

Beslisnotitie laatste keuzen Voorkeursvariant (VKV) Ring Utrecht t.b.v BSG 22 januari

1 Inleiding

Trechtering naar de Voorkeursvariant

Op 3 december 2010 hebben de minister van Infrastructuur en Milieu (IenM), de gemeente Utrecht en de provincie Utrecht gezamenlijk vastgelegd welk Voorkeursalternatief (VKA) de basis vormt voor de verbetering van de verkeersdoorstroming op de Ring Utrecht. Aansluitend hierop is voor de A27/A12 een trechteringsproces in gang gezet, bedoeld om te komen tot een Voorkeursvariant (VKV) die de basis van het OTB gaat vormen. In een aantal trechterstappen is vooral gekeken naar de A27 en het direct aansluitende deel van de A28. Voor de A12 is reeds in het VKA de specifieke keuze voor realisatie van extra rijstroken op de parallelbanen vastgelegd. Daarmee zijn voor de A12 geen wezenlijk verschillende varianten mogelijk, terwijl de variatiemogelijkheden bij de A27 juist bijzonder groot waren.

In het trechteringsproces is bepaald welk verkeerskundig systeem gerealiseerd moet worden - 'Selecteren' - en is vervolgens bekeken hoe dit systeem uitgewerkt en ingepast moet worden op een aantal locaties (zoals onderdoorgangen en aansluitingen). Voor deze locaties zijn varianten ontworpen en beoordeeld. Bij deze locatievarianten is om te beginnen een inventarisatie van pro's en contra's gemaakt bij thema's als verkeer & techniek, milieu en ruimtelijke kwaliteit. Daarnaast zijn de varianten - in 'heidesessies' en meedenkbijeenkomsten - voorgelegd aan betrokken overheden, maatschappelijke organisaties en omwonenden. Voorts heeft het kwaliteitsteam (een groep onafhankelijke deskundigen op het gebied van ruimtelijke kwaliteit) naar aanleiding van de varianten adviezen uitgebracht. Op maandag 13 januari 2014 heeft de laatste meedenksessie plaatsgevonden. In de opbrengstnotitie zijn de meningen van de omwonenden samengevat.

Over deze beslisnotitie

Gelijktijdig met deze beslisnotitie wordt ook de inhoud van het VKV in een apart document ('brochure') voorgelegd. In deze beslisnotitie worden de onderbouwingen gegeven voor de laatste keuzen die nog voorliggen en in de VKV moeten worden opgenomen. In de bijgevoegde VKV is een conceptkeuze opgenomen die anticipeert op deze besluitvorming. Mocht anders worden besloten, dan worden de teksten van de VKV navenant aangepast. Deze beslisnotitie presenteert voor elk van de nog resterende locatievraagstukken een aanbevolen beslispunt. In een aantal gevallen is dit een keuze voor een variant die opgenomen zal worden in de Voorkeursvariant. In andere gevallen geeft het beslispunt een richting of een opgave aan voor het vervolgtraject (met de Voorkeursvariant als eerstvolgende mijlpaal en een Ontwerp Tracébesluit (OTB) in vervolg daarop).

De laatste overgebleven vraagstukken voor het vaststellen van het VKV zijn:

- Fietsverbinding De Koppel
- Rijnsweerdvarianten
- A12
- Onderdoorgangen de Uithof,
- Kromme Rijn

De onderlegger van de beslisnotitie is het Basisboek Locatievarianten. Daarin zijn per locatie de resultaten van de vergelijkende beoordelingen van de varianten op een rij gezet en van een analyse voorzien. Veel van deze bovenstaande resterende punten zijn echter aangehouden in afwachting van een advies van derden (gebiedsgerichte uitwerking, overleg omwonenden etc). Daarom wordt in deze memo relatief weinig gerefereerd naar het Basisboek.

2.1 Fietsverbinding de Koppel A12

Beslispunt: Keuze voor een nieuwe fietsbrug over de A12 op de huidige locatie.

