

Vergaderjaar 2019–2020

**35 300 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2020**

**Nr. 118**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 augustus 2020

Tijdens het Algemeen Overleg MIRT op 25 juni jl. (Kamerstuk 35 300 A, nr. 115) heeft de Vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Water mij gevraagd de conclusies en daarbij behorende argumenten van Rijkswaterstaat op het SUUNTA rapport aan uw kamer toe te sturen.

In september 2019 is de door bureau SUUNTA, in opdracht van de Kerngroep Ring Utrecht (KRU) onderzochte variant aan mijn ministerie aangeboden. Hierop heeft de Kerngroep in oktober 2019 een reactie ontvangen, nadat deskundigen binnen Rijkswaterstaat de verkeersveiligheid en de technische maakbaarheid/inpasbaarheid van de variant hebben beoordeeld.

De door SUUNTA onderzochte variant bevat qua verkeersveiligheid diverse ongewenste situaties. De belangrijkste bevindingen zijn dat in de SUUNTA variant op delen van het tracé sprake is van smalle rijstroken en er vluchtstroken ontbreken. Daarnaast ontbreekt de bermbeveiliging in de tussenberm, de rijbanen zijn hierdoor niet fysiek van elkaar gescheiden door een geleiderail. Tevens is in de buitenberm de noodzaak van het toepassen van barrières i.p.v. de gewenste flexibele geleiderail<sup>1</sup>. Ook zijn de lengtes voor het samenvoegen van verkeer te kort. Als laatste bevinding wordt gewezen op een ongewenst weefvak in de boog van knooppunt Lunetten waardoor er onvoldoende zicht op de mede weggebruikers ontstaat. De opeenstapeling van bovengenoemde ongewenste veiligheidsissues leidt tot de conclusie dat de variant als geheel als onvoldoende verkeersveilig wordt beschouwd.

<sup>1</sup> Geleiderails zijn verkeersveiliger omdat ze kunnen uitbuigen, waardoor de energie van de impact van een aanrijding voor een deel geabsorbeerd wordt, in tegenstelling tot betonnen barrières, die niet kunnen uitbuigen.

Naast de bevindingen op verkeersveiligheid, zijn er ook bevindingen gedaan op de maakbaarheid / inpasbaarheid. Het rapport van SUUNTA is een verkeerskundig advies waarbij niet is gekeken of het civieltechnisch maakbaar is. In het advies wordt bijvoorbeeld uitgegaan van een theoretische breedte van de bakconstructie. In deze theoretische benadering wordt er geen rekening gehouden met de daadwerkelijke bouw van de A27 en hoe de situatie buiten is. Er wordt bijvoorbeeld geen rekening gehouden met de bestaande pijlers van de Koningsweg, met de hellingshoek van de weg, met afwatering middels een rioolsysteem en de diktes van de belijning (zie ook bijgevoegde tekening). Vanwege bovengenoemde is de werkelijk beschikbare breedte van de bak minder dan de theoretische breedte. Hieruit volgt de conclusie dat voor de door bureau SUUNTA onderzochte variant een verbreding nodig is van de betonnen bak in de verdiepte ligging van de A27. Daarnaast is in de SUUNTA variant ook een verbreding noodzakelijk ten zuiden van de betonnen bak, binnen de folieconstructie en dienen de landhoofden van de nabij gelegen spoorviaducten (en daarmee het hele viaduct) te worden vervangen.

Het verkeerskundig ontwerp van SUUNTA past dus niet binnen het bestaande profiel van de A27 en is zonder verbreding niet maakbaar.

Gezien bovenstaande is de conclusie dat de SUUNTA variant niet kan worden gezien als een haalbare variant. In een persoonlijk gesprek tussen het ministerie, Rijkswaterstaat en de Kerngroep in december 2019 zijn de bevindingen nogmaals besproken.

In de bijlage is e.a. ook op de kaart weergegeven. Ook is de dwarsdoorsnede weergegeven van de betonnen bak bij landgoed Amelisweerd in de huidige situatie.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga



**Dwarsdoorsnede van A27 ter hoogte van de bak bij landgoed Amelisweerd in de huidige situatie**

WEST

OOST

