

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 met name 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.

De beschouwing en afweging van de locatievarianten is de laatste stap voordat de inhoud van de Voorkeursvariant voor de A27, het direct aansluitende deel van de A28 en de A12 kan worden bepaald. De planning is de Voorkeursvariant begin 2014 vast te stellen.

Gebiedsuitwerking

De provincie Utrecht werkt, samen met de regionale partners aan een Gebiedsuitwerking. Daarin wordt een regionaal advies aan de Minister gegeven hoe om te gaan met de (1) toegezegde 15 miljoen voor extra maatregelen ten behoeve van de leefbaarheid (2) op welke wijze de noodzakelijke compensatie de meeste meerwaarde kan opbrengen en (3) waar de regio wil inzetten bij de locatievarianten.

Voor de locatievarianten zal in deze Gebiedsuitwerking een aantal algemene ontwerpuitgangspunten worden opgenomen. Daarnaast zal een prioritering van locatievarianten worden aangegeven. Voor een aantal locatievarianten die in deze beslisnotitie aan de orde komen, heeft de Gebiedsuitwerking duidelijk relevantie. Het gaat daarbij om de volgende locatievarianten: Voordorpse dijk, Fietstunnel A28 Uithof, Rijnsweerdvarianten voor wat betreft de consequenties, toegang tot de Uithof, Kromme Rijn, de Groene verbinding, Waijense dijk en de fietsverbinding De Koppel.

De definitieve keuze ten aanzien van deze locatievarianten zal worden gemaakt zodra de Gebiedsuitwerking gereed is.

Locatievraagstukken in twee rondes

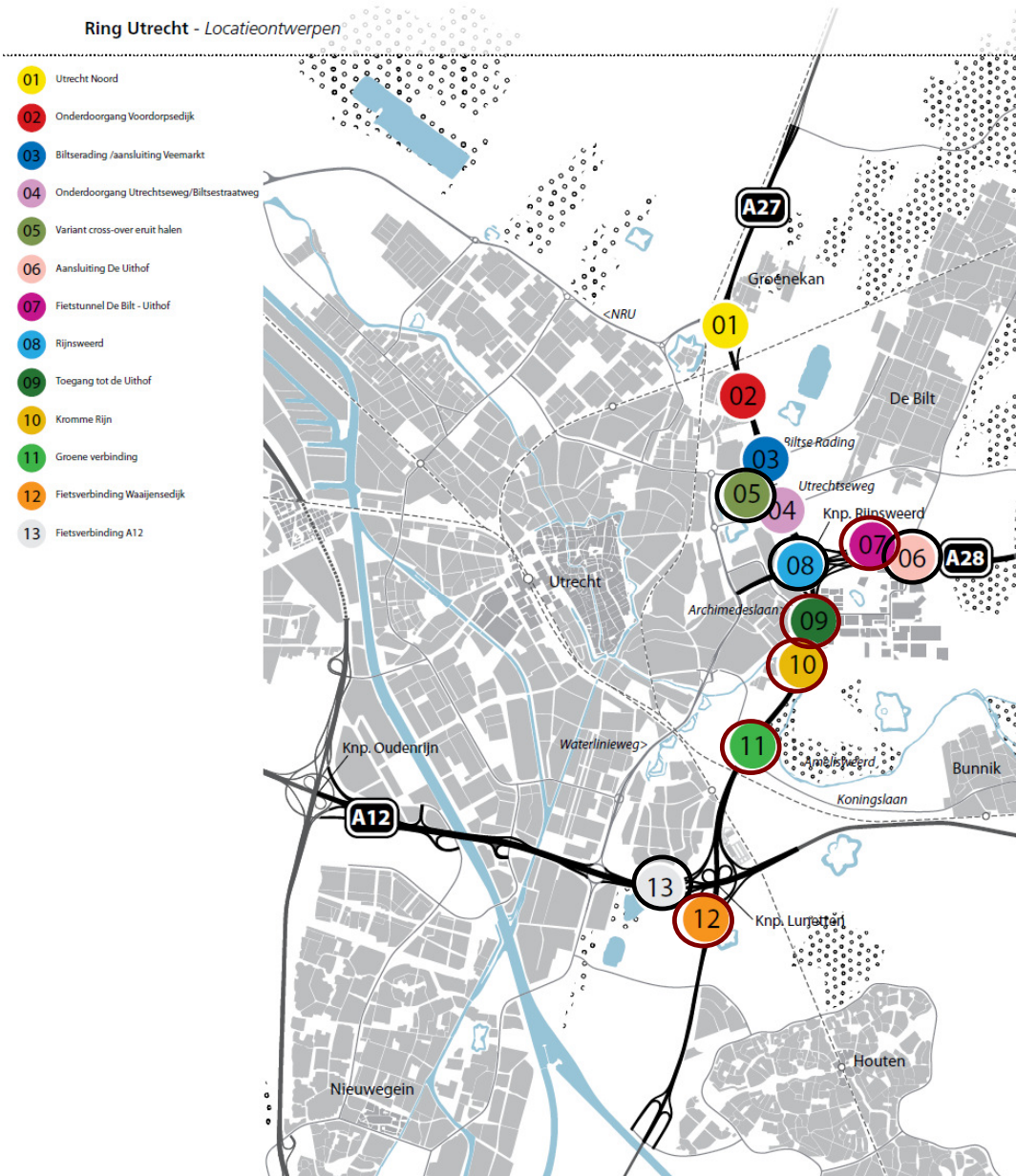
De eerste ronde van onderzoek, consultatie en advies over de locatievarianten is in juli 2013 afgesloten. Op dat moment bleek het voor een aantal locaties al goed mogelijk om aan te geven welke oplossing in de overkoepelende Voorkeursvariant opgenomen zal worden. Er resteerden een aantal locaties waaraan in een tweede ronde nog aanvullend werk verzet moest worden. In deze beslisnotitie wordt nader ingegaan op de locaties uit deze tweede ronde. Figuur 1.1 laat zien welke locaties dit zijn. Het gaat voor een belangrijk deel om locaties bij en rondom knooppunt Rijnsweerd, die verschillende onderlinge raakvlakken hebben.

