tracébesluit gepland (formele bezwaar alleen mogelijk als ook op OTB bezwaar is aangegeven) dat naar verwachting eind 2015 onherroepelijk zal zijn. In 2016 start de realisatie.

Meer informatie

Op de website van LUW is meer informatie over de A27/A28 te vinden (www.bv-luw.nl/A27_A28.html).

Wil je meer hierover weten en actief meedenken met ons, neem dan contact op met LUW:

- Luuk Huiskes
luukhuiskes@gmail.com
- Trudy van den Berg
tvdberg@hetnetwerk.org

Informatie en documenten zijn te vinden op www.ikgaverder.nl

Colofon

LUW Nieuwsbrief is een uitgave van de Bewonersvereniging Leefklimaat Utrechtseweg.

UITGAVE: juli 2011

TEKST: Trudy van de Ven

OPMAAK: RC

ADRES: Bewonersvereniging LUW
p/a Utrechtseweg 419
3731GC De Bilt

[e] info@bv-luw.nl

[!] www.bv-luw.nl