

Reactienota Inspraak Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp

“Noordelijke Randweg Utrecht”



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.

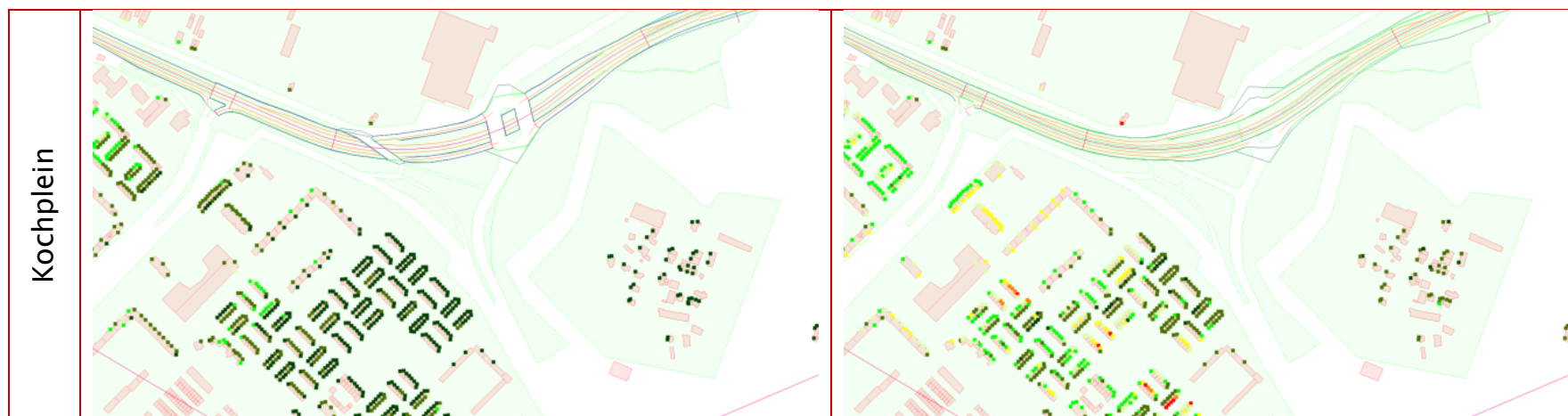
In de referentiesituatie in 2020 varieert de geluidbelasting in de eerstelijns bebouwing (de bebouwing direct langs de NRU) veelal van 60 tot 65 decibel. De groei van het autoverkeer tot 2035 zorgt zonder vernieuwing van de NRU voor een toename van het geluidsniveau tot 1 decibel (zie onderstaande figuur).



Donker Groen	Afname groter dan 5 dB
Medium Groen	Afname tussen 2 en 5 dB
Fel Groen	Afname tussen 1 en 2 dB
Licht Groen	Afname minder dan 1 dB
Geel	Toename van minder dan 1 dB
Oranje	Toename tussen 1 en 2 dB
Rood	Toename groter dan 2 dB
Bruin	Toename groter dan 5 dB

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.

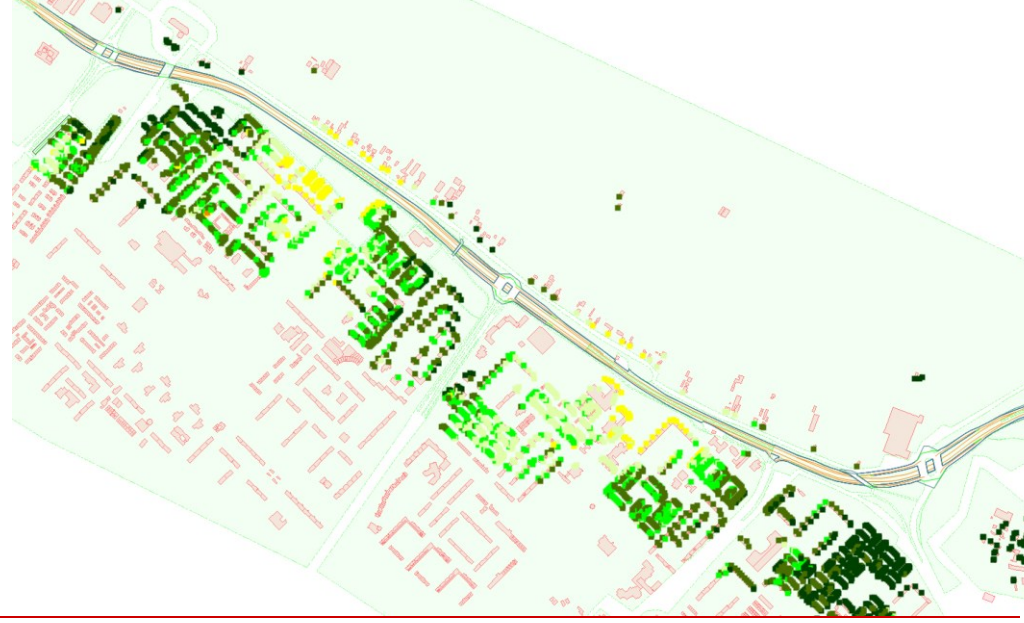
	NRU onderdoorgang	NRU viaduct
Gandhiplein		
Dunantplein		



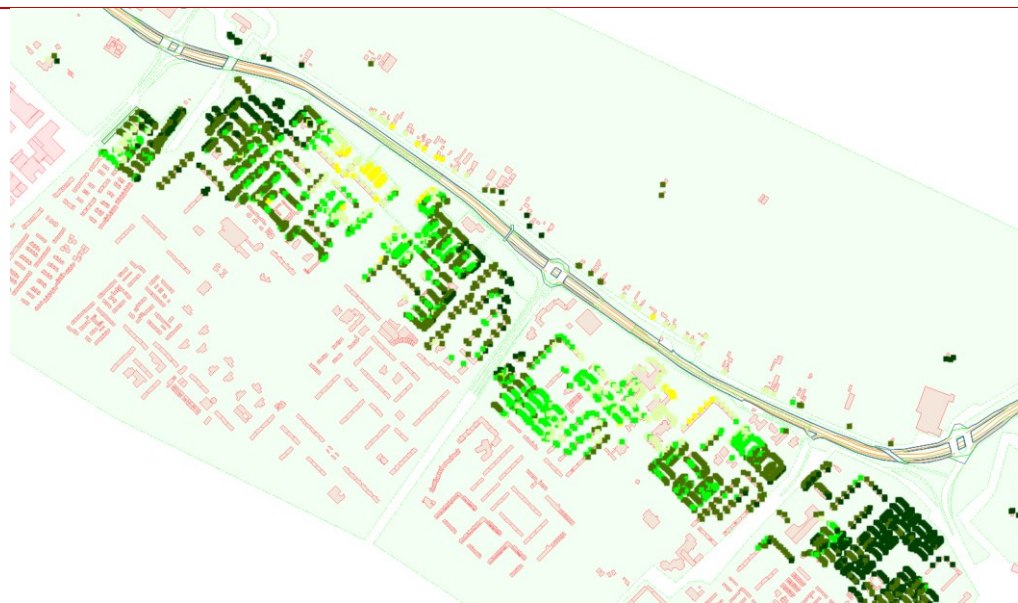
Een onderdoorgang leidt tot lagere geluidniveaus dan een viaduct. Vanuit het aspect geluid gaat de voorkeur daarom uit naar onderdoorgangen. Het verschil tussen een onderdoorgang en een viaduct is gemiddeld ongeveer 3 decibel met lokaal aanzienlijk grotere verschillen. Bij een weg met drie onderdoorgangen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



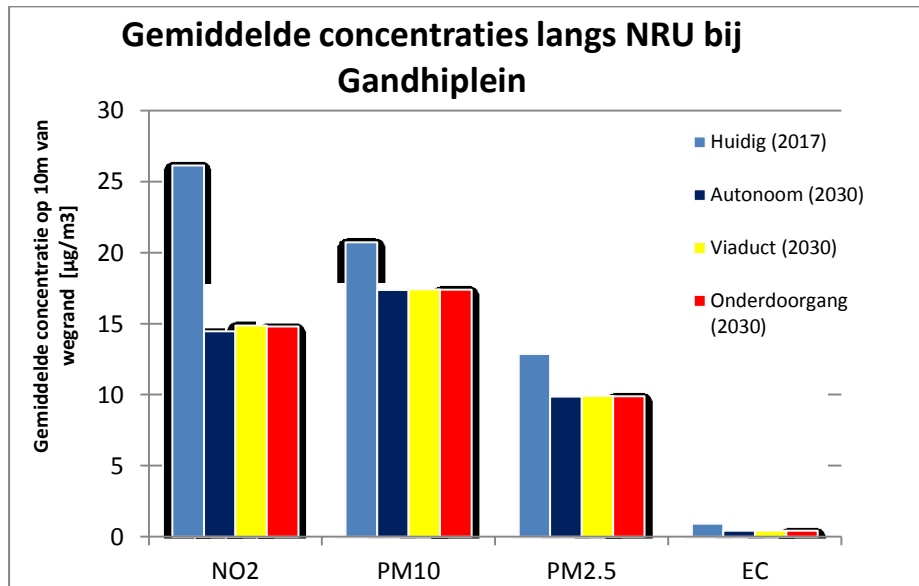
Variant met drie onderdoorgangen
2035 vergeleken met autonoom
2035



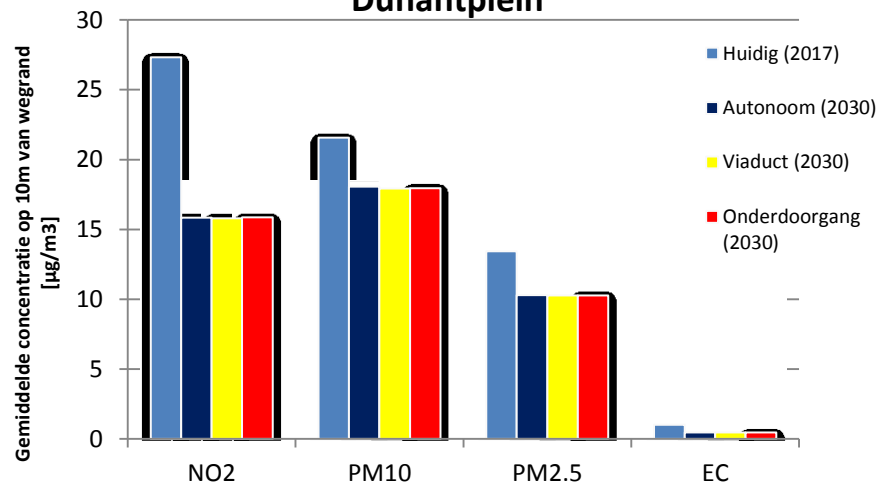
Onderdeel van het op te stellen bestemmingsplan voor de NRU is een geluidonderzoek naar de geluideffecten van de NRU op alle geluidgevoelige bestemmingen (o.a. woningen en scholen). In dit onderzoek wordt de situatie 10 jaar na realisatie (2035) vergeleken met de referentiesituatie in 2020, één jaar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

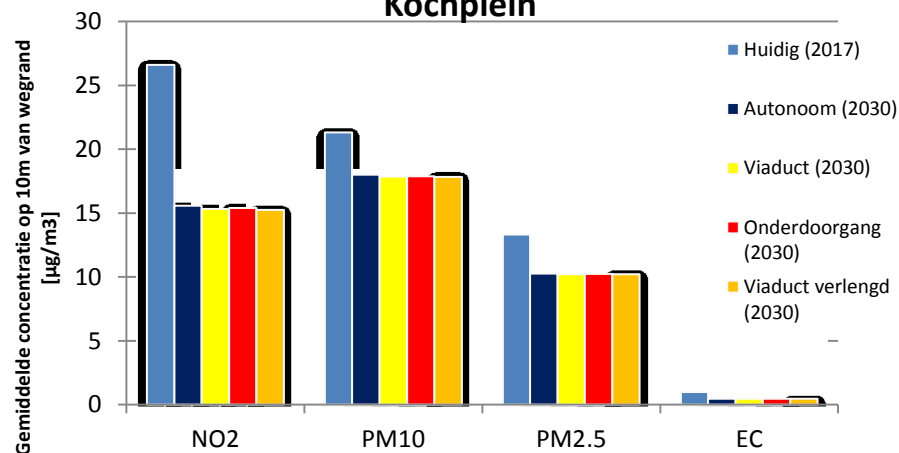
Het streven is om met de vernieuwing van de NRU de luchtkwaliteit te verbeteren. Om te kunnen beoordelen of dit streven wordt gehaald is de luchtkwaliteit in 2030 vergeleken met de luchtkwaliteit in 2017. Zowel de autonome situatie (geen wijzigingen aan de NRU) als de plansituatie (met wijzigingen aan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

Nr	Inspraakreactie	Reactie gemeente
1	Indiener vindt de plannen alleen acceptabel als er onderdoorgangen komen. Overvecht de ongezondste wijk van Nederland ook nog eens belasten met geluidsoverlast gaat te ver.	Zie de algemene reactie over inpassing & ontwerp en geluid.
1	Indiener geeft verder aan dat er geen mooi zicht meer is op het Noorderbos en op de forten van de Hollandse Waterlinie.	Als er voldoende geld beschikbaar komt voor drie onderdoorgangen, dan zal het zicht op het Noorderpark en de forten van de Nieuwe Hollandse behouden blijven. Als er bij het Gandhiplein en/of Dunantplein een viaduct wordt aangelegd, dan wordt op deze plek het zicht op het Noorderpark en fort de Gagel beperkt.
1	Indiener geeft aan dat als de gemeente veel geld binnenhaalt door de erfpacht in Overvecht af te laten kopen, het wel zo netjes is om dit geld weer in dezelfde wijk te besteden om daarmee de leefbaarheid te vergroten.	Wij begrijpen uw redenering, maar de opbrengsten uit de erfpachtregeling komen niet rechtstreeks ten goede aan het project NRU. Zie ook de algemene reactie over Inpassing & Ontwerp.
2	Indiener vindt het een mooi plan en denkt dat het goed is dat er op meerdere niveau's wegdelen komen, want dat gaat de beste doorstroming opleveren. Indiener staat nu dagelijks in de file op de rondweg. Er moet daar iets drastisch veranderen. Indiener is echt blij met dit plan en denkt dat het ook goed is voor de omwonenden (het wordt leefbaarder, minder geluidsoverlast).	Goed om te lezen dat u zich kunt vinden in onze plannen.
2	Een punt van aandacht is hoe de werkoverlast zoveel mogelijk voorkomen wordt? De werkzaamheden zijn omvangrijk en automobilisten staan daar nu al flink in de	Het is onvermijdelijk dat automobilisten hinder zullen ervaren tijdens de werkzaamheden. Wij streven ernaar de overlast voor weggebruikers, maar zeker ook voor omwonenden en bedrijven, te beperken. In de volgende fase van het project

	file.	onderzoeken we verschillende manieren om het werk uit te voeren. We vergelijken deze manieren op hun gevolgen voor onder andere de bereikbaarheid, overlast, bomen en de kosten die verbonden zijn aan tijdelijke maatregelen. Hieruit maken we een principe keuze voor mogelijke wegversmallingen, wegafsluitingen, en omleidingsroutes. In dit proces betrekken we bewoners, ondernemers, provincie Utrecht en Rijkswaterstaat.
3	Indiener vraagt of de fietspaden ook worden aangepakt anders moet indiener over de brug en dan mag indiener niet alleen naar school fietsen.	Ook de fiets- en voetpaden langs de NRU worden aangepast. Op de plattegrond van het Functioneel Ontwerp is de nieuwe ligging van het fietspad ten zuiden van de NRU ingetekend. Op een aantal plekken komen nieuwe oversteekmogelijkheden voor fietsers en voetgangers. Na de vernieuwing zijn de verbindingen voor fietsers en voetgangers op een aantal punten beter dan in de huidige situatie.
4	Indiener merkt op dat de afslag op de A27 Bilthoven-Maartensdijk in de jaren 70 is aangelegd om een weg boven het Noordenpark naar de Zuilensering aan te leggen. Hoe mooi kan het zijn, Overvecht blij, en de randweg kan autoluw.	Het rechtdoor trekken van deze afslag zou betekenen dat een zeer waardevol gebied met een grote cultuurhistorische, landschappelijke en recreatieve betekenis doorsneden wordt. Dit is daarom geen alternatief voor het vernieuwen van de NRU.
5	Indiener geeft aan dat met de ontwikkelingen van hoge-snelheid fiets vervoer Utrecht rap plannen moet gaan bedenken en uitvoeren om snel-fietspaden in te voeren om van de elektrische fiets een tijds-concurrerend vervoersmiddel te maken voor de omliggende dorpen van Utrecht (e.g. Houten, Zeist, de Bilt, Bilthoven) voor vervoer van en naar de stad Utrecht. Een goede en veilige infrastructuur speciaal ingericht voor hoge snelheids fietsen zou een integraal deel uit moeten maken van ieder toekomstige aanpassing in de infrastructuur (met name treinrails, snelwegen wegens hun grote bereik, m.a.w. grote halen snel thuis). Het in eerste instantie mogelijk maken en in tweede instantie het actief	In het Utrechtse mobiliteitsbeleid Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen (SRSRSB) wordt veel aandacht gegeven aan het stimuleren van fietsgebruik en fietscomfort. Een 'doorfietsnetwerk' dat aansluit op het regionale fietsnetwerk maakt hier onderdeel van uit.

	uitdragen en promoten van de snel fiets paden zal de verkeersdruk van auto's ten goede komen en bijdrage aan de doelstellingen van de gemeenteraad omtrent mobiliteit, bereikbaarheid en milieu.	
6	Indiener vraagt of er ook geluidschermen worden geplaatst en of er meer verkeer wordt verwacht dus ook meer geluid overlast.	Zie de algemene reactie over geluid.
7	Indiener vindt het een perfect plan. Indiener heeft als enige bezwaar dat het veel te lang gaat duren. 31 december 2025 is veel te laat voor het definitieve einde van de werkzaamheden, waarbij afgevraagd moet worden of alsdan de situatie nog voldoet aan de eisen van dan. Dus zo snel mogelijk uitvoeren!!	Wij begrijpen uw oproep om snel te starten. Op basis van de procedures, inclusief bezwaar- en beroepsmogelijkheden, is het niet mogelijk om eerder dan in 2020 te kunnen starten met het verleggen van alle grote leidingen, zodat in 2021 de werkzaamheden aan de weg kunnen starten. De werkzaamheden duren een paar jaar. Het is daarom niet haalbaar om veel eerder klaar te zijn dan eind 2025.
8	Indiener is tegen de afsluiting van de Moldaudreef, en denkt dat hij niet de enige is. Indiener vraagt aandacht voor de bereikbaarheid van het Antonius Ziekenhuis en Overkapel. En de hulpdiensten zijn voor de bewoners van Overvecht-Zuid langer onderweg door afsluiting. De bewoners van Zuid worden ingesloten door de afsluiting van de Moldaudreef. Deze dreef wordt intensief gebruikt, ook als er problemen zijn bij de NS worden er bussen ingezet gaan ook over de Moldaudreef. Hoop dat er geluisterd wordt naar de bewoners van Overvecht- Zuid. Indiener heeft al vele mails verzonden naar diverse maar geen gehoor gekregen, jammer dat bewoners toch de dupe worden zoals gewoonlijk. Indiener kreeg nu het idee van het zijn toch maar Overvechters het probleem wijk volgens insiders zijn we dat. U moest eens weten hoe vaak er een ambulance met spoed naar Waranda over de Moldaudreef rijdt.	Zie de algemene reactie over de aanpassing van de aansluiting van de Moldaudreef. In eerdere plannen is het voorstel gedaan om de Moldaudreef in zijn geheel af te sluiten. Omdat bij een volledige afsluiting de Wolgadreef te druk zou worden, zou deze ook moeten worden afgesloten voor doorgaand verkeer. De plannen zijn met bewoners en belanghebbenden besproken en daarbij is van verschillende kanten aangegeven dat een volledige afsluiting van de Moldaudreef en Wolgadreef teveel negatieve effecten heeft. Op basis van alle reacties is opnieuw gekeken naar de bereikbaarheid van de buurt en het winkelcentrum Overkapel in het bijzonder. In de huidige plannen wordt bij de Moldaudreef een halve aansluiting gerealiseerd (komend vanaf het Dunantplein kunt u vanaf de NRU rechtsaf naar de Moldaudreef en vanaf de Moldaudreef kunt u rechtsaf richting Kochplein). De Wolgadreef blijft gewoon open. Hierdoor zijn de buurt en het winkelcentrum ook in de toekomst goed bereikbaar.

9	Indiener vindt het een vreselijk plan zowel voor het milieu als voor de verkeersdrukke. Door deze maatregel zal de verkeersdrukke die er toch al is om Overvecht in en uit te rijden, vertienvoudigen waardoor de luchtkwaliteit meer vervuild zal worden.	De aanpassing van de NRU trekt extra verkeer aan, zowel op de NRU als op de aansluitende wegen. Ondanks dit extra verkeer, verbetert de doorstroming op de NRU aanzienlijk. Dit komt door de aanleg van de ongelijkvloerse kruisingen. Zie daarnaast de algemene beantwoording over lucht.
10	Indiener vraagt om bij het Gandhiplein ook een onderdoorgang aan te leggen.	Zie de algemene reactie over inpassing & ontwerp.
11	Indiener vraagt waar in de komende drie jaar in de periode van 2020 tot 2023 het verkeer tussen de A2 welke via de Zuilense Ring naar de A27 en A28 moet gaan rijden. Moet het verkeer Utrecht Noord zoals industrieterrein Overvecht, dwars door de woonwijken heen drie jaar lang waar dan elke dreef een racebaan wordt zoals de Neckardreef er nu al een van is waar met meer dan 80 km per uur gereden wordt en oversteken al een hachelijke situatie is.	In de volgende fase onderzoeken we verschillende manieren om het werk uit te voeren. We vergelijken deze manieren op hun gevolgen voor onder andere de bereikbaarheid, overlast voor omwonenden, bomen en de kosten die verbonden zijn aan tijdelijke maatregelen. Hieruit maken we een principe keuze voor mogelijke wegversmallingen, wegafsluitingen en omleidingsroutes tijdens de uitvoeringsfase.
12	Indiener volgt sinds 4 jaar alle inspraakbijeenkomsten over de NRU en is heel blij met de maximale snelheid (80 km/h) die in het verleden afgesproken is. Wanneer indiener alle mogelijkheden voor de weg met elkaar vergelijkt, zou voor alle bewoners, het gebruik van het Noorderpark en de nominatie voor Unesco, het beste zijn als de NRU ondertunneld wordt. Indiener begrijpt dat dit te duur is. Het beste voorstel wat daarop volgt is een verdiepte weg of 3 verdiepte pleinen. Is het niet mogelijk om dit in 1 keer te realiseren, dan is gefaseerd uitvoeren ook een mogelijkheid. Viaducten zijn voor alle bewoners en gebruikers van het Noorderpark geen optie; het beneemt het zicht, de natuurlijke toegankelijkheid van het park is minder aanwezig, de geluidsoverlast zal toenemen, de	Zie de algemene reactie over inpassing & ontwerp.

	tunnels worden door fietsers en voetgangers als onveilig ervaren. Als een tunnel, verdiepte NRU, of verdiepte pleinen niet mogelijk is, dan is het beter om de kosten te besparen en de situatie zo te laten. Met alle andere mogelijkheden wordt de situatie voor alle bewoners en gebruikers van het Noorderpark alleen maar slechter op. Indiener waardeert alle mensen die de inspraakprocedure mogelijk maken, in het bijzonder voor de leden van DROOM.	
13	Indiener stelt dat de gemeente sterke troeven in handen heeft om van het rijk een grotere financiële bijdrage te vagen. Verzilver die svp.	Samen met de provincie is de gemeente in gesprek met het Rijk over extra budget voor drie onderdoorgangen.
13	Indiener mist een MER en vraagt in welke fase deze is voorzien?	Het doel van een milieueffectrapportage (m.e.r.) 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.
13	Indiener merkt op dat de Klopvaart van het jaar 1100 is (ongeveer!) en vraagt om dat te koesteren. Een vaarbare roei-/ kano verbinding met het Noorderpark zou een sterk punt zijn. Dit kan volgens indiener alleen bij verdieping, ondertunneling van de NRU.	De Klopvaart is na realisatie van het plan voor de NRU voor kleine vaartuigen bevaarbaar tot de gracht van het fort de Gagel. Dit geldt zowel bij een onderdoorgang als een viaduct. In plaats van de aanwezige duiker is er straks open water van voldoende formaat en doorvaarhoogte. Om verder het Noorderpark in te kunnen varen, zijn ook aanpassingen aan de gracht rond het fort noodzakelijk. Deze zijn geen onderdeel van het plan voor het vernieuwen van de NRU.
13	Indiener stelt dat ook bij snelle elektrificeren van de auto's het banden lawaai blijft. Dat terug te dringen / tegen te houden moet dus zwaar wegen. Ondertunnelen of desnoods verdiepen is dan veel effectiever dan Fly-overs. De Oklahomadreef zit heel dicht op eventuele fly-overs. Dit lijkt de indiener onacceptabel.	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp en geluid. Uw opmerking over bandenlawaai klopt. In het ontwerp is gekozen voor het toepassen van dubbellaags ZOAB fijn, een sterk geluidreducerend wegdek, op de hoofdrijbanen van de NRU. Dit beperkt het bandenlawaai.
13	Indiener mist aandacht voor de toeleidingswegen. De cijfers van de toename van het autoverkeer (waaronder veel vrachtverkeer) op de Franciscusdreef zijn onrustbarend. (Indiener woont op de hoek met de Frans. dreef). Gekeken moet worden naar een afslag naar het industrieterrein Nieuw Overvecht vanaf de Zuilense ring aan het begin van het industrieterrein, bij de gestapelde containers, zou de Franciscusdreef ontlasten.	Uw constatering dat het verkeer op de Franciscusdreef zal toenemen is juist. Dit heeft te maken met de autonome groei van het autoverkeer, maar ook de verkeersaantrekkende werking van de NRU na de vernieuwing. Uit verkeersberekeningen blijkt dat de Franciscusdreef het verwachte aantal auto's kan verwerken. De toename van verkeer op de Franciscusdreef is daarmee geen aanleiding voor een extra afrit op de Zuilense Ring.
14	Indiener vraagt of in het plan opgenomen kan worden dat de Gandhidreef richting Gandhiplein 2 rijstroken krijgt. Nu staat er vaak file op de Burg. Heijdecopperweg.	Uit uw vraag maken we op dat u zorgen heeft over de bereikbaarheid van het Gandhiplein vanaf de Gandhidreef. Door meerdere maatregelen zal dit echter niet het geval zijn: • Het doorgaande verkeer op de NRU maakt geen gebruik van de rotondes,

		maar rijdt door de onderdoorgang of over het viaduct; • Er blijven 2 rijstroken op de Gandhidreef beschikbaar richting Gandhiplein; • Het slulPvErkeer op de Gageldijk zal verdwijnen waardoor de verkeersdruk op de Gandhidreef zal afnemen.
14	Indiener vraagt hoe het slulPvErkeer over de Gageldijk (parallel Albert Einsteindreef) tegen wordt gegaan?	Op dit moment zijn de files op de NRU de oorzaak voor het slulPvErkeer op de Gageldijk. Door de aanleg van de drie ongelijkvloerse kruisingen verbetert de doorstroming op de NRU aanzienlijk en is er geen aanleiding meer voor doorgaand verkeer om over de Gageldijk te rijden. Daarnaast verdwijnen de tussenliggende aansluitingen van de Gageldijk op de NRU in de toekomst, waardoor het alleen mogelijk is om bij de rotondes bij Gandhi-, Dunant- en Kochplein de Gageldijk op te rijden.
14a	Voor indiener is het niet duidelijk of indiener de NRU kan verlaten bij het Gandhiplein dus zowel vanaf de kant van de Karl Marxsdreef (A12) als van de kant van de Zuilensering A2. Indiener kan dat niet zien op de tekeningen, video's en het lijkt er op van niet. Indiener vraagt: Hoe kom ik thuis? Indiener woont op de Westbroekse Binnenweg en het Gandhiplein is voor indiener de connectie naar de snelwegen en Utrecht-Overvecht.	U kunt straks, net als nu, vanaf de Gandhidreef de rotonde bij het Gandhiplein oprijden. Via de rotonde kunt u naar de Zuilense Ring, richting A27, of naar de Franciscusdreef. Uw bereikbaarheid verandert dus niet ten opzichte van de huidige situatie.
15	Indiener maakt middels deze mail bezwaar op een eventueel besluit om voor het plan "NRU" voor variant 4 i.p.v. 3b te kiezen. Tot indieners verbazing wordt er in verschillende documenten beweerd dat er over de Wolgadreef ook minder verkeer zal rijden. Bij deze variant wordt de Moldaudreef gedeeltelijk afgesloten. De drukte die ontstaat bij de Moldaudreef zal automobilisten dwingen om via de Wolgadreef/Darwindreef de A27 te bereiken. Komt erbij dat automobilisten die Overvecht binnen willen rijden, dit via de	Zie de algemene reactie over de aanpassing van de aansluiting van de Moldaudreef. Om de bereikbaarheid van Overvecht Zuidoost, waaronder winkelcentrum Overkapel, op peil te houden is gekozen voor een halve aansluiting bij de Moldaudreef in plaats van een volledige afsluiting van Moldaudreef en Wolgadreef. In het verkeersmodel zien we bij een halve aansluiting van de Moldaudreef op de NRU een lichte afname van het verkeer op de Wolgadreef ten opzichte van de autonome situatie in 2030 (zonder wijzigingen aan de NRU en Moldaudreef).

	Darwindreef/Wolgadreef zullen doen. Op de Wolgadreef rijden nu al relatief veel auto's (en zo dicht bij de woningen). Komt erbij dat er harder gereden wordt dan toegestaan. Zoveel auto's en met zo'n snelheid dichtbij woningen en speelterrein is onacceptabel. De bereikbaarheid van Overkapel (variant 4) weegt niet op tegen de geluidsoverlast, vervuiling en onveilige situaties (voornamelijk de kleine kinderen) die dit met zich meebrengt. Indiener verzoekt om bij welke variant dan ook de Wolgadreef af te sluiten.	Bij een halve aansluiting kan verkeer uit Overvecht vanaf de Moldaudreef nog steeds rechts afslaan richting A27. Dit verkeer hoeft niet via de Wolgadreef/Darwindreef naar de A27.
16 16a 16b	Indiener maakt bezwaar tegen de plannen die zijn voorgesteld. Als indiener het goed begrijpt wordt de nieuwe weg net zoiets als de Waterlinieweg Utrecht. Jarenlang heeft indiener via die weg naar Nieuwegein gereden. Indiener meldt dat daar best vaak files stonden, ondanks dat er geen stoplichten waren. De nieuwe ring zal alleen maar het verkeer doen toenemen, en daardoor ontstaan toch weer files. Dus de vele miljoenen zijn vooraf weggegooid geld. Een betere oplossing is vanaf de Franciscusdreef naar de Huijdercopersweg (Tienhoven) via de Kooijdijk een aansluiting te maken op de afslag Maartensdijk. Een veel goedkopere oplossing en ontlast de NRU, die kan met kleine aanpassingen zo blijven. De Zuilense Ring is ook ontstaan door de weg door weilanden te laten lopen.	Uw suggestie zou betekenen dat een zeer waardevol gebied met een grote cultuurhistorische, landschappelijke en recreatieve betekenis doorsneden wordt. Dit is daarom geen alternatief voor het vernieuwen van de NRU.
16	Indiener stelt dat de weg een 70 km weg moet blijven.	Een van de doelstellingen van het project is om de doorstroming te verbeteren. Het verhogen van de snelheid draagt hier aan bij. In een eerdere fase van het project zijn varianten onderzocht met een snelheid van 80 km/uur en 100 km/uur. Uit oogpunt

		van doorstroming en leefbaarheid (lucht- en geluid) hebben we gekozen voor 80 km/uur. De provincie Utrecht heeft als voorwaarde voor haar financiële bijdrage aan het project een maximum snelheid van ten minste 80 km/uur meegegeven.
16	Indiener stelt dat de aansluiting Moldaudreef zo gelaten moet worden. Ambulances moeten links en rechts af kunnen. Indiener stelt dat bij de stoplichten een onderdoorgangen voor de fietsers gemaakt moet worden . Dit scheelt wachttijd voor de auto,s. Dus de stoplichten blijven!	Zie de algemene reactie over de aanpassing van de aansluiting van de Moldaudreef De nood- en hulpdiensten toetsen in elke fase van het project het ontwerp. Zo ook in deze fase. De nood- en hulpdiensten hebben geen bezwaar tegen de aanpassing van het kruispunt Moldaudreef naar een halve aansluiting. De aansluiting bij de Moldaudreef moet aangepast worden omdat verkeer van en naar de Moldaudreef dat de NRU oversteekt, files veroorzaakt. Een onderdoorgang voor fietsers biedt geen oplossing voor dit probleem.
17	Indiener merkt op dat er niets wordt gezegd over het stuk Zuilense Ring ter hoogte van Maarssen waar nu 100 km gereden mag worden. Dat zal veel drukker worden en daar krijgen de omwonenden meer last van het verkeer! Hier zou ook de snelheid terug moeten naar 80 km, stil asfalt moeten komen en een geluidsscherm!!	Voor het milieueffectrapport en het bestemmingsplan onderzoeken wij wat het effect van de NRU is op de omgeving, waaronder de Zuilense Ring. Er wordt berekend wat de toename van het verkeer op de Zuilense Ring, als gevolg van de vernieuwing van de NRU, betekent voor de geluidemissie. De Zuilense Ring is een provinciale weg. De gemeente gaat daarom niet over een snelheidsverlaging op de Zuilense Ring. Wij begrijpen uw oproep tot een snelheidsverlaging en geluidmaatregelen. De gemeente Utrecht staat positief tegenover een snelheidsverlaging op de Zuilense Ring.
18	Indiener woont vlakbij het Gandhiplein en hoort vaak het verkeer wat over de NRU rijdt. Indiener zou het zeer prettig en wenselijk vinden om ook bij het Gandhiplein een bak te maken voor de NRU. Geen viaduct. Dat geeft alleen maar meer lawaai en meer vervuiling die neerdaalt. Volgens bebording staat Fort de Klop te boek om op opgenomen te worden op de werelderfgoed lijst van de Unesco. Een viaduct aldaar zal een negatieve invloed daarop hebben.	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp en geluid. Wij hebben een onderzoek uit laten voeren naar het effect van het plan op de kernkwaliteiten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Hieruit komt naar voren dat onderdoorgangen beter scoren dan viaducten bij de beleving van het erfgoed van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Dit is één van de redenen waarom de gemeente een voorkeur heeft voor drie onderdoorgangen.

	Nu stelt men dat er alleen een bak komt bij het Robert Kochplein. Dat betekent dat ook het vrachtverkeer extra omhoog moet om naar de A27 te kunnen rijden. Volgens indiener zal dat een zeer nadelige invloed hebben op het verkeer. Doordat de vrachtauto's extra omhoog moeten zullen daar files gaan ontstaan. Een viaduct bij het Gandhiplein maakt voor een deel van Overvecht de huizen onverkoopbaar. Niet alleen hierdoor natuurlijk maar ook de erfpacht, die veel bewoners nog niet hebben afgekocht en dat de woningen voor 2030 van het gas af moeten.	In het ontwerp wordt rekening gehouden met vrachtverkeer. De hellingen van de onderdoorgang worden dusdanig aangelegd dat vrachtwagens deze zonder problemen kunnen nemen. Mocht u van mening zijn dat de waarde van uw woning vermindert als gevolg van het plan voor de NRU, dan kunt u na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan een verzoek doen tot tegemoetkoming in planschade. Een planschadeaanvraag wordt behandeld op grond van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening en de gemeentelijke planschadeverordening. Het college van burgemeester en wethouders neemt uiteindelijk een besluit over de aanvraag om tegemoetkoming in planschade. Op de website www.utrecht.nl vindt u meer uitleg over planschade en kunt u digitaal een aanvraag om planschade indienen.
18a	Indiener vraagt om vanaf de Zuilensering de NRU verdiept aan te leggen. Waarom? Er wonen vanaf het Gandhi plein en ook bij het Henri Dunantplein veel meer mensen dan bij het Robert Kochplein. Terwijl nu het Robert Kochplein verdiept wordt aangelegd. Onbegrijpelijk. Een aantal jaren geleden is de rondweg al opnieuw geasfalteerd, met stil asfalt. U moet 's-nachts en 's-morgens vroeg is komen luisteren. Als bij het Gandhiplein en Henri Dunantplein viaducten worden gemaakt zal dat voor veel overlast (geluid en vervuiling) zorgen. Denk aub aan de mensen die daar wonen en verdiep daar de NRU.	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp en geluid.
19	Indiener is grote voorstander van drie onderdoorgangen. Dit is op lange termijn uiteindelijk goedkoper en voor nu zeker	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp en geluid.

	milieuvriendelijker (betere luchtkwaliteit !!) en bovendien voor de bewoners van Overvecht minder geluidsoverlast en meer en betere en veiliger overgangen voor voetgangers en fietsers.	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.
20	Indiener leest in de informatie dat er twee voordelen zijn aan een onderdoorgang in plaats van een viaduct. De eerste is minder geluidsoverlast en de tweede een betere bereikbaarheid van het Noorderpark. Met dat in gedachten verbaast indiener zich over de keuze om de (voorlopig) enige onderdoorgang bij het Kochplein te realiseren. Het Dunantplein lijkt indiener een logischere keuze. Daar wonen toch veel meer mensen naast? En daar is het Noorderpark veel sneller en centraler bereikbaar!	Van de drie onderzochte varianten met één onderdoorgang heeft een variant met een onderdoorgang bij het Kochplein het grootste positieve effect op geluid. Enerzijds is de reductie van het aantal geluidgehinderden het grootst en anderzijds is het aantal woningen met een hoge geluidbelasting aanzienlijk minder. Per saldo levert deze variant meer geluidwinst op dan een variant waarbij alleen het Dunantplein wordt verdiept. In het keuzedocument Tracévarianten wordt dit nader toegelicht. In de huidige situatie is bij het Kochplein de verbinding tussen stad en Noorderpark slecht: het Noorderpark heeft hier geen toegang, het landschap is niet zichtbaar vanuit de stad en fort Blauwkapel ligt geïsoleerd. Op deze plek biedt een onderdoorgang van de NRU de meeste mogelijkheden voor ingrijpende verbeteringen. Hier kan de belangrijkste schakel tussen stad en landschap ontstaan. Vanuit dit perspectief is een onderdoorgang hier de beste oplossing. De cultuurhistorische en recreatieve relatie tussen de Gageldijk en het fort Blauwkapel kan worden hersteld.
20	PS: indiener complimenteert voor de duidelijke info en website. Vooral ook die beelden van de toekomstige situatie: heel mooi gedaan!	Bedankt voor uw compliment.
21	Indiener is als bewoner zeer tevreden met een onderdoorgang. Indiener heeft verschillende geruchten gehoord dat de gehele weg mogelijk zou worden verhoogd, en is tegen elke vorm van verhoging. Niet alleen het prachtige uitzicht zal daar mee verdwijnen, het is ook catastrofaal voor de huizenprijzen van de woningen gelegen aan de NRU.	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp. Het idee om de gehele weg verhoogd aan te leggen is van de baan. Daar is geen sprake meer van.

	Uit dit wijkbericht begrijpt indiener dat de plannen om de complete weg te verhogen definitief niet meer doorgaan, graag ontvangt indiener daarvan een bevestiging.	
22	Het plan voor de NRU spreekt indiener zeker aan en indiener denkt dat het een verbetering is voor de omgeving. Toch is er iets waar indiener resoluut tegen is. Indiener vindt het namelijk onacceptabel dat de maximumsnelheid verhoogd wordt naar 80km/u. Indiener stelt dan ook voor dat deze op de huidige 70km/u blijft of zelfs wordt verlaagd naar 60km/u. Indiener licht dit toe aan de hand van 3 argumenten; Zijnde het milieu-, geluids- en veiligheidsargument. Allereerst het milieuargument. Door het verhogen van de maximumsnelheid zal de uitstoot van fijnstof en broeikasgassen sterk toenemen. Dit zal niet alleen gebeuren door het harder rijden, maar voertuigen moet door de hogere snelheid ook sneller en langer optrekken en zullen eveneens harder moeten remmen. Hierdoor zal de luchtkwaliteit sterk dalen. Neem bijvoorbeeld de Ring van Antwerpen, uit onderzoek is gebleken dat deze ring een ontzettend vervuilende werking heeft op de luchtkwaliteit van de stad. Natuurlijk is dit nog niet het geval in Utrecht, maar indiener denkt dat we moeten voorkomen dat we zo diep belanden en dus de maximumsnelheid niet moeten verhogen. Ten tweede is er het geluidsargument. De verhoging van de	Een van de doelstellingen van het project is om de doorstroming te verbeteren. Het verhogen van de snelheid draagt hier aan bij. In een eerdere fase van het project zijn varianten onderzocht met een snelheid van 80 km/uur en 100 km/uur. Uit oogpunt van doorstroming en leefbaarheid (lucht- en geluid) hebben we gekozen voor 80 km/uur. De provincie Utrecht heeft als voorwaarde voor haar financiële bijdrage aan het project een maximum snelheid van ten minste 80 km/uur meegegeven. Zie ook de algemene beantwoording over lucht. Een verhoging van de snelheid van 70 naar 80 kilometer per uur leidt tot een toename van de geluidbelasting op de omgeving in de orde van grootte van 1 decibel. In het plan is voorzien om dubbellaags ZOAB fijn toe te passen. Dit is een asfalt dat een grote geluidsreducerende werking heeft bij 80 km/uur. Dit asfalt werkt niet bij lagere snelheid. De soorten asfalt die geschikt zijn voor 70 km/uur of een lagere snelheid, leveren een ook lagere geluidsreductie. Snelheidsverlaging tot 70 km/uur in combinatie met een minder geluidsreducerend soort asfalt is dus niet of nauwelijks effectief. Het wegontwerp voldoet aan de ontwerprichtlijnen die horen bij een maximumsnelheid van 80 km/uur. De lengte van de op- en afritten en weefvakken zijn passend bij een snelheid van 80 km/uur.

maximumsnelheid zal samengaan met een verhoging van de geluidsoverlast. De toename van het verkeer zal al resulteren in extra geluidsoverlast, maar wanneer dit verkeer ook nog eens 80 km/u rijdt zal dit helemaal merkbaar zijn. Zeker wanneer de doorstroming van het verkeer beter is dan nu. Op dit moment is het op drukke tijden bijna niet mogelijk om de maximumsnelheid te bereiken. Dit zal met het nieuwe plan verbeteren en het verkeer zal dus de maximumsnelheid kunnen halen, het snelheidsverschil zal dus hoger zijn dan huidige 70km/u. Hierdoor zal het geluidsoverlast relatief veel toenemen. Als voorbeeld kunnen we de A12 ter hoogte van de Woonboulevard nemen. Hier heeft het verlagen van de maximumsnelheid naar 80km/u ten opzichte van 100km/u een positief effect gehad op de hoeveelheid geluid. Wanneer we dus de maximumsnelheid op de NRU niet zullen verhogen of zelfs zullen verlagen kan dit alleen maar positieve effecten hebben. Als laatste het veiligheidsargument. Met het verhogen van de maximumsnelheid zal de kans op ongelukken en de ernst van deze ongelukken toenemen. Het spreekt uiteraard voor zich dat een ongeluk ernstiger is, wanneer de snelheid van het voertuig hoger is. Dat de kans op een ongeluk hoger is heeft de volgende oorzaak; op de NRU is er veel verkeer dat in- en uitvoegt, dit verkeer komt met lage snelheid op de hoofdweg. Dit zal ook in het nieuwe plan zo zijn. Verkeer dat op de hoofdweg rijdt zal kunnen schrikken of slecht kunnen reageren op het andere verkeer. Dit is duidelijk zichtbaar op snelwegen, waar de meeste ongelukken gebeuren rond knooppunten en op- en afritten, waar de snelheid sterk verschilt. Het is daarom belangrijk dat de	
--	--

	maximumsnelheid niet verhoogd wordt. Vanwege deze drie argumenten, zijnde het milieu-, geluids-, en veiligheidsargument, vindt indiener dat de maximumsnelheid op de NRU niet verhoogd dient te worden en zelfs beter verlaagd kan worden naar 60km/u. Indiener hoopt dat de gemeente zijn voorstel serieus neemt en de veiligheid en het welzijn van uw burgers voorop stelt.	
23	Indiener merkt op dat zolang NRU-plan nog niet is uitgevoerd, Overvecht veel hinder heeft van automobilisten die door de wijk een sluiproute nemen. De nieuwe verkeersdrempels vormen geen belemmering om dit met hoge snelheden (soms wel 80-100 km/uur) te doen. Kunnen die verkeersdrempels niet worden verbreed waardoor de snelheid er wel uit gaat? Als je nu een beetje mikt gaan je wielen zonder enige hinder net over de zijkanten van de drempels.	De nieuwe drempels zijn gelegen op busroutes. De drempels die we hier hebben aangelegd geven, zoals ook door indiener gewenst, wel hinder voor het normale verkeer maar niet voor busverkeer. Helaas is het effect voor personen auto's daardoor niet altijd optimaal. Het probleem is ons bekend, maar vooralsnog heeft de wegbeheerder hier geen oplossing voor kunnen vinden.
24	Indiener is op zich(!) blij met uw voortvarende inspraak & plannen met de NRU. MAAR u en de Gem. Utrecht mogen NU NIET BESLISSEN: er ligt bij het Europese Hof nog een PROCES over de toelaatbare hoeveelheid fijnstof! Pas NA UITSPRAAK hierover = in 2018, mag U(trecht) verder gaan !!!	Het is ons is niet bekend dat er een proces loopt bij het Europese Hof over de toelaatbare hoeveelheid fijnstof. Wel zijn er aan het Europees Hof door de Raad van State vragen gesteld over de uitleg van de Europese Habitatrichtlijn (Programma Aanpak Stikstof). Ten behoeve van het bestemmingsplan wordt onderzocht welke gevolgen het plan heeft op de stikstofdepositie. Als hieruit blijkt dat de stikstofdepositie boven de grenswaarde ligt, zal door de gemeente een vergunning op basis van de Wet natuurbescherming worden aangevraagd. De verwachting is dat tegen die tijd het Europese Hof duidelijkheid heeft verschaft over het Programma Aanpak Stikstof (PAS).

25	Indiener zou gaarne het gat wat is ontstaan naast de brug in het verlengde van het fietspad Hongkongdreef weer afsluiten. Voorheen liep er een bocht in waardoor het minder lawaaiërig was. Indiener kan de auto's van uit zijn raam zien rijden. Dus meer aarde tegen de schuine kant waardoor het beter wordt afgesloten.	Bij de voorbereiding van de realisatie van de fietsbrug hebben wij een participatie traject gehouden met omwonenden voor de inpassing van de brug. In nauw overleg met de omwonenden is destijds besloten om op deze locatie groen en bomen aan te planten. Deze locatie valt verder buiten de werkzaamheden voor het aanpassen van de rijbanen van de NRU.
26	Indiener kiest er voor ondanks dat het meer kost om alles ondergronds aan te leggen. Dit om het gebied van de Gageldijk en het Noorderpark niet te verstoren met zgn. fly-overs zoals op de Beneluxlaan.	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp.
27	Indieners hebben de voorkeur voor 3 onderdoorgangen van de verkeerspleinen. Fly-overs belemmeren in ernstige mate het uitzicht naar het Noorderpark. Bovendien meer verspreiding van fijnstof richting de woonwijk en toename van geluidsoverlast ondanks het gebruik van "stille" asfalt.	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp, lucht en geluid.
28	Indiener geef aan geen viaducten te willen!! De weg langs hun huis komt dan hoger, en bewoner krijgt nog meer stank, geluid en vooral meer fijnstof!! Het houtwerk van het huis is heel vaak heel vies. Indiener gelooft echt niet in schoon vervoer! 12 jaar geleden werd dit al gezegd en nu??	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp, lucht en geluid.
29	Indiener stelt dat 3 onderdoorgangen beslist noodzakelijk zijn voor het verkeer van Overvecht om de wijk leefbaar te houden, en het Noorderpark te bereiken. Als dit niet gebeurt dan gaat de wijk Overvecht ten onder aan het sluiPvErkeer.	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp. Om sluiPvErkeer door de wijk te voorkomen is het belangrijk om de doorstroming op de NRU te verbeteren. Voor de doorstroming op de NRU maakt het niet uit of de ongelijkvloerse kruising als onderdoorgang of viaduct wordt uitgevoerd. Voor de leefbaarheid maakt het, zoals u in uw reactie aangeeft, wel verschil.
30	Indiener is VOOR!!!! 3 onderdoorgangen en niet voor	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp, geluid en lucht.

	slechts 1. Als alle voertuigen, elektrisch aangedreven, geruisloze hoovercrafts waren, hadden we misschien geen onderdoorgangen op de NRU nodig. Maar helaas De overheid heeft een verantwoordelijkheid ten opzichte van haar burgers. Indiener woont meer dan twintig jaar in Overvecht en heeft gezondheidsproblemen gekregen door externe milieuvervuiling. Drie onderdoorgangen zijn absoluut noodzakelijk om het voor de omwonenden gezond en leefbaar te houden, ook in verband met de geluidsoverlast.	
31	Indieners willen onderdoorgangen voor het doorgaande verkeer, en anders niets!! Want: =Onderdoorgangen voor fietsers en voetgangers van Overvecht naar het Noorder Park zijn sociaal zeer onveilig! Indiener gaat als vrouw alleen niet door een tunneltje lopen in de hoop dat zij veilig aan de overkant aan komt. Indiener maakt nu veel gebruik van het Noorderpark. =Fly-overs voor doorgaand verkeer zijn ronduit lelijk! Overvecht komt achter een lelijke hoge wal te zitten, terwijl indieners nu zo mooi aan het Noorderpark wonen. =Er komt veel meer geluidsoverlast, en er is nu al heel veel herrie van de rondweg! Indieners wonen vlak bij de weg, doe ons dit alstublieft niet aan!	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp, lucht en geluid.

	=Als u zelf hier zou wonen zou u dit plan met fly-overs of viaducten NOOIT goedkeuren. Wilt u zo weggestopt worden? Nee zeker niet. Indieners ook niet. =Kunnen de plannen met onderdoorgangen voor doorgaand verkeer niet verwezenlijkt worden, wacht dan tot er wel voldoende geld voor is. Indieners moeten ook sparen voor zij iets kopen, en als zij voor een auto sparen, kopen we niet halverwege maar een oude vieze brommer om er vanaf te zijn. Nee, dan sparen we door tot het geld er wel is.	
32 33	Indieners wonen nu nog op een redelijk rustig plekje en als de wind goed staat dan hoor je nu weinig van de NRU. Staat de wind wel onze richting op dan hoor je de NRU al veel meer tot 'avonds laat. Als de weg niet verdiept aangelegd wordt dan krijgen indieners nog veel meer herrie te verduren. Indieners gaan met de anderen mee dat als er fly overs komen het uitzicht op het Noorderpark helemaal teniet gedaan wordt. Om alle herrie en drukte voor te zijn aankomende jaren, en dit wordt steeds meer, moet de weg gewoon helemaal verdiept aangelegd worden en ook nog een geluidswal erboven komen. Indieners zullen de steun groep tot het uiterste bijstaan in deze kwestie want als je nagaat wat een bende de NRU nu al is, wat moet dit dan worden als er nog harder gereden gaat worden en nog veel meer verkeer. Stil asphalt,, het zal wel maar indieners geloven daar niet in. .. Overall kunnen ze van alles doen met de wegen dus bij de NRU ook. De NRU is een belangrijke verbinding tussen de hoofd snelwegen en anders verleggen ze deze maar.	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp en geluid.

32 33	Indieners stellen dat van de hoge oude bomen langs de NRU afgebleven moet worden. Anders wordt het helemaal een kale bende. Overal kunnen ze van alles doen met de wegen dus bij de NRU ook. De NRU is een belangrijke verbinding tussen de hoofd snelwegen en anders verleggen ze deze maar. Indieners hopen dat dit netjes afgehandeld wordt en niet onze strot doorgedouwd wordt.	Omdat het nieuwe wegprofiel van de NRU meer ruimte in beslag neemt, is het onvermijdelijk dat voor de vernieuwing van de NRU bomen moeten worden verwijderd. We proberen kap van bomen zoveel mogelijk te beperken. Aan het IPvE/FO is een bomenparagraaf toegevoegd. Hierin wordt aangegeven welke bomen verwijderd moeten worden en waar nieuwe bomen komen. In dit plan wordt ook afgewogen welke bomen verplant kunnen worden en welke bomen moeten worden gekapt. Het verleggen van de NRU naar een andere locatie is geen goed alternatief, omdat daardoor zeker meer bomen zouden moeten verdwijnen. Met het huidige plan gebruiken we ook de ruimte waar nu al rijbanen liggen en dus geen bomen staan.
34	Indiener vindt dit een zeer goed plan. Mijn voorkeur zou een tunnel zijn. Wat indiener tegenvalt is dat er niks is omschreven over de oprit naar de A2. Op dit kruispunt is het tijdens de spits al erg druk, zo druk dat de oprit NRU vanaf Maarssenbroek richting de A2 helemaal vol staat en het eigenlijk ondoenlijk is om richting Den Bosch te gaan. Indiener verwacht dat door het aanpakken van de kruispunten in Overvecht het kruispunt bij de A2 nog drukker wordt. Indiener hoopt dat dit onderzocht is of wordt en dat ook hier een oplossing voor komt.	De vernieuwing van de NRU beperkt zich tot het gemeentelijke deel van de randweg tussen Gandhiplein en aansluiting A27 (de NRU). Voor de aansluiting van de Zuilense Ring op de A2 is door provincie en Rijkswaterstaat een oplossing uitgewerkt waarmee de doorstroming verbeterd wordt. Er is op dit moment nog geen geld beschikbaar voor de uitvoering van deze oplossing.
35	Indiener vindt het een goed plan! Zeker doen! Uitvoering van verbeteringen op alle 3 de verkeerspleinen is volgens indiener cruciaal i.v.m. extra verkeersdruk en uitstoot bij de pleinen die nog niet (of pas later) verbeterd zijn. Dus idealiter tegelijkertijd. Onderdoor is beter dan viaducten maar indiener zou de voorkeur geven aan snelheid in realisatie (bereken de kosten van maanden extra	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp. Wij begrijpen uw oproep om snel te starten. Op basis van de planologische procedures, inclusief bezwaar- en beroeps mogelijkheden, is het niet mogelijk om eerder dan in 2020 te kunnen starten met het verleggen van alle hoofd nutsvoorzieningen (kabels en leidingen), zodat in 2021 de werkzaamheden aan de weg kunnen starten. De werkzaamheden duren een paar jaar. Het is daarom niet haalbaar om veel eerder klaar te zijn dan eind 2025.

	druk, opstoppen, verkeersopstopping, etc.).	
36	Indiener heeft een aantal vragen: 1. Waarom is ervoor gekozen op de Moldaudreef alleen rechtsaf te kunnen, waardoor verkeer dat op de Moldaudreef links af zou willen nu door de wijk moet om een rotonde verder, via de Einsteindreef, de rondweg op te kunnen? 2. Hoeveel meer fijnstof levert dat op voor direct aanwonenden van Moezeldreef/Rhodosdreef? 3. Wat zijn de gevaren daarvan voor de volksgezondheid van ouderen? 4. Hoeveel groter wordt als gevolg daarvan het verkeersaanbod voor de Moezeldreef? Welke alternatieven waren er en waarom is daar niet voor gekozen?	1) Zie de algemene reactie over de aanpassing van de aansluiting van de Moldaudreef. De keuze om vanuit de Moldaudreef alleen rechtsaf te gaan is genomen om te voorkomen dat er een verkeersregeling op dit kruispunt moet komen. Verkeer dat vanaf de NRU linksaf wil slaan moet de doorgaande rijbanen van de NRU oversteken. Dit kan alleen met verkeerslichten en daardoor ontstaan files. Afhankelijk van uw precieze herkomst en bestemming kunt u in de toekomst kiezen om via het Dunantplein of het Kochplein de NRU op te rijden. 2) Het effect van een halve aansluiting op de luchtkwaliteit wordt onderzocht voor het bestemmingsplan. Naar verwachting is het effect op de Moezeldreef en Rhodosdreef beperkt. Door autonome verschoning van het autoverkeer verbetert de luchtkwaliteit in de toekomst. 3) Zie de algemene beantwoording over lucht. Ten opzichte van de huidige situatie verbetert de luchtkwaliteit en heeft dit positief effect op de volksgezondheid. 4) Wij verwijzen u graag naar het <i>keuzedocument Moldaudreef</i> op de website www.utrecht.nl/nru. Hierin staan alle varianten beschreven die zijn onderzocht voor de aanpassing van de Moldaudreef. Ook de effecten van de varianten op verkeer, lucht en geluid worden hierin beschreven.
37	Indiener maakt zich erg grote zorgen over de luchtkwaliteit, de geluidsoverlast en het beeld bij het kruispunt Gandhiplein, als dat niet verdiept wordt maar een fly over krijgt. De wijk Overvecht is al zo kwetsbaar (sociale problematiek, slechte gemiddelde gezondheid en laagste levensverwachting in heel Utrecht) en dan wordt er doorgedruwd en fly overs gebouwd omdat er geen geld genoeg is om het netjes te doen voor de mensen die eraan wonen. Regel bij rijk en provincie dat er genoeg geld komt. Als er nu fly overs worden neergelegd, liggen die er voor de eeuwigheid! Wat betekent dat voor onze wijk en voor het	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp, geluid en lucht. Op basis het ontwerp is een zogenaamde Heritage Impact Assessment uitgevoerd. Hierbij zijn de effecten op het werelderfgoed in beeld gebracht. De resultaten hiervan zijn opgenomen in het IPvE.