Over deze beslisnotitie

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 onderlegger van deze 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. Dit alles wordt in het Basisboek ondersteund met overzichtstabellen en visualisaties van de beschouwde varianten.

Figuur 1.1: locaties in ronde 2 van de beoordeling van locatievarianten



Zwarte rondjes: locaties waarbij nieuwe ontwerpkeuzen liggen

Rode rondjes: locaties waarbij geen nieuw ontwerp, maar aanvullende informatie is verkregen.

2 Locatievarianten A27 en A28

2.1 De Cross-over (locatie 05)

Beslispunt: in plaats van de basisvariant van de Cross-over wordt in de Voorkeursvariant de zogenoemde variant G opgenomen (splitspunt voor zuidwaarts verkeer ten zuiden van knooppunt Rijnsweerd). Deze variant G is één van de elementen van 'Selecteren-compact'.

In het vervolg dient aandacht gegeven te worden aan het vinden van een goede oplossing voor de gevolgen van deze variant voor de bewoners ten westen van de A27 nabij de Kromme Rijn.

Selecteren gaat uit van een scheiding van het uit het noorden afkomstige verkeer op de A27 richting de A12 en richting de A27-Breda. In de Basisvariant Selecteren ligt het punt waar het zuidwaartse verkeer op de A27 deze keuze moet maken tussen de richting A12 of A27-Breda ten noorden van de aansluiting Veemarkt. Dit heeft in deze variant als consequentie dat er bij de aansluiting Veemarkt twee opritten nodig zijn: één voor het verkeer dat op de rijbaan van de A27 richting Breda terecht wil komen, en een voor het verkeer dat wil invoegen op de rijbaan die afbuigt naar de A12 richting Den Haag. Deze twee invoegers moeten elkaar kruisen: de cross-over. Deze basisvariant van de cross-over heeft een grote ruimtelijke impact door de breedte en hoge ligging (+2).

Nadat eerder (juli 2013) al was geconstateerd dat tal van varianten slechtere scores te zien gaven dan de Basisvariant, is doorgestudeerd op de variant die toen net was geïntroduceerd; de zogenoemde G-variant. De G-variant is aangedragen door de gemeente Utrecht in samenwerking met de firma Witteveen en Bos. Inmiddels is duidelijk dat deze een verkeerskundig adequaat splitsingspunt oplevert terwijl daar geen cross-over meer voor nodig is. In de G-variant (figuur 2.2) wordt de splitsing op de A27 voor het verkeer richting de A12-Den Haag en het verkeer richting A27 Breda/A12 Arnhem namelijk niet ten noorden van knooppunt Rijnsweerd (nabij de Veemarkt), maar ten zuiden van het knooppunt Rijnsweerd gelegd, en kan bij de aansluiting Veemarkt met slechts één oprit volstaand worden. De scheiding van het verkeer op de A27 vindt plaats ter hoogte van de Weg tot de Wetenschap waar de A27 zich tussen de twee banen van de A28 bevindt. De ene helft van de A27 wordt samengevoegd met de A28 richting Breda en de andere helft voegt samen met de A28 richting Den Haag.



De G-variant is uitvoeringstechnisch weliswaar complex, maar niet complexer dan de Basisvariant en andere eerder onderzochte varianten. Ook is deze variant een fractie goedkoper dan de Basisvariant. Maar dat valt binnen de marges van de raming.

De G-variant heeft de volgende voordelen:

- Ter hoogte van de Veemarkt en de Utrechtseweg is – in vergelijking met de Basisvariant – het ruimtebeslag geringer. Dit komt doordat er bij de Veemarkt nog maar één oprit nodig is. Dit scheelt ongeveer 25 meter in de breedte over in de lengte ten opzichte van de Basisvariant (enkele honderden meters) en voorkomt de G-variant een cross-over op ‘niveau +2’ (op circa 12 meter hoogte, 6 meter hoger dan de huidige ligging van de A27).
- De G-variant is verkeersveiliger omdat het wegbeeld eenvoudiger wordt, want het aantal keuzemomenten ten noorden van Rijnsweerd is verminderd.
- Doordat bij de Kromme Rijn en Weg van de Wetenschap de verschillende kunstwerken voor de verschillende rijstroken verder uit elkaar staan, is er meer licht onder de kunstwerken aanwezig is. Dat is een positief punt voor de sociale veiligheid.
- Doordat er geen cross-over meer noodzakelijk is ten noorden van Rijnsweerd, wordt aantasting van een bedrijf en bedrijfswoning, het park Bloeyendael en het volkstuincomplex voorkomen.

