

Gemeente Utrecht
Afdeling Realisatie Mobiliteit
Antwoordnummer 3376
3500 VP Utrecht

Maarsssen, 2 januari 2016

Betreft: Inspraakreactie gemeentelijk verkeersplan Slimme Routes, Slim regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB)

Uw referentie:

Behandeld door: M. Boerefijn/R.G. Sies

E-mail : info@zandweg-oostwaard.nl

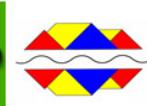
SRSRSB; een schone stad, maar niet ten koste van de directe omgeving!

Geachte dames, heren,

U ontvangt deze inspraakreactie namens 7 bewonersorganisaties die opkomen voor de belangen van 10.000 bewoners, de automobilisten en de natuur langs en op de N230 (onderdeel van de Zuilense Ring). Kort samengevat zijn wij unaniem van mening dat Slimme Routes, Slim regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB) slecht is uitgewerkt én leidt tot grote negatieve effecten langs uw gemeentegrens op mensen, natuur, verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid. Het plan geeft ons, letterlijk, het gevoel dat u de straatjes in de binnenstad schoonveegt ten koste van de omgeving. De binnenstad wordt er vast iets beter van maar het leidt tevens tot sterke afwenteling naar de omgeving. Het gaat hierbij ten eerste om de afwenteling van alle verkeer gerelateerde overlast naar de omgeving waaronder de N230. Daarnaast zijn er enorme kosten noodzakelijk om de negatieve gevolgen van SRSRSB op de doorstroming en de verkeersveiligheid weer terug te brengen tot aanvaardbare proporties. Heeft u zich bijvoorbeeld gerealiseerd dat SRSRSB een zeer kostbare aanpassing van de aansluiting N230-A2 noodzakelijk maakt? Hieronder lichten we ons standpunt nader toe. Tevens bevat onze inspraakreactie een groot aantal vragen omdat het SRSRSB nog onvoldoende is uitgewerkt. Per email heeft u aangegeven dat alle vragen beantwoord zullen worden, waarvoor bij voorbaat onze dank.

Verkeerstoename op de Zuilense Ring (N230) en leefbaarheid langs de ring.

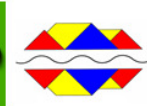
1. Op blz. 40 schrijft u dat voor uw beleid "goed functionerende snelwegen van groot belang" zijn. Bedoelt u in deze zin met "snelwegen" ook de NRU en/of de N230?
2. U schrijft dat goed functionerende "snelwegen" van groot belang zijn voor het welslagen van uw beleid. In welke mate vindt u dat deze wegen nu en in de toekomst (met en zonder SRSRSB) goed functioneren?



