

Opwaardering Noordelijke Randweg

Voorzitter	Bas Meijer
Tijd	19.30 – 20.30 uur
Zaal	Raadzaal
Soort Bijeenkomst:	Bespreken commissiebrief
Werkvorm bijeenkomst	Regulier
Geagendeerd door:	Jolande Uringa (CU) en Ruben Post (PvdA)
Doel van de bijeenkomst	De raad hoort graag de mening van betrokkenen.
Betrokken ambtenaren	
Meepraters	Annette van den Bosch WerkgroepVerkeer van Bewonersplatform Overvecht en Wijkraad Overvecht Ponsioen, IHJ Job Haug Niet aanwezig, wel bijdrage ontvangen: C.L. Iesberts Eigenaar Iesberts Holding B.V. Bewoner en ondernemer Marcel van Dam namens de bewoners van Fort Blauwkapel Dhr. Keizer
Portefeuillehouder(s)	Lot van Hooijdonk
Aanwezige griffiemedewerker(s)	Sandy van Turenhout
Programma	Meepraters aan het woord Vragen raadsleden
Vervolg	De gemeenteraad debatteert over dit onderwerp tijdens de vergadering van de commissie Stad & Ruimte van donderdagavond 25 augustus 2015.

Onderwerp en doel van de bijeenkomst

De gemeente kan binnen het huidige budget een van de drie pleinen van de Noordelijke Randweg (NRU) verdiept aanleggen. De raad wisselt van gedachten met omwonenden en andere belanghebbenden over de huidige mogelijkheden.

Motivatie: Jolande Uringa ChristenUnie en Ruben Post (PvdA)

Fracties van ChristenUnie en PvdA willen in gesprek over de voortgang van de opwaardering NRU. De partijen vinden het jammer dat er (nog) onvoldoende middelen zijn voor drie verdiepte kruisingen, omdat het de veiligheid, doorstroom en luchtkwaliteit verbetert. Daarom willen de partijen met insprekers van gedachten wisselen over de huidige voorstelling van zaken en middelen om de wensvariant te realiseren.

Bijdragen

Marcel van Dam , namens de bewoners van Fort Blauwkapel.

Helaas kunnen we niet daadwerkelijk aanwezig zijn bij de avond zelf.

De bewoners van Fort Blauwkapel zien veel mogelijkheden voor een goede inpassing van de NRU zodat verkeer en leefbaarheid erdoor verbeteren. Dan moet het budget wel toereikend zijn. Verder is het goed als het participatietraject alle aspecten van de NRU-opwaardering omvat. En tenslotte vragen we aandacht voor

Raadsinformatieavond 7 juli 2015

de "Kom van Kabaal" die kan ontstaan op het fort omdat de effecten van de verbreding van de A27 en de opwaardering van de NRU daar samen komen.