	Unesco werelderfgoed van de forten? Niet veel goeds!	
38	Indieners tekenen namens de bewoners van de Klopvaart ernstig protest aan tegen de geplande fly-overs bij het Gandhi- en Henri Dunantplein. Indieners onderschrijven alle argumenten die DROOM hanteert, dus GEEN viaducten! Kies voor de beste oplossing voor de bewoners, de natuur en leefbaarheid. Neem de onrust in de wijk weg door naar de inwoners te luisteren. Investeer in Overvecht, leg de NRU verdiept aan!	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp.
38a	Het is in indieners situatie met name een bezwaar dat de geluidsoverlast zal toenemen en de luchtkwaliteit nog meer achteruit gaat. Indieners wonen al 30 jaar praktisch aan de rondweg en hebben in de afgelopen jaren beide aspecten in rap tempo zien veranderen in negatieve zin.	Zie de algemene beantwoording over geluid en lucht.
38a	Verder zijn indieners van mening dat de plannen zoals ze nu gepresenteerd zijn door de gemeente in geen enkel opzicht een verbetering zijn voor de wijk Overvecht. Het zou B&W sieren als ze oog en oor hebben voor de commotie die dit veroorzaakt onder de bewoners. Zij willen graag serieus genomen worden, omdat het gaat over leefbaarheid in alle opzichten.	Wij hechten zeer aan de mening en inbreng van bewoners. Een adviesgroep van bewoners heeft de afgelopen jaren actief meegedacht over het plan. De adviesgroep heeft een advies uitgebracht over het plan aan het college van B&W.
38a	Spreekers storen zich heel erg aan de zinsnede in het wijkbericht van november 2017 waarin als argument om de NRU te vernieuwen wordt genoemd dat dit in het belang van de bewoners is. Bij alle bijeenkomsten die we tot nu toe bijgewoond hebben over de NRU-plannen is het altijd gegaan over het belang van de aansluiting van de A27 op de A2. Hierbij spelen voornamelijk economische drijfveren. De	Wij herkennen ons niet in het beeld dat u schetst. Op de bijeenkomsten over de NRU en in andere communicatiemiddelen zijn thema's als bereikbaarheid, leefbaarheid (luchtkwaliteit en geluid), ruimtelijke kwaliteit en de betekenis van de vernieuwing van de NRU voor de stad Utrecht en haar bewoners aan bod gekomen. In een eerdere fase van het project zijn varianten onderzocht met een snelheid van 80 km/uur en 100 km/uur. Uit oogpunt van onder andere leefbaarheid (lucht- en geluid) hebben we toen gekozen voor 80 km/uur.

	bewoners kiezen zelf absoluut niet voor een snelweg in de achtertuin. Verkeerde voorstelling van zaken dus. U misleidt ons.	
38a	Wij onderschrijven daarom voor 100 % alle argumenten die de kerngroep DROOM heeft opgesteld.	Daar nemen wij kennis van. De antwoorden op de reactie van DROOM kunt u vinden onder reactie 103.
38a		Overige inspraakreacties zijn samengevoegd met andere (gelijke) inspraakreacties en staan bij/vanaf nr. 99.
39	De documenten gelezen hebbende wil indiener zich uitspreken vóór de variant met drie onderdoorgangen. Dit om verschillende redenen: 1. Viaducten verstoren het groene en dorpse karakter van Overvecht en de verbondenheid met de polder. 2. De viaducten zullen zorgen voor meer geluidshinder. 3. De viaducten zorgen er voor dat indiener als recreatief sporter op een minder veilige manier naar de polder kan. Indiener wil veilig kunnen sporten en in een wijk als Overvecht is de kans groot dat de tunnels snel gebruikt zullen worden als hangplek en dat er veel overlast en rotzooi zal komen rondom de tunnels. Deze tunnels worden de enige verbinding met de polder, en als vrouwelijke hardloper verwacht indiener dat dit plan mijn gevoel van veiligheid zal schaden. Indiener verzoekt met name dit laatste punt mee te nemen in de overwegingen, en te zorgen voor een aanpak die voorziet in een oplossing voor dit voorzienbare probleem.	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp. Sociale veiligheid is een belangrijk aandachtspunt bij het verder uitwerken van het ontwerp. Het klopt dat de sociale veiligheid van de verbindingen voor fietsers en voetgangers beter zijn als de NRU uitgevoerd wordt met onderdoorgangen dan met viaducten.
40	Indiener is tegen een verandering van de NRU. Deze weg is alleen in de ochtend en avond spits max 2x 1.5uur druk .	Het klopt dat een opgewaardeerde NRU een aantrekkende werking heeft. Verkeer dat nu door de stad rijdt om de NRU te mijden vanwege de files, zal in de toekomst weer

	Als deze weg een betere doorstroming krijgt zal dit alleen maar zorgen voor toename van verkeer. Bewoners uit plaatsen als Houten en de oost kant van Utrecht gaan dan in plaats van over a12/a2 gebruik maken van de NRU wat op termijn grote toename van verkeer gaat geven.	vaker kiezen voor de NRU. Ook als we de NRU niet vernieuwen neemt het verkeer op de NRU toe als gevolg van een groei van het aantal woningen en arbeidsplaatsen in Utrecht en omgeving. De spitsperiodes zijn in de toekomst daarom langer dan de 2*1,5uur die u noemt. Een verdubbeling van de spitsperiode lijkt ons zeer waarschijnlijk. Dit is onwenselijk en leidt tot extra doorgaand verkeer door de wijk met negatieve effecten op de leefbaarheid in de wijk. Om deze reden vinden wij het noodzakelijk om de NRU te vernieuwen.
41	Indiener vindt het een goed idee. In eerste instantie zullen wij wel last hebben van sluiPvErkeer maar dat komt door de werkzaamheden. Als alles af is zijn we daar vanaf.	Bedankt voor uw reactie.
42	Kort en krachtig. Indiener wil geen snelweg naast zijn huis.	De NRU wordt geen snelweg. De maximale snelheid is 80 km/h. Het ontwerp van de NRU is gebaseerd op deze snelheid.
43	Indiener is tegen de uitvoering van de plannen. U heeft vast al veel berichten ontvangen!!! Geen hoge wal of vreselijk tunneltje!, geniet nu van het gebied wat anders echt minder zal zijn.	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp.
44	Indiener merkt op dat de gemeente en provinciale staten beloven dat de leefbaarheid niet achteruit zal gaan. Realiseert de gemeente zich dan wel dat er grote aantallen woningen op sommige plekken slechts 30 meter van de weg staan, zoals bijvoorbeeld de Pahud de Mortangesdreef en de Dommeringdreef? En realiseert de gemeente zich dat er ook scholen en andere publieke voorzieningen vlak langs de NRU staan, zoals het ROC Midden Nederland? En als dit bekend is, welke maatregelen worden dan getroffen om de extra geluidsoverlast te neutraliseren en om de grote hoeveelheid passerende auto's uit het beeld van dit deel van	Bij het bepalen van de mogelijke geluidsmaatregelen wordt rekening gehouden met de diverse functies lang de NRU. Zie ook de algemene beantwoording over geluid en lucht.

	Overvecht te krijgen, zodat de leefbaarheid inderdaad niet achteruit gaat?	
44	Realiseert de gemeente zich dat investeren in gezondere leefomgeving sociaal gedrag bevordert? Zulke investeringen zijn in Overvecht geen luxe, want Overvecht is nu al de ongezondste wijk van Nederland, zo blijkt uit onderzoek. Het creëren van fly-overs en verdubbeling (naar ongeveer 90.000) van het aantal voertuigen per dag zal tot toenemende problemen in de wijk leiden.	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp.
44	Realiseert de gemeente zich dat mensen ziek en dement worden van geluidsoverlast? Hierover zijn in het afgelopen jaren diverse wetenschappelijke studies en rapporten van de overheid (o.a. van het RIVM) verschenen. Indien er verzoekt de gemeente deze studies serieus te nemen en te integreren in de plannen voor de nieuwe NRU. De NRU gaat door een woonwijk, een achterstandswijk, waarvoor de gemeente een extra zware verantwoordelijkheid draagt.	De gemeente is zich bewust van de negatieve effecten van geluidsoverlast op de gezondheid. Dit is een van de redenen waarom we streven naar een verbetering van de geluidssituatie.
44	Indien er vraagt de gemeente om op korte termijn te meten hoeveel decibel (geluidsniveau) en hertz (bromtoon) geluid er momenteel al op de Pahud de Mortangedreef en de Dommeringdreef wordt veroorzaakt door het langskomende verkeer. Het gaat daarbij met name om de gevelbelasting van de appartementen op alle verdiepingen, dichtbij de weg op de hoek van de beide dreven. Indien er verzoekt ook om te berekenen hoeveel extra geluid er op de gevels zal zijn met een toename van het verkeer naar 90.000 voertuigen per dag, rekening houdend met de toenemende hoeveelheid vrachtverkeer. Hierbij is het van belang om niet alleen het gemiddelde geluidsniveau te berekenen, maar ook de	De belangrijkste geluidbeperkende maatregel die wordt getroffen is het toepassen van de best beschikbare techniek in stil asfalt. Onderdeel van het bestemmingsplan voor de NRU is een geluidonderzoek naar de geluideffecten van de NRU op alle geluidgevoelige bestemmingen (o.a. woningen en scholen). In de dit onderzoek wordt 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

	piekmomenten (spitsuren) op de dag. Het meten van het geluidsniveau gedurende de nacht is daarnaast van bijzonder belang, vanwege het zwaarwegende belang van nachtrust van de omwonenden. In de nacht zullen er meer vrachtauto's door Overvecht gaan rijden, want dit is een belangrijk doel van de nieuwe NRU. Tenslotte verzoekt indiener om, indien de normen overschreden wordt, aanvullende maatregelen te nemen om het geluidsniveau structureel onder de beoogde grenswaarden te brengen, om gezondheidsproblemen te voorkomen en de leefbaarheid van de bewoners niet bovenmatig te belasten.	behaald kan worden, de kosten, maar ook de gevolgen voor de ruimtelijke kwaliteit. De keuze voor eventuele geluidschermen wordt gemaakt in de volgende projectfase. Conform de geluidregelgeving wordt de geluidbelasting van de toekomstige situatie en referentiesituatie berekend. Voor de toekomstige situatie wordt rekening gehouden met een toename van vrachtverkeer op de NRU. Voor de avond en nachtperiode worden, conform de geluidregelgeving, straftoeslagen toegepast ivm de hinderbeleving c.q. verstoring van respectievelijk 5 en 10 dB. Er worden geen geluidmetingen uitgevoerd. Voor de volledigheid merken wij op dat met de vernieuwing van de NRU niet wordt gestreefd naar een toename van vrachtverkeer over de NRU. Als gevolg van groei van het verkeer als gevolg van autonome ontwikkelingen en de vernieuwing van de NRU, is er sprake van een toename van vrachtverkeer.
44	Indiener vraagt of de gemeente zich beseft dat het fietsers extra moeilijk wordt gemaakt om naar het Noorderpark te kunnen komen? De gelijkvloerse oversteekplaats voor langzaam verkeer bij de Moldaudreef verdwijnt. Er wordt daarom terecht voorzien in een loop- en fietsbrug nabij de Dommeringdreef, maar deze zou veel effectiever zijn als hij over een verdiepte weg geplaatst kan worden, waardoor de fietsers, toeristen, gehandicapten en senioren gemakkelijker de weg over kunnen, omdat de overbrugging dan minder hoog hoeft te zijn.	Zie de algemene beantwoording over de aanpassing van de aansluiting van de Moldaudreef. In het plan is een aantal nieuwe verbindingen opgenomen voor fietsers en voetgangers: bij de Klopdiijk, de Zambesidreef, de St Anthoniedijk (Dommeringdreef) en tuincentrum Overvecht. Op deze plekken kunnen fietsers en voetgangers de NRU oversteken zonder auto's en verkeerslichten tegen te komen. De verbinding bij de Sint Anthoniedijk is een brug, omdat de NRU op deze plek op straatniveau ligt. Mensen die moeite hebben met het hoogteverschil kunnen kiezen voor de oversteek bij tuincentrum Overvecht. Daar hoeft geen hoogte overbrugd te worden.
44	Realiseert de gemeente dat het ook beter kan dan de huidige plannen laten zien? Kijk maar naar de voorbeelden van vergelijkbare tracés, zoals de Rijnlandroute: Rijnlandroute (Leiden, Voorschoten, Katwijk), de Rotterdamsebaan (Den Haag), de Rottemerentunnel (A13–	Wij realiseren ons dat er varianten denkbaar zijn die beter zijn dan de huidige plannen. De kosten van een geheel verdiepte ligging van de NRU of een tunnel zijn echter een aantal keer hoger dan het nu beschikbare budget. Een volledig verdiepte NRU is daarmee financieel onhaalbaar en niet verder onderzocht.

	A16), de Gaasperdammertunnel en de verdiepte A9 bij Amstelveen. En er zijn nog veel meer voorbeelden, zoals in Maastricht, de Zuidas, De Leidsche Rijntunnel, de tunnels onder het 5 Mei en Anne Frankplein in Utrecht enz. Waarom wordt op deze tracés wel voldoende in leefbaarheid geïnvesteerd en niet in de achterstandswijk Overvecht, waar het juist extra hard nodig is? Al deze tracés zijn vergelijkbaar met de nieuwe NRU. Het ambitieniveau voor de NRU ligt dan ook nog steeds veel te laag. En dat geen goed idee, want naast de vervuiling van lucht en geluid, het creëren van een barrière naar het omliggende land en de visuele afsluiting van de wijk werken fly-overs vervreemdend en trekken criminaliteit aan, iets waar Overvecht toch meer dan voldoende problemen mee heeft. Kortom, gelet op sociale belang van een niet nog ongezondere leefomgeving in Overvecht, het beperken van geluidsoverlast en het culturele belang van het behoud van laagdrempelige toegang tot de Hollandse Waterlinie en het Noorderpark, verzoekt indiener om de nieuwe NRU tussen het Henri Dunantplein en het Robert Kochplein verdiept aan te leggen. De enige maatregel die de leefbaarheid op peil houdt en daarmee de belofte van gemeente en provincie nakomt is het verdiept aanleggen van de NRU en het voldoende afschermen van de bebouwing tegen geluidsoverlast.	
44	Indiener verzoekt de gemeente om nog dit jaar een Milieu Effect Rapportage (MER) te maken, daar de opmerkingen van indiener hierboven in mee te nemen en deze deel te laten uitmaken van de besluitvorming.	Het Milieueffectrapport (MER) wordt tegelijkertijd met het ontwerp bestemmingsplan in procedure gebracht. Alle relevantie milieu-thema's worden hierin beschreven.

44	Indiener stelt dat naar zijn mening het momenteel gereserveerde budget onvoldoende is om de duizenden bewoners die pal aan de NRU wonen te beschermen tegen de grotere overlast die zal ontstaan met de nieuwe NRU. Met de nieuwe NRU wordt één van de drukste wegen en smerigste trajecten van Nederland gecreëerd. Realiseert de gemeente zich dat de NRU in de top 5 van drukste wegen van Nederland terecht komt? Zie hiervoor de CBS verkeersintensiteitentabel 2016, op grond waarvan de positie van de NRU t.o.v. andere wegen in Nederland in 2020 bepaald kan worden.	Zie de algemene beantwoording over geluid en lucht. Het verkeer op de NRU neemt, net als op andere wegen toe, als gevolg van een autonome groei van het autoverkeer en de verkeersaantrekkende werking van het plan. In het berekenen van de effecten wordt rekening gehouden met deze groei. De CBS verkeersintensiteiten tabel biedt een overzicht van gepasseerde voertuigen op vaste meetpunten op het rijkswegennet. Op basis van deze tabel kan geen uitspraak worden gedaan over de toekomstige verkeersintensiteiten.
45	Indiener merkt op dat met de opwaardering van de NRU is een toename van verkeer te verwachten die van de NRU gebruik zullen maken. Hoe wordt er voor gezorgd dat het verkeer kan doorstromen op de A2 / A27 vanaf de NRU, aangezien er nu tijdens de spits al veel files staan?	Op dit moment voert Rijkswaterstaat het project A27/A1 uit, waarmee de doorstroming op de A27 verbetert. In 2020 start Rijkswaterstaat met het project Ring Utrecht (A27/A12), mits het tracébesluit hiervoor onherroepelijk wordt. Gemeente en Rijkswaterstaat hebben afspraken gemaakt over de aansluiting van de NRU op de A27. Deze zijn opgenomen in het FO. De provincie en Rijkswaterstaat hebben een gezamenlijke studie uitgevoerd naar mogelijke oplossingen voor het huidige knelpunt bij de aansluiting van de Zuilense Ring op de A2. Daar is een mogelijke oplossing uitgekomen. Er is nog geen zekerheid over de uitvoering van deze variant, omdat er nog geen budget voor beschikbaar is gesteld.
46	Indiener merkt op dat aan hun kant van de Zuilensering nog geen geluidswal staat. Indiener, verzoekt in de afwegingen een geluidswal tpv de hockeyvelden en brug over de vecht en kanaal aan de zijde van Opbuuren in uw plannen op te nemen. Tevens wil indiener een maximumsnelheid van 80km/h inbrengen.	Voor het milieueffectrapport en het bestemmingsplan onderzoeken wij wat het effect van de NRU is op de omgeving, waaronder de Zuilense Ring. Er wordt berekend wat de toename van het verkeer op de Zuilense Ring, als gevolg van de vernieuwing van de NRU, betekent voor de geluidemissie. De reikwijdte en de invulling van het onderzoek is afhankelijk van de optredende geluidseffecten. De Zuilense Ring is een provinciale weg. De gemeente gaat daarom niet over een snelheidsverlaging op de Zuilense Ring. Wij begrijpen uw oproep tot een

		snelheidsverlaging en geluidmaatregelen. De gemeente Utrecht staat positief tegenover een snelheidsverlaging op de Zuilense Ring.
47	Indiener merkt op: Goed plan! Indien mogelijk inderdaad 3 onderdoorgangen.	Bedankt voor uw compliment. Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp.
48	Indiener is er niet op tegen dat er een nieuwe weg komt voor de NRU, maar dit betekent niet dat het niet goed moet gebeuren! Deze nieuwe weg heeft tot nu toe alleen maar voordelen voor de automobilisten die er over heen gaan en geen voordelen voor de bewoners (indiener daarbij gerekend) die er omheen wonen. Alle verkeerspunten moeten verdiept worden. Indiener weet dat er daar geen geld voor is op dit moment maar het moet! Voor nu en vooral voor de toekomst. We moeten aan de toekomst denken. We proberen met z'n alle van Overvecht een goede woonwijk te maken. Dit betekent ook dat de NRU GOED moet worden gedaan: – alle 3 de punten verdiept (zo krijg je geen last van criminaliteit) – Langs de wegen geluidswanden (Vooral vlakbij huizen/appartementen) – fiets/voetganger oversteken over de verdiepte kruispunten heen. Of een tunnels onder de weg door. – stil asfalt (deze staat er al op) – en een verlaagde weg. (Zo is de weg minder goed te zien vanaf de zijkanen). Een Facebook pagina is gestart een aantal maanden terug genaamd: laat Overvecht niet stikken. Hier staat duidelijk op wat indieners van deze weg vinden, samen met nog veel meer bewoners.	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp, geluid en lucht. Onderdeel van het bestemmingsplan voor de NRU is een geluidonderzoek naar de geluideffecten van de NRU op alle geluidgevoelige bestemmingen (o.a. woningen en scholen). In de dit onderzoek wordt 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. De keuze voor eventuele geluidschermen wordt gemaakt in het kader van het bestemmingsplan.

	Indieners zijn met z'n alle niet tegen de weg. Zolang het maar goed gedaan word. Indiener vraagt de gemeente ook om goed naar ons (de bewoners) te luisteren en geen overhaaste beslissingen te nemen. Als de weg met de plannen die er nu zijn zo er komt te liggen is indiener het vertrouwen in jullie (gemeente Utrecht) kwijt. Daarom vraagt indiener alsnog alsjeblieft naar ons te luisteren. Als de onderdoorgangen niet gerealiseerd kunnen worden doe dan alsnog wel de geluidschermen. Vooral bij bijvoorbeeld de Dommeringdreef op het hoekje. De weg is daar te dichtbij de appartementen.	
49	Indiener verzoekt geen fly overs en eerst meerdere metingen. Indieners wonen precies aan de randweg en verkeersplein.	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp. Onderdeel van het bestemmingsplan voor de NRU is een geluidonderzoek. Dit is een rekenkundig onderzoek omdat het betrekking heeft op de toekomstige situatie. Er worden geen geluidmetingen uitgevoerd.
50	Indiener uit zijn bezwaar ten aanzien van de aansluiting Moldaudreef. Indiener begrijpt dat lopend of met de fiets niet meer kunnen oversteken. Indiener maakt daar veel gebruik van om in het park te wandelen. Dat moet indiener voor zijn gezondheid. Indiener is niet goed ter been. Als indiener nu eerst naar het tuincentrum moet lopen is voor hem een bezoek aan het park niet meer haalbaar. Indiener dacht dat dit park juist voor ons was aangelegd en vindt het heel bezwaarlijk als hij daar niet meer naar toe kan. Dus dit deel aanpassen graag zodat we gewoon over kunnen steken.	Zie de algemene beantwoording over de aanpassing van de aansluiting van de Moldaudreef. De oversteek bij de Moldaudreef kan niet blijven bestaan, omdat de verkeerslichten bij de Moldaudreef verdwijnen. Op deze plek is het ook niet mogelijk om een fietsviaduct te maken. Mensen uit de omgeving van de Moldaudreef kunnen in de toekomst kiezen voor het fietsviaduct bij de Sint Anthoniedijk of de oversteek bij tuincentrum Overvecht. Sommige bewoners kunnen in de toekomst dichter bij huis oversteken. In uw geval is de afstand van uw woning tot de eerste oversteek straks verder.

51	Inmiddels beginnen de plannen voor de NRU uit te kristalliseren en zal de inrichting voor voetgangers en de vormgeving van de detaillering voor het PvE beschreven gaan worden. Indieners willen daarbij extra aandacht vragen voor de bereikbaarheid van het Noorderpark voor mensen met beperkingen met name op de kruispunten. Graag wordt het Solgu bij de uitwerking van de plannen betrokken. Zie ook de mail hieronder. In de laatste digitale nieuwsbrief van wijkbureau Overvecht staat een stuk over de plannen rond de noordelijke randweg. Tot 14 december a.s. is er gelegenheid tot inspraak. Indiener hopen dat in de plannen goede oversteek-mogelijkheden voor visueel-gehandicapten worden meegenomen. De afbeeldingen in de nieuwsbrief kunnen helaas niet tot zich nemen waardoor het ook lastig is aan te geven waar indieners voorzieningen voor g.g.'s zouden willen hebben. Kan het SOLGU daar zorg voor dragen misschien? Indieners zouden het b.v. heel leuk vinden als wij t.z.t. als zij dan nog vijf genoeg zijn er zelf op uit te trekken, zelfstandig zouden kunnen gaan wandelen in het Noorderpark. Zoals de situatie nu is, is daar geen sprake van doordat de oversteek aan het eind van de Moldaudreef met zienden erbij al flink opletten is. Alleen wagen indieners dat niet. Als het SOLGU een oogje in het zeil zou kunnen houden en evt. ingrijpen indien nodig, dan graag.	In het plan is een aantal nieuwe verbindingen opgenomen voor fietsers en voetgangers: bij de Klopdijs, de Zambesidreef, de St. Anthoniedijk en tuincentrum Overvecht. Op deze plekken kunnen voetgangers de NRU oversteken zonder auto's en verkeerslichten tegen te komen. Het aantal (veilige) verbindingen voor voetgangers neemt toe ten opzichte van de huidige situatie. De bereikbaarheid van het Noorderpark verbetert hierdoor. De oversteken bij de rotondes zijn minder geschikt voor mensen met beperkingen, omdat hier geen verkeerslichten staan. De oversteek bij Zambesidreef en tuincentrum Overvecht zijn hier wel geschikt voor. In de uitwerking van het ontwerp hebben wij aandacht voor mensen met een beperking. Wij zullen SOLGU bij de uitwerking van de plannen betrekken.
52	Het plan met de drie onderdoorgangen maakt indiener blij. Het Gagelpark is een groot goed en blijft zo zichtbaar en bereikbaar voor de wijk. Het kost veel geld, begrijpt	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp.

	indiener, maar indiener denkt dat héél lang plezier gaan hebben van deze duurzame oplossing.	
53	Indiener was op 28 juni bij de bijeenkomst in Overvecht over de NRU. Veel verschillende argumenten zijn de revue gepasseerd. En de aanwezigen hebben een vrij hard geluid laten horen tegen de fly-overs, en vóór een tunnel-oplossing. De bewoners willen gewoon een tunnel, en als daar geen geld voor is, dan wachten tot er wel geld is. Geen onzinnige korte termijn investeringen doen die alleen maar ongemak en gezondheidsschade opleveren voor de, al zo achtergestelde, bewoners van Overvecht. Indiener zijn dwingende verzoek aan de gemeente Utrecht, denk aan de lange termijn, en aan de gezondheid van de mensen in Overvecht. En luister naar wat de burgers te zeggen hebben, in plaats van plannetjes door dauwen. Ga gewoon opnieuw praten met Den Haag, en zorg gewoon dat er geld komt voor een fatsoenlijke oplossing voor de NRU.	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp.
53	Echter toen ik het wijkbericht van november las, verbaasde het indiener dat er met de feedback van de bewoners niets is gedaan. De bullet over luchtkwaliteit vind indiener zelfs bespottelijk: "ondanks de toename van verkeer de komende jaren wordt de luchtkwaliteit vele beter..." Wat een verschrikkelijk non-argument om te verhullen dat de luchtkwaliteit de komende jaren als gevolg van de NRU alleen maar slechter wordt!	Zie de algemene beantwoording over lucht.
54	Indiener heeft de plannen bekeken (vanuit mijn belang als Westbroeker); het probleem – als gevolg van ruimtegebrek – van onnodige filevorming bij de 'oprit' van de Gageldijk naar	U kunt straks, net als nu, vanaf de Gandhidreef de rotonde bij het Gandhiplein oprijden. Via de rotonde kunt u naar de Zuilense Ring, richting A27, of naar de Franciscusdreef. Uw bereikbaarheid verandert dus niet ten opzichte van de huidige

	het Gandhiplein lijkt volgens de tekening van de NRU niet opgelost te gaan worden. Zou gemiste kans zijn.	situatie.
55	Indiener heeft met interesse het plan tot verbeterde doorstroming gelezen. De ervaring van indiener is dat elke op- en afrit in Nederland met grote zekerheid leidt tot stremming en daardoor extra luchtvervuiling. Indiener zou dus de mogelijkheid om op de NRU te komen, willen beperken tot 2 plaatsen t.w. het Gandhiplein en het R. Kochplein. 'Lokaal' verkeer uit Overvecht of vanuit het Noorden moet dan over, nieuwe, parallelbanen naar deze pleinen rijden om aansluiting te vinden. Het langzame verkeer kruist via nieuwe tunnels/bruggen. Dit scheelt het aanleggen van een kostbare rotonde bij het Dunantplein. Cruciaal om de gewenste geluid en uitstoot vermindering te krijgen is het plaatsen van trajectcontrole tussen de beide aansluitingen anders wordt het gegarandeerd een nieuwe racebaan! Het voordeel van de parallelbaan structuur is dat vanuit Overvecht meer aansluitingen mogelijk zijn zonder de doorstroming op de hoofdbaan te belemmeren en nog belangrijker dat bij een calamiteit hulp geboden kan worden en/of verkeer geleid kan worden. Je zou zelfs kunnen overwegen om de hoofdbaan te beperken tot 1 rijstrook oost een 1 west maar ik beschik niet over verkeersgegevens. Wellicht helpt het instellen van variabele snelheden, te bewaken via de traject controle, bij het soepel laten doorstromen. Bij veel verkeersaanbod hogere snelheid en anders max. 80 km. Indiener wenst de gemeente veel wijsheid.	U heeft gelijk dat we idealiter zo min mogelijk aansluitingen willen hebben op de NRU. We hebben daar ook naar gekeken. Echter gezien het feit dat het meeste verkeer op de NRU een herkomst of bestemming in Utrecht heeft is een oplossing met twee aansluitingen niet haalbaar. Deze twee rotondes kunnen het verkeer niet verwerken. Uw suggestie voor een parallelstructuur leidt tot meer rijstroken. En dat betekent meer asfalt, en verkeer dichter langs de woningen.
56	Indiener reageert als inwoner van de Molenpolder (valt onder gemeente Tienhoven, maar dichtbij de NRU gelegen)	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp.

	op het plan. De laatste jaren ondervindt indiener steeds meer geluidshinder van de NRU/Zuilense Ring. In het plan leest indiener dat "Indien mogelijk wordt de NRU bij het Gandhiplein en de Klopvaart als een onderdoorgang uitgevoerd." Afhankelijk van het budget. Ook leest indiener: "Als er een viaduct bij het Gandhiplein komt, neemt bijvoorbeeld de geluidbelasting voor de bebouwing in de nabije omgeving van het plein toe." Indiener zou daarom sterk willen pleiten voor een onderdoorgang. Indiener vreest dat de geluidsoverlast voor de bewoners van de Molenpolder nóg groter wordt als dit niet gebeurt, en dat terwijl hier het STILTEgebied de Molenpolder ligt, waar net voor miljoenen is geïnvesteerd in het kader van Natura2000. Het zou vreemd zijn als dat door andere plannen/acties weer (deels) teniet zou worden gedaan.	Voor het milieueffectrapport (MER) en het bestemmingsplan onderzoeken wij wat het effect van de NRU is op de omgeving. De reikwijdte van een dergelijk onderzoek is afhankelijk van de optredende geluidseffecten. Zie daarnaast de algemene reactie over het Ontwerp.
56	Verder pleit indiener voor een betere handhaving van de snelheid (camera's? trajectcontrole?). Want niemand houdt zich nu aan de maximumsnelheid op de NRU, bijna iedereen rijdt harder, en dat zorgt volgens indiener ook voor meer geluidsoverlast dan noodzakelijk. Het zal niet veranderen als er niet beter op gecontroleerd wordt.	Met het ontwerp van de nieuwe NRU wordt deze zo vorm gegeven, dat de gewenste snelheid als logisch en aanvaardbaar overkomt. De boogstralen en de breedte van de weg zijn hier de instrumenten voor. De meeste bestuurders zullen zich dan min of meer vanzelf aan de maximumsnelheid houden. Aanvullende maatregelen, zoals trajectcontrole, zijn op voorhand niet nodig.
57	Indiener geeft aan dat het verkeerslawaaï in onze omgeving nu al veel te veel, laat staan met een viaduct over het Henri Dunantplein, kies daarom voor een ondertunneling van het plein, anders moet dat later weer worden aangepast of extra dure maatregelen genomen worden tegen geluidsoverlast.	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp en geluid.
58	Indiener vindt het merkwaardig dat nog altijd discussie is over het verdiept aanleggen van de kruisingen op de NRU.	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp en geluid.

	Iedereen wil het, waarom kan hier dan niet voldoende geld voor bijeen worden gekregen ? Waarom kan er wel een miljard naar de A27 en is er geen geld over voor de NRU, die toch ook deel uitmaakt van de Ring Utrecht? Ook is het voor indiener een doorn in het oog dat de enige onderdoorgang die nu gepland staat bij het Robert Kochplein staat geprojecteerd. Zeker zoals het nu is ingetekend, staat dit behoorlijk ver van de dichtsbijzijnde huizen. In ieder geval aanzienlijk verder dan de huizen bij de 2 overige rotondes. Wat tijdens bewonersraadplegingen al vaker is geopperd, is waarschijnlijk waar: 1 bedrijf (Tuincentrum Overvecht) is voor Utrecht kennelijk belangrijker dan vele duizenden bewoners! Dit kan Utrecht wat indiener betreft nog goedmaken door alle 3 de doorgangen ondergronds te maken. Als dat niet direct kan, dan maar wat later, het is nu al zo lang bezig, daar kunnen nog wel een paar jaar .	
59	Het is in indieners situatie met name een bezwaar dat de toename van het geluid in Fort Blauwkapel cumuleren in het kader van de combinatie van opwaardering NRU en de verbreding van de A27.	Voor het bestemmingsplan en het milieueffectrapport wordt geluidonderzoek uitgevoerd waarin ook wordt gekeken naar cumulatie met andere geluidsbronnen zoals de A27 en het spoor. In het geluidonderzoek wordt als eerste onderzocht of met de toepassing van stil wegdek de geluidssituatie verbeterd. Als dat niet het geval is wordt onderzocht met welke 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 de volgende projectfase.
59	Verder is indiener van mening dat er nogmaals goed	Samen met de provincie zijn wij in gesprek met het Rijk over de mogelijkheden voor

	gekeken moet worden naar de aanpassingen van wegen elders in het land waar wel extra geld ter beschikking gesteld wordt door het rijk om de gevolgen voor omwonenden te beperken. Overvecht is een zwakke wijk en mag niet ook nog het slachtoffer worden van verdere verslechtingen.	extra geld voor de NRU.
59	Ook is toenemend geluidsoverlast van verkeer op de Einthovendreef, daar waar de NRU begint, geluidsschermen hier zouden de inwoners van Fort Blauwkapel helpen bij de cumulatie van verkeer.	De Einthovendreef wordt meegenomen in het geluidonderzoek.
59		Overige inspraakreacties zijn samengevoegd met andere (gelijke) inspraakreacties en staan bij/vanaf nr. 99.
60	Met belangstelling heeft indiener het plan gelezen. Hoewel er veel goede zaken in staan, is er één ding wat indiener specifiek in negatieve opvalt: de fietsroute aan de zuidkant. Waar auto's in een rechte lijn door mogen rijden, worden fietsers (bijvoorbeeld bij het Dunantplein) regelmatig gedwongen om (scherpe) bochten te nemen, wat een aantal directe gevolgen heeft: – de snelheid wordt uit het parcours gehaald; – de mogelijkheid tot een botsing tussen fietsers wordt vergroot, omdat fietsers geneigd zijn om de binnenbocht te nemen. – fietsers zullen manieren vinden om de route af te snijden door bijvoorbeeld door het grasveld te rijden. Indirect heeft dit het gevolg dat dit fietspad (en daarmee fietsen in het algemeen) minder aantrekkelijk wordt,	In de nieuwe situatie heeft de fietsroute ten zuiden van de NRU, aan de kant van Overvecht, inderdaad een minder gestrekt verloop dan in de huidige situatie. Dit heeft twee oorzaken: 1) Bij de nieuwe rotondes en bij de aansluiting Moldaudreef staan straks geen verkeerslichten meer. Daardoor moeten de fiets-/ voetgangers oversteken over de Franciscusdreef, Einsteindreef en Moldaudreef op enige afstand van de rotondes liggen. Dit is nodig voor de verkeersveiligheid: fietsers/voetgangers en automobilisten moeten elkaar tijdig en goed kunnen zien. 2) Op verschillende plaatsen kan een nieuw fietspad alleen dicht langs de NRU worden gelegd ten koste van het weghalen van veel en kwalitatief goed groen. In plaats hiervan hebben we ervoor gekozen om delen van de nieuwe fietsroute wat verder van de NRU te leggen op plaatsen waar dit geen of weinig groen kost. Het klopt, dat door deze oorzaken het routeverloop voor fietsers minder gunstig is dan nu en minder snelheid toelaat. We hebben er voor gekozen om dit te accepteren om twee redenen: 3) Voor fietsverkeer dat snel en soepel de wijk wil passeren, is de Gageldijk na realisatie van het plan veel aantrekkelijker als doorgaande route. Het sluiPvErkeer is

	waardoor mensen sneller de auto zullen nemen op dit traject. Het valt indiener op dat dit soort beslissingen vaker worden genomen. Met de toegenomen snelheden op fietspaden (door e-bikes en speed pedelecs) zijn scherpe bochten een groter probleem. Het straalt uit dat de auto belangrijker wordt gevonden als de fietser, ondanks alle woorden en maatregelen ter stimulering. Indiener verzoekt dan ook om de scherpe bochten eruit te halen, door ofwel de oversteek dichterbij de rotonde aan te leggen, of door de route van de fietspaden zodanig aan te passen dat scherpe bochten op de doorgaande route (parallel aan de hoofdrijbanen) vermeden worden. Dit geldt voor de kruising met de Moldaudreef, het Dunantplein en bij de overgang vanaf de Sjanghaidreef.	dan verdwenen van deze weg door het beter doorstromen van het autoverkeer op de rijbanen van de NRU. Bovendien is de Gageldijk dan veel beter gekoppeld aan de fiets-/voetgangersroutes in Overvecht door de komst van gelijkvloerse en autovrije dwarsverbindingen bij de Klopvaart, de Zambesidreef en tuincentrum Overvecht. 4) De fietsroute aan de zijde van Overvecht gaat meer fungeren als route, die bestemmingen binnen Overvecht verbindt. Bij de uitwerking van de fietsroute aan de zuidzijde besteden we in de uitwerking aandacht aan de overzichtelijkheid en veiligheid van de bochten in de route. Dit kan leiden tot beperkte aanpassingen in het routeverloop.
61	Indiener vindt het fijn dat de NRU wordt aangepakt. Indiener hoopt zeer dat de onderdoorgang bij Kochplein/Darwindreef wordt uitgevoerd zoals voorgesteld (dus ongelijkvloerse kruising). Het is nu zeer onoverzichtelijk en gevaarlijk met menging doorgaand en lokaal verkeer.	Bedankt voor uw reactie.
61	Indiener vraagt of de aansluiting Bastionweg op Kon. Wilhelminaweg ook kan worden aangepast? Vanaf Bastionweg moeten fietsers een haakse bocht maken. Bovendien rijden auto's (te) hard op de Bastionweg, wat gevaarlijk is voor de vele fietsers, wandelaars en joggers. Is een inrichting a la fietsstraat hier een optie, met auto te gast?	Het verbeteren van de verkeersveiligheid op de Bastionweg is recent als project gestart in het kader van het programma Verkeersveiligheid. Doel is om van de Bastionweg een autoluwe en fietsvriendelijke weg te maken. Het is echter nog te vroeg om te kunnen aangeven door middel van welke maatregelen wij dat gaan doen. Uw suggesties sturen wij door naar het projectteam Bastionweg.
62	Het is in indieners situatie met name een bezwaar dat een NRU met gezichtsbelemmerende en lawaai producerende	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp.

	fly-overs in alle optiek uitstraalt dat er gekozen is voor een goedkope oplossing ten faveure van het verkeer, in plaats van voor een oplossing die oog heeft voor de belangen van de bewoners van de aangrenzende woonwijk. Welzijn ondergeschikt aan geld, dat past Utrecht niet!	
62	Verder is indiener van mening dat het gemeente Utrecht siert als zij weigert de plannen te realiseren als het rijk niet met meer geld over de brug komt, omdat het plan voor opwaarderen een rijksaangelegenheid is geworden.	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.
62		Overige inspraakreacties zijn samengevoegd met andere (gelijke) inspraakreacties en staan bij/vanaf nr. 99.
63	Indiener vindt het een mooi plan, zeker als alle onderdoorgangen er gaan komen.	Bedankt voor uw reactie.
63	Indiener is wel bezorgd over het aantal auto's dat via de Wolgadreef de wijk in en uit moet gaan rijden omdat de aansluiting via de Moldaudreef straks nog maar 1 kant op is. De Moldaudreef als straat is veel geschikter om veel auto's te verwerken dan de Wolgadreef. Bovendien is het kruispunt Wolgadreef-Darwindreef erg onhandig, komt daar dan ook een rotonde?	Zie de algemene beantwoording over de aanpassing van de aansluiting van de Moldaudreef. In het verkeersmodel zien we bij een halve aansluiting van de Moldaudreef op de NRU in de toekomst een lichte afname van het verkeer op de Wolgadreef ten opzichte van de autonome situatie in 2030 (zonder wijzigingen aan de NRU en Moldaudreef). De gemeente heeft geen plannen om de aansluiting Wolgadreef-Darwindreef aan te passen.
64	Indiener ziet op het filmpje dat er 2 voetgangers/fietsers overgangen komen maar niet bij het Gandhiplein die verdwijnt gewoon! waarom??? mogen de bewoners aan die kant niet naar de overkant? Indiener neemt namelijk 2x per dag deze overgang voor naar het losloopgebied te kunnen	Bij het Gandhiplein hebben we er voor gekozen om één van de twee overgangen te handhaven. Dat is de oversteek aan de kant van het Daelwijk. In de toekomstige situatie is het niet mogelijk om een verkeersveilige oversteek te maken aan de oostzijde van het rotonde. Deze oversteek wordt vervangen door de autovrije fietsverbinding langs de

	naar ook voor andere bewoners voor naar oa Maarseveenseplassen,bedrijven die aan de linker kant zitten en het Gandhiplein is ook een oversteek voor de mensen uit Zuilen. Het verdwijnt gewoon!! Dan is er nog extra verkeer door de wijk om bij die 2 overgangen te komen! Heel jammer.	Klopvaart. Wij zijn van mening dat daarmee de oversteekbaarheid van de NRU ter hoogte van het Gandhiplein verbetert voor fietsers en voetgangers.
65	Indiener heeft een vraag over de NRU die indiener in geen enkel document kan terugvinden? Indiener vraagt of er wel eens onderzocht is wat een volledige ondertunneling (zoals de A2 aan de westkant van Utrecht) kost? Indiener is namelijk bang voor een aanzuigende werking van de NRU zoals de plannen er nu voor liggen. Indiener denkt dat deze oplossing wel eens ten onder zou kunnen gaan aan zijn eigen succes. Daarbij maak je met deze weg de periferie van Utrecht bijna compleet. Er is straks volgens indiener nog maar 1 stoplicht nodig als je een rondje Utrecht wilt doen met de auto. Dat is bij de aansluiting van de N230 met de A2. 1 keer raden waar straks de files komen. Met de wens variant die nu op tafel ligt en waar extra geld voor nodig is (wat er hopelijk komt) ga je met de auto bij alle 3 pleinen er onderdoor. Heel kort door de bocht (wellicht te kort) denkt indiener: dan verlaag het op de tussenliggende stukken ook, een dak erop en je ben mooi ondertunneld. De A2 was eerst ook half open maar is later toch volledig ondertunneld. Het resultaat is heel mooi en stil kan ik uit ervaring zeggen. Indiener weet dat hij/zij dingen te simpel voorstelt maar wellicht is hier wel naar gekeken.	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp.

66		Inspraakreactie is samengevoegd met andere (gelijke) inspraakreacties en staat bij/vanaf nr. 99.
67	Indiener geeft aan dat er misschien tegen 2025 er dan een 4-baans weg moet komen en hoe langer je wacht hoe veel duurder het wordt. Of het autogebruik ontmoedigen.	Wij hebben bewust gekozen voor een ontwerp met twee rijstroken per rijrichting. Dit ontwerp biedt nog ruimte om wat toekomstige groei van autoverkeer te verwerken.
68	Geluids- en fijnstofvermindering voor Gageldijk bewoners? Indiener leest er vrij weinig over in de plannen. Indiener woont op de Gageldijk. Vanaf ongeveer 15.00 uur staat het verkeer richting de Zuilense Ring vaak al in de file. Alle bewoners rondom mijn huis nemen dit ook waar. De wind voert geluid en fijnstof richting de Gageldijk. Komt er een geluidscherm tussen Gageldijk en NRU ter voorkoming van ongemak op langere termijn?	Het plan heeft effecten op de Gageldijk. Zie ook de algemene beantwoording over geluid en lucht.
69		Inspraakreactie is samengevoegd met andere (gelijke) inspraakreacties en staat bij/vanaf nr. 99.
70	Indiener zou bij het Dunantplein een onderdoorgang willen een andere optie is niet mogelijk. Indiener heeft anders veel te veel geluidsoverlast. En een uitzicht op een betonnen wand is ook niet prettig.	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp.
71	Indiener is het niet eens met de twee voorgenomen viaducten, wel met een onderdoorgang bij elke rotonde, omdat dit voor minder geluidsoverlast zorgt en het woongenot zal vergroten (ten opzichte van de bouw van viaducten). Daarbij zijn viaducten volgens indiener horizonvervuiling, Overvecht wordt er niet mooier op.	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp.

71	Indiener hoopt dat rekening wordt gehouden met de wensen van de bewoners van Overvecht en dat bij de totstandkoming van de vernieuwde NRU zwaar belang wordt gehecht aan het woongenot van de vele bewoners van Overvecht.	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp, geluid en lucht.
71	Indiener is wel tevreden met meer oversteekpunten voor fietsers en voetgangers.	Dat is goed om te lezen.
71	Indiener stelt dat de luchtkwaliteit in Overvecht al slecht is. De volgroeide bomen worden gekapt, dit is heel spijtig en de jonge bomen die terug geplant worden hebben de capaciteit niet om de lucht voldoende te zuiveren, althans niet in zulke mate als de volgroeide te kappen bomen.	Het is onvermijdelijk dat er bomen gekapt worden voor de vernieuwing van de NRU. Na de werkzaamheden worden nieuwe bomen geplant in de directe omgeving van de weg. Dit zijn er minder in aantal dan er nu staan. Over het zuiveringsaspect van bomen is nog veel wetenschappelijke discussie. Het staat echter buiten kijf dat bomen een rol spelen in de CO ₂ -kringloop en dat bomen zorgen voor een aangename uitstraling die uitnodigt tot wandelen en fietsen, hetgeen de gezondheid bevordert en minder uitstoot tot gevolg heeft.
71	De verhoging van de max.snelheid naar 80 km/u is wat snelheid betreft minimaal, ten opzichte van de huidige max.snelheid van 70 km/u, maar wat geluidsoverlast betreft een aanzienlijke verslechtering (ondanks stil asfalt) en ook de luchtkwaliteit komt dit zeker niet ten goede ivm meer uitstoot en fijnstof.	Een verhoging van de snelheid van 70 naar 80 km/u leidt tot een toename van de geluidbelasting in de orde grootte van 1 decibel. In het plan is voorzien om dubbellaags ZOAB fijn toe te passen. Dit is een stil wegdek dat goed werkt bij snelheden van 80 km/uur. Type geluidreducerende wegdekken voor wegen met een snelheid van 70 of zelfs 60 km/uur leveren in het algemeen 2 á 3 decibel minder geluidreductie. Hierdoor is het effect van snelheid en wegdek gezamenlijk veelal zeer marginaal of zelfs negatief. Zie de algemene beantwoording over lucht.
72	Indiener stelt dat de snelheid laag gehouden moet worden naast onze woonwijk Overvecht!!! Wijk heeft al genoeg problemen!	Een van de doelstellingen van het project is om de doorstroming te verbeteren. Het verhogen van de snelheid draagt hier aan bij. In een eerdere fase van het project zijn varianten onderzocht met een snelheid van 80 km/uur en 100 km/uur. Uit oogpunt van doorstroming en leefbaarheid (lucht- en geluid) hebben we gekozen voor 80 km/uur. De provincie Utrecht heeft als voorwaarde voor haar financiële bijdrage aan

		het project een maximum snelheid van ten minste 80 km/uur meegegeven. Zie de algemene beantwoording over geluid en lucht.
72	Indiener stelt dat géén bomen gekapt mogen worden!	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. Na de werkzaamheden worden nieuwe bomen geplant in de directe omgeving van de weg. Dit zullen er minder zijn dan er nu staan.
72	Indiener vraagt aandacht voor scooters en invalidenwagentjes die eenvoudig naar de overkant (Gageldijk en Maarsseveense plassen, Noorderpark etc) willen kunnen.	Voor deze gebruikers van fiets-/voetgangersroutes zijn de nieuwe dwarsverbindingen bij de Klopvaart, nabij de Zambesidreef en nabij het tuincentrum Overvecht het meest geschikt. Deze krijgen geen grote hoogteverschillen en alleen korte, flauwe hellingen. Op deze verbindingen komt u geen kruisend autoverkeer tegen. Bij de uitwerking van deze verbindingen houden we de bijbehorende eisen voor toegankelijkheid en veiligheid aan. In het ontwerp zijn daarnaast bij de turborotondes van het Gandhiplein en Dunantplein gelijkvloerse oversteken voor fietsers en voetgangers opgenomen. Het is echter nog niet zeker of deze gerealiseerd kunnen worden. Mede naar aanleiding van inspraakreacties over de verkeersveiligheid van deze oversteken 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 deze oversteken worden afgezien.
73	Indiener zal ook een reactie versturen per brief, maar wil ook voor de zekerheid via dit medium een korte reactie geven. Indiener vindt het ongehoord dat er niet genoeg geld beschikbaar wordt gesteld om een goede ruimtelijke inpassing van de NRU mogelijk te maken. Utrecht zal door	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp en geluid.

	deze weg de komende decennia steeds meer verkeer op de rondweg verwelkomen, die allen profiteren van een soepeler doorstroming. 2 extra onderdoorgangen zullen enkele tientallen miljoenen extra kosten. Een deel daarvan is al toegezegd door gemeente en Provincie, en hopelijk volgt het Rijk ook dat voorbeeld. De weg zal er decennia zo bij komen te liggen zoals hij nu wordt ontworpen. En het is een illusie om te denken dat er met stil asfalt minder geluidsoverlast dan in de huidige situatie ontstaat. Daarom, als er echt niet genoeg geld beschikbaar wordt gesteld, wacht dan nog een paar jaar. Leg een spaarpot aan, zodat er een goede investering kan worden gemaakt waar ook de mensen van Overvecht van profiteren. Aan de westkant van Utrecht is een gigantische (dure) tunnel aangelegd, dus het kan absoluut. Waarom dan niet voor de mensen in Overvecht. Indiener woont met genoeg sinds een paar jaar in Overvecht, mede voor de rust. Die vindt je niet in Lunetten of bijvoorbeeld Hoograven. Als jullie echt deze wijk, die toch zeker nog een grote achterstand en veel mensen met lage SES huisvest, een impuls willen geven, doe dat dan door meer te investeren in een goede rondweg! PS: We zijn straks al de enige wijk met een prostitutiezone; daar mag toch ook wel wat tegenover staan.	
73a		Inspraakreactie is samengevoegd met andere (gelijke) inspraakreacties en staat bij/vanaf nr. 99.
73a	Indiener vindt het ongehoord dat er niet genoeg geld beschikbaar wordt gesteld om een goede ruimtelijke inpassing van de NRU mogelijk te maken. Utrecht zal door deze weg de komende decennia steeds meer verkeer op de	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp, geluid en lucht.

rondweg verwelkomen, die allen profiteren van een soepeler doorstroming. 2 extra onderdoorgangen zullen enkele tientallen miljoenen extra kosten. Een deel daarvan is al toegezegd door gemeente en Provincie, en hopelijk volgt het Rijk ook dat voorbeeld. De weg zal er decennia zo bij komen te liggen zoals hij nu wordt ontworpen. En het is een illusie om te denken dat er met stil asfalt minder geluidsoverlast dan in de huidige situatie ontstaat. Daarnaast zijn fly-overs foei- en foeilelijk! Denk maar eens aan alle steden waar je die hebt: in Utrecht bij de entree van Kanaleneiland (24 oktoberplein), in Rotterdam op vele plekken, in het buitenland zoals Parijs, Metz, etc. Echt, google maar even naar afbeeldingen en er zit er werkelijk niet 1 bij die als mooi kan worden bestempeld kijkend vanaf het maaiveld. Daarom, als er echt niet genoeg geld beschikbaar wordt gesteld, wacht dan nog een paar jaar. Leg een spaarpot aan, zodat er een goede investering kan worden gemaakt waar ook de mensen van Overvecht van profiteren. Aan de westkant van Utrecht is een gigantische (dure) tunnel aangelegd, dus het kan absoluut. Waarom dan niet voor de mensen in Overvecht. Indiener woont met genoeg sinds een paar jaar in Overvecht, mede voor de rust. Die vindt je niet in bijvoorbeeld Lunetten of Hoograven. Als jullie echt deze wijk, die toch zeker nog een grote achterstand en veel mensen met lage SES huisvest, een impuls willen geven, doe dat dan door meer te investeren in een goede rondweg! Volgens mij heeft het gemeentehuis ruim 200 miljoen gekost. Daar profiteren vooral ca 1000 (?) ambtenaren van, al is het slechts hun werkplek. Waarom dan niet duizenden Overvechters laten profiteren van een betere NRU? En als er	
---	--

	niet genoeg geld is, niet opwaarderen is ook een optie. Investeren in asfalt trekt alleen maar extra auto's, waardoor we nooit de CO2-doelstellingen gaan halen. PS: We zijn in Overvecht straks al de enige wijk met een prostitutiezone; daar mag toch ook wel wat tegenover staan. Indiener schat in dat de afdracht van de btw van de 162! sexwerkers binnen een paar jaar al zo'n 10 miljoen opbrengt. Even om het in perspectief te plaatsen.	
74	Indiener vraagt zich af, hoe het met de veiligheid is gesteld. Het is nu al een gevaarlijke onderneming om de diverse kruispunten te gebruiken. Er worden stevast de rode stoplichten genegeerd en als voetganger moet je soms heel hard rennen om de overkant veilig te bereiken. Ook zijn straat races meer regel als uitzondering. Indiener heeft twijfels omtrent de veiligheid.	In het plan is een aantal nieuwe verbindingen opgenomen voor fietsers en voetgangers: bij de Klopdijs, de Zambesidreef, de St Anthoniedijk en tuincentrum Overvecht. Op deze plekken kunnen voetgangers de NRU oversteken zonder auto's en verkeerslichten tegen te komen. Het aantal (veilige) verbindingen voor voetgangers neemt toe ten opzichte van de huidige situatie. De bereikbaarheid van het Noorderpark verbetert hierdoor.
75	Graag vraagt indiener aandacht voor een drietal punten: 1. Het lijkt de bedoeling om parallel aan de NRU bij de Moldaudreef een voetgangers- en fietsersoversteekplaats te creëren. Voor wat betreft de oversteekplaats op de afrit levert dit naar indieners indruk levensgevaarlijke situaties op. Degenen immers die bij de Moldaudreef de NRU verlaten doen dat met flinke snelheid en zij zullen niet bedacht zijn op een voetganger die daar (een paar meter na de bocht) midden op de weg loopt. De voorgestelde verkeerslichten zullen het probleem amper kunnen opheffen. Men verwacht immers ook geen verkeerslichten op zo'n korte afstand van de afrit. Daarnaast	1. Zie de algemene beantwoording over de aanpassing van de aansluiting van de Moldaudreef. Om de veiligheid van de oversteek van de Moldaudreef parallel aan de NRU te garanderen worden 2 maatregelen genomen: a) Een relatief krappe bocht van de NRU naar de Moldaudreef zodat de snelheid van auto's die de Moldaudreef oprijden laag zal zijn. b) Voldoende afstand 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.

	zal een stoplicht zo dicht bij de afrit op drukke momenten zorgen voor een verminderde doorstroming op de NRU.	
75	2. Indiener heeft zicht op de aansluiting Moldaudreef/NRU en wat daarbij opvalt (of althans: lijkt op te vallen) is dat de hoeveelheid verkeer vanaf de zuidelijke rijbaan van de NRU lager is dan de hoeveelheid verkeer vanaf de noordelijke rijbaan. Het afsluiten van afslag van de noordelijke rijbaan zal dit uiteraard gaan veranderen. Men zal immers de rotonde bij de Einsteindreef gaan gebruiken om alsnog de afslag aan de Moldaudreef te benutten. Al met al lijkt mij de aansluiting aan de Moldaudreef niet wenselijk. Indiener begrijpt dat een lobby vanuit winkelcentrum Overkapel mede van belang is geweest. Het is echter mijn indruk dat het economisch belang van het winkelcentrum slechts beperkt is, en ook slechts beperkt samenhangt met de aansluiting op de NRU. Daar komt bij dat een afname van de hoeveelheid verkeer op de Moldaudreef ook positief kan uitpakken voor de functie van het winkelcentrum voor de wijkbewoners. In ieder geval is het behouden van de aansluiting nogal kostbaar naar mijn indruk, en daar hoort een zorgvuldige kosten/baten analyse bij.	2. Zie de algemene beantwoording over de aanpassing van de aansluiting van de Moldaudreef. Op de rotonde bij de Einsteindreef zal niet gekeerd kunnen worden om weer terug de NRU op te rijden richting Moldaudreef. Verkeer dat van de A27 afkomt, kan afhankelijk van de bestemming in de stad kiezen voor de Einsteindreef of de Darwindreef. Er zijn meerdere redenen om de Moldaudreef gedeeltelijk aangesloten te houden op de NRU. Het economisch belang van het winkelcentrum is één reden. Een andere reden is dat een volledige afsluiting extra verkeersdruk geeft binnen de wijk Overvecht. Dit extra verkeer heeft weer (negatieve) gevolgen voor de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid, luchtkwaliteit en geluidshinder. Een uitgebreide toelichting is te vinden in het "keuzedocument Moldaudreef, februari 2017".
75	3. Tot slot verbaast het nagenoeg geheel ontbreken van geluidswerende maatregelen. Kennelijk wil men het verkeer een vrij zicht op wijk en Noorderpark, maar zowel de wijk als het Noorderpark maken een flinke kwaliteitsprong wanneer er langs de NRU een organisch geluidsscherm wordt geconstrueerd. Mede vanwege de verkeeraanzuigende werking die van de NRU uit zal gaan lijkt geluidswering zeer wenselijk.	Zie de algemene beantwoording over geluid.

76	Indieners willen graag een reactie geven op de plannen om de NRU op te waarderen. Indieners verzoeken met klem om ook in Overvecht een onderdoorgang mogelijk te maken. Een viaduct of een fly-over zijn opties die de leefomgeving voor omwonenden slechter zal maken, onder andere door geluidsoverlast, ook in het Noorderpark. Dat kan toch niet de bedoeling zijn. Daarnaast zijn de forten rond Overvecht en de Gageldijk van grote cultuurhistorische waarde. Een fly-over of een viaduct bij het Gandhiplein tast dit gebied aan en daarom moet het daar ook worden opgelost met een onderdoorgang. Het is niet uit te leggen waarom het Robert Kochplein wel verdiept kan worden, als er maar één plein verdiept kan worden vanwege het beperkte budget, en op andere plekken niet. Indieners verzoeken dan ook het project dan uit te stellen totdat er voldoende geld is om alle pleinen te verdiepen of om het gefaseerd aan te leggen. Niet opwaarderen is nog altijd beter dan fly-over of een viaduct.	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp.
77	Het is in indieners situatie met name een bezwaar dat de gemeente Utrecht geen aandacht besteedt aan het onderliggend wegennet bij het aanpassen van de NRU. De Franciscusdreef wordt de drukste invalsweg van Overvecht met ruim 30.000 voertuigen per dag in 2030. Dit vraagt extra aandacht voor geluidsvoorzieningen aan de woningen langs deze weg in de wijk Klopvaart. Wat gaat de gemeente daaraan doen. En als dit geluidsprobleem door de gemeente niet wordt gezien als een probleem, dan is indieners voorkeur de NRU niet op te waarderen.	De Franciscusdreef wordt aanzienlijk drukker in de toekomst. In het kader van het bestemmingsplan wordt onderzocht wat de effecten van het plan zijn op de omgeving en de wijziging van de aansluitende wegen zoals de Franciscusdreef. De Wet geluidhinder schrijft voor dat wanneer er sprake is van een fysieke wijziging aan de weg beoordeeld moet worden wat de gevolgen voor geluid zijn. Als het geluidsniveau met 2 decibel of meer toeneemt, dan moeten geluidbeperkende maatregelen (bijvoorbeeld stil wegdek of geluidsschermen) worden onderzocht en afgewogen. Vooralsnog zijn er geen fysieke wijzigingen voorzien aan de Franciscusdreef. Het is daarom niet aannemelijk dat er andere geluidmaatregelen genomen worden, dan de maatregelen die nodig zijn vanwege de wijzigingen aan de NRU.

