

## Behandelingsvoorstel voor de commissie IME

Onderwerp: Beantwoording vragen D66-fractie n.a.v. brief Vereniging Leefklimaat Utrechtseweg

Cie-datum : 20 november 2003

Cie-nummer: 2003IME29

---

<b>Procedure:</b> in GS (na Cie. Vergadering) op: n.v.t.	inspraak: n.v.t.
eerdere behandeling in cie: ja (cie. REG 22-9)	op:
in PS: nee	op:

Behandelend ambtenaar: Jorrit Immerzeel

toestel: 3370

Portefeuillehouder: dhr. G. Mik

---

### Inleiding

De D66-statenfractie heeft een aantal schriftelijke vragen aan GS gesteld over de N237 in gemeente De Bilt. De vragen zijn naar aanleiding van de brief van de Vereniging Leefklimaat Utrechtseweg i.o. van 2 augustus jl., o.a. over de ontwikkeling van het Hessingterrein. De D66-fractie geeft aan een voorstander te zijn van een breed gedragen en integrale visie op toekomstige ontwikkelingen van en langs de Utrechtseweg tussen de Berekuil en de gemeentegrens De Bilt-Zeist. Het onderwerp is kort besproken in de commissie Ruimte en Groen van 22 september j.l. (niet inhoudelijk, maar procedureel). Daar is geconstateerd dat er naast een aantal ruimtelijke aspecten ook verkeeraspecten aan de orde komen. Daarom is besloten dat de vragen het beste behandeld kunnen worden in de commissie IME.

In bijlage 1 wordt antwoord gegeven op de vragen van de fractie.

---

Vervolg inleiding op pagina 2 nee

### Wordt geagendeerd:

ter kennisneming, het stuk wordt niet besproken.

---

### Bijlagen

1. Memo beantwoording schriftelijke vragen D66-fractie n.a.v. brief Vereniging Leefklimaat Utrechtseweg
2. Vragen en opmerkingen D66-fractie

# 1. Beantwoording vragen D66-fractie n.a.v. de brief van de Vereniging Leefklimaat Utrechtseweg

## Aanpak

De D66-fractie heeft (per mail) een aantal vragen en opmerkingen geplaatst over de problematiek op en rond de Utrechtseweg in de gemeente De Bilt. In de vragen komen zowel ruimtelijke aspecten als verkeer en vervoersaspecten aan de orde. In deze beantwoording zijn beide aspecten meegenomen.

## Vragen en beantwoording

### 1. Welke visie heeft GS op een samenhangende aanpak?

Door de gemeente De Bilt is een bestemmingsplan in procedure gebracht "Buitengebied-Zuid". Het plangebied beslaat (onder meer) de Utrechtseweg en aangelegen gronden. Een bestemmingsplan is hét aangewezen instrument voor een integrale benadering van alle aspecten (verkeer, HOV, ecologische verbindingzone, cultuurhistorie, wonen/kantoren etc.). Dit ontwerpbestemmingsplan kenmerkt zich (vooralsnog) door een behoudend karakter. Op ambtelijk niveau is de provincie nauw betrokken bij de totstandkoming van het bestemmingsplan én het daarin op te nemen beeldkwaliteitsplan.

### 2. Welke visie heeft GS op ontwikkelingen van en langs de N237 en op aanpassing wegprofiel à la de rest van de Stichtse Lustwarande?

De verkeerskundige visie van GS op de N237 is weergegeven in het Strategisch Mobiliteitsplan Utrecht (SMPU). De N237 is in de netwerkvisie aangewezen als gebiedsontsluitingsweg (GOW). Dit betekent dat de doorstroming voorop staat en dat de maximumsnelheid 80 km/uur blijft. Hierin zit ook het verschil met de (rest van) de Stichtse Lustwarande (N225). De N225 is in het SMPU deels aangewezen als toekomstige erftoegangsweg (ETW), waarbij de verblijfsfunctie belangrijker is. Overigens geldt voor een groot deel van de N225 nog een maximumsnelheid van 80 km/uur.

In de inspraaknota van het SMPU wordt specifiek ingegaan op functie en inrichting van de N237.

