

NOTITIE

aan Gemeente De Bilt
t.a.v. R. v.d. Westen
kopie aan
opsteller M. Smits/J. Niessink
telefoon 0346 – 260 655 / 030 – 69 99 500
datum 20 december 2012
kenmerk /DBI1206.T001
doc.ref
onderwerp Voorbereiding reactie gemeente de Bilt op
voorkeursvariant bij opwaardering NRU
t.b.v.
aantal pag. 2
bijlagen

Samenvatting

Op 26 november 2012 heeft gemeente Utrecht een informatieavond georganiseerd, waarbij de voorkeursvariant voor de opwaardering van de NRU voor het wegdeel bij Overvecht werd gepresenteerd. Het plangebied voor de voorkeursvariant loopt vanaf het Ghandiplein tot aan de aansluiting van de N230 bij de Groenekanseweg/A27.

In alle varianten worden de rotondes ofwel onder of boven de randweg aangelegd, zodat de doorstroming van de weg niet meer wordt beperkt door de rotondes. In de voorkeursvariant loopt de randweg middels een tunnelbak onder het Ghandiplein door. Bij het Dunantplein en het Kochplein loopt de randweg echter boven de rotondes.

Het nu voorliggende NRU Keuzedocument maakt onderdeel uit van de MER 2e fase. Uitgangspunt zoals voorgelegd is aan de stakeholders, is dat er geen sprake mag zijn van toename van geluidshinder of luchtverontreiniging; Gemeente de Bilt is van mening dat voor de bewoners van Groenekan de verhoogde variant van het Kochplein tot meer geluidsoverlast zal leiden.

Toename van geluidshinder of luchtverontreiniging

Wij constateren dat geen van de documenten helderheid geven of en in hoeverre sprake is van een toename van geluidshinder of luchtverontreiniging binnen het invloedsgebied. Daarmee wordt niet voldaan aan de richtlijnen 3 en 10 van de MER 2e fase (Bijlage Geluid en Lucht, pagina 8). Voor het "inschatten" van de toename van geluidshinder en luchtverontreiniging moeten wij afgaan op de tabel op pagina 16 van de bijlage bereikbaarheid, waarin voor de locatie ter hoogte van Groenekan een prognose is weergegeven van de toename van het verkeer. In plaats van 9.000 mvt/etm op de Koningin Wilhelminaweg zien wij 12.000 mvt/etm in 2020 na verbreding van de NRU. Dit heeft natuurlijk ook weer effect op geluid en lucht. Wij stellen grote vraagtekens bij deze cijfers. In de rapportages wordt aangegeven dat de verschillende varianten (dus ook de voorkeursvariant) indicatief, dus op een globaal niveau, zijn berekend. Voor lucht is met SRM1 gerekend, voor geluid is met een hoogabstract geluidsmodel en het sinds 1 juli 2012 niet meer geldige RMV2006 gerekend. De invloed van de effecten op het onderliggend wegennet buiten het plangebied is in deze variantenstudie niet duidelijk gemaakt.

In de studie wordt de stelling geponeerd dat slechts 9% van het verkeer op de NRU/Zuilense Ring doorgaand verkeer is (verkeer van de A27 naar de A2). De onderbouwing met bijvoorbeeld een herkomst- en bestemmingsonderzoek ontbreekt in de studie.

Het rapport suggereert dat de effecten op het verkeer t.g.v. de opwaardering van de NRU relatief klein zijn, vergeleken met de autonome groei. Dit terwijl in de rapporten wordt aangegeven dat de capaciteit van de NRU in de huidige vorm zijn maximum heeft bereikt. De autonome groei zal hierdoor nooit zo hoog kunnen worden als de berekeningen aangeven. Met andere woorden: alleen door opwaardering van de NRU kan de autonome groei worden bereikt. Tevens speelt mee dat elke toename van de verkeersintensiteit per definitie leidt tot een toename van geluidsbelasting en de luchtverontreiniging. In de rapportage wordt verder voorbij gegaan aan het feit dat zeer waarschijnlijk het aandeel vrachtverkeer op de NRU/ Zuilense Ring door het ongelijkvloers maken van de kruisingen flink zal stijgen. Juist het vrachtverkeer mijdt nu de noordelijke route vanwege deze beperkingen. Daarnaast gaan de vervoerders zelf uit van een jaarlijks groeipercentage van 3,5% voor het goederenvervoer (inspraakreactie op het MER 1e fase van transport- en logistiek Nederland, EVO, KVK en VNO-NCW Utrecht).

In de tabel op pagina 16 van de bijlage bereikbaarheid, worden nu wel de effecten van Utrecht West Bereikbaar en het Ambitiedocument benoemd, maar op geen enkele wijze wordt beschreven in hoeverre deze effecten worden meegenomen in de MER 2e fase voor de opwaardering van de NRU. Verder ontbreekt in deze tabel ook de effecten van Utrecht West Bereikbaar en het Ambitiedocument ten aanzien van de autonome situatie.

Samengevat stellen wij grote vraagtekens bij de gepresenteerde verkeerscijfers. Naar onze mening wordt onvoldoende rekening gehouden met het feit dat de Noordelijke Rondweg voor vrachtverkeer veel aantrekkelijker wordt, waardoor het percentage vrachtverkeer t.o.v. de huidige situatie aanmerkelijk zal toenemen; Daarnaast zijn de cijfers voor de autonome groei zijn in onze beleving slechts puur theoretisch, omdat de huidige NRU/Zuilense Ring met de door verkeerslichten geregelde rotondes en de door verkeerslichten geregelde aansluiting met de A2, nooit een dergelijke groei zou kunnen verwerken.

Ter hoogte van het Kochplein zal de NRU worden verhoogd. Hierdoor zal de geluidsuitstraling van de NRU naar de omgeving toenemen. Alleen direct langs de NRU, voor locaties die straks beneden het wegniveau komen te liggen, zal sprake zijn van enige afname.

Conclusie

Wij vrezen voor de aspecten geluid en luchtkwaliteit dat normopvulling gaat plaatsvinden. Er zullen weliswaar zodanige maatregelen getroffen (moeten) worden dat aan het wettelijk kader wordt voldaan, echter de toename van het verkeer en ook met name vrachtverkeer zal er voor zorgen dat de milieukwaliteit afneemt. De verkeerscijfers zijn naar onze mening niet juist.

De verhoging van de NRU ter hoogte van Groenekan zal tot gevolg hebben dat de geluidsuitstraling in zijn algemeenheid toe zal nemen, waardoor de weg in een groter gebied hoorbaar zal zijn.