Toelichting

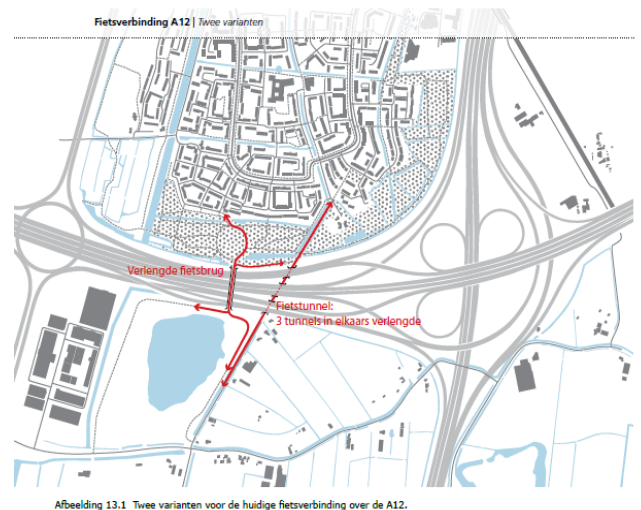
Op 25 november 2013 hebben de bewoners in de wijk Lunetten een avond georganiseerd waarbij de keuze van een fietsverbinding op de huidige ligging danwel een nieuwe fietsverbinding langs de Koppeldijk of een mogelijk andere verbinding voorlag. Ook de bewoners van de Koppeldijk ten zuiden van de A12 zijn uitgenodigd voor deze bijeenkomst. Voorafgaand aan deze avond was een enquête in de wijk uitgezet waarbij naar een voorkeur werd gevraagd. Ongeveer 2/3 van de geretourneerde enquêtes (zie bijlage) gaven een voorkeur aan voor een fietsverbinding in de vorm van een brug over de A12 op de huidige locatie. Ook op de avond zelf was er een grote voorkeur voor de huidige ligging. De redenen waren:

- de goede plek in een fiets-structuurroute,
- een betere sociale veiligheid,
- minder hinder bij omwonenden,
- de bestaande fietsroute is al goed ingepast in het park de Koppel.

Er zijn suggesties geopperd voor een goede vormgeving (groene inpassing etc.). Deze worden verder in het OTB meegenomen. Door het BRU is op 11 december 2013 de fietsvisie vastgesteld. In de fietsvisie Regio Utrecht wordt ingezet op het realiseren van een kwaliteitsverbetering van het bestaande fietsnetwerk en het aanleggen van ontbrekende schakels. Onderdeel van de fietsvisie is het regionale fietsnetwerk. Het regionale fietsnetwerk is het netwerk dat gericht is op al het utilitaire fietsgebruik: de fiets als vervoermiddel om van A naar B te komen voor alle motieven. Het recreatief fietsgebruik is geen primair onderdeel van de opgave, maar het fietsen naar recreatieve bestemmingen, zoals recreatieplassen, is vanwege het massale gebruik wel onderdeel van de opgave.

De fietsverbinding via de fietsbrug over de A12 behoort tot het regionale fietsnetwerk. Vanuit het netwerk ligt de bestaande fietsbrug op de juiste locatie en biedt de fietsbrug in principe voldoende kwaliteit. Vanuit BRU wordt geadviseerd dat de nieuwe brug voldoet aan de eisen voor de fietsinfrastructuur die door BRU zijn opgenomen in de fietsvisie en aandacht te besteden aan de inpassing gericht op recreatief medegebruik.

Het kwaliteitsteam geeft aan dat de oorspronkelijke voorkeur voor het volgen van de Koppeldijk niet doorslaggevend is, omdat de bovenstaande argumenten overtuigend zijn voor de keuze van een fietsbrug.



