

Zitting 1981–1982

Rijksbegroting voor het jaar 1982

17 100

Hoofdstuk XII
Departement van
Verkeer en Waterstaat

Nr. 71

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 14 mei 1982

Aangezien het mij bekend is, dat in de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat onlangs gesproken is over rijksweg 27-midden, meen ik er goed aan te doen u nader in te lichten omtrent enige punten in de **besluitvorming inzake Amelisweerd**, met name omdat in diverse publikaties de indruk wordt gewekt dat ik onvoldoende aandacht zou hebben geschonken aan de mogelijkheid rijksweg 27-midden niet aan te leggen en rijksweg 222 te verbeteren.

De door de Rijkswaterstaat op mijn verzoek opgestelde adviezen die inmiddels op grond van de Wet Openbaarheid van Bestuur naar buiten zijn gebracht, behandelen de consequenties van een aantal mogelijke oplossingen om het landgoed Amelisweerd te ontzien:

1. oplossingen bij het niet aanleggen van rijksweg 27-midden;
2. het instellen van éénrichtingsverkeer op zowel rijksweg 27 als rijksweg 222 door het benutten van 1 × 4 rijstroken in rijksweg 27 voor het zuid–noordverkeer en 1 × 4 rijstroken in rijksweg 222 voor het noord–zuidverkeer;
3. oplossingen met beperking van het dwarsprofiel van rijksweg 27 door enerzijds het «A28-verkeer» af te splitsen én te geleiden via rijksweg 222 en anderzijds het «rijksweg 12-verkeer» af te splitsen en te geleiden via rijksweg 222; rijksweg 222 zou in al deze situaties 70 à 75 000 mvt/etmaal moeten verwerken;
4. op dezelfde wijze als bij 3 is naar een oplossing gekeken met het leiden van het doorgaande A27-verkeer afkomstig uit resp. de richting Hilversum en Breda via rijksweg 222;
5. het beperken van het dwarsprofiel van rijksweg 27 door ter plaatse van de bakconstructie te faseren en gedurende de eerste periode te volstaan met 2 × 3 rijstroken, met een uitbreidingsmogelijkheid tot 2 × 4 rijstroken;

Bij het beoordelen van deze oplossingen is met name gekeken naar de consequenties voor het woon- en leefmilieu en de verkeersveiligheid, zulks uiteraard steeds in vergelijking met de nulvariant (handhaving van de huidige situatie). Voorts zijn in dit kader nader gezien:

- een beperking van de werkstroken ter weerszijden van de bak in rijksweg 27 zodat de breedte van de kapstrook van 83 m met ca. 20 m kan worden teruggebracht;
- het overplanten van bomen uit de kapstrook;
- het effect van de openstelling van de noordelijke randweg Utrecht;
- de wijze van uitvoering van de werken aan rijksweg 27.

Ten slotte is het rapport van de «Vrienden van Amelisweerd» en de daarin uitgewerkte variant voor een beperkte reconstructie van rijksweg 222 van nader commentaar voorzien.

Gezien het voorgaande wijs ik de opmerking dat er geen aandacht is besteed aan mogelijkheden om rijksweg 27 niet aan te leggen volstrekt van de hand. Voorts moge ik erop wijzen dat de nota's, die op grond van de Wet Openbaarheid van Bestuur naar buiten zijn gebracht, geen compleet beeld kunnen geven van al hetgeen in ambtelijk en bestuurlijk overleg aan de orde is geweest en is afgewogen, omdat er daarnaast een groot aantal besprekingen is gevoerd waarvan evenwel niets is vastgelegd, behoudens de in de verschillende nota's terug te vinden conclusies.

In het navolgende wil ik op een enkel punt nog wat nader ingaan zoals:

1. de factoren die een belangrijke rol hebben gespeeld bij het besluit;
2. mogelijkheden om rijksweg 222 om te bouwen;
3. de kosten van aanleg rijksweg 27-midden.

Ad 1

Uitgaand van een zo beperkt mogelijke uitvoering van de rijksweg 27-midden door de weg ten opzichte van het oorspronkelijk plan te versmallen en de breedte van de werkstroken te beperken, zijn doorslaggevend voor mijn keuze vóór aanleg de volgende belangrijke factoren:

- de ontlasting van rijksweg 222, welke thans is volbelast en daarnaast de mogelijkheid rijksweg 222 opnieuw zodanig in te richten, dat deze kan functioneren als stedelijke randweg;
- het ontlasten van het secundaire wegennet, met name de S9 (Maarn-Amersfoort) en de S10 (Maarsbergen-Amersfoort);
- het ontlasten van het stedelijke wegennet van Utrecht;
- een sterke verbetering van de verkeersveiligheid en het woon- en leefmilieu.

