

Gemeente Utrecht
T.a.v. College van burgemeester en wethouders
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Utrecht, 12 december 2017

Betreft: reactie op het concept Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp (IPvE en FO) van de aanpassing van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) van oktober 2017

Geacht college,
In afschrift aan de leden van de gemeenteraad.

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.

Als Adviesgroep hanteren wij 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 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 is:

*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.

¹ Zie pagina 7 van het NRU Keuzedocument, versie 31 januari 2014

- 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 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.

Ons 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.

Hieronder volgen per thema de bevindingen, toelichtingen en adviezen van de adviesgroep.

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 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.

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

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.

Thema Inpassing en ontwerp

Goed is:

- De keuze voor turbotondes 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 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 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.

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

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.
- 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.
- Bij de turbotondes 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 verkeersregelinstallaties. Er zijn daarom zorgen over verkeersveiligheid van langzaam verkeerroutes en -paden kruisend en langs de NRU. Wij adviseren hier aanvullend onderzoek naar te doen.

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:
 - 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, Humbereedreef en Carnegiedreef;
 - Onderzoek welke aanpassingen in de wijk noodzakelijk zijn om de doorstroming te borgen. Denk aan de kruising van Theemsdreef met Humbereedreef en (fietspad) Mykonosdreef en de driesprong van Moezeldreef met Marnedreef.
- Maak duidelijk wie er verantwoordelijk is en wat de planning wordt voor:
 - Het nemen van maatregelen om het oversteken van onder andere de Einsteindreef te borgen;
 - Het aanpassen van de verkeersregelinstallaties (VRI) voor onder andere de kruisingen op de Einsteindreef;
 - Het realiseren van een goede doorstroming tussen de Stadsboulevards en de NRU;
 - Het aanpassen van de kruisingen Moldau- met Oder- en Wolgadreef en Moldau- met Neckar- en Berezinadreef;
 - Het nemen van maatregelen tegen sluipverkeer op de Gageldijk en het garanderen van de fietsveiligheid.

- 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.
- Ontwikkel een plan B als blijkt dat de robuustheid niet wordt aangetoond.
- 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 adviesgroep is bezorgd dat de weg uiteindelijk toch 100 km per uur gaat worden. Neem maatregelen om dit te voorkomen.

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 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.
- 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.
- 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.

Thema Natuur en Cultuurhistorie

Goed is:

- Er is onderzocht wat de effecten van de varianten zijn op de 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.
- Behoud de goede zichtlijnen (vista's) naar het Noorderpark.

Thema Aanleg en Onderhoud

Goed is:

- Niet van toepassing

Advies:

- Geef inzicht in de samenhang met de werkzaamheden van de A27 en houd hier voldoende rekening mee.
- Dubbellaags ZOAB fijn lijkt het ei van Columbus als het om geluidsreductie gaat. Maak duidelijk wat de absolute geluidsreductie van dubbellaags ZOAB fijn is over de gehele levensduur.
- 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.
- 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.

Het milieueffectrapport

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.

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.

Met vriendelijke groet,

De adviesgroep NRU