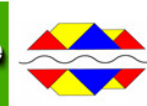
3. Welke aanpassingen aan de A2, A12, A27, NRU en/of N230 zijn er volgens u nodig voor het slagen van het uw beleid cq. het SRSRSB? Met andere woorden: wat moet er aan deze wegen worden aangepast om ze volgens u "goed" te laten functioneren? En welke rol en financiële bijdrage levert de gemeente Utrecht aan eventuele maatregelen om deze wegen "goed" te laten functioneren gelet op het feit dat deze wegen "van groot belang" zijn voor uw beleid?
4. Op blz. 40 staat dat uw gemeente afspraken maakt met Rijkswaterstaat en provincie. Welke afspraken heeft u al gemaakt over de N230 (het provinciale deel)? Welke afspraken wilt u nog maken om een succesvolle uitvoering van uw beleid mogelijk te maken?
5. In het plan heeft u het diverse keren over "de snelwegen" om de stad. Bijvoorbeeld bij uw keuze nr. 6 op blz.10. En op blz. 40. Bedoelt u met "de snelwegen" ook de NRU (het gemeentelijke deel) en/of de N230 (het provinciale deel). Zo ja dan zijn wij van mening dat het plan belanghebbenden op het verkeerde been zet. Hoe kijkt u aan tegen deze mening en het tijdig en correct informeren van belanghebbenden langs de NRU en/of N230?
6. In welke mate maakt het plan voor de opwaardering van de NRU onderdeel uit van SRSRSB?
7. Stel dat er te zijner tijd een aanpassing nodig is van de aansluiting N230-A2 omdat het verkeer niet voldoende en/of niet veilig kan worden afgewikkeld. In welke mate heeft u in de raming voor SRSRSB rekening gehouden met een bijdrage van de gemeente Utrecht aan een dergelijke aanpassing?
8. Indien u geen rekening heeft gehouden met een bijdrage van de gemeente Utrecht aan de aanpassing van de aansluiting N230-A2: Welke partijen zouden een dergelijke aanpassing dan moeten betalen?
9. In paragraaf 1.4 van SRSRSB schrijft u dat er diverse mede overheden betrokken zijn geweest bij het opstellen van het SRSRSB. Welke (principe)afspraken zijn daarbij gemaakt met de provincie Utrecht en/of Rijkswaterstaat over een eventuele aanpassing van de N230 en/of de aansluiting N230-A2?
10. Op blz. 62 van het plan staat dat de kans op een dodelijk ongeval toeneemt bij een toename van de snelheid. Hoe kijkt u in dat licht aan tegen de snelheid van 100 km/uur op de N230?
11. Is uw gemeente voor- of tegenstander van een reductie van de snelheid op de N230 van 100 km/uur naar 80 km/uur? Welke argumenten heeft u voor deze keuze?
12. In welke mate is het slagen van SRSRSB afhankelijk van de snelheid op de N230?
13. Is uw gemeente bekend met de harde afspraken die er zijn tussen provincie Utrecht en de gemeente Stichtse Vecht over een geluidsbelasting van maximaal 53 dB langs de N230? In welke mate verandert de geluidsbelasting als gevolg van SRSRSB?

Verkeerscijfers algemeen, tunnel doseer-installatie en nut- en noodzaak

14. Op blz. 40 staat dat u "onnodige autokilometers" wilt beperken. Hoeveel kilometers worden er gereden met motorvoertuigen in de referentiesituatie (toekomst zonder SRSRSB) en hoeveel na uitvoeren van het SRSRSB? Hoe verklaart u een eventuele toename van het aantal kilometers? Op welke wegen is er sprake van een toename? Wat is de verandering/toename op de N230?
15. Op blz. 40 noemt u de A2-tunnel als een van de cruciale onderdelen in het verkeersnetwerk. Met het verkeersmodel zijn modelberekeningen uitgevoerd. In welke mate heeft u in uw SRSRSB daarbij rekening gehouden met het feit dat de tunneldoseerinstallatie circa 140 a 160 keer per maand aanstaat? In welke mate is



