

PROVINCIALE VERKIEZINGEN: STANDPUNTEN VAN PARTIJEN OVER VERBREIDING A27

STANDPUNTEN VAN PARTIJEN IN ZWART ONS COMMENTAAR IN GROEN

50PLUS

Geen verbreding van de A27.

Een volledige verbreding is in de huidige situatie en gezien de economische groei ook in een toekomstige situatie niet nodig. Wat tijdens de spits voor stremming zorgt is de aansluiting van de A28 op de A27. Voor het overige zijn files incidenteel.

Door een snelheidsverlaging naar 80 km/uur is het weven beter uit te voeren en is de negatieve invloed van de snelweg op de leefomgeving aanzienlijk minder.

De daarvoor gereserveerde 1,2 miljard kan beter worden besteed aan onderhoud van provinciale wegen en vrij liggende fietspaden om de veiligheid en toegankelijkheid te bevorderen.

- 1. Het budget is maximaal 1,1 miljard euro (1120 miljoen euro om precies te zijn).*
- 2. Overschrijding van dit budget is niet mogelijk.*
- 3. Met dit bedrag moeten alle maatregelen gerealiseerd worden.*
- 4. Dus ook het 'dak op de bak' van Amelisweerd. Eerder is hiervoor een bedrag van 60 miljoen euro genoemd.*
- 5. Ook is in de 1,1 miljard begrepen de 15 miljoen euro voor bovenwettelijke maatregelen.*
- 6. Let wel: Het budget is wel exclusief de aanpak van de Noordelijke Randweg Utrecht!*

Denk aan verlichting van fietspaden parallel aan provinciale wegen en oversteekplaatsen voor ouderen, kinderen en minder validen. Meer investeren in openbaar streekvervoer. Er is al genoeg natuur en bos opgeofferd aan asfalt.

Een goed streven. Vergeet hierbij niet ook te kijken naar de negatieve impact van het autoverkeer op de leefomgeving.

Bijvoorbeeld bij de wijken Lunetten en Hoograven. Hier worden de geluidsnormen nu al overschreden en is er so wie so een geluidssanering nodig: de geluidsmuren moeten hoger ook al worden de wegen niet verbreed.

CDA

Een belangrijke voorwaarde om economische topregio te blijven, is het voorzien in een goede bereikbaarheid, zeker op plaatsen waar de verkeersdrukke toeneemt.

- 1. Een goede bereikbaarheid, met verminderen van de verkeersdruk (die zich slechts op spitsmomenten en vooral enkel in de avondspits voordoet) is voor de regio en stad goed te realiseren via een modern regionaal fiets- en OV-netwerk (o.a. met sneltrams).*
- 2. Dé grootverbruiker van de Ring is de regio: 65% van het verkeer op de Ring heeft Utrecht of de directe omgeving als herkomst en/of bestemming. Het gaat om inwoners van Utrecht en de omliggende gemeenten.*
- 3. Andere Europese steden met vergelijkbare situatie zijn ons al voor gegaan en laten zien dat een modern regionaal fiets- en OV-netwerk effectief is.*

Bij toename van fijnstof en geluidsoverlast wil het CDA met betrokken partijen en overheden tot passende oplossingen komen.

Omdat bij de wijken Lunetten en Hoograven de geluidsnormen nu al worden overschreden is er zo wie zo een geluidssanering nodig: de geluidsmuren moeten hoger. Bij verbreding van de A27 en A28 moeten de muren nog hoger. Vooral bij de wijk Hoograven gaat dit ten kosten van de leef sfeer van de aanwonenden.

Alleen maatregelen aan de bron zijn effectief tegen fijnstof: minder autorijden, lagere snelheid, schonere auto's. Geluidsmuren e.d. helpen daar niet.

Passende oplossingen zijn:

- 1. Niet meer verbreden dan nodig is: liever helemaal niet, anders maximaal 2x6 binnen de bak.*
- 2. deels ontweven van de rijbanen*
- 3. Een maximumsnelheid van 80 km/uur.*
- 4. 2/3 van de gebruikers tijdens de spits is regionaal of stedelijk verkeer: geef hen andere comfortabele mogelijkheden voor woon-werkverkeer.*

CHRISTENUNIE

De ChristenUnie vindt verbreding van de huidige 'bak van Amelisweerd' ongewenst. Het heeft onze voorkeur om zo veel mogelijk rijstroken te realiseren binnen de huidige 'bak': hier is absoluut nog winst te behalen.