De G-variant heeft ook nadelen:

- In de G-variant is er ten opzichte van de Basisvariant een toename in de breedte van het ruimtebeslag ter hoogte van de Weg tot de Wetenschap en Kromme Rijn (plus 7-9 meter). De extra breedte komt doordat er meer ruimte tussen de verschillende deelkunstwerken bij de Kromme Rijn noodzakelijk is; de A27 moet zich daar splitsen waardoor er een fysieke ruimte tussen de verschillende rijbanen ontstaat. De extra breedte komt dus niet door extra rijstroken, maar door meer ruimte tussen de rijbanen. Het positieve punt van meer licht tussen de rijstroken, levert dus een nadeel op in de breedte.
- Het nadeel van de G-variant is dat ten westen van de Kromme Rijn nu wel de tennisbaan en een viertal aanwezige woningen aan worden verplaatst omdat er meer ruimte noodzakelijk is tussen de kunstwerken.

In de meedenksessie werd het verdwijnen van de cross-over bij de Utrechtseweg als positief beoordeeld door de bewoners ten noorden van Rijnsweerd. Het aantasten van een aantal woningen bij de Kromme Rijn wordt door een aantal van de bewoners uit dat gebied als belastend en negatief ervaren. Deze bewoners vinden een verplichte verhuizing in de afweging zwaarder wegen dan de vermindering van hinder elders. Er is een duidelijke wens om bij een eventuele (ongewenste) verhuizing te zoeken naar een oplossing die aanvaardbaar is voor alle partijen. Een aantal andere bewoners vinden het alternatief van de basisvariant waarbij een damwand vlak tegen hun woning wordt gezet ook belastend en zelfs minder wenselijk dan verplichte verhuizing. Door een damwand wordt een woning minder goed verkoopbaar en bestaat de vrees voor hinder en overlast.

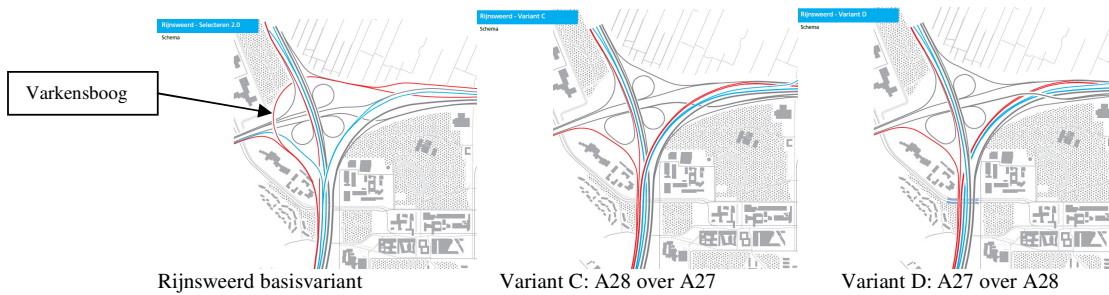
In de heisessie hebben de regionale partners unaniem de voorkeur uitgesproken voor de G-variant waarbij aandacht werd gevraagd voor de gevolgen voor de bewoners aan de westzijde van A27 nabij de Kromme Rijn.

2.2 Rijnsweerdvarianten (locatie 08)

Beslispunt: in het vervolg worden alleen nog de Rijnsweerdvarianten C en D verder uitgewerkt. Hiermee valt de Basisvariant Rijnsweerd in principe af.

In de Rijnsweerdvarianten C en D is het ontbreken van de aansluiting Utrecht-centrum-A27 richting Breda een aandachtspunt. In juli is aangegeven dat nog onderzocht moet worden of er toch niet een mogelijkheid is om deze aansluiting te maken. Na uitgebreid onderzoek is duidelijk dat er geen mogelijkheid is om deze aansluiting te maken bij de Basisvariant. In Selecteren-Compact lijkt er wel een mogelijkheid te zijn. Dit wordt in de komende periode nader onderzocht in samenhang met het advies van het q-team om een integrale afweging te maken voor het gehele Rijnsweerdgebied. Na dit onderzoek wordt de keuze gemaakt tussen C of D.

Selecteren gaat uit van een scheiding van het uit het noorden afkomstige verkeer op de A27 richting de A12 en richting de A27-Breda.



In de Rijnsweerdvarianten wordt de zogenaamde Varkensboog (de verbindingsboog van de A28 naar de A27-zuid) verwijderd en vervangen door een fly-over die door het midden van het knooppunt loopt.

De voordelen van deze Rijnsweerdvarianten zijn als volgt:

- Het ruimtebeslag ten noorden van knooppunt Rijnsweerd wordt geminimaliseerd. Met de verwijdering van de Varkensboog komt er zelfs ruimte beschikbaar voor andere doeleinden.
- De vrijkomende ruimte kan bijvoorbeeld benut worden voor een nieuwe fietsverbinding.
- De verkeersveiligheid verbetert sterk omdat de Varkensboog niet langer meer gebruikt wordt. Deze bocht vormt op dit moment een verkeersveiligheidsknelpunt. In een benchmark met andere verbindingsbogen in Nederland blijkt dat de varkensboog een van de hoogste risicocijfers op ongevallen heeft.
- De Varkensboog veroorzaakt een grote geluidbelasting. Verplaatsing van de geluidbronnen naar het midden van het knooppunt is positief voor de woonwijken Rijnsweerd, het volkstuincomplex en de woningen aan de Utrechtseweg.

Nadeel is dat de keuzemogelijkheden voor de Uithofvarianten worden beperkt.

