

Bijlage, reactie advies Wijkraad

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 uitlooph gebied. 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 uitlooph gebied 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.

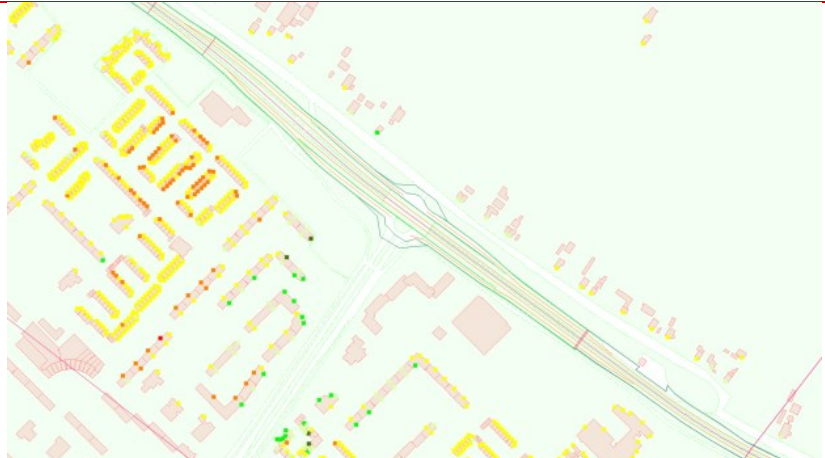
Dubbellaags ZOAB fijn is bij 80 km/uur ongeveer 6 decibel stiller dan Dicht Asfalt Beton. Modus is ongeveer 1 á 2 decibel stiller bij de representatieve snelheden op de op- en afritten. Op de NRU liggen nu diverse wegdektypen, met als beste wegdek een dunne deklaag met een reductie van circa 3 decibel 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

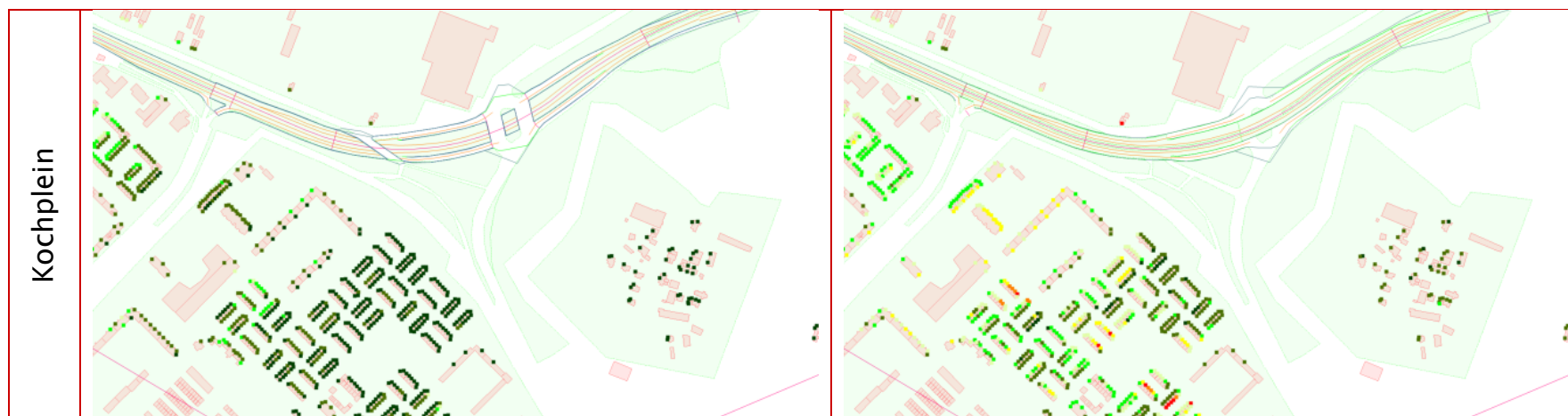
wegdek zal de geluidreductie hoger zijn en aan het einde van de technische levensduur zal de geluidreductie afnemen. Daarna wordt het asfalt weer vervangen.

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 geluidniveaus 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 geluidniveaus zijn voor zowel een onderdoorgang als een viaduct berekend.