		De Wet geluidhinder geeft verder aan dat bij een reconstructie van een weg (dus toename 2 dB of meer) het geluidsonderzoek ook betrekking moet hebben op de omliggende wegen. De effecten op deze wegen dienen bij de besluitvorming te worden betrokken.
77	Verder heeft indiener gezien dat de gemeente Utrecht een hele mooie doorgaande fietsroute heeft gemaakt vanaf de Franciscusdreef langs de Rio Brancodreef richting winkelcentrum Overvecht. Hierbij is echter de vluchtheuvel op de kruising Rio Brancodreef met het fietspad langs de Klopvaart bij de brug over de Klopvaart komen te vervallen. Oversteken van de Rio Brancodreef is nu, op diverse uren per dag een hachelijke onderneming geworden. Zeker voor kinderen en ouderen die niet vlot genoeg zijn om snel over te steken. Ook dit is voor indiener een argument om de NRU niet op te waarderen. Ter informatie het volgende: De oversteek is een schakel in de Koninklijke Weg. Een lange afstand wandelroute van Den Haag naar Apeldoorn. Niet zo maar een route, maar een route die ontworpen is voor rolstoelgebruikers en.... voor mensen met een visuele beperking (blinden en slechtzienden). De Rio Brancodreef is een doorstromingsweg en is druk belast met auto's beide kanten op Voor de doelgroep rolstoelgebruikers en voor mensen met een visuele beperking is een middeneiland min of meer een eis. De oversteek is nu levensgevaarlijk. Je kan eigenlijk stellen dat een oversteek voor voetgangers en fietsers volledig ontbreekt! Schande!	Met de aanleg van de fietspaden langs de Rio Brancodreef is inderdaad de vluchtheuvel in de oversteek Klopdijs komen te vervallen. De Rio Brancodreef is voor fietsers die de Klopdijs volgen inderdaad moeilijker oversteekbaar. Destijds zijn voor de nieuwe oversteek verschillende varianten ontworpen, zowel met als zonder vluchtheuvel. Op basis van kosten en het beschikbare budget is destijds voor de huidige oplossing gekozen.
77	Verder valt het indiener op dat er nogal wat verkeershufters	De gemeente is niet bevoegd om te handhaven op snelheid. Het Openbaar ministerie

	veel te hard door de wijk, onder andere de Rio Brancodreef, over de Franciscusdreef en de NRU rijden, indiener zou graag zien dat de NRU trajectcontrole krijgt en dat de flitspaal die tot enkele jaren geleden op de Franciscusdreef stond, weer wordt terug geplaatst (De elektrakabel ligt nog in de grond). Dit vindt indiener belangrijk voor de leefbaarheid en de veiligheid in de wijk, en alleen op deze manier wordt voorkomen dat er een racebaan ontstaat in de spits en op de rustige tijdstippen.	bepaalt waar trajectcontrole wordt ingevoerd en waar flitspalen worden geplaatst. Hiervoor gelden strenge richtlijnen. Indien wij als gemeente constateren dat de toegestane snelheid op bepaalde trajecten veelvuldig wordt overtreden, treden wij hierover in overleg met politie en Openbaar Ministerie.
77		Overige inspraakreacties zijn samengevoegd met andere (gelijke) inspraakreacties en staan bij/vanaf nr. 99
78	De NRU moet er wel komen, als omwonende maakt indiener geregeld gebruik van de ring. Daarin ziet indiener als koerier dat deze weg hopeloos verouderd is. Naar eigen mening zou een ondertunneling op de lange termijn voordeliger kunnen zijn. Hierbij neemt indiener de nieuwe Gaasperdammertunnel in Amsterdam als voorbeeld. Bij het gebruik van viaducten los je de files op de korte termijn op, maar kan het op de lange termijn duurder worden als de NRU de verkeersstroom niet meer aan kan, zullen de viaducten en aansluitingen aangepast, verbreed of verlegd worden. Bij een ondertunneling heb je het eventuele voordeel om over de dan bestaande NRU een tweede NRU aan te leggen, voor trager en meer lokaal verkeer. Ook de Gaasperdammertunnel heeft het voordeel dat lokaal verkeer en forensisch verkeer van elkaar worden gescheiden. Bijkomend voordeel is dat ondertunneling op de korte en lange termijn schoner is om te zien en eventueel schadelijke stoffen afgezogen en opgeslagen kunnen worden IPV het	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp.

	fijnstof de openlucht in te slingeren.	
79	Indiener is bevoorrecht in de entree van zo'n prachtig groengebied te wonen, verkwansel het niet, ook niet woonachtigen laven zich aan de schoonheid ervan ga voorzichtig om met wat we nog hebben aan natuur en verdiep de rijbanen, een investering op de toekomst.	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp.
80	Volgens indiener moet er een onderdoorgang bij het Gandhiplein komen i.p.v. een viaduct, voor alle omwonenden zal anders geluidshinder en fijnstof vervuiling stijgen. Overdag maar ook 's nachts zal geluidsoverlast toenemen omdat een viaduct zo hoog ligt dat het geluid ver zal dragen. Hierbij maakt indiener dan ook bezwaar tegen het plan van een viaduct op de plek van het Gandhiplein.	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp, geluid en lucht.
81	Indiener woont al 17 jaar in Utrecht, strak langs de ring en dus ook dicht bij het groen, en nooit geweten dat Overvecht hem/haar zo dicht bij de natuur zou brengen. In 2030 moet dit ook het eerste deel zijn dat aardgasvrij is om de uitstoot te verminderen. U vast bekend. Dat de NRU een upgrade nodig heeft is ook een gegeven. Maar ons leefgenot zal ernstig worden ondermijnd als er een weg langs ons slaapkamerraam zou komen. Ondanks geluidsarm asfalt zal het constante geruis dan op slaaphoogte komen, het gevoel van uitstoot op deze hoogte voelt als een contradictie op de gasplannen, het uitzicht wordt aangetast en het contact met de velden geblokkeerd. Indiener wenst voor alle 3 de rotondes een onderdoorgang, maar gezien de laagbouw in dit gedeelte van onze wijk is het bijna noodzaak om de weg te verlagen om een gezonde omgeving te kunnen creëren. Uitzicht op groen en het	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp, geluid en lucht. Dank voor uw betrokkenheid, dat waarderen wij zeer.

	verdiepen van de weg heeft meer impact dan alleen cijfers in uitstoot of geluid. De beleving en daarmee dus de kwaliteit van wonen zal hoger zijn en een direct boost voor de kwaliteit van de hele wijk. Als eenling kan indiener een mening hebben en hopen dat indiener het belang kan onderstrepen en het de gemeente lukt om het benodigde geld bij elkaar te krijgen. Het is een keuze voor vele jaren. Indiener vertrouwt erop dat mijn gemeente alles op alles zet om het beste voor ons als bewoner af te dwingen bij de provincie. Maar wellicht kan indiener ook nog een steentje bijdragen. Een collecte is wellicht een druppel op een gloeiende plaat, maar bij deze biedt indiener mijn betrokkenheid aan. Mocht indiener als eenling toch net die druppel kunnen zijn, dan graag! Vriendelijke groet en hopende op een goede uitslag.	
82	De verbinding tussen de A2 en de A27 zal op termijn toch een zeer belangrijke verbindingsweg worden, dus houdt hier bij de planning alvast zoveel mogelijk rekening mee om kosten nu en op termijn in de hand te kunnen houden. Denk ook vast na over hoe dit plan in een nog uitgebreidere versie te integreren valt. Zoveel mogelijk snelverkeer en ook de wijk is gebaat bij het ondergronds gaan van minimaal 3 kruispunten, liefst meer.	Bij het ontwerp van de NRU is gekozen voor een weg met twee rijstroken per rijrichting. In het ontwerp is geen ruimte gereserveerd voor de aanleg van extra rijstroken. Na de vernieuwing van de NRU wordt de capaciteit van de weg niet direct ten volle benut. Dit betekent dat er ruimte is om een verdere groei van autoverkeer op te vangen. Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp.
83	Indiener geeft aan: zoveel mogelijk ondergronds, zoveel mogelijk groen sparen en herplanten. Denk aan gebruik van ledlampen en zonnepanelen ipv gangbare straatverlichting.	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp. 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. Na de werkzaamheden worden nieuwe bomen geplant in de directe omgeving van de weg. Dit zullen er minder zijn dan nu.

		Op het gebied van duurzaamheid en energie zijn er eisen geformuleerd. Deze zijn beschreven in paragraaf 6.6 van het IPVE/FO.
84	Indiener vindt het bijzonder jammer dat de intensief gebruikte oversteekplaats van het Noorderpark naar de Moldaudreef verdwijnt. Voor bewoners van de Ruigenhoeksedijk betekent dit een flink eindje omfietsen naar de dichtstbijzijnde supermarkt. Zou er op dezelfde plek svp een oversteekplaats kunnen blijven?	Zie de algemene beantwoording over de aanpassing van de aansluiting van de Moldaudreef. De oversteek bij de Moldaudreef kan niet blijven bestaan, omdat de verkeerslichten bij de Moldaudreef verdwijnen. Op deze plek is het ook niet mogelijk om een fietsviaduct te maken. Fietzers en voetgangers, komende vanaf de Ruigenhoeksedijk kunnen in de toekomst kiezen voor het fietsviaduct in het verlengde van de Sint Anthoniedijk of de oversteek bij tuincentrum Overvecht.
85	Het belangrijk is dat er drie onderdoorgangen komen omdat de vijf punten bovenaan blad 1. Met de rest wat daaronder staat ben ik het 200% eens.	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp.
85		Overige inspraakreacties zijn samengevoegd met andere (gelijke) inspraakreacties en staan bij/vanaf nr. 99.
86	Graag wil indiener onder de aandacht brengen een RIVM rapport "Invloed van de afstand tot een drukke verkeersweg op de lokale luchtkwaliteit en de gezondheid: een quick scan", dat onder andere ingaat op de relatie gezondheid en verkeersgerelateerde luchtverontreiniging. Hieruit blijkt dat er voldoende basis is om een verband te veronderstellen tussen het blootgesteld zijn aan verkeersemisaties en negatieve gezondheidseffecten. En er is wetenschappelijke onderbouwing om te concluderen dat het wonen in de buurt van drukke verkeerswegen of het verblijf op scholen in de nabijheid van drukke wegen tot negatieve gezondheidseffecten leidt. http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Rapporten/2007/november/Invloed_van_de	De gemeente hecht veel waarde aan een gezonde leefomgeving, waaronder een gezonde lucht. Wij streven daarbij naar de advieswaarden van de World Health Organization. Maatregelen die we treffen om de luchtkwaliteit te verbeteren zijn het stimuleren van openbaar vervoer en de fiets als schoon vervoermiddel, het invoeren van een milieuzone en het faciliteren en stimuleren van elektrisch vervoer. Zie de algemene beantwoording over lucht.

	<u>_afstand_tot_een_drukke_verkeersweg_op_de_lokale_luchtkwaliteit_en_de_gezondheid_een_quick_scan)</u>	
86		Overige inspraakreacties zijn samengevoegd met andere (gelijke) inspraakreacties en staan bij/vanaf nr. 99
87	Wanneer de NRU op deze manier wordt verbeterd zal het veel drukker worden. De stad Utrecht probeert de auto ook naar de ring te krijgen door allerlei wegen eenbaans te maken en zogenaamde knippen aan te brengen. Beide acties betekenen dat de Zuilense ring door deze aanpassingen ook veel zwaarder belast wordt. Hier moet door de provincie en de gemeente Utrecht ook rekening mee worden gehouden. Utrecht kan het verkeer wel de stad uit willen hebben maar het is niet de bedoeling dat omliggende gemeentes als Maarssen dan nog meer geluid en fijnstof te verduren krijgen. Dus een betere geluidswal bij de zuilense ring, stil asfalt en de 80 km per uur van de NRU doortrekken naar de Zuilense ring met trajectcontrole. Dat werkt uitstekend aan de andere kant van Utrecht. Dus kan hier ook.	Voor het milieueffectrapport (MER) en het bestemmingsplan onderzoeken wij wat het effect van de NRU is op de omgeving, waaronder de Zuilense Ring. Er wordt berekend wat de toename van het verkeer op de Zuilense Ring, als gevolg van de vernieuwing van de NRU, betekent voor de geluidemissie. De reikwijdte en de invulling van het onderzoek is afhankelijk van de optredende geluidseffecten. De Zuilense Ring is een provinciale weg. De gemeente gaat daarom niet over een snelheidsverlaging op de Zuilense Ring. Wij begrijpen uw oproep tot een snelheidsverlaging en geluidmaatregelen. De gemeente Utrecht staat positief tegenover een snelheidsverlaging op de Zuilense Ring.
88	Indieners wonen pal langs de rondweg N230, wij ondervinden steeds meer hinder van verkeerslawaaï in toenemende mate (afgelopen jaren). Wij komen het woord Maarssen niet tegen in de plannen, dit bevreemd indieners. Zoals verwacht zal dit alleen maar toenemen, zijn er maatregelen opgenomen om de geluidhinder tegen te gaan, zoals geluidschermen, voor ons deel van het traject en voor het gehele deel? Wij zijn ook bezig met een woningbouwplan op onze locatie. Is er compensatie voor extra voorzieningen die wij moeten treffen, of waardedaling huidige woningen, complexen, milieu (uitstoot) schade van	Voor het milieueffectrapport en het bestemmingsplan onderzoeken wij wat het effect van de NRU is op de omgeving, waaronder de Zuilense Ring. Er wordt berekend wat de toename van het verkeer op de Zuilense Ring, als gevolg van de vernieuwing van de NRU, betekent voor de geluidemissie. De reikwijdte en de invulling van het onderzoek is afhankelijk van de optredende geluidseffecten. Mocht u van mening zijn dat de waarde van uw woning vermindert als gevolg van het plan, dan kunt u na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan een verzoek doen tot tegemoetkoming in planschade. Een planschadeaanvraag wordt behandeld op grond van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening en de gemeentelijke planschadeverordening. Het college van burgemeester en wethouders

	onze locatie ondervinden kunnen wij deze planschade dan opvoeren en wat is de kans dat deze dan ook wordt toegekend? Gezien bovenstaande belangen, dienen indieners bij deze officieel bezwaar in tegen het complete plan voor de uitbreidingen en opwaarderingen van de rondweg N230 naar snelweg.	neemt uiteindelijk een besluit over de aanvraag om tegemoetkoming in planschade. Op de website www.utrecht.nl vindt u meer uitleg over planschade en kunt u digitaal een aanvraag om planschade indienen. U heeft gereageerd op een conceptplan voor de NRU. Het is nog niet mogelijk om een formeel bezwaar in te dienen tegen het plan. Op basis van het vastgestelde IPVE/FO legt de gemeente een ontwerpbestemmingsplan ter visie. Hier kunt u een zienswijze op indienen. Na vaststelling van het bestemmingsplan door de raad kunnen belanghebbenden hiertegen beroep indienen.
89	Mooie plannen, met name de drie onderdoorgangen. Indiener hoopt dat het geld ervoor vrijkomt.	Bedankt voor uw reactie. Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp.
89	Als fietser heeft indiener nog een grote wens: Het vrij liggende fietspad naast de NRU aan de Overvechtkant veiliger maken. Dat kan door het doorgaande fietspad op ALLE kruisingen voorrang te geven op fietspaden die uit de wijk komen. Dat is nu verschillend geregeld en daarmee dus verwarrend en gevaarlijk. Tevens zouden er wat bosjes bij die kruisingen teruggesnoeid moeten worden, zodat je beter zicht hebt op de kruisingen zelf. En hier en daar mag het asfalt ook wel wat meer recht gemaakt worden, er zitten nogal wat hobbels in van boomwortels en door slijtage.	Het vrij liggende fietspad aan de zijde van Overvecht zal straks grotendeels op een andere plaats komen te liggen. Dit is in de plankaart weergegeven. De fietsroute zal volledig worden vernieuwd met nieuw asfalt. Bij de uitwerking en aanleg letten we op voldoende overzichtelijkheid en duidelijkheid van alle kruisingen. Het verzoek om deze fietsroute voorrang te geven op alle aansluitende routes uit de wijk kunnen we niet op voorhand toezeggen. De fietsroute krijgt in de nieuwe situatie op een aantal plaatsen een geheel ander verloop. Per aansluiting gaan we een voorrangssituatie uitwerken, die daar het beste bij past. Uw verzoek om aandacht voor duidelijkheid en veiligheid op de kruisingen nemen we hierin mee.
90	Een viaduct in deze omgeving is esthetisch gezien wat mij betreft een doorn in het oog. De overgang naar het prachtige Noorderpark komt meer tot zijn recht als deze weg verzonken ligt in het landschap. Overvecht wordt daarmee ook weer een wijk met allure.	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp.
91	Hierbij tekent indiener bezwaar tegen de NRU plannen, letterlijk voor mijn huis. Indiener heeft zich laten inlichten	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp. Onze ambitie is om drie onderdoorgangen te realiseren, juist ook vanwege het

	door de medewerkers van de gemeente Utrecht bij de presentatie van de plannen in Winkelcentrum Overvecht (mijn dank voor de heldere uitleg). Echter indiener heeft zijn bedenkingen en bezwaren over de plannen. 1. Komst van viaducten (fly-overs) op de kruispunten waaronder waarbij de kruispunt Henri Dunantplein. Deze fly-over met een komst van een viaducten op het Henri Dunant plein is letterlijk aan mijn voortuin. Dit zou betekenen dat ik letterlijk mijn uitzicht van mijn woning niet naar groen aan de overkant maar naar de lelijke weg wand en constructie van een viaduct gaat kijken. Dit zou op de waarde van mijn woning een enorme waardevermindering tot stand brengen. Immers de liggingswaarde van mijn woning met een vrij uitzicht op het Gageldijk en verder wordt belemmerd door de fly over viaduct. 2. Geluidswand Bij de bijeenkomst werd ook gesproken over een (eventuele) geluidswand om de geluidshinder te beperken voor de omwonenden. Dit betekent gelijk een enorme lelijke hoge wand pal voor mijn deur, waardoor dit wederom een enorme waarde daling zou betekenen voor de woningen aan de Ramsesdreef.	behoud van het mooie zicht op de Gageldijk en het Noorderpark. Mochten er toch viaducten komen dan heeft dit onvermijdelijk gevolgen voor het uitzicht van verschillende woningen. Wij streven ernaar eventuele viaducten zo goed mogelijk in te passen zodat er niet wordt uitgekeken op een onaantrekkelijke wand. De belangrijkste beperkende maatregel die wordt getroffen is het toepassen van stil asfalt. In het geluidonderzoek voor het bestemmingsplan wordt onderzocht 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. De keuze voor eventuele geluidschermen wordt gemaakt in een volgende projectfase. Wanneer het nodig blijkt te zijn geluidschermen te plaatsen, worden deze zo goed als mogelijk in de omgeving ingepast.
91	3. (Plan)schade De woningen aan de Ramsesdreef zijn allemaal in 1968 gebouwde (goedkope arbeiders) huurwoningen. Deze woningen kampen met ouderdom, verzakkingen, schuren en slecht geïsoleerd voor de lawaai. Je kunt bijna alles horen wat de burens zeggen. De bouw van een ondergronds of bovengrondse (fly-over) viaducten gaat gepaard met veel	Bij de uitvoering van het plan zal overlast en schade als gevolg van de werkzaamheden zoveel als mogelijk voorkomen worden. Op voorhand is niet geheel uit te sluiten dat enige vorm van schade zal kunnen ontstaan. Panden met een risico op schade door bouwwerkzaamheden is, zullen gedurende de werkzaamheden worden gemonitord. Mocht er door de werkzaamheden onverhoopt toch enige vorm van schade ontstaan,

	trillingen die door de zware machines en vrachtwagens veroorzaakt gaat worden. Met name inslaan van heipalen in de grond zal overkomen als aardbevingen zoals in Groningen. Bij deze stelt indiener de gemeente Utrecht, bij voorbaat, aansprakelijk voor de schade aan zijn woning ten gevolge van de werkzaamheden NRU en zal dit ook als een planschadevergoeding indienen bij de Gemeente Utrecht.	dan kunt u een vergoeding vragen voor de als gevolg van de schadeoorzaak optredende schade. Mocht u van mening zijn dat de waarde van uw woning vermindert als gevolg van het plan voor de NRU, dan kunt u na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan een verzoek doen tot tegemoetkoming in planschade. Een planschadeaanvraag wordt behandeld op grond van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening en de gemeentelijke planschadeverordening. Het college van burgemeester en wethouders neemt uiteindelijk een besluit over de aanvraag om tegemoetkoming in planschade. Op de website www.utrecht.nl vindt u meer uitleg over planschade en kunt u digitaal een aanvraag om planschade indienen.
91	4. Fietspad langs de school Volgens de planning komt een fietstunnel onder de rijbanen ter verlengde van de Zambesidreef. Echter volgens de planning de nieuw aan te leggen fietspad niet rechtstreeks doorgetrokken naar Zambesidreef, maar lang de bestaande school aangelegd. Dit zou betekenen dat: a) alle fietsverkeer van Gageldijk eerst naar recht dan langs de school aangelegde fietspad op de Ramsesdreef uitkomt. Toevallig komt dit fietspad nagenoeg aan mijn voordeur uit. Dit heeft 3 gevolgen voor mij: – een van de recent nieuw aangelegde parkeerplaats moet plaats maken voor de op de Ramses uitkomende fietspad. – Toevallig komt alle fietsers uit tegen over de gehandicaptenparkeerplaats. Dit houdt in dat de risico voor schade aan het voertuig op de gehandicaptenparkeerplaats enorm groot is geworden. Een fietser hoeft te hard de bocht willen nemen, of het is glad of hij/zij let niet op en het is al gebeurt. – Volgens de planning aan te leggen fietspad is ook	De uitvoering van de fietsverbinding ter hoogte van de Zambesidreef hangt af van de keuze voor een onderdoorgang of viaduct bij het Dunantplein: – bij een onderdoorgang wordt de fietsverbinding aangelegd als viaduct over de verdiepte rijbanen van de NRU heen. – bij een viaduct gaat de fietsverbinding onder de rijbanen van de NRU door, maar ligt ongeveer op dezelfde hoogte als de Gageldijk. In de volgende fase werken we de aansluiting van de fietsverbinding op de Ramsesdreef verder uit. Daarbij zorgen we ervoor dat de bochten en aansluitingen voldoen aan de eisen voor verkeersveiligheid. De lengte van de fietsverbinding tussen de Gageldijk en de Zambesidreef is beperkt en wordt maar voor een deel overspannen door een viaduct. Wij verwachten daarom dat de geluidoverlast van brommers beperkt is. Tussen het bestaande fietsviaduct de Gagel en de geplande fietsverbinding ter hoogte van de Zambesidreef zit een afstand van circa 450 meter. We willen bij het vernieuwen van de NRU de barrièrewerking verminderen door nieuwe dwarsverbindingen aan te leggen. De verbinding ter hoogte van de Zambesidreef is

	gevaarlijk voor de fietsers die ervan gebruikt maakt. Een fietser hoeft te hard de bocht willen nemen, of het is glad of hij/zij let niet op en het is al gebeurt. – het komst van een ondergrondse fietspad zal ook veel geluidsoverlast veroorzaken (naast die van de auto's) omdat er ook veel scooters gebruikt gaat maken en wellicht ook in de tunnel de gashandel flink open te trekken. – Nog geen 100 meter terug is er al een overgangsbrug voor de voetgangers aanwezig. In mijn beleving is een ondergrondse fietstunnel dan ook overbodig.	daar een van.
91	conclusie: Onder voorbehoud dat mijn en de overige woningen geen schade lijden aan de aanleg van NRU, is indiener een sterke voorstander van een verdiepte tunnels op de NRU. Dit is beter voor de leefomgeving, gezondheid, landschap, cultuurhistorie. Tot slot: Indiener stelt hierbij de gemeente Utrecht bij voorbaat aansprakelijk voor de materiële als immateriële schade door de komst van NRU.	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp.
92	Het plan om te overwegen om een fly-over over het Gandhiplein te leggen is een heel slecht idee, omdat: –fort de Gagel onzichtbaar wordt door een talud aan de zuidkant. – ons huis (onderdeel van de Hollandse waterlinie) "verdiept" komt te liggen. – Overlast van geluid en fijnstof alleen maar toenemen	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp, geluid en lucht.

	- De weg dichterbij het fort komt - De leefbaarheid wordt ondergeschikt aan de doorstroming van het verkeer. - De eis duurzaamheid bij de aanleg etc. wordt gelijkgesteld aan de leefbaarheid tijdens en na de aanleg. De leefbaarheid verbeteren zou een eis moeten zijn en niet een criterium. Dit alles voor een budget tekort van 60 Miljoen Euro, waarvan 19 plus 9 reeds is gevonden in gemeentelijke en provinciale budgetten. Dat de doorstroming van het verkeer belangrijk is snappen indieners. De prijs die omwonenden, milieu, cultureel erfgoed en de omgeving moeten betalen is te hoog om een plan na te streven van een NRU met flyovers. De bijdrage van het beter doorstromende verkeer is slechts geluid, fijnstof, etc. Verder is het constante veranderen van de plannen nauwelijks te volgen. De ontwikkelingen baren mij ernstige zorgen, want bij dit plan zijn de grote verliezers de omwonenden en daar is indiener er een van.	De eisen aan de leefbaarheid (waaronder geluid en luchtkwaliteit) liggen vast in wettelijke kaders. Ongeacht de wettelijke eisen, is ons streven om met de vernieuwing van de NRU de geluidssituatie en de luchtkwaliteit te verbeteren.
93	Indiener is voor het bevorderen van de doorstroming, daar dit de overlast van optrekkend en afremmend verkeer naar verwachting zal verminderen. De verdiepte aanleg van het Robert Kochplein ziet indiener als een verbetering. Echter, de verhoging van de maximumsnelheid in combinatie met het wegnemen van hindernissen maakt de NRU naar ik vrees te aantrekkelijk als doorgaande route tussen A27 en A2. De optelsom van verhoogde snelheid en toename (meer dan autonoom) van verkeersbewegingen leidt daarmee vermoedelijk niet tot een verbetering van de luchtkwaliteit en vermindering van geluidshinder. Indiener pleit daarom	Een van de doelstellingen van het project is om de doorstroming te verbeteren. Het verhogen van de snelheid draagt hier aan bij. In een eerdere fase van het project zijn varianten onderzocht met een snelheid van 80 km/uur en 100 km/uur. Uit oogpunt van doorstroming en leefbaarheid (lucht- en geluid) hebben we gekozen voor 80 km/uur. De provincie Utrecht heeft als voorwaarde voor haar financiële bijdrage aan het project een maximum snelheid van ten minste 80 km/uur meegegeven. Een verhoging van de snelheid van 70 naar 80 km/uur leidt tot een toename van de geluidbelasting in de orde grootte van 1 decibel. In het plan is voorzien om dubbellaags ZOAB fijn toe te passen. Dit is een stil wegdek dat goed werkt bij snelheden van 80 km/uur. Type geluidreducerende wegdekken voor wegen met een

	voor handhaving van de huidige snelheidslimiet van 70 km/u of verlaging daarvan.	snelheid van 70 of zelfs 60 km/uur leveren in het algemeen 2 á 3 decibel minder geluidreductie. Hierdoor is het effect van snelheid en wegdek gezamenlijk veelal zeer marginaal of zelfs negatief. De luchtkwaliteit zal als gevolg van de autonome verschoning van het verkeer de komende jaren beter worden. Door de aanleg van de NRU wordt een klein deel van de autonome verschoning teniet gedaan. Ten opzichte van de huidige situatie in 2017 nemen de concentraties stikstofdioxide 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%. Gerekend is voor de plansituatie 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 zal dit niet veel schelen. Een goede doorstroming is belangrijk voor een lagere emissie.
93	Het niet verdiept aanleggen van het gehele traject is een gemiste kans voor een enorme verbetering van de leefomgevingskwaliteit van Overvecht en de toegankelijkheid en beleving van het landschap (Noorderpark/Gagelbos/Maarsseveense Plassen). De geluidshinder zal met zo'n constructie fors verminderd kunnen worden (met name op straatniveau), waarbij storende geluidsschermen niet nodig zijn. Indiener vraagt uw college om extra inspanningen om bij provincie en Rijk middelen beschikbaar te krijgen voor volledig verdiepte aanleg van de NRU. Bij de uitvoering van de maatregelen zouden alle maatregelen getroffen moeten worden om met name de geluidsoverlast te verminderen, zowel van de NRU zelf als de op- en afritten van de A27. Niet alleen voor	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp. De belangrijkste geluidbeperkende maatregel die wordt getroffen is het toepassen van de best beschikbare techniek in stil asfalt. Onderdeel van het 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.

	Overvecht, maar ook voor het Noorderpark (Ruigenhoeksepolder) zou dit een grote kwaliteitswinst opleveren. Tussen de wijk Overvecht en het Noorderpark zijn geluidsschermen echter ongewenst. Daarbij vraagt indiener aandacht voor geluidshinder in de hoogbouw, die aanzienlijk verschilt van de gemeten waarden op straatniveau.	De keuze voor eventuele geluidschermen wordt gemaakt in de volgende projectfase. In het geluidonderzoek wordt rekening gehouden met de bebouwingshoogte.
93	Moldaudreef Al enige jaren is er sprake van maatregelen ter verbetering van de veiligheid van de Moldaudreef, waarvan de uitvoering eind 2017 zou starten (https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/verkeer/veiligheid/moldaudreef/). Tot op heden heeft indiener hierover niets vernomen. Graag verneemt indiener van uw college hoe dit samenhangt met de verbetering NRU en wanneer maatregelen te verwachten zijn. De Moldaudreef wordt gebruikt als doorgaande route tussen NRU richting Brailledreef en Kardinaal de Jongweg / Mr. Tripkade. Getallen van 10.000 voertuigen per etmaal verbazen indiener niet, omdat indiener dagelijks te maken heeft met de overlast die zich op hoogte manifesteert. Het gaat vooral om geluid. Daarom zou mijn voorkeur uitgaan naar varianten 3a of 3e, waarbij wel maatregelen genomen zouden moeten worden om snelheid en doorstroming door de wijk te beperken om doorgaand verkeer te ontmoedigen. Het aanbrengen van 'knips' is een variant, maar ook kan gedacht worden aan vernauwingen van de rijbaan, verlagen van de maximumsnelheid en doorsteekroutes voor fietsverkeer. De huidige inrichting is nog die uit de jaren 60, met (te) veel ruimte voor autoverkeer. Het nemen van deze maatregelen past in de doelstellingen van de gemeente	Zie de algemene beantwoording over de aanpassing van de aansluiting van de Moldaudreef.

	volgens de Gebiedsagenda Overvecht–Noordwest, zoals ook aangegeven in de documenten die ter inzage liggen.	
93	In de voorkeursvariant is sprake van een halve aansluiting van de Moldaudreef op de NRU, maar niet van maatregelen in Overvecht Zuid. Voor een goede afweging van de gevolgen van deze halve aansluiting zou niet alleen in de directe omgeving van de Moldaudreef / Wolgadreef gekeken moeten worden, maar naar de verkeerssituatie en – doorstroming van Overvecht Zuid als geheel. Met extra maatregelen op de Moldaudreef zelf, de kruisingen en routes naar Brailledreef en Kardinaal de Jongweg / Mr. Tripkade zou het gebruik van de Moldaudreef als doorgaande route verminderd kunnen worden. Daarmee is deze variant onvolledig. Indiener verzoekt het college hieraan nader invulling te geven.	Zie de algemene beantwoording over de aanpassing van de aansluiting van de Moldaudreef. Bij de afweging tussen de verschillende varianten voor de aanpassing van de aansluiting van de Moldaudreef op de NRU is naar meerdere aspecten gekeken, waaronder de gevolgen voor de verkeersafwikkeling in Overvecht. Voor een uitgebreide toelichting verwijzen we u naar het “keuzedocument Moldaudreef, februari 2017”. De keuze voor een halve aansluiting laat de mogelijkheid open om aanvullende maatregelen te nemen op de Moldaudreef en in Overvecht Zuid. Op dit moment zijn er geen concrete plannen voor aanpassingen van de routes naar de Brailledreef en Kardinaal de Jongweg / Mr. Tripkade.
93	Op dit moment geeft het fietspad langs de Moldaudreef via de oversteek van de NRU direct toegang tot het fietspad door de Ruigenhoekse polder, het Noorderpark in. In het geval van uw voorkeursvariant vervalt deze route en zullen fietsers moeten omrijden. Bovendien ontstaat voor fietsers bij de aansluiting Moldaudreef / NRU een onoverzichtelijke situatie met meerdere rijbanen. De bereikbaarheid van het Noorderpark voor fietsers en wandelaars gaat met deze variant achteruit. Uw constatering in het afwegingsdocument dat de gekozen variant zelfs leidt tot een + verbaast indiener dan ook en kan indiener niet volgen. Indiener verzoekt uw college de mogelijkheden voor verbetering van de fiets- en wandelroutes nader te bekijken.	Zie de algemene beantwoording over de aanpassing van de aansluiting van de Moldaudreef. In het plan is een aantal nieuwe verbindingen opgenomen voor fietsers en voetgangers: bij de Klopdiijk, de Zambesidreef, de Sint Anthoniedijk en tuincentrum Overvecht. Op deze plekken kunnen fietsers en voetgangers de NRU oversteken zonder auto’s en verkeerslichten tegen te komen. Het aantal (veilige) verbindingen voor voetgangers neemt toe ten opzichte van de huidige situatie. De bereikbaarheid van het Noorderpark verbetert hierdoor. De oversteek bij de Moldaudreef kan niet blijven bestaan, omdat de verkeerslichten bij de Moldaudreef verdwijnen. Op deze plek is het ook niet mogelijk om een fietsviaduct te maken. Mensen uit de omgeving van de Moldaudreef kunnen in de toekomst kiezen voor het fietsviaduct in het verlengde van de Sint Anthoniedijk of de oversteek bij tuincentrum Overvecht.

93	Tot slot spijt het mij te moeten constateren dat de belangen van het verkeer en beperkingen in middelen zwaarder lijken te wegen dan verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving van de omwonenden. Uw voorkeursvariant 4 betekent voor Overvecht Zuid op zijn best een status quo maar zou door aanvullende maatregelen in de wijk op basis van de overige varianten (met name 3a en 3e) verbeterd kunnen worden. Indiener roept uw college op om de NRU te beschouwen als wat het is: een stadsontsluitingsweg, geen doorgaande route. Maatregelen aan deze weg staan niet los van maatregelen in de wijk zelf: maak werk van uitvoering van de Gebiedsagenda Overvecht-Noordwest en de aanpak van de Moldaudreef met een investeringsplan voor de wijk en in combinatie met de NRU-ontwikkeling.	Wij hebben begrip voor uw oproep om de vernieuwing van de NRU aan te grijpen voor verdere investeringen in de wijk. Op dit moment is de situatie echter dat we zoeken naar aanvullend budget om de ambitie van drie onderdoorgangen te kunnen realiseren. Het is daarom niet mogelijk om aanvullende maatregelen in de wijk te betalen uit het budget voor de NRU. De vernieuwing van de NRU en de keuze voor een halve aansluiting bij de Moldaudreef staan aanvullende maatregelen in de wijk in de toekomst niet in de weg.
94	De wijk Overvecht en Poldergebied Overvecht mogen niet de rekening krijgen van een landelijke (randstedelijk) belang om een grotere hoeveelheid gemakkelijker door de randstad te laten doorstromen.	Meer dan 80% van het verkeer op de NRU komt heeft een herkomst of bestemming in de gemeente Utrecht of buurgemeente Stichtse Vecht. Het aandeel doorgaand verkeer op de NRU is beperkt.
94	Fly-overs zijn onacceptabel omdat deze een verslechtering zijn voor de leefbaarheid en de omgeving van de direct omwonende van de betreffende pleinen. Het is niet verantwoord om een plan door te voeren waarbij het voor veel bewoners van Overvecht slechter wordt.	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp, geluid en lucht.
94 95	Indiener woont dicht bij de NRU en voelt zich zeer betrokken bij de ontwikkelingen rondom de opwaardering van de NRU. Zowel de natuurwaarde en cultuurhistorische	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp, geluid en lucht.

	waarde van het gebied aan de noordkant van de NRU als de leefbaarheid van de wijk en de stad aan de zuidkant zijn voor indier van grote betekenis. De omgeving van de NRU en zijn bewoners verdienen een oplossing die bijdragen aan de verbetering van de leefbaarheids- en gezondheidssituatie en een vermindering van de barrière werking van de NRU. Met dit doel heeft de gemeenteraad in 2014 ook unaniem ingestemd door in te stemmen met het keuzedocument van de NRU. Als bewoner van Utrecht vind ik dat de Gemeente Utrecht vast moet houden aan dit gestelde doel en geen concessies moet doen.	
95	1. Niet opwaarderen is ook een optie. De beoogde opwaardering zal gepaard gaan met een aanzuigende werking van verkeer (gezien de verwachte verdubbeling in verkeersintensiteit in 2030). Logischerwijs zal dit gelden voor het doorgaande verkeer, maar mogelijk zal dit ook gepaard gaan met een toenemende druk in het lokale verkeer. Utrecht als stad, haar bewoners en hun gezondheid, haar natuur met ecologische verbindingen naar haar buitengebieden en de wereldwijde klimaatdoelstellingen zijn niet gebaat met meer auto- en vrachtverkeer.	1. 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.
95	2. Utrecht als stad, haar bewoners en hun gezondheid, haar natuur met ecologische verbindingen naar haar buitengebieden en de wereldwijde klimaatdoelstellingen zijn en worden reeds hard getroffen door de recente en lopende autosnelweg-verbredingen aan de west- (A2), zuid (A12)- en oostzijde (A27) van de stad. Vanuit leefbaarheidsoogpunt verdient het de voorkeur om aan de noordkant van de stad geen verkeers-uitbreiding te realiseren.	2. Zie de algemene beantwoording over geluid en lucht.

95	3. Niet opwaarderen stelt een grens aan de doorstroomcapaciteit op de NRU. Daarmee blijft een limiet in geluidsoverlast en vervuiling gehandhaafd. Verbeterde technologische mogelijkheden met schoner en stiller verkeer als gevolg zullen voor de gezondheidssituatie aan de noordkant van Utrecht dan in de toekomst een echte verbetering opleveren.	3. Zie het antwoord bij 1.
95	4. Het voor de beoogde opwaardering van de NRU gereserveerde gemeenschapsgeld zou gebruikt kunnen worden in het stimuleren van zowel werkgevers als werknemers om beheersmaatregelen te treffen in relatie tot de toenemende groei van autoverkeer. Investeren in schonere, stillere en slimmere logistieke oplossingen verdient de voorkeur. Niet alleen voor nu, maar zeker ook voor de toekomst.	4. De gemeente steekt veel energie in een schoner wagenpark, slimmere logistieke oplossingen (vrachtverkeer) en het stimuleren van fietsen en lopen.
95	Het is in indieners situatie met name een bezwaar dat de beoogde opwaardering van de NRU de mogelijkheid biedt voor een permanente verkeersstroom inclusief verwachte groei in verkeersintensiteit naar ongeveer een verdubbeling in 2013. Het aanleggen van fly-overs zal om deze redenen gepaard gaan met een forse stijging in geluidsoverlast.	Zie de algemene beantwoording over geluid.
95		Overige inspraakreacties zijn samengevoegd met andere (gelijke) inspraakreacties en staan bij/vanaf nr. 99
96	Graag alleen verdiepen. Als er geen geld is om te verdiepen, dan zo laten. Alle 'verbeteringen' aan het traject zullen alleen maar meer verkeer opleveren. Nu vermijdt een gedeelte van de automobilisten de ring omdat het er altijd	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp, geluid en lucht.

	zo druk is. Verder zijn wij, omwonenden, bang voor meer fijnstof als er verhoogde trajecten worden aangelegd. Bovendien zal het meer lawaai opleveren en het ziet er erg lelijk uit.	
96	Daar komt bij dat de verhoging ter hoogte van de Gandhi-rotonde en de Klopvaart juridisch niet haalbaar is. De Klopvaart is een migratieroute voor vleermuizen die tussen Fort De Gagel e.o. en Fort De Klop e.o. vliegen. Dat zal een Milieu Effect Rapportage zeker uitwijzen. O.a. Baardvleermuizen en grootoorvleermuizen. Fort De Gagel moet nog steeds goed onderzocht worden. Waarschijnlijk zit daar ook een grote populatie maar daar is nog nooit goed naar gekeken. Een verhoogde weg doorkruist de vliegroute en is funest voor dit beschermde dier.	Er is jaarrond onderzoek gedaan naar de paarverblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden van vleermuizen. Uit het onderzoek blijkt met name dat de gewone dwergvleermuis in grote aantallen voorkomt, en in geringe mate watervleermuis, rosse vleermuis, laatvlieger en ruige dwergvleermuis. Oversteken over de NRU doen de vleermuizen over de gehele lengte van de weg. Alleen ter plaatse van Fort Blauwkapel is een duidelijk overvliegroute van vleermuizen aan te wijzen. Bij de Klopvaart lijkt dit niet het geval te zijn.
97	In het integraal programma van eisen staat in sectie 4.5 onder "HIA": "De variant met drie onderdoorgangen scoort neutraal. De varianten met een onderdoorgang bij het Kochplein plus een onderdoorgang bij het Gandhiplein of het Dunantplein scoren iets minder goed en vergen voldoende compenserende maatregelen voor de verwachte aantasting van cultuurhistorische waarden. De overige varianten scoren aanzienlijk ongunstiger." In het bestand "Keuzedocument Tracévarianten 2017" staat in sectie 6.1 onder "Ruimtelijke kwaliteit": "Op vlak van cultureel erfgoed scoren varianten waarbij een onderdoorgang bij het Dunantplein wordt aangelegd gelijk met de varianten met een viaduct bij het Dunantplein"	Onze doelstelling is om bij de vernieuwing van de NRU te zorgen voor een zo goed mogelijke ruimtelijke inpassing. Onderdeel hiervan is dat wij streven naar het zo goed mogelijk behouden en waar mogelijk versterken van landschappelijk en cultuurhistorisch waardevolle elementen zoals de Nieuwe Hollandse Waterlinie (NHW). Bij het opstellen van het keuzedocument hebben wij daarom al een eerste analyse gedaan van mogelijke effecten op de NHW. Om een zorgvuldige afweging te kunnen maken in de verdere besluitvorming ten aanzien van de ruimtelijke inpassing van de NRU, hebben wij in vervolg hierop door Bureau Land-id een Heritage Impact Assessment (HIA) laten uitvoeren. Met dit instrument zijn de mogelijke effecten van de verschillende varianten op de NHW in beeld gebracht. Hiermee zorgen wij voor het volwaardig betrekken van het werelderfgoed in de besluitvorming. De uitkomsten van de HIA hebben wij verwerkt in het IPVE en verwerken wij tevens in het milieueffectrapport dat wij gelijktijdig met het bestemmingsplan ter inzage leggen.

Deze twee beweringen kunnen niet tegelijk waar zijn. In het tweede document staat bijvoorbeeld dat variant 2d3 en 2c1 gelijk scoren op vlak van cultureel erfgoed. Volgens het programma van eisen daarentegen scoort variant 2d3 ongunstiger dan de 3 onderdoorgangen-variant en scoort variant 2c1 (met 2 viaducten) "aanzienlijk ongunstiger", zelfs zo ongunstig dat compenserende maatregelen niet haalbaar zijn. Er is niet beschreven wat genoemde "voldoende compenserende maatregelen" behelzen. Het is onverstandig om een besluit te nemen zolang deze maatregelen, en het daarvoor benodigde budget onbekend zijn. Dan is het nog beter om te kiezen voor de variant met drie onderdoorgangen, waarvan de kosten bekend zijn, en die naast evidente voordelen als hogere visuele kwaliteit en geringere geluidsoverlast niet het nadeel heeft dat er onbekende (of erger nog: wel bekende maar niet genoemde) maatregelen genomen moeten worden die besluitvorming en uitvoering kunnen vertragen.	De tegenstrijdigheid tussen het keuzedocument en het IPVE zoals dat in de inspraakreactie wordt aangehaald, komt omdat het keuzedocument is opgesteld voordat de HIA is uitgevoerd en de exacte effecten met behulp van dit instrument daarom nog niet in beeld waren. Uit de HIA blijkt dat, in afwijking tot hetgeen hierover in het keuzedocument is aangegeven, de varianten 2d3 en 2c1 niet dezelfde score hebben. Volgens de HIA-methodiek heeft 2d3 een score van -1 en 2c1 een score van -2. De scores zijn als volgt omschreven: <i>"Ontwikkelingen met een gering negatieve (-1) score betekenen een klein risico voor de Status van Werelderfgoed. Bij een matig negatieve (-2), groot negatieve (-3) of zeer groot negatieve (-4) score is het risico voor de UNESCO nominatie groot"</i>. In de HIA wordt ook geconcludeerd dat twee onderdoorgangen beter is dan één ondergang, maar er worden geen positieve effecten zoals bij de onderdoorgang van het Gandhiplein behaald. Als er wordt gekozen voor een variant met twee onderdoorgangen, verdient variant 2d2 de voorkeur vanuit het oogpunt van de UNESCO werelderfgoednominatie van de NHW. Wanneer maar één onderdoorgang kan worden gerealiseerd heeft variant 2c1 de voorkeur. Wel scoort deze variant -2, omdat in deze variant het Gandhiplein en het Dunantplein in een viaduct worden uitgevoerd. Ten aanzien van het beschrijven van compenserende maatregelen merken wij op dat wij de adviezen uit de HIA bij de uitwerking van de plannen betrekken, zoals: <i>'sommige ontwikkelingen, zoals de waterretentieopgave en de herplant van zieke essen, bieden mogelijkheden voor het versterken van het gebied. Door waterretentie te realiseren parallel aan de Gageldijk, kan de authenticiteit verbeteren. Door zieke essen te herplanten buiten de Verboden Kringen wordt de NHW in authentieke staat hersteld.'</i> In reactie op hetgeen in de inspraakreactie wordt opgemerkt over dat wij wellicht beter kunnen kiezen voor een variant met 3 onderdoorgangen, merken wij op dat 3 onderdoorgangen ook onze voorkeur heeft. Dit is echter voorsnag niet een
--	---

		financieel haalbare variant. Zie hiervoor verder onze algemene reactie over de inpassing en het ontwerp.
98	Graag willen indieners reageren op de gemeente voorgenomen plan aangaande ons pand. In beginsel staan indieners zeker positief tegenover uw voorgenomen project en verwelkomen indieners elke actie, leidend tot verbeteren van onze wijk en stad, maar tot onze spijt zijn indieners genoodzaakt om er een aantal kanttekeningen te plaatsen bij het plan en vragen indieners om een herziening. Het voorgenomen plan zoals nu ter inzage ligt, heeft negatieve gevolgen zowel voor veiligheid als bereikbaarheid van ons perceel en pand. Het betreft een stuk grond aan de voorerf van het pand. Tevens loopt de route dwars door ons voorerf waardoor het veiligheid onze kinderen in het gevaar komt. De kinderen komen twee keer per week in het gebouw bijeen voor diverse naschools activiteiten. De oprit naar het perceel wordt verwijderd. Daardoor kunnen voetgangers en rolstoelgebruikers het perceel niet of nauwelijks bereiken. Hierdoor wordt de verbinding met de hoofdweg verbroken. Het gebouw wordt vanuit de kortste afstand tot de openbare weg, onbereikbaar. Het looppad van Albert Schweitzerdreef naar het gebouw verdwijnt. Deze ontwikkelingen brengen tevens een waarde vermindering te weeg ten opzichte van onze perceel en het gebouw. Graag willen indieners meedenken over een eventuele	Hartelijk dank voor u positieve reactie. Wij begrijpen dat de aanpassingen gevolgen heeft voor uw situatie en uw zorgen daarover. Inmiddels zijn we met u in overleg over de in uw reactie aangegeven punten en is een eerste voorstel gedaan voor de mogelijke oplossingen. Dit overleg willen wij graag met u voortzetten om te komen tot een goede oplossing voor de toekomstige situatie. Uw suggestie voor het plaatsen van (groene) afscheiding voor de veiligheid kinderen nemen wij over en is verwerkt in het ontwerp.

oplossing voor de genoemde problemen. Naast de door u voorgestelde compensaties, namelijk een stuk grond en financiële middelen, denken wij aan een nieuwe oprit naar het perceel. Daarnaast verzoeken indieners om een verlicht looppad van het gebouw naar Pahud de Mortangesdreef, dit is vooral van belang voor een deel van onze bezoekers die vooral tijdens de avond uren een afzonderlijke in- en uitgang wensen. Tevens denken indieners in de zin van een oplossing aan een betegelde looppad tussen de fietspad en het gebouw aan de noordoosten gevel, ten behoeve van de nooduitgang van naastgelegen pand. Verder, ten behoeve van veiligheid voor onze kinderen, denken wij aan plaatsen van hekwerk op de grens tussen de fietspad en onze perceel. Ten overvloede, zoals eerder is aangegeven, door deze plan verliezen wij een groot aantal parkeerplaatsen. Ter compensatie daarvan en realiseren van nieuwe parkeerplaatsen stelde u ons voor om zowel grond als financiële middelen ter beschikking te stellen. Gezien de omvang van veranderingen en kosten die het met zich meebrengen, zijn indieners van mening dat de door u voorgestelde bedrag onvoldoende is om de gehele kosten te dekken. Resumerend willen indieners graag aangeven dat indieners niet tegen dit plan staan maar maken ons zorgen over de genoemde punten. Graag vragen indieners aandacht voor onze zorgen.	
--	--

38a 59 62 66 69 77 85 86 95 99 139	Het doel van de opwaardering NRU is een betere doorstroming van het verkeer te bevorderen. Daarom verdwijnen de verkeerslichten en wordt het verkeer van de NRU boven of onderlangs het plein geleid. De verwachting is dat hierdoor de verkeersintensiteit in 2030 ongeveer het dubbele zal zijn van nu. Naast de doorstroming van het verkeer moet ook rekening gehouden worden met andere functies, zoals: • Wonen (leefbaarheid) • Veiligheid (voor alle verkeersdeelnemers, dus ook fietsers en voetgangers) • Natuur (Noorderpark, groene verbindingen en waterverbindingen) • Recreatie (Noorderpark) • Cultuurhistorie (Forten en Gageldijk) In het voorstel ligt een versie waarbij de NRU met onderdoorgangen onder de pleinen doorgaat. Er is echter te weinig geld om dit uit te voeren. Er is genoeg geld voor één onderdoorgang. Dat houdt in dat er bij de andere pleinen viaducten (of fly-overs) komen.	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp. U stelt terecht dat de verkeersintensiteit op de NRU in de toekomst zal toenemen. De toename is het gevolg van de verwachte autonome groei van het autoverkeer en de verwachte verkeersaantrekkende werking van de vernieuwde NRU. Bij elkaar opgeteld gaat het om een groei van circa 80%.
38a 59 62 66 69 73a	Er mogen geen fly-overs (of viaducten) worden aangelegd. Bewoners bij een fly-over (viaduct) en verderop in de wijk krijgen veel meer overlast van geluid. Extra stil asfalt aanbrengen zal niet genoeg zijn. Het is niet verantwoord om een plan door te voeren waarbij het voor veel bewoners van Overvecht slechter wordt. Geluidsoverlast leidt tot ernstige	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp en geluid. 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 het geluidonderzoek wordt onderzocht of met aanvullende mitigerende maatregelen de geluidssituatie op zoveel mogelijk plaatsen verbeterd kan worden. Het gaat dan bijvoorbeeld om

77 85 86 99 139	gezondheidsklachten.	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.
38a 59 62 66 73a 77 85 86 94 95 99 139	Eerder werd aangenomen dat fly-overs beter zou zijn voor de luchtkwaliteit. Nu blijkt dat het geen verschil maakt. Daarom is er geen enkele reden om te kiezen voor fly-overs....	U stelt terecht dat de aanleg van een onderdoorgang of een viaduct niet of nauwelijks onderscheidend is voor de luchtkwaliteit. De gemeente heeft, net als de meeste bewoners, een sterke voorkeur voor een weg met drie onderdoorgangen bij de ongelijkvloerse pleinen. Met het nu beschikbare budget kan bij één plein een onderdoorgang aangelegd worden.
38a 59 62 66 73a 77 85 86 94 95 99 139	Bij onderdoorgangen bij de pleinen kunnen voetgangers en fietsers in de open lucht (op ongeveer straathoogte) oversteken. De extra verbindingen tussen Overvecht en de Gageldijk / het Noorderpark hoeven niet via tunnels opgelost te worden en worden daardoor als sociaal veiliger ervaren.	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.
38a 59	De fly-overs (viaducten) zijn hoog (wel drie verdiepingen) en lang (ca 650 m). Aan beide kanten van de verhoging van de	Onze ambitie is om drie onderdoorgangen te realiseren, juist ook vanwege het behoud van het mooie zicht op de Gageldijk en het Noorderpark. Mochten er toch

62 66 73a 77 85 95 99 139	weg wonen mensen dan achter een wal. Dat is geen verbetering en dus niet wenselijk. Dat is niet prettig wonen en niet de reden dat ze ooit in Overvecht zijn komen wonen. Denk u eens in hoe u het zou vinden om tegen een muur aan te kijken vanuit uw raam.	viaducten komen dan heeft dit onvermijdelijk gevolgen voor het uitzicht van verschillende woningen. Wij streven ernaar eventuele viaducten zo goed mogelijk in te passen zodat er niet wordt uitgekeken op een onaantrekkelijke wand.
38a 59 62 66 69 73a 77 85 86 94 95 99 139	Fly-overs (viaducten) belemmeren het zicht op het Noorderpark. Dat is geen verbetering en dus niet wenselijk. Fly-overs versterken de barrièrewerking van de NRU. Het is een doelstelling om die juist te verminderen.	Het is onvermijdelijk dat eventuele viaducten het zicht vanuit Overvecht op het Noorderpark beperken. De oversteekbaarheid van de NRU zal verbeteren, ook in een variant met één onderdoorgang. In het plan is een aantal nieuwe verbindingen opgenomen voor fietsers en voetgangers: bij de Klopdijs, de Zambesidreef, de St Anthoniedijk en tuincentrum Overvecht. Op deze plekken kunnen fietsers en voetgangers de NRU oversteken zonder auto's en verkeerslichten tegen te komen. Het aantal (veilige) verbindingen voor voetgangers neemt toe ten opzichte van de huidige situatie. De bereikbaarheid van het Noorderpark verbetert hierdoor.
38a 59 62 66 77 85 86 94 95	De aanpak van de NRU mag de ontwikkeling van de natuur en recreatie van het Noorderpark niet verstoren.	Met het plan verwachten we ecologische verbindingen tussen het Noorderpark en de groene rand van Overvecht te verbeteren. Straks zijn er extra dwarsverbindingen voor fauna, die over de NRU heen of er onder door lopen. Het leefgebied voor fauna in het Noorderpark wordt daarmee vergroot. Op dezelfde manier verwachten we met het plan het recreatieve gebruik in het Noorderpark te stimuleren.

99 139		
62 66 85 73a 77 94 95 99 139	Een fly-over (viaduct) bij de Klopvaart belemmert de hop-over voor vleermuizen. Daarom mag daar geen fly-over komen.	Er is jaarrond onderzoek gedaan naar de paarverblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden van vleermuizen. Uit het onderzoek blijkt met name dat de gewone dwergvleermuis in grote aantallen voorkomt, en in geringe mate watervleermuis, rosse vleermuis, laatvlieger en ruige dwergvleermuis. Oversteken over de NRU doen de vleermuizen over de gehele lengte van de weg. Alleen ter plaatse van Fort Blauwkapel is een duidelijk overvliegroute van vleermuizen aan te wijzen. Bij de Klopvaart lijkt dit niet het geval te zijn.
38a 59 62 66 77 85 86 94 95 99	De forten rond Overvecht en de Gageldijk zijn van belangrijke cultuurhistorische waarde (Hollandse Waterlinie en unieke poldergebied). Een fly-over (viaduct) bij het Gandhiplein tast dit gebied aan en daarom moet het daar ook worden opgelost met een onderdoorgang.	De vernieuwing van de NRU maakt fysiek geen inbreuk op het erfgoed van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Eventuele viaducten hebben echter wel een negatief effect op de beleving van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. De zorg voor behoud en versterking van het erfgoed is een van de redenen waarom wij drie onderdoorgangen ambiëren. Specifiek voor het Gandhiplein geldt dat ook bij een viaduct de Klopvaart, een belangrijk onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, kan worden hersteld.
38a 62 66 69 77 85 86 95 99	In het voorstel is gekozen voor het Robert Kochplein als er maar één plein verdiept kan worden aangelegd vanwege het beperkte budget. Daarmee worden de bewoners rondom dat plein bevoordeeld. De andere pleinen worden dan verhoogd (fly-overs) en de bewoners daar krijgen dan dat voordeel niet. Voor hen wordt het juist slechter. Dat is een ongelijke behandeling en dus niet te rechtvaardigen. De fly-overs (viaducten) hebben zoveel nadelen dat het beter zou zijn om het project dan uit te stellen totdat er voldoende geld is om	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp.

139	alle pleinen te verdiepen of om gefaseerd aan te leggen.	
38a 59 62 66 69 77 85 86 99 139	De verkeersproblemen mogen zich niet verplaatsen naar de wijk. De opwaardering van de NRU mag niet tot gevolg hebben dat problemen van doorstroming en oversteekbaarheid zich verplaatsen naar de wijkontsluitingswegen Franciscusdreef, Einsteindreef, Moldaudreef en Darwindreef of elders in de wijk. Als er aanpassingen in de wijk nodig zijn, moet de gemeente ervoor zorgen dat die uitgevoerd zijn voordat de opwaardering NRU gereed is. Dit mag niet ten koste gaan van het budget om de NRU kwalitatief goed op te waarderen.	Om een beeld te krijgen of er na de vernieuwing van de NRU verkeersproblemen ontstaan in de wijk, 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. Uitzondering hierop is de kruising Einsteindreef, Oranjerivierdreef en Humberdreef. Op deze kruising is een kleine aanpassing nodig om de cyclustijd acceptabel te houden. Het gaat concreet om het aanpassen van de rijstrookindeling van de Humberdreef binnen het bestaande asfalt. Zie ook de algemene beantwoording over de aanpassing van de aansluiting van de Moldaudreef.
38a 59 62 66 77 85 86 99 139	De Moldaudreef wordt een halve aansluiting. Het is goed dat de Moldaudreef, al is het beperkt, aangesloten blijft op de Albert Schweitzerdreef. Als de Moldaudreef afgekoppeld zou worden, zou dit veel meer verkeer tot gevolg hebben op de Einsteindreef. Nu wordt de pijn van onvermijdelijk verkeer in de wijk beter in Overvecht verdeeld. Het is wel wenselijk dat nog aanvullende maatregelen worden uitgevoerd om te voorkomen dat het binnen de wijk onveiliger wordt. Te denken valt aan de kruisingen op de Moldaudreef, oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers en veilige fietspaden en stroken. Dit mag niet ten koste gaan van het budget om de NRU kwalitatief goed op te waarderen.	Zie de algemene beantwoording over de aanpassing van de aansluiting van de Moldaudreef.
38a 59 62 66 69	Er is nu te weinig geld. Extra sparen en dan de gehele NRU verdiept aanleggen of de pleinen gefaseerd met onderdoorgangen aanleggen zijn opties. Dan zal de doorstroming van het verkeer niet direct verbeteren, maar dan heeft Overvecht later een veel betere oplossing. Doe nu	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp.

77 85 86 94 95 99 139	niets wat straks hersteld moet worden. Dat duurt langer en kost aanzienlijk meer.	
38a 59 62 66 73a 69 77 85 86 94 95 99 139	Elders wordt wel geïnvesteerd in verdiepte aanleg vanwege de leefbaarheid van de omwonenden. Zie bijvoorbeeld de A9 bij Amstelveen, de A10 bij Amsterdam en de A2 bij Leidsche Rijn, de A27 bij Amelisweerd (14 baans). Dan moet een verdiepte aanleg ook kunnen bij Overvecht.	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.
38a 59 62 66 77 8 94 95 99 139	Niet opwaarderen is ook een 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.

38a 59 62 66 77 85 86 94 95 99	In het plan is te weinig beschreven wat wordt gedaan om de veiligheid bij de oversteken van fietsers en voetgangers te garanderen.	In het plan is een aantal nieuwe verbindingen opgenomen voor fietsers en voetgangers: bij de Klopdiijk, de Zambesidreef, de St Anthoniedijk en tuincentrum Overvecht. Op deze plekken kunnen fietsers en voetgangers de NRU oversteken zonder auto's en verkeerslichten tegen te komen. Het aantal (veilige) verbindingen voor voetgangers neemt toe ten opzichte van de huidige situatie. De bereikbaarheid van het Noorderpark verbetert hierdoor.
38a 59 62 66 77 85 94 95 99 139	In het plan is te weinig beschreven wat de mogelijke extra maatregelen (mitigerende maatregelen) worden.	Uit uw reactie kunnen wij niet opmaken wat voor soort extra maatregelen u bedoelt. In het milieueffectrapport dat tegelijkertijd met het ontwerp bestemmingsplan ter visie wordt gelegd, staat beschreven voor welke aspecten (geluid, ecologie, water, enz.) mitigerende maatregelen worden genomen.
38a 59 62 66 77 85 86 94 95 99	Indieners willen aanvullend kunnen reageren als straks een Milieu Effect Rapportage (MER) beschikbaar is en als de gemeente haar plannen voor de NRU op grond van de inspraakreacties wijzigt.	Het milieueffectrapport wordt tegelijkertijd met het ontwerp bestemmingsplan ter visie gelegd worden. Hierop kunnen zienswijzen worden ingediend. In zowel het milieueffectrapport als het bestemmingsplan worden relevante vragen uit de inspraakreacties verwerkt.