- hiermee rekening gehouden in de uitgevoerde verkeersberekeningen welke ten grondslag hebben gelegen aan het SRSRSB?
16. Op blz. 66 staat dat specialisten "per minuut proactief" het verkeer regelen. Bedoelt u daarmee ook de tunneldoseerinstallatie?
 17. In SRSRSB staat dat het plan leidt tot een toename van verkeer op de snelwegen. Welke toename verwacht u exact op de A2 tussen de aansluiting met Lage Weide en de landtunnel?
 18. Een toename van het verkeer op de A2 zal resulteren in een toename van het aantal keer dat de tunneldosering in werking is. Heeft u in beeld gebracht in welke mate SRSRSB leidt tot een toename van het aantal keer dat de tunneldosering aan staat?
 19. Op blz. 40 schrijft u dat voor uw beleid "goed functionerende snelwegen van groot belang" zijn. Vindt u dat de A2 goed functioneert gegeven het feit dat de tunneldoseerinstallatie 140 a 160 keer per maand aanstaat?
 20. Als de tunneldoseerinstallatie aanstaat dan leidt dit tot files op de A2 en dus tot omrijdgedrag. Auto's zoeken immers de weg van de minste weerstand. De tunneldoseerinstallatie is daarmee een belangrijke succesfactor en "draaiknop" voor het slagen van de doelen die SRSRSB nastreeft. Voorziet het SRSRSB in aanpassingen van deze installatie? Zo ja, welke aanpassingen? Zo nee, waarom niet?
 21. Welke invloed heeft de gemeente Utrecht op de "afstelling" van de tunneldoseerinstallatie? We bedoelen daarmee niet het dagelijkse beheer en onderhoud maar het (mede)bepalen van de criteria wanneer de installatie aan en uitgaat.
 22. Wat is de exacte invloed van de tunneldoseerinstallatie op de verkeersintensiteit op de NRU en de N230? Met andere woorden: in welke mate wijzigt de verkeersintensiteit op de NRU en de N230 als gevolg van het feit dat de installatie circa 140 a 160 keer per maand de doorstroming op de A2 beperkt?
 23. Uit de figuren op onder meer blz. 21 van SRSRSB blijkt dat het autoverkeer in Utrecht autonoom afneemt of gelijk blijft. Ons inziens vervalt daarmee de noodzaak om verkeer nog meer via de Ring Utrecht (om) te laten rijden. Waarom dan toch de keuze om het verkeer meer via "de snelwegen" te laten rijden?
 24. Op blz. 72 staat links-onderin een onduidelijke zin over "vrije capaciteit op autowegen". Welke autowegen bedoelt u hier? In welke mate is er volgens uw gegevens sprake van "vrije capaciteit" op de NRU, de N230 en de A2?
 25. In welke mate is de opwaardering van de NRU noodzakelijk voor het bereiken van de ambities die u verwoordt in SRSRSB?
 26. Op blz. 79 staat "alle projecten hebben met elkaar gemeen dat ze bijdragen aan een duurzaam mobiliteitssysteem". Is het dus correct om te stellen dat de projecten die zijn verbeeld op blz. 78 onderling met elkaar samenhangen omdat ze (1) bijdragen aan hetzelfde doel namelijk een "duurzaam mobiliteitssysteem" en (2) de maatregelen direct of indirecte relaties hebben met elkaar? Zo nee, waarom is dat niet correct? En zo nee, waarom beschouwt u deze maatregelen dan als één pakket in het SRSRSB?
 27. Op blz. 78 staat maatregel 40 "verbetering noordelijke ring Utrecht" deels ingetekend op het provinciale deel van de ring. Welke aanpassingen verwacht u dat er nodig zijn aan het provinciale deel van de ring?
 28. Op blz. 79 heeft u het over "de planstudie Ring". Welke studie bedoelt u hier exact mee? Welk gebied wordt in beschouwing genomen in deze planstudie? In welke fase zit deze planstudie? En wat is de relatie tussen de betreffende planstudie en het SRSRSB?



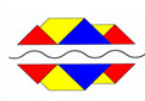
29. Op 9 mei 2011 heeft uw gemeente een rapport uitgebreid met de titel "Rapportage benuttingsvariant Utrecht West 2030". Welke variant(en) en/of losse maatregelen uit deze benuttingsstudie maken onderdeel uit van het SRSRSB?
30. In de bovengenoemde rapportage over de benuttingsvariant is opgenomen dat deze variant leidt tot een toename van het verkeer op de afslag NRU van 61.000 tot 79.000 (bij variant 4B). Is dat correct?
31. In het rapport "Capaciteitswaarden Infrastructuur Autosnelwegen, versie 3, 18-4-2011" is opgenomen dat de capaciteit van een 2strooks rijbaan (zoals de N230) 2.100 motorvoertuigen per uur is. Hoeveel motorvoertuigen per uur rijden er in de drukste spitsperiode nu over de NRU tussen (1) de afslag Maarsseveen en afslag Maarsseveenbroek en (2) de afslag Maarsseveenbroek en de aansluiting op de A2? En hoeveel als SRSRSB wordt uitgevoerd? Als dit aantal als gevolg van het uitvoeren van SRSRSB hoger is dan 2.100 motorvoertuigen per etmaal neemt de gemeente dan alle consequenties voor haar rekening om de doorstroming en verkeersveiligheid weer op een aanvaardbaar niveau terug te brengen?
32. Op onder meer blz. 90 presenteert u verkeerscijfers cq. percentages voor "de stad". Welk gebied heeft u hierbij exact beschouwd? Maakt de N230 wel of geen onderdeel uit van dit gebied?