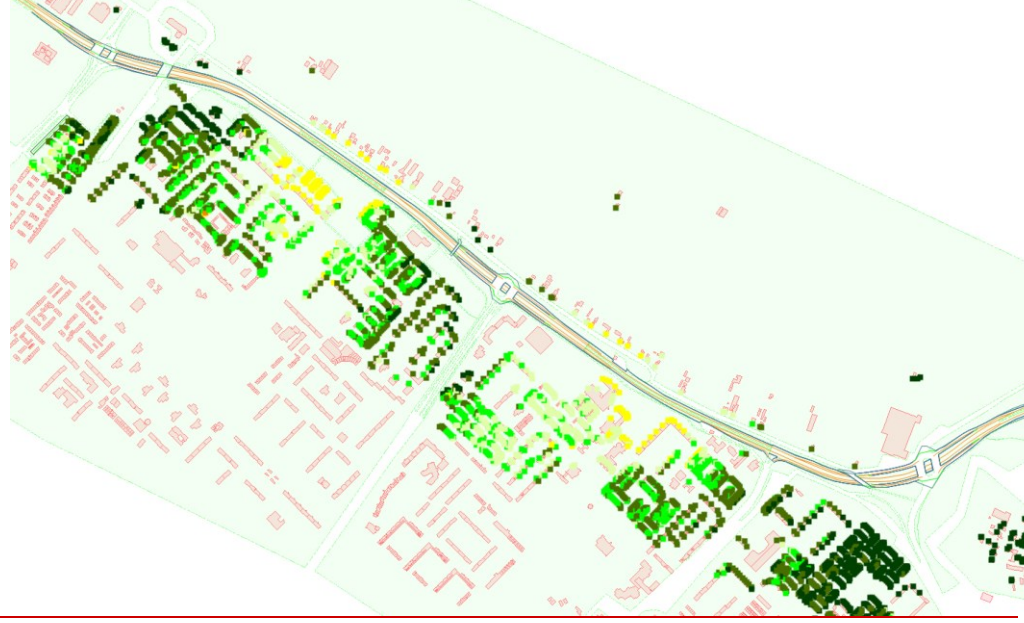
	NRU onderdoorgang	NRU viaduct
Gandhiplein		
Dunantplein		



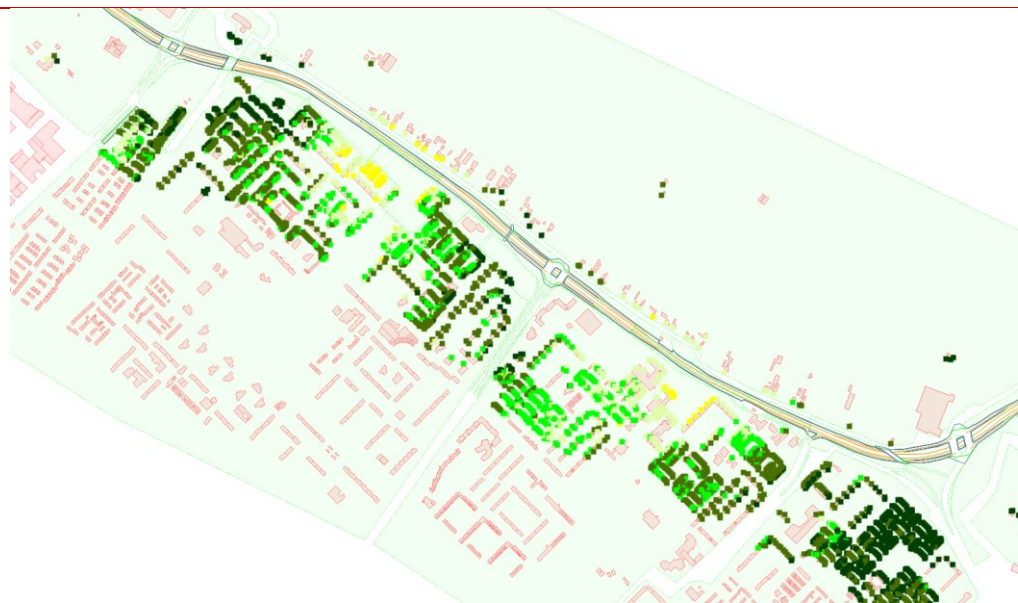
Een onderdoorgang leidt tot lagere geluidniveaus dan een viaduct. Vanuit het aspect geluid gaat de voorkeur daarom uit naar onderdoorgangen. Het verschil tussen een onderdoorgang en een viaduct is gemiddeld ongeveer 3 decibel met lokaal aanzienlijk grotere verschillen. Bij een weg met drie onderdoorgangen 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