Geachte raadsleden, Namens de bewoners van Fort Blauwkapel willen we graag de volgende punten ten aanzien van de NRU onder uw aandacht brengen. 1. Tekortschietende financiële middelen Het besluit dat u over enige tijd gaat nemen over de wijze waarop de NRU wordt aangepast, is een besluit waar de stad de komende decennia voordelen van kan hebben. Door een goede inpassing worden de doorstroming, de bereikbaarheid van Utrecht, de gezondheid van de omwonenden en de verbinding met de groene zone ten noorden van de stad verbeterd. Het nu bekende budget is daarvoor echter verre van toereikend, waardoor op zijn best de doorstroming kan worden verbeterd maar op de andere drie doelen juist verslechtering zal ontstaan. Dat zou betekenen dat de raad straks een besluit zou nemen waar de stad nog decennia de nadelen van ondervindt. De bijdragen van de andere overheden zal substantieel hoger moeten, anders wordt dit een buitengewoon nadelige situatie voor Utrecht. Meerdere malen heeft de wethouder publiek gemeld dat er echt niet meer geld is en dat het rijk zijn bijdrage zelfs niet zal leveren als de stad niet uiterlijk in 2020 begint aan de opwaardering van de NRU en deze in 2022 heeft afgerond. Onze oproep aan u is om de rug recht te houden, niet te zwichten voor dit soort merkwaardige bestuurlijke dreigementen en te gaan onderhandelen zoals de stad dat in de jaren '90 met de A2 en de verbinding met het nieuwe stadsdeel Leidsche Rijn heeft gedaan. Ook toen weigerde het Rijk lange tijd medewerking en klonken er soms harde woorden en stevige dreigementen. Maar uiteindelijk is er daar nu een resultaat dat voor de stad vele malen beter is dan wat het rijk destijds voor ogen had. Puur omdat de toenmalige stadsbestuurders stevig bleven onderhandelen en zich realiseerden dat het rijk ook grote belangen had. Dat geldt nu ook: bij de opwaardering van de NRU heeft het rijk een groot belang. Ons verzoek aan de raad is om het college opdracht te geven terug te keren naar de onderhandelingstafel en alleen een uitkomst te accepteren die een goede inpassing van de opgewaardeerde NRU mogelijk maakt. Dan beginnen we maar een paar jaar later aan die weg. Besluiten die nog zeker 30 jaar voelbaar zijn moeten niet worden genomen op basis van een budget dat in het dieptepunt van een zeer ernstige economische crisis is bepaald. 2. Inpassing van de weg In het verlengde van het eerste punt willen we u graag nog eens wijzen op de uitkomsten van de eerste fase over de NRU die een jaar of 2 geleden opleverde dat een volledig verdiept aangelegde NRU de enige mogelijkheid is om de doelen doorstroming, bereikbaarheid, gezondheidswinst en verbinding met de groene zone te realiseren. In het nu lopende traject dreigt teveel de nadruk te worden gelegd op kies het ene plein dat verdiept wordt aangelegd. Stad noch bewoners moeten zich in die fuik willen laten duwen. We vragen de raad met klem uit deze fuik te blijven. 3. Aard van de participatie: breed houden Bewoners en belangengroepen worden betrokken bij het besluitvormingsproces. Dat is zonder meer een positief uitgangspunt. Van gemeentelijke zijde wordt nu echter de suggestie gewekt dat deze participatie zich tot 2 punten beperkt: hoe kunnen de verkeerskundige knelpunten worden opgelost die ontstaan door het afsluiten van de Moldaureef en welk plein moet worden verdiept. Die laatste keuze is sowieso oneigenlijk, zoals hiervoor aangegeven. Wil participatie betekenis hebben in de zin van een verbetering van de kwaliteit van besluiten en een groter draagvlak dan behoort het proces niet op voorhand tot twee specifieke punten te worden beperkt. Zaken als de inrichting van de weg, wel of geen doorlopende vluchtstroken, wijze van aansluiting op de drie verkeerspleinen, toegankelijkheid van de Gageldijk, geluidswerende maatregelen, etc., etc. zijn zaken waar de terreinspecifieke kennis van bewoners en betrokkenen meerwaarde heeft. We vragen u als raad er op toe te zien dat het participatieproces de volle breedte van de kwestie omvat. 4. Geluidshinder Tot op heden is in het besluitvormingsproces over de NRU geen volledige meting van bestaande geluidshinder over het hele traject uitgevoerd. Daardoor is er geen volledig overzicht van de huidige overlast. Dat is nodig om later als raad goed geïnformeerd te kunnen besluiten over de wijze van aanleg, inpassing en benodigde maatregelen om lawaai, stank en uitstoot tegen te gaan. In elk geval op Fort Blauwkapel is een dergelijke geluidsmeting nog nooit uitgevoerd en vermoedelijk zijn er ook andere witte plekken. We hebben er als bewoners meermalen om verzocht maar het werd geweigerd omdat er teveel andere geluidsbronnen zouden zijn een stelling die onlangs door een andere verkeerskundige is weersproken. We verzoeken de raad ervoor te zorgen dat over het hele traject actuele