Voor de Rijnsweerdvarianten zijn twee hoogteliggingen mogelijk:

1. Variant C: De verbindingsbogen van de A28 kunnen over de A27 worden gebracht. Hierbij stijgt het verkeer van de A28 vanaf niveau 0 naar niveau +2 (over de A27) om daarna ter hoogte van de Weg tot de Wetenschap in te voegen op niveau +1. De maximale hoogte is hier in totaal +2.
2. Variant D: De verbindingsbogen van de A28 kunnen de onder de A27 worden neergelegd. Hierbij blijft het verkeer op niveau 0 (maaiveld) en gaat het onder de A27 door om daarna ter hoogte van de Weg tot de Wetenschap in te voegen op niveau +1. Hiervoor moet enerzijds de A27 (tpv de Archimedeslaan) een half niveau omhoog en de Archimedeslaan zelf een half niveau omlaag. De maximale totale hoogte is +1,5.

De aandachtspunten zijn:

- Variant D scoort minder goed dan C op verkeersveiligheid. Beide scores beter dan de Basisvariant. Een onderdoorgang in een bocht gevolgd door een splitsingspunt zorgt ervoor dat weggebruikers zich minder goed kunnen voorbereiden op deze keuze. Variant C biedt dit overzicht wel.

- De fasering van beide varianten is complex. Variant D is moeilijker te faseren omdat de A27 op dezelfde locatie omhoog moet worden gebracht. Variant C kan gebouwd worden zonder de bestaande A27 in de hoogte te hoeven aanpassen.
- Een half verdiepte ligging van de Archimedeslaan (in variant D) scoort negatief. De onderdoorgang wordt aanzienlijk langer dan deze nu al is en de halfverdiepte ligging maakt dan – ten opzichte van de Basisvariant – het realiseren van een sociaal veilige onderdoorgang extra moeilijk. De halfverdiepte ligging van deze belangrijke toegang tot De Uithof brengt ook beperkingen met zich mee voor toekomstige ontwikkelingen. Hierdoor kan in de toekomst niet meer alle soorten HOV worden gerealiseerd. Daarmee scoort variant D minder dan variant C.
- Op het gebied van geluidhinder scoren beide varianten beter dan de Basisvariant. In alle varianten zijn zeer waarschijnlijk geluidwerende maatregelen nodig ten behoeve van de woonwijk Rijnsweerd waardoor het positieve effect van het voorkómen van visuele hinder bij variant D niet meer aanwezig is voor omwonenden langs de weg.
- Tegelijk levert in variant D een lage ligging van de A28 weer een verhoging van de A27 op. Ook moet dan de verbindingbaan vanuit Utrecht-Rijnsweerd naar de A28 hoog kruisen. De geluidsverschillen tussen C en D zijn daarom gering. Wel scoort D beter voor de woonwijk Rijnsweerd-oost. De geluidskundigen geven echter aan dat voor deze complexe situatie berekeningen nodig zijn om hier meer inzicht voor te krijgen.
- De kosten zijn ongeveer gelijk: de lage ligging veroorzaakt als gezegd een hogere ligging van de bestaande A27 hetgeen in fasering en maakbaarheid veel kosten met zich meebrengt.

Het kwaliteitsteam en de gebiedsgerichte uitwerking zijn unaniem in het oordeel dat de half verdiepte ligging van de Archimedeslaan zo nadelig is voor de ruimtelijke kansen en ontwikkelingen dat hiervoor niet moet worden gekozen.

Een nadeel van alle varianten (Basisvariant en de beide Rijnsweerdvarianten) is dat de oprit Utrecht-centrum richting A27-Breda niet meer mogelijk is. In de komende periode moet dit nog worden onderzocht. Hierbij wordt ook gekeken naar het regionale netwerkeffect. Gevolgen voor de Waterlinieweg, Laagraven, verkeer naar Houten en Nieuwegein.

In de meedenksessies werd aandacht gevraagd voor het geluidseffect van de hogere liggingen (in zowel de C als de D variant) waarbij door de bewoners van Rijnsweerd een voorkeur is uitgesproken voor de D-variant. De bewoners van Rijnsweerd en Utrechtseweg geven aan dat het verdwijnen van de varkensboog een positief punt is voor geluid en verkeersveiligheid. Er wordt expliciet aandacht gevraagd voor geluidsmaatregelen voor de A28 richting Utrecht-centrum. Ten noordoosten van Rijnsweerd komt in de Rijnsweerdvarianten grond vrij waardoor het oude landgoed Sandwijck weer kan worden hersteld. Dat werd als positief ervaren.

In de heidesessie bleek dat de meningen verdeeld waren over de keuze tussen variant C en D waarbij alle bovengenoemde argumenten door de verschillende instanties anders werden gewogen. Een aantal partijen vindt de verlaagde ligging van de Archimedeslaan

zodanig dat daarom de voorkeur wordt uitgesproken voor variant C. Een aantal andere partijen vindt dat niet gekozen kan worden zolang het aspect geluid niet goed is doorgerekend. Tenslotte vinden nog weer anderen dat de voorkeur bestaat voor variant D omdat een D uiteindelijk leidt tot een nog hogere ligging (+2 t.o.v. +1.5)

2.3 Aansluiting de Uithof (locatie 06)

Beslispunt: Variant B waarbij er twee opritten aan de noordzijde komen, is de verkeerskundig beste oplossing omdat deze variant het aantal kruisende punten beperkt houdt. Dit is mn. van belang voor hulpdiensten van het medisch cluster. De varianten die zijn onderzocht en verkeerskundig een verslechtering opleveren vallen daarmee af.