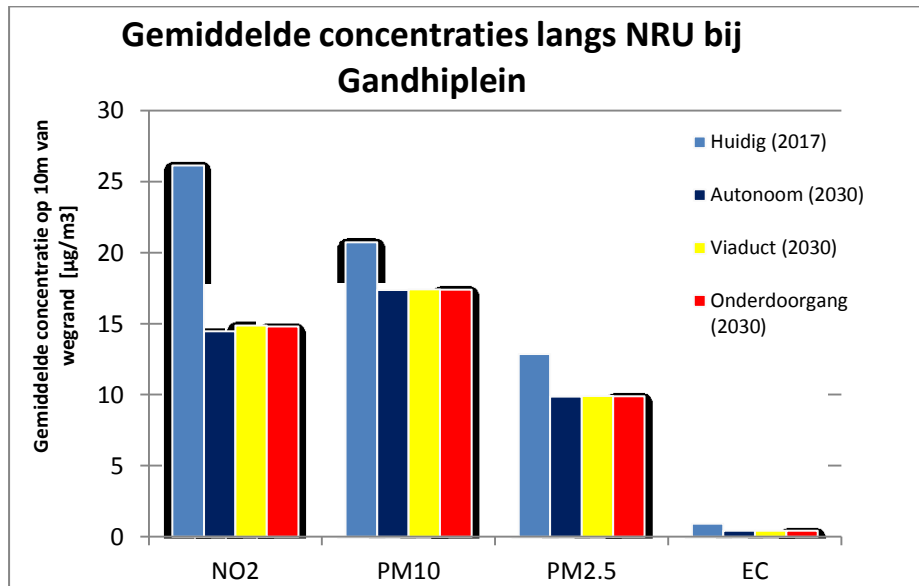
Variant met drie onderdoorgangen
2035 vergeleken met autonoom
2035



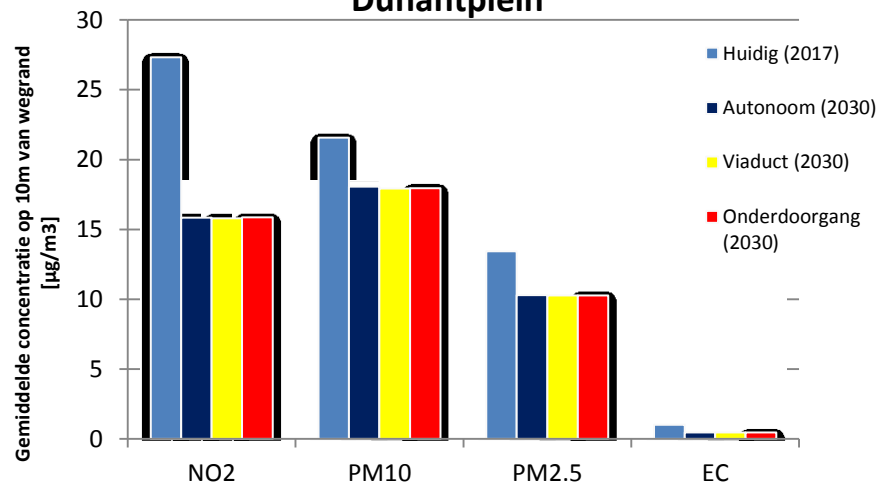
Onderdeel van het op te stellen bestemmingsplan voor de NRU is een geluidonderzoek naar de geluideffecten van de NRU op alle geluidgevoelige bestemmingen (o.a. woningen en scholen). In dit onderzoek wordt de situatie 10 jaar na realisatie (2035) vergeleken met de referentiesituatie in 2020, één jaar 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

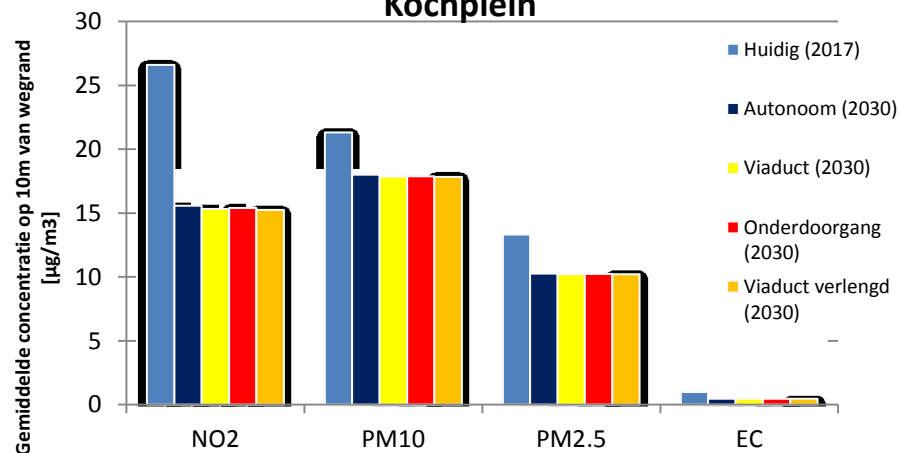
Het streven is om met de vernieuwing van de NRU de luchtkwaliteit te verbeteren. Om te kunnen beoordelen of dit streven wordt gehaald is de luchtkwaliteit in 2030 vergeleken met de luchtkwaliteit in 2017. Zowel de autonome situatie (geen wijzigingen aan de NRU) als de plansituatie (met wijzigingen aan 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.