Raadsinformatieavond 7 juli 2015

metingen van geluid en uitstoot worden verricht. 5. Kom van Kabaal Als bewoners van Fort Blauwkapel maken we ons ernstige zorgen over de ontwikkelingen. Bij ons komt alles samen: de verbreding van de A27, de opwaardering van de NRU terwijl we verder ingesloten liggen door het spoor en de Darwindreef, een belangrijke invalsweg voor de stad. Er dreigt een cumulatie van negatieve effecten ? het kan een Kom van Kabaal worden. Het is natuurlijk maar een klein stukje van de stad, maar wel een gebied met grote historische betekenis, waarschijnlijk op de Werelderfgoedlijst wordt geplaatst en dat de afgelopen jaren een kwaliteitsimpuls heeft ondergaan. We vragen de raad aandacht voor onze bijzondere positie en erop toe te zien dat alle maatregelen worden genomen om de leefbaarheid op het Fort te garanderen. Met vriendelijke groet, namens de bewoners van Fort Blauwkapel, Marcel van Dam, Anne Holvast, Rogier van Poelvoorde, Henny van Poppel, Gert Jan Waterink

Annette van den Bosch Werkgroep Verkeer van Bewonersplatform Overvecht en Wijkraad Overvecht

Uitgangspunten opwaardering NRU zijn gewijzigd. Afkoppeling Moldaudreef komt nu ook ten laste van opwaardering NRU. Hiermee wordt budget voor versterking ruimtelijke kwaliteit NRU minder en dus ook de leefbaarheid voor omwonenden wordt minder.

Inspreektekst NRU op Raadsinformatieavond 7 juli 2015 Annette van den Bosch Werkgroep Verkeer van Bewonersplatform Overvecht en Wijkraad Overvecht Deelnemer in adviesgroep NRU namens DROOM Beste Raadsleden, Het vervolg voor de planstudie NRU is gestart. Dat is goed. De adviesgroep van bewoners en belangengroepen is geformeerd en ook dat is goed. Het eerste waar de adviesgroep haar mening over kan geven is de afkoppeling van de Moldaudreef. Afkoppeling van die weg (in 2010 zo'n 9100 voertuigen per etmaal) heeft nogal wat consequenties: voor de verkeersbewegingen in de wijk, de luchtkwaliteit en geluidsoverlast. Kortom, met de gezondheid van Overvechters in de buurt van de Moldaudreef. Maar nu waar het niet goed gaat. Er is te weinig budget. Maar er is meer! Er wordt namelijk getornd aan de uitgangspunten en dus aan eerder gemaakte afspraken. Daarvoor ga ik terug in de tijd, voor sommigen nog voor uw raadlidmaatschap. ALU staat voor Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht en het ALU 2009 is door de raad vastgesteld. Omwille van de luchtkwaliteit moesten de Zambesidreef en de Moldaudreef worden afgekoppeld, al in 2014. Vanuit de werkgroep verkeer hebben wij toen al aangegeven dat het probleem verplaatst zou worden. De luchtkwaliteit op de Wolgadreef werd slechter (daar wonen veel mensen) en op de Einthovendreef werd het beter (en daar wonen heel weinig mensen). Dat de afsluiting Moldaudreef opnieuw wordt onderzocht is dus goed. Echter, aan dat ALU2009 zat ook een budget vast. Maar nu hebben we UAB (Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar) en het geld voor afkoppeling Moldaudreef is weg! De afkoppeling Moldaudreef komt nu ten laste van de opwaardering NRU. Maar ik lees in de Notitie ?Toelichting Consultatie eerste fase MER? van Verder d.d. mei 2011 op pagina 8

(http://www.ikgaverder.nl/media/userfiles/media/documenten_module/2.%20Planstudie%20Ring%20Utrecht/3.%20Archief/MER%20e%20fase%20Ring%20Utrecht%20-%20Notitie%20Toelichting%20consultatie%20e%20fase%20MER.pdf) het volgende: In de tweede fase wordt

ervan uitgegaan dat de Zambesidreef en de Moldaudreef inderdaad zijn afgekoppeld. Belangrijk is dat deze afkoppeling onderdeel is van het project ALU 2009 en dus niet van de tweede fase van de planstudie Ring Utrecht. Het geld is weg en nu moet ook de realisatie uit het budget van de NRU komen. Het Rijk heeft vorig jaar dan wel het budget iets verhoogd, maar dat kan toch niet voor een binnenstedelijke weg zijn! Dat geld is bestemd voor een opwaardering van de NRU en, zo staat te lezen in de aanvullende richtlijnen m.e.r. op pagina 11 punt 7