139		
99	Het is in indieners situatie met name een bezwaar dat mijn wijkdeel bij onverdiepte pleinen en/of fly-overs blijvend belaagd wordt met veel geluidsoverlast ('s nachts vooral vrachtauto's) en slechte luchtkwaliteit.	Zie de algemene beantwoording over geluid en lucht.
99a	– Welke eisen stelt de gemeente aan de breedte van de toekomstige fietspaden op de vernieuwde NRU? Indieners vraag komt voort uit het feit dat zowel fietsers als berijders van brommers/scooters en scootmobiel via deze fietspaden hun bestemming wensen te bereiken.	Voor (brom)fietspaden met verkeer in twee richtingen houden we zoveel mogelijk de hiervoor aanbevolen breedte van circa 4 meter aan. In de volgende planfase zullen we de fietspaden verder uitwerken, zodat duidelijk wordt welke fietspaden vrij zullen zijn van bromfietsers en in welke gevallen sprake is van gecombineerd gebruik door fietsers en bromfietsers.
100	Graag maken indieners gebruik van de inspraakmogelijkheid op het programma van eisen en het eerste ontwerp voor de Noordelijke Randweg Utrecht. Deze drie organisaties hebben in dit geval een identiek belang, namelijk het scheppen en bewaken van goede omstandigheden op de huidige locatie. Reden tot blijdschap ... Het eerste ontwerp biedt een aantal oplossingen waar we heel blij mee zijn. Door het verlaagd aanleggen van het Robert Kochplein verwachten we minder geluidshinder. Dit laat onverlet dat wij de gemeente oproepen de groei van het autoverkeer af te remmen. Net als de bewoners van de wijken langs de grote verkeersaders hebben indieners en andere recreanten in het gebied last van verkeerslawaaï, fijnstof en drukte. Indieners weten dat de NRU onmisbaar is, ook voor ons, maar pleiten voor zoveel mogelijk bevordering van gezonde vormen van vervoer.	Om de groeiende verkeersstromen in en rond Utrecht in goede banen te leiden en de kwaliteit van leven te verhogen, zien wij primair een rol voor lopen, fietsen, openbaar vervoer en schone vervoersmiddelen. De auto houdt echter een belangrijke rol in de regionale bereikbaarheid voor reizen waarvoor lopen, fietsen en openbaar vervoer geen aantrekkelijk alternatief vormen. Door de ruimtelijke verdichting van de stad is er geen ruimte om het autoverkeer in de stad te laten groeien. Daarom nemen we maatregelen om te zorgen dat autoverkeer zonder herkomst of bestemming in de stad, gaat rijden via de Ring. Ook moet autoverkeer naar de stad zo lang mogelijk blijven rijden via de Ring, om alleen het laatste stukje door de stad te rijden (rijden via de juiste invalroute). Zo worden zo min mogelijk mensen blootgesteld aan geluid, stank en onveiligheid als gevolg van druk autoverkeer. De vernieuwing van de NRU speelt hierin een belangrijke rol.

100	De gebruikers van de 140 tuinen, totaal meer dan 200 mensen, komen voornamelijk per auto en met de fiets. Door de aanleg, ongeveer ter hoogte van onze huidige entree, van een nieuwe langzaam verkeer oversteek blijft de omweg door het vervallen van de oversteek vanuit de Moldaudreef gelukkig beperkt voor de voetgangers, fietsers en scootmobielen vanuit Overvecht, waar veel van onze leden wonen. Wij willen graag onderstrepen dat zo'n oversteek op maaiveld nabij ons complex voor ons essentieel is. De bereikbaarheid van de volkstuinten voor autoverkeer, van belang voor de aan- en afvoer van materialen, gereedschappen en afval, lijkt op lange termijn acceptabel, door het handhaven van de afslag rechtsaf op de Moldaudreef in combinatie met een ontsluiting voor lokaal verkeer bovenop het verlaagde Kochplein.	Wij delen uw mening over het belang van de nieuwe oversteekmogelijkheid voor fietsers en voetgangers ter hoogte van het volkstuintencomplex.
100	Ook over het proces tot nog toe zijn we tevreden. Vertegenwoordigers van onze vereniging hebben goed contact met de omgevingsmanager mevrouw Van Wely. Zij is op de hoogte van de zorgen die we natuurlijk wel degelijk hebben. Deze inspraakreactie is dan ook bedoeld om deze zorgen formeel te uiten door ze op schrift te stellen.	Dat is goed om te lezen.
100	Onze redenen tot zorg Er zijn voor ons twee redenen tot zorg. Ten eerste de aansluiting van de lokale verkeersroute vanuit het Kochplein op de huidige Gageldijk en de nieuwe langzaam verkeer oversteek, ter hoogte van de entree van het volkstuintpark. Of zoals uit de tekening blijkt vrijwel op de entree van het terrein. Dit lijkt ten koste te gaan van een deel van het voorterrein, met daarin een of twee duikers, paden, een parkeerplaats, een toegangshek en een	We zullen de verdere uitwerking van dit gedeelte van de Gageldijk in afstemming met belanghebbenden, waaronder de gebruikers van het volkstuintencomplex, ter hand nemen. Voor deze uitwerking en afstemming gaan we uit van het behouden waar mogelijk en zo nodig herstellen van de bestaande functies en faciliteiten op het voorterrein van de volkstuintvereniging. Hierbij ontstaat er recht op een schadeloosstelling waarmee de belanghebbende partij(en) de aanleg van vervangende voorzieningen kan bekostigen.

	drinkwaterleiding/tappunt. Wellicht wordt nog meer aangetast maar dat kunnen indieners op basis van de huidige plattegrond niet beoordelen. Indieners gaan er vanuit dat aanleg van vervangende voorzieningen volledig vergoed wordt door de projectorganisatie NRU. Maar indieners vragen vriendelijk de detaillering nog eens goed te bekijken om waar nodig mogelijk onnodige schade, overlast en gemeenschapsgeld te sparen. Indieners zijn graag bereid hierover met de gemeente in overleg te gaan. Indieners zijn sinds enige tijd voornemens een toiletgebouw te realiseren. Wellicht kan direct worden gezien of deze wens bij de herstructurering kan worden meegenomen.	
100	De tweede reden tot zorg zijn de werkzaamheden zelf. Die zullen naar verwachting langdurig en ingrijpend zijn. Indieners begrijpen dat iedere ingreep hinder met zich meebrengt, maar het is voor hen van groot belang dat tijdens de hele looptijd van het project het terrein bruikbaar, bereikbaar en afsluitbaar blijft. Als hieraan niet wordt voldaan, zullen leden afhaken en dreigt er een risico van leegstand en achteruitgang. Indieners verzoeken de gemeente al in het huidige programma van eisen betere garanties op deze punten te bieden.	Wij begrijpen uw zorg. In de volgende fase werken we de fasering van de werkzaamheden uit en formuleren we eisen waar de aannemer in de uitvoering aan moet voldoen. We betrekken hier direct belanghebbenden bij.
100	Indieners hechten zeer aan regelmatig contact met de uitvoerende partijen zodat zij actueel en rechtstreeks geïnformeerd blijven.	Wij zullen de uitvoerende partij eisen meegeven ten aanzien van het informeren van de omgeving tijdens de werkzaamheden.
101 120	In uw brief van 24 oktober 2017 stelt de gemeente Utrecht de gemeente Stichtse Vecht indieners in de gelegenheid te reageren op het	

	Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp (IPvE-FO) van de opwaardering van de Noordelijke Rondweg Utrecht (NRU). Graag maken wij van deze gelegenheid gebruik. Allereerst willen complimenteren met de inzichtelijke wijze waarop de plannen zijn gepresenteerd en de zorgvuldigheid van het proces tot dusver. Omdat de verschillende varianten van de vernieuwde NRU tussen de A27 en het Gandhiplein niet of nauwelijks van invloed zijn op de verkeersintensiteiten op het vervolgtraject, de Zuilense Ring, blijft onze reactie beperkt tot de gevolgen van de opwaardering van de NRU voor het invloedsgebied. Bij deze beoordeling hebben wij onze reactie van 27 januari 2009 op de Startnotitie Pakketstudie Ring Utrecht als toetsingskader aangehouden. Deze reactie luidde als volgt: Wij verlenen onze medewerking aan de opwaardering van de NRU, mits wordt voldaan aan de volgende voorwaarden: 1. Er mag geen sprake zijn van <i>toename</i> van geluidshinder of luchtverontreiniging; 2. De upgrading van de NRU mag niet leiden tot aantasting van de waarden van de polder Buitenweg; 3. Er mag geen sprake zijn van toename van	
--	--	--

	sluIPvErkeer.	
101 120	Ad 1: Er mag geen sprake zijn van toename van geluidshinder. Het verkeersonderzoek in het IPvE beperkt zich tot het opnieuw in te richten deel van de NRU. Hier is sprake van een forse verkeerstoename. De gevolgen van het extra verkeer op het vervolgtraject (Zuilense Ring richting A2) moeten nog inzichtelijk gemaakt worden. Wij gaan ervan uit dat dit in de Milieu-effectrapportage (MER) gebeurt, die volgens planning medio volgend jaar wordt opgesteld. Wij zullen daarbij ook specifiek kijken naar de toename van het vrachtverkeer op de noordelijke tak van de Ring Utrecht; de Zuilense Ring Naar inschatting van de Omgevingsdienst regio Utrecht zijn op het vervolgtraject zeker reconstructie effecten te verwachten (meer dan 1,5 dB toename). Dit staat lijnrecht tegenover onze voorwaarde van 27 januari 2009 dat van toename van geluidshinder geen sprake mag zijn. In onze bijgevoegde brief van 16 november 2017 hebben wij Gedeputeerde Staten van Utrecht met oog hierop verzocht op de Zuilense Ring een maximum snelheid in te voeren van 80 km/uur, waarbij de handhaving geschiedt middels trajectcontrole en bij groot onderhoud hetzelfde	In het kader van het IPvE is inderdaad alleen onderzoek verricht ten behoeve van de onderscheidende elementen (ter plaatse van de NRU dus). Uw aanname is juist dat de effecten op de omgeving alsmede de aansluitende wegen worden onderzocht in het kader van het MER en of het bestemmingsplan. Aan de Zuilense Ring vinden geen fysieke wijzigingen plaats, afgezien van een klein deel ten westen van het Gandhiplein. In het kader van het bestemmingsplan en het MER zullen we berekenen welk effect de toename van het verkeer op de (niet fysiek te wijzigen) Zuilense Ring heeft op het geluid. Maatregelen die effectief zijn in het wegnemen van een toename van de geluidbelasting zijn: het verlagen van de snelheid op de Zuilense Ring naar 80 km/uur of het toepassen van een stil(ler) wegdek. De Zuilense Ring is, zoals u weet, een provinciale weg. De gemeente Utrecht is niet bevoegd om aanpassingen te doen aan de Zuilense Ring. Wij ondersteunen het verzoek van Stichtse Vecht aan de provincie hierover.

	geluidsreducerende asfalt toe te passen als ook u bij de vernieuwing van de NRU voornemens bent aan te brengen. Eerder waren met dezelfde strekking daartoe door de gemeenteraad van Stichtse Vecht een drietal moties aangenomen. Ook deze moties zijn als bijlage toegevoegd. Wij hopen – en gaan daar ook van uit – dat u ons verzoek aan GS ondersteunt. Voor het Gandhiplein wordt ten aanzien van het geluid een positief beeld geschetst. Zowel bij de variant met een tunnel als met een viaduct verbetert (in zijn algemeenheid) de situatie rond het Gandhiplein. Wel scoort de variant met tunnel beter dan de variant met een viaduct. Dit pleit voor de aanleg voor een tunnel.	
101 120	• <i>Kanttekeningen verkeersonderzoek</i> Wij plaatsen een aantal kanttekeningen bij het verkeersonderzoek: De voorgestelde akoestische verbetering is (waarschijnlijk) het gevolg van de keuze van stil asfalt. U kiest voor het meest stille asfalt dat nu op de markt is, maar wij vragen ons af of dit een reële optie is en of dit overal wordt/kan worden toegepast;	Inderdaad is de belangrijkste beperkende maatregel die wordt getroffen het toepassen van de best beschikbare techniek in stil asfalt (DZOAB fijn – Cwegdek zie Infomil). Voor het bestemmingsplan wordt onderzoek uitgevoerd naar aanvullende mitigerende maatregelen. De keuze voor eventuele geluidschermen wordt gemaakt in het kader van het bestemmingsplan. Net als de beantwoording van de vraag of het streven van een verbetering van de geluidssituatie wordt bewerkstelligd.
101 120	Als beoordelingscriterium voor de varianten is onder andere het aantal woningen met een geluidbelasting hoger dan 60 dB gehanteerd. In	In het Keuzedocument Tracévarianten zijn de onderzochte tracévarianten gescoord op het criterium <i>Aantallen woningen in geluidklassen van 60 dB</i> (paragraaf 5.2.4.). De score is aangegeven met een –, 0 of +. In het bestemmingsplan en het

	dit aantal woningen wordt geen inzicht gegeven. Dit is wel van belang om een goede afweging te maken.	milieuraapport worden alle details van de geluidsonderzoeken weergegeven, met daarin de absolute aantallen van woningen in een bepaalde geluidklasse.
101 120	Op het aan te passen onderliggend wegennet wordt 'MODUS'-asfalt toegepast. Wat zijn de geluidseffecten hiervan? In het IPvE wordt gesteld dat op de op- en afritten 'MODUS'-asfalt wordt toegepast, of een minimaal akoestisch gelijkwaardig wegdek. MODUS is een door Utrecht ontwikkeld asfalttype, waarvan ooit bepaald is dat geluidreductie circa 2 dB bedraagt. MODUS'-asfalt staat echter niet in de Cwegdek lijst die bij de MER gehanteerd moet worden. Hierover vragen wij meer helderheid. De toepassing van 'MODUS'-asfalt is benoemd als een uitgangspunt en niet als eis.	Op de op- en afritten wordt Modus toegepast wat een reductie heeft van circa 1.5 dB (zie Infomil voor de Cwegdek) bij 50 tot 60 km/uur hetgeen representatief is op de op- en afrit. De mate van geluidsreducerende werking van een type asfalt wordt bepaald aan de hand van geluidmetingen volgens een voorgeschreven meetmethode. Als deze metingen worden goedgekeurd, plaatst Infomil de wegdekcorrecties op hun site. Vanaf dat moment kunnen deze geijkte gegevens gebruikt worden bij geluidsonderzoek. De onderbouwing waar u naar vraagt zit in de bepalingsmethode Cwegdek, derhalve zal geen nadere onderbouwing in het kader van het MER nodig zijn.
101 120	In paragraaf 2.4 van het IPvE wordt als criterium gesteld, dat verergering van de geluidhinder voorkomen moet worden en dat moet worden gestreefd naar een verbetering van de referentiesituatie (2020). Hierbij worden toe- en afnames echter gesaldeerd.	We vergelijken de varianten als totaal en niet per woning. Wel is bij de beoordeling een lokale verslechtering zwaarder mee geteld dan een verbetering.
101 120	Als uitgangspunt –wederom geen eis– wordt op de doorgaande rijbanen het geluidsreducerend effect minimaal dat gelijkwaardig is aan dubbellaags ZOAB Fijn bij 80 km/uur. Wederom	Dit toe te passen asfalt is nadrukkelijk bedoeld als een eis. Een afwijkend product is toegestaan, mits de geluidsreducerende werking minimaal gelijkwaardig is aan dubbellaags ZOAB fijn bij 80 km/uur.

	geen eis. Het geluidsreducerende effect van dit asfalt is nogal ambitieus. Ten behoeve van de MER zal dit nader onderbouwd moeten worden.	Inderdaad is het toepassen van de best beschikbare techniek in stil asfalt (DZOAB fijn – voor de akoestische werking via de Cwegdek zie Infomil) het uitgangspunt. De mate van geluidsreducerende werking van een type asfalt wordt bepaald aan de hand van geluidmetingen volgens een voorgeschreven meetmethode. Als deze metingen worden goedgekeurd, plaatst Infomil de wegdekcorrecties op hun site. Vanaf dat moment kunnen deze geijkte gegevens gebruikt worden bij geluidsonderzoek. De onderbouwing waar u naar vraagt zit in de bepalingmethode Cwegdek, derhalve zal geen nadere onderbouwing in het kader van het MER nodig zijn.
101 120	Aanvullend wordt als uitgangspunt voor de geluidsreductie gesteld: Indien deze maatregel niet of niet permanent voldoende effect heeft, dan zullen geluidafschermende maatregelen (geluidschermen en/of diffractoren) worden toegevoegd. De effecten van diffractoren zijn nog in onderzoek. Deze zijn nog niet in het Reken- en meetvoorschrift opgenomen. Voor geluidschermen wordt een optie geboden om deze onder een hellingshoek te plaatsen. Hiermee wordt gesteld dat deze absorberend zijn. Dit is maar ten dele waar. Bij bepaalde meteorologische omstandigheden zal het gereflecteerde geluid verder in de omgeving alsnog een nadelig effect opleveren. Eventuele schermen moeten daarom altijd met absorberend materiaal worden bekleed.	Om te voorkomen dat er onnodige reflecties ontstaan is het uitgangspunt voor eventuele geluidschermen dat er absorberende geluidsschermen worden toegepast of schermen onder een dermate hellingshoek dat deze gelijkwaardig zijn aan absorberende schermen. Dit zal middels nader onderzoek, conform het Reken- en Meetvoorschrift, aangetoond moeten worden. De mogelijkheid om nieuwe technische ontwikkelingen zoals diffractoren toe te kunnen passen worden in deze fase juist niet uitgesloten. Wij zijn ons bewust dat deze nog niet zijn geïmplementeerd in het Reken- en Meetvoorschrift. Hier wordt door o.a. TNO momenteel mede aan de hand van recent uitgevoerde praktijkmetingen wel heel hard aan gewerkt.
101 120	Volgens de tabel op pagina 43 van het IPvE is in variant 2d3 het aantal ernstig gehinderden fors hoger dan in de referentievariant (en	Inderdaad staat er in de tabel op pagina 43 een fout. Het aantal ernstig gehinderden moet bij variant 2d3 284 zijn. Bij alle varianten neemt het aantal Gehinderden en Ernstig gehinderden af t.o.v. de referentiesituatie.

	zelfs gelijk aan het aantal gehinderden). Uit de bijlagen blijkt dat dit waarschijnlijk een fout is. Dit is wel de variant waar alleen het Gandhiplein is verhoogd. Ervan uitgaande dat dit een fout is, stelt u dat in alle varianten het aantal gehinderden en ernstig gehinderden afneemt. Uit de stukken wordt niet duidelijk of deze conclusie klopt.	
101 120	Er worden vier criteria genoemd waaraan de effecten van de varianten worden beoordeeld: percentage gehinderden, percentage ernstig gehinderden, stand still-ambitie en aantal woningen boven de 60 dB. Omdat er geen geluidbelastingen worden gepresenteerd (alleen toe- en afnames) kunnen we de uitkomsten niet controleren. Het lijkt inderdaad beter te worden ten opzichte van de referentiesituatie. De status van het aantal woningen boven 60 dB wordt echter niet benoemd.	In het Keuzedocument Tracévarianten zijn de onderzochte tracévarianten gescoord op de vier criteria waar u naar verwijst (paragraaf 5.2.4.). De score is aangegeven met een -, 0 of +. In het bestemmingsplan en het milieuraapport en het onderliggende geluidrapport worden alle details van de geluidsonderzoeken weergegeven, met daarin de absolute aantallen van (ernstig) gehinderden en woningen in een bepaalde geluidklasse.
101 120	Ad 1: Er mag geen sprake zijn van toename van luchtvervuiling <i>a. In 2025 rijdt het overgrote deel van het verkeer nog op conventionele brandstoffen</i> In paragraaf 4.4. van het IPvE geeft u aan dat overall langs de NRU en bij alle varianten sprake is van (aanzienlijke) verbetering van de luchtkwaliteit, dit ondanks de extra uitstoot als gevolg van de toename verkeer. U geeft daarbij aan dat dat komt omdat de verbetering van de luchtkwaliteit als gevolg van de autonome	In de berekeningen gaan we uit van de achtergrondconcentraties die het Rijk jaarlijks vaststelt. Op basis van deze achtergrondconcentraties en de verwachte verkeersintensiteiten volgt dat de luchtkwaliteit als gevolg van de autonome verschoning van het verkeer de komende jaren beter wordt. Door de verkeersaantrekkende werking van de vernieuwing NRU wordt een klein deel van de autonome verschoning teniet gedaan. Ten opzichte van de huidige situatie in 2017 nemen de concentraties stikstofdioxide in de plansituatie in 2030 met ruim 40% af en de concentraties fijnstof met respectievelijk 15% voor PM₁₀ en 23% voor PM_{2,5}.

	ontwikkelingen groter is dan de extra uitstoot door het verkeer op de NRU. Hopelijk geldt deze redenering voor het jaar 2035 of 2040 maar het is niet realistisch aan te nemen dat deze nogal ambitieuze uitleg al voor het jaar 2025 gegeven kan worden. De verkeerstoename op de Zuilense Ring zal ten gevolge van de opwaardering van de NRU ca. 16% bedragen. Het is zeer aannemelijk dat deze toename direct bij de ingebruikneming van de vernieuwde NRU in 2025 zal plaatsvinden. In dat jaar zal het overgrote deel van het verkeer (helaas) nog op conventionele brandstoffen rijden.	Voor roet (EC) nemen de concentraties van 2017 naar 2030 af met meer dan 50%. In deze berekeningen wordt er overigens niet vanuit gegaan dat het verkeer in 2030 Zero Emission zal zijn, maar wordt wel uitgegaan van schonere auto's en dus lagere emissies dan van het huidige wagenpark. Ook in het verwachte jaar van ingebruikname van de NRU zal de verwachte autonome verschoning van het wagenpark ervoor zorgen dat de luchtkwaliteit ten opzichte van 2017 verbetert. Het effect van het extra verkeer op de Zuilense Ring op de luchtkwaliteit zal worden onderzocht in het kader van het bestemmingsplan.
101 120	<i>b. De Zuilense Ring wordt interessant voor het vrachtverkeer</i> Een belangrijk aandachtspunt daarbij is dat, wanneer de knelpunten in de NRU zijn weggenomen, vele vrachtwagenchauffeurs deze route zullen verkiezen boven de route via de A27 en A12. Helaas is de stremming van de Leidsche Rijntunnel voor het verkeer op de A2 vanuit Amsterdam naar het zuiden meer regel dan uitzondering geworden. Vele automobilisten kiezen dan voor de N230. Deze extra motorvoertuigen zijn niet in de berekeningen van het gehanteerde verkeersmodel meegenomen. Wij verzoeken u in de MER dan ook een doorrekening van het verkeersmodel op te nemen, waarin de Leidsche Rijntunnel is geblokkeerd.	De luchtberekeningen in het kader van het bestemmingsplan worden uitgevoerd op basis van verkeersintensiteiten en verkeerssamenstelling, zoals berekend met het vigerende verkeersmodel. In deze verkeersintensiteiten zit extra vrachtverkeer over de Zuilense Ring en NRU als gevolg van de verkeersaantrekkende werking van een betere doorstroming op de NRU. Het verkeersmodel houdt geen rekening met de gevolgen van tunneldosering op de A2 of andersoortige incidenten. Gemeente Stichtse Vecht heeft correspondentie gehad met het ministerie over de tunneldosering. Het antwoord daarop gaf opening tot gesprek, daarom zijn we nu gezamenlijk in overleg met het ministerie over tunneldosering en blijven we aandringen op verbetering.
101	<i>c. Alleen een verlaging van de snelheid kan toename</i>	Zie hiervoor onze opmerkingen over de berekeningen van de luchtkwaliteit t.b.v. het

120	<i>van luchtkwaliteit "compenseren".</i> Ook hier zien wij dat alleen een verlaging van de maximum snelheid op het gehele traject van de N230 naar 80 km/uur ervoor kan zorgen dat aan onze "eis" dat de opwaardering van de NRU niet mag leiden tot extra luchtvervuiling langs de Zuilense Ring kan worden voldaan. Wij missen overigens langs de Zuilense Ring meetpunten, waaraan de huidige situatie kan worden getoetst. Wij verzoeken u dan het meetnetwerk van de gemeente Utrecht in die zin uit te breiden.	bestemmingsplan, waarin ook de Zuilense Ring zal worden meegenomen. De gemeente Utrecht heeft een luchtmeetnet, waarin geen punten langs de Zuilense Ring liggen. De Zuilense Ring ligt namelijk niet op het grondgebied van gemeente Utrecht. Overigens vormen de metingen in het luchtmeetnet van de gemeente Utrecht geen juridische basis om de luchtkwaliteit te toetsen (zie de rapportage http://ibabsonline.eu/LijstDetails.aspx?site=Utrecht&ListId=41b35454-6329-4f11-b803-d7e5a6141085&ReportId=31567b82-03fd-4833-9401-2270e0e8ad6b&EntryId=f576f990-0a3c-463d-a3e5-8501120d9fe5&searchtext=).
101 120	<i>d. Voor de keuze tunnel of viaduct bij het Gandhiplein is luchtvervuiling geen criterium</i> Uit berekeningen van de Omgevingsdienst regio Utrecht blijkt dat een tunnel bij het Gandhiplein een klein negatief effect heeft op de luchtkwaliteit: de concentraties bij de tunnelmonden van fijnstof en stikstofdioxide nemen lokaal toe. Volgens de Omgevingsdienst is er echter op een afstand van circa 100 meter van de tunnelmond geen merkbaar effect meer op de concentraties fijnstof en stikstofdioxide ten opzichte van een fly-over bij het Gandhiplein. Luchtvervuiling speelt voor ons in de keuze voor een viaduct of tunnel bij het Gandhiplein dan ook geen rol.	De berekeningen zoals die door de gemeente Utrecht zijn uitgevoerd bevestigen dat het verschil tussen een viaduct en een onderdoorgang voor de luchtkwaliteit gering is en niet onderscheidend voor de keuze van viaduct of onderdoorgang.

101 120	Ad 2: De upgradering van de NRU mag niet leiden tot aantasting van de waarden van de polder Buitenweg Los van de te verwachten geluidstoename, leidt voor zover wij dat nu kunnen beoordelen de opwaardering van de NRU niet tot aantasting van de waarden van de polder Buitenweg. Voor de te volgen MER-procedure wijzen wij u wel op de consequenties van de opwaardering voor de aanwezigheid van het Nationale Natuur Netwerk op ca. 1.300 meter afstand van het Gandhiplein. Een viaduct ter plaatse zal qua geluid een hoger uitstralingseffect hebben dan een tunnel. Dit pleit tot de aanleg van een tunnel bij het Gandhiplein.	De effecten op de nabijgelegen natuurgebieden worden meegenomen in het MER. Daarbij wordt ook gekeken naar het Nationaal Natuur Netwerk. Hierbij worden ook de geluidseffecten betrokken.
101 120	<i>e. Cultuurhistorische waarden fort de Gagel</i> Wij hebben, bij beoordeling van de waarden voor de polder Buitenweg ook getoetst in hoeverre een tunnel of viaduct bij het Gandhiplein de cultuurhistorische waarden van fort de Gagel, deel, uitmakend van de Hollandse Waterlinie beïnvloedt. Wij concluderen dat noch bij een tunnel, noch bij een viaduct het vrije schutsveld ten noorden van het fort niet wordt doorbroken. Het zicht vanaf de polder Buitenweg op het fort wordt nu ook al verstoord. Een tunnel of viaduct brengt daar geen verbetering in. Wel zien wij bij een tunnel meer kansen om de historische Klopvaart beter	Bij zowel een onderdoorgang als een viaduct wordt de structuur van de Klopvaart hersteld. Dit is een verbetering ten opzichte van de bestaande situatie waarin de Klopvaart doorbroken is. In allebei de gevallen is er een positief effect. Bij een onderdoorgang is dit positief effect groter.

	zichtbaar te maken. Uit cultuurhistorisch oogpunt heeft een tunnel ter plaatse van het Gandhiplein dan ook onze voorkeur.	
101 120	Ad 3: Er mag geen sprake zijn van toename van sluiPvErkeer. Door de opwaardering van de NRU wordt de doorstroming bevorderd. In beginsel leidt dit tot minder sluiPvErkeer. Een randvoorwaarde is wel dat het verkeer dan ook op de gehele N230 blijft rijden. Van groot belang is dan ook dat het belangrijkste knelpunt hierin, de aansluiting van de N230 met de A2 wordt weggenomen. Wij kijken dan ook naar de plannen die hiervoor momenteel door de provincie Utrecht in samenwerking met Rijkswaterstaat worden uitgewerkt. Belemmering van de doorstroming op de N230 heeft effect op diverse locaties in Stichtse Vecht. <i>f. Verkeer vanuit Maarssenbroek richting 's-Hertogenbosch via de Atoomweg</i> Uit het onderzoek naar de verbetering van de aansluiting N230-A2 is als "no regret maatregel" naar voren gekomen, dat de doorstroming bij de voorgenoemde aansluiting in de ochtendspits in belangrijke mate positief wordt beïnvloed, wanneer het verkeer vanuit Maarssenbroek richting 's-Hertogenbosch via de Atoomweg en het Lageweideviaduct naar de A2 wordt geleid. Dit verkeer hoeft dan niet meer	In 2017 heeft bestuurlijk overleg plaatsgevonden over uw suggestie voor een alternatieve route via de Atoomweg. Op basis van een uitgewerkt voorstel zijn wij bereid het gesprek met u aan te gaan over de voor- en nadelen van de voorgestelde route.

	de gevaarlijke en gecompliceerde bewegingen over de N230 te maken. Wij vragen u medewerking om deze alternatieve route voor het verkeer vanuit Maarssenbroek over het grondgebied van de gemeente Utrecht te faciliteren.	
102	Indieners algemene uitgangspunt is, dat de omgeving van de NRU leefbaar moet blijven, wat inhoudt dat de luchtkwaliteit minimaal aan de EU-normen moet voldoen, en zo gauw mogelijk ook aan die van de WHO. De geluidsoverlast heeft nu al een kritisch niveau bereikt, en zou zeker niet mogen toenemen. In 2014 heeft de gemeente aan DROOM toegezegd dat beide zaken niet zouden verslechteren bij de opwaardering, maar eerder zelfs beter zouden worden.	Zie de algemene beantwoording over geluid en lucht.
102	Indiener is gelukkig met de keuze voor 2 X 2 banen voorzien van stil asfalt en max. 80 km per uur, maar niet met de fly-overs: deze veroorzaken door hun hoogte meer geluidshinder in de wijk en in het Noorderpark. Daarom is indiener een sterk voorstander van verdiepte rotondes, zo mogelijk verdiepte wegen tussen de rotondes en in ieder geval van geluidsschermen voor verkeer op maaiboogte, dit laatste in overleg met aanwonenden.	Zie de algemene beantwoording over het ontwerp.
102	Als de weg er eenmaal ligt, moet ervoor gezorgd worden dat de schadelijke gevolgen beperkt blijven: * regelmatige controle van de luchtkwaliteit en de geluidshinder, waarbij de resultaten openbaar zijn en maatregelen worden genomen bij overschrijding; * het stille asfalt moet tijdig worden vernieuwd, zodra het zijn geluiddempende werking verliest;	De verkeersintensiteiten op de NRU zullen worden gemonitord, op basis waarvan ook de luchtkwaliteit kan worden beoordeeld. Momenteel vindt een jaarlijkse monitoring plaats met behulp van de Monitoringstool (zie www.nsl-monitoring.nl). Het is onzeker of het ministerie van Infrastructuur en Water dit rekeninstrument in de toekomst jaarlijks blijft actualiseren. Als dat het geval is, dan kan de gemeente jaarlijks de luchtkwaliteit op de NRU berekenen.

	* de maximum snelheid moet strikt worden gehandhaafd; * controle op mogelijke trillingsschade aan de huizen door zwaarder en frequenter verkeer.	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. U stelt terecht dat het asfalt tijdig vernieuwd moet worden met het oog op de geluidreductie. De gemeente is zich hiervan bewust en zal hier voldoende geld voor reserveren. Op dit moment is er geen aanleiding om (in de toekomst) controle uit te voeren op schade aan huizen als gevolg van zwaarder verkeer. Dit is dan ook niet voorzien.
103	Indieners stellen de bewonersbelangen centraal. Indieners zijn allen lid van de adviesgroep van de planstudie NRU. In tussentijdse informatiebijeenkomsten zijn geïnteresseerde bewoners en belanghebbenden uit de achterban van indieners geïnformeerd en geraadpleegd.	Wij waarderen uw actieve inbreng in het project en de manier waarop de achterban wordt geïnformeerd.
103	Het doel van de aanpassing NRU is een betere doorstroming van het verkeer. Daarom verdwijnen de verkeerslichten en wordt het verkeer van de NRU boven of onderlangs de verkeerspleinen geleid. De verwachting is dat hierdoor de verkeersintensiteit in 2030 ongeveer het dubbele zal zijn van nu. Naast de doorstroming van het verkeer moet ook rekening gehouden worden met andere functies, zoals: a. Wonen (leefbaarheid en gezondheid) b. Veiligheid (voor alle verkeersdeelnemers: automobilisten én fietsers én voetgangers) c. Natuur (Noorderpark, groene verbindingen en waterverbindingen) d. Recreatie (Noorderpark) e. Cultuurhistorie (Forten en Gageldijk)	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp.

	In het voorstel IPvE en FO ligt een variant waarbij de NRU met onderdoorgangen onder de verkeerspleinen doorgaat. Deze scoort het hoogst op alle aspecten. Er is echter te weinig geld om dit uit te voeren. Er is genoeg geld voor slechts één onderdoorgang. Dat houdt in dat er bij de andere verkeerspleinen fly-overs (of viaducten) komen. In 2014 heeft de gemeenteraad unaniem ingestemd met het keuzedocument NRU (van 31 januari 2014). Daarin zijn de resultaten van de eerste fase NRU planstudie verwerkt en is nog geen keuze gemaakt welk verkeersplein een onderdoorgang zou krijgen. De verschillen waren namelijk te klein. Een belangrijke passage is het doel van de aanpassing NRU 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 gezondheidssituatie en dat de barrièrewerking verminderd wordt.”</i> Indieners zijn van mening dat de Gemeente Utrecht het door de Gemeenteraad gestelde doel vast moet houden en geen concessies moet doen omdat het budget (nu) ontoereikend is.	
103	Gezien de uitkomsten van de onderzoeken die ten grondslag liggen aan het IPvE en FO zijn indieners van mening dat: a. Het aanpassen van de NRU is meer dan een	a. Dat zijn wij met u eens.

	verkeersopgave. Het aanpassen van de NRU raakt meerdere functies en de impact ervan moet integraal en voor het hele traject NRU worden beoordeeld.	
103	b. De aanpassing NRU mag geen verslechtering worden voor omwonenden en de leefomgeving. De beste inpassing voor het aanpassen van de NRU is daarom een tunnel. De daarop volgende optie met een minder hoge score is verdiepen van de gehele NRU. De daarna volgende optie is dat alle drie verkeerspleinen van de NRU een onderdoorgang krijgen. Deze laatste optie is het minimale compromis dat nog acceptabel is ten opzichte van de best mogelijke inpassing. Alle opties die minder scoren dan met drie verdiepte verkeerspleinen zijn in ogen van indieners niet acceptabel voor de bewoners van Overvecht.	b. Wij streven met de vernieuwing van de NRU naar een verbetering van de leefbaarheid. Zie de algemene beantwoording over geluid en lucht voor de situatie na de vernieuwing van de NRU.
103	c. Alleen een geheel verdiepte NRU voldoet aan de doelstelling dat inpassing en vormgeving een verbetering zijn van de leefbaarheids- en gezondheidssituatie. Alleen bij een verdieping zal de geluidsoverlast verminderen voor alle omwonenden langs het gehele traject.	c. Zie antwoord b.
103	d. Fly-overs zijn onacceptabel omdat deze een verslechtering zijn voor de leefbaarheid en de omgeving van de direct omwonenden van de betreffende verkeerspleinen. De barrièrewerking van de NRU neemt onacceptabel toe. Fly-overs tasten de ruimtelijke beleving aan van het	d. Zie antwoord b voor de effecten van viaducten op de leefbaarheid. Onze ambitie is om drie onderdoorgangen te realiseren, juist ook vanwege het behoud van het zicht op de Gageldijk en het Noorderpark. Mochten er toch viaducten komen dan heeft dit onvermijdelijk gevolgen voor de ruimtelijke beleving van het landschap. Wij streven ernaar eventuele viaducten zo goed mogelijk in te passen en daarmee de visuele barrière zoveel mogelijk te beperken. Bij het

	landschap. Daarnaast zijn ze voor de cultuurhistorie een waardevermindering (bij Fort de Gagel en de liniestructuur).	Gandhiplein wordt zowel bij een onderdoorgang als viaduct de structuur van de Klopvaart hersteld. Dit is een verbetering ten opzichte van de bestaande situatie waarin de Klopvaart doorbroken is. In allebei de gevallen is er een positief effect. Bij een onderdoorgang is dit positief effect groter. De oversteekbaarheid van de NRU zal verbeteren, ook in een variant met één onderdoorgang. In het plan is een aantal nieuwe verbindingen opgenomen voor fietsers en voetgangers: bij de Klopdiijk, de Zambesidreef, de Sint Anthoniedijk en tuincentrum Overvecht. Op deze plekken kunnen fietsers en voetgangers de NRU oversteken zonder auto's en verkeerslichten tegen te komen. Het aantal (veilige) verbindingen voor voetgangers neemt toe ten opzichte van de huidige situatie. De bereikbaarheid van het Noorderpark verbetert hierdoor. De fysieke barrière voor fietsers en voetgangers neemt hierdoor af.
103	e. De NRU mag niet aangepast worden middels een substantiële verhoging van de wegvakken en/of verkeerspleinen.	e. Wij nemen kennis van uw mening op dit punt. In het functioneel ontwerp waar u op reageert, is geen sprake van een substantiële verhoging van de wegvakken en/of de verkeerspleinen.
103	f. Er is nu te weinig geld om de NRU met een hoge kwaliteit aan te passen. Extra sparen en de verkeerspleinen gefaseerd met onderdoorgangen aanleggen is een optie als daar vooraf rekening mee wordt gehouden. Het blijkt namelijk dat in de 'aanloopjaren' de overlast voor de wijk Overvecht dan nauwelijks anders is dan na de volledige aanpassing. Tijdens de gefaseerde aanpassing zal de doorstroming van het verkeer niet direct verbeteren, maar dan heeft Overvecht later een veel betere oplossing.	f. Wij hebben de mogelijkheid van een gefaseerde uitvoering onderzocht, maar dit biedt geen oplossing. Immers: het plein dat als laatste wordt uitgevoerd is bepalend voor de doorstroming. Een gefaseerde uitvoering brengt ook meerkosten met zich mee.
103	g. De aanpassing van de NRU is voor de komende 40–	g. Zie de algemene beantwoording over Inpassing & Ontwerp.

	50 jaar. Doe nu niets wat straks hersteld moet worden. Dat duurt langer en kost aanzienlijk meer. Als er eenmaal één fly-over ligt, zal het nooit meer worden verdiept.	
103	h. Elders wordt wel geïnvesteerd in verdiepte aanleg vanwege de leefbaarheid van de omwonenden. Zie bijvoorbeeld de A9 bij Amstelveen. Dan moet een verdiepte aanleg ook kunnen bij Overvecht. Na het aanpassen van de NRU zal de vervoercapaciteit zijn toegenomen tot een weg die in de top 10 van Nederland behoort. De bewoners van Overvecht mogen niet achtergesteld worden als het gaat om de zwaarwegende gevolgen voor de leefbaarheid en omgeving van het aanpassen van de NRU.	h. Bij elke wegaanpassing worden locatie specifieke afwegingen gemaakt over de inpassing en het beschikbare budget. Een belangrijk verschil tussen de A9 (Amstelveen), maar ook de A2 (Maastricht), is dat dit rijkswegen zijn. De NRU is een gemeentelijke weg. 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.
103	i. Niet aanpassen is vooralsnog ook een optie. Autonoom zal in 2030 de toename van het autoverkeer circa 10.000 extra voertuigen zijn. Als de NRU wordt aangepast is de prognose dat de toename 39.000 extra voertuigen per etmaal zijn. Per saldo is de toename van de overlast bij niets doen minder dan bij aanpassen van de NRU waarbij verkeerspleinen fly-overs krijgen.	i. Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp ten aanzien van de optie niet aanpassen. Zie de algemene beantwoording over geluid. 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 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.
103	Indieners willen als toelichting het volgende onder de aandacht brengen en benadrukken omdat deze punten op gespannen voet staan met de ambitie van de gemeente	a. In de geluidberekeningen wordt conform het Reken- en Meetvoorschrift uitgegaan van de levensduur gemiddelde geluidreductie. Dit betekent dat in een deel van de levensduur er sprake is van een hogere reductie en in een deel van een lagere

	en/of met het huidig IPvE en FO: a. Extra stil asfalt aanbrengen zal niet genoeg zijn om de toename van de geluidsoverlast gedurende de gehele levenscyclus adequaat te verminderen. Er is in het onderzoek gerekend met de gemiddelde levensduur en dit betekent dat na de helft van de levensduur het slechter wordt dan volgens de berekeningen wordt gepresenteerd. Elektrische auto's zullen in de toekomst de geluidsoverlast niet verminderen, omdat het geluid vooral wordt veroorzaakt door contact van de banden met het asfalt. Tevens zijn effecten van nieuwe technologische ontwikkelingen zoals diffractoren nog niet bewezen.	reductie. In de geluidberekeningen is geen rekening gehouden met een diffractor. Wij zien de diffractor echter als een kansrijke ontwikkeling, en sluiten toepassing van een diffractor in de toekomst daarom niet uit. De definitieve keuze voor het geluidmaatregelenpakket wordt gemaakt in de volgende projectfase.
103	Het is niet verantwoord om een plan door te voeren op basis van onzekere factoren zoals nieuwe technieken waarbij er een risico is dat de leefbaarheid voor veel bewoners van Overvecht slechter wordt zonder waarborgen op het veronderstelde effect en zonder een terugvalscenario. Als in het voorgaande niet kan worden voorzien, dient de gemeente de emissies van geluid en uitlaatgassen te monitoren zodat tijdig aanvullende maatregelen getroffen kunnen worden. a. Dubbellaags ZOAB fijn is een nieuwe techniek met onzekere prestaties over de gehele levenscyclus en met name in de tweede helft. Het onderhoud voor de NRU moet daarom goed zijn belegd in de gemeentebegroting en met voldoende middelen om de geluidsreducerende prestaties van het	a. Zie het antwoord onder a. hierboven. In de raming van de beheerkosten van de NRU wordt rekening gehouden met een tijdige vervanging van de asfaltlaag.

	dubbellaags ZOAB fijn op tijd op peil te houden.	
103	b. Eerder werd aangenomen dat fly-overs beter zou zijn voor de luchtkwaliteit. Nu blijkt dat het geen verschil maakt. Daarom is er geen enkele reden om te kiezen voor fly-overs.	b. In zijn algemeenheid is het verschil tussen een onderdoorgang en een viaduct klein en niet onderscheidend voor de luchtkwaliteit.
103	c. In het onderzoek is uitgebreid gerekend met geluidsemissies. Echter de geluidscontouren in absolute waarden zijn niet bekend en daardoor is niet goed weergegeven hoe hoog de werkelijke geluidsoverlast door de aanpassing NRU zal zijn. De geluidsemissies zijn uitgedrukt in relatieve scores van de verandering ten opzichte van het jaar van aanvang van de werkzaamheden. Indieners vinden dat voor een transparantie besluitvorming de verandering in geluidsemissie moet worden gerelateerd aan de emissie in 2014, het jaar dat de Gemeenteraad haar ambitie neerlegde dat het aanpassen van de NRU niet tot een verslechtering mag leiden.	c. Onderdeel van het 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 conform de geluidregelgeving 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.
103	d. Bij onderdoorgangen bij de verkeerspleinen kunnen voetgangers en fietsers in de open lucht (op ongeveer straathoogte) oversteken. De extra verbindingen tussen Overvecht en de Gageldijk / het Noorderpark hoeven niet – zoals bij de oplossing met fly-overs – via tunnels opgelost te worden. Tunnels worden als sociaal onveilig ervaren. Oversteken op maaiveld bieden een veel hogere kwaliteit van de ruimtelijke beleving en nemen de barrièrewerking van de NRU weg.	d. Wij zijn het met u eens dat vanuit het oogpunt van sociale veiligheid voor fietsers en voetgangers de voorkeur uitgaat naar onderdoorgangen. Bij eventuele viaducten zal in de verdere uitwerking extra aandacht worden besteed aan de sociale veiligheid van de oversteken voor fietsers en voetgangers.

103	e. De fly-overs (viaducten) zijn hoog (wel drie huisverdiepingen) en lang (ca 650 m). Aan beide kanten van de verhoging van de weg wonen mensen dan achter een wal. Fly-overs (viaducten) belemmeren het zicht op het Noorderpark of vanuit de Gageldijk het zicht naar de overkant. Dat is geen verbetering en het versterkt de barrièrewerking van de NRU. Dit is niet wenselijk en is in strijd met de neergelegde ambitie van de Gemeenteraad.	e. Onze ambitie is om drie onderdoorgangen te realiseren, juist ook vanwege het behoud van het zicht op de Gageldijk en het Noorderpark. Mochten er toch viaducten komen dan heeft dit onvermijdelijk gevolgen voor het uitzicht van verschillende woningen. Wij streven ernaar eventuele viaducten zo goed mogelijk in te passen en daarmee de visuele barrière zoveel mogelijk te beperken.
103	f. De aanpak van de NRU mag de ontwikkeling van de natuur en recreatie van het Noorderpark niet verstoren. Fly-overs zullen de ruimtelijke beleving van het Noorderpark langs de NRU aantasten.	f. Met het plan verwachten we ecologische verbindingen tussen het Noorderpark en de groene rand van Overvecht te verbeteren. Straks zijn er extra dwarsverbindingen voor fauna, die over de NRU heen of er onder door lopen. Het leefgebied voor fauna in het Noorderpark wordt daarmee vergroot. Op dezelfde manier verwachten we met het plan het recreatieve gebruik in het Noorderpark te stimuleren.
103	g. Een fly-over (viaduct) bij de Klopvaart belemmert de hop-over voor vleermuizen. Daarom mag daar geen fly-over komen.	g. Er is onderzoek gedaan naar de paarverblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden van vleermuizen. Uit het onderzoek blijkt dat er nabij Fort Blauwkapel een overvliegroute is van de gewone dwergvleermuis. Bij de Klopvaart lijkt dit niet het geval te zijn. Als onderdeel van het milieueffectrapport wordt een jaarrondonderzoek uitgevoerd. Daarbij wordt ook gekeken naar de eventuele overvliegroute bij de Klopvaart.. Indien nodig, worden passende maatregelen getroffen.
103	h. De forten rond Overvecht en de Gageldijk zijn van belangrijke cultuurhistorische waarde. Een fly-over (viaduct) bij het Gandhiplein tast dit gebied aan en daarom moet het daar ook worden opgelost met een onderdoorgang. Eveneens zal een fly-over bij het Henri Dunantplein de kwaliteit en de visuele	h. De vernieuwing van de NRU maakt fysiek geen inbreuk op het erfgoed van de Nieuwe Hollandse waterlinie. Eventuele viaducten hebben echter wel een negatief effect op de beleving van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. De zorg voor behoud en versterking van het erfgoed is een van de redenen waarom wij drie onderdoorgangen ambiëren. Specifiek voor het Gandhiplein geldt dat ook bij een viaduct de Klopvaart, een belangrijk onderdeel van de Nieuwe Hollandse waterlinie, kan worden hersteld.

	beleving van het landschap en de liniestructuur verstoren.	
103	i. In het voorstel is gekozen om het Robert Kochplein te verdiepen als er maar één verkeersplein verdiept kan worden aangelegd vanwege het beperkte budget. Daarmee genieten de bewoners rondom dat plein van de hierdoor verkregen voordelen. De andere verkeerspleinen worden dan verhoogd (fly-overs) en de bewoners daar krijgen dan dat voordeel niet. Voor hen wordt het juist slechter. Dat is een ongelijke behandeling en niet te rechtvaardigen. Dit geldt temeer omdat er geen doorslaggevende verschillen zijn tussen de verkeerspleinen in de verkregen voordelen als gevolg van het verdiepen. De fly-overs (viaducten) hebben zoveel nadelen dat het beter zou zijn om het project dan uit te stellen totdat er voldoende geld is om alle verkeerspleinen te verdiepen of om het gefaseerd aan te leggen.	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp.
103	j. De aanpassing van de NRU mag niet tot gevolg hebben dat problemen van doorstroming en oversteekbaarheid zich verplaatsen naar de wijkontsluitingswegen Franciscusdreef, Einsteindreef, Moldaudreef en Darwindreef of elders in de wijk. Dit geldt zowel voor OV en autoverkeer als langzaam verkeer. Als er aanpassingen in de wijk nodig zijn, moet de gemeente ervoor zorgen dat die uitgevoerd zijn voordat de aanpassing NRU gereed is. Dit mag niet ten koste gaan van het budget om de NRU kwalitatief goed aan te passen	j. Om een beeld te krijgen of er na de vernieuwing van de NRU 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 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 is een kleine aanpassing nodig om de cyclustijd acceptabel te houden. Als duidelijk is welke maatregelen, in het kader van WSB, op het gebied van mobiliteitsmanagement en dynamisch verkeersmanagement genomen worden kan bepaald worden of en welke aanpassing van het kruispunt

	en met hoge kwaliteit in te passen. De gemeente dient voor deze flankerende aanpassingen voldoende geld op de begroting te reserveren.	nodig is voor een goede verkeersafwikkeling.
103	k. De Moldaudreef wordt een halve aansluiting. Het is goed dat de Moldaudreef, al is het beperkt, aangesloten blijft op de Albert Schweitzerdreef. Als de Moldaudreef afgekoppeld zou worden, zou dit veel meer verkeer tot gevolg hebben op de Einsteindreef. Nu wordt de overlast van (extra) verkeer in de wijk beter in Overvecht verdeeld met behoud van een acceptabele bereikbaarheid van dit deel van Overvecht. Het is noodzakelijk dat nog aanvullende maatregelen worden uitgevoerd om te voorkomen dat het binnen de wijk onveiliger wordt. Te denken valt aan de kruisingen op de Moldaudreef, Theemsdreef en Humberdreef, oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers en veilige fietspaden en stroken. Dit mag niet ten koste gaan van het budget om de NRU kwalitatief goed aan te passen.	k. Zie de algemene beantwoording over de aanpassing van de aansluiting van de Moldaudreef. Zie het antwoord hierboven voor de Humberdreef.
103	j. In het plan is te weinig beschreven wat wordt gedaan om de veiligheid van de oversteken voor fietsers en voetgangers van de NRU te garanderen. Specifiek wijzen we op het Gandhiplein en het Henri Dunantplein. Hier zijn de oversteekplaatsen twee keer over twee rijstroken. Op de verkeerspleinen zijn gelijkvloerse kruisingen en komen geen verkeerslichten, geen voorrang voor het langzaam verkeer en geen tusseneilanden. Gevolg is dat het langzaam verkeer tijdens de spits de NRU niet kan	l. Mede naar aanleiding van de zorgen van een aantal insprekers over de verkeersveiligheid van de oversteken bij de turbotondes 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.

	oversteken.	
103	k. In het plan is te weinig beschreven wat de mogelijke extra maatregelen (mitigerende maatregelen) worden. Met name de hoogbouw langs de NRU zal een hogere geluidbelasting hebben. Het is onduidelijk wat daarvoor als oplossing geboden wordt.	m. Onderdeel van het 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 conform de geluidregelgeving 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. Op basis van deze berekeningen wordt in het bestemmingsplan de definitieve keuze voor het geluidmaatregelenpakket gemaakt.
103	n. In het beoordelingskader van de tracé-varianten (p 68 en 87) wordt 'Standstill' gewaardeerd met een + (groen) en daardoor ontstaat het risico dat dit onjuist geïnterpreteerd wordt als een verbetering. Standstill is geen verbetering en derhalve mag de beoordeling ook niet deze suggestie wekken	n. Hierin hebben wij een andere keuze gemaakt. Het voorstel om standstill neutraal te waarden leidt niet tot een andere rangorde van de beschouwde varianten, hetgeen in het keuzeprocess het doel was.
103	o. Het is onduidelijk hoe methodisch tot de beoordeling van de tracévarianten is gekomen en hoe daarin de gegevens vanuit de verkeerspleinen (met ongelijke pleingebieden) zijn verwerkt. Er zijn verschillende benaderingen mogelijk met mogelijk verschillende uitkomsten. Zie pagina 88 van het keuzedocument tracévarianten over de geluidbelasting van de woningen.	o. 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.
103	p. Er zijn geen alternatieven uitgewerkt voor het geval de werkelijkheid niet overeen gaat komen met de aannames. We denken daarbij aan de weefstrook ten noorden van het Robert Kochplein van en naar de A27. Deze is erg kort en het is de vraag of dit niet tot onwenselijke en gevaarlijke situaties gaat	p. 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

	leiden. Wij adviseren om vooraf met realistische simulaties de hier veronderstelde goede afwikkeling van het verkeer te onderzoeken en daaruit gebleken benodigde aanpassingen op te nemen in het IPvE en FO.	doorstroming van het verkeer.
103	q. In de presentatie is geen gebruik gemaakt van virtual reality. De visuals zijn niet op ooghoogte genomen, waardoor er een vertekend beeld ontstaat. Niet iedereen kan zich de nieuwe situatie voorstellen of tekeningen lezen. Een goed voorbeeld van een ontwerp van de Gemeente Amersfoort: https://www.youtube.com/watch?v=LiidcrKGe1Y of de turbotonde Sittard waar je ook rond kunt kijken https://www.youtube.com/watch?v=FHX2KDKbk_g (bekijken via Chrome).	q. Wij zijn van mening dat we met de impressies van de toekomstige situatie een goed beeld hebben geschetst, dat past bij de fase waarin het project zich bevindt.
103	Nog niet alle vereiste onderzoeken zijn uitgevoerd. Indieners willen aanvullend kunnen reageren als straks een Milieu Effect Rapportage (MER) beschikbaar is en als de gemeente haar plannen voor de NRU op grond van de inspraakreacties wijzigt.	Bij de ter visie legging van het ontwerp bestemmingsplan en het bijbehorende milieueffectrapport kan opnieuw gereageerd worden.
104	Als bewoner langs en gebruiker van de NRU verzoekt indiener de gemeente heel serieus om te gaan met alle punten in de reactie van indieners onder nr. 103. Ondertunneling of verdieping van het gehele traject is naast de mindere oplossing van 3 verdiepte pleinen de beste oplossing voor de 50 jarige leefomgeving van dit gebied en en zelfs ruimer dan dit gebied.	Zie de antwoorden op de reactie van de bewoners vertegenwoordiging onder reactie nummer 103. Zie ook de algemene beantwoording over het ontwerp.