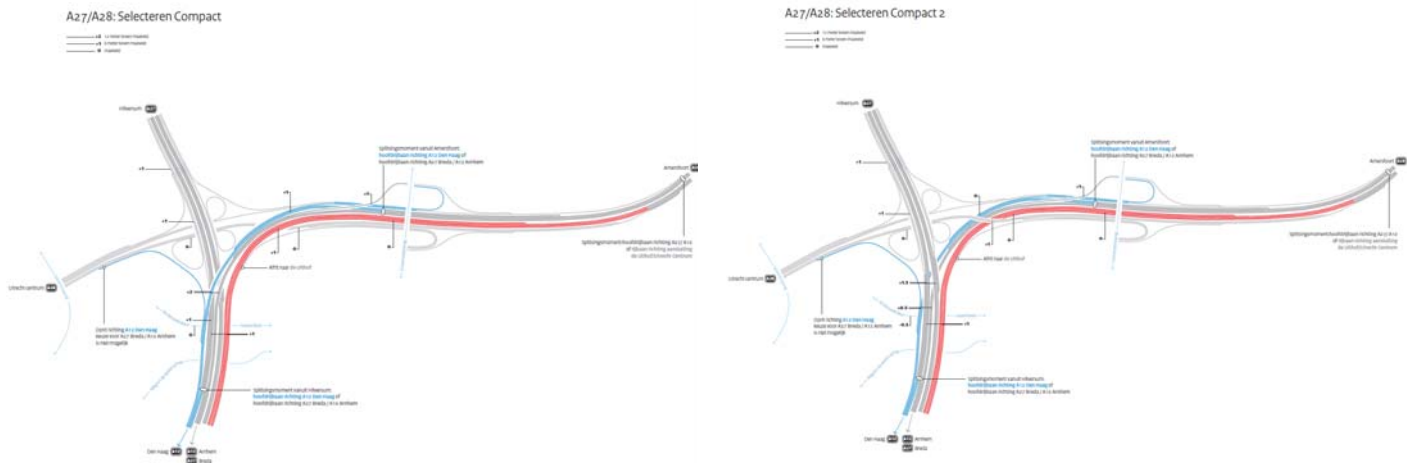
2.2 Rijnsweerdvarianten (locatie 08)

Beslispunten:

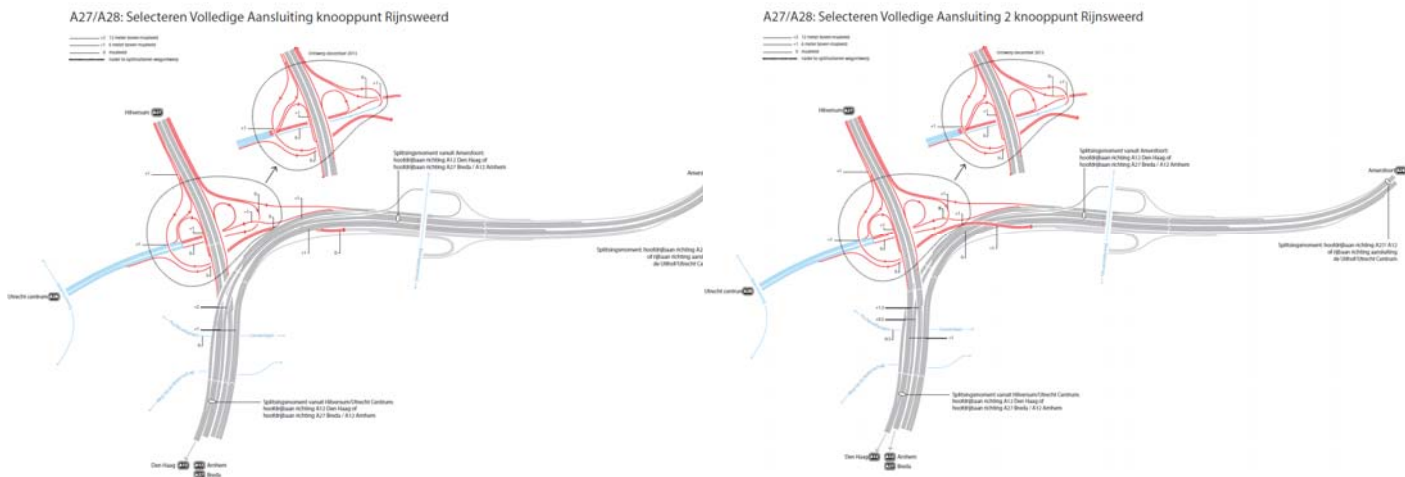
1. In het OTB wordt een volledige aansluiting Utrecht-centrum uitgewerkt. Het staat echter nog niet 100% vast dat deze volledige aansluiting technisch, kostentechnisch of qua verkeersveiligheid ook echt kan. In het voorjaar van 2014 is duidelijk of de volledige aansluiting op grond van ontwerptechniek en/of verkeersveiligheid mogelijk is of niet. Als een volledige aansluiting op één van deze punten **niet** kan, wordt in het OTB een onvolledige aansluiting uitgewerkt (conform Selecteren Compact). Het verkeer richting Houten/Breda en Arnhem zal dan een andere oprit moeten vinden.
2. Om de keuze uit de mogelijke hoogteliggingen van de kruising A27/A28 goed onderbouwd te kunnen maken, is een gedetailleerder geluidonderzoek noodzakelijk, om daarmee een afweging te kunnen maken op basis van de aspecten geluid en ruimtelijke kwaliteit. Dit wordt in de OTB-fase uitgevoerd.

