

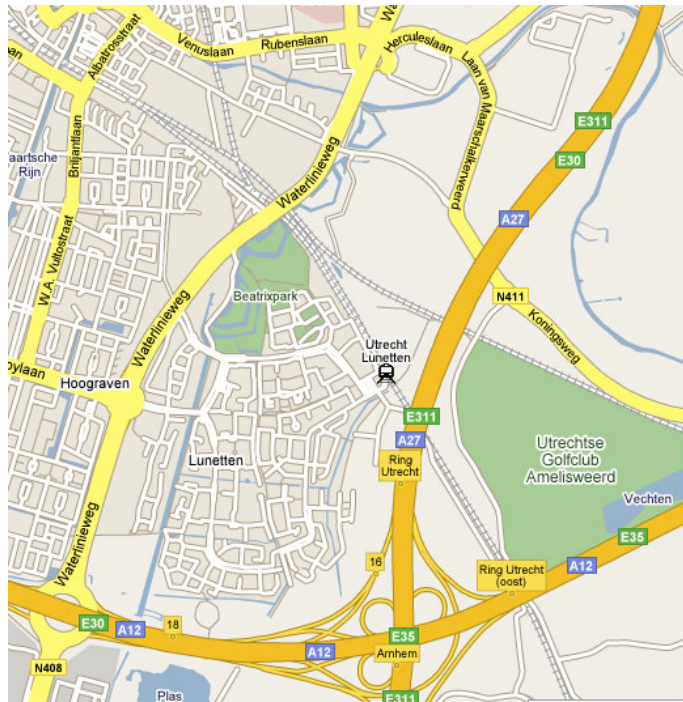
Inspraak startnotitie A27 Lunetten - Rijnsweerd

Het traject van de A27 dat Rijkswaterstaat (RWS) voornemens is te verbreden ligt gedeeltelijk ten oosten van de Utrechtse woonwijk Lunetten. De A27 zorgt er samen met de A12, de Waterlinieweg en het spoor Utrecht-Geldermalsen, voor dat de 11.750 inwoners van de wijk Lunetten geheel ‘omsingeld’ zijn door infrastructuur.

Op werkdagen passeren er 176.000 voertuigen de A27 en 104.000 de A12. Daarbij passeren er op de Waterlinieweg ook nog eens 54.000 voertuigen¹. De afstand van de A27 en overige infrastructuur tot de bebouwing varieert van 50 tot *maximaal* 600 meter (centrum Lunetten).

Het Bewoners Overleg Lunetten (BOL) is een stichting die zich inzet voor de bewonersbelangen van de wijk Lunetten. Uit een enquête van het BOL is gebleken dat de luchtkwaliteit momenteel de grootste zorg is van de bewoners². Daarnaast krijgt het BOL vaak klachten over het geluid van de snelwegen dat door de gehele wijk is te horen.

Uit rapporten van de gemeente, provincie en het RIVM is gebleken dat de wettelijke luchtkwaliteits- en geluidsnormen langs de rondwegen (inclusief A27) en in de wijk worden overschreden. Elke vorm van verkeerstoename zal er dan ook voor zorgen dat de normen nog meer zullen worden overschreden.



De startnotitie van RWS voorspelt als resultaat van de capaciteitsuitbreiding een verbeterde doorstroming bij een geringe toename van de verkeersintensiteit. Het is echter de vraag of die toename wel zo gering zal zijn. Immers, een capaciteitsuitbreiding is over het algemeen vaak aanleiding tot nog meer autoverkeer op dit wegvak; het toegenomen aanbod genereert een toegenomen gebruik. Mede hierdoor lijkt de voorspelde verkeersintensiteit van 96.000 voertuigen per etmaal in 2020 erg laag. Voortzetting van de groei tussen 2000 en 2004, zou bijvoorbeeld een intensiteit van 110.000 voertuigen per etmaal opleveren in 2020. Deze verkeerstoename wordt niet gecompenseerd door een substantiële verkeersafname op andere trajecten, noch tot mindere milieuhinder langs andere trajecten (sluiproutes zijn niet van toepassing).

