

Bijlage, reactie advies van de adviesgroep

1. Inleiding

1.1 Context

Utrecht groeit. Rond 2030 wonen naar verwachting meer dan 400.000 inwoners in Utrecht. Met de groei van het aantal inwoners, groeit ook de mobiliteit. Om een gezonde groei van de stad met een goede bereikbaarheid mogelijk te maken, moeten keuzes gemaakt worden. Utrecht heeft deze keuzes gemaakt in het mobiliteitsbeleid Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB). In SRSRSB is opwaarderen van de NRU als uitgangspunt gehanteerd voor alle overige maatregelen in de stad, zoals het herinrichten van de stedelijke verbindingswegen. Een goede doorstroming op de NRU is nodig om het verkeer zonder herkomst en bestemming in de stad via de ring te laten rijden in plaats van door de stad. Ook autoverkeer van en naar de stad moet zo lang mogelijk via de ring rijden om alleen het eerste en laatste stuk door de stad te rijden. Op deze manier worden zo min mogelijk mensen in de stad blootgesteld aan geluidsoverlast, slechte luchtkwaliteit en onveiligheid als gevolg van druk autoverkeer. Hiermee geeft Utrecht invulling aan een belangrijke doelstelling om, ondanks de toename van het verkeer, de leefbaarheid zoveel als mogelijk te verbeteren.

De Noordelijke Randweg Utrecht wordt vernieuwd naar een weg met ongelijkvloerse kruisingen. In 2014 heeft de gemeenteraad een aantal belangrijke uitgangspunten vastgesteld voor de vernieuwing van de NRU:

- Het blijft een weg met twee rijstroken per rijrichting.
- De maximumsnelheid gaat naar 80 km/uur (is nu 70).
- Bij de aansluitingen met Overvecht komen drie ongelijkvloerse kruisingen, waarvan minimaal één onderdoorgang.

Op basis van het bovenstaande besluit is een Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp (IPvE/FO) opgesteld. Hier is uitgegaan van de wensvariant van de gemeente en bewoners met drie onderdoorgangen, met als terugvaloptie een viaduct bij het Gandhiplein en Henri Dunantplein.

1.2 Participatieproces

Na de herstart van het project NRU in 2015 is een adviesgroep opgericht, die heeft meegedacht over het IPvE/FO. Deze adviesgroep bestaat uit bewoners, ondernemers en vertegenwoordigers van belangenorganisaties. Vanaf het begin is regulier overleg geweest met de adviesgroep. Ook zijn er gesprekken geweest met direct belanghebbenden en is er een toelichting gegeven bij de wijkraden Overvecht en Noordoost. De uitkomsten van de bovengenoemde overleggen zijn waar mogelijk direct opgenomen in het IPvE/FO. In november 2016 is een informatiemarkt georganiseerd waarbij bewoners en belanghebbenden toelichting hebben gekregen op de uitwerking van de plannen.

Het concept IPvE/FO heeft van 3 november tot en met 14 december 2017 ter inzage gelegen. Tijdens deze periode zijn twee informatieavonden georganiseerd waar bewoners en belanghebbenden toelichting konden krijgen op de plannen. Circa 140 bewoners en overige belanghebbenden hebben gebruik gemaakt van

de mogelijkheid om tijdens de inzageperiode op de plannen te reageren. Daarnaast heeft de wijkraad Overvecht en de adviesgroep NRU een advies uitgebracht. De meeste reacties gaan over de wens voor realisatie van drie onderdoorgangen. De voordelen die hierbij genoemd worden, zijn: minder geluid, sociale veiligheid, ecologie en inpassing in de omgeving. Als gevolg van de inspraakreacties zal het ontwerp op een aantal punten worden aangepast. Alle reacties zijn, voorzien van een antwoord, opgenomen in deze inspraaknota.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 6 van deze inspraaknota zijn alle reacties van de indieners voorzien van een nummer. In de eerste kolom staan deze nummers. In de tweede kolom staat de (samenvatting) van de ingediende reacties. In de derde kolom staat de gemeentelijke reactie op de inspraakreacties. Een aantal onderwerpen kwam veelvuldig terug in de inspraakreacties. Deze onderwerpen gaan over de inpassing en het ontwerp met de onderdoorgangen, geluid, luchtkwaliteit en de Moldaudreef. In respectievelijk hoofdstuk 2, 3, 4 en 5 is een algemene beantwoording opgenomen over deze onderwerpen. Bij onze reactie op de inspraakreacties in hoofdstuk 6 wordt een aantal keren verwezen naar deze algemene beantwoording. In bijlage 1 is onze reactie op het advies van de wijkraad opgenomen. In bijlage 2 is onze reactie op het advies van de adviesgroep opgenomen.

2. Inpassing & Ontwerp

Ongelijkvloerse kruisingen

Het IPvE/FO biedt een goede basis om de NRU in de toekomst beter te laten functioneren en goed in te passen in de omgeving. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan het streven van Utrecht naar een gezonde, en plezierige leefomgeving en de aanwijzing van de Nieuwe Hollandse Waterlinie tot werelderfgoed. Er worden betere verbindingen tussen stad en land gerealiseerd en er worden kansen benut om het landschap van de Nieuwe Hollandse Waterlinie te herstellen. Dit lukt volgens ons verreweg het beste door het realiseren van een weg met drie onderdoorgangen bij de aansluitingen op de stedelijke verbindingswegen. Bij het realiseren van een weg met een of twee viaducten zal de winst voor de leefomgeving geringer zijn dan bij drie onderdoorgangen.

De mogelijkheid van een volledig verdiepte NRU of een tunnel is in het verleden onderzocht. De kosten van deze varianten zijn een aantal keer hoger dan het beschikbare budget. Een volledig verdiepte NRU is daarmee financieel onhaalbaar en niet verder onderzocht.

Met het nu beschikbare budget kan bij één plein een onderdoorgang aangelegd worden. Wij zoeken daarom naar mogelijkheden om het budget te verhogen zodat bij alle drie de pleinen een onderdoorgang kan worden gemaakt. Zowel de gemeente als de provincie hebben in 2017 extra geld gereserveerd voor de NRU. Dit extra bedrag is echter niet toereikend voor drie onderdoorgangen. Samen met de provincie zijn wij in gesprek met het Rijk over de mogelijkheden voor extra geld voor de NRU. De uitkomst van deze gesprekken is onzeker. Om deze reden is in het Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp ook rekening gehouden met een variant die binnen het nu beschikbare budget past.

Van de varianten die met het nu beschikbare budget uitgevoerd kunnen worden, scoort de tracévariant met een onderdoorgang bij het Kochplein en viaducten bij het Gandhiplein en Dunantplein het beste. Bij deze variant wordt voor de meeste omwonenden de leefbaarheid vergroot, omdat het aantal (ernstig) gehinderden door geluid het meeste afneemt ten opzichte van de situatie voor wijziging in 2020. Daarnaast biedt deze variant de meeste kansen voor verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Zo kan er bij het Kochplein een kwalitatief hoogwaardige verbinding komen voor fietsers en voetgangers tussen stad en Noorderpark. Ook kan de cultuurhistorische en recreatieve relatie tussen de Gageldijk en fort Blauwkapel worden hersteld. Een uitgebreide vergelijking van de onderzochte varianten is te vinden in het *Keuzedocument Tracévarianten*.

Een aantal indieners pleit ervoor om de NRU niet aan te passen als er niet genoeg geld beschikbaar komt voor drie onderdoorgangen. Dat is voor ons geen optie. De NRU is een belangrijke ontsluitingsweg voor Utrecht. In de toekomst wordt het drukker op de NRU vanwege de groei van het autoverkeer. Het verkeer zal dan vaker stil staan op de NRU dan nu: de huidige verkeerspleinen kunnen het verkeer niet langer verwerken. Verkeer zal een route zoeken door Overvecht met nadelige gevolgen voor de leefbaarheid in de wijk. Dit is niet wenselijk. Daarom is het noodzakelijk dat de NRU wordt vernieuwd.

Een aantal indieners pleit voor een gefaseerde uitvoering van het project als het extra geld nu niet beschikbaar komt. Dit is onderzocht, maar biedt geen oplossing. Immers: het plein dat als laatste wordt uitgevoerd, blijft files veroorzaken. Een gefaseerde uitvoering brengt ook meerkosten met zich mee.

Groene omgeving

Het Noorderpark ten noorden van de NRU maakt deel uit van het Groene Hart Landschap en van het Nationale Landschap Nieuwe Hollandse Waterlinie (NHW), dat wordt genomineerd voor plaatsing op de lijst met UNESCO werelderfgoed. Voor de bewoners die in de omgeving van de Zuilense Ring en de NRU wonen (Zuilen, Overvecht, Tuindorp, Maarssen en De Bilt) is het Noorderpark en omgeving een belangrijk recreatief uitloopgebied. Het ten zuiden van de NRU gelegen Overvecht is een naoorlogse wijk opgezet als buurten in een (groen) raamwerk. De wijk heeft een grote ruimtelijke samenhang en een sterk doorgevoerde structuur op alle schaalniveaus. Tussen de buurten van Overvecht en de NRU bevindt zich een groene zoom. Deze groene zoom zorgt ervoor dat de wijk op afstand van de weg ligt en heeft daarmee een belangrijke afschermende werking. Daarnaast fungeert deze zone als uitloopgebied voor de buurten. De groene zoom van Overvecht en het landschap van de NHW zijn verbonden door dwarsverbindingen en doorzichten. Het IPvE/FO zet in op het behouden en versterken van deze verbindingen en doorzichten op zoveel mogelijk plaatsen. Hierdoor wordt de groene omgeving meer één geheel, waar de NRU doorheen loopt. De meest opvallende voorbeelden zijn:

- doortrekken van de Klopvaart en het bijbehorend fiets-/voetpad naar fort de Gagel.
- doortrekken van de Gageldijk naar fort Blauwkapel.
- verbinden van park de Watertoren via de Sint Anthoniedijk met het Noorderpark en fort Ruigenhoek.