Toelichting

Op 11 november is een voorkeur uitgesproken voor de zogenaamde variant Selecteren-Compact. Wat binnen Selecteren Compact nog openstaat, is de mogelijkheid om binnen deze variant voor een hoge ligging van de verbindingswegen A28/A27 (C-variant of ‘fly-over’) of de lagere ligging van de verbindingswegen A28/A27 (D-variant) te kiezen.



Daarnaast was de vraag of een volledige aansluiting mogelijk is. In zowel de Basisvariant Selecteren als Selecteren Compact ontbrak de richting Utrecht centrum-A27 Houten/Breda/Arnhem. Een volledige aansluiting blijkt wel mogelijk te zijn. Deze variant (Volledige Aansluiting) kan gecombineerd worden met zowel een variant Selecteren Compact C als een variant Selecteren Compact D (hoge en lage ligging van de boog A28-A27).



Om spraakverwarring te voorkomen is in onderstaand schema de opties benoemd en van een naam voorzien die correspondeert met het Basisboek.

Overzicht mogelijke Rijnsweerdvarianten:

<p>Selecteren Compact</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cross-over G-variant (dus splitsingspunt ten zuiden van Rijnsweerd) • Rijnsweerd met hoge ligging (fly-over) A28-A27 (C-variant) • Geen volledige aansluiting Utrecht-Centrum 	<p>Selecteren Compact 2</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cross-over G-variant (dus splitsingspunt ten zuiden van Rijnsweerd) • Rijnsweerd met lage ligging A28-A27 (D-variant) • Geen volledige aansluiting Utrecht-Centrum
<p>Selecteren VA (volledige aansluiting)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cross-over G-variant • Rijnsweerd met hoge ligging (fly-over) A28-A27 (C-variant) • Wel volledige aansluiting Utrecht-Centrum 	<p>Selecteren VA-2 (volledige aansluiting):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cross over G-variant • Rijnsweerd met lage ligging A28-A27 (D-variant) • Wel volledige aansluiting Utrecht-Centrum

Overwegingen

Volledige Aansluiting

Een volledige aansluiting past in het staand IenM beleid en bij de regionale wens voor een goede bereikbaarheid van de regio. Er wordt landelijk gestreefd om alle aansluitingen volledig te laten zijn en om bestaande voorzieningen en aansluitingen terug te brengen bij een reconstructie. Een volledige aansluiting voldoet aan de verwachting van de weggebruiker en zorgt voor een transparant en herkenbaar wegennet. Het voorkomt dat verkeer onnodig over het onderliggend wegennet (OWN) rijdt. Alleen als er zeer gegronde redenen zijn, kan gekozen worden voor een onvolledige aansluiting. Deze gegronde redenen kunnen een fysieke onmogelijkheid zijn, onrealistische kosten of een ernstige vermindering van de verkeerskundige functie. Ook wordt hierbij gekeken naar effecten op geluid en ruimtebeslag. Vooralsnog zijn dergelijke onmogelijkheden nog niet tevoorschijn gekomen. Aan de andere kant is deze volledige aansluiting nog in een ontwikkelfase, dus eventuele onmogelijkheden zijn nog niet geheel uit te sluiten.