Procedure en N2000

33. Kunt u met zekerheid uitsluiten dat SRSRSB niet leidt tot een toename van de verkeersintensiteit op de NRU/N230? Zo ja, hoe kunt u dit aantonen? Zo nee, in welke mate verandert de verkeersintensiteit op de NRU en de N230? Kunt u in dat geval met zekerheid uitsluiten dat SRSRSB niet leidt tot significant negatieve effecten op het kwetsbare en strikt beschermde N2000 gebied Oostelijke Vechtplassen als gevolg van een toename van stikstofdepositie en/of een toename van de geluidsbelasting?
34. Het SRSRSB is een gemeentelijk verkeers- en vervoersplan dat leidt tot grote positieve en negatieve effecten op het milieu waaronder de leefbaarheid, de verkeersveiligheid en de natuur. Heeft u beoordeeld of het nodig is om voor het SRSRSB een milieueffectrapport op te stellen?
35. Is het correct dat er geen Milieu Effect Rapport is opgesteld als onderbouwing van het SRSRSB? Zo nee, op grond van welke feiten bent u van mening dat dit niet hoeft?
36. Welke formele besluiten moeten er worden genomen om het SRSRSB mogelijk te maken? Met andere woorden; welke besluiten worden er nog genomen waartegen beroep en bezwaar mogelijk is?

Aansluiting N230-A2

1. De N230 is veruit de drukste provinciale weg in onze provincie. Deze weg sluit met verkeerslichten aan op de A2 en richting Vleuten. Bijna elke werkdag staat er file vanaf de N230 richting A2 en Vleuten. Tevens gebeuren er bij deze aansluiting veel ongelukken, mede vanwege de files en het feit dat verkeer vanuit Maarsseveenbroek dat naar richting 's-Hertogenbosch wil, 4 drukke rijstroken moet oversteken vlak voor de aansluiting met de A2. Het SRSRSB leidt tot een toename van het verkeer en dus tot meer files en meer ongelukken.
37. De aansluiting N230-A2 is een belangrijke schakel in het regionale verkeerssysteem. Hoe beoordeelt u het functioneren van deze aansluiting in het licht van uw ambitie om nog meer verkeer via de N230 te leiden?



38. Op blz. 43 staat de aansluiting N230-A2 als opgave (nummer 37) genoemd. Wat is deze opgave exact? Wie is er verantwoordelijk voor deze opgave? En welke kosten zijn er gemoeid met deze opgave?
39. Op blz. 78 van SRSRSB staat de eventuele aanpassing van de aansluiting N230-A2 niet als "fysiek uitvoeringsproject" op de kaart. Waarom niet?

In overeenstemming met uw toezegging vertrouwen wij erop dat u onze vragen volledig zult beantwoorden. Tevens vragen we u nogmaals dringend om in de besluitvorming over SRSRSB terdege rekening te houden met de bewoners, de automobilisten en de natuur langs de randen van de stad.

Hoogachtend,

Namens

- Dorpscommissie Oud-Zuilen
- Bewonersvereniging Maarsseveen-Molenpolder
- Wijkcommissie Bloemstede
- Wijkcommissie Boomstede
- Wijkcommissie Op-Buuren
- Wijkcommissie Zandweg-Oostwaard
- Stichting Maarssevens Overleg Leefklimaat (MOL)

R.G. Sies

Kopie van deze brief aan:

- De gemeenteraad van Stichtse Vecht
- College B en W gemeente Stichtse Vecht
- Provinciale Staten van de provincie Utrecht
- College van gedeputeerden van de provincie Utrecht
- Omgevingsdienst regio Utrecht