104a	Als bewoner langs en gebruiker van de NRU: Als er thans onvoldoende middelen beschikbaar zijn voor deze ingrijpende plannen is het gezien de impact die dit heeft op de leefomgeving voor de eerste 50 jaar terecht om deelplannen uit te voeren c.q. de uitvoering uit te stellen. Mede gezien dat met de tijdslijn van dit project al eerder is geschoven. De tijdsdruk kan dan ook hierin geen rol spelen.	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp.
104b	In de stukken wordt geen melding gemaakt om de doorstroming te bevorderen tot het moment dat de eerste spa de grond in gaat voor dit NRU project. Dit vooral in de 2 spits uren op de 5 werkdagen. Heel normaal zou indiener het vinden dat er plannen hierin opgenomen worden hiervoor tot dat de eerste spa de grond in gaat. Indieners bijdrage is hierin afsluiting van de west en zuid zijde van het Gandhiplein van het langzame verkeer (fiets en voetgangers) dit door het minimale gebruik ervan maar zeer storend is voor doorgaande verkeer. Ook verzoekt indiener de gemeente de afstelling van alle huidige stoplichten regelmatig te monitoren of deze op de juiste wijze in praktijk voor een vlotte doorstroming zijn afgesteld.	Op de Noordelijke Randweg Utrecht functioneren de kruispunten bij de Einthovendreef en de Moldaudreef in een groene golf. Hierdoor wordt voorkomen dat het kruisingsvlak van de kruisingen wordt geblokkeerd als gevolg van te lange wachtrijen autoverkeer. Bij het onderzoek naar de mogelijkheden van een groene golf op de Albert Schweitzerdreef is een aantal jaren geleden gebleken dat het niet mogelijk is om ook het volgende kruispunt, het Henri Dunantplein, te betrekken bij de groene golf. Dit is namelijk afhankelijk van een aantal factoren, zoals de afstand tussen de kruisingen en de hoeveelheid (auto)verkeer. Het Henri Dunantplein is in de huidige situatie in de spitsuren overbelast, waardoor het introduceren van een groene golf tot nog langere wachtrijen zou leiden. De fietsoversteken aan de westzijde en zuidzijde spelen een rol in het bereiken van de Franciscusdreef westzijde. De westzijde oversteek aan de westzijde wordt vooral gebruikt door doorgaande fietsers die van en naar de Maarsseveenseplassen en Westbroek rijden. Vooral fietsers uit Zuilen doen dit. Verder wordt de zuidzijde oversteek gebruikt door fietsers die het winkelgebied rond de Floridadreef willen bereiken. Rondom het Gandhiplein ligt momenteel een fietsstructuur waarbij aan beide zijden van de weg tweerichtingenfietspaden zijn. Ter plaatse van een kruispunt als het Gandhiplein is het logisch dat deze structuur wordt voortgezet en er ook een aansluitende oversteekmogelijkheid voor fietsers geboden wordt. Beide oversteken kunnen in de huidige kruispuntconfiguratie dan ook niet gemist worden. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, betrokken overheden vanuit Beter Benutten en marktpartijen werken de komende jaren samen aan de ontwikkeling en

		exploitatie van innovatieve verkeerstoepassingen, onder andere aan de ontwikkeling van een nieuwe generatie verkeerslichten (iVRI's): intelligente verkeersregelininstallaties die niet alleen data uitzenden naar voertuigen en fietsers, maar van hen ook data ontvangen en daarop regelingen aanpassen. Binnen dit kader worden onder andere de verkeerslichten op de Albert Schweitzerdreef geoptimaliseerd en uitgerust met voorzieningen zodat specifieke doelgroepen (in dit geval vrachtverkeer) de kruispunten met prioriteit kunnen passeren. Uitvoering van dit project is voor dit jaar gepland.
105	Indieners zetten zich in voor de belangen van de bewoners en omwonenden van het Noorderpark Ruigenhoek. Meer dan 90% van de huishoudens tekenden een steunverklaring en onderschreven daarmee dat leefbaarheid, natuur en cultuurhistorie de drie belangrijkste waarden zijn voor de toekomstige ontwikkeling van het gebied. Deze waarden worden het meest versterkt met een Noordelijke Rondweg met verdiepte verkeerspleinen. Daardoor blijft het meer dan 1000 jaar oude slagenlandschap zichtbaar vanuit de stad. Andersom, kijkend vanaf het landelijk gebied rijzen de contouren van de stad op uit de vlakte zonder dat de aanblik gedomineerd wordt door flyovers waarover verkeer stroomt. Ook de militaire geschiedenis in het gebied komt het beste tot zijn recht met rondom de forten een vrij veld dat niet wordt afgekaderd door massieve civiele kunstwerken.	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp.
105	In de keuzedocumenten is de geluidshinderreductie geoptimaliseerd door het aantal bewoners dat overlast ervaart te minimaliseren. Er is veel voor te zeggen om ook de geluidsoverlast in het Noorderpark gebied te beperken. Dit recreatiegebied zal immers eens steeds grotere rol gaan	Zie de algemene beantwoording over geluid. Voor het bestemmingsplan wordt de geluidbelasting op geluidgevoelige bestemmingen berekend, zoals woningen en scholen. De geluidbelasting in het Noorderpark wordt niet berekend, maar kan worden afgeleid van de geluidbelasting op de woningen langs de Gageldijk en in het Noorderpark.

	spelen, naarmate de stad Utrecht groeit met 25% tot 2040 en de andere reactiegebieden rondom de stad hun maximale capaciteit bereiken. Twee van de drie doelgroepen van het park (Visie Recreatie en Toerisme 2020 van provincie Utrecht) stellen rust op prijs en hoe meer verkeerslawaaï, hoe minder aantrekkelijk het gebied voor hen zal zijn. Uiteraard zullen ook de bewoners van het gebied rust waarderen, en met name de bewoners van de Gageldijk hebben veel te winnen bij minimale geluidsoverlast en het behoud van hun vrije uitzicht.	
106	Indiener brengt aantal zaken naar voren: 1. De NRU komt straks langs het hek De Dreef te liggen. Hier heeft indiener al met de projectmanager over gesproken maar ook met verantwoordelijk ambtenaar binnen gemeente Sport. Indiener zou graag gezamenlijk willen kijken hoe de inpassing van het ontwerp in relatie tot het sportpark kan worden versterkt. Bijvoorbeeld door te kijken of hekken weg kunnen, maar ook rekening wordt gehouden met veiligheid (vluchten en zichtbaarheid)	1. Bij de nadere uitwerking van de plannen voor de NRU willen we graag de plannen van de NRU afstemmen op de plannen van de Dreef. Door goede afstemming kunnen de verschillende ontwikkelingen elkaar versterken.
106	2. Door kap bomen het gebouw veel beter zichtbaar naar NRU, dat is positief. Graag gaat indiener in overleg hoe we dit nog kunnen versterken.	Voor het project NRU moeten bomen verwijderd worden. Dit proberen we zoveel mogelijk te beperken. In het plan brengen we ook nieuwe bomen terug. We gaan graag met u in overleg over de definitieve locatie van nieuwe aanplant, zodat we hierbij rekening kunnen houden met uw wens om de zichtbaarheid van De Dreef te vergroten.
106	3. Indiener is benieuwd naar het wegprofiel bij het gebouw. Indien bovenlangs komt er een geluidsscherm wat niet goed is voor de	Zie de algemene beantwoording over het ontwerp en geluid.

	zichtbaarheid van het gebouw. Graag wil indiener de weg onderdoor waardoor betere verbinding (zichtlijn) met Noorderpark komt.	
106	4. Inpassing met buurt verwijst indiener naar inspraakreactie 124.	Zie voor de reactie op inspraakreactie 124 de antwoorden bij nummer 124.
106	5. Ondernemers hebben tijdens meet up input gegeven aan de projectmanager NRU. Zichtbaarheid en vindbaarheid vinden ondernemers zeer belangrijk. Belangrijk om ondernemers bij verdere uitwerking te betrekken	Wij zetten het overleg met ondernemers uit Overvecht graag voort.
106	6. Graag zou indiener van de weg een weg van de toekomst maken. Smart, klaar voor mobiliteit in toekomst. Zelfrijdende auto's, slimme wegverlichting. Olievlek naar de wijk.	Bij het opstellen van de plannen voor de NRU wordt nadrukkelijk gekeken naar duurzaamheid, circulaire-ontwikkelingen en innovatie.
106	7. Zou graag kijken hoe we wijk vanaf begin actief kunnen betrekken in uitwerking NRU. In combinatie met onderwijs, kijken hoe NRU kan zorgen voor opleiding en werk. Ook voor mensen na NRU. Project met elkaar aan werken. Indiener gaat graag verder in gesprek om met elkaar succes te maken!	Binnen de gemeente verkennen we hoe het project NRU kan bijdragen aan opleiding en werk voor de wijk Overvecht. Hierbij zullen we ook aansluiting zoeken bij initiatieven en opleidingen in Overvecht.
107	Indieners zijn blij met het voornemen om het verkeer op de NRU sneller langs onze wijk te laten gaan. Echter, het voorstel stuit bij indieners op een aantal bezwaren. Indieners zijn een aantal jaar geleden in Overvecht-Noord gaan wonen vanwege het groen en de rust. Het geluid van de NRU zal met de komst van flyovers toenemen, zelfs	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp.

	wanneer het verkeer in de toekomst stiller wordt, wat de wijk niet ten goede komt. Indieners willen de gemeente dan ook met klem verzoeken te proberen alle rotondes te ondertunnelen in plaats van slechts 1.	
107	Voor onze wijk betekent het huidige plan dat de bewoners de komende jaren met 3 grote veranderingen te maken krijgen: geluidsoverlast van de NRU door flyovers in plaats van tunnels, de op handen zijnde regeling omtrent erfpacht en het project Overvecht-Noord aardgasvrij, drie projecten die allemaal ofwel (veel) kosten met zich meebrengen ofwel Overvecht-Noord minder aantrekkelijk maken.	Zie de algemene beantwoording over het geluid. De drie ontwikkelingen die u noemt houden geen verband met elkaar. Doordat ze tegelijkertijd spelen, begrijpen wij dat (een deel van) de bewoners in Overvecht met een aantal, soms ingrijpende veranderingen te maken krijgt. Wij zijn ons hiervan bewust, en proberen hier in de projecten rekening mee te houden.
108 92a 116 117	Indieners merken op dat een opgewaardeerde NRU drie vormen van groei zal moeten opvangen; groei veroorzaakt door het ontlasten van andere stadsinfrastructuur, groei veroorzaakt door het bieden van een verbeterd alternatief voor de A12 en autonome groei. 1.a Het plan schiet in zijn algemeenheid tekort ten aanzien van de groei omdat niet aannemelijk wordt gemaakt dat een NRU met drie zones met op en afritten niet alsnog leidt tot een situatie met congestie waardoor het de vraag is of dit leidt tot een verbetering ten opzichte van het handhaven van de huidige situatie. Volstaan wordt met beschrijving in het programma van eisen, alsof dergelijke bezweringsformules invloed hebben op groei.	Uit verkeersberekeningen blijkt dat na de vernieuwing van de NRU, de capaciteit van de weg niet direct ten volle wordt benut. Dit betekent dat er ruimte is om een verdere groei van autoverkeer op te vangen.
108 92a 116 117	1.b In het plan is beschreven dat de opwaardering van de NRU een oplossing moet bieden voor de verkeersdruk op de infrastructuur in de stad. Daarbij wordt met de formulering dat de NRU onderdeel is van de ring Utrecht genegeerd dat	De NRU is een belangrijke ontsluitingsweg voor Utrecht, en maakt onderdeel uit van het stelsel van wegen dat een ring vormt om de stad. In de toekomst wordt het drukker op de NRU vanwege de groei van het autoverkeer. Verkeer zal een route zoeken door Overvecht met nadelige gevolgen voor de leefbaarheid in de wijk. Dit is

	dit de facto een stadsweg is. Het plan spreekt zichzelf wat dat betreft tegen omdat het plan gericht is op het verhogen van de verkeersdruk op de ring ten gunste van de onderliggende stadsinfrastructuur.	niet wenselijk. Daarom is het noodzakelijk om de doorstroming op de NRU te verbeteren.
108 92a 116 117	1.c In het plan wordt niet beschreven hoe omgegaan wordt met de te verwachten verkeerstoename op de ring van boven lokaal/regionaal verkeer. De NRU wordt door de opwaardering voor oost-west verkeer een aantrekkelijk alternatief voor de A12. Nu reeds is te zien dat verkeer dat niet Utrecht als bestemming heeft, waaronder vrachtverkeer, de NRU kiest.	Het plan houdt rekening met een groei van het doorgaand verkeer op de NRU. Het functioneel ontwerp, zoals dat ter inzage heeft gelegen, biedt voldoende capaciteit om deze groei op te vangen. Aanvullende maatregelen, anders dan dynamisch verkeersmanagement, zijn dan ook niet beoogd.
108 92a 116 117	f. Plan teveel gericht op de korte termijn Uit verschillende onderdelen van het plan blijkt dat niet nagedacht is over de lange termijn. Het plan is daarmee kortzichtig. 2.a Van de aan te leggen infrastructuur mag verwacht worden dat deze voor een lange periode wordt aangelegd; een viaduct wordt immers niet snel vervangen door een bak. Wanneer uitgegaan wordt van bijvoorbeeld 30 jaar is het opmerkelijk dat de keuze voor de ongelijkvloerse kruisingen gebaseerd zijn op het budget dat op korte termijn beschikbaar is en dat dit het enige doorslaggevende argument lijkt te zijn.	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp.
108 92a 116 117	2.b Het plan voorziet niet in een fasering over een langere periode dan de huidige voorgestelde bouwperiode als mogelijke oplossing om op de middellange termijn alle kruisingen verdiept aan te leggen door het over een langere periode spreiden van de investeringskosten of het	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp.

	opknippen in deelprojecten.	
108 92a 116 117	2.c Het plan gaat onvoldoende in op bezuinigingsopties om de ongelijkvloerse kruisingen te realiseren, zoals het verminderen van heraanplant van groen of het verlagen van de eisen voor duurzaam bouwen.	Bij het opstellen van het IPvE/FO is zorgvuldig gekeken welke kosten vermeden kunnen worden zonder concessies te doen aan de kwaliteit van het plan. Het verminderen van aanplant van bomen staat niet in verhouding tot het benodigde budget voor de drie onderdoorgangen. De veronderstelling dat eisen aan duurzaam bouwen extra kosten veroorzaken is maar zeer de vraag. Bovendien hecht de gemeente er veel waarde aan om duurzaam te bouwen.
108 92a 116 117	g. Argumenten voor verdiepte aanleg wijzigen naar eis tot verdiepte aanleg in plaats van een voorkeur daarvoor De gemeente en bewoners geven de voorkeur aan verdiepte aanleg van de ongelijkvloerse kruisingen. Het plan beschrijft opvallend neutraal de verschillende varianten, terwijl ook in het plan zelf voldoende argumenten te vinden zijn dat een verdiepte aanleg een eis zou moeten zijn. Daarenboven zijn ook extra argumenten hiervoor te geven.	De tracévarianten waarin één, twee en drie onderdoorgangen zijn opgenomen zijn beschreven en beoordeeld in het keuzedocument tracévarianten. Daarin is aangegeven hoe de tracévarianten scoren op verschillende aspecten zoals leefbaarheid, gezondheid en ruimtelijke kwaliteit. De conclusie is dat een tracévariant met drie onderdoorgangen het beste scoort. Hiervoor ontbreekt echter het budget.
108 92a 116 117	3.a Sociale veiligheid van viaducten wordt in het geheel niet genoemd. Dat is een ernstige tekortkoming. Met het aanleggen van verschillende viaduct-onderdoorgangen neemt het aantal onveilige plekken voor langzaam verkeer en voor de buurt toe. Alleen in het pve wordt een verwijzing gedaan naar sociale veiligheid. De veiligheid van de weggebruiker van de NRU krijgt daarmee meer aandacht dan de veiligheid van de bewoners in de buurt van de NRU en de gebruikers van de langzaamverkeer infrastructuur.	In het keuzedocument Tracévarianten zijn alle tracévarianten beoordeeld op het aspect sociale veiligheid. Een NRU met onderdoorgangen scoort op dit punt beter dan een NRU met viaducten, omdat bij onderdoorgangen in de NRU de kruisingsvrije dwarsverbindingen voor fietsers/voetgangers als bruggen kunnen worden uitgevoerd. Deze zijn sociaal veiliger. De verwijzing in het IPvE over sociale veiligheid is opgenomen als uitgangspunt voor de verdere uitwerking van het ontwerp. Vooral wanneer er 1 of 2 viaducten worden gerealiseerd bij het vernieuwen van de NRU zullen we bij de uitwerking van de bijbehorende onderdoorgangen voor langzaam verkeer zorgen voor: -overzichtelijkheid in en nabij de onderdoorgangen -een goede verhouding tussen lengte/hoogte/breedte -voldoende verlichting

		–zorgvuldige detaillering voor een verzorgde, goed beheerbare aanblik. Dit zal in de volgende fase concreter worden gemaakt.
108 92a 116 117	3.b De viaducten doorkruisen de Hollandse Waterlinie. Het impact assessment ondersteunt dat de keuze voor viaducten niet te rijmen is met het (wereld)erfgoed karakter. Utrecht heeft met de NRU de kans de Hollandse Waterlinie een sterkere positie in het landschap te geven. Viaducten verslechteren deze positie juist.	De vernieuwing van de NRU maakt fysiek geen inbreuk op het erfgoed van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Eventuele viaducten hebben echter wel een negatief effect op de beleving van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. De zorg voor behoud en versterking van het erfgoed is een van de redenen waarom wij drie onderdoorgangen ambiëren. Specifiek voor het Gandhiplein geldt dat ook bij een viaduct de Klopvaart, een belangrijk onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, kan worden hersteld.
108 92a 116 117	3.c Het plan benoemt dat bij viaducten de geluidsoverlast toeneemt en dat bezien moet worden welke maatregelen daarvoor op termijn genomen moeten worden. Veronachtzaamd wordt dat in sommige gevallen wellicht geen oplossingen mogelijk blijken te zijn of eventueel onwenselijk. Dit is bijvoorbeeld het geval wanneer een viaduct voorzien zou moeten worden van een geluidsscherm waardoor de visuele hinder nog sterker wordt.	Zie de algemene beantwoording over geluid.
108 92a 116 117	3.d Met het negeren van de eis voor verdiepte aanleg legt de overheid de negatieve effecten eenzijdig neer bij de bewoners van de omgeving van de NRU.	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp.
109	Aan indiener is het concept Programma van eisen “NRU” gestuurd. U vraagt indieners om advies. In deze brief geven wij u onze reactie. Het proces voorafgaand Het afgelopen jaar hebben diverse overleggen	Zie onze reactie bij de onderstaande punten bij 109.

	plaatsgevonden tussen de gemeente en indiener. Onze opmerkingen zijn grotendeels verwerkt in het programma van eisen. Indiener is van mening dat ruimtelijke adaptatie een prominente plaats heeft gekregen. Met de geformuleerde ambities realiseert de gemeente een gezonde- en duurzame leefomgeving, waarbij het gebied is voorbereid op de komende klimaatveranderingen. Wel heeft indiener nog een aantal opmerkingen ten aanzien van de waterthema's waterberging, het watersysteem, het gemaal bij de Moldaudreef en de tunnelconstructies. Deze opmerkingen heeft indiener op 11 december 2017 met de gemeente besproken. De gemeente heeft toegezegd om onze opmerkingen te verwerken. Wateradvies Indiener vraagt om het programma van eisen aan te passen. Het plan heeft namelijk gevolgen voor het watersysteem: 1. <i>Concretiseren minimale voorwaarden waterberging</i> 2. <i>Verwerken voorwaarden watersysteem</i> 3. <i>Opnemen voorwaarden ten behoeve van werking gemaal Moldaudreef</i> 4. <i>Voorwaarden voor tunnelconstructies</i>	
109	Ad 1. Concretiseren minimale voorwaarden waterberging U geeft in het programma van eisen aan (pagina 26) <i>"afwatering af te koppelen en om extra verharding te compenseren"</i>. De ambitie van de gemeente is echter om het project klimaat adaptief uit te voeren. Het waterschap ondersteunt deze aanpak. Indiener hanteert hiervoor een norm van minimaal 45 mm waterberging over het totale oppervlak aan verharding (overeenkomstig een T=10 bui).	In het IPVE/FO nemen we op als eis: –binnen de projectgrens realiseren van minimaal 45 mm berging over de toename aan verhard oppervlak per peil-vak (conform de Keur). Voor het gebied dat in het gebied van waternet/AGV komt is dat 60 mm; We nemen in het IPVE/FO op als ambitie: –binnen de projectgrens die valt binnen het beheer gebied van HDSR streven we naar het realiseren van minimaal 45 mm berging over het totaal aan verhard oppervlak. Binnen het beheergebied van AGV is dat 60 mm. Dit zal niet lukken per

	Indiener vraagt om deze ambitie in het Programma van eisen (par. 3.2.9 en par 6.8) op te nemen. Daarnaast vraagt indiener de benodigde waterberging (in m3 en m2) toe te voegen.	peil-vak aangezien de transportafstanden naar het oppervlakte water lang zijn en de bomen in combinatie met de smalle bermen niet overal zaksloten of wadi's toelaten.
109	Ad 2. Verwerken voorwaarden watersysteem Indiener vraagt om onderstaande eisen op te nemen in hoofdstuk 6.8 (onder RW.03 en/of RW.08): • Voorkom doodlopende watergangen, zodat de doorstroming en waterkwaliteit worden bevorderd.	Deze eis is toegevoegd aan het IPVE/FO, doodlopende watergangen worden voorkomen.
109	Afwatering van de Gageldijk (incl. fietspad) tussen Kochplein en Eindhovenreef kan plaatsvinden door wadi's aan te leggen. Hiervoor is voldoende ruimte tussen de Gageldijk en de NRU aanwezig.	Dit wordt in het IPVE/FO toegevoegd
109	Ten noorden van de Gageldijk wordt in de nieuwe situatie de primaire watergang verlegd. Deze loopt niet overal door. Dit is niet gewenst, omdat dit leidt tot verlies van waterberging, waterkwaliteit en doorstroming.	In de tekening van het FO zal een doorlopende waterverbinding worden opgenomen. Waar kruisingen met verhardingen zijn, komen er duikers.
109	De kruising van de Groenevaart (op tekening aangeduid met "Maartensdijkse vaart") met de NRU is erg hoekig aangegeven. Dit heeft gevolgen voor de doorstroming en de waterkwaliteit. Indiener vraagt om de aansluitingen meer vloeiend te maken, zodat de doorstroming verbetert	We hebben nu gekozen om de duikers haaks onder de weg door te leggen, in overleg kunnen de aansluitingen anders vorm gegeven worden.
109	In par. 3.2.8 wordt een minimale vrije ruimte boven de waterlijn aangegeven van 0,5 meter. Voorgesteld wordt om hier minimaal 0,8 meter aan te houden.	Vrijruimte is aangepast van 0,5 naar 0,8m.
109	Geen duiker en demping aanbrengen in de primaire watergang ter hoogte van de Centaurusdreef, maar de kruising van het fietspad over de	De duiker is in het laatste ontwerp vervangen door een brug.

	watergang als brug uit te voeren (haaks op de watergang).	
109	• In het ontwerp dient rekening te worden gehouden met onderhoud van watergangen, zodat schouwpaden en boothellingen veilig gebruikt kunnen worden zonder het verkeer te hinderen.	In het ontwerp wordt hier rekening mee gehouden. In de vervolgfase besteden we hier aandacht aan door in overleg met het waterschap te zoeken naar de beste locaties.
109	Ad 3. Opnemen voorwaarden ten behoeve van werking gemaal Moldaudreef Indiener vraagt om onderstaande eisen op te nemen in hoofdstuk 6.8 (riolering en water): • Uit de plattegrond blijkt nog niet hoe het bestaande gemaal Overvecht-zuid (Moldaudreef) bereikbaar blijft. Er is een fietspad aangegeven, maar het gemaal moet ook bereikbaar zijn voor zwaar materieel (vrachtwagen, telekraan, etc.). Er moet een in-/uitrit naar Moldaudreef komen waarbij je zowel links als rechtsaf kan. De hekwerken en verharding op en om het gemaalterrein dienen te worden aangepast.	Dit is toegevoegd in het IPvE. In de tekening van het FO wordt voorzien in de bereikbaarheid. De genoemde voorzieningen/aanpassingen worden bij de uitwerking in overleg ingepast.
109	De te kappen bomen op het gemaalterrein zijn niet weergegeven.	Deze bomen zijn in de tekening van het FO toegevoegd.
109	De boothelling bij gemaal Overvecht-zuid (Moldaudreef) moet worden verplaatst.	De genoemde aanpassingen worden bij de uitwerking in overleg ingepast.
109	De fietsbrug ten oosten van gemaal Overvecht-zuid (Moldaudreef) doorvaarbaar uitvoeren (hoogte is minimaal 0,8 m).	Dit is als eis in het IPVE/FO opgenomen.
109	Ad 4. Voorwaarden voor tunnelconstructies Indiener vraagt om onderstaande voorwaarden op te nemen in hoofdstuk 6.8 (onder RW.06):	Deze regelingen gelden als randvoorwaarde. Dit is in het IPVE/FO als eis opgenomen, er zal geen permanente bemaling

	Indiener wijst erop dat permanente grondwateronttrekking niet is toegestaan. Alleen tijdelijke onttrekking tijdens bouwwerkzaamheden is, met vergunning van het waterschap, toegestaan.	plaatsvinden.
109	In verband met de waterkwaliteit lozen tunnelbemalingen bij voorkeur op een voorzuivering, zoals een wadi of vloeiveld, alvorens op oppervlaktewater wordt geloosd.	Dit is in het IPVE/FO als eis opgenomen. Uitmondingen van tunnelgemalen lozen in een wadi alvorens er op het oppervlaktewater wordt geloosd.
109	Tot slot Indiener vraagt om in het vervolgproces actief betrokken te blijven betrekken. Indieners willen graag meedenken over verdere uitwerking van het programma van eisen.	Van dit aanbod maken we graag gebruik.
110	Indieners maken zich zorgen om wat de noordelijke randweg betekent voor de Eykmanlaan. 1.Hoeveel meer motorvoertuigen zullen rijden over Eykmanlaan t.g.v. wijziging NRU	Wij verwachten dat na realisatie van de NRU de intensiteit op de Eykmanlaan niet significant zal verschillen t.o.v. de eerdere prognose. Wij verwachten dat na realisatie van de NRU de intensiteit op de Eykmanlaan ongeveer 15.500 mvt/etmaal zal bedragen. Dat is weliswaar meer dan nu maar goed afwikkellbaar op 2x1 rijstrook.
110	2. Wat gaat de gemeente ondernemen tegen de extra luchtvervuiling op de Eykmanlaan.	Bij de opstelling van het bestemmingsplan wordt het effect van het plan op de omgeving in beeld gebracht en betrokken bij de bestuurlijke besluitvorming. Bij de Eykmanlaan zal worden voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit uit de Wet milieubeheer.
110	3.Wat gaat de gemeente ondernemen tegen extra verkeersgeluidshinder op de Eykmanlaan	Bij de opstelling van het bestemmingsplan wordt het effect van het plan op de omgeving in beeld gebracht en betrokken bij de bestuurlijke besluitvorming.
110	4.Wat gaat de gemeente ondernemen om de Eykmanlaan oversteekbaar te houden voor minder valide mensen	Volgens het nieuwe ontwerp van de Eykmanlaan wordt het wegprofiel versmald. De ervaring is dat het versmallen van het profiel ervoor zorgt dat de snelheid van het autoverkeer omlaag gaat en de oversteekbaarheid verbetert.

		Vanuit de NRU worden geen aanpassingen doorgevoerd op de Eykmanlaan.
110	5.Hoe gaat gemeente verkeer tegenhouden Eykmanlaan zodat niet een grote verstopping ontstaat woonboulevards op andere wegen is niet de oplossing en ook niet twee banen.	In de prognoseberekeringen die we hebben gedaan met het verkeersmodel zijn alle ontwikkelingen aangaande de Eykmanlaan en de stadsboulevards opgenomen. Uit deze berekeningen blijkt niet dat de verkeersdruk op de Eykmanlaan dusdanig wordt dat grote verstoppingen plaats zullen vinden.
110	6.Wat gaat de gemeente ondernemen tegen verkeersgeluidsoverlast en luchtvervuiling bewoners langs NRU	Zie de algemene beantwoording over geluid en lucht.
111	Meer verkeer betere luchtkwaliteit? Indiener vraagt dit uit te leggen. Zeker na de sjoemelsoftware affaire van veel autofabrikanten!! Het was vuiler dan op papier dus. Dat zijn de ervaringen van de afgelopen jaren. Neemt u AUB geen voorschot op de toekomstige uitstoot. Vangt u fijnstof op? Verlaagt u de snelheid? Hoe doet u dat??? Graag wetenschappelijke onderbouwing en geen koffiedik kijken.	Zie de algemene beantwoording over lucht. De emissiefactoren van verkeer (personenauto's, middelzwaar en zwaar verkeer) voor de toekomst zijn gebaseerd op praktijktesten (die de werkelijke emissie meten) van het huidige voertuigenbestand en prognoses inzake vervanging en verschoning van deze voertuigen. Jaarlijks worden deze prognoses aangepast en eventueel bijgesteld op basis van nieuwe inzichten. Gerekend is voor de plansituatie 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 zal dit niet veel schelen. Een goede doorstroming is belangrijk voor een lagere emissie.
112	Bij deze wil indiener kenbaar maken dat indiener zeker 10 jaar betrokken is bij de ontwikkelingen van de NRU. Begonnen bij de bijeenkomsten in Maarssen. Op proef om te zien hoe de inspraak rondes beter te begeleiden wat betreft de ontwikkelingen rond de NRU. Dit tussen burgers, belanghebbende en stakeholders, zodat uiteindelijk de besluiten beter zouden verlopen. Wel nu het is eindelijk zover dat knopen door gehakt moeten worden. Gezien de enorme problemen op allerlei gebied ,vervuiling, stof,	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp.

	geluid, samenhang woonwijk, verbondenheid Noorderpark, Forten, Uitzicht, Last but not least, doorstroom verkeer in de wijk, uiteindelijk op de NRU en ring Utrecht zelf. Is de allerbeste oplossing om 3 pleinen verdiept te doen. Op z'n minst, om nog maar niet te spreken van een algehele ondertunneling. Indien er niet genoeg geld is, is er geen andere oplossing dan dit hele plan uit te stellen. Je kunt niet over 10 jaar opnieuw beginnen. Dit is als leek al te voorspellen. Ik woon hier nu meer dan 25 jaar, het verkeer is enorm toegenomen. Dit werd al in 2010 voorspeld in 2012, 2013 en in 2017 zelfde uitkomst. Verdiept of ondertunneld er is geen andere mogelijkheid op deze plek!	
113	Graag zou indiener een korte reactie willen geven op de beleidsdocumenten zoals deze t.a.v. de NRU voorliggen. Aan de NRU is een lang proces voorafgegaan, aangezien deze aanvankelijk deel uitmaakte van de 'Ring Utrecht'. Daarna is deze daarvan losgekoppeld en is dat door de gemeente opgepakt, waarbij men uiteindelijk in 2014 tot een zogenaamde 'Voorkeursvariant' heeft besloten, waaronder een rijbaan met 2 x 2 rijstroken, maximaal 80 km per uur, etc., althans zo hebben genoemde organisaties dat begrepen. Zoals de indieners verder uit de te inzage gelegde stukken hebben begrepen is daarna een interactief proces gevolgd, waarbij ook de bevolking en belangenorganisaties zijn betrokken. Dat heeft in ieder geval ook tot een 'Integraal programma van eisen', niet alleen wat betreft eisen	In het Keuzedocument Tracévarianten zijn de milieueffecten opgenomen die onderscheidend zijn voor de keuze tussen de varianten. Ook andere milieueffecten, zoals bijvoorbeeld ecologie, zijn onderzocht, zoals onder meer blijkt uit tabel 6.3 in het keuzedocument. Ten aanzien van ecologie is gebleken dat de effecten van alle varianten vergelijkbaar zijn en er geen grote en geen onderscheidende verschillen in de effecten zijn. Deze milieueffecten worden in het MER volledig beschreven. De effecten op de ruimtelijke kwaliteit zijn samengevat weergegeven in het keuzedocument Tracévarianten 2017. In het MER en het achterliggende deelrapport wordt hier dieper op ingegaan.

	leefomgeving, zoals m.b.t. luchtkwaliteit en geluidsbelasting geleid, maar dus ook t.a.v. ruimtelijke kwaliteit, waaronder cultuurhistorie, groen (lees: stedelijke groenstructuur) en ook ecologie (waaronder m.b.t. 'Natura 2000', de EHS/NNN, beschermde soorten, etc.). Op zich is dat goed aangezien zo ook een zorgvuldige toetsing van de varianten mogelijk is. In het rapport: 'Keuzedocument Tracévarianten 2017' wordt vervolgens m.b.t. aantal gegeven criteria voor elk van de 10 varianten aangegeven wat dan de effectscores zijn (zie o.a. de gegeven samenvattende tabel op pag. 55). Op basis daarvan komt men dan tot een bepaalde wensvolgorde, mede afhankelijk beschikbare budget, dus als er voldoende budget is voor 3 onderdoorgangen, tracévariant 2e, dan 2d2, etc., etc.. Op zich mooi dat zo inzicht wordt gegeven in de effectenscores van de diverse varianten. Probleem blijft voor de indieners evenwel dat het op basis van de in de beschikbare rapporten gegeven informatie moeilijk, zo niet onmogelijk is te bepalen of hoe men tot de gegeven effectenscores is gekomen, met uitzondering dan tot geluid en luchtkwaliteit, waarvoor wel nadere informatie beschikbaar is gesteld. Wat betreft de groene kwaliteiten wordt daarbij evenwel dus nauwelijks enige nadere informatie gegeven. Nu zou er wel ook sprake zijn van een Mer, inclusief diverse deelrapporten, waaronder 'Ecologie' en ook 'Ruimtelijke kwaliteit', maar voor zover indieners dat uit het beschikbare planningsschema hebben kunnen afleiden zal dergelijke rapport, inclusief deelrapporten, dus pas worden opgesteld, nadat er een keuze voor het ontwerp is gemaakt, maar	
--	---	--

	volgens indieners is dat dus te laat om echt tot een zorgvuldige keuze te kunnen komen. Hoe dat ook zij, indieners vinden het dus wel van groot belang dat door een 'natuurinclusief- en ook cultuurhistorisch en landschapsinclusief ontwerp' niet alleen wordt gekeken hoe het ontwerp, voor zover ruimtelijk aanvaardbaar, ook gezien gegeven wettelijke kaders (zie wederom het rapport: 'Integraal programma van eisen' en dan met name ook de hoofdstukken 6.1 t/m 6.10), zorgvuldig wordt ingepast, maar ook hoe tot een verbetering van de betreffende kwaliteiten kan worden gekomen. Wat betreft de Cultuurhistorische kwaliteiten is daar eerder ook al door MUST een aanzet toe gegeven (NRU en Waterlinie 2.0 (MUST, 2011)'), ook al ging men daarbij wel uit van volgens indieners toch grootschalige oplossingen.	
113	Belangrijk is volgens indieners dus dat rekening wordt gehouden met aanwezige kwaliteiten landschap, waaronder cultuurhistorie, zoals aanwezigheid NHW, evenals het Middeleeuwse slagenlandschap (inclusief bijbehorende openheid), maar tegelijkertijd dus ook wordt gekeken hoe de in het gebied aanwezige ecologische structuren kunnen worden behouden en zo mogelijk verbeterd, zowel tussen de stad en land, dus de stedelijke groenstructuur en het Noorderpark (inclusief bijbehorende doelsoorten), maar op een groter schaalniveau dus ook de ecologische verbinding zoals deze tussen het Vechtplassengebied/Noorderpark en het Kromme Rijngebied aanwezig is (zie in deze o.a. ook de diverse herinrichtingsplannen 'Noorderpark' en ook 'Groenraven-Oost', het 'LOP Kromme Rijngebied + (Brons &	Wij zijn het met u eens dat rekening moet worden gehouden met de aanwezige kwaliteiten, en dat deze zoveel mogelijk behouden en versterkt moeten worden.

	Partners, 2010)', maar bijvoorbeeld ook de folder: 'Natuur verbinden en behouden (Werkgroep Faunapassages Zeist Zuid-West, 2009)'). In die zin zou het volgens indieners goed zijn ook wat dat betreft nog eens zorgvuldig naar de varianten te kijken, voor zover dat tenminste in de gegeven toetsingen en uitwerkingen nog onvoldoende tot zijn recht is gekomen. De diverse varianten bieden daar zeker ook kansen toe, zoals ook in met name het 'Integraal programma van eisen' aangegeven, maar dan zullen de daarin gegeven eisen en randvoorwaarden ook per variant meer concreet moeten worden gemaakt teneinde ook in die zin een meer zorgvuldige keuzen te kunnen maken. In het bijzonder de natuur en het landschap zal u daar dankbaar voor zijn!	
114	Sowieso een onzalig plan..nog meer verkeer, lawaai, fijnstof en Co2...dit moest toch juist minder?? maar de burger heeft toch niks te zeggen.	Zie de algemene beantwoording over geluid en lucht
114	Dit plan gaat dus toch door, ondanks dat de meerderheid tegen is..hoezo democratie? Dan zou indiener toch kiezen voor een verdiepte aanleg, eroverheen zou een spoor/weg aangelegd kunnen worden voor het lokale verkeer en doorgaand treinverkeer..zo sla je 2 vliegen in een klap toch..kost wat maar dan heb je ook wat, zeker met het oog op de toekomst.	Er zijn zowel voor- als tegenstanders van de vernieuwing van de NRU. De gemeenteraad, die is gekozen door de bewoners van Utrecht, neemt het definitieve besluit over de uitvoering van het plan voor de NRU.
114	Geen gesol meer met metingen ivm fijnstof en herrie en vieze gassen...of staat de volksgezondheid niet in jullie woordenboek	Uw opmerking over gesol met metingen kunnen wij niet plaatsen en herkennen wij niet. In het luchtmeetnet voor stikstofdioxide-metingen (zie http://www.utrechtmilieu.nl/meetnet/) zijn twee meetpunten langs de Albert Schweitzerdreef gesitueerd. Bij de opstelling van het bestemmingsplan wordt het effect van het plan op de omgeving (voor zowel luchtkwaliteit als geluid) in beeld

		gebracht en betrokken bij de bestuurlijke besluitvorming. Indien nodig zullen mitigerende maatregelen worden genomen. Daarbij zal ook aandacht worden besteed aan de gezondheidsaspecten van de opwaardering van de NRU.
115	In reactie op de huidige plannen wil indiener allereerst zijn grote zorgen uiten. Als de plannen in de huidige vorm doorgang zouden vinden komen gezondheid, welzijn en levenskwaliteit van de bewoners van Overvecht ernstig in het geding. Dit zowel door de te verwachten sterke toename van geluidsoverlast, als ook door ernstige toename van luchtvervuiling door uitlaatgassen.	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp, geluid en lucht.
115	Daarnaast ook door negatieve gevolgen op ecologisch gebied (zoals bomenkap) en ook de aansluiting naar het Noorderpark zal verslechteren.	In het ontwerp is zoveel mogelijk rekening gehouden met behoud van de bomen die nu langs de weg staan. Het is echter onvermijdelijk dat er bomen gekapt worden, omdat de weg straks meer ruimte inneemt dan nu. Na de werkzaamheden worden nieuwe bomen aangeplant. Dit zullen er minder zijn dan er nu staan, omdat er minder ruimte overblijft. In het plan is een aantal nieuwe verbindingen opgenomen voor fietsers en voetgangers: bij de Klopdiijk, de Zambesidreef, de St Anthoniedijk en tuincentrum Overvecht. Op deze plekken kunnen fietsers en voetgangers de NRU oversteken zonder auto's en verkeerslichten tegen te komen. Het aantal (veilige) verbindingen voor voetgangers neemt toe ten opzichte van de huidige situatie. De bereikbaarheid van het Noorderpark verbetert hierdoor.
115	Naar verwachting zal als gevolg van de huidige plannen het verkeer sterk toenemen. De geplande verhoging van de snelheid van 70 naar 80 km zal bovendien extra uitstoot van schadelijke uitlaatgassen en meer geluidsoverlast tot gevolg hebben. Door de geplande T- splitsing = afslag en oprit van de NRU naar de Moldaudreef/ Moldaudreef naar NRU zal het verkeer dat via deze weg de wijk in- en uitgaat	Zie de algemene beantwoording over de aanpassing van de aansluiting van de Moldaudreef.

	toenemen met grote risico's voor de gezondheid, levenskwaliteit en verkeersveiligheid, bijvoorbeeld bij het kruispunt Moldaudreef/ Neckardreef, een kruispunt waar indiener vanuit de woning op uitkijkt en waar nu al regelmatig ongelukken plaatsvinden.	
115	Als kernpunten van inspraak heeft indiener drie verzoeken: 1. Als eerste een volledige ondertunneling = verdieping met overkapping van de gehele NRU. Indieners eerste verzoek: om de gezondheid en levenskwaliteit van de bewoners van Overvecht te borgen, is het volgens indiener absoluut noodzakelijk om de gehele rondweg te ondertunnelen; dat wil zeggen: leg een geheel verdiepte rondweg = tunnel met overkapping aan. Uiteraard ziet indiener een geheel verdiepte rondweg als de betere oplossing ten opzichte van de huidige plannen, omdat die naar verwachting toename geluidsoverlast kan beperken en de aansluiting Overvecht/ Noorderpark beter gehandhaafd kan worden. Wat betreft de te verwachten toename van uitstoot aan schadelijk uitlaatgassen is echter zelfs een geheel verdiepte rondweg nog te weinig borg voor de gezondheid en levenskwaliteit van bewoners van Overvecht. Om dit te borgen acht indiener de gehele ondertunneling van de NRU noodzakelijk.	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp.
115	2. Volledig afsluiten van de afslag NRU van en naar de Moldaudreef Als tweede verzoekt indiener om in plaats van de nu geplande T-splisting/ afslag van de NRU rondweg naar de Moldaudreef, deze afslag geheel af te sluiten. De afgelopen	2.Zie de algemene beantwoording over de aanpassing van de aansluiting van de Moldaudreef.

	jaren is het verkeer aan de Moldaudreef en de Neckardreef al sterk toegenomen. Realiseren van de huidige plannen zou een onacceptabele toename van geluidsoverlast en luchtvervuiling tot gevolg hebben. De doorstroom vanuit Neckardreef naar de Moldaudreef en andersom is nu al slecht. Dagelijkse filevorming ook voor indieners flat is nu al het gevolg. Dit zou met het realiseren van de huidige plannen alleen toenemen. Ook de veiligheid zou nog ernstiger dan nu al het geval is in het geding komen. Zoals boven aangegeven gebeuren er op kruispunt Neckardreef/ Moldaudreef nu al zeer regelmatig ongelukken. Ook is oversteken daar nu al gevaarlijk en dit zou met toename van het verkeer alleen erger worden. Daarnaast zou het aanleggen van de T-afslag en T-oprit veel bomenkap als negatief gevolg hebben. De verkeersveiligheid kan daarnaast in de knel komen doordat ook het autoverkeer dat van de benzinepomp richting A27 kort voor de Moldaudreef weer de NRU opgaat de T-afslag (op- afritten) gaat gebruiken om weer de weg op te komen. Oversteken zou dan uitermate gevaarlijk worden.	
115	3. Plaatsen van een nieuwe directe oversteek vanuit de Moldaudreef naar het Noorderpark. Indieners derde verzoek is om na wegvallen van de huidige oversteek via verkeerslichten vanuit de Moldaudreef naar het Noorderpark op dezelfde plaats een nieuwe oversteekmogelijkheid voor voetgangers en fietsers te creëren die ook geschikt is voor scootmobielen en rolstoelen. Bij een gehele ondertunneling van de NRU en zelfs al bij een geheel verdiepte NRU lijkt indiener dit een prima te realiseren oplossing.	3. Zie de algemene beantwoording over de aanpassing van de aansluiting van de Moldaudreef.

	Volgens de huidige plannen wordt een nieuwe oversteekmogelijkheid enkele honderden meters verplaatst richting Tuincentrum Overvecht. Daardoor zou de enige oversteek met directe toegang naar het Noorderpark in de buurt verdwijnen. De huidige oversteek wordt momenteel veelvuldig gebruikt door voetgangers en fietsers, maar bijvoorbeeld ook door scootmobielen. Mochten de huidige plannen gerealiseerd worden dan moet je eerst enkele honderden meters de 'verkeerde kant' op en dan dezelfde afstand weer terug naar het ingang naar het Noorderpark ter hoogte van de Moldaudreef. Dat betekent zo'n 10 minuten meer tijd die nodig zijn om over te steken en het park in te komen. Dat is niet acceptabel.	
116	Reacties met standaard formulier zijn samengevoegd en staan bij/vanaf nr. 99.	
117	Reacties met standaard formulier zijn samengevoegd en staan bij/vanaf nr. 99.	
118 120	Inleiding Indieners behartigen de belangen van ruim 12.000 bewoners langs de Zuilense Ring. Vanuit ernstige bezorgdheid over de gevolgen voor de gezondheid van onze bewoners van het verkeersproject NRU geven indieners onderstaande zienswijze. Het project vernieuwing NRU vloeit voort uit al jarenlang lopende eerdere studies naar de totale Ring rondom Utrecht met als doel de bereikbaarheid én de leefbaarheid van de gebieden langs de Ringwegen rondom Utrecht als geheel te verbeteren (zie onder meer p. 6/7 van Hoofdrapport MER 1e	In 2008 is een startnotitie opgesteld voor de Ring Utrecht (toen nog één studie voor A2/A12/A27 en N230). Hierin staat het volgende: het doel van het project is de doorstroming en de bereikbaarheid van de regio Midden-Nederland te verbeteren. Daarnaast is het doel dat knelpunten op het gebied van luchtkwaliteit en geluidshinder, natuur en verkeersveiligheid niet toenemen en waar mogelijk de situatie zelfs wordt verbeterd. De startnotitie is opgesteld door ministerie, provincie en gemeente. Daarna zijn verschillende alternatieven onderzocht om dit doel te bereiken. In december 2010 heeft de minister een besluit genomen over het voorkeursalternatief voor de Ring Utrecht, dat bestaat uit: - verbreding van de A27 - verbreding van de A12 - opwaardering van de NRU (minimaal 2x2 rijstroken, ongelijkvloers en

	fase Ring Utrecht uit 2010). Helaas is sindsdien het verkeersproject NRU een geïsoleerd, op zichzelf staand project geworden dat zich weinig lijkt aan te trekken van de in 2008 vastgestelde doelen voor de gehele Ring Utrecht en dus ook langs de Zuilense Ring. Voordat indieners het bovenstaande nader toelichten willen zij hierbij alvast graag onderstrepen dat indieners de door de gemeente Stichtse Vecht ingediende zienswijze (op de meeste punten) van harte onderschrijven.	maximumsnelheid ten minste 80 km/uur) Bij het besluit over het voorkeursalternatief heeft de minister er voor gekozen om het planproces voor de Ring Utrecht te splitsen in de A27/A12 en de NRU. Uit het geluid- en luchtonderzoek voor het bestemmingsplan en MER zal blijken wat het effect van de NRU is voor de geluidssituatie en de luchtkwaliteit. Voor de volledigheid merken wij op dat het doel in de startnotitie waar u aan refereert een doel is en geen recht.
118 120	<u>Bewoners langs de Zuilense Ring hebben ook recht op een verbetering van de geluidsbelasting, de luchtkwaliteit en de bereikbaarheid!</u> De bewoners in de woongebieden die liggen aan de Zuilense Ring in Stichtse Vecht zullen de gevolgen ondervinden van het project NRU zoals dat thans door de gemeente Utrecht, gesteund door de Provincie Utrecht en het Rijk, wordt ontwikkeld. Doordat het verkeer als gevolg van de vernieuwing van de NRU op de Zuilense Ring (vanuit de Rijkswegen A12, A27 en de NRU en omgekeerd vanuit de A12 en de A2) aanzienlijk zal toenemen, zullen indieners schade ondervinden aan onze gezondheid door meer geluidsoverlast en verslechtering van de luchtkwaliteit, etc. Vanwege die schade willen indieners dat er adequate maatregelen worden genomen, die recht doen aan het ons in de startnotitie van destijds ("Startnotitie Ring Utrecht" van december 2008) geformuleerde recht op vermindering van geluidsoverlast en slechte luchtkwaliteit, etc. Dit kan bijvoorbeeld worden gerealiseerd door: a. Op de gehele Zuilense Ring een uniforme maximum	Zie de algemene beantwoording over het onderwerp lucht. De geluidseffecten op de omgeving alsmede de aansluitende wegen wordt onderzocht in het kader van het MER en het bestemmingsplan. Op grond van de Wet geluidhinder dienen de effecten van een fysieke wijziging van een weg onderzocht te worden op geluidgevolgen. Als er sprake is van een toename van 2 dB is er sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Het geluidsonderzoek dient bij een reconstructie ook betrekking te hebben op aansluitende wegen waar een effect van 2 dB of meer wordt verwacht. Maatregelen die effectief zijn in het wegnemen van een toename van de geluidbelasting zijn: het verlagen van de snelheid op de Zuilense Ring naar 80 km/uur of het toepassen van een stil wegdek. De Zuilense Ring is een provinciale weg. De gemeente Utrecht is niet bevoegd om aanpassingen te doen aan de Zuilense Ring. Wij ondersteunen het verzoek van Stichtse Vecht aan de provincie hierover. Uit de Wet geluidhinder volgt welke geluidbelasting geldt voor geluidgevoelige bestemmingen langs de Zuilense Ring.

	snelheid van 80 km/uur te hanteren inclusief trajectcontrole. b. De Zuilense Ring te voorzien van stil(ler) asfalt over de gehele lengte van de Zuilense Ring, van adequate maatregelen (te denken valt aan toepassen van effectieve geluids- en zichtschermen en nieuwe innovaties zoals bijvoorbeeld roosters langs het asfalt die geluid afbuigen) om de geluidsbelasting verder terug te dringen. Bovenstaande moet minimaal leiden tot het halen van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB bij alle woningen langs de Zuilense Ring.	
118 120	<u>1) De woongebieden langs de Zuilense Ring zijn in 2008 een betere leefomgeving beloofd bij de start van de procedure</u> In uw document "Bijlage keuzedocument tracévarianten 2017"(1) staat op blz. 10 bij 1.3 Projectgeschiedenis terecht dat het project Noordelijke Randweg Utrecht in 2008 is gestart als onderdeel van het project voor de gehele Ring Utrecht. Die start betrof destijds de "Startnotitie Ring Utrecht" van december 2008, (2) waarin het Rijk, de provincie en de gemeente Utrecht een bereikbaarheids- en leefbaarheidsdoel formuleren voor de gehele Ring Utrecht. Het gaat hier dus om het op pag. 34 geformuleerde doel om "de weg dusdanig te verwezenlijken dat zij een logische ordening van functies in de omgeving ondersteunt en bijdraagt aan een verbetering van de leefbaarheid in het gebied rond de weg" (zie ook o.a. blz. 21 van Richtlijnen voor de 1e fase MER voor de gehele Ring (3). Het gaat hierbij dus expliciet om de gehele Ring (inclusief de volledige N230) en om een verbetering van de luchtkwaliteit en een	Zie de twee voorgaande antwoorden.

	vermindering van de geluidsbelasting. Dit ziet dus ook op de Zuilense Ring als onderdeel van de N230. Na het gereedkomen van de 1e fase MER is een voorkeursalternatief vastgesteld en zijn er door het Rijk en de gemeente Utrecht aparte procedures opgestart voor respectievelijk de rijkswegen (A12/A27) en het gemeentelijke deel van de N230, de NRU. Voor het andere deel van de N230, de Zuilense Ring, is kennelijk nog geen aparte planstudie of 2e fase MER opgesteld omdat er voor het realiseren van het gekozen voorkeursalternatief geen grootschalige ingreep van de Zuilense Ring nodig zou zijn. Procedureel gezien is het echter volstrekt onterecht dat er bij de twee procedures voor de rijkswegen en de NRU met directe gevolgen voor de (bewoners langs de) Zuilense Ring tot nu nog geen (concrete) invulling is gegeven aan de leefbaarheidsdoelen langs de Zuilense Ring. Indieners dreigen zo de dupe te worden van deze ‘verdeel- en heerstactiek’. Ten onrechte staat in uw documenten vermeld dat de besluitvorming voor de Ring Utrecht is begonnen met het vaststellen van het voorkeursalternatief. Het eerste besluit betrof immers het vaststellen van de Startnotitie in 2008 (2). We verzoeken uw Raad en College om deze (begin)stap alsnog toe te voegen aan uw rapporten en voorstellen te doen voor de uitvoering daarvan en daartoe resultaatgericht en nauwgezet samen te werken de Provincie Utrecht, de gemeente Stichtse Vecht en met indieners.	
118 120	<u>2) De Zuilense Ring is een reconstructie in het kader van Wet Geluidhinder</u>	De berekeningen in het kader van het bestemmingsplan worden uitgevoerd op basis

Door de opwaardering van de NRU neemt het verkeer op de Zuilense Ring aanzienlijk toe, mogelijk zelfs met meer dan 100% (zie hiervoor onder meer: – Memo t.b.v. werkbezoek PS aan NRU op 30 oktober 2017 van mw M. van Wely 26 oktober 2017 (4) – Mobiliteitsbeeld 2016 Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid KiM van oktober 2016 (5) – Jaargemiddelden voertuigen 2012–2015 – Bron Knelpunten en Voertuigverliesuren 2015 Verkeersbeeld provincie Utrecht (6). Indieners zijn er niet van overtuigd dat deze toename beperkt zal blijven tot (in totaal) 28% in 2030, zoals in de notitie wordt aangegeven. Bezien vanuit 2015, althans vanaf nu 2017 is eerder een grotere toename (meer dan 100%) van het verkeer te verwachten. Wij menen dat gelet op de te verwachten toename van vrachtverkeer, de economische groei, de regelmatige afsluitingen van de Leidsche Rijntunnel, de verkeersaantrekkende werking van een doorstromende NRU, etc. de toename van het verkeer aanzienlijk groter zal zijn dan door de gemeente Utrecht in haar stukken is verwoord. Indieners verwijzen in dat verband ook naar de inmiddels ook onlangs door de gemeente Stichtse Vecht ingediende zienswijze(7) op de plannen voor de NRU. Wij verzoeken u dan ook om de te verwachten verkeersintensiteit nader en op basis van zo realistisch mogelijke uitgangspunten en tevens op basis van het ‘worst case scenario’, te onderzoeken en daarover te rapporteren. Als gevolg van het huidige verkeersaanbod en de toekomstige effecten van het project NRU is de provincie	van verkeersintensiteiten en de verkeerssamenstelling, zoals berekend met het vigerende verkeersmodel. In deze verkeersintensiteiten zit extra vrachtverkeer over de Zuilense Ring en NRU als gevolg van de verkeersaantrekkende werking van een betere doorstroming op de NRU. Het verkeersmodel houdt geen rekening met de gevolgen van tunneldosering op de A2 of andere incidenten. De provincie en Rijkswaterstaat hebben een gezamenlijke studie uitgevoerd naar mogelijke oplossingen voor het huidige knelpunt bij de aansluiting van de Zuilense Ring op de A2. Daar is de variant waar u naar verwijst als meest optimale variant uitgekomen. Er is nog geen zekerheid over de uitvoering van deze variant. Er is nog geen budget voor beschikbaar gesteld. Voor een uitgebreidere toelichting op de
---	--

	Utrecht voornemens om binnenkort ook de aansluiting van de Zuilense Ring op de A2 aan te passen (het zogenaamde Divergerende Diamant-project). Op deze wijze vinden dus aan beide zijden (uiteinden) van de Zuilense Ring maatregelen plaats (NRU en aansluiting op de A2), die aantoonbaar een relatie hebben met elkaar. Daarbij zal als gevolg van deze maatregelen het verkeer op de Zuilense Ring zeer aanzienlijk toenemen. Procedureel gezien is er volgens indieners ons inziens dan ook sprake van een reconstructie van de Zuilense Ring en dient de geluidsbelasting langs de gehele Ring te worden teruggebracht tot de voorkeursgrenswaarde en/of eventueel verleende hogere waarden conform de Wet Geluidhinder (8). Uit bijlage 3 (Keuzedocument Tracévarianten 2017 (pag. 69 van de Samenvatting onderzoeken verkeer, geluid en lucht (9) blijkt dat alleen de gevoelige bestemmingen in de directe nabijheid van de NRU zijn beschouwd (zie bijvoorbeeld de pagina 'werkwijze Tracébeoordeling'). De woningen en woongebieden langs de Zuilense Ring zijn hierbij dus niet beschouwd. Dat is ontoelaatbaar omdat de effecten in het gehele studiegebied en de hele invloedssfeer berekend, gepresenteerd en meegewogen moeten worden. Het vergeten van de woningen en woongebieden langs de Zuilense Ring betekent tevens dat uw conclusie dat alle varianten leiden tot minder geluidsbelasting niet klopt. U vergeet immers een groot deel van de woningen in het studiegebied.	effecten van een mogelijke aanpassing van de aansluiting verwijzen wij u graag naar de provincie.
118 120	1) <u>Iedereen langs de Ring (de N230) gelijk behandelen!</u> <u>Inclusief bewoners langs de Zuilense Ring</u> Hiervoor hebben indieners al beschreven dat de bewoners	Zie de voorgaande antwoorden.

	langs de Zuilense Ring recht hebben op een betere luchtkwaliteit en een lagere geluidsbelasting in verband met procedurebeloftes uit 2008 (Startnotitie Ring Utrecht 2008) (10) en de Wet Geluidhinder (10) en de Richtlijn 2002/49/EG van het Europees parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaï (11 en 12). Daarnaast geldt dat we dit recht ontlenen aan het principe van rechtsgelijkheid. Al het geld dat wordt geïnvesteerd in de Ring Utrecht is overheidsgeld van het Rijk, de provincie en de gemeente Utrecht. Met dit geld worden bij de projecten A27/A12 en bij de NRU leefbaarheidsdoelen bereikt, waar ook wij als bewoners langs de Zuilense Ring recht op hebben. Daarbij vermelden indieners nogmaals dat er in 2008 doelen zijn gesteld voor de gehele Ring die dit recht ondersteunen. In de stukken die nu over de vernieuwing van de NRU zijn gepubliceerd wordt op geen enkele wijze aangetoond dat deze doelen ook worden gehaald langs de Zuilense Ring. En ook is niet aangetoond dat de nu voorziene besteding van het geld de meest doelmatige is voor de Ring als geheel. Ten onrechte is dit tot heden zelfs helemaal niet eens onderzocht (13 14).	
118 120	Ter illustratie: in uw 'Keuzedocument tracévarianten 2017' (75) van in totaal 118 bladzijden komt het woord Maarssen/Stichtse Vecht niet één keer voor. Het rapport wekt de indruk dat het hier vooral om een 'Utrechtse aangelegenheid' gaat, waarbij tot nu toe geheel aan de rechten en gerechtvaardigde belangen van de burens in de gemeente Stichtse Vecht voorbij is gegaan.	Dit is een juiste constatering. In het Keuzedocument Tracévarianten zijn de milieueffecten opgenomen die onderscheidend zijn voor de keuze tussen de varianten. De effecten op de woningen langs de Zuilense Ring zijn in alle varianten gelijk, en daarmee niet relevant voor de keuze uit de verschillende varianten. Uitzondering hierop vormt een aantal woningen langs de Gageldijk in de gemeente Stichtse Vecht. Deze woningen zijn daarom wel meegenomen in het keuzedocument. Zoals in eerdere antwoorden is aangegeven, wordt voor het

		bestemmingsplan en het MER onderzocht wat de effecten van het project op de aansluitende wegen zijn.
118 120	<u>4) Tenslotte: samenvattend commentaar op het verkeersproject NRU:</u> Helaas is (tot recent/tot nu toe) het verkeersproject de NRU een geïsoleerd, op zichzelf staand project geworden dat voornamelijk wordt bepaald en geleid door de gemeente Utrecht. Daarbij hebben de gemeente Utrecht, maar daarnaast bovenal ook de gemeente Stichtse Vecht en de Provincie Utrecht de implicaties van deze vernieuwing van de NRU tot 'stroomweg' voor de bewoners langs de Zuilense Ring de afgelopen jaren verwaarloosd. Dit noopt tot maken van een inhaalslag in de komende maanden wat betreft onderzoek naar de gevolgen voor de woongebieden langs de Zuilense Ring van het project NRU en naar de noodzakelijke (compenserende) maatregelen om de leefbaarheid en gezondheid voor de bewoners langs de Zuilense Ring te verbeteren (met name wat betreft lucht en geluid).	Wij gaan er vanuit dat de resultaten van de onderzoeken voor bestemmingsplan en MER uw vragen over de gevolgen van de NRU voor de bewoners van Stichtse Vecht beantwoorden.
118 120	Uit onderzoeken van het Centraal Planbureau/Planbureau voor de Leefomgeving (16) is gebleken dat het gemotoriseerde verkeer (personenauto's en vrachtauto's) in de komende jaren sowieso en op de Zuilense Ring zeker na uitvoering van het project NRU (tenminste) ernstig zal toenemen. Het kan niet anders dan dat deze omstandigheid tot gevolg heeft dat de geluidsoverlast en luchtkwaliteit voor de bewoners langs de Zuilense Ring, die thans al (zeer) matig tot slecht zijn (zie bijvoorbeeld de Geluidskaart 2016 van de gemeente Stichtse Vecht (17) en de informatie op de	Zie de voorgaande antwoorden.

	website van het RIVM/Luchtnet (18), aanzienlijk zullen verslechteren. Om ook voor onze bewoners de claim van de verbetering van de leefbaarheid langs de Zuilense Ring zeker te stellen en waar te maken zijn – tenminste tegelijkertijd met de vernieuwing van de NRU – compenserende maatregelen op/aan de gehele Zuilense Ring nodig. Daarbij moet volgens indieners worden gedacht aan het invoeren van een maximumsnelheid van 80 km/u op de gehele Zuilense Ring en een continue trajectcontrole, de aanleg van zo stil mogelijk asfalt op de hele Zuilense Ring, alsmede aan adequaat geluidswerende maatregelen (groene, absorberende wal of scherm en andere innovatieve maatregelen die het geluid kunnen reduceren).	
118 120	Voor deze maatregelen is onvermijdelijk geld nodig. Dat geld hebben de Provincie Utrecht (als eigenaar van de Zuilense Ring), noch de gemeente Stichtse Vecht, noch de gemeente Utrecht en of het Rijk, kennelijk tot op heden niet of in onvoldoende mate gereserveerd. Dit beschouwen wij als een ernstige omissie. Daarom moet er alsnog zo spoedig mogelijk een toereikend bedrag worden gereserveerd voor diverse leefbaarheidsmaatregelen langs de Zuilense Ring. Hiervoor dienen volgens indieners de gemeente Utrecht, samen met de gemeente Stichtse Vecht en de Provincie Utrecht zich hard te maken en met elkaar in gesprek te gaan, teneinde eventueel gezamenlijk met het Rijk er voor te zorgen dat het benodigde bedrag op zo kort mogelijke termijn beschikbaar komt. Een mogelijke aanstaande beslissing, om alleen meer geld beschikbaar te stellen voor een (deel) verdiepte aanleg van de gehele NRU, zonder daarnaast ook tegelijkertijd voldoende geld beschikbaar te	Er is in de raming van de NRU geen rekening gehouden met kosten voor geluidmaatregelen langs de Zuilense Ring. Als uit het geluidonderzoek voor bestemmingsplan en MER blijkt dat er maatregelen nodig zijn langs de Zuilense Ring om aan de geluidregelgeving te voldoen, dan gaan wij hierover in overleg met de provincie.

	stellen voor onderzoek naar en maatregelen ter waarborging van de leefbaarheid voor de bewoners langs de Zuilense Ring, achten wij daarmee in strijd.	
118 120	Derhalve dient thans onverwijld te worden begonnen met het onderzoeken van de huidige situatie omtrent verkeersintensiteit, doorstroming, veiligheid, geluidsoverlast en luchtkwaliteit voor de bewoners langs de Zuilense Ring (nul-metingen) en van de effecten, die zowel de autonome verkeersgroei als de verkeersgroei als gevolg van de voorgenomen vernieuwing van de NRU, daarop hebben. Aan de uitkomsten van die effecten dienen effectieve plannen en maatregelen te worden verbonden om op zo kort mogelijke termijn de negatieve effecten te elimineren en zorg te dragen voor een (meer) gezonde leefomgeving voor de bewoners langs de Zuilense ring. Een zorgvuldige besluitvorming met betrekking tot de aanstaande vernieuwing van de NRU maakt dat noodzakelijk. Zoals we eerder al aangeven heeft de opwaardering van de NRU niet alleen tot doel de bereikbaarheid van de stad Utrecht te verbeteren. Vanuit het Rijk als vanuit de Provincie¹⁹ is juist het bevorderen van de doorstroming van het verkeer tussen A2 en A27 en vice versa het belangrijk(st)e doel om in de opwaardering van de NRU te investeren. Daarmee overstijgt dit het belang van de stad Utrecht alleen. Dat blijkt temeer ook uit de (extra) bijdragen aan het budget voor de aanpassingen aan de NRU. Het grootste deel van dit budget (€ 150 miljoen) komt van het Rijk en het tweede grootste deel (2/3 van € 50 miljoen) komt van de Provincie. Een ondergeschikt bedrag komt per saldo van de gemeente Utrecht. Het algemeen provinciaal en rijks belang van de vernieuwing van de NRU is daarmee	Conform wet- en regelgeving berekenen we de referentiesituatie en de toekomstige situatie voor verkeer, geluid en lucht.

	groter dan het stadsbelang van de gemeente Utrecht. Juist vanwege de te verwachten toename van het verkeer over de Zuilense Ring die hier het gevolg van zal zijn, is daarom ook compensatie nodig voor de bewoners langs de ZR, zowel vanuit de Provincie als vanuit het Rijk.	
118 120	In de stukken over het project Vernieuwing NRU stelt de gemeente Utrecht dat, hoewel het verkeer de komende jaren toeneemt, de luchtkwaliteit beter wordt. Waarop deze claim is gebaseerd, wordt niet duidelijk gemaakt. Wanneer en als gevolg waarvan de luchtkwaliteit beter wordt, wordt ook niet duidelijk. Uit de stukken blijkt ook dat de gemeente Utrecht dit zal toetsen in het jaar 2030 met als referentiejaar 2017. Hoe dan ook, voor de bewoners langs de Zuilense Ring kan de luchtkwaliteit (evenals de geluidsoverlast) door de aanzienlijke toename van het verkeer alleen maar verslechteren (door hogere concentraties fijn stof e.a.). Er is tot nu toe geen enkele maatregel voorzien om de luchtkwaliteit langs dit traject te verbeteren. Dat is een belangrijk gebrek in de totale besluitvorming en het gevolg van de geïsoleerde benadering van de NRU (Utrechts gemeentelijk deel van de N230).	De luchtkwaliteit zal als gevolg van de autonome verschoning van het verkeer de komende jaren beter worden. Door de aanleg van de NRU wordt een klein deel van de autonome verschoning teniet gedaan. Ten opzichte van de huidige situatie in 2017 nemen de concentraties stikstofdioxide 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%. De emissiefactoren van verkeer (personenauto's, middelzwaar en zwaar verkeer) voor de toekomst zijn gebaseerd op praktijktesten van het huidige voertuigenbestand en prognoses inzake vervanging en verschoning van deze voertuigen. Jaarlijks worden deze prognoses aangepast en eventueel bijgesteld op basis van nieuwe inzichten.
118 120	De gemeente Utrecht claimt dat 'schoon vervoer' een belangrijke bijdrage zal leveren aan verbetering van de luchtkwaliteit. Dit is naar onze mening voorlopig nog een illusie. Zeker in de eerstkomende jaren. Deze hoop van de gemeente is voorts op geen enkele waarborg gebaseerd en de onderbouwing hiervoor ontbreekt eveneens. In de zienswijze van de gemeente Stichtse Vecht (20) wordt hierover terecht ook al één en ander opgemerkt. Om schoner vervoer wel te waarborgen zou de gemeente	Zie het voorgaande antwoord.