**Gemiddelde concentraties langs NRU bij
Dunantplein**



**Gemiddelde concentraties langs NRU bij
Kochplein**



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 In het Keuzedocument Voorkeursvariant voor de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) dat in maart 2014 unaniem door de gemeenteraad is vastgesteld, staat op pagina 7: <i>“Doel is om de doorstroming te verbeteren door het Robert Kochplein, het Henri Dunantplein en het Gandhiplein ongelijkvloers te maken. Daarbij moet de inpassing en vormgeving van de weg zodanig zijn dat deze bijdraagt aan</i>	Het doel zoals is opgenomen in het Keuzedocument Voorkeursvariant en u noemt in uw reactie is voor ons nog steeds van toepassing. Het IPvE gaat uit van drie ongelijkvloerse kruisingen, waarbij minimaal één plein verdiept wordt aangelegd.
--	--

<i>de verbetering van de leefbaarheids- en gezondheidssituatie en dat de barrièrewerking verminderd wordt.”</i> In deze reactie op het integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp (IPvE en FO) voor de NRU willen wij reageren op de volgende onderdelen: 1. De NRU en Moldaudreef in relatie tot de wijk Overvecht 2. Het proces 3. De presentatie	
Ad 1. De NRU en Moldaudreef in relatie tot de wijk Overvecht	
Leefbaarheid De Wijkraad Overvecht wil de ontwerpen van de NRU nadrukkelijk beoordelen in relatie tot de leefbaarheid van de wijk. Er is niet voorzien in een integraal plan voor de wijk. Het plan betreft alleen fysieke maatregelen, terwijl de sociale gevolgen niet genoemd worden. Het IPvE en FO omvat alleen het plangebied en de consequenties voor de wijk zijn onvoldoende bekend. Bij de besluitvorming moeten deze gegevens bekend zijn. Overvecht is een atypische wijk in Utrecht. Daarom is De Versnelling ingezet om de problemen van Overvecht te verminderen. De Versnelling gaat niet over fysieke projecten zoals de NRU en verkeer, maar over gezondheid, samenleven/zorg, opvoeden/opgroeien, werk/inkomen en veiligheid. Overvecht voert in Utrecht alle ‘slechte lijstjes’ aan: de wijk scoort het laagst op gebied van (ervaren) gezondheid, levensverwachting (60 jaar versus 72 jaar in NoordOost), armoede, jongerenoverlast, geweld, gevoel van onveiligheid. De wijkraad is van mening dat bij belangrijke projecten zoals de NRU die door Overvecht loopt en die gevolgen hebben voor de fysieke leefomgeving zoals bijvoorbeeld geluidsoverlast en luchtkwaliteit, ook een plan hoort met een sociale opgave. De groei van de stad en de bereikbaarheid via de NRU hebben gevolgen voor Overvecht. In onze visie dient deze verbonden te worden met de sociale opgave in Overvecht.	Wij hechten waarde aan uw betrokkenheid en inspanningen om een bijdrage te leveren aan het vergroten van de leefbaarheid in Overvecht. Ook onze aandacht gaat hier naar uit. Zo hebben we in het coalitieakkoord 2018 ‘Utrecht: Ruimte voor iedereen’ besloten om de aanpak in Overvecht de komende jaren naar een hogere versnelling te brengen en blijven we ook na 2020 in de Versnellingsaanpak investeren. Naast de Versnellingsaanpak zoeken we binnen de doelstellingen, planning en kaders van het project NRU naar kansen en mogelijkheden om met het project een bijdrage te leveren aan het vergroten van de leefbaarheid in Overvecht. Terecht merkt u op dat nog niet op alle aspecten de consequenties voor de wijk in zijn geheel bekend zijn. In deze projectfase van een IPvE en functioneel ontwerp is dat nog niet mogelijk en tevens niet nodig. In de vervolgfase hebben wij meer specifiek in beeld welke effecten er zijn voor de wijk Overvecht en welke maatregelen wij kunnen treffen om binnen de kaders van het project een bijdrage te kunnen leveren aan het vergroten van de leefbaarheid in Overvecht, of ten minste te voorkomen dat negatieve effecten op de leefbaarheid in Overvecht optreden. In het kader van het

