

## Vragen met betrekking tot de MER 1<sup>e</sup> fase Ring Utrecht:

### Doorstroming noordelijke randweg:

In de plannen wordt de 70 km Gageldijk (N230) met drie rotondes opgewaardeerd tot een 100 km autoweg zonder gelijkvloerse kruisingen. Waardoor het verkeer kan doorlopen met een hogere snelheid minder hinder van stoplichten en invoegproblemen. Een beoogde verbetering van de doorstroming van verkeer in en rond de stad en op de aansluitende autosnelwegen.

Deze verbetering heeft een aanzuigende werking m.b.t. verkeer van de A27, A28, A1, A2 en A12; verkeer heeft nu eenmaal de neiging de snelste weg te zoeken.

### Reflectie en stiltegebied:

Dit verkeer zal een aanzienlijk grotere hoeveelheid geluid gaan veroorzaken, om de bewoners daar tegen zoveel mogelijk te beschermen zullen aan de stadszijde van de Gageldijk massieve geluidwerende maatregelen zoals geluidsschermen c.a. geplaatst worden.

De reflectie van deze massieve geluidweringen zal de relatieve rust van het "stiltegebied" en het recreatiegebied in het Noorderpark sterk aantasten.

Daarnaast zal de reflectie zorgen voor geluidsoverlast van de woningen aan de Noorderparkzijde van de Gageldijk en in het Noorderpark zelf en in Groenekan–west langs de Koningin Wilhelminaweg. Er dienen maatregelen tegen reflectie genomen te worden en het "stiltegebied" dient afdoende beschermd te worden.

### Verdiepte aanleg opgewaardeerde N230:

De aanleg van de opgewaardeerde N230 dient verdiept aangelegd te worden met kruisingen van gemeentelijke- en provinciale wegen daar overheen op maaiveld niveau. Lokaal verkeer dient via een ventweg te gaan.

Verdiepte aanleg werkt zeer zeker geluidwerend en op- en afritten en kruisingen zijn vanaf maaiveld niveau makkelijker inpasbaar in de verdiepte weg.

De op- en afrijdmogelijkheden van de opgewaardeerde N230 dienen beperkt te worden tot 1 bij de A27, afrit31, aan de oostzijde en 1, afrit6, bij de A2 aan de westzijde en vanuit Utrecht op twee plaatsen ter hoogte van de Henri Dunant - en Gandhiplein.

### Op- en afritten Groenekan en erftoegangsweg:

De oprit bij de Eindhovenreef –Noord (het verlengde van de N423 en de Koningin Wilhelminaweg) dient te vervallen dat wil zeggen geen toegang te krijgen tot N230. Groenekanners houden nog altijd 2 mogelijkheden om de A27 te benaderen: 1 via afrit 30, Veemarkt/ de Bilt en 1 via afrit 32, Maartensdijk/Bilthoven.

Via de KW-weg en de Eindhovenreef-zuid en/of via het fort Blauwkapel kan men uitsluitend naar Utrecht( via de Darwinlaan).

De Koningin Wilhelminaweg dient de status van een erftoegangsweg te krijgen; gebeurt dit niet dan zal de KW-weg als een 4<sup>e</sup> baan van de A27 gaan functioneren; sluipverkeer is uit de bozen en zorgt nu al voor grote overlast in de spits. Dit dient voorkomen te worden.

### De afritten Utrecht-noord:

Deze aanwas van verkeer op de A27 brengt extra geluidhinder met zich mee waartegen maatregelen moeten worden genomen voor de burgers van Utrecht, de Bilt–zuid en Groenekan. De afritten Utrecht-noord zullen aanzienlijk meer verkeer te verwerken krijgen.

Daarom dienen er op de afritten Utrecht-Noord, zowel de oost- als westzijde afdoende schermen dienen geplaatst te worden.

Wat denkt RWS te doen aan de lichtoverlast van beide hooggelegen afritten die Groenekan en omgeving in een oranje gloed zetten?

**Openbaar vervoer:**

Verbetering van het openbaar vervoer dient gestimuleerd worden, de busdienst dient verbeterd te worden; ook zouden de oude stop- en opstapplaatsen van de NS weer in ere hersteld moeten worden; de oude haltes zijn snel op nieuw in gebruik te nemen. Delen van de oude infrastructuur zijn nog aanwezig en met de OV-chip is dit zeer eenvoudig te realiseren. Vermoedelijk tegen zeer lage kosten. Positieve bijwerkingen is het ontlasten van Utrecht met lokaal verkeer en te parkeren voertuigen uit de oostelijke regio.

**Algemeen:**

De MER 1<sup>e</sup> fase Utrecht, zowel hoofdrapport, samenvatting als achtergrondrapportage is voor een gemiddelde leek niet of nauwelijks te bevatten. Er zijn veel onduidelijkheden, verkeerstellingen en verwachtingen ontbreken in het geheel. Een feitelijke analyse en controle door de burger is onmogelijk.

De samenstellers zijn uitgegaan van computermodellen waarin input van uit diverse gremia, waaronder het is Centraal Plan Bureau verwerkt, aangevuld te verwachten infrastructurele maatregelen en plannen, met verwachtingen, ideeën en speculaties over groei van gemeenten rond Utrecht, de provincie, en de landelijke overheden tot 2020. Al dan niet gevoed door aspiraties van politieke aard, dus nimmer objectief. Hoe dit te duiden en te controleren is volledig ondoorzichtig en onduidelijk.

Los van bovenstaande kan uit de tekst opgemaakt worden dat er reeds een voorschot is genomen op der wijziging in de web milieubeheer rond de invoering van de geluidproductieplafonds en de verhoging van de norm van 60db(a) naar 65db(A).

Dit kan en mag niet juist zijn, de wet is in nog behandeling in de tweede kamer en de antwoorden in 1<sup>e</sup> termijn zijn nog niet door de Commissie VROM van de TK behandeld. Over deze wijziging zou een hoorzitting door leden de Commissie over wogen worden.

Navraag bij RWS kon tot nu toe geen opheldering geven.

Groenekan, 09 09 2010