Bomen

In het ontwerp is zoveel mogelijk rekening gehouden met het behouden van bomen die langs de weg staan. Het is echter onvermijdelijk dat er bomen gekapt worden voor de vernieuwing van de NRU, omdat de weg straks meer ruimte inneemt dan nu. Bovendien is er werkruimte nodig voor het aanleggen van de weg

en voor het tijdelijk omleiden van het verkeer. Binnen de projectgrens staan momenteel circa 2260 bomen, waarvan ongeveer 50% bestaat uit essen en iepen. Van de geïnventariseerde bomen kunnen 1000–1070 bomen worden behouden, omdat deze bij de realisatie van de vernieuwde NRU niet in de weg staan. Tijdens de werkzaamheden zullen deze bomen conform het gemeentelijke groenbeleid worden beschermd, zodat schade aan de bomen en verslechtering van de groeiplaats wordt vermeden. Van het totaal van de geïnventariseerde bomen moeten voor het inpassen van de nieuwe NRU circa 1020 bomen worden verwijderd door de bomen te vellen of te verplanten. Voor werkruimte en tijdelijke omleidingen moeten daarnaast circa 170–240 bomen worden verwijderd. Na het vernieuwen van de NRU zijn er in totaal circa 1190–1260 bomen binnen het plangebied verwijderd en 730–800 bomen binnen het plangebied verplant en herplant. Het totale aantal bomen binnen het plangebied neemt met circa 460 bomen af.

Esthetisch Programma van Eisen

Het opgestelde IPVE/FO bevat concrete denkbeelden over de inpassing van de weginfrastructuur en de inrichting van de omgeving, maar deze zijn niet volledig en nog niet in een definitieve vorm gegoten. Met name de eisen aan de vormgeving van de weginfrastructuur ontbreken nog. Als bouwsteen voor de uiteindelijke uitvoering van de NRU wordt in het vervolgtraject een Esthetisch Programma van Eisen (EPvE) opgesteld. Bij het opstellen van het EPvE wordt rekening gehouden met:

- het gemeentelijk beleid ten aanzien van de inrichting van de openbare ruimte (kadernota en handboek openbare ruimte);
- de ligging van de NRU direct naast het landschap van de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de groene rand van Overvecht;
- de ambitie van de gemeente op het gebied van duurzaamheid, zoals omschreven in het IPVE;
- de kosten voor beheer en onderhoud tijdens de levensduur van de weg.

3. Geluid

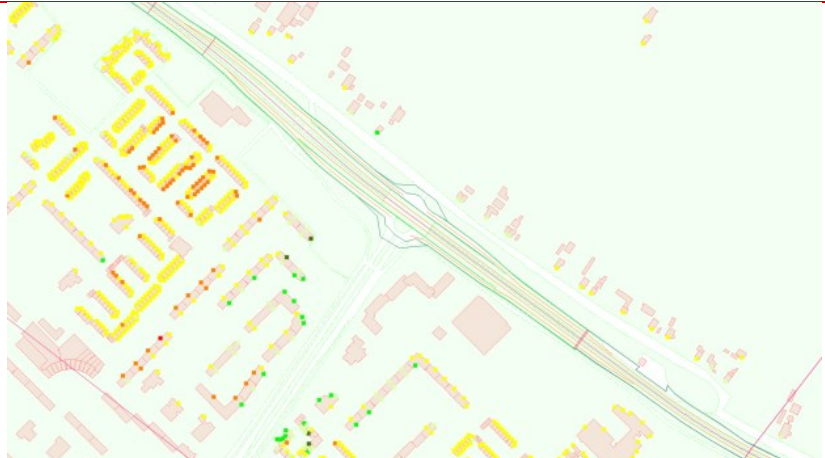
Het streven is om met de vernieuwing van de NRU de geluidssituatie te verbeteren. Om te kunnen beoordelen of dit streven wordt gehaald is de geluidssituatie in 2035 (10 jaar na realisatie) vergeleken met de geluidssituatie in 2020 (1 jaar voor start realisatie). Er is gekozen om op de hoofdrijbanen van de NRU een geluidreducerend wegdek toe te passen: dubbellaags ZOAB fijn (of akoestisch vergelijkbaar). Dit type asfalt is op dit moment de best beschikbare techniek om geluid te reduceren. Dit asfalt is niet geschikt voor op- en afritten. Daarom wordt op de op- en afritten MODUS toegepast, een licht reducerend wegdek.

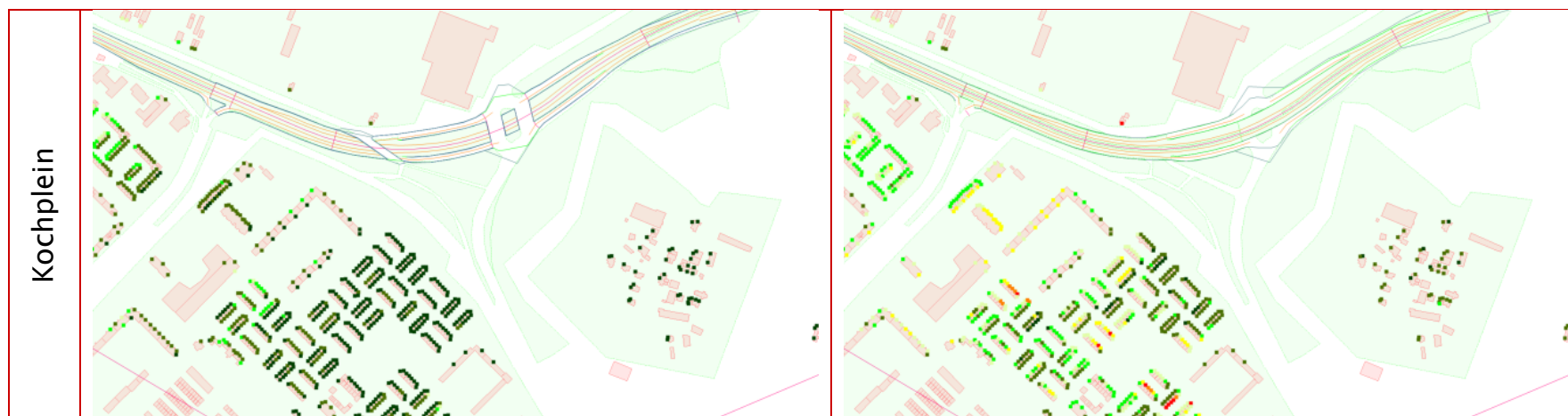
Dubbellaags ZOAB fijn is bij 80 km/uur ongeveer 6 decibel stiller dan Dicht Asfalt Beton. Modus is ongeveer 1 á 2 decibel stiller bij de representatieve snelheden op de op- en afritten. Op de NRU liggen nu diverse wegdektypen, met als beste wegdek een dunne deklaag met een reductie van circa 3 decibel ten opzichte van Dicht Asfalt Beton. Hierdoor wordt op de hoofdrijbanen, waar het meeste verkeer rijdt, een aanzienlijke geluidreductie bereikt door de wegdekaanpassing. De genoemde geluidreducties betreffen de gemiddelde geluidsreductie over de totale levensduur van het wegdek. Direct na aanleg van het wegdek zal de geluidreductie hoger zijn en aan het einde van de technische levensduur zal de geluidreductie afnemen. Daarna wordt het asfalt weer vervangen.

In de referentiesituatie in 2020 varieert de geluidbelasting in de eerstelijns bebouwing (de bebouwing direct langs de NRU) veelal van 60 tot 65 decibel. De groei van het autoverkeer tot 2035 zorgt zonder vernieuwing van de NRU voor een toename van het geluidsniveau tot 1 decibel (zie onderstaande figuur).



De afbeeldingen hieronder laten per plein zien hoe de geluidsniveaus als gevolg van de aanpassing van de NRU in 2035 veranderen ten opzichte van 2020. Hierbij is rekening gehouden met de snelheidsverhoging naar 80 km/uur en de toepassing van dubbellaags ZOAB fijn. De geluidsniveaus zijn voor zowel een onderdoorgang als een viaduct berekend.