Het *niet* uitbreiden van de A27 leidt anderzijds niet tot een substantiële extra groei van het wegverkeer op andere trajecten, want daar biedt de capaciteit van het onderliggende wegennet de ruimte niet voor. *Wel* zal behoud van de huidige situatie ertoe leiden dat meer mensen gaan zoeken naar alternatieve vervoersvormen en zoeken naar mogelijkheden om op dit traject minder te hoeven reizen.

¹ Bron: Rapport Luchtkwaliteit 2004, gemeente Utrecht, juni 2005.

² Zie <http://www.lunetten.nl/bol/vragen/uitslag.html>

Toename van de doorstroming zal direct leiden tot een toename van de geluidsoverlast. Door toename van het aantal passages zal op termijn ook de luchtvervuiling verder toenemen en dat terwijl de milieunormen al worden overschreden.

Deze milieuoverlast kan niet of nauwelijks beperkt worden door verhoging van geluidsschermen: ze kunnen nauwelijks verder verhoogd worden *en* het geluid en de luchtverontreiniging gaan er -mede door de reeds grote wegbreedte - volledig overheen de wijk in (slechts volkomen overkappen en afdichten van de A12 en A27 zou hiertegen soelaas kunnen bieden).

Aanbevelingen voor de Milieu Effect Rapportage (MER):

1. De extra verkeersaantrekking en de gevolgen voor zowel doorstromend verkeer (op korte termijn) en voor te verwachten stilstaand en filerijgend (op iets langere termijn) dienen meegenomen te worden in de MER: dit zowel in het onderzoek naar de effecten van de voorgenomen capaciteitsuitbreiding van de A27 als bij de beslissing hierover;
2. Graag zagen wij ook een MER-analyse die uitgaat van het scenario van lineaire groei van de verkeersintensiteit tot 110.000 motorvoertuigen per etmaal in 2020;
3. In de startnotitie wordt voor het traject enkel uitgegaan van een snelheid van 100 km per uur. Ook andere snelheden (bijvoorbeeld 80 km/uur) dienen in de MER te worden meegenomen;
4. In de startnotitie wordt in het kader onderaan pagina 26 het voornemen geuit om een toekomstige gedifferentieerde kilometerprijs mee te nemen in de analyses van de MER. Graag zien wij ook een gelijkwaardige MER-analyse waarin de invloed van dit hypothetische prijsbeleid geheel wordt weggelaten. Dit geeft duidelijkheid over de bijdrage van dit prijsbeleid aan het totaalbeeld van de analyse. Hetzelfde geldt voor eventuele hypothesen over toekomstige technologische verbeteringen van auto's, asfalt, etc.;
5. In de MER dient als uitgangspunt te worden genomen dat de voorkeursalternatieven voldoen aan de huidige milieunormen (reductie luchtvervuiling en geluidsoverlast)³. Het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) zou daarbij een verbetering ten opzichte van deze milieunormen moeten betekenen;
6. Om de overschrijding van de normen goed te kunnen vastleggen bepleit het BOL dat er lucht- en geluidsmetingen worden verricht in de wijk Lunetten. Op deze wijze kan er een toetsing van de (tot nog toe alleen maar) theoretische modellen plaatsvinden en kunnen tevens de effecten van een eventuele wegverbreding op concrete wijze worden getoetst;
7. Er dient rekening te worden gehouden met de cumulatieve effecten van alle wegen en spoorwegen (en toekomstplannen daarvoor) die Lunetten omringen;
8. Lunetten heeft slechts 1 ontsluitingsweg. We zouden graag zien dat ook de risico's die gepaard gaan met ernstige ongelukken op de A27 en A12 meegenomen worden in de studie.

Bewoners Overleg Lunetten, werkgroep Lucht en Geluid, 19 december 2006

³ Zie Uitspraak Raad van State zaaknummer 200407748/1 inzake de "Plusstrook A27 Utrecht-Noord - knooppunt Eemnes".