	Utrecht bijvoorbeeld kunnen beginnen om het diesilverkeer op de NRU in de periode van heden tot 2025/2030 volledig uit te faseren in de vorm van een milieu zone traject. Daarnaast zou ook de Provincie Utrecht in samenwerking met de gemeente Stichtse Vecht datzelfde kunnen doen voor het diesilverkeer op de Zuilense Ring. Ook zou tevens ter matiging van de geluidsoverlast, de huidige maximumsnelheid op de Zuilense Ring al kunnen worden verlaagd. Maar helaas is hierin tot nu toe ten onrechte nog niet voorzien.	Wij hebben in het coalitieakkoord 2018–2022 aangegeven stapsgewijs toe te willen naar een milieuzone voor vervoer zonder uitstoot in 2030. We willen samen met andere ambitieuze steden in Nederland een coalitie vormen en een pad uit stippelen om dit doel te bereiken. De Zuilense Ring is, zoals u weet, een provinciale weg. De gemeente Utrecht is niet bevoegd om aanpassingen te doen aan de Zuilense Ring. Wij zijn bereid een verzoek van Stichtse Vecht aan de provincie hierover te ondersteunen.
118 120	Ook is het niet juist – zoals de gemeente Utrecht in haar stukken ten onrechte stelt – dat het plan om de NRU te vernieuwen, er is gekomen omdat de gemeente wil dat auto's zo min mogelijk door de woonwijken rijdt. Het plan is er vooral gekomen om het doorgaande verkeer tussen A27 en A2 en vice versa en het bovenlokale, regionale en landelijke verkeer beter te laten doorstromen. De gemeente Utrecht lijkt deze gelegenheid nu te baat te hebben genomen om uitvoering te geven aan haar beleid om auto's zo min mogelijk door de woonwijken te laten rijden en (doorgaand) verkeer uit de binnenstad te weren. Maatregelen die wij overigens kunnen begrijpen en op zich genomen kunnen billijken. Maar dan horen daar ook de leefbaarheidsmaatregelen bij zoals die gelden voor de bewoners langs de hele Ring bij, inclusief het deel van de Ring over de Zuilense Ring.	De vernieuwing van de NRU heeft een positief effect voor de doorstroming van alle verkeer dat gebruik maakt van de NRU. In de huidige situatie heeft meer dan 90% van het verkeer op de NRU een herkomst of bestemming in gemeente Utrecht of Stichtse Vecht. Na de vernieuwing van de NRU is het percentage doorgaand verkeer (van A2 naar A27) ruim 80%.
118 120	De gemeente Utrecht wil thans ook nog extra geld van de Provincie en van het Rijk voor bij voorkeur een totaal verdiepte aanleg van de NRU en tenminste voor een onderdoorgang bij elke van de huidige verkeerspleinen	Zie de voorgaande antwoorden.

	(rotondes) van de NRU. Dit alles zou tot minder geluid leiden en daarmee de leefbaarheid voor omwonenden aldaar te verbeteren. Dat is op zichzelf een begrijpelijk doel. Echter er dienen dan in gelijke mate én ook tegelijkertijd compenserende maatregelen te worden onderzocht en genomen om de geluidsoverlast en ongezonde lucht voor de omwonenden van de Zuilense Ring te verminderen c.q. te verbeteren. Het is niet rechtmatig om thans alleen voor de NRU meer geld beschikbaar te stellen zónder leefbaarheidsmaatregelen voor de bewoners van de Zuilense Ring te onderzoeken en geld beschikbaar te stellen voor deze maatregelen. Naar onze mening is daarvoor tenminste een even groot budget noodzakelijk als de gemeente Utrecht nodig heeft voor de verdiepte aanleg bij elke rotonde van de NRU, maar in elk geval een adequaat bedrag om tegelijkertijd met de uitvoering van het project NRU maatregelen te kunnen nemen, die nodig zijn voor verbetering van de leefbaarheid van de bewoners langs de Zuilense Ring. Daarvoor moeten de gemeente Utrecht en zeker ook de Provincie Utrecht en het Rijk in overleg met de gemeente Stichtse Vecht en ons als Buren van de Zuilense Ring ook thans extra geld beschikbaar stellen.	
118 120	Tot besluit Indieners zijn verheugd over de recent genomen besluiten van de Provincie Utrecht en de gemeente Stichtse Vecht om te gaan samenwerken teneinde thans op korte termijn onderzoek te doen naar de leefbaarheidsgevolgen en de daarvoor benodigde maatregelen voor de bewoners langs de Zuilense Ring. Indieners roepen de gemeente Utrecht hierbij	De gemeente is nauw betrokken bij het onderzoek dat de provincie in gang heeft gezet.

	graag op om bij dit initiatief aan te sluiten en op constructieve wijze aan mee te werken bij de uitwerking van de plannen voor de NRU en daarbij vast rekening te willen houden met de gerechtvaardigde belangen van hun burens.	
119	Hierbij indieners reactie op het plan Vernieuwing Noordelijk Randweg Utrecht (NRU). Het doel van deze vernieuwing is een betere doorstroming van het verkeer en het verkeer zoveel en zo lang mogelijk uit de wijk Overvecht te houden. Hierbij is het uitgangspunt dat deze vernieuwing ook zoveel mogelijk een verbetering (!) (en dus geen verslechtering) voor de bewoners rondom de NRU moet betekenen. Zoals het plan er nu ligt in het Programma van Eisen en het Functioneel Ontwerp, zijn er vele open "eindjes", het is nog geen definitief voorstel, en lijkt de vernieuwing géén verbetering voor de omwonenden te betekenen. Indieners zijn direct betrokken (aanwonenden) en maken ons ernstig zorgen over de vernieuwing. Graag vragen indieners aandacht voor de volgende punten: 1) Indieners pleiten voor drie verdiepte onderdoorgangen van de NRU i.p.v. één onderdoorgang en twee fly-overs. Fly-overs geven meer geluidsoverlast, en indieners, komen achter een wal te wonen waarbij zij geen uitzicht meer hebben. Bovendien wordt het zicht op het open polderlandschap ernstig verstoord en komt de Hollandse Waterlinie (bijna Wereld Erfgoed) in het gedrang.	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp. Onze ambitie is om drie onderdoorgangen te realiseren, juist ook vanwege het behoud van het mooie zicht op de Gageldijk en het Noorderpark. Mochten er toch viaducten komen dan heeft dit onvermijdelijk gevolgen voor het uitzicht van verschillende woningen. Wij streven ernaar eventuele viaducten zo goed mogelijk in te passen en daarmee de visuele barrière zoveel mogelijk te beperken. De vernieuwing van de NRU maakt fysiek geen inbreuk op het erfgoed van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Eventuele viaducten hebben echter wel een negatief effect op de beleving van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. De zorg voor behoud en versterking van het erfgoed is een van de redenen waarom wij drie onderdoorgangen ambiëren. Specifiek voor het Gandhiplein geldt dat ook bij een viaduct de Klopvaart, een belangrijk onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, kan worden hersteld.
119	2) er is sprake van ongelijkheid t.a.v. bewoners als er slecht één verdiepte onderdoorgang komt. De	Als er geen extra geld beschikbaar komt voor drie onderdoorgangen, dan wordt gekozen voor de variant die op alle aspecten het beste scoort. Dit is een variant met

	bewoners van de andere pleinen zullen meer overlast ervaren dan degenen die bij een onderdoorgang wonen.	een onderdoorgang bij het Kochplein, en een viaduct bij het Gandhi- en Dunantplein.
119	3) als er geen voldoende financiële middelen vrij komen voor drie onderdoorgangen, vragen indieners om helemaal niets te doen: niets doen is beter dan half werk, waarbij alleen maar verslechtering van de situatie optreedt.	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp.
	4) de vernieuwing van de NRU zal veel meer verkeer aantrekken (wat overigens (nu ook al) veel doorgaand verkeer is (verbinding A27 – A2) en bij geen verdiepte onderdoorgangen maar fly-overs, zal het woongenot sterk afnemen door toename geluidsoverlast en fijnstof.	Zie de algemene beantwoording over geluid en lucht.
119	5) voorkeur zou zijn om de NRU volledig verdiept aan te leggen, of liever nog een tunnel. Vergelijkbare drukke trajecten elders in het land hebben wel die aanpak gekregen.	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp.
119	6) fiets- en voetgangerstunnels zijn sociaal onveilig, daarom pleiten indieners voor oversteekplaatsen op maaiveld (en dus de NRU er onderdoor).	Wij zijn het met u eens dat vanuit het oogpunt van sociale veiligheid voor fietsers en voetgangers de voorkeur uitgaat naar onderdoorgangen. Bij eventuele viaducten zal in de verdere uitwerking extra aandacht worden besteed aan de sociale veiligheid van de oversteken voor fietsers en voetgangers.
119	7) een optie zou zijn om minder oversteekplaatsen voor fietsers/voetgangers te maken waardoor er meer geld vrij komt voor verdiepte onderdoorgangen.	7. Een van de uitgangspunten van de vernieuwing van de NRU is de barrièrewerking te verminderen en de verbindingen tussen stad en Noorderpark voor fietsers en voetgangers te verbeteren. Het laten vervallen van oversteken is daarom niet wenselijk. De kosten van een oversteek staan overigens niet in verhouding tot het benodigde extra budget voor meer onderdoorgangen.

119	8) in het plan missen indieners een duidelijk milieu-effect, er is nu veel gebaseerd op aannames.	8. Onderdeel van het bestemmingsplan voor de NRU is een milieueffectrapport (MER). Alle relevante milieueffecten worden in het MER omschreven.
119	9) graag aandacht voor voldoende ontsluiting van de Gageldijk i.v.m. de bereikbaarheid van bewoners en bedrijven, ook voor vrachtverkeer wat bedrijven moet kunnen bereiken. Het is niet wenselijk om alleen aan het begin en aan het eind van de Gageldijk een ontsluiting voor vrachtverkeer te hebben i.v.m. verkeersbelasting op de Gageldijk (denk hierbij aan voetgangers en fietsers).	9. Wij onderschrijven het belang van de bereikbaarheid van bewoners en bedrijven van de Gageldijk. Wij zijn van mening dat door het aanpassen en verplaatsen van de aansluitingen en door de afname van sluiPvErkeer de bereikbaarheid van woningen en bedrijven aan de Gageldijk zal verbeteren.
119	10) Zo mogelijk aanpassing van het Dunantplein zodat daar ook vrachtverkeer van en naar de NRU kan.	In het ontwerp is een aansluiting opgenomen bij het Dunantplein. Deze is vanwege ruimtegebrek niet geschikt te maken voor vrachtverkeer.
120	Indiener geeft mede namens zijn gezin een zienswijze op dit project vanuit ernstige bezorgdheid over de gevolgen voor onze gezondheid. Indieners delen de zorgen van gemeente Stichtse Vecht (reactie 101) en de Buren van de Zuilense Ring (reactie 118) over het project en verzoeken alle vragen en opmerkingen van beide brieven als woordelijk hier herhaald en ingelast te beschouwen. Aanvullend merken indieners op dat de geluidsoverlast hier al jaren steeds meer hoorbaar, voelbaar en ernstig is. Ook zien indieners al het verkeer dag in dag uit, uur na uur, voorbij razen. Indieners slapen daar met name als de ramen iets open staan slecht van. Dat wordt erger nu het verkeer alsmaar toeneemt. Ook de flora en fauna in de polder en in het voedselbos Oostwaard, waar juist een grote biodiversiteit ontwikkelen	Zie de beantwoording van de reactie van gemeente Stichtse Vecht en Buren van de Zuilense Ring onder de nummers 101 en 118. In het project wordt gestreefd naar het zo goed mogelijk behouden en zo mogelijk versterken van cultuurhistorische en natuurlijke waarden. Voor het bestemmingsplan en milieueffectrapport wordt een flora en fauna onderzoek uitgevoerd, waarin de effecten van het project op flora en fauna worden

	en waar steeds meer recreatief toerisme (langs de Vecht) is, ondervindt schade van de verwachte aanzienlijke toename van verkeer, geluidsoverlast en luchtvervuiling. Over luchtvervuiling is recent veel meer informatie verschenen. Die situatie is in de omgeving van indieners – zo pal naast deze Ringweg – zeer ernstig bedreigend voor onze gezondheid en levensverwachting. Daarom zijn compenserende, mitigerende en schade beperkende maatregelen zeer dringend nodig. Niet over diverse jaren als het verkeer al aanzienlijk verder is toegenomen en/of nadat de NRU is vernieuwd maar nu al op zo kórt mogelijke termijn, vóórdt het verkeer daadwerkelijk aanzienlijk verder toeneemt en om nu al direct in te zetten op verbetering van onze leefbaarheid. Indieners roepen de gemeente Utrecht op om zich hiertoe tot het uiterste in te spannen, samen met de Provincie, het Rijk, specialisten en onze organisatie Buren van de Zuilense Ring, omdat de gezondheid van ons als aanwonenden met onze buren belangrijker is dan doorstroming en economie.	onderzocht. Zie de algemene beantwoording over lucht.
121	Hierbij geeft indiener haar reactie ten aanzien van het concept Integraal Programma van Eisen. Korthedshalve sluit indiener zich geheel aan bij de reacties van de Adviesgroep en de Kracht van Utrecht ten aanzien van ontwerp, uitvoering en begeleidende fietsinfrastructuur als ten aanzien van eisen op het gebied van luchtkwaliteit en geluid. Indieners ondersteunen in het bijzonder de in de reactie van de Kracht van Utrecht vermelde stellingname dat De reconstructie van de N230 niet tegelijk kan worden	Zie de reactie op het advies van de adviesgroep in de bijlage 2 en het antwoord op de reactie van de Kracht van Utrecht onder nummer 127. Gemeente Utrecht en Rijkswaterstaat werken gezamenlijk aan een minder hinderplan om de verkeershinder, maar ook omgevingshinder, tijdens de uitvoering van beide projecten zoveel mogelijk te beperken. Gezien de toenemende congestie op de ring en de verwachte lange doorlooptijden van de beide projecten vindt het rijk het niet wenselijk om te wachten met de werkzaamheden aan de A27/A12 totdat de werkzaamheden aan de NRU klaar zijn. Zoals u weet, bevindt het project Ring Utrecht zich in een vergevorderd stadium van de planologische procedure. De start van de werkzaamheden is gepland, na de

uitgevoerd met de werkzaamheden aan de A27 tussen Lunetten en Blauwkapel. In het gemeentelijk document staat dat overlast en omrijden door stad en het onderliggend wegennet tot een minimum beperkt moet blijven. Dat kan niet als beide projecten tegelijk worden uitgevoerd. Luchtkwaliteit en geluidhinder zullen er gedurende een lange periode in de stad te sterk op achteruit gaan. Gezien het ontbreken van de noodzaak van verbreding van de Ring op de voorgestelde wijze en vanwege de grotere behoefte van een ingepaste opwaardering van de NRU heeft de aanleg van dit project de prioriteit. Daarnaast vragen indieners zich in hoge mate af in hoeverre aan de gestelde eisen op het gebied van de aanpak van luchtkwaliteit en geluidhinder (nergens verslechtering!) kan voldaan wanneer Ring Utrecht conform de plannen van het Rijk (onder meer 2x7 binnen de bak in Amelisweerd) wordt verbreed. Tegenhouden van de voorgestelde verbreding van de Ring en een pleidooi voor ambitieuze en duurzame alternatieven is daarom ook in het belang van de bewoners van Overvecht. En het tegenhouden van de verbreding van de Ring is mogelijk de enige manier waarop de hardnekkige knelpunten op het gebied van luchtkwaliteit langs de NRU duurzaam kunnen worden aangepakt. Gezien de recente uitspraak in het kort geding van Milieudefensie ten aanzien van de aanpak van deze knelpunten (geen uitvoering van maatregelen die leiden tot overschrijding van grenswaarden NO2 en PM10) lijkt het indieners van belang dat de gemeente Utrecht dit ook actief bij het Rijk onder de aandacht brengt en het Rijk vraag om actieve medewerking om de lucht in Utrecht en Overvecht daadwerkelijk nu en in de toekomst schoner te maken door aanpassing van het	uitspraak van de Raad van State over de beroepen tegen het Tracébesluit. Zie de algemene beantwoording over geluid en lucht. Omdat voor de Ring Utrecht (A27/A12) al een Tracébesluit is genomen, wordt in de berekeningen van de toekomstige geluidssituatie en luchtkwaliteit uitgegaan van de verbrede A27. Er zijn langs de NRU geen (potentiële) knelpunten op het gebied van luchtkwaliteit en deze zijn ook niet te verwachten. De Minister is in afwachting van de uitspraak van de Raad van State over het Tracébesluit Ring Utrecht. De gemeente is hier geen partij meer in.
--	--

	Tracébesluit A12/A27 Ring Utrecht.	
122	De Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) is van oorsprong aangelegd als wijkontsluitingsweg. Nu is het de ontbrekende schakel in de Ring Utrecht. In de Planstudie NRU zijn varianten verkend voor een aanpassing van de weg, met als uitgangspunten dat de pleinen ongelijkvloerse kruisingen worden, de snelheid wordt verhoogd naar 80 km/uur en volstaan kan worden met 2 x 2 rijbanen. Indieners onderschrijven deze uitgangspunten van harte, want zij bieden een belangrijke basis om bij verdere uitwerking van het ontwerp voor de NRU – naast mobiliteit – ook rekening te houden met een inpassing en oplossingen die rekening houdt met de leefbaarheid voor Overvecht. Inmiddels zijn we veel tijd en veel stappen in planstudie en ontwerp verder. Indieners moeten constateren dat het voorliggende ontwerp op heel veel punten onvoldoende tegemoet komt aan wensen m.b.t. leefbaarheid voor de wijk, vooral als het gaat om ruimtelijke inpassing. Ook zijn er nog veel vragen en zaken die onvoldoende onderbouwd of onderzocht zijn. DROOM (De Randweg Overvecht Op Maat) heeft een reactie gestuurd met een veelheid van punten van kritiek of vragen bij verschillende onderdelen van de planstudie. Dat verwoordt uitstekend en met veel details wat indieners ook vinden. Daarom sluit indieners zich aan bij de DROOM reactie op het IPvE en FO van de NRU. Indieners zijn voorstander van een geheel verdiepte NRU en wil zeker geen fly-overs. Een NRU met een of meer fly-overs zien wij als een grote ruimtelijke aantasting voor de wijk en bewoners.	Zie de antwoorden op de reactie onder nummer 103 en de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp.

	Niet opwaarderen van de NRU zou dan naar onze mening betere optie zijn.	
122	In het keuzedocument van januari 2014 was er sprake van een Parkway (= groene) uitstraling. Indieners vinden het positief dat in het huidige ontwerp de middenberm zo smal mogelijk is gehouden en de as van de weg – waar mogelijk – niet wordt gewijzigd. Helaas wordt door het grote ruimtebeslag van een nieuwe NRU (volgens voorliggend ontwerp) toch nog veel groen aangetast aan de zuidoost kant van de weg, al is het minder dan met de Parkway inpassing. De groenbuffer tussen NRU en wijkrand is van groot belang voor een visuele afscheiding, beleving van de omgeving en als ecologische lint.	We zijn met u eens dat de groene zoom tussen de NRU en Overvecht van belang is voor de wijk. Bij het inpassen van de NRU aan de zijde van Overvecht wordt de groene zoom zoveel mogelijk behouden, waar nodig hersteld en waar mogelijk uitgebreid. Tussen de Klopvaart en de Sint Anthoniedijk ligt het accent op behoud omdat de oppervlakte ongeveer gelijk blijft. Tussen de Sint Anthoniedijk en de Moldaudreef ligt het accent op herstel, omdat de oppervlakte geringer wordt. Tussen de Moldaudreef en de Darwindreef ligt het accent op uitbreiding, omdat er meer oppervlakte beschikbaar komt voor groen. Het FO geeft een eerste beeld van de structuur van groen en water na de vernieuwing van de NRU. Dit wordt, evenals het netwerk van fiets- en voetpaden, in de volgende fase verder uitgewerkt.
122	Daarnaast is het door het ruimtebeslag van de nieuwe NRU noodzakelijk het fietspad langs de NRU op een aantal punten te verplaatsen. Hierdoor verslechtert een belangrijke doorfietsroute langs de NRU.	In de nieuwe situatie heeft de fietsroute ten zuiden van de NRU, aan de kant van Overvecht, inderdaad een minder gestrekt verloop dan in de huidige situatie. Dit heeft twee oorzaken: 1) Bij de nieuwe rotondes en bij de aansluiting Moldaudreef staan straks geen verkeerslichten meer. Daardoor moeten de fiets-/ voetgangers oversteken over de Franciscusdreef, Einsteindreef en Moldaudreef op enige afstand van de rotondes liggen. Dit is nodig voor de verkeersveiligheid: fietsers/voetgangers en automobilisten moeten elkaar tijdig en goed kunnen zien. 2) Op verschillende plaatsen kan een nieuw fietspad alleen dicht langs de NRU worden gelegd ten koste van het weghalen van veel en kwalitatief goed groen. In plaats hiervan hebben we ervoor gekozen om delen van de nieuwe fietsroute wat verder van de NRU te leggen op plaatsen waar dit geen of weinig groen kost. Het klopt, dat door deze oorzaken het routeverloop voor fietsers minder gunstig is dan nu en minder snelheid toelaat. We hebben er voor gekozen om dit te accepteren om twee redenen: 1) Voor fietsverkeer dat snel en soepel de wijk wil passeren, is de Gageldijk na realisatie van het plan veel aantrekkelijker als doorgaande route. Het sluiPvErkeer is dan verdwenen van deze weg door het beter doorstromen van het autoverkeer op de

		rijbanen van de NRU. Bovendien is de Gageldijk dan veel beter gekoppeld aan de fiets-/voetgangersroutes in Overvecht door de komst van gelijkvloerse en autovrije dwarsverbindingen bij de Klopvaart, de Zambesidreef en tuincentrum Overvecht. 2) De fietsroute aan de zijde van Overvecht gaat meer fungeren als route, die bestemmingen binnen Overvecht verbindt. Bij de uitwerking van de fietsroute aan de zuidzijde besteden we in de uitwerking aandacht aan de overzichtelijkheid en veiligheid van de bochten in de route. Dit kan leiden tot beperkte aanpassingen in het routeverloop.
123	De kern van indiener zijn reactie komt overeen met het advies van de NRU Adviesgroep, waar ik zelf deel van uit maakt. Indiener hecht er aan om dit ook nog persoonlijk als inspraakreactie in te dienen. Voor de wijk Overvecht en met name de bewoners langs de NRU vindt indiener één of meer pleinen met fly-overs niet acceptabel. Het versterkt de barrièrewerking, bezorgt meer overlast en tast de ruimtelijke kwaliteit aan. Daarom mag er naar indieners mening alleen begonnen worden 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.	Zie de reactie op het advies van adviesgroep in bijlage 2. Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp.
123	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.	In de kostenraming is rekening gehouden met de tussenliggende wegvakken, op- en afritten, fiets- en voetpaden en de groen- en boomstructuur.
123	Wordt niet voldaan aan deze voorwaarden dan is de wijk	Zie de algemene beantwoording over geluid en lucht.

	beter af met de NRU in de huidige vorm. In dat geval is indiener van mening dat de aanpassing van de NRU volgens het voorliggend IPvE en FO niet moet worden uitgevoerd. De mobiliteitsmaatregelen mogen nooit ten koste gaan van de leefbaarheid en de gezondheid in Overvecht. Voor de rest verwijst indiener naar de uitwerking en onderbouwing in het advies van de NRU-Adviesgroep, die indiener onderschrijft.	
124	Vanuit het Stadsinitiatief van de Utrechtse ruimtemakers is eind 2016 in samenwerking met multifunctioneel complex de Dreef een proces van organische gebiedsontwikkeling gestart gericht op het plein/de buitenruimte rondom de Dreef (Schooneggendreef 27). De Utrechtse Ruimtemakers werken hierin intensief samen met partijen binnen en buiten de Dreef (zoals the Social Collective, bewoners van Plan Einstein, Harten voor Sport, ROC Midden-Nederland en de beheerder van de Dreef) en met verschillende afdelingen van de gemeente (o.a. het Wijkbureau). Doel is van het plein voor de Dreef een aantrekkelijke verblijfplaats te maken en tegelijk veel beter te verbinden met de directe omgeving, zodat het nu (door hekken) geïsoleerde plein écht een meerwaarde voor de buurt gaat krijgen. Onderdeel van dit streven is om het plein van de Dreef te verbinden met het plein voor Plan Einstein/AZC (Einsteindreef 91-101). De plannen die inmiddels ontwikkeld zijn liggen in de directe invloedssfeer van de vernieuwde NRU (met name de onderdoorgang/bovendoorgang van de NRU bij het Henri Dunantplein). De Utrechtse Ruimtemakers willen daarom met de projectorganisatie NRU in gesprek komen. Door van elkaars plannen op de hoogte te zijn kunnen 'werk met	Wij sluiten ons vanuit het project NRU graag aan bij uw initiatief om van de buitenruimte rondom De Dreef een aantrekkelijke verblijfplaats te maken en gaan hier graag het gesprek over aan nadat het IPvE is vastgesteld.

	werk'-kansen op tijd in beeld gebracht worden. Er ligt voor de projectorganisatie daarbij een kans om via het lopende project vanuit het Stadsinitiatief tot beter met de buurt afgestemde plannen te komen. Enkele van indieners plannen voor plein de Dreef en haar omgeving die in dit kader relevant zijn: • plannen voor een wandelpad en andere sport/beweegvoorzieningen rondom de Dreef; • meer traffic genereren rondom/naar de Dreef door een langzaam verkeersverbinding te maken die aansluit op het fietspad langs de NRU (ter hoogte van de Dreef); • de Dreef positioneren als stepping-stone richting het Noorderpark, bijvoorbeeld door een horecavoorziening die aantrekkelijk is voor dagrecreanten; • het plein/de ruimte rond de Dreef ecologisch versterken en groener maken (onderdeel hiervan is het zichtbaar maken van de voorkant van het gebouw de Dreef richting NRU, bijvoorbeeld door de ecologisch minder interessante bomenrij daar te vervangen door ecologisch beheerde lagere begroeiing) en/of een bescheiden heuvel te maken tussen de Dreef en de weg; • op een hoger schaalniveau in de hoek Einsteindreef • NRU met meerdere partijen (daarover hebben we ook al contact met de gemeente) werken aan een betere inrichting van de openbare ruimte, het parkeren en de routes voor voetganger, fiets en gemotoriseerd verkeer.	
--	---	--

		.
124	Voor alle plannen vanuit het Stadsinitiatief is een onderdoorgang bij het Henri Dunantplein verre te prefereren boven een viaduct. Wij pleiten daarom nadrukkelijk voor een onderdoorgang op deze plek. Ook pleiten wij ervoor om de verlegging van voetpaden/fietspaden langs de NRU aan te wenden voor versterking van de buurtfunctie van de omgeving van de Dreef.	Zie de algemene beantwoording over Inpassing & Ontwerp
124	NB. Het Stadsinitiatief is gericht op het versterken van de positie van initiatiefnemers en bewoners in hun eigen buurt. Met het oog daarop zouden indieners het toejuichen als de aanpak van het herinrichting van de NRU nagedacht wordt hoe lokale ondernemers en werkzoekenden een rol bij het werk kunnen krijgen. Daarover denken we ook graag mee. Een inspirerend voorbeeld: de A2-school bij de aanleg van de tunnel in Maastricht. Graag horen indieners een voorstel wanneer met elkaar verder van gedachten kan worden gewisseld over indieners inspraakreactie. Meer informatie over ons project sturen indieners op verzoek graag toe.	Binnen de gemeente verkennen we hoe het project NRU kan bijdragen aan opleiding en werk voor de wijk Overvecht. Hierbij zullen we ook aansluiting zoeken bij initiatieven en opleidingen in Overvecht.
125	Met belangstelling hebben we kennis genomen van het	Zie de algemene beantwoording over geluid en lucht.

	programma van eisen en het eerste ontwerp voor de Noordelijke Randweg Utrecht (hierna; NRU). Hierover hebben we alvast pro forma gereageerd via het reactieformulier. Onderstaand vindt u de gehele onderbouwde reactie. Wij onderschrijven het belang van de ongelijkvloerse kruisingen van de NRU. Met name de verdiepte ligging van het Robert Kochplein juichen wij van harte toe. In het kader van de planvorming hebben wij ook de Omgevingsdienst Regio Utrecht (ODRU) gevraagd ons te adviseren omtrent de aanpassingen aan de NRU. De ODRU is op ons verzoek ingegaan op de aspecten geluid en luchtkwaliteit. Hierbij hebben wij de volgende vragen en opmerkingen voor u: Geluid Onderstaand staan met betrekking tot thema geluid enkele vragen en opmerkingen genoemd.	De geluideffecten op de omgeving alsmede de aansluitende wegen wordt onderzocht in het kader van het MER en het bestemmingsplan. Op grond van de Wet geluidhinder dienen de effecten van een fysieke wijziging van een weg onderzocht te worden op geluidgevolgen. Als er sprake is van een toename van 2 dB, is er sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Het geluidsonderzoek dient bij een reconstructie ook betrekking te hebben op aansluitende wegen waar een effect van 2 dB of meer wordt verwacht.
125	Algemene vragen en opmerkingen: 1. De tot nu toe uitgevoerde studies geven enkel een algemeen beeld van de gezondheidseffecten van de aanpassingen aan de NRU. Er wordt een positief beeld geschetst van de geluideffecten. Waarschijnlijk is dit het gevolg van de keuze voor stil asfalt. Hierover hebben wij de volgende vragen: a. Voor de doorgaande rijbanen wordt gekozen voor het meest stille asfalt dat nu op de markt is. Kan dit type asfalt overal worden toegepast? b. Op het aan te passen onderliggend gemeentelijk wegennet wordt 'MODUS'-asfalt toegepast. Wat zijn de geluidseffecten hiervan?	a. Ja, op de doorgaande rijbanen kan de best beschikbare techniek (dubbellaags ZOAB Fijn) overal worden toegepast. b. Modus heeft een reductie van circa 1.5 dB (zie Infomil voor de Cwegdek) bij 50 tot 60 km/uur hetgeen representatief is op de op- en afrit.

125	2. De gemeente De Bilt is niet opgenomen in de effectstudies van de varianten. Hierin zijn voor de huidige rotondes varianten uitgewerkt. Deze betreffen een tunnel of een viaduct. Vooral de toekomstige situatie rond het Kochplein is belangrijk voor de gemeente De Bilt. In bijlage 3 van het keuzedocument Tracévarianten zijn figuren opgenomen met de geluideffecten, maar deze zijn alleen voor de gemeente Utrecht weergegeven.	2. Dit is een juiste constatering. In het Keuzedocument Tracévarianten zijn de milieueffecten opgenomen die onderscheidend zijn voor de keuze tussen de varianten. De effecten op de woningen in gemeente De Bilt zijn in alle varianten gelijk, en daarmee niet relevant voor de keuze uit de verschillende varianten. Uitzondering hierop vormt een aantal woningen langs de Koningin Wilhelminaweg in gemeente De Bilt. Voor het bestemmingsplan en het milieueffectrapport wordt nader onderzocht wat de effecten van het project zijn alsmede het effect op de aansluitende wegen in o.a. gemeente De Bilt.
125	3. De aanpassing van de NRU moet aan de Wet geluidhinder worden getoetst. Omdat de geluidzone zich uitstrekt tot over de gemeentegrens van de gemeente De Bilt, moeten de geluideffecten van de aanpassing van de NRU ook voor de gemeente De Bilt inzichtelijk worden gemaakt.	3. Zie bovenstaand antwoord met daarbij de aanvulling dat de wijziging van de Eindhovenreef niet valt onder de Wet geluidhinder maar onder de Wet Milieubeheer omdat deze weg is voorzien van Geluid Productie Plafonds.
125	4. Als beoordelingscriterium voor de varianten is onder andere het aantal woningen met een geluidbelasting hoger dan 60 dB gehanteerd. In het aantal woningen wordt geen inzicht gegeven, waardoor de resultaten niet kunnen worden gecontroleerd.	4. In het Keuzedocument Tracévarianten zijn de onderzochte tracévarianten gescoord op het criterium <i>Aantallen woningen in geluidklassen van 60 dB</i> (paragraaf 5.2.4.). De score is aangegeven met een –, 0 of +. In het bestemmingsplan en het milieurapport worden alle details van de geluidsonderzoeken weergegeven, met daarin de absolute aantallen van woningen in een bepaalde geluidklasse.
125	5. Er is sprake van een forse verkeerstoename. Het onderzoek beperkt zich tot het opnieuw in te richten deel van de NRU. De gevolgen van het extra verkeer op het onderliggende wegennet (waaronder de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan) moeten inzichtelijk worden gemaakt.	5. Zie het antwoord bij 2.
125	6. Voor het bestemmingsplan zullen opnieuw berekeningen moeten worden gemaakt, mogelijk met nieuwe verkeerscijfers. Wat gebeurt er als dit negatief uitpakt?	6. In het geluidonderzoek in het kader van het bestemmingsplan wordt het definitieve pakket aan geluidmaatregelen vastgesteld. Hieruit kan volgen dat aanvullende maatregelen worden getroffen.

		De onderzoeken voor het bestemmingsplan worden uitgevoerd op basis van het vigerende verkeersmodel. Op basis van deze uitkomsten worden de geluidmaatregelen bepaald.
125	Opmerkingen op het Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp 1. In paragraaf 2.4 staat als criterium dat verergering van de geluidhinder voorkomen moet worden en dat moet worden gestreefd naar een verbetering van de referentiesituatie (2020). De gemeente Utrecht geeft vervolgens aan dat toe- en afnames tegen elkaar afgewogen zullen worden. Vindt de gemeente een lokale verergering van de geluidhinder wel acceptabel?	1. Het streven naar een verbetering van de geluidsituatie is één van de redenen waarom de voorkeur van de gemeente uitgaat naar een tracévariant met drie onderdoorgangen. Deze variant biedt de grootste geluidwinst ten opzichte van de referentiesituatie. Bij een weg met drie onderdoorgangen gaat bij bijna alle woningen de geluidbelasting naar beneden in 2035. Voor een aantal woningen is sprake van een lichte toename. Deze lokale toename vinden wij acceptabel, omdat het om een lichte toename gaat en de geluidsituatie per saldo verbetert. In het geluidonderzoek voor het bestemmingsplan onderzoeken we of met aanvullende mitigerende maatregelen de geluidsituatie op zoveel mogelijk plaatsen verbeterd kan worden. 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.
125	2. In het integraal programma van eisen staat dat op de op- en afritten de gemeente MODUS toe zal passen, of een minimaal akoestisch gelijkwaardig wegdek. Is dit een voorwaarde voor de uitvoering van de plannen?	2. In het contract zal als eis worden opgenomen dat de op- en afritten dienen te worden voorzien van Modus of een akoestisch minimaal gelijkwaardig wegdek.
125	3. MODUS is een door Utrecht ontwikkeld asfalttype,	3. Modus heeft een reductie van circa 1.5 dB (zie Infomil voor de Cwegdek) bij 50 tot

	waarvan ooit de geluidreductie is bepaald (circa 2 dB). Deze staat echter niet in de Cwegdek-lijst die nu gehanteerd moet worden. Hoe is dit materiaal in de rekenmodellen opgenomen? Wat zijn de geluidseffecten hiervan?	60 km/uur hetgeen een representatieve snelheid is op de op- en afrit. Vanaf het puntstuk zal hetzelfde wegdek worden toegepast als op de hoofdrijbanen (Dubbellaags ZOAB fijn of minimaal akoestisch vergelijkbaar).
125	4. Een ander uitgangspunt is dat op de doorgaande rijbanen het geluidreducerend effect minimaal gelijkwaardig is aan dubbellaags ZOAB Fijn bij 80 km/uur. Dubbellaags fijn ZOAB is momenteel het meest geluidreducerende asfalt dat is geregistreerd, en niet overal toepasbaar. De keuze voor dubbellaags fijn ZOAB is daarom erg ambitieus. Waarom is hiervoor gekozen? Is toepassing hiervan een harde eis?	4. Het toepassen van de best beschikbare techniek voor het wegdek is een bronmaatregel waar alle geluidgevoelige bestemmingen in het invloedsgebied van profiteren. De geluidreductie die met dubbellaags ZOAB Fijn bereikt kan worden is substantieel en nodig om na vernieuwing van de NRU een essentiële bijdrage aan de ambitie tot verbetering van de geluidssituatie te bereiken. Om deze reden is hiervoor gekozen. Inderdaad is het toepassen van de best beschikbare techniek in stil asfalt (DZOAB fijn – voor de akoestische werking via de Cwegdek zie Infomil) het uitgangspunt. Dit is nadrukkelijk bedoeld als een eis. Een afwijkend product mag mits de geluidsreducerende werking minimaal gelijkwaardig is aan Dubbellaags ZOAB fijn bij 80 km/uur.
125	5. Vervolgens staat in het rapport: "Indien deze maatregel niet of niet permanent voldoende effect heeft, dan zullen geluid afschermende maatregelen (geluidsschermen en/of diffractoren) worden toegevoegd. "We merken op dat de effecten van diffractoren nog in onderzoek zijn en dat deze nog niet in het Reken- en meetvoorschrift zijn opgenomen. Voor geluidsschermen wordt een optie geboden om deze onder een hellingshoek te plaatsen. Hiermee wordt gesteld dat deze absorberend zijn. Dit is maar ten dele waar. Bij bepaalde meteorologische omstandigheden zal het gereflecteerde geluid verder in de omgeving alsnog een nadelig effect opleveren. Eventuele schermen moeten daarom altijd met absorberend materiaal worden bekleed. Wij verzoeken om het rapport hierop aan te passen.	De mogelijkheid om nieuwe technische ontwikkelingen zoals diffractoren toe te kunnen passen worden in deze fase juist niet uitgesloten. Wij zijn ons bewust dat deze nog niet zijn geïmplementeerd in het Reken- en Meetvoorschrift. Hier wordt door o.a. TNO momenteel mede aan de hand van recent uitgevoerde praktijkmetingen wel heel hard aan gewerkt. Om te voorkomen dat er onnodige reflecties ontstaan is het uitgangspunt voor eventuele geluidsschermen dat er absorberende geluidsschermen worden toegepast of schermen onder een dermate hellingshoek dat deze gelijkwaardig zijn aan absorberende schermen. Dit zal middels nader onderzoek, conform het Reken- en Meetvoorschrift, aangetoond dienen te worden.

125	Opmerkingen op keuzedocument Tracévarianten 1. In dit document worden de verschillende varianten afgewogen. De effecten worden echter in zijn totaliteit gepresenteerd, en deze lijken in alle varianten positief te zijn. De uitkomsten van de berekeningen kunnen wij niet controleren, omdat veel uitgangspunten ontbreken (behalve dat in de toekomst is gerekend met tweelaags fijn ZOAB en een globale verkeersintensiteit).	1. In het Keuzedocument Tracévarianten zijn de onderzochte tracévarianten gescoord op verschillende criteria. De score is aangegeven met een –, 0 of +. In het bestemmingsplan, het milieueffectrapport en alle bijbehorende onderzoeken staan de uitgangspunten en uitkomsten van de effectberekeningen beschreven.
125	2. In de tabel op pag. 43 is in variant 2d3 het aantal ernstig gehinderden fors hoger dan in de referentievariant (en zelfs gelijk aan het aantal gehinderden). Op basis van de gegevens in de bijlage vermoeden wij dat dit een fout is.	2. Inderdaad staat er in de tabel op pagina 43 een fout. Het aantal ernstig gehinderden moet bij variant 2d3 284 zijn. Bij alle varianten neemt het aantal Gehinderden en Ernstig gehinderden af t.o.v. de referentiesituatie.
125	3. Er worden vier criteria genoemd waaraan de effecten van de varianten worden beoordeeld (%gehinderden, %ernstig gehinderden, voldoen aan ambitie stand still en aantal woningen boven de 60 dB). Omdat de geluidbelastingen niet in het rapport staan (alleen toe- en afnames), kunnen wij de uitkomsten niet goed controleren. Het aantal woningen met een geluidbelasting hoger dan 60 dB is niet vermeld. Daarbij is het onduidelijk waarom voor een grens van 60 dB is gekozen. Volgens de EUrichtlijn is er dan nog altijd sprake van meer dan 20% gehinderden. Wij verzoeken om dit nader uit te werken en toe te lichten.	3. In het Keuzedocument Tracévarianten zijn de onderzochte tracévarianten gescoord op de vier criteria waar u naar verwijst (paragraaf 5.2.4.). Deze criteria sluiten aan bij het vermelde in de richtlijnen m.e.r. De score is aangegeven met een –, 0 of +. In het bestemmingsplan en het milieurapport en het onderliggende geluidrapport worden alle details van de geluidsonderzoeken weergegeven, met daarin de absolute aantallen van (ernstig) gehinderden en woningen in een bepaalde geluidklasse.
125	4. We gaan ervan uit dat bij het toetsen aan de 60 dB-waarde geen toepassing is gegeven aan art. 11Og van de Wet geluidhinder. Is dit juist?	Het betreft een milieu hygiënische beschouwing. Deze is gebaseerd, net als het aantal gehinderden, op werkelijke geluidsbelastingen.

125	Luchtkwaliteit Onderstaand staan met betrekking tot thema luchtkwaliteit enkele vragen en opmerkingen genoemd. –In het stuk wordt voldoende onderbouwd dat alle varianten in 2030 voldoen aan de wettelijke grenswaarden voor N02 en fijn stof en dat de WHO normen voor fijn stof worden gehaald. De belangrijkste conclusies worden genoemd in paragraaf 4.4 leefbaarheid, luchtkwaliteit. –In het keuzedocument Tracévarianten ontbreekt een (grafische) weergave van de rekenpunten en de resultaten binnen het grondgebied van de gemeente De Bilt. Hierdoor is onvoldoende aangetoond dat bij de woningen aan de Koningin Wilhelminaweg 511 en 513 wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden en de gezondheidssnorm van de WHO. In het Keuzedocument Moldaudreef zijn deze rekenpunten en resultaten wel grafisch weergegeven. Het betreft de twee meest noordoostelijk gelegen rekenpunten (zie Achtergrondinformatie). –In het keuzedocument Moldaudreef ontbreken de resultaten voor fijn stof Pagina 33 toont de resultatentabel van het aspect luchtkwaliteit. Hierin is aangegeven wat de effecten zijn voor N02 en Roet/EC, maar de resultaten voor fijn stof (PM10 en PM2,5) ontbreken, deze zijn vanuit gezondheidsoogpunt ook belangrijk. Wij verzoeken daarom om deze gegevens toe te voegen.	In het onderhavige luchtonderzoek is alleen gekeken naar de effecten van onderdoorgangen of viaducten op de luchtkwaliteit. In het luchtonderzoek t.b.v. het bestemmingsplan wordt voor wegen, waarop een substantiële verkeerstoename (meer dan 1.000 mvt/etmaal) de luchtkwaliteit inzichtelijk gemaakt. Er dient vanuit juridisch oogpunt te worden voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. De WHO-advieswaarden zijn geen wettelijke grenswaarden, maar streefwaarden.
126	Indiener zou het heel erg fijn vinden om de Donaudreef mee te nemen, het verkeer hierover is al zo druk, dat je zomers met de ramen dicht moet zien te slapen, Hier is geen	De verkeersbelasting op wegen als de Donaudreef en de Wolgadreef heeft onze aandacht. We hebben geconstateerd dat in de huidige situatie een deel van het verkeer dat van deze wegen gebruik maakt niet zijn herkomst of bestemming in

	handhaving op snelheid, en drempels geven alleen maar meer kabaal, dus graag een BUSSLUIS zodat deze sluiproute/racebaan eens een keertje wat rustiger wordt en het verkeer over de grotere wegen moet.	deze buurt heeft. Er zijn geen plannen voor verkeerscirculatie maatregelen op deze wegen. Wel gaan wij op korte termijn op de Donaudreef ter hoogte van het park een snelheidsremmer aanbrengen en de oversteek voor voetgangers verbeteren.
127	Van begin af aan is de Kracht van Utrecht betrokken bij de Adviesgroep NRU. Wij onderschrijven de reactie van de Adviesgroep NRU volledig. Aanvullend hebben indieners nog de volgende opmerkingen, conclusies en voorstellen.	Zie de reactie op het advies van de adviesgroep in bijlage 2.
127	Geluid Mede gezien de geluidproblematiek is het voor indieners ondenkbaar dat er gekozen wordt voor aanleg van verhoogd uitgevoerde kruisingen. De door u geuite bewering dat er geen toename van geluidoverlast zal zijn na gereedkomen van de reconstructie betwifelen indieners ten zeerste.	Zie de algemene beantwoording over geluid.
127	Het meetpunt van de overlast wordt pas berekend vlak voor de uitvoering. Met alle onzekerheden over tussentijdse toenames en twijfelachtige afnames wordt geen rekening gehouden. Daarnaast worden er geen metingen verricht, maar wordt alles berekend. Indieners zijn het niet eens met het standpunt van de gemeente Utrecht om dit niet met echte metingen te onderbouwen en aan te tonen.	Onderdeel van het 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 conform de geluidregelgeving 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 kader van de vernieuwing van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) zijn naar aanleiding van een motie van de gemeenteraad (2011/M47) in 2012/2013 geluidsmetingen uitgevoerd op een aantal locaties langs de weg. Doel van de metingen was om de resultaten van de modelberekeningen te toetsen en daarmee een bijdrage te leveren aan het publieke vertrouwen in de geluidberekeningen. Uit een vergelijking van de berekeningen en metingen komt naar voren dat de resultaten niet significant afwijken

		(d.w.z. binnen de onnauwkeurigheidsmarges liggen).
127	Veel locaties bereiken waarden die nu overdag al vele uren boven de 60 dB liggen en 's nachts ook veel te hoog zijn. Verder is de oude en nieuwe situatie moeilijk vergelijkbaar. De verkeerslichten verdwijnen en de snelheid gaat van 70 naar 80 km/u. Het zal voorkomen dat er plekken zijn die nu nog redelijk weinig overlast ondervinden en straks, zeker bij viaducten, erop achteruit gaan omdat binnen de norm wordt gebleven en er geen compensatie plaatsvindt. De gemeente communiceert het “stand–still” beginsel en dat de hinder minder wordt, letterlijk: “de verbetering is zo groot mogelijk”. Voornamelijk door toepassen van het nog onbeproefde dubbellaags zoab fijn, waarvan de effecten op langere termijn niet bewezen zijn. Indieners zijn niet overtuigd van de effecten op alle locaties en zeker niet ten opzichte van de huidige overlast.	Zie de algemene beantwoording over geluid.
127	Het dubbellaags zoab fijn biedt onvoldoende waarborgen, daarom moet er rekening gehouden worden met aanvullende maatregelen zoals geluidschermen. Indieners vinden die in combinatie met verhoogde viaducten onacceptabel, ook gezien de grote visuele impact. Indieners achten dit standpunt voldoende onderbouwd door tekst, illustraties en inhoud van het Programma van Eisen en het Ontwerp van de gemeente Utrecht.	De belangrijkste beperkende maatregel die wordt getroffen is het toepassen van de best beschikbare techniek in stil asfalt. In de geluidberekeningen wordt conform het Reken- en Meetvoorschrift uitgegaan van de levensduur gemiddelde geluidreductie van dubbellaags ZOAB Fijn. Dit betekent dat in een deel van de levensduur er sprake is van een hogere reductie en in een deel van een lagere reductie. Voor het bestemmingsplantraject wordt onderzoek uitgevoerd naar aanvullende mitigerende geluidmaatregelen. E.e.a. zal uiteindelijk integraal moeten worden afgewogen. De keuze voor eventuele geluidschermen wordt gemaakt in het kader van het bestemmingsplan.
127	Indieners willen hierbij tevens benadrukken dat het hier niet	De geluidbelasting in het Noorderpark wordt niet berekend, maar kan worden

	alleen om de toename van geluid in Overvecht gaat, maar ook om de toename van het geluid in het Noorderpark.	afgeleid van de geluidbelasting op de woningen langs de Gageldijk en in het Noorderpark.
127	Luchtkwaliteit en klimaat. De capaciteit op de NRU is na uitvoering hoger dan nu. Op dit moment is de luchtkwaliteit langs de NRU vanaf het Robert Kochplein gezien het meest beroerd. Indieners vrezen, naast een verhoging van de intensiteit op de NRU, dat stilstaand autoverkeer zich verplaatst van de NRU naar de invalswegen en verder de stad in. Dit kan leiden tot meer luchtvervuiling en uitstoot van CO₂. In een MER zal aangetoond moeten worden dat de luchtkwaliteit langs de NRU en het onderliggende wegennet overal binnen de normen blijft en bovendien nergens verslechtert (het uitgangspunt van de gemeente Utrecht).	Zie de algemene beantwoording over lucht.
127	Fietsverbindingen. In verhouding wordt voor dit project erg veel geld uit getrokken voor de automobilititeit. Op fietsgebied zouden als gevolg van dit project meer aanvullende maatregelen getroffen moeten worden. Haaks op de NRU worden goede fietsverbindingen aangelegd en indieners verwachten dat deze allemaal worden gerealiseerd. De route aan de kant van Overvecht langs de NRU gaat er echter sterk op achteruit. Er is een extra impuls nodig om dit te compenseren. Een ongelijkvloerse kruising bij de Humbereedreef met de Einsteindreef valt hieronder. Met name om het fietsverkeer een alternatief te geven voor de oversteek met VRI's over de Einsteindreef en de te verwachten toename van het autoverkeer. Een te verbeteren	In het plan is een aantal nieuwe verbindingen opgenomen voor fietsers en voetgangers: bij de Klopdiijk, de Zambesidreef, de Sint Anthoniedijk en tuincentrum Overvecht. Op deze plekken kunnen fietsers en voetgangers de NRU oversteken zonder auto's en verkeerslichten tegen te komen. Het aantal (veilige) verbindingen voor voetgangers neemt toe ten opzichte van de huidige situatie. De bereikbaarheid van het Noorderpark verbetert hierdoor. In de nieuwe situatie heeft de fietsroute ten zuiden van de NRU, aan de kant van Overvecht, inderdaad een minder gestrekt verloop dan in de huidige situatie. Dit heeft twee oorzaken: 1) Bij de nieuwe rotondes en bij de aansluiting Moldaudreef staan straks geen verkeerslichten meer. Daardoor moeten de fiets-/ voetgangersoversteken over de Franciscusdreef, Einsteindreef en Moldaudreef op enige afstand van de rotondes liggen. Dit is nodig voor de verkeersveiligheid: fietsers/voetgangers en automobilisten moeten elkaar tijdig en goed kunnen zien.

	route door Overvecht parallel aan de NRU zoals aangegeven door bewoners van Overvecht en de Kracht van Utrecht kan hier op aansluiten. Naast vele andere redenen ook omdat de aansluiting op de Franciscusdreef aan de Overvechtzijde van de NRU vervalt.	2) Op verschillende plaatsen kan een nieuw fietspad alleen dicht langs de NRU worden gelegd ten koste van het weghalen van veel en kwalitatief goed groen. In plaats hiervan hebben we ervoor gekozen om delen van de nieuwe fietsroute wat verder van de NRU te leggen op plaatsen waar dit geen of weinig groen kost. Het klopt, dat door deze oorzaken het routeverloop voor fietsers minder gunstig is dan nu en minder snelheid toelaat. We hebben er voor gekozen om dit te accepteren om twee redenen: 1) Voor fietsverkeer dat snel en soepel de wijk wil passeren, is de Gageldijk na realisatie van het plan veel aantrekkelijker als doorgaande route. Het sluiPvErkeer is dan verdwenen van deze weg door het beter doorstromen van het autoverkeer op de rijbanen van de NRU. Bovendien is de Gageldijk dan veel beter gekoppeld aan de fiets-/voetgangersroutes in Overvecht door de komst van gelijkvloerse en autovrije dwarsverbindingen bij de Klopvaart, de Zambesidreef en tuincentrum Overvecht. 2) De fietsroute aan de zijde van Overvecht gaat meer fungeren als route, die bestemmingen binnen Overvecht verbindt. De Gageldijk wordt door het verdwijnen van sluiPvErkeer een aantrekkelijke doorgaande fietsroute. Dit compenseert het minder doorgaande verloop van de fietsroute aan de zijde van Overvecht. De voorgestelde aanpassingen in het fietsnetwerk binnen Overvecht maken geen onderdeel uit van het project NRU.
127	Uitvoering De reconstructie van de N230 kan niet tegelijk worden uitgevoerd met de werkzaamheden aan de A27 tussen Lunetten en Blauwkapel. In het gemeentelijk document staat dat overlast en omrijden door de stad en het onderliggend wegennet tot een minimum beperkt moeten blijven. Dat kan niet als beide projecten tegelijk worden uitgevoerd. De negatieve impact op luchtkwaliteit en geluid kan gedurende een lange periode in de stad sterk gaan toenemen. Gezien het ontbreken van de noodzaak van verbreding van de Ring op de voorgestelde wijze en vanwege de grotere behoefte van een ingepaste opwaardering van de NRU heeft de	Gemeente Utrecht en Rijkswaterstaat werken gezamenlijk aan een minder hinderplan om de verkeershinder, maar ook omgevingshinder, tijdens de uitvoering van beide projecten zoveel mogelijk te beperken. Gezien de toenemende congestie op de ring en de verwachte lange doorlooptijden van de beide projecten vindt het rijk het niet wenselijk om te wachten met de werkzaamheden aan de A27/A12 totdat de werkzaamheden aan de NRU klaar zijn. Zoals u weet, bevindt het project Ring Utrecht zich in een vergevorderd stadium van de planologische procedure. De start van de werkzaamheden is gepland, na de uitspraak van de Raad van State over de beroepen tegen het Tracébesluit.

	uitvoering van de NRU de prioriteit.	
127	Indieners benadrukken hier nogmaals het belang van drie onderdoorgangen. Zoals de Adviesgroep het formuleert: <i>“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.”</i>	Zie de algemene beantwoording bij inpassing & ontwerp.
128	Namens de dorpsraad Groenekan en namens indiener zelf stuur ik bijgaande zienswijze. Met belangstelling hebben indieners kennis genomen van het programma van eisen en het eerste ontwerp voor de Noordelijke randweg Utrecht (hierna NRU). Indieners onderschrijven het belang van de ongelijkvloerse kruisingen van de NRU. Met name de verdiepte ligging van het Robert Kochplein juichen indieners van harte toe. Indieners missen echter ook voor ons essentiële punten in uw eerste ontwerp, namelijk dat de documenten onvoldoende inzicht geven in de gevolgen voor de gemeente de Bilt ten aanzien van de aspecten geluid- en luchtkwaliteit. De informatie ontbreekt gewoon. Nu betreft dit project de gemeente Utrecht, echter vanaf het begin van de procedure heeft u bewoners van Groenekan betrokken bij de inspraak. Met name daarom zijn indieners verbaasd dat kennelijk berekeningen bij de stadsgrens ophouden. Indieners zijn op de hoogte van het feit dat de gemeente de Bilt het ODRU heeft gevraagd om advies aangaande deze aspecten van geluid en luchtkwaliteit. Met name deze dienst, toch niet de minste, wijst nu op het ontbreken van	In het kader van het IPvE is inderdaad alleen onderzoek verricht ten behoeve van de onderscheidende elementen (alleen de NRU dus). De effecten op de omgeving alsmede de aansluitende wegen wordt onderzocht in het kader van het Milieueffectrapport en het bestemmingsplan op basis van de meest actuele inzichten. Tevens vindt hier de toetsing aan de diverse wettelijke kaders plaats. De luchtkwaliteit zal als gevolg van de autonome verschoning van het verkeer de komende jaren beter worden. Door de aanleg van de NRU wordt een klein deel van de autonome verschoning teniet gedaan. Ten opzichte van de huidige situatie in 2017 nemen de concentraties stikstofdioxide 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%. Hoewel het effect op wegen in De Bilt in dit stadium nog niet is onderzocht zal het effect op de luchtkwaliteit naar verwachting vergelijkbaar zijn. In de bestemmingsplanfase wordt het uitstralingseffect nader onderzocht.

	informatie in uw rapport. Indieners zienswijze betreft dan ook de vraag om deze ontbrekende berekeningen/gegevens alsnog aan te leveren, zodat indieners weer op deze berekeningen, de uitkomsten, gevolgen en de eventueel te nemen maatregelen kunnen reageren.	
129	De Fietzersbond is betrokken geweest en heeft uitgebreid inbreng geleverd voor het ontwerp van de fietspaden, oversteken en voorzieningen voor fietsers binnen het totaal ontwerp voor een nieuwe NRU. In het voorliggende ontwerp herkennen wij veel van onze inbreng. Dat zien wij als positief. Tegelijk constateren we dat het een uiterst lastige opgave is om de fietsvoorzieningen (vooral) langs de NRU goed vorm te geven. De nieuwe NRU legt op veel plaatsen een groot beslag op de ruimte, vooral aan de kant van de wijk. Het bestaande fietspad langs de NRU moet daardoor opschuiven. Op meerdere plaatsen is daarvoor te weinig ruimte, met als gevolg een nog grotere aantasting van de groenbuffer langs de wijkrand. Op een aantal plaatsen waar de ruimte ontbreekt en de aantasting van het groen onacceptabel is, wordt de fietsroute meer door de wijk geleid. Dat betekent echter een minder vlot doorlopend fietstracé. De fietsroute langs de NRU aan de kant van de wijk volgens het voorliggende ontwerp lijkt het 'meest haalbaar'. Maar is toch een verslechtering in vergelijking met het bestaande fietspad langs de NRU.	Het geplande verloop van de fietsroute aan de zijde van Overvecht is met inbreng van de adviesgroep en de Fietzersbond tot stand gekomen. We bedanken de betrokkenen voor hun bijdrage hieraan. In de nieuwe situatie heeft de fietsroute ten zuiden van de NRU, aan de kant van Overvecht, inderdaad een minder gestrekt verloop dan in de huidige situatie. Zie de beantwoording van de reactie onder nummer 127 voor een verdere toelichting hierop. Mede naar aanleiding van inspraakreacties over de verkeersveiligheid van deze oversteken 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 deze oversteken worden afgezien. Wij zijn het met u eens dat oversteekbaarheid van de NRU het in de toekomstige situatie beter is en dat de toekomstige oversteek in het verlengde van de Sint Anthoniedijk nodig als compensatie voor het verdwijnen van de oversteek bij de Moldaudreef. Bij de verdere uitwerking van de NRU zullen we de door de Fietzersbond aangereikte punten 1 t/m 5 meenemen. Hierbij maken we graag weer gebruik van de inbreng van de fietzersbond

De mogelijkheden voor oversteek over de NRU worden in het ontwerp beter dan ze nu zijn. Dat komt vooral door de NRU oversteken op maaiveld langs de Klopvaart (bij Gandhiplein), de extra oversteek op maaiveld in het verlengde van de Zambesidreef en de geplande fietsbrug bij Brandenburgdreef en Anthoniedijk. Deze fietsbrug is voor fietsers en voetgangers geen 'extra' maar is een noodzakelijke compensatie op dit deel van de NRU. De huidige oversteek bij de Moldaudreef verdwijnt immers. De gelijkvloerse oversteek bij het Kochplein zien wij ook als een verbetering t.o.v. de huidige situatie. Wij benadrukken dat deze oversteken essentieel zijn voor het verminderen van de barrièrewerking van de huidige NRU, zoals sinds lang als ambitie voor de vernieuwing van de NRU is geformuleerd. Wij benoemen de belangrijkste punten in het voorliggende ontwerp die bij een definitief ontwerp geoptimaliseerd zouden moeten worden of (voor een binnenwijkse fietsroute en de Franciscusdreef) in flankerend beleid opgepakt. 1. Inpassing fietspad langs NRU ter hoogte van de Ramsesdreef. Er is zeer weinig ruimte tussen de huidige schoollocatie en de NRU. De optie dat deze school op termijn verdwijnt, moet bij het ontwerp betrokken worden, waardoor meer ruimte kan ontstaan voor een groene invulling naar de wijk en een beter inpassing van het fietspad. Werken met een korte en lange termijn scenario, waarin eventueel later ruimte voor optimalisering benut kan worden.	
---	--

	2. Goede inpassing in het parkje op de kop van de Zambesidreef van het fietspad langs NRU en de te realiseren aansluiting tussen Zambesidreef en de geplande gelijkvloerse NRU oversteek. 3. De oversteken van het fietspad langs NRU over de Einsteindreef en de Moldaudreef: zo dicht mogelijk bij NRU houden, onnodige slingers 'de wijk in' en scherpe bochten beperken. Indien mogelijk zonder VRI. Bij Einsteindreef is naar verwachting een VRI nodig. Dan moet de VRI een afstelling krijgen die de wachttijd voor overstekende fietsers zoveel mogelijk beperkt. 4. De fietsbrug bij Brandenburgdreef / Anthoniedijk: zorgvuldige inpassing en detailuitwerking waarbij de functionaliteit en gebruiksvriendelijkheid voor fietsers bewaakt en geborgd wordt. 5. Bij de oversteken via Gandhiplein en Dunantplein de veiligheid voor fietsers en voetgangers optimaliseren i.v.m. kruisen van dubbele rijbanen met een risico van 'afdekking'.	
129	6. Vanaf Gandhiplein sluit de fietsroute aan op de Franciscusdreef. Langs de noordzijde, voorbij de Jumbo wordt dat een ventweg die slecht is ingericht als fietsroute. Bovendien is hier voor de tegenrichting (vanaf Mississippidreef) eenrichtingverkeer. De fietsroute op dit deel langs de Franciscusdreef is een doorgaande fietsverbinding moet fietsvriendelijk ingericht worden.	De punten 6 t/m 8 gaan over locaties die buiten het plangebied van de NRU vallen. Buiten het kader van het project NRU zijn wij bereid het gesprek met de Fietsersbond te voeren over het nut en de noodzaak van de gedane voorstellen.