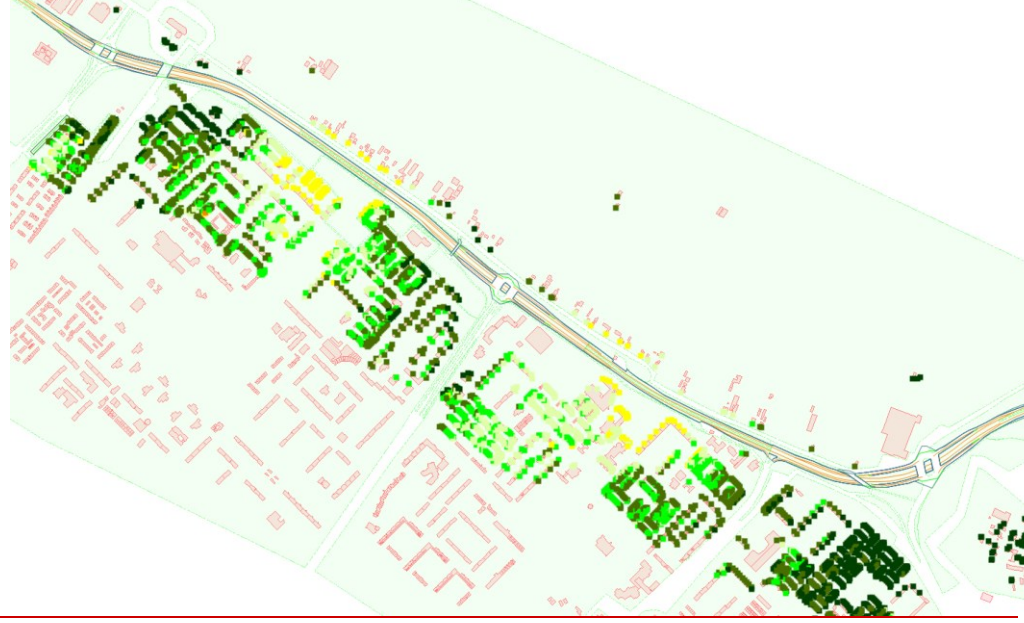
	NRU onderdoorgang	NRU viaduct
Gandhiplein		
Dunantplein		



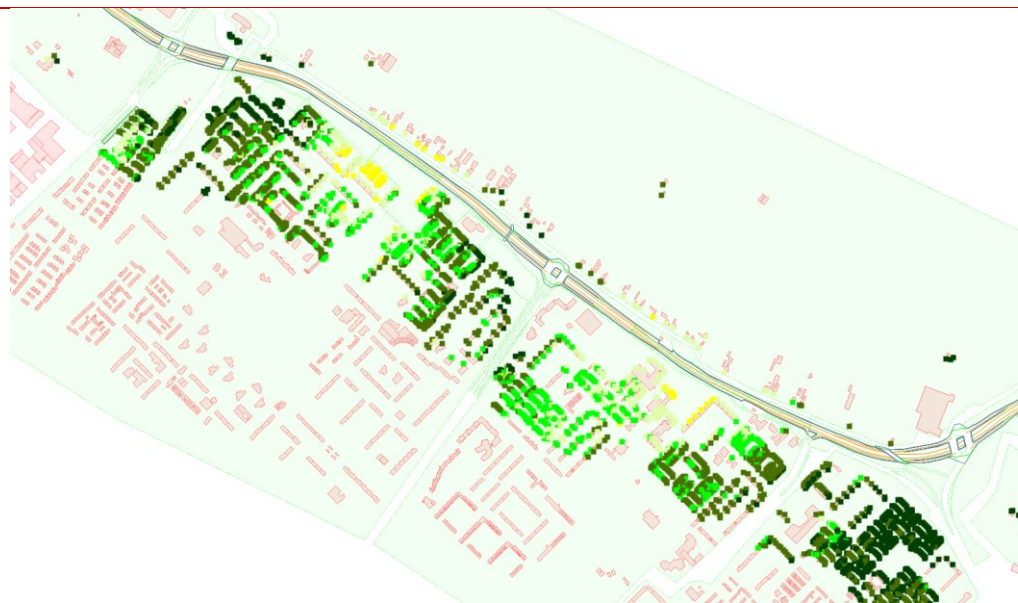
Een onderdoorgang leidt tot lagere geluidniveaus dan een viaduct. Vanuit het aspect geluid gaat de voorkeur daarom uit naar onderdoorgangen. Het verschil tussen een onderdoorgang en een viaduct is gemiddeld ongeveer 3 decibel met lokaal aanzienlijk grotere verschillen. Bij een weg met drie onderdoorgangen gaat bij bijna alle woningen de geluidbelasting omlaag in 2035. Voor een aantal woningen langs de wegvakken tussen het Gandhiplein en het Dunantplein en het Dunantplein en Kochplein is sprake van een lichte toename. Bij een weg met viaducten bij het Gandhiplein en Dunantplein krijgen meer woningen te maken met een (beperkte) toename van de geluidbelasting.

Onderstaand is het effect van de variant met drie onderdoorgangen (2035) afgezet tegen de referentiesituatie (2020) en de autonome situatie in 2035 (geen aanpak NRU). Te zien is dat het geluid zowel ten opzichte van de referentiesituatie (2020) als de autonome situatie (2035) veelal afneemt. Alleen langs de delen tussen de pleinen is sprake van een (beperkte) toename.

Variant met drie onderdoorgangen
2035 vergeleken met referentie 2020



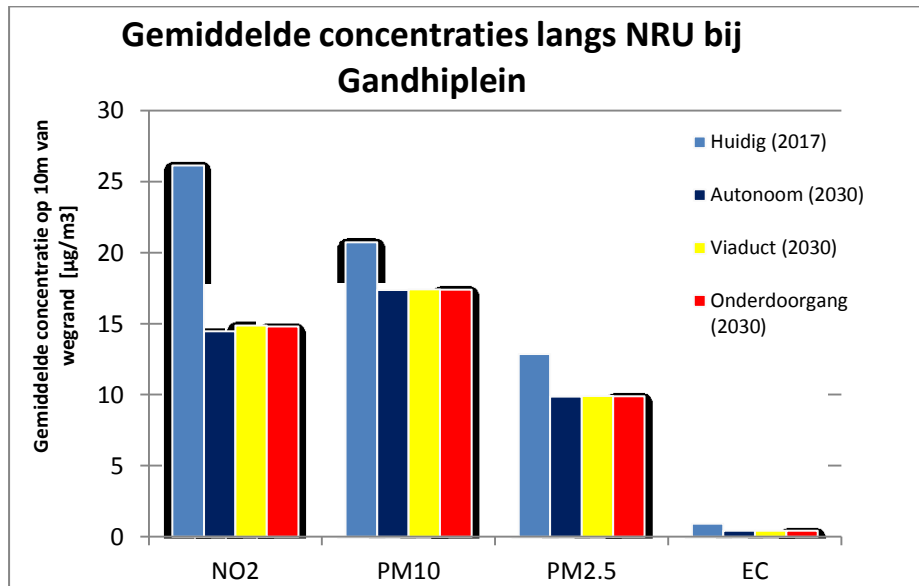
Variant met drie onderdoorgangen
2035 vergeleken met autonoom
2035

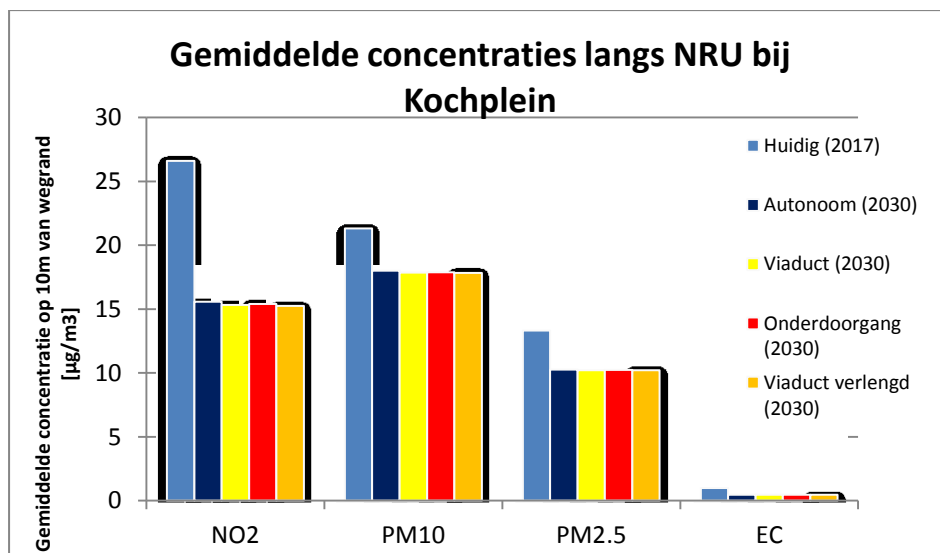
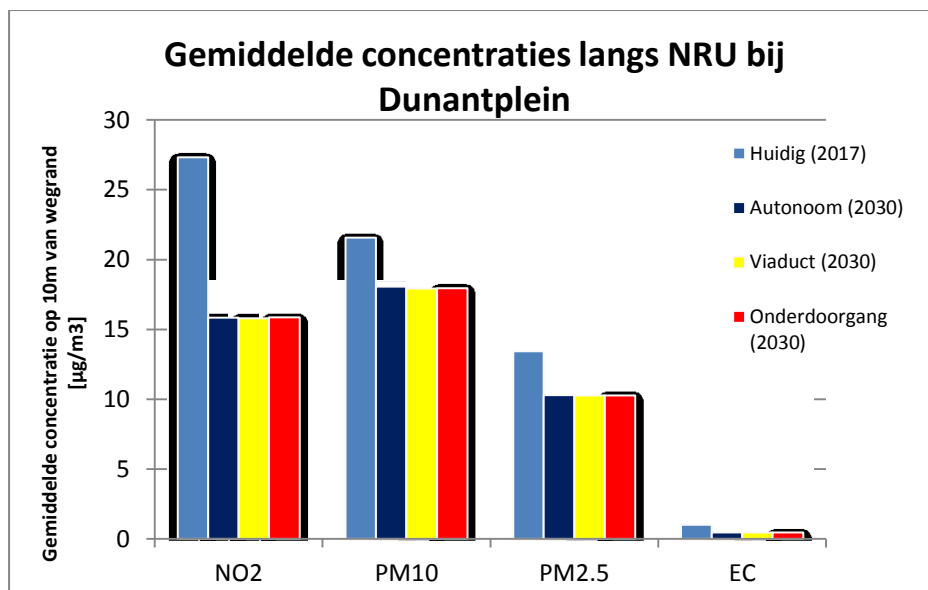