Bovendien is verbreding van de bak technisch erg lastig en daardoor uiterst kostbaar.

- 1. Niet de verbreding van de bak in Amelisweerd is technisch erg lastig. Wel de drie foliebakken gemaakt met waterkerend folie tussen de bak van Amelisweerd en knooppunt Lunetten.*
 - a. Voorlopig worden hier technieken gebruikt die afzonderlijk weliswaar eerder toegepast zijn maar nog nooit in combinatie en nog nooit in deze situatie. Het advies van ingenieurs is dan ook om de in theorie bedachte combinatie van technieken eerst ergens in de praktijk te testen.*
 - b. Het gevaar zit hem vooral in de grote kans op beschadiging van het folie. Dit kan door teveel opwaartse druk van het grondwater of doordat het folie wordt geraakt. Gevolg: de snelweg wordt een kanaal.*
 - c. Onduidelijk is de precieze ligging van het folie op delen van het traject.*
 - d. Onduidelijk is de kwaliteit van de grond. Bij het bouwen van de het viaduct Nieuwe Houtenseweg is gebleken dat de grond slechte delen (klei) bevat. Dit vormt een extra risico voor de genoemde waterschade.*
 - e. De verbreding in deze drie bakken kost enorm veel tijd. Bij normale werktijden (5x8 uur) 4 jaar, schat men.*

Mocht het Rijk toch de 'bak' willen verbreden, dan wil de ChristenUnie bij Amelisweerd een overkapping.

Een overkapping is begroot op ongeveer 60 miljoen euro. Zowel bij een keuze van wel als geen verbreding kunnen deze gelden beter worden uitgegeven aan beschermende maatregelen voor bewoners. Denk hierbij juist aan bewoners in de buitengebieden.

D66

D66 wil, naast een sterk OV en een goed fietsnetwerk, ook knelpunten op het wegennet oplossen. Files zijn slecht voor de economie. Uit diverse onderzoeken blijkt echter dat het knelpunt op de A27 kan worden opgelost zonder de 'bak van Amelisweerd' te verbreden.

Voorwaarde is dat de snelheid naar 80 km/uur gaat. Dan duurt uw reis slechts 8 seconden langer, wordt Amelisweerd niet verder aangetast en verbetert de luchtkwaliteit aanzienlijk. En het scheelt het Rijk een half miljard euro
Dit is een reëel scenario en een passend antwoord om in de toekomst de kwaliteit van de mobiliteit en de leefomgeving op een goed peil te houden.

Als dit kabinet de verbreding toch doorzet, maakt D66 zich hard voor een goede inpassing en een verbetering van de leefkwaliteit in de omgeving.
Omdat bij de wijken Lunetten en Hoograven de geluidsnormen nu al worden overschreden is er so wie so een geluidssanering nodig: de geluidsmuren moeten hoger. Ook zonder verbreding kan de huidige inpassing nog zoveel beter. Laten wij daar minimaal aan werken.

*In juli 2012 is de geluidswetgeving voor snelwegen veranderd. Nieuw is dat er nu ook geluidsmaatregelen getroffen moeten worden als er aan een weg niets verandert maar het op diezelfde weg wel drukker is geworden. Dan moet er sanering plaatsvinden.
bron: Voorkeursvariant Ring Utrecht, juni 2014*

GROENLINKS

GroenLinks is tegen de kostbare verbreding van de bak waar de A27 Amelisweerd doorsnijdt. Het geld kan volgens GroenLinks beter besteed worden aan een modern regionaal fiets- en OV-netwerk (o.a. met sneltrams).

Let wel: staar je niet blind op sneltrams. Hiervoor zijn inmiddels goede, flexibele, goedkoper en sneller te realiseren alternatieven.

Een derde deel van het autoverkeer op de Utrechtse ring is regionaal.

Het ministerie schrijft in haar document Voorkeursvariant Ring Utrecht, juni 2014 : " Toch is dit doorgaande verkeer slechts één derde van het totaal aan auto's op de Ring. Dé grootverbruiker is de regio: 65% van het verkeer op de Ring heeft Utrecht of de directe omgeving als herkomst en/of bestemming. Het gaat om inwoners van Utrecht en de omliggende gemeenten.(...)"