(http://www.ikgaverder.nl/media/userfiles/media/documenten_module/2.%20Planstudie%20Ring%20Utrecht/2.%20Tweede%20onderzoeksfase/Planstudie%20Ring%20Utrecht%20A27%20A12/MER%20e%20fase%20Ring%20Utrecht%20A27A12%20-%20aanvullende%20Richtlijnen.pdf): het versterken van de ruimtelijke kwaliteit! U weet wat de ruimtelijke kwaliteit écht versterkt. Dat is de wensvariant, want drie verdiepte kruisingen scoren op alle punten beter. Voor de NRU zijn de doelen: bereikbaarheid, leefbaarheid en inpassing. En de

Raadsinformatieavond 7 juli 2015

randvoorwaarde is geld. Maar als het geld nu ook moet worden aangewend aan de afkoppeling Moldaudreef betekent dat: Minder geld voor de pleinen; Minder mogelijkheden voor ruimtelijke kwaliteit; Minder leefbaarheid voor Overvechters. Er zijn door de wethouder pogingen gedaan om extra geld voor de NRU te krijgen via subsidies. Dan denk je, de gemeente doet zijn best om zoveel mogelijk de wensvariant te realiseren, want dat was immers de intentie van het besluit keuzedocument voorkeursvariant: minimaal 1 verdiepte kruising. Dus: we doen ons best om er meer te realiseren, linksom of rechtsom. Maar als dan de scope wordt verbreed en er meer gedaan moet worden voor hetzelfde geld, dan ga je over die inspanning toch anders denken. Ik mag u geen vragen stellen, dat doet u straks aan mij. Toch vraag ik: waar is dit besluit genomen? Mijn dringend advies aan u raadsleden. Doe uw best om extra geld te krijgen voor de NRU en zorg er in elk geval voor dat de afkoppeling Moldaudreef niet ten laste komt van het budget van de NRU. Zet u in voor de ruimtelijke kwaliteit, de leefbaarheid en dus ook voor de gezondheid van Overvechters. Dank u.

Igno H.J. Ponsioen,

Korte termijn: het dwingen van i.h.b. motorfietsen via wegentechnische middelen om niet harder dan bv 50 km/u te rijden op de kard. de Jongweg en de Sartreweg. Lange termijn: weren van motorfietsen uit de gemeente