Onderdeel van het op te stellen bestemmingsplan voor de NRU is een geluidonderzoek naar de geluideffecten van de NRU op alle geluidgevoelige bestemmingen (o.a. woningen en scholen). In dit onderzoek wordt de situatie 10 jaar na realisatie (2035) vergeleken met de referentiesituatie in 2020, één jaar voor start realisatie. Zo is inzichtelijk welke gevolgen het plan heeft en kan getoetst worden of het plan voldoet aan de geluidregelgeving. In het geluidonderzoek wordt onderzocht of met aanvullende mitigerende maatregelen de geluidssituatie op zoveel mogelijk plaatsen verbeterd kan worden. Het gaat dan bijvoorbeeld om geluidschermen. De keuze om aanvullende geluidmaatregelen te treffen hangt af van de geluidwinst die daarmee behaald kan worden, de kosten, maar ook de gevolgen voor de ruimtelijke kwaliteit. Deze integrale keuze voor eventuele aanvullende geluidmaatregelen wordt gemaakt in de volgende projectfase.

4. Lucht

Het streven is om met de vernieuwing van de NRU de luchtkwaliteit te verbeteren. Om te kunnen beoordelen of dit streven wordt gehaald is de luchtkwaliteit in 2030 vergeleken met de luchtkwaliteit in 2017. Zowel de autonome situatie (geen wijzigingen aan de NRU) als de plansituatie (met wijzigingen aan de NRU) in 2030 is berekend. Als gevolg van de autonome verschoning van het verkeer (auto's met steeds lagere emissies en steeds meer elektrische en hybride auto's) nemen de emissies van het verkeer af in de toekomst. Hierdoor nemen ook de concentraties van de verschillende stoffen in de lucht af.





De concentraties zijn berekend op de juridische toetsafstand van 10 meter van de rand van de weg. In het uitgevoerde luchtkwaliteitsonderzoek voor de NRU is ten behoeve van het keuzedocument Tracévarianten ook de concentratie berekend op de gevel van de woningen (gelegen binnen 60 m van de wegrand). Onderdeel van het bestemmingsplan wordt een luchtkwaliteitsonderzoek waarin ook het effect van het plan op de verkeersintensiteit op de aansluitende wegen wordt meegenomen in de luchtberekeningen. Bijvoorbeeld op de Einsteindreef, maar ook op de Zuilense Ring.

In alle onderzochte varianten wordt in 2030 op 10 meter van de wegrand (de juridische toetsafstand) en op de gevel van woningen ruimschoots voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Ten opzichte van de huidige situatie in 2017 nemen de concentraties stikstofdioxide (NO₂) in de plansituatie in 2030 met ruim 40% af en de concentraties fijnstof met respectievelijk 15% voor PM₁₀ en 23% voor PM_{2,5}. Voor roet (EC) nemen de concentraties van 2017 naar 2030 af met meer dan 50%. Ten opzichte van de huidige situatie worden de effecten op de volksgezondheid van de heersende concentraties luchtverontreiniging minder.

Ten opzichte van de autonome situatie in 2030 (zonder wijzigingen aan de NRU) laten de onderzochte varianten in 2030 zowel kleine verslechtingen als kleine verbeteringen op 10 meter van de rand van weg zien. De toenames op 10 meter van de rand van de weg worden veroorzaakt door de toename van verkeer en aanpassingen in het wegprofiel. Verbetering van de luchtkwaliteit op 10 meter van de wegrand wordt veroorzaakt door verbreding van het wegprofiel en afname van de congestie.

Ten opzichte van de autonome situatie in 2030 bedraagt de maximale verslechting van de luchtkwaliteit op de gevel van de woningen voor stikstofdioxide 0,81 µg/m³ en de maximale verbetering 0,43 µg/m³. Voor fijn stof (PM₁₀) bedraagt de maximale verslechting 0,08 µg/m³ en bedraagt de maximale verbetering 0,16 µg/m³. De berekende effecten op de gevel zijn daarmee Niet In Betekenende Mate verbeteringen of verslechtingen van de luchtkwaliteit.

De luchtkwaliteit langs de weg verbetert ten opzichte van de huidige situatie (2017), ondanks de toename van verkeer op de NRU, aanzienlijk als gevolg van de verschoning van verkeer. In 2030, als de NRU is vernieuwd, zijn de concentraties van luchtverontreinigende stoffen (stikstofdioxide, fijn stof, en roet) veel lager dan in de huidige situatie (2017).

Een onderdoorgang is niet per definitie beter voor de luchtkwaliteit dan een viaduct. In zijn algemeenheid is het verschil tussen een onderdoorgang en een viaduct klein en niet onderscheidend voor de luchtkwaliteit.

Voor de plansituatie is gerekend met een snelheidsregime van 80 km/uur. De emissies van auto's bij deze snelheid zijn vrijwel gelijk of licht gunstiger of licht ongunstiger (afhankelijk van het type auto, personen, middelzwaar of zwaar) dan bij 60 of 70 km/uur. In de praktijk is het effect van een beperkte snelheidsverhoging (of -verlaging) op de luchtkwaliteit niet groot. Een goede doorstroming/verminderde stagnatie heeft een gunstig effect op de emissie en dit effect compenseert het effect van de snelheidsverhoging naar 80 km/uur. Door de verbeterde doorstroming maken echter meer auto's gebruik van de NRU.

Het totale effect hiervan zijn lichte verslechtingen, maar ook lichte verbeteringen van de luchtkwaliteit in de plansituatie ten opzichte van de autonome situatie.

5. Aanpassing aansluiting Moldaudreef op de NRU

Verkeer van en naar de Moldaudreef veroorzaakt files door de oversteekbeweging op de NRU. Om de doorstroming op de NRU te verbeteren wordt de aansluiting van de Moldaudreef op de NRU aangepast. Er komt een zogenaamde halve aansluiting van de Moldaudreef met de NRU. Verkeer vanaf de NRU komend vanuit het noorden (A2) kan bij de Moldaudreef wel de wijk in, andersom is dit niet mogelijk. Verkeer vanuit de wijk kan bij de Moldaudreef wel de wijk uit, maar alleen in de richting van de A27 (richting Robert Kochplein).

In de huidige situatie rijden circa 10.000 motorvoertuigen per etmaal over de Moldaudreef. Om te bepalen hoe het verkeer het beste kan worden afgewikkeld zijn verschillende varianten voor een aanpassing van de Moldaudreef onderzocht. Er is gezocht naar oplossingen met zo gunstig mogelijke effecten voor de leefbaarheid in de wijk en met zo min mogelijk ruimtebeslag. De varianten zijn met elkaar vergeleken op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, geluid en ruimtelijke kwaliteit. Daarnaast zijn de effecten van de varianten op het verkeer, luchtkwaliteit en geluidsniveau in het omliggende gebied beschreven. Dit alles is terug te lezen in het “keuzedocument Moldaudreef”, dat is opgesteld in februari 2017, versie definitief juli 2018. De zogenaamde ‘halve aansluiting’ komt het best uit deze variantenstudie. Door de Moldaudreef gedeeltelijk aangesloten te houden op de NRU blijven de buurt Overvecht Zuidoost en winkelcentrum Overkapel ook in de toekomst goed bereikbaar. De verkeersdruk binnen de wijk Overvecht neemt af ten opzichte van de autonome situatie in 2030 (zonder wijzigingen aan de NRU en de aansluiting Moldaudreef). De halve aansluiting is uitgewerkt in het Functioneel Ontwerp. De nood- en hulpdiensten hebben geen bezwaar tegen de aanpassing van het kruispunt Moldaudreef naar een halve aansluiting.

Waarom de Wolgadreef niet afsluiten?

Een afsluiting van de Moldaudreef én de Wolgadreef leidt weliswaar tot minder doorgaand verkeer in de wijk en een grotere verbetering van de verkeersveiligheid, maar de autobereikbaarheid van de buurt en het winkelcentrum Overkapel is in deze variant minder goed. Dit weegt zwaar mee, omdat de aanwezigheid van het winkelcentrum van groot belang is voor de leefbaarheid van de wijk. Ook op het gebied van luchtkwaliteit scoort een halve aansluiting beter dan een volledige afsluiting. Het verkeersmodel laat bij een halve aansluiting van de Moldaudreef op de NRU in de toekomst een lichte afname zien van het verkeer op de Wolgadreef ten opzichte van de autonome situatie in 2030 (zonder wijzigingen aan de NRU en de aansluiting Moldaudreef).