Een volledige aansluiting heeft - naast bovengenoemde voordelen voor een transparant wegennet - een aantal voordelen:

- Het biedt meer mogelijkheden om een andere ontsluiting/ontwikkeling van het gebied Rijnsweerd/Uithof vorm te geven.
- Er wordt voorkomen dat de Waterlinieweg extra verkeer krijgt te verwerken.
- Doordat het A28 gedeelte Waterlinieweg-Rijnsweerd wordt afgewaardeerd tot een weg met de kenmerken van een stadsweg, is er ook een lagere snelheid voorzien (bijv. 70 en/of 50 km/uur). Dat is naar verwachting gunstig voor de aspecten lucht en geluid. De uiteindelijke geluidsbelasting op de woonwijk moet nog in de OTB-fase worden onderzocht.

De mogelijke nadelen van terugbrengen van een volledige aansluiting zijn:

- extra kosten t.o.v. de huidige raming
- De gelijkvloerse kruising naar de oprit A27 richting Breda moet zorgvuldig worden vormgegeven om lengte van het opstellend verkeer te beperken.

Er zijn ook zaken waarbij de variant zowel plussen als minnen heeft:

- In de noordelijke helft van knooppunt Rijnsweerd is de ruimtewinst ten opzichte van Selecteren-compact minder groot (weg komt dicht bij woningen Oostbroekselaan en Utrechtseweg). Aan de andere kant komt er in het zuid-westelijke kwadrant weer meer ruimte vrij. Een weging tussen deze kwadranten is op dit moment niet mogelijk omdat het mede afhangt van visie op de ontwikkelingen van Rijnsweerd-Uithof.
- Er is er een heldere overgang gerealiseerd tussen het HWN en OWN die zowel in de huidige situatie als Selecteren-compact ontbreekt. Dat is gunstig voor verkeersveiligheid. Aan de andere kant is er ook sprake van enigszins krap vormgegeven bochten. Er zijn dus plussen en minnen voor dit aspect. Per saldo verschillen de twee varianten naar verwachting weinig op het aspect verkeersveiligheid.

Al met al is er geen reden om nu af te wijken van het staand beleid van IenM en de regionale wens te negeren en te kiezen voor een onvolledige aansluiting. Zolang er geen onmogelijkheden in de verdere uitwerking ontstaan, is de keuze voor uitwerking VKV met een volledige aansluiting. Mocht een volledige aansluiting niet mogelijk zijn, dan worden de effecten op het OWN onderzocht.

Hoge of lage ligging bogen A28/A27

Ten aanzien van de tweede keuze is in de vorige trechternotitie aangegeven dat de verschillen op het totaal naar verwachting beperkt zijn tussen deze twee varianten. Lokaal kunnen mogelijk wel verschillen in geluidbelasting en ruimtelijke kwaliteit (mede a.g.v. hoge schermen) ontstaan. Ten aanzien van de hoogteligging van de bogen van de A28/A27 zijn er twee wezenlijke discussiepunten: geluid en ruimtelijke kansen/ kwaliteit.

Het eerste is de vormgeving van de onderdoorgang van de Archimedeslaan/Leuvenlaan. Deze kan op maaiveld met een hoge ligging van de bogen en deze moet (half) verdiept bij een lagere ligging van de bogen. In deze memo wordt een vereenvoudiging aangehouden om te spreken over een hoge of lage ligging van de A28. Dit heeft echter ook consequenties voor de hoogteligging van de A27. In de bijlage worden de hoogteliggingen in beeld gebracht. Vanuit stedenbouwkundig perspectief is het advies eenduidig: voor de beste kansen voor de ontwikkeling Rijnsweerd/Uithof (bijv. voor een goede inpassing voor het HOV) heeft een onderdoorgang op maaiveld de voorkeur.

Vanuit de bewoners rondom het knooppunt Rijnsweerd zoals de woonwijk Rijnsweerd is dit echter allesbehalve een vanzelfsprekendheid. Wat betekent een hoge ligging van de fly-over voor de geluidsoverlast in de wijk? Op basis van expert judgement is het verschil relatief klein. Want bij beide aspecten (geluid en ruimtelijke kwaliteit) is het van belang te weten welke geluidsvoorzieningen worden voorzien om aan de wettelijke vereisten te voldoen. De hoogte van de geluidschermen speelt ook een rol bij het aspect ruimtelijke kwaliteit (zo veel mogelijk voorkomen van 'geluidsmuren').