Binnen de bak is nog ruimte voor extra rijstroken, en met een verlaging van de snelheid passen er nog eens twee rijstroken bij. Verbreding van de bak schaadt het landgoed Amelisweerd, dat een belangrijk groen recreatiegebied voor de stad Utrecht is. Verbreding van de bak is vanwege de verdiepte ligging onevenredig kostbaar.

Niet de verbreding van de bak in Amelisweerd is technisch erg lastig. Wel de drie bakken gemaakt met waterkerend folie tussen de bak van Amelisweerd en knooppunt Lunetten.

- a. Voorlopig worden hier technieken gebruikt die afzonderlijk weliswaar eerder toegepast zijn maar nog nooit in combinatie en nog nooit in deze situatie. Het advies van ingenieurs is dan ook om de in theorie bedacht combinatie van technieken eerst ergens in de praktijk te testen.*
- b. Het gevaar zit hem vooral in de grote kans op beschadiging van het folie. Dit kan door teveel opwaartse druk van het grondwater of doordat het folie wordt geraakt. Gevolg: de snelweg wordt een kanaal.*
- c. Onduidelijk is de precieze ligging van het folie op delen van het traject.*
- d. Onduidelijk is de kwaliteit van het de grond. Bij het bouwen van de het viaduct Nieuwe Houtenseweg is gebleken dat de grond slechte delen (klei) bevat. Dit vormt een extra risico voor de genoemde water schade.*
- e. De verbreding in deze drie bakken kost enorm veel tijd. Bij normale werktijden (5x8 uur) 4 jaar.*

Het Centraal Planbureau heeft becijferd dat de kans groot is dat het project de maatschappij meer geld kost dan dat het maatschappelijk oplevert in de vorm van minder files.

Gezien de werkelijke economische ontwikkeling is dit een reëel scenario.

- a. *Het huidige plan Ring Utrecht is gebaseerd op de topjaren van economische groei.*
- b. *Voorlopig laat het zich aanzien dat deze top niet nogmaals wordt bereikt.*
- c. *Minimaal kan enkele jaren worden gewacht met het nemen van een besluit om beter te beoordelen in welke richting de economie zich ontwikkelt en of een uitbreiding van de snelweg eigenlijk wel nodig is.*

Tenslotte, een verbrede bak met handhaving van de snelheid leidt tot meer geluidsoverlast en luchtverontreiniging voor alle woonwijken in Oost-Utrecht.

1. *Omdat bij de wijken Lunetten en Hoograven de geluidsnormen nu al worden overschreden is er so wie so een geluidssanering nodig: de geluidsmuren moeten hoger.*
2. *Zowel bij een keuze van wel als geen verbreding kunnen deze gelden beter worden uitgegeven aan beschermende maatregelen voor bewoners. Denk hierbij juist aan bewoners in de buitengebieden.*
3. *Ook zonder verbreding kan de huidige inpassing nog zoveel beter. Laten wij daar minimaal aan werken.*

PARTIJ VOOR DE DIEREN

De partij voor de dieren is tegen de verbreding van de a27 bij het natuurgebied amelisweerd.

Het gaat hier niet alleen om een verbreding bij het natuurgebied. Ook twee knooppunten, namelijk lunetten en rijnsweerd en de a12 ten zuiden van utrecht worden fors uitgebreid. Evenals de A27 langs de wijk Voordorp, ten Noorden van knooppunt Rijnsweerd

de verbreding naar twee keer zeven rijstroken gaat ten koste van de omliggende natuur. amelisweerd is een belangrijk natuurgebied dat niet nog verder mag worden aangetast.

daarnaast zullen de effecten op lucht en geluid nadelige gevolgen hebben voor de leefbaarheid van het gebied en voor de gezondheid van omwonenden.

er zijn veel betere oplossingen voor het fileprobleem. wij pleiten voor het stimuleren van milieuvriendelijker vervoer en voor het terugdringen van woon-werkverkeer.

Hier valt niets op af te dingen.