Aanvullende maatregelen kruispunten Moldaudreef

De keuze voor een halve aansluiting laat de mogelijkheid open om aanvullende maatregelen te nemen op de Moldaudreef en in Overvecht Zuid. In het kader van het programma Verkeersveiligheid heeft de gemeente onderzocht op welke manier de kruispunten met de Oerddreef/Wolgadreef en Neckardreef/Berezindreef verbeterd kunnen worden. Een werkgroep van bewoners heeft een nadrukkelijke voorkeur voor rotondes uitgesproken voor deze

locaties en de gemeente verzocht om de haalbaarheid van rotondes op deze kruispunten te onderzoeken. Hieruit is gebleken dat een rotonde op de kruising Oderdreef/Wolgadreef inpasbaar en wenselijk is. Bij de kruising Neckardreef/Berezinadreef is een rotonde niet nodig en kan volstaan worden met het aanpassen van het kruispunt naar een voorrangskruising. Het beschikbare budget vanuit het programma Verkeersveiligheid voor de Moldaudreef is echter niet toereikend voor de gewenste aanpassingen. Wij gaan na of hier extra geld voor kan worden vrijgemaakt.

Langzaam verkeer oversteek NRU ter hoogte van de Moldaudreef

Omdat de aansluiting van de Moldaudreef op de NRU wijzigt, kan de langzaam verkeer oversteek over de NRU niet blijven bestaan. Op deze plek is het ook niet mogelijk om een fietsviaduct te maken. De alternatieven voor deze oversteek zijn het nieuwe fietsviaduct dat wordt aangelegd in het verlengde van de Sint Anthoniedijk (met hoogteverschil) of de oversteek bij tuincentrum Overvecht (zonder hoogteverschil). Op beide plekken kunnen fietsers en voetgangers de NRU ongehinderd oversteken. Het totaal aantal (veilige) verbindingen voor fietsers en voetgangers tussen Overvecht en het Noorderpark neemt toe ten opzichte van de huidige situatie. De bereikbaarheid van het Noorderpark verbetert hierdoor.

Oversteekbaarheid Moldaudreef

Een goede oversteekbaarheid van de Moldaudreef op verschillende plekken is belangrijk. De bestaande verkeerslichten verdwijnen als de aansluiting bij de Moldaudreef wordt aangepast. In de toekomstige situatie is er een afrit NRU–Moldaudreef en een oprit Moldaudreef–NRU. Tussen deze afrit/oprit en het kruispunt bij de Wolgadreef/Oderdreef komt een nieuwe oversteek voor fietsers en voetgangers. Om de verkeersveiligheid voor overstekende fietsers en voetgangers bij deze oversteek te garanderen komt er een relatief krappe bocht van de NRU naar de Moldaudreef zodat de snelheid van auto's die de Moldaudreef oprijden laag zal zijn. Ook zal er voldoende afstand zijn tussen de bocht en de oversteek, zodat de automobilisten en de overstekende fietsers/voetgangers elkaar tijdig kunnen zien aankomen. Voldoende afstand garandeert ook dat de doorstroming op de NRU zelf niet zal worden aangetast. In de vervolgfase wordt onderzocht of hier een verkeersregelininstallatie moet komen.

6. Reactie op het advies

Inleiding Graag maakt de Adviesgroep NRU gebruik van haar recht het college te adviseren over de aanpassing van de NRU, onderdeel van de ring Utrecht, zoals voorgesteld in het IPvE en FO. Wij hanteren het volgende uitgangspunt voor ons advies: Wij beoordelen de planstudie vanuit een integrale benadering voor het hele gebied. De aanpassing van de NRU heeft impact op diverse functies in en rond de wijk. Het vraagstuk is groter dan alleen verkeerskundig. Voor de	Wij waarderen de inbreng van de leden van de adviesgroep bij de totstandkoming van het concept IPvE/FO. Op een aantal onderdelen van het plan heeft dit in het concept IPvE/FO al tot concrete aanpassingen geleid. Wij nodigen de leden van de adviesgroep uit om ook in de volgende fase mee te blijven denken en de belangen vanuit de wijk in te brengen. Voor onze reactie op uw advies verwijzen wij in eerste instantie naar de algemene beantwoording over de onderwerpen inpassing en ontwerp, geluid
---	--

wijk Overvecht en met name de bewoners langs de NRU zijn één of meer pleinen met fly-overs niet acceptabel. Het versterkt de barrièrewerking, bezorgt meer overlast en tast de ruimtelijke kwaliteit aan. Ons eindadvies gebaseerd op onderstaande overwegingen en deeladviezen over de aanpassing van de NRU.	en lucht. In aanvulling op de algemene beantwoording hebben wij in onderstaande tabel per deeladvies een reactie gegeven.
Ons advies is daarom alleen te beginnen met de aanpassing van de NRU wanneer er voldoende budget is om de verdiepte onderdoorgang van de NRU bij alle drie de pleinen te realiseren. Het budget moet ook voldoende zijn om de noodzakelijke aanpassing compleet te realiseren. Met aandacht voor onder andere de weg tussen de pleinen, de op- en afritten, de fiets- en voetpaden en de groen- en boomstructuur. Alleen dan verbetert de leefbaarheid in Overvecht en worden kansen voor kwaliteitsimpulsen benut. Wordt niet voldaan aan deze voorwaarden dan is de wijk beter af met de NRU in de huidige vorm. In dat geval adviseren wij om de aanpassing van de NRU niet uit te voeren. De mobiliteitsmaatregelen mogen nooit ten koste gaan van de leefbaarheid en de gezondheid in Overvecht. Onze overwegingen hierbij zijn de volgende: • In 2014 besloot de gemeenteraad dat de aanpassing van de NRU moet bijdragen aan de verbetering van de leefbaarheid in Overvecht¹. • Met het huidige budget is een goede inpassing niet mogelijk. • Fly-overs doen afbreuk aan de leefbaarheid: ○ Ze zijn lelijk en door hun prominente aanwezigheid verlagen zij de cultuurhistorische waarde van de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de natuurlijke waarde van het Noorderpark en het Klopvaartgebied. ○ Ze blokkeren een verbinding – visueel en in beleving – met de waardevolle landschapselementen die kwaliteit geven aan de rand van Overvecht. ○ Ze leiden tot nog meer geluidsoverlast terwijl er nu en in de referentiesituatie (2020) 2 al te hoge waardes zijn. ○ Ze brengen sociaal onveilige situaties met zich mee, zoals lange	Wij hebben net als de adviesgroep een sterke voorkeur voor een weg met drie onderdoorgangen. Dit levert de grootste bijdrage aan een gezonde leefomgeving en reductie van geluid, goede verbindingen tussen stad en land en de zichtbaarheid van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Zie verder ook de algemene toelichting bij Inpassing & Ontwerp in hoofdstuk 2. Van de varianten die met het nu beschikbare budget uitgevoerd kunnen worden, scoort de tracévariant met een onderdoorgang bij het Kochplein en viaducten bij het Gandhiplein en Dunantplein het beste. Bij deze variant wordt voor de meeste omwonenden de leefbaarheid vergroot, omdat het aantal (ernstig) gehinderden door geluid het meeste afneemt ten opzichte van de situatie voor wijziging. Daarnaast biedt deze variant de meeste kansen voor verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Zo kan er bij het Kochplein een kwalitatief hoogwaardige verbinding komen voor fietsers en voetgangers tussen stad en Noorderpark. Ook kan de cultuurhistorische en recreatieve relatie tussen de Gageldijk en fort Blauwkapel worden hersteld. Het advies van de adviesgroep is om alleen te beginnen met de aanpassing van de NRU wanneer er voldoende budget is om de verdiepte onderdoorgang van de NRU bij alle drie de pleinen te realiseren. Dat is geen optie voor de gemeente. De NRU is een belangrijke ontsluitingsweg voor Utrecht. In de toekomst wordt het drukker op de NRU vanwege de groei van het autoverkeer. Het verkeer zal dan vaker stil staan op de NRU dan nu: de huidige verkeerspleinen kunnen het verkeer niet langer verwerken. Verkeer zal een route zoeken door Overvecht en over de Gageldijk met nadelige gevolgen voor de leefbaarheid in de wijk. Dit is niet wenselijk. Daarom is het

fietstunnels onder de fly- overs en fietspaden langs de massieve fly-overs. ○ De keuze om slechts bij één plein een onderdoorgang te maken, benadeelt de bewoners bij de pleinen met fly-overs. De objectieve verschillen tussen de onderdoorgangen bij de pleinen zijn gering³. Bewoners worden ongelijk behandeld. ○ Fly-overs worden in de toekomst nooit meer vervangen door onderdoorgangen, zelfs als er in de toekomst extra budget vrijkomt. Door de aanleg ontstaat een permanente wond in het landschap. • De voorgestelde aanpassing leidt niet tot schonere lucht in 2030⁴. Niet aanpassen van de NRU is op dit punt een reële optie voor de adviesgroep. • Een ring van aaneengesloten (snel)wegen rond de stad Utrecht is leidend. Als een volwaardige ring door onze wijk noodzakelijk is, moet er ook geïnvesteerd worden in een goede inpassing. ¹ Zie pagina 7 van het NRU Keuzedocument, versie 31 januari 2014	noodzakelijk dat de NRU wordt vernieuwd.
Advies over de aanpassing van de Moldaudreef: De adviesgroep is positief over het plan voor een halve aansluiting van de Moldaudreef. Op deze wijze blijft winkelcentrum Overkapel bereikbaar en wordt de vitaliteit van het winkelcentrum en daarmee de leefbaarheid van dit deel van Overvecht niet verminderd. Ook zorgt de halve aansluiting voor een betere spreiding van het verkeer over de wijk en de extra belasting van de Einsteindreef is minder dan bij het volledig afsluiten van de Moldaudreef.	Wij zijn verheugd dat u achter het voorstel voor een halve aansluiting bij de Moldaudreef staat. Deze variant is door de adviesgroep ingebracht en door de gemeente overgenomen.
Thema Participatie	
Goed is • Op verzoek van de adviesgroep zijn er meer varianten uitgewerkt. Het is goed dat er daardoor inzicht is verkregen in een traject met drie onderdoorgangen. • De door de adviesgroep ingebrachte halve aansluiting voor de	In de volgende fase van het project zal ook een adviesgroep worden betrokken. Wij zouden het waarderen als de actieve leden van de huidige adviesgroep weer willen deelnemen aan de adviesgroep. Om ook andere bewoners en belanghebbenden in de gelegenheid te stellen om actief betrokken te zijn bij het project, doen we hiertoe een oproep na het