Waar in alle andere locatiekeuzen kwalitatieve afwegingen voldoende onderscheidend waren om een keuze te kunnen maken, is het dit keer nodig om geluidberekeningen te maken om de volledige impact van een hoge of lage ligging op de woonwijk in beeld te brengen (inclusief de geluidswerende maatregelen) voor een goede en integraal afgewogen keuze. Dit wordt in het OTB meegenomen.

Overig

Er zijn daarnaast optimalisaties voorgesteld in een brainstorm met ambtelijke partners en belanghebbenden die in het OTB kunnen worden uitgewerkt. Dit geldt zowel voor Rijnsweerd als ter hoogte van de Utrechtseweg/Oostbroekselaan.

2.3 De A12

Beslispunt: Handhaven van de drie aansluitingen en het realiseren van de derde rijstrook op de parallelbaan.

Toelichting

De A12 heeft relatief weinig aandacht gekregen in het trechterproces. Dit komt deels omdat het VKA al concreet was: een extra rijstrook op de parallelbaan. De reden voor deze specifieke aanduiding is gevolg van de Galecopperbrug. In het kader van het project 'Renovatie Stalen Bruggen' is versterking van de Galecopperbrug voorzien. De bestaande brug is zo gebouwd dat uitbreiding van de hoofdrijbanen niet mogelijk is (de pijlers staan voor een verbreding van de hoofdbanen op de verkeerde plek). Een capaciteitsuitbreiding kan daarom alleen op de parallelbanen aan de buitenzijde. De geplande versterking van de brug maakt deze capaciteitsuitbreiding mogelijk.

Er is gekeken of het aantal aansluitingen (3) niet zou kunnen worden verminderd. Het blijkt dat de intensiteiten op de aansluitingen zodanig hoog zijn, dat er een gehele of gedeeltelijke afwaardering leidt tot een overbelasting van de andere aansluitingen en een onaanvaardbare verkeersdruk op het onderliggend wegennet. Verkeerskundig is het noodzakelijk om drie volledige aansluitingen te handhaven.

Ook is er gekeken of een andere vormgeving van de aansluiting tot een verbetering van doorstroming zou kunnen leiden. Dat blijkt niet het geval op één uitzondering na. De rotonde bij het verkeersplein Laagraven verwerkt het meest efficiënt de verkeersstromen. Een knelpunt was het korte weefvak tussen de aansluiting Laagraven en het knooppunt Lunetten. Dit zorgde voor veel terugslag. De maatregel om het weefvak Laagraven-Lunetten te ontlasten door hiervoor een gesplitste toerit te realiseren, is meegenomen in de variant Selecteren Compact. Andere oplossingen op de rotonde Laagraven voorzagen allen in extra kruisende bewegingen op de aansluiting waardoor met name terugslag ontstond op de N408 (richting Houten) en de Waterlinieweg.

Bij de aansluiting Europalaan is de ligging van de tram Utrecht-Nieuwegein bepalend voor de vormgeving van de aansluiting. Omdat de tram gelijkvloers ligt, beïnvloedt dit de capaciteit van de aansluiting. De huidige vormgeving heeft het minste aantal kruisende bewegingen met de tram en dus relatief de beste verkeerskundige doorstroming.

Ook de aansluiting Papendorp kan het beste in de huidige vorm worden gehandhaafd, maar dient nog wel verder te worden geoptimaliseerd.

Er is gekeken naar eventuele verdere verkeerskundige optimalisaties. Er kwamen drie soorten maatregelen naar voren namelijk:

- Optimalisaties in opstelstroken, verkeersregelininstallaties etc. Dit zijn optimalisaties die thuishoren in de uitwerking in het OTB.

- Optimalisatie op het aanpalende OWN. Dit zijn zinvolle optimalisaties, maar die tot de verantwoordelijkheid van de desbetreffende wegbeheerders behoren. Er is uiteraard wel een samenhang tussen dit punt van aandacht en het eerste bolletje. Daarom is het verstandig om in de OTB beide punten met de betrokken wegbeheerders gezamenlijk en gelijktijdig op te pakken.
- Optimalisaties die niet passen binnen de scope van de planstudie. Een voorbeeld uit deze categorie is het verdiept neerleggen van de tram. Een dergelijke afweging past beter in een ander verband, zoals de studie naar de A12-zone, waarbij integraal wordt gekeken naar het hele gebied.