Het terugdringen van woon-werkverkeer is vooral nodig tijdens de huidige spitstijden. Met 15% ontsplitsen blijft de huidige capaciteit van de weg ook bij hogere economische groei voldoende.

PVDA

De PvdA wil het netwerk van autowegen niet vergroten ten koste van het landschap en de natuur; we zoeken het in het beter benutten van de bestaande wegen.

Deze gedachtegang komt overeen met de door de regering omarmde zgn. Ladder van Verdaas. Met dit keuzemodel wordt eerst bekeken hoe bestaande middelen (dus ook

alternatieven voor autovervoer) beter kunnen worden benut alvorens te kiezen voor uitbreiding.

Het middel van variabele gebruikstarieven, dal en spitsprijzen, is een beproefd middel om dit te bereiken. De ervaring is dat hiermee 40% van de reizigers kiest voor het reizen met de auto buiten de spits. Meer dan voldoende om in de toekomst met de huidige capaciteit te kunnen volstaan. Hiervoor is slechts een reductie van het autoverkeer tijdens de spits van 15% nodig.

Verbetering van de doorstroming van het verkeer op de A27 vinden wij een goed idee en daar zijn diverse mogelijkheden voor. De aanpak van de Noordelijke Randweg Utrecht vinden we nu het belangrijkste.

Het aanpassen van het verkeerssysteem (b.v. meer rijstroken) leidt slechts op korte termijn tot een verbetering. Een weg die voor vlotte doorstroming zorgt is zeer aantrekkelijk voor de gebruiker. Al snel zal het verbeterde systeem weer vollopen en keren oude problemen weer terug. De doorstroming is effectiever te bestrijden via middelen als ontspitsen en alternatief comfortabel vervoer.

En ook het meer en beter gebruikmaken van de fiets en het openbaar vervoer.

Een beter gebruik kan alleen door een aanbod dat aansluit op de vraag. Dit is nu nog niet het geval.

Bij de A27 zoeken we de oplossing binnen de bestaande tunnelbak. Mocht een verlaging van de maximumsnelheid ter plekke van 100 km/u naar 80 km/u daarbij noodzakelijk zijn, dan is de PvdA daar voorstander van.

Realisatie van de verbreding binnen de bak is mogelijk. Dit heeft het bureau Witteveen en Bos onderzocht. Een compromis is wel nodig. Namelijk dat de maximum snelheid omlaag wordt gebracht naar 90 of 80 km/uur. Met deze eenvoudige maatregel die juist past bij een stedelijke snelweg is nog veel meer voordeel te behalen: minder gigantische maatregelen tegen het geluid, minder vervuilde lucht en betere verkeersdoorstroming zoals gewenst is. Tot slot is het ook hierbij mogelijk om een veilige weg aan te leggen doordat het zgn. weven ook dan niet meer aan de orde is.

PVV

Vreemd thema, want de provincie gaat er niet over, ook al zou ze het willen.

Het is in het geheel geen vreemd thema voor de provincie. Ook al is het de minister die uiteindelijk een besluit neemt. Het proces van het uitzoeken van hoe de weg er uit moet zien en hoe omgegaan moet worden met de gevolgen voor de omgeving wordt in overleg met de provincie en de betreffende gemeenten uitgevoerd. Wel of geen steun van de provincie is een belangrijke factor in het besluit van de minister.

Daarom zijn de provinciale verkiezingen van groot belang. Tot nu toe heeft de VVD een belangrijke stem. De provinciale VVD bestuurders ondersteunen de VVD minister. Wanneer de verkiezingen het bestuurlijke roer in handen geven van andere partijen dan PVV, CDA of VVD, dan is de ondersteuning minder.

De roep vanuit de provincie om de verbreding te beperken tot 2x6 zonder verbreding van de bak en zonder risicovolle werken aan het folie bij Lunetten zal eindelijk kunnen doorklinken in Den Haag.

De verbreding levert een betere doorstroming op van het verkeer, waardoor er minder verkeer in de stad zal zijn.

Eén derde van het verkeersaanbod tijdens de spits komt vanuit de stad Utrecht. Verbreding van de snelweg heeft het effect dat het verkeer zich meer gaat concentreren in de spits. De stedelijke toegangswegen, zoals 't Goylaan, de Brennerbaan en de Waterlinieweg kunnen niet nog meer worden verbreed. Gevolg is dat deze tijdens de spits dichtslibben. Hoewel het verkeer op de snelweg door kan rijden staat het in de wijken stil. De concentratie van uitstoot door stilstaand en optrekkend verkeer komt nog dichterbij in de wijk. Bovendien kan het in de wijk moeilijker verwaaien dan op de snelweg.