Moldaudreef is onderzocht en overgenomen. • Bij de inpassing is samen met de gemeente op locatiebezoek zo veel als mogelijk gekeken naar de (on)mogelijkheden ter plekke. • Er is veel informatie uitgewisseld met experts van de gemeente. • De adviesgroep heeft zich verdiept in de onderzoeksresultaten en heeft aanvullende onderzoeken gevraagd. Deze aanvullende onderzoeken zijn vaak ook uitgevoerd door de gemeente. • Door de gekozen participatievorm (niveau 3 adviseren⁵) was het mogelijk om een zinvolle bijdrage te leveren aan de planstudie NRU. Advies • De adviesgroep moet betrokken blijven bij het vervolg van de planstudie. • Na goedkeuring van de planstudie is het belangrijk de participatie goed vorm te geven voor toezicht op de controle of aan de gestelde voorwaarden van het goedgekeurde plan werkelijk wordt voldaan. Bij een opdrachtverstrekking volgens 'design en construct' ligt de controle op naleving bij de aannemer en is het inrichten van participatie extra belangrijk. ² Zie memo en bijlage geluidkaarten voor Werkbezoek PS 30 oktober 2017, versie 26 oktober 2017 ³ Zie pagina 53 van Keuzedocument Tracévarianten 2017, versie 23 oktober 2017 ⁴ Zie pagina 28 van Beoordeling lucht tracévarianten NRU, versie 19 oktober 2017 ⁵ Zie: www.participedia.nl/het-niveau-van-participatie	vaststellen van het IPvE/FO door de raad. Het participatieniveau van de adviesgroep zal per thema en locatie verschillen zoals op de bijeenkomst van de adviesgroep op 13 maart 2018 is besproken. Hierbij wordt zoveel mogelijk uitgegaan van het niveau adviseren. De adviesgroep zal worden betrokken bij het opstellen van het ontwerp en het Esthetisch Programma van Eisen dat deel uitmaakt van het uitvoeringscontract. Ook zal de adviesgroep worden betrokken (niveau raadplegen) bij het opstellen van een plan voor de Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie (BLVC) tijdens de uitvoering.
Thema Inpassing en ontwerp Goed is • De keuze voor turbotorondes op de pleinen is goed. • Het toepassen van stil asfalt (dubbellaags ZOAB fijn) is positief. • Bij Fort De Gagel wordt voor het autoverkeer van de Gageldijk een nieuwe	Wij stellen het op prijs dat wordt benoemd met welke ontwerpkeuzes de adviesgroep het eens is.

route aangelegd. Het fietspad en de Klopvaart worden doorgetrokken. Het bruggetje dat minder zwaar belast kan worden is dan alleen voor langzaam verkeer. • De verbinding tussen Gageldijk en Einsteindreef is beter dan de twee bestaande halve aansluitingen (bij BP station en even ten noordwesten van het Henri Dunantplein). • De aansluiting van Groenekan (Koningin Wilhelminaweg) op het Robert Kochplein is een verbetering. Advies De nieuwe NRU betekent een groot ruimtebeslag, veel meer dan de huidige NRU. Er gaat veel meer groen weg dan gesuggereerd wordt. Deze groene buffer heeft grote waarde als ecologisch lint en afscheiding (visueel en in beleving) tussen de wijk en NRU. Door te spreken over een weg die 2x2 rijbanen blijft, lijkt de impact voor de lezer mee te vallen. Het feit is dat er op zo'n 60% van de weg sprake is van op- en afritten en het wordt een veel breder tracé, tot wel 8-baans: • Communiceer duidelijker over deze effecten; • Neem goede mitigerende maatregelen.	De weg behoudt in de toekomstige situatie twee doorgaande rijbanen per rijrichting. Het is juist dat op een groot deel van het tracé op- en afritten komen waardoor de weg op deze plekken meer ruimte in beslag neemt. Op de plattegronden van het functioneel ontwerp die ter inzage hebben gelegen is dit goed te zien. Ook de 3D beelden van de toekomstige situatie laten duidelijk zien op welke plekken de weg meer rijstroken heeft vanwege op- en afritten. In het IPvE/FO is een bomenparagraaf toegevoegd waarin de gevolgen voor bestaande bomen en groen zijn toegelicht. Hierin is onderscheid gemaakt tussen groen dat moet verdwijnen als gevolg van het ruimtebeslag van de nieuwe NRU en groen dat moet verdwijnen als gevolg van de uitvoering van het werk. Op de tekeningen bij het FO is inzichtelijk gemaakt waar in de toekomstige situatie bomen worden geplant. In de volgende fase wordt de herinrichting van de directe omgeving van de weg verder uitgewerkt. De adviesgroep wordt hierbij betrokken.
Advies De af- en opritten van de NRU zijn een aandachtspunt omdat daar geen dubbellaags ZOAB wordt toegepast. Neem maatregelen om nadelige geluidseffecten goed op te vangen.	Het streven is om met de vernieuwing van de NRU de geluidssituatie te verbeteren. De belangrijkste beperkende maatregel die wordt getroffen is het toepassen van de best beschikbare techniek in stil asfalt op de hoofdrijbanen. Op dit moment is dat Dubbellaags ZOAB fijn. Dit type asfalt is niet geschikt voor op- en afritten. Daar wordt MODUS toegepast, een licht reducerend maar sterk wegdek. Dubbellaags ZOAB fijn is bij 80 km/uur ongeveer 6 dB stiller dan Dicht Asfalt Beton en Modus circa 1 á 2 dB bij de representatieve snelheden op de op- en afritten. Onderdeel van het bestemmingsplan voor de NRU is een geluidonderzoek naar de geluidseffecten van de NRU op alle geluidgevoelige bestemmingen (o.a. woningen en scholen). Hierbij wordt rekening gehouden met het type

	wegdek. Voor de op- en afritten wordt in de berekening dus uitgegaan van Modus. Zo is inzichtelijk welke gevolgen het plan heeft en kan getoetst worden of het plan voldoet aan de geluidregelgeving. In het geluidonderzoek wordt onderzocht of met aanvullende mitigerende maatregelen de geluidssituatie op zoveel mogelijk plaatsen verbeterd kan worden. Het gaat dan bijvoorbeeld om geluidschermen. De keuze om aanvullende geluidmaatregelen te treffen hangt af van de geluidwinst die daarmee behaald kan worden, de kosten, maar ook de gevolgen voor de ruimtelijke kwaliteit. De keuze voor eventuele geluidschermen wordt gemaakt in het kader van het bestemmingsplan.
Thema Moldaudreef	
Goed is • De uitwerking en de consequenties van de varianten voor de Moldaudreef geven een goed inzicht in de effecten op de verkeersstromen in de wijk. • Er is vastgesteld dat de effecten voor het winkelcentrum Overkapel negatief zijn als de Moldaudreef wordt afgekoppeld van de NRU. • De halve aansluiting verdeelt het verkeer over de wijkontsluitingswegen en daardoor wordt de verkeerstoename op de Einsteindreef minder groot. Advies Zie thema Verkeer	Wij stellen het op prijs dat wordt benoemd met welke effecten van de keuze voor de Moldaudreef de adviesgroep het eens is.
Thema Langzaam verkeer (voetgangers, fietsers en brommers)	
Goed is • Het ontwerp voorziet in meer stad-land verbindingen. Deze ongelijkvloerse oversteken komen tussen Gandhiplein en Henri Dunantplein en tussen Henri Dunantplein en Robert Kochplein. • Het doortrekken van de Klopvaart met de verbinding voor langzaam verkeer ernaast en de verlenging van de Gageldijk naar Blauwkapel voor langzaam verkeer is positief.	Wij vinden het fijn om te lezen dat u, gelet op de beperkte ruimte langs de NRU, kunt instemmen met de voorgestelde inpassing van de fietsstructuur.