	7. De fietsroute aan de kant van Overvecht langs de NRU verslechtert t.o.v. de huidige situatie. Er is een extra impuls nodig om dit te compenseren. Een beter ingerichte fietsroute binnen de wijk Overvecht parallel aan de NRU is gewenst. Hiervoor is een schetsontwerp geleverd door bewoners van Overvecht. De Fietzersbond Utrecht heeft hier ook aan bijgedragen en ondersteunt dit initiatief van harte. Een beter ingerichte binnenwijkse fietsroute moet gecombineerd worden met maatregelen om de oversteekbaarheid voor fietsers te verbeteren van de Einsteindreef, die veel drukker wordt. Waarmee ook een (gedeeltelijke) compensatie of alternatief kan ontstaan voor de oversteek van fietspad bij de kop van de Einsteindreef waar naar verwachting een VRI komt.	
130	Voor fietsers en voetganger is er ter hoogte van het Zambesipark een tunnel (of eventueel een overbrugging) gepland voor de oversteek tussen de wijk en de Gageldijk. Daarbij hoort een nieuw aan te leggen fietspad naar de Zambesidreef door het park. Ook is een nieuw fietspad gepland door de noordzijde van dit recent aangelegde stadspark. Dit fietspad doorbreekt ter hoogte van het Dunantplein de bestaande grondwal. Bovendien worden er ook nog waterbufferreservoirs in het park aangelegd i.v.m. natuurlijke waterafvoer van de NRU. De gevolgen hiervan zijn negatief. a. Er ontstaat een grote verandering in het karakter van dit park. Bij het ontwerp is met ruggenspraak	Het is onvermijdelijk dat uitvoering van het plan voor de nieuwe NRU ingrijpt in de inrichting van het Zambesipark. Het Zambesipark is één van de plekken waarover met de adviesgroep is afgesproken dat zij in de volgende fase nauw betrokken worden bij de verdere uitwerking. Gezien de recente herinrichting van het Zambesipark en de betrokkenheid van omwonenden daarbij, zullen we de eerder betrokkenen ook uitnodigen om hierover mee te denken. Bij de verdere uitwerking van de fietspaden, voetpaden en watervoorzieningen in of nabij het Zambesipark, zullen we rekening houden met de achterliggende gedachten bij de huidige inrichting, zoals het voorkomen van hangplekken en de relatie het landschap van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Op basis van het geluidonderzoek voor het bestemmingsplan, zullen we beoordelen wat de effecten van de vernieuwing van de NRU, en meer specifiek de aanpassingen

	van bewoners afgestemd dat het park zou worden ingericht om de waterlinie elementen aan de overzijde van de NRU te versterken door er juist zo weinig mogelijk paden doorheen aan te leggen. Daarmee komt ook het aangelegde kunstwerk als waterlinie monument beter tot zijn recht. Ook is op nadrukkelijk verzoek van de bewoners beoogd te voorkomen dat jongeren makkelijk met fietsen en brommers toegang tot het park hebben en het tot hangplek kunnen maken. Een deel zou een rustig en ruig terrein met een nat-droog gradiënt worden en een ander deel een speelplek met daarbij een verblijfsplek voor moeders, oppassers etc.. Door de nieuwe geplande fietspaden en tunnel voor langzaam verkeer zal het park niet meer voldoen aan de afspraken over de inrichting van dit park die eerder zijn gemaakt met de aangrenzende bewoners. b. De hoeveelheid groen en ruigtes (belangrijk voor biodiversiteit) in het park neemt flink af. c. Door onderbreking van de geluidwal ontstaat er een open corridor op maaiveld en verdwijnt daar ook de opgaande beplanting. Juist op deze plaats nabij het Dunantplein is dit schadelijk omdat er een hogere belasting is van verkeerslawaaï. Het doorbreken van de grondwal en het wegvallen van de opgaande beplanting zal juist hier nadelig uitpakken doordat meer verkeerslawaaï dit park en het aanliggend woongebied binnendringen. Het is stand houden van alle voorzieningen die geluidwerend werken is	rondom het Zambesipark, zijn op de geluidbelasting van de woningen die aan het park grenzen.
--	---	---

	hier van groot belang. Deze bezwaren wegen volgens indiener zwaarder dan de voordelen van dit ontwerp. Bovendien zijn er goede alternatieven denkbaar die het park niet op deze wijze aantasten. Als alternatief kan de hoofdfietsroute hier bijvoorbeeld ook worden gelegd via de Ramsesdreef, tussen twee flatgebouwen via de Nataldreef naar de Einsteindreef.	
130	Het is essentieel in het IPvE-FO te borgen dat de bestaande as van de NRU niet verschuift en in ieder geval niet de zuidelijke rand van de NRU verder opschuift richting de wijk Overvecht.	De NRU moet zorgvuldig worden ingepast. In het huidige ontwerp is zo min mogelijk afgeweken van het huidige wegverloop. Door een compact ontwerp wordt het ruimtebeslag zo beperkt mogelijk gehouden. Het FO wordt vertaald naar een bestemmingsplan, waarmee de ligging van de weg wordt vastgelegd.
130	De aanpassing van de NRU is voor een periode 40–50 jaar. De NRU is een weg direct langs een wijk met 34.000 inwoners en heeft invloed op diverse functies zoals leefbaarheid, gezondheid, bereikbaarheid, kwaliteit van het Noorderpark, behouden van de monumentale kwaliteit van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, ecologie en natuur. Dit alleen al rechtvaardigt om er voldoende geld te steken in een goede inpassing van de NRU de kwaliteit wordt gerealiseerd die is neergelegd in ambitie van de gemeenteraad Utrecht zoals die in 2014 unaniem is neergelegd, te weten de aanpassing van de NRU moet een bijdrage leveren aan het verbeteren van de leefomgeving in Overvecht. Een ander aspect dat maatgevend is voor het benodigde budget is dat de NRU de functie heeft van bovengemeentelijke, regionale stroomweg en zelfs onderdeel van de Ring Utrecht. Daar wordt groot belang aan toegekend door bestuurlijke partijen. Maar daarbij hoort	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp.

	ook de verantwoordelijkheid om de belangen van de wijk Overvecht en haar bewoners te vrijwaren van toename van overlast en verlies van kwaliteit van de leefomgeving.	
130	Maak geen fly-overs op de verkeerspleinen. Nog liever ziet indiener geen aanpassing van de NRU dan een aanpassing met fly-overs want die hebben zeer negatieve gevolgen: a. Versterken van de barrièrewerking (het is juist de ambitie die weg te nemen). b. Vergroten van de overlast van verkeerslawaaï. Het verkeerslawaaï zal toenemen t.o.v. de huidige situatie door toename van de verkeersintensiteit na aanpassing. c. De grootschalige zichtbelemmering op maaiveld vanuit de wijk op het Noorderpark en de forten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. d. De aantasting van de ruimtelijke kwaliteit van het open landschap in het Noorderpark en het landschap in het Noorderpark parallel aan de fly-overs.	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp en geluid.
130	Er zijn geen objectief doorslaggevende redenen om de NRU bij één van de drie verkeerspleinen bij voorkeur te verdiepen met een onderdoorgang als de effecten daarvan op vergelijkbare wijze worden bepaald. Dat wil zeggen dat de invloedsgebieden van de verkeerspleinen van een vergelijkbare grootte worden genomen. Dit is echter niet op die wijze uitgewerkt in de voorbereidingsstudie. Dit geeft een vertekend beeld van de scores.	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. Op basis van de beoordeling van alle onderscheidende varianten gaat de voorkeur uit naar een tracévariant met een onderdoorgang bij het Kochplein.
130	Omdat de voorziene maatregelen voor het beperken van de	De belangrijkste beperkende maatregel die wordt getroffen is het toepassen van de

	toename van verkeerslawaai bestaan uit nog niet bewezen technieken – zoals dubbellaags ZOAB fijn – en er geen absolute geluidwaarden zijn gegeven na de aanpassing (wel de verschillen), is er een risico dat na de aanpassing NRU de geluidsoverlast van verkeerslawaai onverhoopt toch hoger uitvalt dan nu wordt ingeschat. Het is daarom belangrijk dat de gemeente de geluidsemissies na de aanpassing monitort, zich nu al beraadt op mogelijk aanvullende reducerende maatregelen die op de plank komen te liggen en daarvoor budget reserveert.	best beschikbare techniek in stil asfalt. In de geluidberekeningen wordt conform het Reken- en Meetvoorschrift uitgegaan van de levensduur gemiddelde geluidreductie van dubbellaags ZOAB Fijn. Ten behoeve van de beoordeling van de tracévarianten is, zoals u aangeeft, het verschil in geluidbelasting tussen de referentiesituatie en de toekomstige situatie berekend. In het geluidonderzoek voor het bestemmingsplan wordt de absolute geluidbelasting in 2035 (10 jaar na vernieuwing NRU) berekend. Dit kan aanleiding geven om aanvullende geluidmaatregelen te treffen. De keuze voor eventuele aanvullende geluidmaatregelen wordt gemaakt in het kader van het bestemmingsplan.
130	In aanvulling op het vorige punt: Voor het beperken van het verkeerlawaai was voorheen een inpassingswijze met een zogenoemde zonk voorzien. Deze inpassing levert volgens de gemeentelijke werkgroep NRU weliswaar minder geluidsreductie van het verkeerslawaai op maar heeft tegelijkertijd een positief effect op de visuele inpassing van de NRU. De vrijkomende grond maakt het bovendien mogelijk parallel aan de NRU grondwallen aan te leggen met daarachter het fietspad. De fietser zal minder hinder hebben van verkeerslawaai vanaf de NRU. De grondwal i.c.m. de zonk onttrekt het verkeer op de NRU veel meer aan het zicht dan als de NRU op maaiveld ligt. Ook kan deze grondwal met laagblijvende beplanting tot ongeveer 2 meter hoogte aantrekkelijk worden aangekleed. Bovendien kunnen op de staande walkanten van de zonk perspectief biedende maatregelen worden overwogen om geluidsabsorberende materialen aan te brengen. Juist ter hoogte van de wielen van voertuigen zal dit een aanmerkelijk geluidsreducerend effect hebben. Dit is voor zover bekend nooit meegenomen in de gemeentelijke afwegingen. Indiener vermoedt dat met	Voor het reduceren van het verkeerslawaai zetten we primair in op het toepassen van Dubbellaags ZOAB Fijn op de hoofdrijbanen van de nieuwe NRU. Deze maatregel heeft het meeste effect en is voor veel woningen voldoende om aan de gestelde eisen te kunnen voldoen. Daarom is de zogenaamde ‘zonk’ niet als basisprincipe voor de geluidwering meegenomen in het IPVE-FO. Zoals in het vorige antwoord aangegeven kan uit het geluidonderzoek voor het bestemmingsplan blijken dat aanvullende geluidmaatregelen nodig of wenselijk zijn. Voor de weggedeelten op maaiveld kan een vorm van reliëf (zoals een grondwal of een zogenaamde ‘zonk’) een bruikbare maatregel zijn, die tegelijk bedraagt aan een goede ruimtelijke inpassing.

	deze uitwerking het totaal netto effect van een zonk groter zal zijn dan tot nu is voorgespiegeld. Waarom is deze inpassingswijze niet meer een onderdeel van het IPvE-FO?	
130	Houd in het ontwerp en IPvE er rekening mee dat het (technisch en economisch) eenvoudig mogelijk is om de wegtrajecten NRU tussen de verkeerspleinen alsnog later te verdiepen als daar eventueel toch budget voor beschikbaar komt.	Als het voorliggende FO is gerealiseerd, dan zal het ingrijpende aanpassingen vergen om de tussenliggende wegvakken alsnog verdiept aan te leggen. Dit lijkt dan ook niet realistisch.
130	In het IPvE-FO ontbreekt duidelijke cijfermatige informatie van de verandering in de oppervlakte asfalt in de nieuwe situatie ten opzichte van de huidige situatie. Maak dit duidelijk met een diagram of tabel per strekkende meter van het NRU-traject zodat deze impact van de aanpassing in dit opzicht objectief en eenvoudig inzichtelijk is. Dit ondersteunt de transparantie van het besluit over het IPvE-FO.	Binnen het plangebied ligt nu circa 92.000m ² verhard oppervlak aan rijbanen voor snelverkeer. Na de realisatie van het plan zal het verharde oppervlak aan rijbanen circa 124.000m ² groot zijn. Daarnaast ligt er nu en in de toekomst circa 20.000m ² verhard oppervlak aan fiets- en voetpaden. De veranderingen in oppervlakte op specifieke plaatsen zijn afleesbaar uit de plattegrond van het FO. Hierin is het toekomstige aantal rijbanen en rijstroken weergegeven. Dit kan gemakkelijk worden vergeleken met de bestaande situatie, waarin de NRU meestal bestaat uit 2 rijbanen met elk 2 rijstroken.
130	Voor een helder en transparant besluit is indiener van mening dat de gemeenteraad Utrecht in staat moet zijn om een vergelijking te maken tussen een aantal kerngetallen van 2014 – het jaar waarin de ambitie van een verbetering is neergelegd – en de waarden daarvan na de aanpassing van de NRU. Dit geldt met name ten aanzien van de emissies van geluid en uitlaatgassen, de verkeersintensiteiten van alle vervoerscategorieën.	Ten behoeve van het bestemmingsplan en het milieueffectrapport maken we inzichtelijk wat voor effecten de vernieuwing van de NRU heeft op het verkeer en de leefbaarheid. Bij de berekeningen van de effecten houden we rekening met wet- en regelgeving die voorschrijft welke situatie gehanteerd moet worden als referentiesituatie en toekomstige situatie. In het keuzedocument Tracévarianten 2017 is dat nader uitgewerkt: • De referentiesituatie is de situatie in 2020 maar dan zonder veranderingen aan de NRU. • De autonome situatie is de situatie in 2030, waarbij ook relevante andere autonome ontwikkelingen zijn meegenomen. Bijvoorbeeld andere verkeersprojecten of de realisatie van nieuwe woningen. • De plansituatie is eveneens in 2030 waarbij de NRU is aangepast met

		ongelijkvloerse kruisingen. In enkele gevallen wordt ook vergeleken met een ander jaartal. Dat is steeds aangegeven in het betreffende onderzoek.
130	Een belangrijke kwaliteit van de wijk Overvecht is het groen. Door de aanpassing van de NRU gaan er groen en veel bomen verloren. Het is belangrijk dat dit wordt gecompenseerd en wel zoveel mogelijk in hetzelfde gebied waar het verlies ontstaat of anders in de directe nabijheid. In ieder geval altijd langs de NRU en/of de wijk Overvecht. Neem dit duidelijk op in het IPvE-FO.	In het ontwerp is zoveel mogelijk rekening gehouden met behoud van de bomen die nu langs de weg staan. Het is echter onvermijdelijk dat er bomen gekapt worden, omdat de weg straks meer ruimte inneemt dan nu. Na de werkzaamheden worden nieuwe bomen aangeplant. Dit zullen er minder zijn dan er nu staan, omdat er minder ruimte overblijft. We hebben een bomenparagraaf toegevoegd aan het IPvE/FO waarin wordt beschreven hoeveel bomen verwijderd moeten worden voor de NRU en hoeveel bomen nieuw geplant worden.
130	Het is zaak de (beperkte) gelden voor de NRU zo effectief mogelijk te investeren in daadwerkelijk blijvende, permanente investeringen van de NRU die de inpassing kwalitatief hoogwaardig maken. Minimaliseer tijdelijke en flankerende maatregelen die nodig zijn voor het uitvoeren van de aanpassing van de NRU. Onderzoek vóór aanbesteding wat daarin de beste scenario's voor de wijk Overvecht zijn, dat wil zeggen de meeste kwaliteit leveren voor de inpassing van de NRU. Neem daarbij zo nodig voor lief dat een totale afsluiting van de NRU weliswaar voor meer overlast zorgt maar wel waarschijnlijk veel korter duurt dan dat de NRU gedeeltelijk open blijft tijdens de verbouwing. Een totale afsluiting kan de bouwtijd aanmerkelijk verkorten, de bouwlogistiek efficiënter maken en de kosten van bijkomende tijdelijke maatregelen uitsparen. Op die wijze zal de totale aanpassing van de NRU uiteindelijk "<i>more value for money</i>" geven waardoor gedurende 40–50 jaar een veel betere inpassing van de NRU wordt verkregen bij	Tijdens het opstellen van de plannen voor de NRU is er ook een haalbaarheidsstudie naar de maakbaarheid van het plan opgesteld. Hierin is vanuit verschillende invalshoeken gekeken naar de; bereikbaarheid, overlast, impact op het groen en de bomen en de kosten die verbonden zijn aan tijdelijke maatregelen. De komende tijd wordt de fasering van de uitvoering verder uitgewerkt. Inzet is om de overlast te beperken, Overvecht bereikbaar te houden, groen zoveel mogelijk te sparen en kosten voor tijdelijke maatregelen zoveel mogelijk te beperken. Bij de aanbesteding geven we eisen aan de aannemer mee ten aanzien de uitvoering. Hieraan moet de aannemer minimaal voldoen. Wij stemmen de eisen af met Rijkswaterstaat, omdat keuzes voor de uitvoering van de NRU directe gevolgen hebben voor de verkeersafwikkeling op de A27.

	eenzelfde budget en dit in een kortere tijd is te realiseren. Daardoor kan dit per saldo veel beter uitpakken dan “de winkel tijdens de verbouwing open houden”. Indien er hier ook samenhang met een goede timing met wat staat in punt 22.	
130	De binnenwijkse verkeersaanpassingen – en dus ook de aanpassing van de aansluiting van de Moldaudreef op de NRU – mogen niet ten koste gaan van het budget dat is gereserveerd voor de aanpassing van de NRU aangezien het huidige NRU-budget nu al te krap is om een hoog kwalitatieve inpassing van de NRU te realiseren.	Zie de algemene beantwoording over de aanpassing van de aansluiting van de Moldaudreef. Het project NRU bevat naast de NRU zelf ook noodzakelijke aanpassingen van de aansluiting op de verschillende dreven en de Gageldijk. Omdat is gekozen voor een halve aansluiting bij de Moldaudreef zijn de kosten van de aanpassingen zeer beperkt. Bij de besluitvorming over het IPvE maken we de kosten voor de afsluiting van de Moldaudreef inzichtelijk voor de gemeenteraad.
130	Zorg tijdig voor voldoende budget om de benodigde binnenwijkse verkeersaanpassingen te realiseren als gevolg van de aanpassing van de NRU en de Westelijke Stadboulevard. Deze binnenwijkse verkeersaanpassingen moeten worden gerealiseerd voorafgaand aan of anders uiterlijk gelijktijdig met de aanpassing van de NRU.	Om een beeld te krijgen of er na de vernieuwing van de NRU 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. Uitzondering hierop is de kruising Einsteindreef, Oranjerivierdreef en Humberdreef. Op deze kruising is een kleine aanpassing nodig om de cyclustijd acceptabel te houden. Het gaat concreet om het aanpassen van de rijstrookindeling van de Humberdreef binnen het bestaande asfalt. Wij voorzien daarmee op dit moment geen binnenwijkse verkeersaanpassingen waarvoor separaat budget gezocht moet worden.
130	De oversteek van de Einsteindreef voor langzaam verkeer nabij het Dunantplein is gedacht als een VRI op afroep. Voor fietsers en voetgangers die niet gebruik willen maken van de geplande tunnel voor langzaam verkeer ter hoogte van het Zambesipark betekent dit alsnog 4 over te steken rijbanen. Dit is geen verbetering ten opzichte van de huidige	Het klopt dat fietsers en voetgangers, net als in de huidige situatie, de Einsteindreef moeten oversteken bij een verkeerslicht. Wij vinden dit een acceptabele situatie, omdat de Gageldijk een alternatieve doorgaande verbinding is zonder oversteken.

	situatie. Een betere oplossing is hiervoor wenselijk.	
130	De geplande VRI voor de oversteek van de Einsteindreef voor langzaam verkeer dient in dezelfde sessie groen licht op afroep te geven voor zowel de rijbaan die loopt vanaf, als voor de rijbaan die loopt naar het Dunantplein.	Bij alle oversteken zal ons doel zijn om een zo efficiënt mogelijke doorstroming voor zowel fietsers/voetgangers als autoverkeer te realiseren. Het instellen van de verkeerslichten vindt in een latere fase plaats. Wij nemen uw reactie daarin mee.
130	Besteed aandacht aan een goede, energiezuinige en aantrekkelijke inpassing van de wegverlichting van NRU. Zorg er ook voor dat deze in de midden-nachtelijke uren minder intensief werkt om hinder te beperken voor de fauna	In het nog op te stellen verlichtingsplan zullen we aandacht besteden aan de aspecten functionaliteit, duurzaamheid en diervriendelijkheid.
130	Besteed veel aandacht aan een goede wegverlichting voor het langzaamverkeer flankerend aan de NRU. Deze weggebruikers beschikken nu eenmaal niet over de high-tech/dubbele koplampen die een autonome goede en veilige waarneming van de weg en de route in het donker ondersteunt.	Zie reactie hierboven.
130	Het is bekend dat de Leidse Rijn tunnel (landtunnel A2 ten westen van Utrecht) regelmatig wordt gedoseerd; dit is bijna dagelijks het geval! Dit leidt tot meer verkeer en heeft een negatieve impact op en langs de Zuilense Ring en de NRU. Dit is een aandachtspunt voor de toekomst! Temeer omdat het plan bestaat om de doorstroming van de aansluiting Zuilense Ring – A2 in de toekomst te verbeteren. Het is niet duidelijk hoe wordt voorkomen dat na aanpassing van de NRU met een betere doorstroming de aanzuigende werking leidt tot een overmatige en onaanvaardbare toename van de congestie en overlast op en langs de Zuilense Ring en de NRU en zeker in geval de Leidse Rijn tunnel in de toekomst wordt gedoseerd? Hoe wordt dit voorkomen en beheerst? Dit moet verder worden uitgewerkt anders kan worden	De minister van Infrastructuur en Water heeft in december 2017 de uitkomsten van een onderzoek naar het probleem met de tunneldosering openbaar gemaakt. Het onderzoek heeft geen maatregelen opgeleverd om het probleem te verhelpen. Dit betekent dat de situatie in de Leidsche Rijn tunnel voorlopig ongewijzigd blijft. In de prognoses van de verkeersintensiteiten is rekening gehouden met de verkeersaantrekkende werking van de vernieuwde NRU. Met de eventuele effecten van een aanpassing van de aansluiting van de Zuilense Ring op de A2 is nog geen rekening gehouden. De provincie en Rijkswaterstaat hebben een gezamenlijke studie uitgevoerd naar mogelijke oplossingen voor het huidige knelpunt bij de aansluiting. Er is nog geen budget voor beschikbaar gesteld. Het is daarmee nog niet zeker of en wanneer de aansluiting wordt aangepast. Voor een uitgebreidere toelichting op de effecten van

	verwacht dat binnen de kortste keren het wegtraject NRU – Zuilense Ring, ondanks de voorgenomen aanpassingen, geen verbetering zal zijn. De gemeente en de Provincie Utrecht dienen daarnaast de minister van I&W op te roepen om de Leidse Rijn tunnel A2 robuuster te maken zodat het doseren van de Leidse Rijn tunnel wordt geminimaliseerd. De NRU mag niet een goedkope uitwijkvoorziening worden voor tekortkomingen in de rijksweginfrastructuur. Dat is wellicht in het belang van de Minister I&W maar niet in het belang van de Provincie Utrecht en de gemeente Utrecht; de wijk Overvecht krijgt hiervan vooral de lasten te verduren. Dat moet worden voorkomen.	een mogelijke aanpassing van de aansluiting verwijzen wij u graag naar de provincie.
130	De halve aansluiting van de Moldaudreef ziet indiener als een goed compromis om zowel de doorstroming en ontsluiting van de NRU als de bereikbaarheid van dit deel van Overvecht recht te doen. Aandachtspunt is wel dat de kruisingen van de Moldaudreef – die nu al niet veilig en prettig zijn ingericht – worden aangepast uit een daartoe beschikbaar gesteld budget dat niet ten koste gaat van het budget voor de NRU.	Zie de algemene beantwoording over de aanpassing van de aansluiting van de Moldaudreef.
130	Ter hoogte van de Moldaudreef zijn er 3 benzine-stations. Het Shell benzine-station ligt aan de rand van Overvecht in de directe nabijheid van een complex van meerdere hoogbouwflats. In deze tijd zou een dergelijk station nooit op die plek opgericht mogen worden gezien de veiligheidsrisico's. De risico's worden hier bovendien vergroot doordat er 3 benzine stations dicht bij elkaar liggen. 1 station is bovendien een vulstation voor flessengas (butaan/propaan). Het is een gemiste kans dat het Shell	Vanuit veiligheid is er geen noodzaak om de bestaande tankstations langs de NRU/Gageldijk op te heffen. Het uitplaatsen of opheffen van een tankstation is juridisch ingewikkeld en brengt veel kosten met zich mee. Dit geldt reserveren we liever voor een extra onderdoorgang. De combinatie van een halve aansluiting met de ontsluiting van het Shell tankstation heeft inderdaad gevolgen voor de fietsstructuur op deze locatie. Binnen de beschikbare ruimte is de fietsstructuur zo goed mogelijk ingepast.

	benzine-station niet gelijktijdig met de aanpassing van de NRU wordt gesaneerd. Nu dit niet gebeurt, wordt de halve aanpassing van de Moldaudreef complexer. Dit zet druk op het goed functioneren van deze weg voor de wijk en het is hinderlijk voor het langzaam verkeer op deze plaats. De aanpassingen die nodig zijn voor het handhaven van het Shell benzine station dienen zoveel mogelijk door Shell bekostigd te worden. Verder mag worden verwacht dat door aanpassing van de NRU de inkomsten van de bedoelde 3 benzine-stations zullen toenemen. Zorg ervoor – waar dit contractueel mogelijk is – dat deze extra inkomsten ook ten goede komen aan de gemeentelijke kas. Oormerk deze gelden en bestem die voor onderhoud van de NRU, verdere verbeteringen van de NRU en de daarmee in de wijk samenhangende verkeersmaatregelen.	De inkomsten van tankstations gaan naar de algemene middelen van de gemeente, komen in principe niet rechtstreeks ten goede aan projecten.
130	Bezwijk niet voor de druk om de NRU open te houden als onderdeel van de Ring Utrecht als de A27 bij Amelisweerd wordt aangepast. Hoe wordt voorkomen dat er onacceptabele congestie en overlast ontstaat op de NRU en in Overvecht? Het maakt volgens mij niet uit of de NRU op dat moment wel of niet is aangepast want in beide situaties zal de additieve verkeersstroom van de A27 veel te groot zijn voor de NRU met alle nadelige gevolgen van dien. De bewoners van Overvecht zijn dan wederom het 'haasje'. Dit moet worden voorkomen. Indiener ziet hier ook samenhang met een goede timing van wat staat in punt 12.	De samenhang tussen de werkzaamheden aan de NRU en de A27 is groot. We overleggen daarom intensief met Rijkswaterstaat over de meest optimale volgorde van de werkzaamheden en de tijdelijke maatregelen die nodig zijn om de verkeershinder tijdens de gelijktijdige uitvoering acceptabel te houden.
130	De beste inpassing voor de aanpassing van de NRU is een tunnel; de volgende variant is de NRU geheel verdiepen maar die scoort al lager. Daarna volgt een inpassing met het verdiepen van de NRU met een onderdoorgang van de drie	Zie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp als reactie op de volgorde van uw voorkeur. Samen met de provincie zijn wij in overleg met het rijk over een extra bijdrage aan

verkeerspleinen van de NRU. Deze laatste inpassing ziet indiener als het minimale acceptabele compromis gezien ook dan nog de toename van de emissie van verkeerslawaaï. Alles dat lager dan deze minimum inpassingsvariant scoort, is in insprekers ogen niet acceptabel gezien de nadelige effecten van de NRU op de functies en belangen van de wijk Overvecht. Kortom verdiep de NRU tenminste met onderdoorgangen bij alle 3 de verkeerspleinen. Komt er geen budget om de NRU bij de 3 verkeerspleinen in een keer te verdiepen, is het zaak met het beschikbare budget zoveel mogelijk de ‘no regrets’ te realiseren en daarbij desinvesteringen te voorkomen indien er eventueel later een vervolg komt met verdergaande aanpassing/inpassing van de NRU. Vervolgens kan in de loop van tijd meer budget worden verworven om stapsgewijs de NRU ook bij de andere pleinen te verdiepen. Als tegenwerping voor deze insteek is aangevoerd dat de kans bestaat dat de provincie en rijk hun financiële bijdrage bij dit scenario dan zullen intrekken. Indiener ziet dat als bestuurlijke gijzeling en ambtelijke chantage die niet in overeenstemming zijn met een integer en fatsoenlijk bestuur. Het is bovendien schadelijk voor de goede verhoudingen wat niet op conto van de gemeente mag komen. Immers de gemeente Utrecht zal de NRU conform de doelstellingen aanpassen alleen duurt dit langer. Echter dit kan niet aan de gemeente worden toegeschreven maar aan het gebrek van voldoende financiële steun van de andere bestuurlijke partijen om deze weg van bovengemeentelijk belang aan te passen en waarbij de gemeente de belangen van de wijk en de bewoners ook recht moet doen. Dat is met het huidige budget onvoldoende mogelijk. De gemeente Utrecht wordt zo in	de NRU. Uw pleidooi sluit hier goed bij aan. Het niet aanpassen van de NRU 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. Verkeer zal een route zoeken door Overvecht met nadelige gevolgen voor de leefbaarheid in de wijk. Dit is niet wenselijk. Daarom is het naar onze mening noodzakelijk dat de NRU wordt vernieuwd. Uw suggesties voor alternatieve maatregelen zijn daarom wat ons betreft niet aan de orde. Ten aanzien uw suggestie om bij periodiek onderhoud dubbellaags ZOAB fijn aan te brengen, kunnen we aangeven dat dit niet mogelijk is. Dubbellaags ZOAB Fijn slijt te snel als het wordt aangelegd op wegen/kruisingen waar verkeer veel optrekt of afremt, zoals nu het geval is op de NRU. Dit is ook de reden dat we op de op- en afritten een andere type wegdekverharding toepassen (Modus).
---	---

een onmogelijke spagaat gedwongen en het lijkt erop dat de bewoners van de wijk Overvecht zo het kind van de rekening dreigen te worden. Even de feiten: in de autonome situatie groeit het verkeer met 10.000 voertuigen per etmaal in 2030 als er geen aanpassing NRU plaatsvindt. Als de NRU wel wordt aangepast, zal het verkeer met 39.000 voertuigen per etmaal groeien tot 92.000 op het drukste punt (bron: Memo van Marijke van Wely d.d. 16 oktober aan de Provincie). Dit houdt in dat de weg 29.000 voertuigen per etmaal extra zal krijgen dat gezien kan worden als doorgaand verkeer. Nu de minister niet het voornemen heeft om de problemen rond de Leidse Rijn tunnel A2 aan te passen (Zie: https://www.rtvutrecht.nl/nieuws/1703314/) en het verkeer om te leiden, zou het een gebaar van samenwerking zijn als ook het Rijk extra gaat bijdragen. Eerder moest de gemeente Utrecht de plannen voor de NRU stilleggen omdat de toenmalige minister I&M andere prioriteiten stelde. De jaren die daarna zijn verstreken hebben helaas niet geresulteerd in meer financiële rijksmiddelen terwijl het budgettaire knelpunt al bekend was. Nu het gaat om dergelijk grote belangen van de bewoners van Overvecht moet de gemeente Utrecht de manoeuvreerruimte worden gegeven te streven naar een goede inpassing van de NRU voor behoud van de leefomgeving van Overvecht met behoud van de medefinanciering met het al toegezegde budget. Dit mag er niet toe leiden dat de eerder toegezegde bestuurlijke steun door andere partijen wordt opgezegd waardoor het hele project op losse schroeven komt te staan. Dan zijn er per saldo alleen maar verliezers. Maar voor de wijk Overvecht en haar bewoners is dat waarschijnlijk alsnog een minder	
--	--

	slecht scenario dan de toename van de overlast als niet op alle verkeerspleinen de inpassing van de NRU met een verdiepte onderdoorgang wordt gedaan. Wel dient de gemeente Utrecht dan op andere wijze de doorstroming op de NRU te optimaliseren en ook andere maatregelen te nemen zoals: a. Realiseer de halve aansluiting Moldaudreef – NRU. Hierdoor vervalt hier de bestaande oversteek van de NRU voor het langzaam verkeer tussen Overvecht en de Gageldijk. Dit moet worden gecompenseerd met een nieuwe kruisingsvrije oversteek. b. Realiseer een intelligente groene golf integraal samenhangend voor de 3 verkeerspleinen. c. Realiseer een intelligent ondersteunend systeem dat met rijnsnelheidsindicatie de groene golf ondersteunt. d. Verminder de barrièrewerking door het realiseren van enkele kruisingsvrije oversteken voor langzaamverkeer tussen de wijk Overvecht en de Gageldijk v.v.. e. Verbeter de oversteek voor langzaamverkeer van de Einsteindreef en de Moldaudreef. f. Neem ter hoogte van de hoogbouwflats die direct aan de NRU liggen aanvullende geluidsreducerende maatregelen. Vervang bij het periodiek onderhoud van het wegdek van de NRU stapsgewijs het gehele traject met dubbellaags ZOAB fijn	
131	Wij als Groenekans Landschap hebben kennisgenomen van de plannen voor de noordelijke randweg Utrecht. Indieners participeren immers ook in werkgroepen.	In het Keuzedocument Tracévarianten zijn de milieueffecten opgenomen die onderscheidend zijn voor de keuze tussen de varianten. De effecten op de woningen in gemeente De Bilt zijn in alle varianten gelijk, en daarmee niet relevant voor de

	Wij zijn verheugd over het uitgangspunt van alle ongelijkvloerse kruisingen. Met name de twee nabij de forten die beide deel uit maken van de Hollandse Waterlinie. Ons overleg met een werkgroep vanuit de Ruigenhoeksedijk staat eveneens deze rondweg geagendeerd. De ontwikkelingen in het Noorderpark volgen wij ook om rust (lees geluid) in het gebied te monitoren. Graag willen wij u wijzen op de grenzen van gemeente De Bilt. In alle bescheiden behorende bij deze plannen kunnen indieners niets vinden op welke wijze de gevolgen voor uw plannen hebben voor de lucht- en geluidskwaliteit van aangrenzende gebieden. Deze analyse zouden indiener graag willen inzien.	keuze uit de verschillende varianten. Voor het bestemmingsplan en het milieueffectrapport wordt nader onderzocht wat de effecten van het project zijn alsmede het effect op de aansluitende wegen in o.a. gemeente De Bilt.
132	Bomen Indieners maken zich ernstige zorgen over de grote hoeveelheid bomen die verdwijnt en waarvoor in het plan veel minder bomen terugkomen. In het programma van eisen wordt gesproken over het kwantitatief dan wel kwalitatief compenseren van gekapte bomen. Indieners concluderen dat in elk geval het aantal bomen schrikbarend afneemt zonder dat aannemelijk wordt gemaakt dat hiervoor (elders) extra kwaliteit wordt geleverd. Ook komen in het plan op verschillende locaties helemaal geen bomen terug. Verder verdwijnt er veel gras – de huidige middenberm – waarvoor op geen enkele manier wordt gecompenseerd. Het zou de plannenmakers sieren als ze meer bomen laten terugkomen. Dit zou ook de luchtkwaliteit ten goede komen. Hiermee kunnen deels ook elders langs het tracé de geluidsproblemen worden ondervangen waartegen de bewoners van Overvecht intussen hebben geprotesteerd.	We proberen kap van bomen zoveel mogelijk te beperken door een compact ontwerp van de weg. Omdat het nieuwe wegprofiel van de NRU meer ruimte in beslag neemt, is het onvermijdelijk dat voor de vernieuwing van de NRU bomen moeten worden verwijderd. Aan het IPvE/FO is een bomenparagraaf toegevoegd. Hierin wordt aangegeven welke bomen verwijderd moeten worden en waar nieuwe bomen komen. Hierbij is ook inzichtelijk gemaakt welke bomen verplant kunnen worden en welke bomen moeten worden gekapt. Over het zuiveringsaspect van bomen bestaat nog veel discussie. Het staat echter buiten kijf dat bomen een rol spelen in de CO₂-kringloop en dat bomen zorgen voor een aangename uitstraling die uitnodigt tot wandelen en fietsen, hetgeen gezondheidsbevorderend is en minder uitstoot tot gevolg heeft. In de luchtberekeningen kunnen bomen echter een averechts effect hebben op de luchtkwaliteit door gesloten kruinen, die de verspreiding van de uitlaatgassen

	Indieners vragen specifiek extra aandacht voor de bomen ten noorden van Fort Blauwkapel, waarvan er een groot aantal verdwijnt binnen dit plan, zonder dat er ook maar één boom voor terugkomt. Dit zal, in combinatie met de uit te breiden hoeveelheid asfalt ten behoeve van de op- c.q. afrit naar de A27 voor de bewoners en bedrijven in het Fort leiden tot aanzienlijk meer geluidsoverlast. Vanwege het historische, en mogelijk in de toekomst UNESCO beschermde, karakter van het Fort zal het niet mogelijk zijn om deze overlast met een geluidsscherm te beperken. Daarom verzoeken indieners het College dringend in elk geval alsnog te kiezen voor herplant van bomen naast het Fort. Overigens is het intussen op steeds grotere schaal mogelijk om bomen te verplaatsen. Dit betekent dus niet kappen en andere bomen planten, maar de bestaande bomen uit te graven, tijdelijk elders onder te brengen en vervolgens terug te planten binnen plan. Er zijn bedrijven die zich hebben gespecialiseerd in deze werkwijze. Wellicht brengt dit meer kosten met zich mee, maar een dergelijke aanpak is aanzienlijk gunstiger voor het milieu c.q. de CO₂-voetafdruk. Het zou het College sieren voor deze bomenbesparende optie te kiezen.	belemmeren. Bij de keuze voor de locatie van nieuwe aanplant is rekening gehouden met het oorspronkelijke cultuurhistorische landschap. In het ontwerp is ervoor gekozen om ten zuiden van de verlengde Gageldijk, een groot aantal nieuwe bomen te planten, passend bij het groene raamwerk van Overvecht. Ten noorden van de verlengde Gageldijk richting fort Blauwkapel is ervoor gekozen om aan te sluiten bij het landschap van de Nieuwe Hollandse Waterlinie en het gebied in te richten als inundatiegebied waardoor minder ruimte is voor de aanplant van nieuwe bomen. Daar waar het kansrijk is, zullen we kiezen voor het verplanten van bomen in plaats van het kappen van bomen.
132	Oversteekbaarheid Het nieuwe plan zou de oversteekbaarheid vergroten.	De oversteekbaarheid van de NRU als geheel wordt vergroot, doordat er meer

	Indieners constateren dat dit feitelijk op enkele plekken juist niet het geval is. Met name fietsers moeten op sommige plekken om gaan rijden, bij het Kochplein en doordat de randweg bij de Moldaureef niet meer kan worden overgestoken. De volkstuintjes ter plaatse bijvoorbeeld worden zo slechter bereikbaar voor fietsers en zijn alleen via een omweg (nl. via het 'Kochplein') nog bereikbaar.	dwarsverbindingen komen, waarvan een aantal volledig vrij zullen zijn van kruisend autoverkeer. Omdat de bestaande oversteek bij de Moldaureef verval, zal er inderdaad vanuit een klein gedeelte van de wijk iets verder moeten worden gelopen of gefietst om op de Gageldijk en in het Noorderpark te komen. Wel zal de nieuwe oversteek via een brug over de onderdoorgang van de NRU nabij het Kochplein volledig vrij van autoverkeer zijn.
132	Extra verkeersdruk Wolgadreef e.o. Doordat de Moldaureef beperkter bruikbaar wordt in de voorgestelde situatie zal een deel van het verkeer komende voor m.n. de vestiging van het St. Antoniusziekenhuis (Neckardreef) en winkelcentrum Overkapel (en in mindere mate ook winkelcentrum Overvecht) een andere route moeten kiezen. Hierdoor zal het verkeer op vooral de Wolgadreef toenemen. Deze is hier niet op ingericht. Met name de kruising Wolgadreef/Moldaureef is nu al een knelpunt. Deze problemen zullen alleen maar groter worden. Deze wegen vallen buiten het plan. Desondanks raden indieners het College aan om ze wel te betrekken bij de uitvoering ervan omdat er anders problemen zullen worden verschoven in plaats van opgelost. Ook elders in Overvecht zal de verkeersdruk toenemen doordat met name auto's over de Randweg komende uit zuidoostelijke richting niet meer kunnen afslaan naar de Moldaureef.	Het verkeer op de Wolgadreef neemt toe ten opzichte van de huidige situatie. Deze toename wordt echter getemperd door de keuze voor een halve aansluiting. Dit komt omdat een deel van het doorgaande verkeer op de Moldaureef in de toekomst gebruik gaat maken van bijvoorbeeld de Darwindreef. De kruispunten op de Moldaureef maken onderdeel uit van het programma Verkeersveiligheid. In dit kader heeft de gemeente onderzocht op welke manier de kruispunten van de Moldaureef met de Oderdreef/Wolgadreef en Neckardreef/Berezinadreef 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 Moldaureef is echter niet toereikend voor de gewenste aanpassingen. Wij gaan na of hier extra geld voor kan worden vrijgemaakt.
132	Verdwenen fietspad Merkwaardigerwijs verdwijnt ook het complete fietspad ten oosten van de Darwindreef richting Groenekan (loopt nu dicht langs Fort blauwkapel). Fietsers moeten in de nieuwe	Het fietspad ten oosten van de Darwindreef richting Groenekan verval inderdaad en wordt vervangen door een nieuwe fietsroute. Deze loopt via een nieuw viaduct over de onderdoorgang van de NRU naar de Gageldijk en verder richting de rotonde

	situatie helemaal omrijden aan de westkant van de weg om voorbij Tuincentrum Overvecht de Randweg te kunnen oversteken of kiezen voor de langere route om de oostkant van het fort om alsnog richting Groenekan te kunnen fietsen. Bovendien is via de route om het Fort geen sprake van een vrij liggend fietspad maar van een te smalle weg die moet worden gedeeld met snelverkeer en die is niet berekend op een toename van de verkeersintensiteit. Gezien het aantal scholieren uit Groenekan dat het Rietveld College bezoekt, is dit een ongewenste verandering. Indieners vinden het onbegrijpelijk dat het huidige fietspad niet wordt gehandhaafd binnen het nieuwe plan.	Blauwkapel (Gageldijk/Koningin Wilhelminaweg). Deze nieuwe route is inderdaad wat langer dan het huidige fietspad, maar dit nadeel is beperkt, omdat de alternatieve route via de Bastionweg voorhanden blijft. Verder is de afweging gemaakt, dat twee in plaats van drie fietsroutes tussen de spoorovergang Darwindreef en de rotonde Blauwkapel voldoende is.
132	Één of meer verdiepte kruisingen Op dit moment is er budget om één van de drie beoogde kruisingen met de Randweg verdiept aan te leggen. Indieners zijn van mening dat vanwege de extra geluidsoverlast, minder zicht op het Noorderpark en de aantasting van het totaalbeeld het uitvoeren van alle drie de verdiepte kruisingen zeer wenselijk is.	Dit komt overeen met onze ambitie. Zie ook de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp.
132	Autoverkeer naar Groenekan In de nieuwe situatie is het niet meer mogelijk om komende vanaf het Kochplein via de Eindhovenreef Zuid per auto naar Groenekan te rijden. De nieuwe route vergt het oversteken van de Eindhovenreef via het verplaatste Kochplein om dan rechtsaf te slaan en via een stukje nieuwe weg en de Gageldijk naar Groenekan te rijden. De Gageldijk is absoluut niet berekend op verkeerstoename van welke omvang dan ook. Deze weg zal enigszins moeten worden verbreed om ongelukken te voorkomen.	Uw constatering is juist. In het FO is daarom gekozen voor een vrij liggend fietspad langs de Koningin Wilhelminaweg.

132	Verkeersafwikkeling benzinestation Het is niet duidelijk of het verkeer dat het Shell-tankstation heeft aangedaan, weer terug kan komen op de Randweg. Is het mogelijk om met een bochtje via de Moldaureef de weg richting Kochplein te vervolgen?	Ja, dat is mogelijk. Het verkeer dat het benzinestation verlaat, zal parallel aan de NRU naar de Moldaureef rijden. Zowel linksaf slaan richting NRU is mogelijk als rechtsaf in de richting van de Moezeldreef.
132	Toegevoegde waterpartijen In het plan zijn op grote schaal waterpartijen toegevoegd. Ongetwijfeld zullen deze het aanzien van het plan enigszins verbeteren. Indieners vragen ons echter af of het hiervoor benodigde budget in dit stadium niet beter kan worden besteed aan de verdiepte kruisingen.	Het ontwerp moet voldoen aan eisen op het gebied van waterbeheersing. Daarom is op diverse plekken waterberging ingetekend. Het gaat hierbij om wadi's, infiltratieriolen en waterlopen, die nodig zijn voor voldoende waterafvoer en –berging tijdens sterke/langdurige neerslag. De kosten voor deze watercompensatie staan overigens niet in verhouding tot het benodigde budget voor drie onderdoorgangen.
133	Al vele jaren denkt indiener mee met de gemeente over de wijze waarop de NRU moet worden aangepast. Graag verwijst indiener daarom ook naar het advies van de adviesgroep NRU waar indiener onderdeel vanuit maak. Tevens heeft Droom een reactie geformuleerd en een petitie opgesteld waar indiener achter staat. Neemt niet weg dat indiener het ook zinvol vindt om u te informeren over enkele zorgpunten: Geluidsoverlast. Door de gekozen uitgangspunten van gemiddelden en het accepteren van verslechtering voor individuen is er een grote kans dat de geluidsoverlast in de werkelijkheid helemaal niet beter wordt. Het verkeer mag dan niet harder rijden dan 80 en het model rekent hier ook mee maar indieners maken zich zorgen over de werkelijkheid. Indieners roepen de gemeente dan ook op om maatregelen te nemen met extra marge zodat de geluidsbelasting niet verergert. Extra aandacht moet hier gaan naar de nachtelijke	De NRU wordt zo vorm gegeven dat de maximum snelheid als logisch en aanvaardbaar overkomt (afgedwongen wordt). Op voorhand is er geen aanleiding om aanvullende maatregelen te treffen. Het is echter niet uit te sluiten dat automobilisten in de toekomst harder zullen rijden dan toegestaan. De gemeente kan niet zelfstandig besluiten over de invoering van trajectcontrole of politiehandhaving. Als in de toekomst blijkt dat een vorm van handhaving wenselijk is, dan zullen wij hierover in overleg gaan met het Openbaar Ministerie en de politie. De geluidmaatregelen worden gebaseerd op de geluidbelasting die optreedt bij de

	uren en de op- en afritten waar geen stil asfalt kan worden toegepast en door de hoge wal te verwachten is dat extra overlast ontstaat. Mogelijk is het toepassen van traject controle een optie om te zorgen dat het verkeer daadwerkelijk niet harder gaat dan 80. Op de Zuilense Ring is de provincie dit al van plan.	toegestane snelheid en de toepassing van dubbellaags ZOAB fijn en niet op basis van eventuele overtredingen van de toegestane snelheid. Zie ook de algemene beantwoording over geluid.
133	Geluidsoverlast van bromfietzers en scooters, snorfietzen is niet meegenomen bij de plannen. Terwijl bekend is dat deze in de steden voor grote overlast zorgen. Het is niet duidelijk welke maatregelen worden genomen om deze overlast te beperken. Helemaal omdat de Gageldijk wordt aangewezen als belangrijke fietsroute. Dat klinkt of er alleen maar fietsers over heen gaan maar zoals bekend is dit niet het geval. Neem goede maatregelen om de overlast te beperken voor de bewoners aan de Gageldijk.	In het kader van het IPvE is inderdaad alleen onderzoek verricht ten behoeve van de onderscheidende elementen (de NRU dus). De effecten op de omgeving alsmede de aansluitende wegen wordt onderzocht in het kader van het MER en of het bestemmingsplan op basis van de meest actuele inzichten van het autoverkeer.
133	Direct langs de Gageldijk zijn twee fly-overs gepland. Dit is een forse afbreuk van indieners woongenot en is niet acceptabel voor bewoners. Het stuk van de Gageldijk dat nog traditioneel is aangelegd, met de meeste gemeentelijke monumenten komt er bekaaid vanaf. Indieners vrezen overlast, verloedering en verwaarlozing door de aanleg van grote foeilelijke fly-overs. Zorg ervoor dat de hele NRU verdiept onder alle drie de pleinen doorgaat.	Zie de algemene beantwoording over het ontwerp. Onze ambitie is om drie onderdoorgangen te realiseren, juist ook vanwege het behoud van het mooie zicht op de Gageldijk met zijn verschillende monumenten en het Noorderpark. Mochten er toch viaducten komen dan heeft dit onvermijdelijk gevolgen voor het uitzicht van verschillende woningen. Wij streven ernaar eventuele viaducten zo goed mogelijk in te passen en daarmee de visuele barrière zoveel mogelijk te beperken.
133	Door de geplande fly-overs komen er lange fietstunnels. Indiener verwijst op dit punt graag naar zijn bijdrage op de raadsinformatie avond van de gemeente waarin indiener heeft uitgelegd waarom het niet verstandig is om een fietstunnel ter hoogte van de Zambesidreef aan te leggen. Het worden sociaal onveilige plaatsen en door langs scheurende scooters en brommers vrezen indieners enorme overlast direct voor de deur.	Het verbeteren van de stad-land verbindingen is één van de uitgangspunten van dit project. Voldoende en goede oversteken voor langzaam verkeer zijn daarvoor essentieel. Daarom hebben we in het ontwerp bij elke rotonde een dwarsverbinding gepland, die volledig vrij is van kruisend autoverkeer. Zo ook in het verlengde van de Zambesidreef. De gemeente heeft de ambitie om bij het Dunantplein een onderdoorgang aan te leggen voor doorgaand autoverkeer. Als het geld daarvoor beschikbaar komt, dan

De gemeente heeft in het plan een fietstunnel opgenomen van 40 meter onder de NRU door naar de Gageldijk ter hoogte van de Zambesidreef. Deze fietstunnel is pal naast het Dunantplein gepland en maakt grote inbreuk op de leefbaarheid en sociale veiligheid van de direct omwonenden. De impact voor omwonenden en verwachte overlast is enorm. Op 8 oktober 2017 zijn de resultaten gepubliceerd van een onderzoek van het AD buurtonderzoek naar hangjongeren. Utrecht is koploper als het gaat om overlast van hangjongeren. Vooral in Overvecht hebben mensen bovengemiddeld vaak last van hangjongeren. Dinsdag 22 november 2017 organiseerde de gemeente Utrecht een bijeenkomst om uit te leggen hoe je met hangjongeren moet omgaan om problemen te voorkomen. Volgens indiener kunnen we beter zorgen voor een veilige en schone leefomgeving waar voldoende sociaal toezicht bestaat zodat we deze overlast voorkomen. Een tunnel op deze plek is daarom niet verstandig. In een eerdere fase heeft de gemeente om redenen van sociale veiligheid zelf ook een tunnel afgeraden onder de NRU door. De tunnel zal in de avond- en nachtelijke uren en op donkere dagen door geen fietser gebruikt worden. De onopvallende locatie vanaf de openbare weg trekt hangjongeren en criminaliteit aan. Een fietstunnel op deze plek bezorgt Overvecht en bewoners van de Gageldijk alleen maar overlast. Er is vanwege de geplande ligging geen sociale controle en de politie kan er geen toezicht houden. De geplande tunnel grenst niet direct aan de openbare weg. Deze tunnel voegt kosten toe aan het plan en schaadt maatschappelijke belangen. Voor recreatief langzaam verkeer is het ook niet nodig deze tunnel aan te leggen. Ze komen hiermee op de Gageldijk.	zal er een fietsbrug over de NRU worden gelegd. Voor de sociale veiligheid is dit het gunstigst. Als de NRU op deze plek met een viaduct over het Dunantplein heen gaat, dan komt er een langzaam verkeer verbinding onder dit viaduct door. Op het punt van sociale veiligheid is dit minder gunstig dan bij een onderdoorgang. In dat geval is een uitwerking met goed overzicht, daglicht, ruime afmetingen en goede verlichting een vereiste om de door u gevreesde overlast te voorkomen.
---	--

	Daar gaan ze vervolgens rechtsaf naar het Noorderpark of linksaf naar fort de Gagel of Maarssenveen. Voor die beide bestemmingen bestaan betere alternatieven (namelijk oversteken bij de forten) of gebruik maken van de fietsbruggen waarvan er al één is gerealiseerd. Natuurlijk kunnen zij ook oversteken bij het Dunantplein. Omdat het verkeer afneemt, zal dat beter gaan dan nu het geval is. Daar is overigens nog wel wat over op te merken. De oversteek in het huidige plan op het Dunantplein is ineens beperkt tot één zijde van de rotonde. In het vorige plan was dit aan beide zijde het geval.	
133	Er is sprake van willekeur bij de keuze voor het verdiepte Robert Koch plein. Er is onvoldoende duidelijkheid en objectiviteit bij het bepalen welk plein verdiept wordt. Bij meermalen vragen naar het geven van duidelijke objectieve cijfers bijvoorbeeld het aantal gehinderden in een straal van 500 meter om het plein, wordt dit niet beantwoord omdat het zou gaan om een trace keuze. Het gaat natuurlijk niet om een trace keuze. Het gaat om welk plein je verdiept en wat de maatschappij daarmee gebaat is. De gemeente vergelijkt niet sec de verdieping van het plein maar deelt de weg in drie delen in en neemt bij het ene plein veel meer maatregelen dan bij het andere. Ook is de toewijzing van stukken weg bij het ene of het andere plein discutabel. Door deze extra investering, toedeling en indeling van wegvakken die feitelijk niets te maken hebben met de verdieping komt er een voorkeur uit. Hiermee worden vele inwoners ten onrechte benadeeld.	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 tracévariant levert de grootste ruimtelijke winst en geluidwinst op van de varianten waarbij één onderdoorgang wordt aangelegd.
133	De gemeente doet nog steeds of er geen bewoners op de Einsteindreef komen wonen, terwijl volkomen duidelijk is dat dit wel gaat gebeuren. Dit moet meegenomen worden. Het simpelweg nog niet hebben van een besluit is niet	Binnen het vigerende bestemmingsplan mag er geen woningbouw worden gerealiseerd op de hoek van de Einsteindreef. Zolang er geen vastgesteld plan is en geen juridisch planologische procedure is gestart, telt mogelijke woningbouw op de hoek van de Einstein niet mee in de berekeningen voor de NRU, omdat er feitelijk

	acceptabel en geen behoorlijk bestuur. Als dat niet duidelijk is en het heeft vergaande gevolgen dan zou de gemeente het besluit van de NRU moeten uitstellen tot deze duidelijkheid wel kan worden gegeven. Er is plaats voor 400 bewoners op die locatie en daarmee zou de rekensom voor het aantal minder gehinderden bij het verdiepen van het Dunantplein heel anders uitvallen. De gemeente moet hierover duidelijk zijn in de besluitvorming. Of op deze locatie definitief geen huisvesting na 2018 of deze huisvesting meenemen in de berekeningen van de NRU.	niemand gehinderd wordt. Als de eigenaar/ontwikkelaar van het betreffende perceel de Einstein woningen wil realiseren dan is een bestemmingsplanwijziging noodzakelijk. Hierbij moet de ontwikkelaar aantonen dat de woningen gaan voldoen aan de wet geluidshinder en bewoners geen last hebben c.q. gehinderd of sterk gehinderd worden door het verkeer op de NRU. De eventuele plannen zijn daarom niet meegenomen in de weging in het keuzedocument.
133	In de plannen van de NRU is altijd gesproken over het afsluiten van de op- en afritten van de NRU rechtstreeks op de Gageldijk. Op verzoek van omwonenden en enkele ondernemers is gevraagd of het op het Dunantplein mogelijk is om een extra afslag te maken naar de Gageldijk. Hierin zien indieners naast enkele risico's ook voordelen. De bedrijven op de Gageldijk zijn makkelijker bereikbaar en de aanrijtijden van de hulpdiensten om op de Gageldijk te komen worden korter. Indieners maken zich wel zorgen over slulPvErkeer en het aantrekken van extra verkeer door deze afslag. Hiervoor zou de gemeente aanvullende maatregelen moeten nemen. De Gageldijk zou bestemmingsverkeer moeten worden ter hoogte van het Dunantplein om te voorkomen dat deze alsnog volstroomt met snelverkeer en de problemen op de Gageldijk niet worden opgelost. De Gageldijk is dan als toeristische langzaam verkeer route niet te gebruiken. Deze maatregel zou eigenlijk nu al moeten worden ingevoerd om de overlast te beperken en onveilige situaties te voorkomen.	Wij delen met u de wens om de Gageldijk enkel en alleen te laten gebruiken voor bestemmingsverkeer. Vooralsnog zullen we dat niet met borden gaan regelen. Wij gaan er van uit dat de doorstroming op de NRU dusdanig goed zal zijn, dat er geen sprake meer zal zijn van slulPvErkeer op de Gageldijk. De extra aansluiting tussen het Dunantplein en de Gageldijk (enkel voor personenauto's) vergroot de bereikbaarheid van de Gageldijk, maar is niet noodzakelijk. Als blijkt dat deze aansluiting gebruikt wordt voor doorgaand verkeer, dan kan later alsnog besloten worden tot het plaatsen van borden voor bestemmingsverkeer.
133	Indieners maken zich ernstig zorgen over de overlast tijdens	Tijdens het opstellen van de plannen voor de NRU is er ook een haalbaarheidsstudie

	de bouwperiode. In het plan is nergens te vinden hoe de gemeente gaat zorgen dat indieners nog normaal kunnen leven tijdens de bouw en ons huis bereikbaar blijft.	naar de maakbaarheid van het plan opgesteld. De komende tijd wordt de fasering van de uitvoering verder uitgewerkt. Inzet is om de overlast te beperken, Overvecht en Gageldijk bereikbaar te houden, groen zoveel mogelijk te sparen en kosten voor tijdelijke maatregelen zoveel mogelijk te beperken. Bij de aanbesteding geven we eisen aan de aannemer mee ten aanzien de uitvoering.
133	Het is onduidelijk op welke wijze de gemeente gaat zorgen dat woningen geen schade gaan ondervinden van de trillingen van 90.000 voertuigen per etmaal over de aangepaste NRU en tijdens de bouw. Indieners huis is een gemeentelijk monument en is niet gebouwd om naast een weg te liggen die dermate grote aantallen verkeer, inclusief een te verwachte toename van vrachtverkeer, kan doorstaan. De gemeente moet maatregelen nemen om te voorkomen dat schade aan indieners eigendommen ontstaat door het aanpassen van de NRU. Indieners zien deze maatregelen nergens toe en vrezen het ergste. Het ontbreekt indieners aan tijd om volledig te zijn. het is gewoonweg niet mogelijk om als inwoners aan alle aspecten te denken. Indieners vrezen voor hun woongenot en verwachten van de gemeente de juiste stappen om dit te waarborgen. Het doel is een betere situatie voor de bewoners langs de NRU te realiseren. Met de huidige uitgangspunten zijn indieners bang dat dit niet gaat lukken.	In het kader van het milieueffectrapport zal ingegaan worden op eventuele effecten van het project voor trillingshinder.
134	Het hoofddoel van de vernieuwing van de NRU zijn het verbeteren van de doorstroming (van het autoverkeer) en het verbeteren van de leefbaarheid voor de omwonenden. Op basis daarvan is indieners conclusie dat de variant met drie onderdoorgangen de minimaal acceptabele optie is voor een verbeterde NRU. Er lijken geen technische redenen	Het klopt dat er geen technische redenen zijn die drie onderdoorgangen onmogelijk te maken. De kosten van drie onderdoorgangen zijn echter hoger dan het beschikbare budget. Zie ook de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp.