Derhalve is de conclusie dat het voor de VKV voldoende is om de keuzen uit het VKA te bevestigen. Toch is er voor de OTB een grote opgave voor de A12. De A12 tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten heeft een saneringsopgave t.a.v. geluid en dat betekent dat er geluidsbeperkende maatregelen zullen worden getroffen. Een goede vormgeving van deze maatregelen is bijzonder relevant voor de ruimtelijke kwaliteit van dit gebied. Ook de optimalisaties van de bestaande onderdoorgangen en verkeerskundige optimalisaties zijn belangrijke kwaliteits- en vormgevingsaandachtspunten. Daarnaast is aanvullend onderzoek met betrekking tot de verkeersafwikkeling van de kruisingen wenselijk. Daarbij wordt ook gekeken of de A12 zone niet onmogelijk wordt gemaakt of juist aan de A12 zone kansen biedt.



2.4 Onderdoorgangen van De Uithof (09)

Beslispunten:

1. *Algemeen*: de onderdoorgangen worden op de huidige locatie gehandhaafd.
2. *Archimedeslaan*: er is nu onvoldoende beslisinformatie aanwezig om een keuze tussen Optimaliseren en Verbreden te maken. In de OTB fase wordt deze informatie verzameld: de uitwerking in een 3D-model, een advies van het Q-team en een beslissing over hoge en lage ligging van de kruising A28/A27.
3. *Weg tot de Wetenschap*.
 - **Voorstel rijk**: kiezen voor het zoveel mogelijk recht trekken van de taluds van de bestaande viaducten, het verbeteren van inrichting en verlichting, en het nader onderzoeken van bredere nieuwe viaducten.
 - **Voorstel regio**: kiezen voor verbreding van zowel de bestaande als de nieuwe viaducten, en deze op basis van de 8 ontwerpspunten uit de studie van Enno Zuidema verder te optimaliseren.

Toelichting:

Eerder is in de besluitvorming over de varianten gewezen op het ontbreken van heldere, bestuurlijk gedragen kaders die richting kunnen geven aan een keuze voor één van de varianten. Dat was een van de redenen waarom in het begin een grote range aan oplossingsmogelijkheden was ontstaan.

Er zijn de afgelopen periode verschillende initiatieven en studies¹ ontplooid waarbij telkens de conclusie wordt getrokken dat de regio prioriteit geeft aan de onderdoorgangen van De Uithof. Hier zijn de beste kansen voor economische ontwikkelingen voorzien. Tevens wordt de keuze voor het handhaven van beide onderdoorgangen in deze studies bevestigd. Daardoor ontstaat er een sterke inperking en focus voor de overgebleven opgaven. Over het algemeen wordt de huidige route (en onderdoorgang) via de Weg tot de Wetenschap positiever beoordeeld dan de huidige route van de Archimedeslaan/Leuvenlaan. Het accent voor routeverbetering ligt dan ook bij de Archimedeslaan/Leuvenlaan. Dit omdat een keuze van de Rijnsweerdvarianten (hoge of lage ligging) hierop van invloed is en tevens de grootste variatie in toekomstige ontwikkelingsscenario's kent. De verschillende studies geven ook aan dat als de onderdoorgangen langer worden doordat de A27 meer rijstroken bevat, er meer aandacht moet worden besteed aan een ruime en vriendelijke onderdoorgang. Hierbij is het van belang dat er voldoende ruimte is voor een sociaal en verkeersveilige route voor wandelaar en fietser, voldoende doorzicht en voldoende sociale levendigheid/controle in combinatie met een aangename vormgeving. Dit komt overeen met de bevindingen in juli 2013.

¹ Dit zijn: de studie van Enno Zuidema, het ontwikkelkader Uithof-Rijnsweerd (gemeente Utrecht) de ontwikkelingsvisie Utrecht-oost

In de beoordeling uit juli 2013 wordt aangegeven dat met het locatieontwerp 'optimaliseren' veel van de bovenstaande wensen kunnen worden ingevuld. In het locatieontwerp 'verbreden' zijn er meer mogelijkheden. Deze is echter duurder in aanleg.