Eén voorbeeld: in de stukken van het IPvE en FO is aangegeven dat onderdoorgangen beter scoren op geluid in vergelijking met fly-overs (viaducten). De tussenliggende delen blijven op maaiveld en daar blijft het geluid een probleem. Theoretisch kan de situatie tussen nu en 2020 (referentiejaar) nog verslechteren, waarna zelfs een verbetering ten opzichte van de referentiesituatie nog een verslechtering kan zijn ten opzichte van nu. Een verbetering met 2 dB is nog steeds een druppel op een gloeiende plaat. Het is dan nog steeds slecht om nabij de NRU te wonen. Wetenschappelijke onderzoeken wijzen uit dat verstoring van de nachtrust van invloed is op de gezondheid. Voor de leefbaarheid zijn de volgende factoren van belang voor de kwaliteit van de fysieke ruimte rond de NRU: • De geluidsoverlast en luchtkwaliteit als gevolg van de infrastructuur; • De kwaliteit van de cultuurhistorische structuur (met name Nieuwe Hollandse Waterlinie) en de leefbaarheid ervan; • De binnenstedelijke ontwikkeling; • Stad en land verbindingen die bijdragen aan de kwaliteit van het binnenstedelijk leefmilieu; • Het behouden en versterken van een goede recreatieve structuur; • Het behoud en versterken van ecologische structuren. In de plannen wordt uitgegaan van de variant met één verdiepte onderdoorgang en er wordt gestreefd naar het verwerven van meer financiën bij het Rijk om een variant met drie verdiepte onderdoorgangen te maken. Voor de wijk Overvecht is ook de variant met drie verdiepte onderdoorgangen een zuinig compromis, want de wijk Overvecht verdient beter. Overvecht is een kwetsbare wijk en de fysieke maatregelen zijn een kans om bij te dragen aan de aantrekkelijkheid van de wijk. Daarom is de wijkraad van mening dat de beste optie een tunnel is. We begrijpen dat daar momenteel geen kapitaal voor beschikbaar is, maar wat is er tegen om een aantal jaren te sparen voor de tunnelvariant en zo een oplossing te	bestemmingsplan en milieueffectrapport wordt de geluidssituatie en de luchtkwaliteit in de toekomstige situatie berekend. Wij onderschrijven de door u genoemde factoren voor de kwaliteit van de fysieke ruimte rondom de NRU. In het IPvE/FO zoals dat eind 2017 voor de inspraak ter inzage heeft gelegen, is daarom invulling gegeven aan deze factoren. Inmiddels hebben wij naar aanleiding van de inspraakreacties en ook naar eigen (voortschrijdend) inzicht verbeteringen aangebracht die ten gunste komen van de thema's/factoren die u in uw inspraakreactie benoemd. Wij verwijzen hiervoor naar de beschrijvingen en aanpassingen die wij hierover in het IPvE/FO hebben opgenomen. Tevens verwijzen wij naar onze algemene reactie op de ruimtelijke inpassing/het ontwerp, waarin wij enkele voorbeelden hebben genoemd hoe wij hier invulling aan hebben gegeven.
--	--

ontwikkelen die niet alleen voor Overvecht het beste is, maar ook voor de overige gebieden in de stad waar de NRU belangrijk voor is?	
Bij een tunnelvariant zijn er ook geen geluidschermen nodig. Dit draagt bij aan een gezonde leefomgeving en biedt wellicht ook kansen voor binnenstedelijke ontwikkeling. Het verdiepen van de pleinen voorkomt barrièrewerking, waardoor kansen ontstaan om de stad-land verbinding te versterken en het gebruik van de aangrenzende recreatiegebieden te verbeteren. Een variant met drie onderdoorgangen heeft vanuit de Unesco-nominatie de voorkeur omdat er geen negatieve effecten zijn op het werelderfgoed, zo is onderzocht in een Heritage Impact Assessment NRU (Land.id, najaar 2017). Een NRU met fly-overs (viaducten) vormt een visuele barrière en maken onderdoorgangen voor langzaam verkeer noodzakelijk. De gevoelens van onveiligheid mogen niet worden versterkt worden door fysieke maatregelen. Gezien de huidige problematiek van criminaliteit (die naar verwachting niet snel zal veranderen) zijn deze onderdoorgangen niet wenselijk. Een verdiepte NRU maakt het mogelijk om de oversteken voor langzaam verkeer in de vrije ruimte op maaiveld aan te leggen.	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. Wij zijn het met u eens dat een variant met drie onderdoorgangen de voorkeur heeft. 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. Vanuit het oogpunt van sociale veiligheid voor fietsers en voetgangers, verdienen onderdoorgangen de voorkeur. Bij een NRU met viaducten zal in de verdere uitwerking extra aandacht worden besteed aan de sociale veiligheid van de oversteken voor fietsers en voetgangers. Het gaat hierbij om zaken als goed overzicht, daglicht, ruime afmetingen, en goede verlichting.
De NRU is een belangrijke fysieke component voor de leefbaarheid. Daarom moet voldoende geïnvesteerd worden om de gemaakte afspraak in 2014 waar te maken. In het goedgekeurde keuzedocument voorkeursvariant staat op pagina 7: <i>“Doel is om de doorstroming te verbeteren door het Robert Kochplein, het Henri Dunantplein en het Gandhiplein ongelijkvloers te maken. Daarbij moet de inpassing en vormgeving van de weg zodanig zijn dat deze bijdraagt aan de verbetering van de leefbaarheids- en de gezondheidssituatie en dat de barrièrewerking verminderd wordt.”</i>	Het Keuzedocument Voorkeursvariant is het uitgangspunt geweest bij het opstellen van het IPvE/FO. Onze ambitie voor een weg met drie onderdoorgangen komt mede voort uit de doelstelling van het project. Wij zetten ons dan ook in om het hiervoor benodigde budget te verkrijgen.