	te zijn waarom er geen onderdoorgangen kunnen worden gerealiseerd op alle drie verkeerspleinen. Varianten met slechts één of twee onderdoorgangen leiden in ieder geval voor een deel van de omwonenden tot een verslechtering van de leefbaarheid. Daarbij wordt als uitgangspunt genomen de waarden voor luchtkwaliteit en geluid die gelden voor 2017 resp. 2020, waarbij de al jarenlang toenemende overlast dus niet wordt meegenomen. Feitelijk kan een verbetering t.o.v. de peildata een verslechtering betekenen t.o.v. de eerdere planning van de verbetering van de NRU (2014). Daarbij komt dat de laatste inzichten over de negatieve effecten van geluidsoverlast en slechte luchtkwaliteit op de gezondheid voor overheden aanleiding zouden moeten zijn om ervoor te zorgen dat deze overlast zoveel als mogelijk worden beperkt. Ook om te voorkomen dat de gevolgen van de overlast door geluid en luchtverontreiniging worden afgewenteld op de gezondheidszorg als mensen met klachten als gevolg van die overlast ziek worden. Leefbaarheid gaat wat indiner betreft daarbij verder dan enkel geluid en luchtkwaliteit. Ook de ruimtelijke inpassing heeft directe invloed op de leefbaarheid (en aanzien van de wijk), ook al is dit aspect wellicht minder eenvoudig meetbaar of in cijfers uit te drukken. a.	De keuze tussen een onderdoorgang of viaduct is niet onderscheidend voor de luchtkwaliteit. In alle varianten verbetert de luchtkwaliteit in 2030 aanzienlijk ten opzichte van de huidige situatie. De afgelopen jaren is de lucht steeds iets schoner geworden (met uitzondering van het jaar 2016), waarin de luchtkwaliteit voor stikstofdioxide (als gevolg van meteorologische omstandigheden) licht is verslechterd. Voor fijn stof is de afgelopen jaren een dalende trend zichtbaar. De luchtkwaliteit zal als gevolg van de autonome verschoning van het verkeer de komende jaren beter worden. Door de aanleg van de NRU wordt een klein deel van de autonome verschoning teniet gedaan. Ten opzichte van de huidige situatie in 2017 nemen de concentraties stikstofdioxide 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%. Zie voor een toelichting op de effecten van het plan op de geluidssituatie de algemene beantwoording over geluid. Bij het opstellen van het plan is nadrukkelijk rekening gehouden met de ruimtelijke inpassing van de weg. Uit het oogpunt van ruimtelijke inpassing gaat de voorkeur uit naar drie onderdoorgangen. Mochten er toch viaducten komen, dan heeft dit onvermijdelijk gevolgen voor het uitzicht van verschillende woningen en het zicht op de Gageldijk en het Noorderpark. Wij streven ernaar eventuele viaducten zo goed mogelijk in te passen en daarmee de visuele barrière zoveel mogelijk te beperken.
134	Zolang er door gebrek aan politieke wil van de gemeente, de provincie en het rijk om voldoende financiële middelen beschikbaar te stellen voor de minimaal acceptabele variant met drie onderdoorgangen, zijn er naar indieners mening twee opties:	Zie de algemene beantwoording over Inpassing & Ontwerp.

	a. verbetering uitstellen totdat er wel voldoende middelen beschikbaar komen of b. een gefaseerde uitvoering.	
135	Graag wil indiener reageren op de plannen voor de Noordelijke Randweg (NRU). Als bewoner van de buurt Overkapel woont indiener middenin een web van wegen die overlast veroorzaken: niet alleen de NRU maar ook de A27, de Darwindreef, de Kardinaal de Jongweg en dichterbij huis de Donaudreef. Als gevolg hiervan is voortdurend geruis te horen en er is luchtvervuiling*. Het verkeer op deze wegen werkt op elkaar in aangezien de minder prominente wegen (zoals de Donaudreef) als toegang of afvoer dienen voor de grotere wegen. Het is dan ook belangrijk deze in samenhang met elkaar te zien. Daarnaast denkt indiener bij elke uitbreiding van het wegennet aan de algemene, vaak negatieve gevolgen van automobiliteit. Niet alleen de problemen die vaak in het nieuws zijn zoals luchtvervuiling en klimaatverandering maar ook verkeersongevallen en ruimtebeslag door wegen en geparkeerde auto's**. Als de doorstroming op een bepaalde plek verbetert (wat ter plaatse de luchtkwaliteit kan verbeteren, wat overigens niet geldt voor hybride auto's want die schakelen bij hogere en constantere snelheid om van elektro- naar benzinemotor) kan het autogebruik daardoor groeien waardoor elders weer meer overlast is. * Geluidsoverlast heeft indiener ook af en toe van de spoorlijn, namelijk 's nachts als er werkzaamheden zijn – vaker dan indiener lief is, maar gelukkig incidenteel. Passerende treinen zijn snel weer voorbij. ** Deze zullen wel wat verminderen als de opkomst van de	In het kader van het IPvE is onderzoek verricht voor lucht en geluid ten behoeve van de onderscheidende elementen (de NRU dus). Zie voor een toelichting op de uitkomsten van dit onderzoek de algemene beantwoording over geluid en lucht. De effecten op de omgeving alsmede de aansluitende wegen wordt onderzocht in het kader van het MER en het bestemmingsplan op basis van de meest actuele inzichten. Wel merken wij op dat de toetsing aan wetgeving voor geluid per weg plaatsvindt. Bij de keuze voor een halve aansluiting van de Moldaudreef op de NRU, is nadrukkelijk rekening gehouden met de effecten op de overige dreven in de wijk. Een halve aansluiting is minder ingrijpend voor de verkeerscirculatie in Overvecht Zuidoost dan een volledige afsluiting.

	elektrische auto doorzet (wat nog niet echt wil vloten volgens recente nieuwsberichten). Dat geldt voor de uitlaatgassen en de geluidsoverlast (hoewel het autogeluid bij hogere snelheden vooral veroorzaakt wordt door de wrijving die plaatsvindt bij de beweging zelf en niet door de motor), maar níet voor de andere gevolgen. Zo moet ook die elektriciteit ergens worden opgewekt, om nog maar te zwijgen van de productie van de auto's en accu's.	
135	Gevolgen van de Noordelijke Randweg voor de verkeersintensiteit Dit betekent niet dat indienen pertinent tegen elke aanpassing aan het wegennet is. Juist in het geval van de Noordelijke Randweg kan indienen zich voorstellen dat bepaalde problemen erdoor zullen verminderen. Maar er is wel een degelijke analyse nodig van de gevolgen. Daarbij gaat het om het volgende: Het verkeer op de NRU zelf. Dit zal ongetwijfeld toenemen, bovendien wil men de snelheid verhogen wat tot hogere uitstoot en geluidsproductie leidt. Het lijkt indienen sterk dat dit kan worden opgevangen door de weg hier en daar verdiept aan te leggen, zeker wat betreft de uitstoot. Het is wat indienen betreft ook niet de bedoeling dat de randweg een nationale/interregionale functie krijgt als onderdeel van de Ring Utrecht. Waarschijnlijk zullen automobilisten die vanuit bijvoorbeeld Hilversum komen en naar het westen komen, meestal een rechtstreekse verbinding kiezen (bijv. de A1) terwijl verkeer over de A27 vanuit het zuiden gewoonlijk zal afslaan op de A12,	a. Het verkeer neemt inderdaad toe als gevolg van de vernieuwing van de NRU. De hoeveelheid doorgaand verkeer neemt daarmee ook toe. Echter, ook na de vernieuwing wordt de weg vooral gebruikt door automobilisten die een herkomst of bestemming hebben in Utrecht of Stichtse Vecht. Door de opwaardering (naast de gevolgen van economische groei en alle andere infrastructurele projecten) voor het gehele Utrechtse wegennet te simuleren houden we rekening met de door u beschreven effecten op het onderliggende wegennet. Hieruit zijn ook de conclusies getrokken dat het onderliggend wegennet ontlast zal worden. Bij de berekening van de geluidssituatie en luchtkwaliteit na vernieuwing van de NRU is rekening gehouden met de toename van het verkeer. In de algemene beantwoording over geluid en lucht kunt u lezen wat de effecten zijn.

	maar chauffeurs die vanuit het oosten komen (A28) zouden vaker dan nu ervoor kunnen kiezen rechtsaf te slaan in plaats van linksaf. Indiener wil liever niet nog een tweede snelweg voor de deur.	
135	b. Het verkeer op de lokale wegen, zoals de Darwindreef, Kardinaal de Jongweg en de drukker straten in Overvecht. De gemeente gaat ervan uit dat een verbetering van de NRU deze lokale wegen zal ontlasten. Het kan echter ook omgekeerd uitpakken: als mensen makkelijker kunnen doorrijden op de NRU, zouden ze er sneller voor kunnen kiezen om de auto pakken en over die lokale wegen naar de randweg te rijden. Natuurlijk spelen bij zo'n keuze nog veel meer factoren een rol, maar hier moet men wel rekening mee houden.	b. Met een verkeersmodel simuleren we de toekomstige verkeersafwikkeling na de vernieuwing van de NRU. In het verkeersmodel wordt rekening gehouden met o.a. de keuze die mensen maken tussen auto, fiets en openbaar vervoer.
135	c. Hetzelfde geldt voor het algemene niveau van automobiliteit in de regio. Bij het eerste punt noemde indiener automobilisten die in plaats van de A27 de NRU zouden nemen, maar omgekeerd zouden mensen via de opgewaardeerde randweg makkelijk de snelweg op kunnen rijden waardoor de roep om de A27 te verbreden en daarvoor Amelisweerd op te offeren, zal toenemen. Daar zit indiener óók niet op te wachten.	c. De minister van Infrastructuur en Water heeft in 2016 besloten om de A27 te verbreden. Een aantal belanghebbenden heeft een beroep ingediend tegen dit zogeheten Tracébesluit. De Raad van State moet nog uitspraak doen in deze beroepszaken.
135	Barrièrewerking van de Noordelijke Randweg De Noordelijke Randweg vormt een flinke barrière tussen	De barrièrewerking van de weg na vernieuwing hangt samen met twee aspecten: – de keuze voor onderdoorgangen of viaducten,

Overvecht en het buitengebied. De gemeente beweert dat dit zal verbeteren doordat je als fietser of voetganger via ongelijkvloerse kruisingen de weg kunt passeren en dus niet meer op stoplichten hoeft te wachten. Maar tunnels of bruggen hebben ook nadelen. Zelfs als het weinig fysieke moeite kost, vormen ze een psychische drempel. Als indiener een wandeling of fietstochtje maak ter ontspanning, neemt indiener bijvoorbeeld zelden de tunnel van de Mr. Tripkade (die indiener natuurlijk wel gebruikt voor doelmatig verkeer), terwijl indiener rustig naar de andere kant van Overvecht rijdt of loopt of naar Voordorp of Groenekan via de Darwindreef. Op dit moment is het gelukkig lang niet altijd even druk op de NRU en op sommige tijden is het mogelijk om de weg over te steken tussen twee kruispunten in. Dat zal straks passé zijn. Ook visueel wordt de barrière denkt indiener eerder groter dan kleiner, er rijden immers meer voertuigen die het zicht wegnemen. In het document dat nu voorligt, wordt zelfs voorgesteld om de weg op bepaalde plekken (de rotondes) op 6,5 m boven NAP te plaatsen, oftewel zo'n 4,8 m boven het maaiveld. Dit is gewoon waanzinnig. Zowel vanwege de horizonvervuiling, het domineren van de omgeving, als het lawaai dat zo in de rondte zal schallen, zelfs met geluidwerende maatregelen. De verhoogde rotondes zullen het bovendien moeilijker maken om later alsnog voor een verdiepte aanleg van de weg te kiezen, zoals de wijkbewoners willen. Verder valt het indiener op dat de gemeente fietsers op de rotondes Gandhiplein en Dunantplein uit de voorrang wilt	– visuele barrièrewerking of barrières in routes. Het is duidelijk, dat een NRU met viaducten de visuele barrièrewerking van de weg zal vergroten. Een NRU met onderdoorgangen zal de visuele barrièrewerking niet vergroten. De barrièrewerking in (officiële) routes dwars op de NRU vermindert bij een NRU met onderdoorgangen en ook bij een NRU met viaducten in vergelijking met de huidige situatie. Hierbij gaan we uit van de formele oversteekplaatsen en niet van de fysieke mogelijkheid om de weg over te steken op plekken zonder verkeerslicht, die visueel en qua sociale veiligheid aantrekkelijker worden gevonden. Dwarsverbindingen over onderdoorgangen heen zijn aantrekkelijker dan dwarsverbindingen onder viaducten door. Om misverstanden te voorkomen, willen we toelichten dat de turborotondes in alle gevallen op maaiveld blijven liggen. Het zijn de doorgaande rijbanen van de NRU die, wanneer er onvoldoende budget beschikbaar komt voor drie onderdoorgangen, bij het Gandhi- en/of Dunantplein op een viaduct komen te liggen. De viaducten liggen inderdaad een paar meter boven het maaiveld. Wij streven ernaar eventuele viaducten zo goed mogelijk in te passen en daarmee de visuele barrière zoveel mogelijk te beperken. In de geluidberekeningen wordt rekening gehouden met de hoogteligging van de weg. Als er niet voldoende geld beschikbaar komt voor drie onderdoorgangen, en viaducten worden aangelegd, dan moet men ervan uitgaan dat dit de definitieve situatie is. In het plan is een aantal nieuwe verbindingen opgenomen voor fietsers en voetgangers: bij de Klopdijs, de Zambesidreef, de St Anthoniedijk en tuincentrum Overvecht. Op deze plekken kunnen fietsers en voetgangers de NRU (net als nu al het geval bij fietsviaduct de Gagel) oversteken zonder auto's en verkeerslichten tegen te komen. Het aantal (veilige) verbindingen voor voetgangers neemt toe ten opzichte van de huidige situatie. In het FO zijn daarnaast bij het Gandhiplein en Dunantplein fietsverbindingen op
---	--

halen uit het oogpunt van verkeersveiligheid. Aangezien het doorgaande verkeer op de NRU geen gebruik maakt van deze rotondes, zijn ze dunkt indiener als stedelijke rotondes te beschouwen waarvoor de norm is dat fietsers wél voorrang hebben, anders dan bij rotondes buiten de bebouwde kom. Is het niet veiliger om in de hele stad dezelfde norm te hanteren? En waarom moeten de fietsers telkens het onderspit delven en mogen de auto's die hen bedreigen lekker doorkarren? Zou het anders niet veiliger zijn om toch verkeerslichten te zetten op de rotondes? De bezwaren die stoplichten met zich meebrengen voor het doorgaande verkeer op de NRU zijn immers niet van toepassing. Tot slot vraagt indiener zich af of het fietspad aan de Overvechtse zijde er aantrekkelijker, veiliger en sneller op zal worden door het zo te laten slingeren.	maaiveld voorzien, die het autoverkeer van op-/afritten van de NRU kruisen. In de toekomstige situatie ligt de NRU buiten de bebouwde kom. Hierbij past een situatie waarin fietsers geen voorrang hebben op de rotondes. Vanuit verkeersveiligheid is het wenselijk om deze oversteken in de volgende fase te optimaliseren. Als dit onvoldoende mogelijk blijkt, moet afgewogen worden of de verkeersveiligheid voldoende gewaarborgd is om de oversteken te kunnen handhaven. Wij zullen uw suggesties meenemen in deze afweging. In de nieuwe situatie heeft de fietsroute ten zuiden van de NRU, aan de kant van Overvecht, inderdaad een minder gestrekt verloop dan in de huidige situatie. Dit heeft twee oorzaken: 1) Bij de nieuwe rotondes en bij de aansluiting Moldaudreef staan straks geen verkeerslichten meer. Daardoor moeten de fiets-/voetgangersoversteken over de Franciscusdreef, Einsteindreef en Moldaudreef op enige afstand van de rotondes liggen. Dit is nodig voor de verkeersveiligheid: fietsers/voetgangers en automobilisten moeten elkaar tijdig en goed kunnen zien. 2) Op verschillende plaatsen kan een nieuw fietspad alleen dicht langs de NRU worden gelegd ten koste van het weghalen van veel en kwalitatief goed groen. In plaats hiervan hebben we ervoor gekozen om delen van de nieuwe fietsroute wat verder van de NRU te leggen op plaatsen waar dit geen of weinig groen kost. Het klopt, dat door deze oorzaken het routeverloop voor fietsers minder gunstig is dan nu en minder snelheid toelaat. We hebben er voor gekozen om dit te accepteren om twee redenen: 1) Voor fietsverkeer dat snel en soepel de wijk wil passeren, is de Gageldijk na realisatie van het plan veel aantrekkelijker als doorgaande route. Het sluiPvErkeer is dan verdwenen van deze weg door het beter doorstromen van het autoverkeer op de rijbanen van de NRU. Bovendien is de Gageldijk dan veel beter gekoppeld aan de fiets-/voetgangersroutes in Overvecht door de komst van gelijkvloerse en autovrije dwarsverbindingen bij de Klopvaart, de Zambesidreef en tuincentrum Overvecht. 2) De fietsroute aan de zijde van Overvecht gaat meer fungeren als route, die bestemmingen binnen Overvecht verbindt.
---	--

135	Bezinning op het automobilisme Als indiener langs de randweg loopt of deze oversteekt (meestal gewoon op een kruispunt) om me te ontspannen in het buitengebied, vraagt indiener zich elke keer af waaróm er toch zoveel auto's rijden. De verzameling auto's die op een kruispunt afstormt, lijkt soms net een veelkoppig brullend monster. En niet alleen tijdens het forensenspitsuur. Indiener zit ook een enkele keer in een auto, maar zouden al die mensen die langsrijden net op het moment dat indiener wil oversteken, allemaal een goede reden hebben voor die autorit? Of zitten ze vast in een systeem waarin autorijden als de normale keuze wordt beschouwd? Waarom pakt de overheid dit systeem niet aan in plaats van alleen maar meer asfalt aan te leggen? Stel dat de gemeente bijvoorbeeld duidelijker dan nu automobilisten zou stimuleren om hun auto te parkeren op goede locaties aan de rand van de stad en van daaruit met goede openbaar-vervoervoorzieningen verder te reizen – indiener denkt bijvoorbeeld aan een parkeergarage aan het einde van de Amsterdamsestraatweg waarbij men in ruil voor de parkeerkosten gratis kaartjes krijgt voor pendelbusjes langs deze winkelstraat. Dan is het logisch dat het verkeer zich concentreert op de randwegen en de overlast die dat veroorzaakt kan indiener accepteren omdat er dan een duidelijk beleid is gericht op mínder overlast op de meeste andere locaties. Misschien dat reizigers in zo'n geval ook sneller de trein zullen nemen om naar de stad te reizen, net zoals mensen die naar Amsterdam gaan. Dan heeft indiener hier ook geen last van ze. Maar nu praat de gemeente wel over het ontlasten van de lokale wegen, maar in de praktijk wordt het autorijden opnieuw gestimuleerd.	Het beleid van de gemeente is erop gericht om schone manieren van vervoer – fietsen, lopen, openbaar vervoer – te stimuleren en het gebruik van de auto niet te laten groeien. De auto heeft echter een belangrijke rol in de regionale bereikbaarheid voor reizen waarvoor lopen, fietsen en openbaar vervoer geen aantrekkelijk alternatief vormen. De vernieuwing van de NRU draagt eraan bij dat verkeer zonder herkomst of bestemming in Utrecht gebruik maakt van de ring Utrecht in plaats van routes dwars door de stad, waar veel mensen langs wonen. De vernieuwing van de NRU is niet zozeer een uitbreiding van de weg, het aantal rijstroken blijft immers gelijk. Het aanleggen van ongelijkvloerse kruisingen leidt tot een betere benutting van de NRU.
-----	---	--

135	Verdieping Het meest besproken onderwerp in de discussie rondom de randweg is natuurlijk het al dan niet verdiept aanleggen. De wens van de gemeente is om de drie belangrijkste rotondes de auto's naar onder te verwijzen, zoals het hoort, zodat het lokale verkeer gewoon bovengronds kan blijven. Maar waarom alleen daar? Bedenk dat het in dit voorstel alleen gaat om de rotondes op de hoekpunten van de wijken Overvecht Noord resp. Zuid. Bedenk ook dat gelijkvloerse rotondes alleen de barrièrewerking een beetje tegengaan. Aan de luchtvervuiling en geluidsoverlast doen ze niets. Daarvoor is verdiepte aanleg van de tussenliggende stukken nodig. Waarom heeft het gemeentebestuur daar geen interesse in? En is het echt zo handig om de weg zo te laten golven tussen maaiveld en een verdieping lager? De genoemde rotondes zijn zelfs maar een wens, geen eis in het programma van eisen, terwijl dit het volstrekte minimum zou moeten zijn. Dat laatste is ook vreemd omdat in dit geval blijkbaar de gemeente het programma van eisen vaststelt, anders dan bij de A27 waar Rijkswaterstaat de drijvende kracht was en de gemeente er alleen een beetje achteraan kan hobbelen en een beetje proberen bij te sturen. De gemeente is dus in de positie om de eigen visie op mobiliteit en de belangen van de inwoners van Utrecht voorop te stellen. Hoe de andere betrokken instanties zullen omgaan met het pakket, zien we daarna wel weer. Het lijkt erop alsof de gemeente bij voorbaat de asfaltmachine van het rijk naar de mond praat. Vreemd genoeg wordt de optie om de hele weg verdiept aan te leggen niet eens genoemd. Waarom kan dat elders (A27) wel en hier niet? Zijn de inwoners van Overvecht niet belangrijk genoeg? Waarom miljarden in de reeds bestaande	Zie voor een antwoord op uw reactie de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp.
-----	---	--

	tunnelbak van de A27 gieten als je voor een klein deel van dat bedrag de NRU echt beter kunt maken, de vuiligheid onder de grond kunt stoppen? Het lijkt indiener simpel: voor het eerst in vele decennia komt er misschien een groot project om de randweg aan te passen. Het zal waarschijnlijk weer vele decennia duren voor er opnieuw zo'n project komt. De keuze die nu wordt gemaakt, is dus bepalend voor hoe het er hier meer dan een generatie lang uit zal zien. Dan moet je niet gaan bekibbelen omdat er nu net iets te weinig geld is. Doe het nu goed, of doe het niet!	
135	PS Onlangs las ik dat er een petitie was aangeboden dat op zijn minst álle rotondes gelijkvloers zouden moeten zijn. Indiener had deze petitie niet ondertekend omdat ik er pas achteraf van hoorde. U mag indiener dus bij het aantal ondertekenaars optellen. Waarschijnlijk geldt hetzelfde voor vele anderen die ook niet van de petitie op de hoogte waren.	Uw reactie is in lijn met de strekking van de petitie.
136	Allereerst wil indiener graag de leden van de gemeentelijke projectteams van de NRU en de Westelijke Stadsboulevard bedanken voor de het delen en toelichten van de informatie over de geluidsbelastingen en verkeerstellingen. Indiener vindt het fantastisch om zo samen aan een leefbare en goed bereikbare stad te werken. Deze brief betreft de geluidshinder in het appartementencomplex waar indiener woont, want die baart indiener zorgen. Huidige situatie: De geluidsbelasting van het appartementencomplex valt in de categorie 65-69 dB (kaart links; bron website van de gemeente Utrecht).	Wij vinden het prettig om te lezen dat u de informatie en de toelichting daarop waardeert.
136	Toekomst: In 2035 is de geluidsbelasting langs het noordelijkste deel	In het kader van het IPvE en het keuzedocument is alleen onderzoek verricht ten behoeve van de onderscheidende elementen (de NRU dus). De verkeersintensiteit op

	van de Einsteindreef – tussen het Dunantplein en de kruising met de Oranjerivierdreef en Humberdreef – met 5 dB afgenomen ten opzichte van de situatie in 2025 (kaart rechts; bron: Keuzedocument Tracévarianten NRU 2017). Indiener heeft de verkeerstellingen en verkeersprognoses voor het noordelijke deel van de Einsteindreef bestudeerd, zie de bijlage. In 2012 reden er 16.278 voertuigen per etmaal, in 2017 waren het er 19.100, en in 2019 zullen het er 20.900 zijn. Na het aanpassen van de NRU neemt het toe tot 28.600 per uur. Meer voertuigen betekent meer geluidsoverlast. Nabij de kruising van de Einsteindreef met de Oranjerivierdreef en Humberdreef overstemt het verkeerslawaaï op de Einsteindreef ruimschoots de verkeersgeluiden van de NRU, is indieners ervaring als indiener daar wandelt. Indiener kan de afname van 5 dB uit het Keuzedocument NRU niet rijmen met zijn intuïtie. Zou u willen toelichten hoe de door u berekende waarde tot stand is gekomen, en wat daarin de belangrijkste factoren zijn? Verder heeft indiener de geluidsbelastingen van de Einsteindreef in 2015, 2017, 2019 en 2030 vergeleken met de geluidsbelasting in 2012. De ongelijkvloerse NRU levert 2.4 dB extra overlast op ten opzichte van 2012. Hierbij heeft indiener aangenomen dat het verkeer dat van de afrit van de NRU komt maximaal 70 km/h mag rijden. Zou u willen aangeven welke maatregelen u ten opzichte van 2012 neemt om het geluidsniveau ten minste op hetzelfde niveau als in 2012 te houden?	de Einsteindreef is in alle tracévarianten gelijk. De gevolgen van de toename van het verkeer op de Einsteindreef is daarmee niet van invloed op de keuze uit de onderzochte varianten en nog niet meegenomen in de berekeningen. De afname van 5 dB in het keuzedocument heeft betrekking op de afname van de geluidbelasting op basis van het verkeer op de NRU en het type asfalt op de NRU en de op- en de afritten. In het kader van het bestemmingsplan en het milieueffectrapport worden de effecten van het project op de omgeving alsmede de aansluitende wegen onderzocht. Als de resultaten bekend zijn, dan lichten wij deze graag aan u toe.
136	Meer voertuigen betekent minder oversteekbaarheid, een grotere kans op ongelukken, en meer geluidshinder.	De toekomstige verkeersintensiteiten op de Einsteindreef zijn gebaseerd op een situatie waarin de Zambesidreef is afgesloten. In alle onderzoeken naar de effecten

	Een deel van de verkeersgroei op de Einsteindreef komt omdat de aansluiting van de NRU naar de Zambesidreef recent is weggehaald. Het lijkt indienen zuiver om de effecten hiervan mee te nemen in de NRU studie. Wat heeft dit voor invloed op uw bevindingen?	van de NRU wordt daardoor rekening gehouden met de afsluiting van de Zambesidreef.
137	Met belangstelling hebben indieners kennisgenomen van het Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp voor de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU). Dit document geeft Rijkswaterstaat aanleiding tot het indienen van een inspraakreactie. De Noordelijke Randweg Utrecht sluit aan de oostzijde, ter hoogte van A27-aansluiting Utrecht-Noord, aan op het project A27/A12 Ring Utrecht dat voorbereid wordt door Rijkswaterstaat. De realisatie van beide projecten moet leiden tot een betere doorstroming op de Ring rond Utrecht, waarbij veel aandacht is voor het waarborgen van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarnaast is er een verkeerskundig raakvlak met de doorstroming op de A2 aan de westzijde van de NRU. Er vindt regelmatig afstemming plaats tussen Rijkswaterstaat en gemeente Utrecht over de raakvlakken tussen de projecten, hetgeen in onze beleving constructief en prettig verloopt. Naar aanleiding van de door u gepubliceerde stukken willen wij enkele aandachtspunten benoemen: a. Voor het project Ring Utrecht is in december 2016 een Tracébesluit vastgesteld. Om de NRU en de Ring Utrecht goed op elkaar te laten aansluiten, is het van belang om het NRU-ontwerp op het ontwerp uit het Tracébesluit te projecteren. Dit is nu nog niet	a. Dit is aangepast in het FO.

	gedaan;	
137	b. Voor de robuustheid van het wegennet is het belangrijk dat het verkeer zich zowel op de NRU als op de Ring Utrecht in de toekomstige situatie goed kan afwikkelen. Voor de verkeersafwikkeling zijn met name de aansluitingen van de NRU op de A2 aan de westzijde en de A27 aan de oostzijde van belang. We kijken graag gezamenlijk nader naar de effecten van het Functioneel Ontwerp op de afwikkeling van het verkeer op de Ring Utrecht en de mogelijkheden om eventuele knelpunten daarbij op te lossen;	b. De aansluiting van de Zuilense Ring op de A2 valt, zoals u weet, buiten de scope van het project NRU. Uit het verkeersmodel blijkt dat de vernieuwing van de NRU weinig effect heeft op de verkeersintensiteiten ter hoogte van de aansluiting met de A2. In het kader van de studie naar de aansluiting Zuilense Ring/A2 (door provincie en Rijkswaterstaat) gaan wij graag met u in gesprek over de gevolgen van de NRU voor de genoemde aansluiting. Over de aansluiting van de NRU op de A27 hebben wij met u inmiddels afspraken gemaakt die zijn opgenomen in het Functioneel Ontwerp. Bij de verdere uitwerking van het FO blijven wij u betrekken.
137	c. We gaan graag tijdig in overleg over mogelijk gebruik van een dynamisch verkeersmanagementsysteem en of dit mogelijk aangesloten moet worden op de verkeerscentrale van Rijkswaterstaat;	c. Daar zijn we graag toe bereid. Op korte termijn zullen wij hiervoor het initiatief nemen.
137	d. De NRU gaat gedeeltelijk gelijktijdig met project A27/A12 Ring Utrecht en andere projecten in de regio (A27 Houten Hooipolder en Knooppunt Hoevelaken) in uitvoering. Het is onze gezamenlijke taak om de hinder als gevolg van de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken en om Midden-Nederland in de realisatiefase bereikbaar te houden. Onze constructieve samenwerking op dit	d. Wij zijn het met u eens dat het een gezamenlijke taak is om de regio bereikbaar te houden tijdens de uitvoering van de door u genoemde projecten. Het overleg hierover is in volle gang.

	vlak zetten we graag met u voort.	
138	Als het toch drukker moet worden op de grens tussen een oude veenpolder en Utrecht-Overvecht, dan heeft indiener de voorkeur voor een verdiepte ligging van de NRU, niet alleen bij alle rotondes, maar langs de hele wijk, Daardoor krijgt de weg minder hellingen, is mooi en goedkoop. Plaatselijk verkeer tussen wijk en park gaat over platte viaducten, d.w.z. zonder lange omwegen en te steile hellingen voor fietsers en voetgangers;	De door u voorgestelde variant is geraamd en financieel niet haalbaar gebleken. Zie voor een verdere toelichting de algemene beantwoording over inpassing & ontwerp.
138	Afscherming van geluid en stank door een rij bomen en struiken, voor het mooi alleen aan de kant van de woonwijk. Geen bomen kappen i.v.m. het behoud van het landschap en de luchtkwaliteit. Ook het bomenlaantje in het park tegenover de St. Anthoniedijk mag niet wijken voor een fietsbrug-oprit;	Omdat het nieuwe wegprofiel van de NRU meer ruimte in beslag neemt, is het onvermijdelijk dat voor de vernieuwing van de NRU bomen moeten worden verwijderd. We proberen kap van bomen zoveel mogelijk te beperken. Aan het IPvE/FO is een bomenparagraaf toegevoegd. Hierin wordt aangegeven welke bomen verwijderd moeten worden en waar nieuwe bomen komen. In dit plan wordt ook afgewogen welke bomen verplant kunnen worden en welke bomen moeten worden gekapt. Het bomenlaantje in het park de Watertoren tegenover de Sint Anthoniedijk zal worden behouden.
138	In het plan staat nu 'de verkeerslichten verdwijnen bij de Moldaudreef'?? De auto's rijden dan van een (voorlopig) 80 km/uur snelweg in een continue stroom over de Moldaudreef met 50? Km/uur. In de spits kan indiener nu nog de Moldau oversteken naar winkelcentrum Overkapel als het stoplicht op de NRU even op rood had gestaan.	Zie de algemene beantwoording over de aanpassing van de aansluiting van de Moldaudreef. De bestaande verkeerslichten verdwijnen als de huidige aansluiting bij de Moldaudreef komt te vervallen. In de toekomstige situatie is er een afrit NRU-Moldaudreef en een oprit Moldaudreef-NRU. Tussen deze afrit/oprit en de oversteek van de Moldaudreef (bij de Wolgadreef/Oderdreef) komt een nieuwe oversteek voor fietsers en voetgangers. Er zal nader worden onderzocht of hier een verkeersregelininstallatie moet komen. Daarbij zal een goede oversteekbaarheid van de Moldaudreef op verschillende plekken een belangrijke factor zijn.
138	De naar grote rivieren genoemde doorgaande sluipwegen in	Zie de algemene beantwoording over de aanpassing van de aansluiting van de

	Overvecht kun je beter helemaal afsluiten voor het snelverkeer. Bij de Moldaudreef scheelt dat de aanleg van een afrit en een oprit, en ongelukken in de wijk. Alternatieve aansluiting van de NRU naar en van Zuid-Overvecht kan voor hetzelfde geld via Dunantplein – Einsteindreef, respectievelijk via Kochplein – Darwindreef;	Moldaudreef. De oplossing die u voorstelt is onderzocht in het keuzedocument Moldaudreef (variant 3b: afsluiting van de Moldaudreef en de Wolgadreef). Deze variant leidt weliswaar tot minder doorgaand verkeer in de wijk en een grotere verbetering van de verkeersveiligheid, maar de autobereikbaarheid van 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 leefkwaliteit van de wijk. Ook op het gebied van luchtkwaliteit scoort een halve aansluiting beter dan een volledige afsluiting.
138	En dan graag een fiets-voetgangers oversteek voor alle bewoners van Overvecht-Zuid en alle loslopende honden bij de Moldaudreef.	Zie de algemene beantwoording over de aanpassing van de aansluiting van de Moldaudreef. De mogelijkheid voor fietsers en voetgangers om bij de Moldaudreef de NRU over te steken, verdwijnt. In het plan is een nieuwe verbinding opgenomen voor fietsers en voetgangers in het verlengde van de Sint Anthoniedijk (Dommeringdreef) en ter hoogte van tuincentrum Overvecht. Op deze plekken kunnen bewoners uit Overvecht Zuid de NRU oversteken zonder auto's en verkeerslichten tegen te komen.
139	Maximumsnelheid De maximum snelheid op de NRU nabij Utrecht wordt verhoogd naar 80 km/uur. Dit heeft een negatieve impact op zowel geluid en luchtkwaliteit.	Een verhoging van de snelheid veroorzaakt meer verkeerslawaaï (circa 1 decibel). Er is gekozen om op de hoofdrijbanen van de NRU een geluidreducerend wegdek toe te passen: dubbellaags ZOAB fijn. Hiermee wordt de toename in geluidbelasting door de snelheidsverhoging teniet gedaan. Zie voor een verdere toelichting de algemene beantwoording over geluid. Om de toekomstige luchtkwaliteit te berekenen is uitgegaan van 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 zal dit niet veel schelen. Een goede doorstroming is belangrijk voor een lagere emissie. Zie voor een verdere toelichting de algemene beantwoording over lucht.

	NRU nabij Maarssen: Door de plannen in en om de stad zal de NRU in de toekomst alleen naar drukker worden. Ten Noorden van Utrecht loopt deze weg dwars door een natuurgebied, waar nu al grote geluidsoverlast wordt ervaren. Wij begrepen dat er nog onvoldoende duidelijkheid is over de omvang van de lucht- en geluidshinder op deze route. GroenLinks heeft daarom in de Gemeente Stichtse Vecht d.m.v. een motie gevraagd om verder onderzoek. a. De maximumsnelheid op de NRU nabij Utrecht mag niet worden verhoogd naar 80 km/uur. Het is al vaak aangetoond dat verhoogde snelheid zorgt voor nog meer verslechtering van de luchtkwaliteit en toename van geluidsoverlast. b. Daarnaast zou indiener graag willen weten wat er wordt gedaan om het geluidsoverlast en luchtvervuiling op met name het Noordelijke deel van de NRU (tussen Utrecht en Maarssen) te verminderen. De maximum snelheid is hier nu al 100 km/uur en de geluidsoverlast en luchtvervuiling zijn hier nu al hoog. Dit terwijl de weg dwars door een natuurgebied loopt. Indiener zou graag zien dat het onderzoek dat de Provinciale Staten heeft aangekondigd wordt meegenomen in de plannen voor deze weg en dat ook de mogelijkheden voor een worden onderzocht.	De snelheid van 80 km/uur is als uitgangspunt gehanteerd voor het plan. Zie de antwoorden hierboven voor de effecten op geluid en luchtkwaliteit. In het kader van het bestemmingsplan en het milieueffectrapport voor de NRU zullen we berekenen welk effect de toename van het verkeer op de (niet fysiek te wijzigen) Zuilense Ring heeft op het geluid en de luchtkwaliteit. De provincie laat een onderzoek uitvoeren naar de geluidssituatie van de omgeving van de Zuilense Ring. De gemeente is hier nauw bij betrokken. De Zuilense Ring is een provinciale weg. De gemeente Utrecht is niet bevoegd om aanpassingen te doen aan de Zuilense Ring.
140	Indieners dienen hierbij een zienswijze in gericht tegen het door uw college van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht (hierna: het College) opgestelde Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp met	Voor de goede orde merken wij op dat het in deze projectfase nog slechts mogelijk is een inspraakreactie in te dienen in plaats van een zienswijze. Over uw inspraakreactie zijn wij met u in overleg. Graag vervolgen wij ons overleg met u om tot overeenstemming te komen voor de aankoop van de benodigde gronden en

betrekking tot de Noordelijke Randweg Utrecht (concept) van oktober 2017 (hierna: Integraal Programma), waarin u een (concept) plan heeft uitgewerkt voor vernieuwing van de Noordelijke Randweg Utrecht (hierna: NRU). Gevolgen van vernieuwing NRU voor indieners Indieners geven hun zienswijze namens Tuincentrum Overvecht. Het tuincentrum is één van de grootste tuincentra van Utrecht en omgeving. Bovendien biedt Tuincentrum Overvecht een verscheidenheid van producten aan voor binnenshuis, in de tuin en op het terras, hetgeen ervoor zorgt dat het tuincentrum al geruime tijd een breed publiek weet te bereiken. Daarbij speelt de centrale ligging van Tuincentrum Overvecht direct aan het Robert Kochplein (de NRU) en de A27 een belangrijke factor voor de ligging en de bereikbaarheid van het tuincentrum. Ook is deze centrale ligging van belang voor de zichtbaarheid van Tuincentrum Overvecht. Het tuincentrum is vanaf de NRU direct zichtbaar voor voorbijgangers in de auto en/of met de fiets. Dat versterkt in hoge mate de aantrekkelijkheid en bekendheid van het tuincentrum voor (huidige en toekomstige) consumenten (zicht vanaf de Albert Schweitzerdreef (NRU) richting A27). Sinds kort worden cliënten echter geconfronteerd met de vernieuwing en uitbreiding van de NRU. Als onderdeel van de vernieuwing van de NRU worden drie kruisingen gemoderniseerd: het Robert Kochplein, het Henri Dunantplein en het Gandhiplein.	opstal. Hierin gaan wij in op een aantal specifieke vragen en reacties. Een deel van uw terrein is nodig voor de realisatie van de NRU. Uitgangspunt bij het Integraal Programma van Eisen (IPvE) en Functioneel Ontwerp (FO) is dat de bestaande bebouwing waar mogelijk blijft gehandhaafd. Tijdens de ontwerpfase is het ontwerp geoptimaliseerd om het effect op uw eigendom zoveel mogelijk te beperken. De directe, met verkeerslichten geregelde, aansluiting van de Moldaudreef op de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) kan niet worden gehandhaafd. De reden hiervoor is, dat met een dergelijke aansluiting niet wordt voldaan aan de eisen ten aanzien van de doorstroming van een vernieuwde NRU. De huidige aansluiting zorgt, zeker in de spitsperiode, voor stagnatie en filevorming op de NRU. Door het aanpassen van de aansluiting verbetert de doorstroming op de NRU waardoor ook het tuincentrum beter bereikbaar wordt. Volledigheidshalve verwijzen wij ook graag naar het keuzedocument Moldaudreef. Bij het opstellen van het IPvE en FO hebben wij zoveel mogelijk rekening gehouden met uw eigendom en de bereikbaarheid daarvan. De vernieuwing van de NRU is helaas niet mogelijk zonder de aantasting van een deel van uw perceel met daarop het tuincentrum. Uitgangspunt voor de opwaardering van de NRU is een verbeterde bereikbaarheid waaronder ook het tuincentrum. Bij het opstellen van het ontwerp is onderzocht of de woning op het terrein van het tuincentrum kan worden gehandhaafd. Dit is helaas niet mogelijk. Het ontwerp kan op dit punt dan ook niet worden aangepast. Graag bespreken wij met u de consequenties in ons vervolgoverleg.
---	--

	Het College is voornemens om deze kruisingen langs de NRU te vernieuwen door gebruik te maken van de volgende instrumenten: a. hoofdrijbanen: twee gescheiden rijbanen met twee doorgaande rijstroken per rijbaan (2x2); b. aansluitingen: via turbotondes met op- en afritten en c. kruisingsvrij: de doorgaande rijstroken van de NRU liggen met onderdoorgangen of viaducten onder of boven de turbotondes van de aansluitingen. Deze instrumenten zijn door het College verwerkt in verschillende varianten en getoetst op verschillende criteria, zoals doorstroming en leefbaarheid. Deze varianten zijn opgenomen in het document 'Keuzedocument Tracévarianten 2017'. De variant die de voorkeur heeft van het College is een vernieuwde NRU met onderdoorgangen bij de drie verkeerspleinen (tracévariant 2e) omdat de leefbaarheid van omwonenden met deze variant volgens het College het meest gebaat is. Of dit volledig realiseerbaar is, wordt vooral bepaald door de uiteindelijke financiële middelen voor de vernieuwing van de NRU. Volgens het College zal pas bij de finale besluitvorming over de kredietaanvraag en de uiteindelijke beschikbare middelen bekeken worden welke variant gerealiseerd zal worden. Mocht echter blijken dat deze variant niet kan worden gerealiseerd, zullen indieners sterk rekening moeten houden met de situatie waarbij alleen bij het Robert Kochplein een onderdoorgang wordt aangelegd, omdat een onderdoorgang op deze locatie volgens het College de	
--	---	--

meeste voordelen biedt op het gebied van geluid en ruimtelijke kwaliteit.' Gelet op het voorgaande, verwachten indieners dat ter plaatse van het Robert Kochplein, en daarmee direct bij Tuincentrum Overvecht, een onderdoorgang zal worden gerealiseerd. In dat verband zullen de volgende veranderingen aan de NRU worden doorgevoerd ter hoogte van de percelen van indieners: a. Bij het Robert Kochplein worden de rijbanen in een bocht in een bakconstructie onder de turborotonde en de verlengde Gageldijk door worden aangelegd; b. De turborotonde wordt boven de rijbanen van de NRU op twee brugdekken aangelegd. Deze hebben een overspanning over de volledige breedte van de bakconstructie; c. Aan de oostzijde van de NRU wordt de verdwenen Gageldijk hersteld door fort Blauwkapel en de verdwenen Gageldijk aan elkaar gekoppeld middels een brugconstructie boven de onderdoorgang van de NRU en d. Tussen de Moldaudreef en de A27 is een ruimere boog vereist vanwege de snelheidsverhoging van 70 naar 80 km/uur. De weg is daar in noordelijke richting geschoven en raakt de eigendommen van indieners. Deze veranderingen worden door het College op pagina 47 van het IPVE zoals dat ter inzage lag, visueel weergegeven. In de afbeelding is Tuincentrum Overvecht het witte gebouw. Wat het College niet inzichtelijk heeft gemaakt, is	
--	--

dat het perceel van indieners voor een aanmerkelijk deel wordt aangetast door de vernieuwing van de NRU. Ter verduidelijking hebben indieners afbeeldingen aan de inspraakreactie toegevoegd. Hierop is van bovenaf duidelijk te zien dat de onderdoorgang en de turborotonde als gevolg van de vernieuwing van de NRU in belangrijke mate over het perceel van Tuincentrum Overvecht komt te liggen, hetgeen de bedrijfsvoering van Tuincentrum Overvecht beperkt zo niet onmogelijk maakt, vanwege de aanzienlijke verkleining van de aanwezige parkeerplaats en de gevolgen voor de entree van het tuincentrum. Uit de afbeeldingen blijkt overduidelijk dat niet alleen de toegang van het tuincentrum volledig wordt verwijderd, maar ook het overgrote deel van het parkeerterrein alsmede het laad- en lossterrein alsmede dienst doende als opslagplaats wordt verwijderd als gevolg van de vernieuwing van de NRU. Indieners kunnen zich niet met deze veranderingen verenigen. Het verwijderen van het parkeerterrein zal tot gevolg hebben dat Tuincentrum Overvecht op een drukke zaterdagmiddag (en/of doordeweekse avond) geen (voldoende) parkeerplek meer kan bieden aan het winkelende publiek met als gevolg dat consumenten zullen wegblijven en een alternatief zoeken door naar een ander tuincentrum in Utrecht te gaan en in het vervolg daar hun aankopen doen, zodat Tuincentrum Overvecht structureel een aanzienlijke omzet zal mislopen. Dit nog los van de bouwkundige en logistieke aanpassingen op het terrein en aan de gebouwen die onmiskenbaar nodig zullen zijn bij de uitvoering van de voorgenomen plannen voor de NRU. De	
---	--

vernieuwing van de NRU heeft voor indieners derhalve grote nadelige gevolgen voor de huidige bedrijfsvoering van Tuincentrum Overvecht omdat zij de huidige toestroom van consumenten niet meer aan zal kunnen met het risico dat zij een belangrijk deel van de omzet zullen zien verdwijnen. Indieners zullen derhalve de huidige bedrijfsvoering niet meer kunnen voortzetten. Bovendien zal de zichtbaarheid van Tuincentrum Overvecht afnemen als gevolg van de vernieuwing van de NRU. Alhoewel het op de bovenstaande afbeeldingen lijkt alsof de NRU dichterbij het tuincentrum wordt gerealiseerd en derhalve het tuincentrum beter zichtbaar zal zijn vanaf de NRU, is het tegenovergestelde waar. De NRU zal verdiept worden aangelegd, hetgeen betekent dat voorbijgangers in een verzakte bakconstructie voorbij het tuincentrum rijden en langsrijdende auto's, fietsers en voetgangers op de NRU het herkenbare Tuincentrum Overvecht niet meer kunnen waarnemen tijdens hun rit. Dat zal voor cliënten de nodige omzetsderving opleveren. Tevens zal Tuincentrum Overvecht voor inwoners van de wijk Overvecht wellicht minder goed bereikbaar worden als gevolg van het verdiept aanleggen van de NRU. In de huidige situatie kunnen consumenten zich lopend begeven naar het tuincentrum waar dit in de toekomstige situatie minder aannemelijk zal zijn. Daarbij komt dat zonder enige reden tijdens het eerste selectieproces een variant waarbij de Moldaudreef werd aangesloten op de Gageldijk (variant 2) is afgefallen. Deze variant waarborgde juist de onbelemmerde toegang	
--	--

van het Tuincentrum Overvecht tot de wijk Overvecht en de NRU. Het College heeft op dit punt ten onrechte geen rekening gehouden met de belangen van het Tuincentrum Overvecht. Voorgaande omstandigheden hebben mede tot gevolg dat het pand aan de Gageldijk 3 in Utrecht niet meer goed verhuurbaar zal zijn in de huidige vorm. Door het verdwijnen van een groot gedeelte van het parkeerterrein, het verdiept aanleggen van de NRU, het minder goed bereikbaar worden van het pand vanuit de wijk Overvecht, nemen de exploitatiemogelijkheden en daarmee de verhuurbaarheid van het pand zienderogen af, hetgeen betekent dat het pand verlieslijdend zal zijn voor indieners. Een investering die niet de nodige inkomsten meer zal opbrengen. Zeker nu het pand vanaf de belangrijkste verkeersader, waar dagelijks duizenden auto's voorbij rijden, niet meer zal zijn waar te nemen. Daarbovenop komt ook nog dat het vigerende bestemmingsplan "Overvecht – Noordelijke stadsrand", onherroepelijk op 5 november 2011, voor Tuincentrum Overvecht een wijzigingsbevoegdheid biedt waardoor het tuincentrum kan worden vergroot naar 35.000 m² brutovloeroppervlakte. Het bestemmingsplan biedt derhalve nog voldoende uitbreidingsmogelijkheden voor cliënten die helaas worden geblokkeerd of in ieder geval sterk bemoeilijkt wordt door de aantasting. Gelet op het voorgaande, verzoeken indieners om het Integraal Programma zodanig aan te passen dat rekening wordt gehouden met de belangen van het Tuincentrum	
--	--

Overvecht en dat het tuincentrum direct bereikbaar wordt vanaf de NRU. WONING GAGELDIJK UTRECHT Voorts blijkt uit het Integraal Programma dat het huis langs de Gageldijk op eigen terrein van Tuincentrum Overvecht nabij het Albert Kochplein voor het inpassen van de NRU moeten worden verwijderd. Er wordt onderzocht door het College of dit huis kan worden verplaatst in de directe omgeving. Het huis waarover gesproken wordt in het Integraal Programma behoort toe aan Tuincentrum Overvecht en is gelegen aan de Gageldijk in Utrecht. Het huis is een zeer karakteristiek pand in de omgeving, zeker nu het zich bevindt te midden van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. De Gageldijk en de Klopdijs/Klopvaart maken deel uit van de zogenaamde hoofdweerstandslin en dienden als accessen in het militaire landschap. Het verdwijnen van deze woning zal dan ook een grote impact hebben op de historische beleving van de omgeving van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Indieners verzoeken dan ook het College om de woning aan de Gageldijk in Utrecht in stand te laten en het ontwerp in het Integraal Programma op dit punt te herzien. Bovendien blijkt uit de huidige vormgeving van het plan voor de NRU in het Integraal Programma dat de woning aan de Gageldijk in Utrecht zal worden gesloopt om plaats te maken voor de NRU. Dat betekent dat de woning wordt ontruimd. De bewoners worden derhalve gedwongen om binnen afzienbare tijd een nieuwe woonruimte te zoeken, hetgeen hoge kosten meebrengt voor indieners. Er is in het	
---	--

	Integraal Programma geen enkele voorziening getroffen voor de woonomstandigheden van de bewoners. Indieners kunnen zich derhalve niet verenigen met de huidige vormgeving van het Integraal Programma en verzoeken uw College om het plan op dit punt aan te passen, zodat bewoners niet noodgedwongen hun woning moeten verlaten. CONCLUSIE Indieners verzoeken uw College om het Integraal Programma zodanig aan te passen dat de huidige bedrijfsvoering van Tuincentrum Overvecht kan worden voort gezet en de woning aan de Gageldijk in Utrecht kan worden behouden, gelet op de karakteristieke vormgeving van het pand in de omgeving van de Nieuwe Hollandse Waterlinie.	
140	ONGEZONDE LEEFOMGEVING Indieners geven aan dat er ook nog gewoond wordt aan de Gageldijk in Utrecht, wat betekent dat de woningen vrijwel direct aan de NRU zijn gelegen. Met de vernieuwing van de NRU zal sprake zijn van een aanzienlijke toename van het aantal auto's dat zich over de NRU zal verplaatsen, hetgeen ervoor zal zorgen dat de geluidsbelasting op de woningen enorm zal toenemen evenals de concentraties luchtverontreinigende stoffen (zoals fijnstof, stikstofdioxide en roet). De directe leefomgeving van indieners zal direct worden beïnvloed door de vernieuwing van de NRU nu de NRU en de afritten pal naast het terrein van Tuincentrum Overvecht komen te liggen.	Ten behoeve van het Keuzedocument Tracévarianten, dat tegelijkertijd met het IPvE ter inzage heeft gelegen, is onderzocht wat de effecten van de verschillende tracévarianten zijn op zowel de geluidssituatie als de luchtkwaliteit. Zie voor een toelichting de algemene beantwoording over geluid en lucht. In het kader van het bestemmingsplan en milieueffectrapport wordt een geluidonderzoek luchtonderzoek uitgevoerd om voor alle woningen in het invloedsgebied van de NRU te berekenen wat de toekomstige geluidbelasting en luchtkwaliteit is.

	Het enige dat in het Integraal Programma hierover wordt opgemerkt is dat: <i>"een aantal woningen krijgt te maken met een beperkte toename van de geluidbelasting. [...] Na de vernieuwing van de NRU zijn de concentraties luchtverontreinigende stoffen (stikstofdioxide, fijn stof en roet) veel lager dan nu."</i> Enige onderbouwing van deze stelling door middel van onderzoeken ontbreekt echter. Het College beweert dat de situatie na de vernieuwing van de NRU verbetert, maar enig bewijs brengt het College niet naar voren in het Integraal Programma. Het College heeft derhalve niet aannemelijk gemaakt dat de concentraties luchtverontreinigende stoffen daadwerkelijk lager zullen zijn als gevolg van de vernieuwing van de NRU. Dit vinden indieners onbegrijpelijk. Zeker nu de vernieuwing van de NRU zo dichtbij de woning en derhalve de leefomgeving van de woning plaatsvindt.	
140	Het Integraal Programma is derhalve volgens cliënten niet deugdelijk gemotiveerd als bedoeld in artikel 3:46 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) en er heeft onvoldoende onderzoek plaatsgevonden bij de voorbereiding, hetgeen in strijd is met artikel 3:2 van de Awb.	De gemeente heeft zich voorafgaand van het opstellen van dit IPVE zo goed mogelijk op de hoogte gesteld van alle feiten en belangen. Naar onze mening hebben wij ook alle gemaakte keuzes goed gemotiveerd.

Bijlage 1: Reactie op advies wijkraad Overvecht

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 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	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.
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.	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 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. 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 beleefbaarheid 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.	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 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.
--	---

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 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	Het Keuzedocument Voorkeursvariant is het uitgangspunt geweest bij het

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>	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.	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 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.	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	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

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. 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.	we een verkeersveiligheidsanalyse van het Functioneel Ontwerp laten uitvoeren. Hieruit is gebleken dat de oversteeken, zoals voorgesteld in het Functioneel Ontwerp onvoldoende veilig zijn. Vanuit verkeersveiligheid is het noodzakelijk om deze oversteeken in de volgende fase te optimaliseren. Als dit onvoldoende mogelijk blijkt, moet van het aanleggen van de oversteeken worden afgezien. De adviesgroep NRU wordt betrokken bij deze afweging. Zie ons eerdere antwoord bij Bereikbaarheid.
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	Zoals u aangeeft is er inderdaad 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

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?	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 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.	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 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	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

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 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 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.	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.
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.
--	--

Bijlage 2: Reactie op Advies adviesgroep NRU

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 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.	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 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.	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

• 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 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	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 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	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.

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.	
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 adviseren²) 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	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 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.

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	
Thema Inpassing en ontwerp	
Goed is • De keuze voor turborotondes 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.	Wij stellen het op prijs dat wordt benoemd met welke ontwerpkeuzes de adviesgroep het eens is. 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	Het streven is om met de vernieuwing van de NRU de geluidssituatie te

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.	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 geluideffecten 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.	Wij stellen het op prijs dat wordt benoemd met welke effecten van de keuze voor de Moldaudreef de adviesgroep het eens is.

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.	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. 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: ◦ Pak tijdig de verkeersknelpunten aan die ontstaan en los bestaande op voor de aanpassing van de NRU; ◦ Onderzoek de impact op de doorrijtijden en oversteeptijden 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.	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 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	1. Zie het vorige antwoord

• 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.	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 aangetoond.	Zie het bovenstaande antwoord.
Advies • Werk de onderstaande punten goed uit: 1. Het dynamisch verkeersmanagement; 2. Het technisch ontwerp van de langzaam verkeer routes; 3. Duurzame verlichting 4. 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.	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.

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.	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 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.	Hierin hebben wij een andere keuze gemaakt. Het voorstel om standstill 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 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.	In het IPvE is een bomenparagraaf toegevoegd. In het Functioneel Ontwerp is een eerste bomenplan opgenomen. Het bomenplan wordt in overleg met o.a. 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	Zoals u aangeeft is er samenhang tussen de werkzaamheden NRU en A27.

Geef inzicht in de samenhang met de werkzaamheden van de A27 en houd hier voldoende rekening mee.	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	Het doel van een milieueffectrapport (MER) is om het milieubelang naast andere belangen een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming.

wil de mogelijkheid hebben na het opleveren van het MER een aanvullend advies uit te brengen.	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	Wij delen uw opvatting dat extra budget vanuit het Rijk wenselijk is om de NRU op een goede manier in te kunnen passen.

investeren in de inpassing. Met het huidige budget is een goede inpassing niet mogelijk.	
--	--