

Veranderende samenleving: aanleg van de A27 bij Amelisweerd

De aanleg van de nieuwe, oostelijker gelegen rijksweg 22 bij Utrecht was opgenomen in het 1200 km-plan van 1960. In 1968 werd de verbinding tussen Vianen en Lunetten toegevoegd en werd het tracé onderdeel van rijksweg 27. Op dat moment was nog gepland een rijksweg verhoogd naar te leggen met een dwarsprofiel van 2x3 rijstroken, in een vrijwel rechte lijn tussen de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd, dwars door het landgoed "Nieuw Amelisweerd".



In 1971 stuitte een Delftse bouwkundestudent op de inmiddels vergevorderde plannen, waarin het landgoed Amelisweerd werd doorsneden. De "werkgroep Amelisweerd" werd opgericht; feitelijk een actiegroep tegen de wegaanleg. De actiegroep bestond voor een aanzienlijk deel uit studenten. De verbintenis met de pas opgerichte vakgroep Milieukunde van de Universiteit van Utrecht was zelfs zo groot dat in 1975 twee medewerkers van de vakgroep worden ontslagen en de vakgroep werd opgeheven.

De universiteit wenste niet langer dat zij zou worden misbruikt voor politiek zeer beladen onderwerpen. Het universiteitsbestuur vond dat de vakgroep zich te zeer "in dienst had gesteld" van de actiegroep.

Door het verzet van de actiegroep bepaalde de gemeenteraad van Utrecht dat het tracé van de weg gewijzigd moest worden, en niet langer dwars door het landgoed mocht lopen. De aanleg van de weg, die in 1974 open had moeten gaan, werd dus uitgesteld. Uiteindelijk werd in 1975 een nieuw plan gepresenteerd voor de A27 bij Amelisweerd: de snelweg zou 80 meter westelijker en verdiept worden aangelegd,

waardoor Amelisweerd vrijwel niet meer wordt doorsneden. De vertraging heeft meteen geleid tot een andere aanpassing in het plan: de weg zou nu 2x4 rijstroken krijgen. Dit plan leidde vervolgens tot veel procedures, tot aan de Raad van State aan toe. De gemeente ging echter voort met het verlenen van diverse vergunningen, waardoor de aanleg in kleine etappes kon plaatsvinden. Rijkswaterstaat kon daardoor alvast beginnen met de bouw van de viaducten van de spoorlijnen Utrecht - Arnhem en Utrecht - 's-Hertogenbosch over het tracé.

In oktober 1978 bracht een demonstratie ongeveer 3000 mensen op de been tegen de aanleg. In 1981 werd het bos van Amelisweerd voor de eerste keer "bezet". De media stortten zich erop, en de naam Amelisweerd raakte zo ook op nationaal vlak bekend. De besluitvorming sleepte aan, en uiteindelijk moest de Tweede Kamer erover beslissen.

Dat gebeurde uiteindelijk in 1982, waarbij uiteindelijk 71 kamerleden voor de aanleg stemden en 69 tegen.



2 oktober 1978.

Het portiershuisje van het landgoed wordt met de grond gelijk gemaakt.

Het portiershuisje van Nieuw Amelisweerd wordt gesloopt.



14 oktober 1978:

Demonstratie tegen de aanleg van de A27 bij Amelisweerd in het centrum van Utrecht



7 augustus 1981:

Amelisweerd is nog onaangetast, maar de voorbereidende werkzaamheden voor het viaduct in de spoorlijn Utrecht-Arnhem zijn reeds in gang gezet.



9 maart 1982:

Actievoerders strooien bladeren in de Tweede Kamer tijdens de stemming. De Kamer stemt met een minimale meerderheid voor de aanleg van de A27, zeer tegen de zin van de actievoerders.



21 september 1982:

De Mobiele Eenheid moet eraan te pas komen om Amelisweerd te ontruimen.



24 september 1982:

Het vellen van de bomen die op het tracé door de rand van Amelisweerd staan.

Op vrijdag 24 september 1982 werden ondanks een verschansing van actievoerders in Amelisweerd 465 bomen in één dag gerooid. Overigens niet nadat in Amelisweerd door ongeveer 600 ME'ers is ingegrepen tegen de actievoerders. Er vielen tijdens schermutselingen 8 gewonden onder de actievoerders. Het tracé werd in zeer korte tijd vrij gemaakt en de voltooiing van de A27 kon voortgaan.