*Inspraakreactie: De functie GOW op de laatste gedeelten bij Utrecht en Amersfoort wordt niet onderschreven. Een lagere functionaliteit is gewenst: erftoegangsweg. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede, evenals de ecologie. De route via de N412/A28 is een goed alternatief bij Utrecht.*

*Reactie provincie: De N237 is van oudsher ruim opgezet en kan daardoor veel verkeer verwerken.*

*Hoewel de gegevens uitwijzen dat er relatief weinig ongevallen plaatsvinden, onderkennen wij dat een duurzaam veilige inrichting ideaal is. Het afwaarderen van de N237 tot erftoegangsweg achten wij echter verkeerskundig gezien een stap te ver.*

*De vervoerkundige relatie tussen De Bilt (en omgeving) en Utrecht is groot en er zijn veel verkeersaantrekkende functies langs deze weg. Het lijkt onvermijdelijk dat het afwaarderen leidt tot ongewenst grote aantallen sluipverkeer door met name De Bilt. De alternatieve route via de Universiteitsweg, de A28 en de Waterlinieweg is niet geschikt om grote extra stromen verkeer op te vangen. Bovendien zorgt de aanzienlijke omrijtijd er voor dat deze route niet gewenst is. Wij willen de capaciteit op de N237 overigens niet onnodig groot houden en bereiden maatregelen voor om specifiek voor het openbaar vervoer de doorstroming te bevorderen. Wel willen we de N237 in geval van calamiteiten op de A28 geschikt houden als alternatieve route. Vanuit het oogpunt van duurzaam veilig hoort bij een dergelijke functie een maximum snelheid van 80 km/u.*

Op dit moment vinden er verschillende onderzoeken plaats naar de verkeerssituatie op de N237 voor zowel de korte als de middellange termijn (o.a. HOV-Oostflank en het BOR-project N237). Uit deze onderzoeken moet blijken welke knelpunten (doorstroming, verkeersveiligheid, leefbaarheid, etc.) te verwachten zijn op dit wegvlak.

Ten aanzien van de ontwikkelingen langs de weg het volgende:

Het gebied ligt voor een deel buiten de bebouwingscontour zoals die is aangegeven op de streekplankaart. Dit betekent dat nieuwe stedelijke ontwikkelingen in beginsel niet zijn toegestaan.

Nieuwe ontwikkelingen langs de Utrechtseweg zullen voornamelijk bestaan uit functieveranderingen van niet-agrarische bedrijven, zoals bijvoorbeeld op het Hessingterrein. Hierbij dient de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit uitgangspunt te zijn. Ongeacht de hiervoor te volgen procedure (bestemmingsplan of artikel 19, 1<sup>e</sup> lid WRO) dient de ontwikkeling te worden afgewogen binnen een breed planologisch kader, waarbinnen alle van belang zijnde aspecten zijn opgenomen.

*3. Hoe kijkt GS aan tegen de ongelijkheid in de maximum snelheid op de Waterlinieweg (maximaal 70 km, met maar een beperkt aantal in- en uitvoeringen en geen gelijkvloerse kruisingen), ten opzichte van de Utrechtseweg (maximaal 80 km) met zeer veel in- en uitvoeringen en slechts enkele stoplichten?*

De Waterlinieweg is een stadsautoweg, binnen de komgrens met een maximumsnelheid van 70km/uur. Het wegprofiel is ingericht voor 100 km/uur. Het wegbeeld sluit (nog) niet goed aan bij het snelheidsregime. De reden waarom de gemeente heeft gekozen voor een maximumsnelheid van 70 km/uur heeft vooral te maken met het beperken van geluidoverlast op de omliggende wijken. De N237 is een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom. Daar geldt een maximumsnelheid van 80 km/uur. Het grote aantal ongeregelde op- en afritten is een aandachtspunt voor de GS. Het is wenselijk deze ongeregelde op- en afritten af te sluiten, gecombineerd met de aanleg van een parallelsysteem (waar dat noodzakelijk is). Dit is niet op korte termijn voorzien.

*4. Welke O.V. visie heeft GS rond dit gebied? Welke verkeersvisie?*

De verkeersvisie is duidelijk weergegeven in het SMPU (zie ook beantwoording vraag 2). Verder is in het SMPU de Utrechtseweg aangewezen als belangrijke HOV-corridor. Dit heeft ook gevolgen voor de infrastructuur. In het Richtprogramma van het SMPU zijn middelen gereserveerd voor het verbeteren van de doorstroming van het OV op de N237. Het vergroten van de doorstroming zal zowel via de aanleg van businfrastructuur (busbanen) als via het slim koppelen van de verkeersregelinstallaties worden gerealiseerd.