Er is echter juist bij deze aansluiting nog een aantal onderzoeksvragen over die moeten worden opgelost. Dit zijn een optimalisatie van het ontwerp, een goede ecologische verbinding met behoud van de bestaande faunatunnel onder de Universiteitsweg, de fietsbrug Bunnikseweg, de aanwezig boerderijen (met woonfunctie) en de fasering tijdens de uitvoering. Startpunt voor het onderzoek naar deze optimalisaties is variant B. Mocht bij deze zoektocht naar optimalisaties een nieuwe variant worden gevonden die beter is dan de variant B, waarbij de ecologische corridor wordt gespaard, dan wel er een mogelijkheid is om die verbinding te versterken, dan is de ruimte er om die verder te ontwikkelen. De as van de A28 blijft op zijn huidige ligging, conform de afspraken tussen RWS en de gemeente Utrecht van 11 juni 2013.

De aansluiting de Uithof is in juli niet aan bod gekomen omdat een belangrijk uitgangspunt moest worden uitgezocht; de samenhang van de uitbreiding van de A28 met realisatie van opstelsporen voor de tram naar de Uithof. Als beide projecten geen rekening zouden houden met elkaar, zou dat ofwel leiden tot buitensporige kosten voor de Ring Utrecht waaronder een verschuiving van de as van de A28, of tot buitensporige kosten voor de tram. Op 11 juni 2013 is hierover een besluit genomen waardoor de as van de A28 gehandhaafd blijft en de opstelsporen op nagenoeg dezelfde positie achter de P&R gerealiseerd kunnen worden.

De aansluiting de Uithof zelf is een belangrijke aansluiting omdat het niet alleen het universiteitscentrum ontsluit, maar ook tal van medische voorzieningen. Een goede bereikbaarheid is hier van groot belang in verband met aanrijtijden van ambulances. Een verkeerskundig goed werkend systeem is daarmee een eerste vereiste.

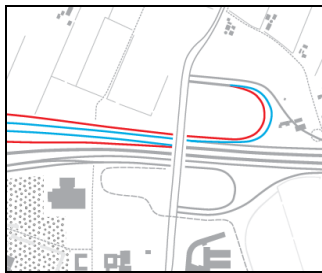
Daarnaast zijn veel zaken waarmee rekening gehouden moet worden bij het ontwerp zoals de P&R, het landgoed Oostbroek en enkele boerderijen met de status van gemeentelijk monument.

Net ten noorden van de aansluiting ligt onder de universiteitsweg een faunapassage die essentieel is voor de ecologische corridor tussen het Langbroekerweteringgebied/Kromme Rijn, via landgoed Oostbroek en landgoed Sandwijck naar het Noorderpark. Daarom is de noordwesthoek van de aansluiting aangewezen als EHS/natuurontwikkelingsgebied in de provinciale ruimtelijke structuurvisie. Het overige deel is aangewezen als Groene contourgebied. Hier geldt dat

nieuwe ontwikkelingen niet mogen leiden tot het onmogelijk maken van natuurontwikkeling.

Doordat bij de aansluiting De Uithof al gekozen moet worden voor een keuze richting Den Haag of richting Breda, moet een extra oprit worden gemaakt aan de noordzijde van de aansluiting. De zuidzijde van de aansluiting blijft in zijn vorm gehandhaafd

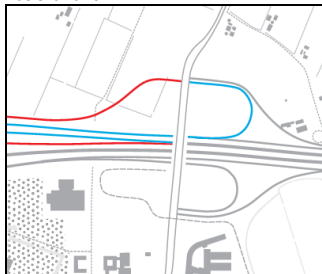
Voor deze noordelijke aansluiting zijn meerdere oplossingen mogelijk. Er zijn twaalf varianten onderzocht. Een groot aantal viel af omdat deze verkeerskundig niet voldeden: er is sprake van veel verkeer vanuit De Uithof en de Bilt op de universiteitsweg waardoor veel oplossingen het verkeerskundig knelpunt eerder verergerden dan oplosten. Juist omdat de bereikbaarheid hier zo'n belangrijk punt is vanwege de aanrijtijden van de ambulances zijn deze varianten direct afgefallen. De basisvariant heeft een negatieve impact op het eigendom van de bewoners aan de Bunnikseweg. Daarnaast was deze oplossing zowel verkeerskundig als verkeersveiligheid niet optimaal. Op deze drukke oprit ontstaat dan zoveel 'wevend verkeer' dat hierdoor de capaciteit niet optimaal wordt benut.



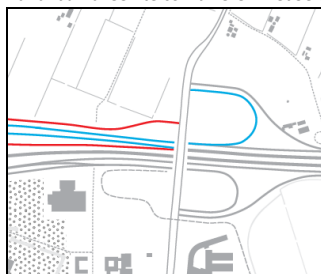
Basisvariant



Variant J – alleen te combineren met Selecteren 3.0



Variant B



Variant D

De twee oplossingen die mogelijk zijn in *Selecteren-Compact* (B en D) hebben in wezen dezelfde oplossing: één oprit volgt het oude klaverblad (richting Den Haag) en de oprit richting Breda wordt met een 'cross-over' vormgegeven in de noordwesthoek. Dat heeft een aantasting van EHS en Groene Contour tot gevolg. Dat is een evident negatief punt. Ook wordt dan de faunapassage van de Universiteitsweg aangetast, maar omdat deze ecologische verbinding verplicht verderop wordt teruggebracht is het effect neutraal. De aangetaste EHS was nog niet ingericht voor het beoogde doel, een ecologische corridor tussen Oostbroek en Sandwijck. In variant D is de aantasting geringer dan in variant B. Daartegenover staat dat variant B verkeerskundig beter is dan variant D omdat hier minder kruisende bewegingen kort achter elkaar aanwezig zijn.