De adviesgroep accepteert de voorgestelde structuur voor langzaam verkeer als 'best haalbaar'. De voorgestelde fietsstructuur langs de NRU benut de beperkte ruimte die over blijft na het inpassen van de nieuwe NRU. Advies In het plan zijn twee nieuwe fietspaden gepland in het Zambesipark die de functies van het park aantasten. Onderzoek voor het definitief ontwerp of er alternatieven zijn voor de fietspaden door het park.	In de verdere uitwerking van de inrichting van de directe omgeving van de NRU, zullen we onderzoeken of er een optimalisatie van de inpassing mogelijk is voor de fietspaden door het Zambesipark. We betrekken de adviesgroep bij de afweging.
Advies Bij de turborotondes van het Henri Dunantplein en Gandhiplein dient het langzaam verkeer bij de opritten over twee rijstroken (zonder tusseneiland) over te steken. De hier geplande oversteken komen buiten de bebouwde kom te liggen, worden niet voorzien van zebra's en krijgen geen verkeersregelininstallaties. Er zijn daarom zorgen over verkeersveiligheid van langzaam verkeer routes en –paden kruisend en langs de NRU. Wij adviseren hier aanvullend onderzoek naar te doen.	Mede naar aanleiding van de zorgen van de adviesgroep over de verkeersveiligheid van de oversteken bij de turborotondes hebben we een verkeersveiligheidsanalyse van het Functioneel Ontwerp laten uitvoeren. Hieruit is gebleken dat de oversteken, zoals voorgesteld in het Functioneel Ontwerp onvoldoende veilig zijn. Vanuit verkeersveiligheid is het noodzakelijk om deze oversteken in de volgende fase te optimaliseren. Als dit onvoldoende mogelijk blijkt, moet van het aanleggen van de oversteken worden afgezien. Zoals voorgesteld in de adviesgroep bijeenkomst van 28 mei 2018 nodigen we de adviesgroep uit om hierover mee te denken.
Thema Verkeer	
Goed is Naast het gebruik van het meeste recente verkeersmodel (VRU) zijn tevens enkele projectvarianten uitgewerkt. Hierin zijn enkele toekomstige plannen meegenomen waarbij de NRU mogelijk meer verkeer moet gaan afwikkelen. Advies Door het aantrekken van meer verkeer van en naar de NRU, zijn er zorgen over de verkeersafwikkeling in de wijk:	Wij begrijpen de oproep van de adviesgroep om bestaande verkeersknelpunten in de wijk aan te pakken voorafgaand aan de werkzaamheden aan de NRU. Jaarlijks inventariseren we welke verkeersknelpunten in de stad aangepakt moeten worden. Hiervoor reserveren we geld in de voorjaarsnota. Via deze weg kunnen ook de bestaande verkeersknelpunten in Overvecht in aanmerking komen om aangepakt te worden. Deze afweging vindt niet plaats in het kader van het project NRU, maar in de stadsbrede afweging over de beste besteding van het

○ Pak tijdig de verkeersknelpunten aan die ontstaan en los bestaande op voor de aanpassing van de NRU; ○ Onderzoek de impact op de doorrijtijden en oversteektijden in de wijk. Denk daarbij aan de wijkontsluitingswegen en stagnatie op de wegen die daarop aantakken, zoals Oranjerivierdreef, Humberdreef en Carnegiedreef; ○ Onderzoek welke aanpassingen in de wijk noodzakelijk zijn om de doorstroming te borgen. Denk aan de kruising van Theemsdreef met Humberdreef en (fietspad) Mykonosdreef en de driesprong van Moezeldreef met Marnedreef.	beschikbare geld voor verkeersknelpunten. We kunnen op dit moment daarom niet toezeggen dat de knelpunten die de adviesgroep voor ogen heeft allemaal worden opgelost voor de werkzaamheden aan de NRU starten. Om een beeld te krijgen of er na de vernieuwing van de NRU nieuwe knelpunten ontstaan, is de verkeersafwikkeling berekend van de kruispunten op de stedelijke verbindingswegen Franciscusdreef, Einsteindreef en Darwindreef. Hieruit blijkt dat de verkeersafwikkeling op deze kruispunten na vernieuwing van de NRU voldoet. Dit houdt in dat de cyclustijd van de verkeersregelinstallatie, de tijd die nodig is om alle richtingen (voor zowel auto's, fietsers, voetgangers en OV) groen licht te geven, acceptabel is. Uitzondering hierop is de kruising Einsteindreef, Oranjerivierdreef en Humberdreef. Op deze kruising is, uitgaande van de huidige situatie, een kleine aanpassing nodig om de cyclustijd acceptabel te houden. Als duidelijk is welke maatregelen, in het kader van de WSB, op het gebied van mobiliteitsmanagement en dynamisch verkeersmanagement genomen worden kan bepaald worden of en welke aanpassing van het kruispunt nodig is voor een goede verkeersafwikkeling.
Advies • Maak duidelijk wie er verantwoordelijk is en wat de planning wordt voor: 1. Het nemen van maatregelen om het oversteken van onder andere de Einsteindreef te borgen; 2. Het aanpassen van de verkeersregelinstallaties (VRI) voor onder andere de kruisingen op de Einsteindreef; 3. Het realiseren van een goede doorstroming tussen de Stadsboulevards en de NRU; 4. Het aanpassen van de kruisingen Moldau- met Oder- en Wolgadreef en Moldau- met Neckar- en Berezinadreef; 5. Het nemen van maatregelen tegen sluiPvErkeer op de Gageldijk en het garanderen van de fietsveiligheid.	1. Zie het vorige antwoord 2. Vanuit het project Westelijke Stadsboulevard worden de mogelijkheden onderzocht om met dynamisch verkeersmanagement een afname van doorgaand verkeer over de Westelijke Stadsboulevard te bereiken. Een van de opties is het aanpassen van de verkeersregelinstallaties op de Einsteindreef. Hierbij wordt rekening gehouden met de verwachte verkeersintensiteiten na realisatie van de NRU. 3. Zie antwoord bij 2.

	4. Zie de algemene beantwoording over de aanpassing van de afsluiting van de Moldaudreef. 5. Doorgaand verkeer kan na de realisatie van de NRU ongehinderd doorrijden op de NRU. Wij verwachten daarom geen sluipverkeer meer op de Gageldijk. Hiermee wordt de Gageldijk aantrekkelijker en veiliger voor fietsers en voetgangers.
Advies • Toon de robuustheid aan van: ○ Het verkeer komend vanaf de A27 Noord dat moet weven met het verkeer komend vanaf A27 Zuid dat rijdt naar het Robert Kochplein; ○ Het 'bufferen' op de Einsteindreef richting de Westelijke Stadsboulevard in combinatie met de aangepaste NRU; ○ De aansluiting van de NRU op de A27; ○ Aanrijtijden voor ambulance en brandweer bij calamiteiten.	1. Met behulp van een microsimulatie programma zijn de verkeersstromen tussen de Moldaudreef en de A27 geanalyseerd. Naar aanleiding van deze microsimulatie is in overleg met Rijkswaterstaat besloten om de bogen tussen de NRU en de A27 aan te passen. Dit is aanleiding geweest om de weefstroken op zowel de noordbaan (vanaf A27 richting NRU) als de zuidbaan (vanaf NRU richting A27) te optimaliseren. Dit heeft geleid tot een aanpassing in het FO. Het effect hiervan is een betere doorstroming van het verkeer. 2. Tussen de projecten NRU en Westelijke Stadsboulevard vindt afstemming plaats om te voorkomen dat ongewenste situaties gaan ontstaan op de Einsteindreef. 3. Zie antwoord bij 1. 4. De hulpdiensten zijn vertegenwoordigd in een toetsingscommissie (BInG). Het IPvE/FO is ter toetsing voorgelegd aan deze commissie. Ook in de volgende fase zal de commissie weer beoordelen of het ontwerp voldoet aan de eisen voor aanrijtijden. Dit geldt voor zowel de bouw- als de definitieve situatie.
Advies • Ontwikkel een plan B als blijkt dat de robuustheid niet wordt	Zie het bovenstaande antwoord.

aangetoond.	
Advies - Werk de onderstaande punten goed uit: - Het dynamisch verkeersmanagement; - Het technisch ontwerp van de langzaam verkeer routes; - Duurzame verlichting - Doorsteekmogelijkheden van de NRU bij tijdelijke afsluiting van wegvakken (CADO's).	De genoemde punten worden verder uitgewerkt in de volgende fase van het project.
Advies De adviesgroep is bezorgd dat de weg uiteindelijk toch 100 km per uur gaat worden. Neem maatregelen om dit te voorkomen.	Het ontwerp van de NRU is gebaseerd op de richtlijnen voor een weg met een maximumsnelheid van 80 km/uur. Dit geldt ook voor de onderdoorgangen en/of viaducten. In het ontwerp wordt geen rekening gehouden met de extra ruimte die nodig is om de weg 100 km/uur te maken.
Thema Lucht en Geluid	
Goed is - De relatieve verschillen van de effecten op lucht en geluid tussen een fly-over en een verdiepte onderdoorgang van de NRU zijn in beeld gebracht. Advies - Breng voor de huidige, de referentie en de toekomstige situatie de absolute geluidsbelasting (contourkaarten) in beeld voor verschillende perioden in een etmaal en geef aan bij welke woningen en complexen de geluidsbelasting te hoog is. Geef aan welke maatregelen getroffen worden.	In het kader van het bestemmingsplan wordt de geluidbelasting conform de geldende wet- en regelgeving per woning bepaald voor de referentiesituatie 2020, 2035 autonoom en 2035 plan. Hierbij worden voor de avond en nachtperiode straftoeslagen ivm de hinderbeleving c.q. verstoring van respectievelijk 5 en 10 dB toegepast. De belangrijkste beperkende maatregel die wordt getroffen is het toepassen van de best beschikbare techniek in stil asfalt. In het geluidonderzoek wordt onderzocht of met aanvullende mitigerende maatregelen de geluidssituatie op zoveel mogelijk plaatsen verbeterd kan worden.
Advies	Hierin hebben wij een andere keuze gemaakt. Het voorstel om standstill