Bereikbaarheid

Het is positief dat de Moldaudreef met een halve aansluiting aansluit op de NRU. Hierdoor blijven voorzieningen zoals winkelcentrum en ziekenhuispoli goed bereikbaar. In het document over de Moldaudreef zijn de gevolgen voor de verkeersstromen in de wijk inclusief effect op geluid en lucht voor de diverse onderzochte varianten goed beschreven. Niet duidelijk is welke maatregelen er nodig zijn voor een verkeersveilige situatie bij de wegen die een toename van verkeer krijgen. De kruisingen op de Moldaudreef zijn gevaarlijk en deze dienen nu al aangepakt te worden.

De gevolgen voor de Einsteindreef zijn onduidelijk. Aan de ene kant wil de gemeente de Westelijke Stadsboulevard ontzien en bij teveel verkeersaanbod het verkeer 'bufferen' op de Einsteindreef. Aan de andere kant is een snelle afwikkeling van verkeer vanaf de NRU noodzakelijk. Het is onwenselijk dat de Einsteindreef de nieuwe barrière in de wijk gaat worden. Oversteken van Overvecht Noord naar Zuid (en omgekeerd) wordt problematisch en het openbaar vervoer wordt daardoor onbetrouwbaar.

Wij zijn verheugd dat u positief bent over het voorstel voor een halve aansluiting bij de Moldaudreef staat.

Voor wat betreft de maatregelen ten aanzien van de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid: zie de algemene beantwoording over de aanpassing van de aansluiting van de Moldaudreef.

De Einsteindreef wordt in de toekomst drukker door een autonome groei van autoverkeer en de gevolgen van de vernieuwing van de NRU. 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 Einsteindreef, en ook van de Franciscusdreef en Darwindreef. Hieruit blijkt dat de verkeersafwikkeling op deze kruispunten na vernieuwing van de NRU voldoet. Dit houdt in dat de cyclustijd van de verkeersregelininstallatie, 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 Humbereidreef. Op deze kruising, uitgaande van de

	huidige situatie, is een kleine aanpassing nodig om de cyclustijd acceptabel te houden. Doel van het project Westelijke Stadsboulevard (WSB) is om de leefbaarheid en oversteekbaarheid van de wegen tussen de Marnixbrug en het 24 Oktoberplein te verbeteren. Hiervoor zal er minder doorgaand verkeer over de route moeten gaan rijden. Dit wordt bereikt door de inzet van drie pijlers, namelijk herinrichting, dynamisch verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement. Bij de uitwerking hebben we aandacht voor de effecten van zowel de NRU als de WSB op de Einsteindreef. Het gaat om het in beeld brengen van de verkeerskundige effecten zoals bereikbaarheid en afwikkeling van verkeer, de oversteekbaarheid en leefbaarheidseffecten en de eventuele noodzaak voor maatregelen. In dit kader zal ook onderzocht worden of, na uitvoering van de WSB, daadwerkelijk een aanpassing nodig is op het kruispunt.
Veiligheid De verbindingen voor fietsers en voetgangers tussen Overvecht en het Noorderpark worden verbeterd, echter de uitvoering van tunnels voor fietsers en voetgangers is niet wenselijk. Deze zijn weliswaar verkeersveilig, maar sociaal onveilig. Daar waar de oversteken wel sociaal veilig zijn, hebben wij onze twijfels over de verkeersveiligheid. Bij de afritten moeten fietsers, en ook voetgangers (die niet allemaal even snel lopen) een dubbele rijstrook oversteken. Er is niet voorzien in een verkeerslicht. Wij pleiten voor tenminste een tusseneiland bij een oversteek van een dubbele rijstrook bij de rotondes.	Zie ons eerdere antwoord over de sociale veiligheid van oversteken voor fietsers en voetgangers bij mogelijke viaducten. Ten aanzien van uw twijfels over verkeersveiligheid kunnen wij het volgende aangeven. Mede naar aanleiding van een aantal inspraakreacties 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. De adviesgroep NRU wordt betrokken bij deze afweging. Zie ons eerdere antwoord bij Bereikbaarheid.