*5. Welke acties kunnen van GS uitgaan, en wat kan het tijdspad zijn?*

Zoals eerder aangegeven lopen er verschillende onderzoeken naar (de inrichting van) de N237. Ook naar de mogelijkheden en onmogelijkheden van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (Hessing en Rodem) wordt momenteel onderzoek gedaan. Hierbij wordt vooral gekeken naar de verkeerskundige gevolgen voor de N237 van dergelijke grootschalige (kantoor)ontwikkelingen. Verder blijven wij ambtelijk betrokken bij de totstandkoming van het ontwerp bestemmingsplan en bij eventuele artikel-19 aanvragen voor functieveranderingen.

## 2. Vragen en opmerkingen D66-fractie

Naar aanleiding van de brief van de Vereniging Leefklimaat Utrechtseweg i.o. van 2 augustus jl. wil de Statenfractie van D66 graag de volgende punten en vragen naar voren brengen. Daar in de brief zowel ruimtelijke als verkeersaspecten aan de orde zijn, is het mij niet duidelijk in welke commissie de brief afgehandeld zal worden. Echter doordat ik de brief heb laten agenderen voor de komende vergadering van de commissie REG ga ik er vanuit dat mijn vragen en opmerkingen als eerste in deze commissie aan bod zullen komen.

De D66-fracties in zowel de Provinciale Staten van Utrecht als de gemeente De Bilt zijn voorstander van een breed gedragen en integrale visie op toekomstige ontwikkelingen van en langs de Utrechtseweg tussen de Berekuil en de gemeentegrens De Bilt-Zeist (N237).

Aandachtspunten voor D66 hierbij zijn:

- Een integrale benadering van alle aspecten (verkeersveiligheid, HOV, ecologische verbindingzone, cultuurhistorie – Utrechtse Lustwarande, wonen/kantoren) in een samenhangende aanpak van provincie en gemeente.
- Het terugdringen verkeersonveiligheid, door middel van het verlagen van de maximum snelheid. De maximaal geldende snelheid van 80 km wordt veel overschreden, terwijl de 2-richting ventwegen met auto's, brommers, fietsers (school- en werkverkeer) waar max. 60 km is toegestaan, zijn zeer gevaarlijk.
- Een eventuele ontwikkeling Hessingterrein (en het tegenovergelegen Rodem) tot kantoorlocaties vergroot het volume aan autoverkeer tijdens spitsuren. Met veel leegstaande kantoorgebouwen dichtbij (Utrecht, de Bilt) is het überhaupt de vraag of er behoefte is aan uitbreiding daarvan. Een alternatief zou juist woningbouw kunnen zijn.
- De oorspronkelijke weg Utrecht – Rhenen (Stichtse Lustwarande) in cultuurhistorisch perspectief plaatsen: het traject Zeist-Rhenen (N 225) is qua wegprofiel, dankzij veel provinciale gelden, al in een nieuw "jasje" gestoken. Er resteert alleen nog het stuk door de gemeente De Bilt (N 237).

Derhalve heeft de Statenfractie van D66 de volgende vragen aan GS:

1. Welke visie heeft GS op een samenhangende aanpak?
2. Welke visie heeft GS op ontwikkelingen van en langs de N237 en op aanpassing wegprofiel à la de rest van de Stichtse Lustwarande?
3. Hoe kijkt GS aan tegen de ongelijkheid in de maximum snelheid op de Waterlinieweg (maximaal 70 km, met maar een beperkt aantal in- en uitvoeringen en geen gelijkvloerse kruisingen), ten opzichte van de Utrechtseweg (maximaal 80 km) met zeer veel in- en uitvoeringen en slechts enkele stoplichten?
4. Welke O.V. visie heeft GS rond dit gebied? Welke verkeersvisie?
5. Welke acties kunnen van GS uitgaan, en wat kan het tijdpad zijn?

Met vriendelijke groet,

Ralph E. de Vries

*D66-fractie Provinciale Staten Utrecht*