Er zijn echter nog heel veel optimalisatiemogelijkheden en tussenoplossingen te bedenken om de gewenste doelen te bereiken. Te noemen zijn:

- Keuze voor het optimaliseren van de Weg tot de Wetenschap en keuze voor verbreden Archimedeslaan/Leuvenlaan kan verschillen. Voor de ene kan een soberder variant gekozen worden dan voor de andere onderdoorgang.
- Keuze voor het handhaven van de bestaande viaducten en een bredere onderdoorgang realiseren voor de te bouwen nieuwe viaducten (een nieuw viaduct iets breder maken is veel goedkoper dan een bestaand viaduct verbreden).
- Kiezen voor een goede hoogte/breedte verhouding: een breder viaduct zorgt ook voor een zwaardere constructie. Analyses met het 3D Model van het kwaliteitsteam de komende periode kunnen helpen inzicht in deze verhoudingen te krijgen.

De regio heeft de verschillende onderzoeken bij elkaar gelegd en op basis hiervan één advies geschreven. Ook het kwaliteitsteam heeft naar de onderzoeken gekeken en hierop haar advies gebaseerd. Het kwaliteitsteam geeft aan dat de gewenste breedte voor doorzicht en een goede fiets/wandelstructuur onder de bestaande onderdoorgangen gevonden kan worden door de taluds zo recht mogelijk te zetten en te investeren in goede verlichting en inrichting. De nieuwe kunstwerken kunnen breder dan de huidige kunstwerken worden gemaakt (de meerkosten voor een bredere onderdoorgang zijn voor een nieuw kunstwerk beperkt). Onder deze bredere kunstwerken kan gezocht worden naar een passend programma. De extra breedte heeft wel een maximum. Zo moet de verhouding hoogte/breedte kloppen, moet het programma zinvol zijn en is een kostensprong bij een bepaalde breedte.



2.5 Kromme Rijn (locatie 10)

Beslispunt:

- **Voorstel rijk:** kiezen voor het zoveel mogelijk recht trekken van de taluds van de bestaande viaducten, het verbreden van de nieuwe viaducten, goede inrichting en verlichting, en het zoeken naar een zo optimaal mogelijke vormgeving van de fiets- en wandelpaden en de oevers.
- **Voorstel regio:** Op basis van de 3d-modellen concludeert de regio dat verbreden van het bestaande viaduct bij de Kromme Rijn een kwaliteitsprong oplevert. In het advies van het Q-team is nog onvoldoende rekening gehouden met opheffen van de versmalling van de Kromme Rijn i.r.t. waterberging, ecologische aspecten, de benodigde breedte om de verkeerssoorten te scheiden, ruimte voor een robuuste recreatieve verbinding en sociale veiligheid. Er moet worden voorkomen dat er een trechter ontstaat. Bovenstaande aspecten zijn nu nog onvoldoende meegenomen en moeten in de OTB-fase worden uitgewerkt.

Toelichting

De Kromme Rijn is een van de belangrijke onderdoorgangen waar de regio belang aan hecht. In de gebiedsgerichte uitwerking wordt de onderbouwning hiervoor ruimschoots gegeven. In juli 2013 is daarom de variant van niets doen afgefallen. Door de keuze van Selecteren-compact is enige variatie in hoogteligging niet meer mogelijk. Daarmee zijn er twee varianten over: Optimaliseren en Verbreden/Verbeteren. In juli 2013 is echter ook aangegeven dat er nog vele tussenvormen of combinaties mogelijk zijn.

Het kwaliteitsteam komt tot het advies om een aantal ontwerpuitgangspunten mee te nemen voor de volgende fase:

- Benut de relatie met het water zoveel mogelijk.
- Houd alle passerende groepen op hetzelfde (een verdieping van het fietspad alleen als ook de oever van de Kromme Rijn kan worden verlaagd).
- Zorg voor scheiding tussen verschillende gebruikersgroepen (fietsers en wandelaars).
- Investeer in goede verlichting/vormgeving.

Voor deze bovenstaande functies is het volgens het Q-team niet nodig de bestaande kunstwerken te verbreden, wel om de taluds zo recht mogelijk te zetten. De nieuwe kunstwerken kunnen dan wel breder worden uitgevoerd, bij voorkeur ‘taps’ uitlopend.