Ook op de punten bereikbaarheid en veiligheid blijkt dat het ontbreekt aan een integraal plan van de NRU in relatie tot de wijk. Het IPvE en FO omvat alleen het plangebied en de consequenties voor de wijk zijn onvoldoende bekend. Bij de besluitvorming moeten deze gegevens bekend zijn.	
Ad 2. Het proces	
Het is positief dat er een adviesgroep is met betrokken bewoners.	Wij hechten veel waarde aan de inbreng van de adviesgroep.
De Wijkraad vindt dat eerst een aantal zaken in de Milieu Effect Rapportage (MER) moet worden uitgewerkt, voordat verder gegaan wordt met het IPvE en FO. Zo ontbreken nog bijvoorbeeld de kaarten met de geluidscontouren, de verwachte reistijd op de Einsteindreef en de maatregelen die getroffen moeten worden voor woningen met een te hoge geluidsbelasting. Wij verwijzen hierbij naar de aanvullende richtlijnen MER voor de NRU.	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 ontwerp

	bestemmingsplan voor de NRU in procedure gebracht. Voor het bestemmingsplan en het MER worden lucht- en geluidonderzoeken onderzoeken uitgevoerd. Voor het MER hanteren wij de richtlijnen die hier voor zijn opgesteld. Het bestemmingsplan, inclusief MER gaat in procedure na het vaststellen van het Integraal programma van Eisen door de raad.
De Moldaudreef is toegevoegd aan het project NRU, zonder extra budget. De Wijkraad heeft hierover in augustus 2015 een advies gegeven en is van mening dat de toevoeging van de Moldaudreef niet mag leiden tot minder budget voor de NRU. Op 25 augustus heeft de wethouder de gemeenteraad toegezegd dat zij later inzicht krijgt in de financiële consequenties van het wel/niet afkoppelen van de Moldaudreef. Er is nu meer inzicht in de aanpassing van deze wijkontsluitingsweg, maar er is nog geen inzicht in de noodzakelijke binnenwijkse aanpassingen. Ons advies is om snel te starten met het onderzoek hiernaar en om daarvoor geld vrij te maken. Voor de uitvoering zal een meerjarenplan uitgevoerd moeten worden, zodat de wijk aangepast is als de NRU opgewaardeerd is.	Wij zullen de raad bij het raadsvoorstel over het IPvE/FO informeren over de financiële consequenties van de aanpassing van de aansluiting Moldaudreef. Naast de fysieke aanpassingen aan de aansluiting bij de Moldaudreef, zijn als gevolg van deze aanpassing, geen aanvullende binnenwijkse maatregelen nodig. Zie ook de algemene beantwoording over de aanpassing van de aansluiting van de Moldaudreef ten aanzien van de verbetering van de verkeersveiligheid op de kruispunten van de Moldaudreef.
Eerder zou de NRU gereed zijn voordat de werkzaamheden aan de A27 zouden starten. Omdat de minister de plannen voor de NRU naar achteren schoof en daarna weer naar voren, zullen de werkzaamheden aan de NRU (deels) samenvallen met de werkzaamheden voor de A27. Het is aan te bevelen meer inzicht te krijgen in de verkeersstromen tijdens de werkzaamheden van de NRU en de A27. Wat betekent dit voor het verkeer rond en door de wijk?	Zoals u aangeeft is er inderdaad samenhang tussen de werkzaamheden NRU en A27. Wij zijn gestart met een onderzoek naar de gevolgen van de bouwfaserings 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 bouwfaserings verder uit. Hierbij betrekken we ook de adviesgroep en andere belanghebbenden, zoals bedrijven.
Leden van de projectgroep hebben in Shoppingcenter Overvecht informatie verstrekt over de afkoppeling Moldaudreef (voorjaar van 2016) en de NRU (4 november 2017). Er is geen presentatie in winkelcentrum Overkapel gegeven, terwijl daar mogelijk een ander publiek was bereikt, dat bovendien grote belangen zou hebben bij de uitkomsten voor de	Wij hebben in het voortraject onze informatievoorziening via verschillende kanalen zo goed mogelijk afgestemd op de informatiebehoefte van de verschillende betrokken partijen en omwonenden. Een onderdeel hiervan waren de informatiemarkten in het Shoppingcenter. Bij de eerste informatiemarkt hebben we veel reacties