Aan het Overleg NO-Utrecht, 30 juni 2014 Betreft: Verkeerslawaaï, i.h.b. van motorfietsen, op de Kard. de Jong- en Sartreweg. Wij wonen aan de kardinaal de Jonghweg hoek Sartreweg in uitstekend geïsoleerde woningen, zowel geluidstechnisch als thermisch. Wij horen dus vrij weinig verkeerslawaaï, i.i.g. acceptabel wanneer je er voor kiest om in de stad te wonen. Eigenlijk alleen brandweer/ambulance/politiesirenes en sommige grote vrachtwagens. Deze decibellen moeten kunnen omdat dit lawaaï is dat tot doel heeft mensenlevens te redden of anderszins nuttig zijn. Nodeloze lawaaischoppers zijn het gros der gierende, gillende, brullende, knallende en knetterende motorfietsen. Een paar cijfers: De ernst: In Washington bv., waar men toch niet bang is voor een beetje verkeer, mag het verkeer max. 60 dbA produceren, op een bepaalde manier gemeten. Volgens het RIVM was op de K. de Jonghweg tot voor kort 65 dbA te meten! Nu zal het zelfs meer zijn door de gewijzigde verkeerssituatie in de binnenstad. Motorfietsen mogen in NL vrijwel onbeperkt lawaaï produceren. (tot 105 dbA = lawaaï van een straaljager aan je oor.) maar politie heeft geen meetapparatuur en kan dus ook niks handhaven. Voor motorfietsen is er geen APK. Afgelopen jaar zijn 20 % meer motorfietsen verkocht dan het jaar ervoor. Het lawaaï dreigt dus ook nog verder toe te nemen. Op de 4 dagelijkse spitsuren komt er ongeveer 1 per 4 min. voorbij. Op zonnige weekenden nog veel meer, de hele dag door. De hinder is verder toegenomen door ontlasting van de verkeersdrukte binnen de singels: leuk voor de mensen aldaar, treurig voor aanwonenden van de Sartreweg en de Kard. de Jongweg. De gevolgen: Verkeerslawaaï veroorzaakt 1.7 hart- of herseninfarct per week in NL, 700 000 mensen slapen er slecht door, met vermoeidheid, geïrriteerdheid en pillengebruik tot gevolg. Verstoorde concentratie bij het lezen van een boek of het volgen van radio of TV De volgende maatregelen kunnen motorfietshinder reduceren.: 1) Versmallen van de Kard. de Jongweg en de Sartreweg tot 2-baans wegen, zoals bv. de Lessinglaan. 2) Ribbels in de weg. Deze, mits voldoende aan bepaalde voorwaarden, zullen het de motorrijder onmogelijk maken om harder dan ca. 30 km/uur te rijden. Aangezien het motorlawaaï exponentieel toeneemt met de snelheid, zal dit dus ook redelijk effectief kunnen zijn in de strijd voor een beter leefklimaat, zowel in chemisch, fysisch als auditief opzicht. 3) Introduceren van een APK voor motorfietsen gericht op hun auditieve en chemische milieuvervuilende eigenschappen, tenminste gelijk aan die van auto's. (landelijk project) 4) Zolang een motorrijder niet kan laten zien dat zijn motorfiets aan zo'n pakket van eisen voldoet moet het hem verboden worden om zich met die motorfiets binnen de stadsgrenzen te bewegen, net zoals nu al geldt voor sterk chemisch vervuilende auto's. De eerst genoemde 2 maatregelen kunnen bij wijze van spreken binnen een maand ingevoerd worden. De gemeente Utrecht is progressief succesvol geweest in het weren van het chemisch meest vervuilende verkeer (oude diesels), hopelijk zet zij zich even succesvol in tegen de ergste lawaaischoppers.

Raadsinformatieavond 7 juli 2015

C.L. Iesberts, Eigenaar Iesberts Holding B.V. Bewoner en ondernemer

Met het op proef afsluiten van plusminus 4 maanden zal onderzocht moeten worden welke veranderingen van verkeersstromen plaats zullen vinden (zowel inkomend als uitgaand).

Hierna zal een afweging moeten worden gemaakt welke maatregelen nog te nemen zijn in verband met de dan ontstane verkeersstromen.

Voor verkeer van en naar Tuindorp, winkelcentrum Overvecht en Marnixlaan zullen andere oplossingen moeten worden aangedragen. De bewoners van de Gageldijk worden in deze situatie nog verder geïsoleerd. De oversteek van fietsers en voetgangers zal gedurende de afsluiting, via het Kochplein of Henri Dunantplein moeten worden afgewikkeld.

De afsluiting van de Moldaudee zou eerst financieel onderbouwd moeten worden en niet, zoals nu naar voren wordt gebracht, uit de begroting van de NRU worden betaald.

Dit is tegen alle vorige afspraken, welke door de NRU zijn gehouden.

Tevens zijn alle voorstellen die naar voren zijn gebracht teveel gericht richting Robert Kochplein of eventueel een verbinding via de Gageldijk (Moldaudee richting Blauwkapel).

Er zijn ook nog auto's die een andere bestemming hebben (in de richting van rijksweg A2).