In het beoordelingskader van het keuzedocument van tracévarianten 2017 (pagina 68 en 87) wordt 'Standstill' gewaardeerd met een + (groen) en daardoor ontstaat het risico dat dit geïnterpreteerd wordt als een verbetering. Definieer duidelijk wat de betekenis van "standstill" is en waardeer "standstill" overal als neutraal.	neutraal te waarderen leidt niet tot een andere rangorde van de beschouwde varianten, hetgeen in het keuzeproces het doel was.
Advies Het is onduidelijk hoe methodisch tot de beoordeling van de tracévarianten is gekomen en hoe daarin de gegevens vanuit de pleinen (met ongelijke pleingebieden) zijn verwerkt. Er zijn verschillende benaderingen mogelijk met mogelijk verschillende uitkomsten. Zie pagina 88 van het keuzedocument tracévarianten 2017 over de geluidbelasting van de woningen. Maak de details van de beoordeling inzichtelijk.	De onderzochte tracévarianten zijn op tracéniveau beoordeeld. Omdat de varianten zijn samengesteld uit combinaties van een beperkt aantal varianten per plein, is het tracé in drie pleingebieden opgeknipt. Dit maakt het mogelijk om de beoordeling van een tracévariant te baseren op de berekeningen van de "pleinmodules". Zo is de beoordeling van een tracévariant met viaducten bij het Gandhiplein en Dunantplein en een onderdoorgang Kochplein samengesteld uit de pleinmodules viaduct Gandhiplein, viaduct Dunantplein, en onderdoorgang Kochplein. Deze werkwijze leidt tot één mogelijke uitkomst.
Advies Blijf ook na de aanpassing van de NRU de luchtkwaliteit en geluidsbelasting monitoren. Neem adequate maatregelen als blijkt dat de luchtkwaliteit slechter is dan de prognoses en/of er meer geluidsoverlast komt.	De verkeersintensiteiten op de NRU zullen worden gemonitord, op basis waarvan ook de luchtkwaliteit kan worden beoordeeld. Momenteel vindt nog een jaarlijkse monitoring plaats met behulp van de Monitoringstool (zie www.nsl-monitoring.nl). Onduidelijk is of het ministerie van IenW dit rekeninstrument in de toekomst ook jaarlijks blijft updaten. Als dat het geval is, zal ook jaarlijks de luchtkwaliteit op de NRU worden berekend. Ten aanzien van geluid is er in het kader van hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer een Europese verplichting om 5 jaarlijks de geluidssituatie te monitoren. Dat zal ook gelden voor de vernieuwde NRU.
Thema Natuur en Cultuurhistorie	
Goed is • Er is onderzocht wat de effecten van de varianten zijn op de	In het IPvE is een bomenparagraaf toegevoegd. In het Functioneel Ontwerp is een eerste bomenplan opgenomen. Het bomenplan wordt in overleg met o.a.

nominatie voor werelderfgoed van UNESCO. • Er is gekozen voor een zo smal mogelijke middenberm waardoor minder groen wordt opgeofferd. • De as van de aangepaste NRU blijft op de bestaande plaats liggen. • Er is een bomeninventarisatie gedaan. Advies Maak duidelijk wanneer, waar en hoeveel groencompensatie gerealiseerd gaat worden.	de adviesgroep in de vervolgfase van het project verder uitgewerkt.
Advies Behoud de goede zichtlijnen (vista's) naar het Noorderpark.	De zichtlijnen van Overvecht naar het Noorderpark worden zoveel mogelijk behouden. Het beste kan dit bij een aanleg van de NRU met drie onderdoorgangen. Als er toch een of twee viaducten komen, dan wordt het zicht plaatselijk fors beperkt. In dat geval wordt het bij de uitwerking van de viaducten extra belangrijk om aandacht te besteden aan het zicht onder het viaduct door. Hetzelfde geldt voor de ongelijkvloerse oversteken voor fietsers en voetgangers die bij een viaduct onder de hoofdrijbanen van de NRU door gaan.
Thema Aanleg en Onderhoud	
Advies Geef inzicht in de samenhang met de werkzaamheden van de A27 en houd hier voldoende rekening mee.	Zoals u aangeeft is er samenhang tussen de werkzaamheden NRU en A27. Wij zijn gestart met een onderzoek naar de gevolgen van de bouwfasering op de overige wegen van Overvecht en daarbuiten. Dit gaat in goed overleg met onder andere Rijkswaterstaat. In de vervolgfase van het project werken wij de bouwfasering verder uit. Hierbij betrekken we ook de adviesgroep en andere belanghebbenden, zoals bedrijven.
Advies Dubbellaags ZOAB fijn lijkt het ei van Columbus als het om geluidsreductie gaat. Maak duidelijk wat de <u>absolute</u> geluidsreductie van dubbellaags ZOAB fijn is over de gehele levensduur.	De geluidsreductie die overeenkomstig het reken- en meetvoorschrift wordt gehanteerd is de gemiddelde reductie over de levensduur. Dit houdt in dat direct na aanleg de reductie groter is dan waarmee is gerekend en aan het einde van de levensduur de reductie minder is dan

	waarmee is gerekend.
Advies Borg met name het onderhoud van het wegdek van de NRU zodat de geluidsreductie is gegarandeerd over de levensduur. Maak duidelijk bij wie de onderhoudsverplichting komt te liggen en zorg voor voldoende financiële middelen.	De opdrachtgever voor het onderhoud van de NRU is de gemeente Utrecht. Voor het gehele ontwerp voor de NRU is geraamd wat de toekomstige onderhoudskosten zijn. Hierbij is onder andere rekening gehouden met de vervangingstermijn van dubbellaags ZOAB Fijn (of een akoetisch gelijkwaardig wegdek). Het besluit voor het (extra) onderhoudsbudget voor de NRU wordt bij de kredietbesluit voor de uitvoering van de NRU genomen.
Advies Stel een goede planning op van de uitvoeringswerkzaamheden. En zorg dat dit zo kostenefficiënt mogelijk plaatsvindt. Wij vragen ons bijvoorbeeld af of het mogelijk is de NRU tijdelijk geheel te sluiten en daardoor aanmerkelijk te besparen op kosten. Het geld dat overblijft kan in de NRU zelf worden geïnvesteerd. Er gaat minder geld van het budget naar flankerende en tijdelijke maatregelen.	In de volgende fase werken we diverse varianten uit voor de bouwfasering. De varianten worden op verschillende aspecten beoordeeld, waaronder de kosten voor tijdelijke maatregelen. Wij zullen de adviesgroep hiervoor ook raadplegen.
Het milieueffectrapport	
Advies Nog niet alle onderzoeken zijn afgerond voor het milieueffectrapport (MER). De adviesgroep wil een voorbehoud maken bij dit uitgebrachte advies. En wil de mogelijkheid hebben na het opleveren van het MER een aanvullend advies uit te brengen.	Het doel van een milieueffectrapport (MER) is om het milieubelang naast andere belangen een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming. Het project kent een lange voorgeschiedenis. De m.e.r.-procedure is begonnen in 2008 met de publicatie van de Startnotitie Ring Utrecht. Dit betrof de studie naar de integrale oplossing van de verkeersdoorstroming rondom Utrecht op de A27, A12 en de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU). In 2009 zijn de Richtlijnen voor het MER vastgesteld door het ministerie voor Verkeer en Waterstaat, het ministerie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, de provincie Utrecht en de gemeente Utrecht. Besloten is dat het MER uit twee fasen bestaat. De eerste fase is bedoeld om tot een keuze te komen voor een voorkeursalternatief voor de gehele ring rondom Utrecht. Dit heeft geleid tot een MER eerste fase op 17 augustus

	2010. Op 3 december 2010 is het voorkeursalternatief (VKA) voor de gehele ring van Utrecht vastgesteld door de Minister van Infrastructuur en Milieu (I&M). Bij de vaststelling van dit alternatief zijn afspraken gemaakt over de tweede fase. In het vervolgtraject gaan de projecten NRU en Ring A27/A12 verder als losstaande projecten. Daarbij is de gemeente Utrecht bevoegd gezag voor het MER NRU tweede fase. Het rijk is bevoegd gezag voor de verdere besluitvorming over de A27/A12 Ring Utrecht (hoofdwegennet). Het MER NRU tweede fase wordt tegelijkertijd met het ontwerpbestemmingsplan voor de NRU in procedure gebracht. In deze procedure kunnen zienswijzen worden ingediend op zowel het ontwerpbestemmingsplan als het MER.
De financiering	
De aanpassing van de NRU is gekoppeld aan ambities van het Rijk voor het verkeers- en mobiliteitsbeleid voor de Randstad en midden Nederland. Een gewenste ring van geschakelde snelwegen in de grotere regio rond Utrecht is leidend. Het gevolg is dat er straks een volwaardige ringweg vlak langs de woningen in Overvecht en langs de Gageldijk loopt. Als het Rijk een volwaardige ring wil, moet zij ook investeren in de inpassing. Met het huidige budget is een goede inpassing niet mogelijk.	Wij delen uw opvatting dat extra budget vanuit het Rijk wenselijk is om de NRU op een goede manier in te kunnen passen.