Voor de luchtkwaliteit is doorrijden ook beter dan stilstaan. Onderdeel van het plan is dat de A27 over maar liefst 250 meter een overkapping krijgt waarop natuur wordt aangelegd. Er ontstaat een brede, groene entree van de stad naar landgoed Amelisweerd. Geweldig.

Het zogenaamde groene dak wordt niet meer dan 249 meter. Dat is geen toeval. Hierdoor valt de overkapping niet onder de tunnelwet waardoor er minder maatregelen nodig zijn m.b.t veiligheid voor het verkeer en het verwerken van de uitstoot van vervuilende stoffen. De uitgangen van de tunnel werken als een schoorsteen. Hier komt geconcentreerd de vuile lucht uit. Toevallig ter hoogte van de sportvelden van Kampong en de atletiekverenigingen. Verder kunnen op een tunnelbak ook geen grote bomen groeien, zoals nu in het bos.

Minder geluid in Amelisweerd en

Voor de hoeveelheid geluid waarmee de omgeving belast wordt zijn normen. Hoe meer geluid hoe meer maatregelen. Hoe minder geluid hoe minder maatregelen. Welke maatregel dan ook. De tunnel zal niet meer geluid tegenhouden dan wettelijk minimaal vereist wordt.

Met andere woorden: de geluidsbelasting zal in de toekomst niet anders worden dan dat het nu is.

door extra natuurcompensatie per saldo veel meer natuur (4 ha extra!).

De natuur die door de uitbreiding verloren gaat heeft een hoge waarde. Gezonde bomen van 100 jaar oud, die een levensverwachting hebben van nog eens honderd jaar, worden gekapt. Volgens de wet geldt bij compensatie van natuur dat deze eenzelfde waarde vertegenwoordigt als hetgeen verloren gaat. In dit geval wil dat zeggen dat iedere hectare verloren Amelisweerd gecompenseerd moet worden met 1,7 hectare. Het probleem is alleen: waar zijn gronden rondom Amelisweerd waarop je kunt compenseren zonder andere waardevolle natuur te vernietigen. Anders moet deze ook weer worden gecompenseerd. Voorlopig nog een hele kluit om de compensatie te realiseren.

Landgoeddeskundige Simon Klingen zei dan ook dat de activisten de natuur gijzelen. Wie bereid is de oogkleppen af te werpen en naar de feiten te kijken kan niet tegen dit plan zijn. Autoliefhebbers niet. Natuurliefhebbers niet.

Bij meneer Klingen hoort een geschiedenis. Hij heeft ooit een plan ingebracht voor een rigoureuze aanpassing van Amelisweerd. Deze opdracht heeft hij nooit gekregen omdat er nauwelijks voorstanders waren voor zijn plannen.

SGP

De SGP is niet tegen de verbreding van de A27 als blijkt dat dit vanwege de verkeersdruk nodig is.

Volgens de prognose passend bij de huidige en op korte termijn verwachte economische groei zal de uitbreiding geen maatschappelijke baten opleveren. Het Centraal Planbureau heeft de minister geadviseerd om een besluit vijf jaar uit te stellen. Dan is er mogelijk beter zicht op of een uitbreiding gerechtvaardigd is.

Het feit dat de tweede Maasvlakte in Rotterdam gerealiseerd gaat worden, betekent in ieder geval een flinke verhoging van die verkeersdruk. In dat geval moet er de mogelijkheid van verbreding van de A27 zijn.

Er is geen enkele relatie tussen de Maasvlakte en de Ring Utrecht.

Wel moet het natuurgebied Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard blijven en moet de verbreding, als het kan, binnen de bestaande 'bak' blijven.