Er is voor de aansluiting De Uithof nog een variant mogelijk (de variant J), maar die alleen mogelijk is in combinatie met de basisvariant Selecteren 3.0. Maar omdat de voorkeur wordt uitgesproken voor Selecteren-compact is deze variant niet meer in aan de orde

Zowel het kwaliteitsteam als de deelnemers aan de meedenk- en de heidesessies hebben suggesties aangedragen om de aantasting te minimaliseren. Een suggestie is om de oprit strakker tegen de A28 aan te leggen. In de meedenksessies is gevraagd nog eens kritisch te kijken naar de boogstralen van het klaverblad in het noordoost kwadrant. Het kwaliteitsteam heeft de suggestie om de structuur van het polderlandschap te volgen. Ook opties voor het behoud van de bestaande en extra faunapassages en compensatie zijn genoemd. Deze kunnen zowel bij variant B als D. Vanuit het Delphiteam als in de meedenksessie is aangegeven dat een goede vormgeving van deze ecologische verbindingzone belangrijker is dan het verminderen van de ontsnippering in de noordwest hoek. Deze verbindingzone is een essentieel onderdeel van de zoektocht naar optimalisaties. Verdere punten van aandacht voor het OTB zijn de fietsverbinding Bunnikseweg en het cluster (woon)boerderijen aldaar. Een specifiek aandachtspunt gaat de fasering vormen; het vervangen van het kunstwerk van de Universiteitsweg zonder de aanrijtijden van de ambulancediensten gedurende langere tijd te vertragen zal ook in het OTB nader worden onderzocht.

2.4 Fietstunnel A28 Uithof – De Bilt (locatie 07)

De onderdoorgang onder de A28 tussen knooppunt Rijnsweerd en afslag De Uithof vormt de belangrijkste fietsverbinding van de Bilt naar De Uithof en vice versa. Daarnaast is deze onderdoorgang aangemerkt als een essentiële schakel in het recreatieve netwerk in noord-zuidrichting.

Selecteren-Compact heeft als consequentie dat het huidige kunstwerk voor de fietsverbinding Uithof – De Bilt in zijn huidige vorm niet gehandhaafd kan blijven, omdat er ter plekke van de fietstunnel nieuwe kunstwerken (verbindingbogen van de A28) De ligging van de fietstunnel ligt wel vast De vernieuwde onderdoorgang moet voldoen aan de huidige eisen ten aanzien van fietscomfort en sociale veiligheid waarbij de functie (een belangrijke regionale fietsschakel) optimaal dient te worden vormgegeven.

2.5 Selecteren-Compact (combinatie van keuzen op locaties 05, 06, 07 en 08)

Beslispunt: in het vervolg wordt uitgegaan van Selecteren-Compact vanwege het beperktere ruimtebeslag, de voordelen vanuit verkeersveiligheid en doorstroming en geluid en de zo ontstane ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden.

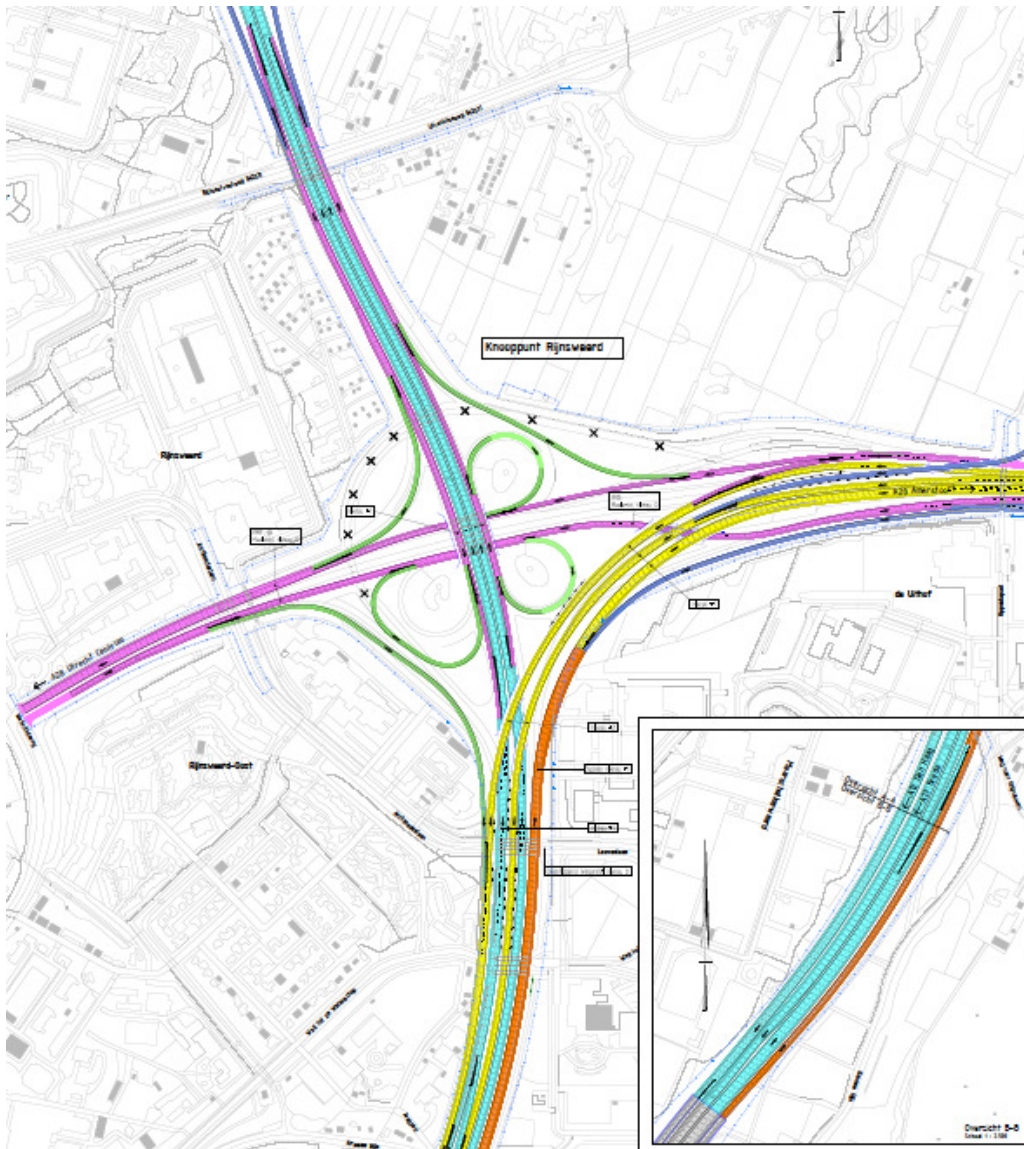
Selecteren-Compact bestaat uit een combinatie van de volgende onderdelen:

- (08) Rijnsweerdvariant C of D

Verwijderd:

- (05) Cross-over variant G
- (06) Aansluiting Uithof variant B of D
- (07) Fietsverbinding vernieuwd o.b.v. ‘variant V-optimaliseren’

De onderzoeksopgave is om voor een verdere optimalisatie te zorgen, met name bij de aansluiting De Uithof, de oprit Utrecht-Centrum richting A27-Breda, en de onderdoorgangen bij De Uithof, in een integrale afweging.



Zoals al eerder is aangegeven: onderzocht is of het mogelijk is een combinatie te maken van de variant ter vervanging van de eerder nodig geachte cross-over (paragraaf 2.1) en de

Rijnsweerdvarianten (paragraaf 2.2). Dat is goed mogelijk. Deze variant wordt aangeduid als 'Selecteren-Compact'. De voordelen van een dergelijke variant zijn al eerder benoemd bij de beschrijving van de voordelen van de samenstellende delen (zie paragraaf 2.1 en 2.2). Selecteren-Compact heeft t.o.v de Basisvariant in totaal minder ruimtebeslag nodig.

Het kwaliteitsteam heeft een voorkeur voor Selecteren-Compact geformuleerd, omdat daarmee de beste kansen geschapen worden voor het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit. Ook in de meedenksessies en de heidesessie werd een voorkeur uitgesproken voor de variant Selecteren-Compact.

De kosten voor deze Selecteren-compact vallen in dezelfde bandbreedte als de kosten van de Basisvariant.

2.6 Kromme Rijn (locatie 10)

Beslispunt: Er wordt een 3D model gebouwd om te komen tot de beste vormgeving van dit kunstwerk gegeven de randvoorwaarden die voortvloeien uit de keuze voor Selecteren-Compact (hoogteligging, ligging kunstwerken).
--

De Kromme Rijn loopt samen met de Vossegatsedijk en het Jaagpad in een onderdoorgang onder de A27 door. De onderdoorgang wordt intensief gebruikt door grote aantallen recreanten.

In Selecteren-Compact is een verhoogde ligging van de buitenste banen niet meer mogelijk. Daarom worden in het vervolg de varianten 'optimaliseren' en 'verbreden A' (zie basisboek voor nadere omschrijving) of een combinatie nader uitgewerkt. Met Selecteren-Compact ligt de hoogteligging van de A27 vast (met uiteraard de gebruikelijke marges die in deze fase realistisch zijn). Ook de locatie van de verschillende deelkunstwerken ligt vast.

De suggestie van het Kwaliteitsteam om met deze nieuwe uitgangspunten een 3D-model te maken zodat een goede vormgeving kan worden bepaald, wordt overgenomen. Bij de nieuwe kunstwerken is een bredere onderdoorgang (een toename van circa 40%) mogelijk. Een verbreding tot 45 meter kost ongeveer 3 tot 5 miljoen meer dan de variant 'optimaliseren'.

Een grotere overspanning heeft wel als gevolg dat hiervoor een dikkere constructie nodig is waardoor de onderdoorgang weer lager wordt. Een optimum tussen de verhouding hoogte/breedte moet met dit 3D model worden onderzocht, waarbij ook de meerkosten van belang zijn

Op de heidesessie werd de gedachte voor een studie in een 3D model breed ondersteund.

2.7 Groene verbinding (locatie 11)

Beslispunt: de inrichting van de groene verbinding wordt door de gemeente Utrecht verder uitgewerkt in zowel proces als inhoud. Hiertoe stelt de gemeente Utrecht een plan van aanpak op, dat in het voorjaar van 2014 wordt vastgesteld.