De A27 bij Amelisweerd is uiteindelijk op 29 oktober 1986 opengesteld voor het verkeer. Het was echter een Phyrus-overwinning, want maatschappelijk gezien werd in de media inmiddels de toon over verkeer, vervoer en milieu nog scherper gevoerd. Iets wat later bij de vorming van het SVV-2, maar ook bij het opstellen van regels binnen de nationale en Europese overheden leidde tot "nieuw beleid".

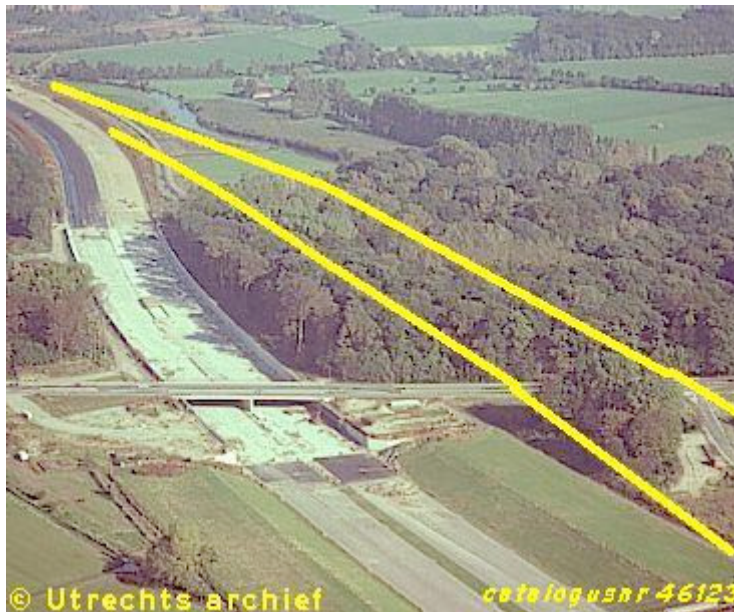


3 januari 1983:

Het tracédeel langs de rand van Amelisweerd is inmiddels van bomen ontdaan.



Foto van dezelfde datum, maar nu vanuit een iets westelijker gezichtspunt. De omlegging van de Koningsweg was ten behoeve van de bouw van het viaduct.



1 oktober 1985:

De "bak van Amelisweerd" is in ruwbouw gereed.

Oorspronkelijk zou de A27 niet verdiept maar op een zandlichaam worden aangelegd, en 80 meter oostelijker, tussen de ingetekende gele lijnen. Het moge duidelijk zijn dat het uiteindelijk gerealiseerde wegtracé de schade voor Nieuw-Amelisweerd aanzienlijk heeft beperkt.



29 oktober 1986:

Actievoerders protesteren zelfs op de dag van de opening nog tegen de openstelling van de A27.

Destijds was het modewoord "zure regen", een term die je tegenwoordig niet meer hoort. Nu wordt er gesproken over "broeikasafect" en "fijnstof". Over een aantal jaar zullen die termen ongetwijfeld weer zijn ingeruild tegen nieuwere, die het beter doen in de media.



29 oktober 1986:

Het verkeer kan van de nieuwe wegverbinding gebruik maken. De A27 wordt tussen de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd voor het verkeer vrijgegeven.

De oude Waterlinieweg wordt door deze openstelling sterk ontlast, en gaat een stedelijke functie vervullen.



4 januari 1990:

De A27 bij Amelisweerd ligt er vredig bij. Aan bijna niets is te zien dat dit stukje weg zoveel rimpelingen in de maatschappij heeft doen ontstaan.

De A27 hebben de actievoerders niet kunnen tegenhouden, maar de combinatie van actievoerders en media heeft sindsdien al heel wat wegenprojecten gefrustreerd. Wegenprojecten, die de emissies van schadelijke stoffen vaak hadden kunnen beperken. *Ofwel hoe de milieubeweging uiteindelijk in haar eigen staart bijt.*

Voor de volledigheid: de “werkgroep Amelisweerd” is in 1977 omgedoopt in “Vrienden van Amelisweerd” en bestaat nog altijd.