Realisatie van de verbreding binnen de bak is mogelijk. Dit heeft het bureau Witteveen en Bos onderzocht. Een compromis is wel nodig. Namelijk dat de maximum snelheid omlaag wordt gebracht naar 90 of 80 km/uur. Met deze eenvoudige maatregel die juist past bij een stedelijke snelweg is nog veel meer voordeel te behalen: minder gigantische maatregelen tegen het geluid, minder vervuilde lucht en betere verkeersdoorstroming zoals gewenst is. Tot slot is het ook hierbij mogelijk om een veilige weg aan te leggen doordat het zgn. weven ook dan niet meer aan de orde is.

VVD

De provincie Utrecht is op het vlak van vervoer de draaischijf van Nederland. De VVD steunt het aanpakken van knelpunten in de doorstroming. Dat zorgt ervoor dat we onze welvaart behouden in de internationale concurrentie.

Met de huidige en in de nabije toekomst te verwachten groeicijfers werkt de draaischijf van Nederland uitstekend. Eventuele beperkte groei, wat zich vooral tijdens de spits voordoet kan op andere wijze worden opgevangen (ontspitsen, comfortabel en betrouwbaar regionaal openbaar vervoer voor woon-werkverkeer). Dit is grootstedelijk waardig en staat internationale concurrentie niet in de weg. Andere gelijkwaardige grote Europese steden hebben dit al bewezen.

Welvaart hebben we nodig om bijvoorbeeld onze prachtige landschappen te onderhouden.

Minder vervuilend en minder ruimte innemend verkeer voorkomt vernietiging van de landschappen. Voorkomen is beter dan genezen.

De VVD is blij dat het Rijk inmiddels heeft besloten de A27 te verbreden.

Een besluit is nog steeds niet genomen. Het plan is nog steeds in een onderzoeksfase. Wel is het zo dat de huidige minister, zonder naar nut en noodzaak te kijken, het voornemen heeft om tot verbreding te besluiten.

De provincie werkt hierbij nauw samen met het Rijk en de gemeente.

Er is in die zin samenwerking dat de VVD gedeputeerde en de VVD minister het met elkaar eens zijn en elkaar ondersteunen om een verbreding van 2x7 banen te realiseren. Hierin zijn zij compromisloos. De gemeente Utrecht pleit als compromis om niet verder te gaan dan 2x6 zonder verbreding van de bak.

Met omwonenden is overlegd over de maatregelen die de overlast beperken.

Er is niet overlegd met omwonenden. Op aandrang van vooral Laat Lunetten Niet Stikken zijn bewoners uiteindelijk geconsulteerd.

Dit heeft er toe geleid dat de prioriteit is aangepast. Onder voorwaarden ligt het accent op extra geluidsmaatregelen bij eventuele hotspots wanneer de reguliere maatregelen niet voldoen. Voldoet een hotspot niet aan de voorwaarden, dan worden er als compensatie meer (toeristische) fietspaden in de provincie aangelegd. Iets wat voor bewoners totaal geen prioriteit heeft.

De verbreding van de A27 wordt ingepast in het landschap en er komen extra hectares natuur, onder andere op de overkapping.

De natuur die door de uitbreiding verloren gaat heeft een hoge waarde. Gezonde bomen van 100 jaar oud, die een levensverwachting hebben van nog eens honderd jaar, worden gekapt. Volgens de wet geldt bij compensatie van natuur dat deze eenzelfde waarde vertegenwoordigt als hetgeen verloren gaat. In dit geval wil dat zeggen dat iedere hectare verloren Amelisweerd gecompenseerd moet worden met 1,7 hectare. Het probleem is alleen: waar zijn gronden rondom Amelisweerd waarop je kunt compenseren zonder andere waardevolle natuur te vernietigen. Anders moet deze ook weer worden gecompenseerd. Voorlopig nog een hele kluit om de compensatie te realiseren.

Op de overkapping kunnen geen grote of hoge bomen groeien, zoals in het bos.

SP

De regering probeert ten koste van alles de verbreding van de A27 naar tweemaal zeven rijstroken door te drukken. Dit gaat ten koste van de prachtige natuur bij Amelisweerd en zeker ook ten koste van de gezondheid van de omwonenden. Het ergste is dat alternatieve onderzoeken hebben uitgewezen dat die tweemaal zeven rijstroken helemaal niet nodig zijn. Tweemaal zes stroken, gecombineerd met een maximumsnelheid van 80 km/u op die plek kan ook.

Klopt. Zie commentaar bij andere partijen