De gemeente Utrecht geeft aan dat zij hierin een trekkersrol wil vervullen en zal het ontwerp en het omgevingsproces om tot een goed integraal ontwerp te komen in samenwerking met de regio op zich nemen (inrichting dak en aanpalende gebieden) Rijkswaterstaat schept de noodzakelijke randvoorwaarden (bijvoorbeeld op het gebied van draagkracht van constructies, bouwfasering) en er zullen afspraken worden gemaakt voor het budget voor de inrichtingskosten van het dak ten behoeve van bijvoorbeeld de realisatie van de Koningsweg op het dak en de fietsverbindingen.

In de meedenksessie zijn suggesties gedaan voor een recreatieve invulling van het dak (bijvoorbeeld de aanleg van een tennis/hockeyveld), en het gebruik maken van geluidsabsorberend materiaal voor de wanden van de bak.

3 Locatievarianten A12

3.1 Waijensedijk (locatie 12)

Beslispunt: een fietsverbinding blijft gehandhaafd op ongeveer de huidige locatie.

De opdracht voor het OTB is om een integraal ontwerp te maken voor een goede fietsverbinding, de verlegging van de hoofdwatgang en de Fortweg en de ontsluiting van de bedrijven en woningen ter plaatse.

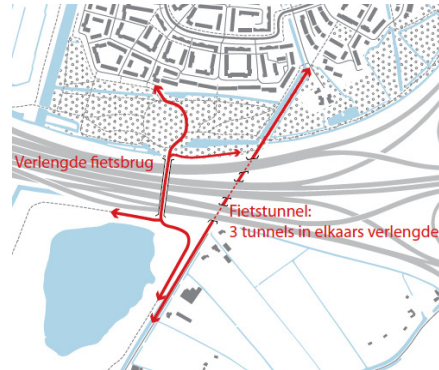
Nadat eerder al een nieuwe fietsbrug was afgefallen, bleven er twee mogelijke oplossingen over voor de fietsverbinding Waijensedijk: een optimalisatie van de fietsverbinding op de huidige locatie of een nieuwe noordelijke fietsverbinding. De uitwerking van deze fietstunnel kan niet los worden gezien van de oplossing voor de aanpassing van de ligging van de Fortweg, de verplaatsing van de hoofdwatgang en de ontsluiting van de manege Zilfia's hoeve. Daarom wordt in november 2013 een workshop gehouden om gezamenlijk een ontwerp te maken voor deze locatie.

Een verbeterde fietsverbinding op de huidige locatie kost ongeveer 3 tot 6 miljoen euro. Een noordelijke fietsverbinding kost ongeveer 12 tot 18 miljoen euro. De meerwaarde van deze verplaatsing voor bijvoorbeeld de functionele, ecologische of recreatieve functie is niet zo groot dat dit deze meerkosten rechtvaardigt. Voorstel is om de noordelijke verbinding hiermee af te laten vallen.

3.2 Fietsverbinding De Koppel (locatie 13)

Beslispunt: er zijn in ieder geval twee kansrijke mogelijkheden voor een nieuwe fietsverbinding (ter vervanging van de huidige fietsbrug) tussen Lunetten en Groenraven-Oost. Door de bewoners van Lunetten en Houten/de koppeldijk wordt in het najaar van 2013 (i.s.m. RWS en regionale overheden) nader onderzoek gedaan naar een goed alternatief ter vervanging van de huidige fietsverbinding. De keuze voor een variant van de fietsverbinding volgt bij de vaststelling van de Voorkeursvariant.

Aan de zuidzijde van de A12 tussen aansluiting Hoograven en knooppunt Lunetten ligt een weefvak. Dit weefvak is nu reeds te kort en met de aanleg van de derde rijstrook op de parallelbaan ontstaat er een niet langer aanvaardbaar gebrek aan lengte in dit weefvak. Dit is op te lossen door de oprit te splitsen en de parallelbaan uit te buigen naar het zuiden en over de gesplitste oprit te laten kruisen. Hierdoor wordt het weefvak voorkomen. Consequentie van deze oplossing is dat de huidige fietsbrug tussen de wijk Lunetten en Groenraven-Oost niet meer te handhaven is. Er zal een nieuwe fietsverbinding moeten komen.



Er zijn verschillende opties bekeken om de fietsverbinding tussen de wijk Lunetten en Groenraven-Oost vorm te geven. De bewoners van de wijk Lunetten willen graag meedenken met de vormgeving van deze verbinding. In het najaar wordt in samenwerking met bewoners verdere uitwerking gegeven aan mogelijke varianten. Het kwaliteitsteam is enthousiast over de mogelijkheid van een fietsverbinding langs de historische lijn Koppeldijk. Een aandachtspunt is een sociaal veilige inrichting en vormgeving. De bewoners van de Koppeldijk wijzen deze fietsverbinding af. Zij vrezen toename van sociale onveiligheid.

Bij de variant van de fietstunnel Koppeldijk is in de meedenksessie de suggestie gekomen om de watergang, die bij de aanleg van de A12 is onderbroken, weer te herstellen.

Op zowel de meedenk- als de heidesessie werd de keuze geplaatst in het bredere perspectief van het regionale fietsnetwerk. Op de heidesessie werd in eerste instantie een voorkeur uitgesproken voor een fietsbrug, maar in de discussie die volgde werd aangegeven dat er beter dient te worden gekeken naar de regionale fietsstructuur om hier een afgewogen oordeel te kunnen geven. Het Kwaliteitsteam ondersteunt deze suggestie.

--/--