Moldaudreef. De Overvechtse populatie heeft nu eenmaal een outreachende benadering nodig om bereikt te worden. Verder was het tijdens deze informatiesessies niet mogelijk om een inspraakreactie te geven, terwijl in onze optiek op die winkelcentra juist mensen bereikt worden die anders niet naar een informatiebijeenkomst gaan of een reactie indienen.	opgehaald over de twee keuzes die toen nog voorlagen voor de Moldaudreef: een halve aansluiting en een volledige afsluiting. Deze reacties zijn meegenomen in de afweging tussen deze keuzes. In mei 2016 hebben we een bezoekersonderzoek gehouden bij Winkelcentrum Overkapel. In het onderzoek zijn 439 mensen geënquêteerd. De uitkomsten van het onderzoek zijn mede bepalend geweest voor de keuze voor een halve aansluiting.
Het is noodzakelijk dat: • Inzicht wordt verkregen in de consequenties van de NRU op te nemen maatregelen voor wijkontsluitingswegen en binnenwijkse wegen; • Geld wordt vrijgesteld voor de noodzakelijke aanpassingen, • Een planning wordt gemaakt zodat de wijk voorbereid is op de verwachte toename van verkeer; en • Dat er inzicht is in de te verwachten verkeersstromen in en rond de wijk tijdens de bouwwerkzaamheden NRU en A27.	Zie onze eerdere antwoorden.
Ad 3. De presentatie	
In Overvecht wonen relatief veel anderstaligen en laaggeletterden. Daarnaast kan niet iedereen even goed een tekening lezen en zich een voorstelling maken van de beleving na de aanpassingen (vertalen van een 2D visueel naar een 3D omgeving). De illustraties in de presentaties zijn niet altijd op ooghoogte, waardoor het beeld niet realistisch was. Ondanks de toezeggingen tijdens de presentatie in de wijkraad op 7 september is er geen gebruik gemaakt is van virtual reality filmpjes vanuit de beleving van een automobilist en een fietser. Het zou een veel betrouwbaarder beeld geven als een auto over de NRU zou rijden en bijvoorbeeld de afslag zou nemen bij een van de pleinen. Voor een fietser zou een tocht vanaf de Klopdijs naar Fort de Gagel en vervolgens naar Fort Blauwkapel over de Gageldijk interessant zijn. Het zou een beter inzicht geven in de beleving om te fietsen naast een verdiepte weg in vergelijking met fietsen op de	Wij hebben met zorg aandacht besteed aan het presentatiemateriaal. Met de 3D-impressies van de toekomstige situatie en een projectfilm die ruim 50.000 keer bekeken is, hebben wij een zo goed mogelijk beeld geschetst in deze fase van het project. Uw opmerkingen nemen wij ter harte en betrekken wij bij de voorbereidingen voor de bijeenkomsten in het vervolg van het proces.

Gageldijk langs een talud van een fly-over. Het advies is om dergelijke projecten te presenteren op diverse manieren, waarbij de wijk Overvecht niet met een standaard aanpak volstaan kan worden.	
Conclusie	
Op basis van de beschikbare gegevens en de ambitie om kwaliteit toe te voegen aan Overvecht zijn de oplossingen (in rangorde van voorkeur): 1. De beste oplossing is een tunnel (onder maaiveld) van Gandhiplein tot en met Robert Kochplein omdat alleen dan de verkeershinder (geluidsoverlast) wordt weggenomen en het kwaliteit toevoegt aan de noordrand van de wijk. 2. Daarna volgt de oplossing voor verdiepen. Het wordt een verbetering, maar voor een aantal woningen blijft de geluidsoverlast. 3. De variant met drie onderdoorgangen is de minimum variant, waarbij wel alvast rekening gehouden dient te worden met het verdiepen van de middengedeeltes op termijn. Hiermee wordt de tweede oplossing gerealiseerd. Bij alleen de onderdoorgangen zullen de woningen aan de middendelen op maaiveld nog steeds veel geluidsoverlast ondervinden.	Voor onze reactie op de 3 geopperde oplossingen, verwijzen wij naar onze algemene reactie over inpassing en ontwerp. Ten aanzien van uw derde voorkeur, die overeenkomt met onze ambitie, merken wij op dat in het kader van het bestemmingsplan onderzocht wordt of met aanvullende 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.
Fly-overs zijn geen optie omdat hierbij de doelen niet worden gehaald. Het is een verslechtering van de leefbaarheid en de gezondheid voor inwoners van de wijk en het heeft een negatief effect op de barrièrewerking.	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.