Er wordt wel gesteld dat door de afname van de groei van het verkeer de aanleg van dit weggedeelte niet meer nodig is. Hoewel er sprake is van een afnemende groei van het verkeer, waarmee overigens in de prognoses in het SVV rekening is gehouden, blijkt ook dat de verkeersintensiteiten in Utrecht sneller zijn gegroeid in de afgelopen periode dan in de rest van het land, zodat thans reeds sprake is van verkeersproblemen. De gehanteerde prognoses zijn aan de voorzichtige kant. Wordt rijksweg 27 niet aangelegd dan zal de druk op de bovengenoemde wegen nog toenemen, zeker op rijksweg 222 als in 1986 rijksweg 28 tussen Utrecht en Amersfoort is opengesteld. Afgezien van een groei zijn de problemen met de thans aanwezige intensiteiten reeds zo groot dat de aanleg van dit wegvak gerechtvaardigd is. Zo zal als rijksweg 28 gereed is aanmerkelijk meer vrachtverkeer van rijksweg 222 gebruik maken. Dat zal vooral ook voor de geluidhinder 's nachts consequenties kunnen hebben.

Ad 2

Bij de reeds genoemde en door mij overwogen alternatieve oplossingen is een mogelijke ombouw van rijksweg 222 mede in beschouwing genomen. Een reconstructie van rijksweg 222 als voorzien door de «Vrienden van Amelisweerd» en beschreven in het rapport «De andere weg» met enkele marginale verbeteringen van rijksweg 222, maar met handhaving van de huidige capaciteit met 2 × 2 rijstroken biedt geen enkel soulaas voor

oplossing van de bovenomschreven problemen, terwijl tevens nieuwe langdurige procedures moeten worden doorlopen. Een reconstructie van rijksweg 222 tot 2×3 of 2×4 rijstroken zou uit een oogpunt van afwikkeling en veiligheid eerder in aanmerking komen. Tegen een dergelijke reconstructie kwamen echter de volgende zwaarwegende bezwaren naar voren:

- het woon- en leefmilieu langs rijksweg 222 zullen ondanks de hoge kosten voor reconstructie van rijksweg 222 niet voldoende worden verbeterd. Deze situatie zal na het gereedkomen van de A28 nog ernstiger worden. De omwonenden van rijksweg 222 zullen, ook in de toekomst, ernstige hinder van met name het doorgaande zware nachtelijke vrachtverkeer blijven ondervinden;

- rijksweg 222 zal de functie als stedelijke ringweg ten gevolge van de overbelasting en vormgeving van de aansluitingen onvoldoende kunnen vervullen. De gewenste ontlasting van het stedelijk wegennet van Utrecht vindt dan niet plaats;

- een reconstructie van rijksweg 222 is alleen mogelijk als daarvoor nieuwe procedures worden doorlopen. Deze procedures zullen opnieuw 10 jaar kunnen duren;

- indien ondanks alle nadelen gekozen zou worden voor een reconstructie van rijksweg 222 tot 2×3 of 2×4 rijstroken dient met een gecompliceerde bouw en hoge kosten rekening te worden gehouden. In rijksweg 222 komen bochten met een straal van 350 m en 500 m voor (een bocht in rijksweg 12 bij Bodegraven, met een boogstraal van 500 m werd in de afgelopen jaren verbeterd aangezien ter plaatse vele ongevallen plaatsvonden). Reconstructie en verbetering van deze bochten maken de amovering van enige bebouwing noodzakelijk. De kosten worden geraamd op f 150 à f 200 mln.

Ad 3

Er zijn in dit verband naar ik heb vernomen ook vragen gerezen over de relatief hoge kosten voor de aanleg van het betreffende gedeelte van rijksweg 27. In de loop van de laatste 10 jaren zijn de kosten die geraamd werden voor de uitvoering van rijksweg 27 beoosten Utrecht aanzienlijk gestegen. Werd in 1970 voor de realisering van dit wegvak (exclusief de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd) een bedrag geraamd van f 70 mln., in 1982 bedroeg dit f 187 mln.

Behalve de prijsstijgingen gedurende de lange periode dat aanleg van de weg door acties werd vertraagd vormden ook de kostenstijgingen een belangrijke factor die leidde tot dit hogere bedrag. Deze kostenstijgingen kwamen voort uit planwijzigingen die vooral gericht waren op het tegemoet komen aan wensen op het gebied van de landschappelijke inpassing en met betrekking tot het sparen van het milieu. Gedacht kan hierbij worden aan de verdiepte ligging met een bakconstructie en aan de smalle werkstroken in het bos. De kosten voor rijksweg 27-midden inclusief gedeelten van de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd bedragen f 235 mln., waarvan nog f 85 mln. moet worden besteed.

Uit het voorgaande blijkt dat aan alle mogelijke oplossingen voor de problematiek rond rijksweg 27 ruim voldoende aandacht is geschonken.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
H. J. Zeevalking