



22 juni 2020

Reactie op bezwaren Rijkswaterstaat tegen het SUUNTA-alternatief (2x6 rijstroken)

In december 2019 vond in Utrecht overleg plaats tussen leden van de Kerngroep Ring Utrecht (KRU), ambtenaren van Rijkswaterstaat (RWS) en ambtenaren van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). Onderwerp van het overleg was het [SUUNTA-rapport](#) dat in mei 2019 is gepubliceerd door de KRU. In dit rapport is een verkeerskundig voorstel uitgewerkt om de A27 ter hoogte van Amelisweerd te verbreden **binnen de bak tot 2 x 6 rijstroken** en wordt aangetoond dat dit ruimtelijk inpasbaar is. Uitgaande van ook door het Rijk gehanteerde normen en cijfers heeft het onderzoek een variant opgeleverd met een robuuste verkeersafwikkeling (doorstroming), waarbij de verkeersveiligheid gewaarborgd is.

Tijdens het overleg heeft RWS een aantal elementen in de SUUNTA-variant benoemd, die niet zouden voldoen aan criteria van maakbaarheid en veiligheid. In de tabel hieronder weerlegt de KRU deze bezwaren.

Het lijkt er sterk op dat RWS niet genegen is een verkeerskundig ontwerp te maken dat voldoet aan eisen op het gebied van doorstroming en veiligheid, dat de natuur spaart, dat geen grote uitvoeringsrisico's kent en dat goedkoper en eenvoudiger te realiseren is. De KRU heeft hiernaar gestreefd door zelf het SUUNTA-onderzoek te initiëren en te financieren. Het zou goed zijn als de Kamer de SUUNTA-variant de kans geeft die het verdient.

Bezwaar RWS	Reactie KRU	Nadere opmerking
1. Een alternatief met 6 rijstroken is, ook met versmalde rijstroken, door de aanwezige riolering en de pijler van de Koningsweg binnen de huidige bak niet mogelijk.	Ook in de oplossingen van Rijkswaterstaat staan voorstellen om een pijler te verplaatsen, als dit al noodzakelijk zou zijn. Technisch maakt dit geen verschil. In zuidelijke richting is er niet onderzocht of de riolering een onoverkomelijk probleem vormt. Naar het noorden is het geen probleem.	Het SUUNTA-rapport is gebaseerd op aannames en randvoorwaarden van RWS. Met 5 rijstroken wordt in de zuidelijke richting zonder enig probleem voldoende ruimte gevonden om aan de toekomstige capaciteit te voldoen. In richting het noorden liggen al 6 rijstroken.
2. Verschuiven landhoofd is niet mogelijk, om gewenste wegindeling te realiseren is vervanging spoorviaduct nodig.	Bij 2 x 7 zijn eveneens aanpassingen nodig aan de landhoofden. Zelfs in grotere mate. Een aangepast spoorviaduct zoals uitgewerkt in het SUUNTA-alternatief, ook met ruimte voor vluchtstroken, zal veel minder kosten.	Vanwege veiligheidseisen is hier gekozen voor vluchtstroken. Echter, op veel locaties worden vluchtstroken nu ingezet als spitsstroken. Op andere locaties in het land ontbreken zij ook - over grotere lengtes dan hier - vanwege te hoge kosten of ruimtegebrek.
3. (Kunstwerk bij Lunetten) Het is niet mogelijk om de pijler te verschuiven en er is vervanging van het spoorviaduct nodig om gewenste wegindeling te realiseren.	Ook hier zullen de eventuele noodzakelijke ingrepen bij 2 x 6 of 6 + 5 variant een fractie kosten t.o.v. de 2 x 7 variant.	SUUNTA heeft alle mogelijkheden niet tot in elk detail bestudeerd. Daarvoor was de opdracht te beperkt. De keuze voor geen vluchtstroken en/of andere oplossingen, zoals de huidige situatie zoveel mogelijk intact laten richting het noorden met of zonder

		een extra rijstrook vanuit Breda buitenom zijn niet onderzocht.
4. Geen vluchtstroken, geen bermbeveiliging in tussenberm en barriers in buitenberm: zeer onwenselijk, verkeersveiligheid en beschikbaarheid verslechterd sterk.	Dit is slechts over een kort gedeelte en niet geheel tussen Rijnsweerd en Lunetten. Er is wel degelijk genormeerde (berm)beveiliging. Dit wordt op veel andere locaties in ons land ook toegepast, onder meer bij bruggen en tunnels.	Op dit korte traject tussen twee knooppunten is een snelheid, waarbij die van vrachtauto's en personenauto's niet te veel verschillen, het beste voor de verkeersveiligheid en het voorkomen van files. Het gebeurt op veel locaties al dat bij pech en ongevallen de rijstroken met matrixborden worden afgesloten.
5. Samenvoeging van verkeer over kortere afstand: zeer onwenselijk en beschikbaarheid verslechterd strek, weggebruiker kan zijn bestemming niet bereiken.	Het voldoet aan de normen. Ook 2 x 7 kent door haar breedte vormen van onoverzichtelijkheid. Als er bij 2 x 7 verkeerd gekozen wordt ontstaan er ook problemen. Omkeren kan pas veel later en men gaat harder rijden om tijd in te halen.	De lengtes zijn gebaseerd op 100 km/u. Bij 80 km/u wordt het veiliger. Navigatie werkt in beide gevallen als deze actueel is. Anders veel problemen, ook en zeker bij 2 x 7 vanwege grotere verschillen t.o.v. de huidige situatie. Goede belijning en matrixborden op juiste plek voorkomen dit.
6. Weefvak voor verkeer naar A27 of A28. Niet wenselijk, weggebruiker heeft slecht zicht op situatie/andere weggebruikers.	Vanwege grote boogstralen en geen noodzaak van direct invoegen ter plekke is dit geen probleem. Op andere plekken is de situatie veel minder overzichtelijk.	Met goede belijning (niet weven of eenzijdig weven) is dit opgelost.
7. <i>(Dit laatste argument is tijdens het overleg naar voren gebracht buiten de tekening om)</i> Maximumsnelheid 80 km/u: uit analyses blijkt dat 80 km/h leidt tot een ongewenst verdringingseffect van verkeer op het hoofdwegennet naar het onderliggend wegennet.	Wij zijn hier - zeker in deze specifieke situatie - niet van overtuigd, omdat 80 km/uur de doorstroming verbetert. Tevens heeft de regio nauwelijks provinciale wegen waar de verdringing plaats zou kunnen vinden. Bij de Waterlinieweg zeker niet, met nog minder kans op verdringen zodra deze tot stadsweg is omgevormd en de maximumsnelheid daar van 70 naar 50 km/u is teruggebracht.	Rijkswaterstaat gaat uit van een betere doorstroming als het verkeer harder kan rijden, nl 100 km/u. Zij hanteert haar eigen (verouderde) NOMO normen, gebaseerd op rijtijdverlies. Bij 80 km/u kunnen er per uur meer auto's op een rijstrook, nl bijna 2300 i.p.v. 1800 en er is per auto minder rijruimte nodig. (Bij 80 km/u ca. 36 m en bij 100 km/u 56 m.): 6 (en 5) rijstroken zijn dan meer dan voldoende.

Uit onderstaande afbeelding (van de hand van RWS) zou volgens RWS blijken dat er in de bestaande bak onvoldoende ruimte beschikbaar is voor 2 x 6 rijstroken met voldoende breedte. De KRU is van mening dat het rapport laat zien dat die breedte er wel is bij de gehanteerde ontwerpsnelheid van 90 km/uur.