Job Haug

Ik spreek hier als bewoner van Overvecht. Wij wonen vlak naast de NRU, een weg die mij en mijn burens de sterke indruk geeft van een snelweg. Elk uur razen er duizenden auto's, vrachtauto's en oude dieselauto's langs onze huizen. Het begint om 4 uur 's ochtends en gaat door tot 1 uur 's nachts.

Enkele jaren terug heeft de Rijksoverheid besloten dat de doorstroming verbeterd moet worden omdat er teveel files waren. Omdat alle verkeersstromen elkaar rond de stad Utrecht ontmoeten heeft dat een enorme impact voor de wegen rond de stad. Zoals bijvoorbeeld het verbreden van de A27 bij Amelisweerd. Door de Rijksoverheid worden kosten nog moeite gespaard om de doorstroming te bevorderen. Van dat totale wegennet is een minuscule klein deeltje toevallig eigendom van de gemeente Utrecht, namelijk de NRU. Door het besluit van de Rijksoverheid is de gemeente Utrecht verplicht dit stukje weg aan te passen.

De gemeente Utrecht heeft bewonersparticipatie hoog in het vaandel en wil met bewoners nauw samenwerken. Om deze participatie vorm te geven heeft de gemeente een aantal ateliers gestart om met bewoners te bepalen wat de meest wenselijke aanpassing van de NRU zou zijn. Het ging om een aanpassing die aan de eisen van de Rijksoverheid voldoet, namelijk 'een goede doorstroming'. Bij het allereerste atelier heeft iedereen ook de gemeente uitgesproken, dat de meest wenselijke oplossing een geheel verdiepte weg is. We waren het er unaniem over eens.

De ambtenaren lieten wel gelijk weten dat deze meest wenselijke oplossing te veel zou kosten en deze oplossing werd door de ambtenaren meteen verworpen. Op voorhand is de meest wenselijke oplossing zonder inzichtelijke argumenten afgewezen. Deze wenselijke oplossing daardoor nooit serieus doorgerekend. En dat terwijl deze oplossing nog steeds de voorkeur heeft van de bewoners en natuurlijk ook van de gemeente zelf. Ook het half verdiepen van de weg (tot 1 m onder het maaiveld wat kwa waterhuishouding mogelijk is) is niet verder onderzocht.

Nadat de minister te kennen gaf dat het project 10 jaar zou worden uitgesteld is een eindrapportage van de ateliers gemaakt. In deze eindrapportage wordt gesproken van een voorkeursvariant.

Met de term 'voorkeursvariant' heb ik veel moeite. Voorkeur betekent 'de neiging tot kiezen van het één boven het ander'. Je kan deze term op allerlei wijzen gebruiken. Het één na slechtste heeft de voorkeur boven het slechtste. Zo wordt de term 'voorkeursvariant' nu gebruikt.

Mensen die het proces niet hebben gevolgd zullen denken: "Aha, daar gaat de voorkeur van de bewoners naar uit!". En aangezien de ambtenaren deze term ook gebruiken zullen de wethouder en de politieke partijen denken dat deze variant de voorkeur heeft van de deelnemers van het atelier. Door het gebruik van deze

Raadsinformatieavond 7 juli 2015

terminologie wordt iedereen op het verkeerde been gezet. Tegelijk snapt de politiek niet waarom bewoners zo blijven klagen en zeuren. In het participatietraject is de voorkeursvariant toch samen bedacht.

Je kan ook vraagtekens zetten bij het feit dat de gemeente Utrecht eigenaar van de NRU is.

Dat heeft als consequentie dat de gemeente het eens is met de bewoners, maar dat we toch tegenover elkaar staan, omdat de gemeente in deze situatie verantwoordelijk is voor de kosten. We hebben te maken met een besluit van de Rijksoverheid. Zou het niet beter zijn, om samen op te trekken. We hebben immers dezelfde wens: 'Een geheel verdiepte weg'.

Wanneer u als Gemeente Utrecht bepaalt of deze weg geheel of gedeeltelijk boven de grond komt, realiseer u dat zo'n weg, voor de eeuwigheid wordt aangebracht en voor de eeuwigheid een barrière zal vormen tussen Overvecht en het Groene hart/het Noorderpark.