



DATUM	7 maart 2013	AFDELING	MEC
NUMMER	80DF65A1	REFERENTIE	-
UW BRIEF VAN	-	DOORKIESNUMMER	-
UW NUMMER	-	E-MAILADRES	-
BIJLAGE	geen	ONDERWERP	Schriftelijke vragen ex art. 47 RvO aan het College van GS, gesteld door de heer NJP Hoefnagels van D66 betreffende de verkeerstoename op de N411 ten gevolge van een nieuwe onderdoorgang in Bunnik (d.d. 07-03-2013)

Geacht college van Gedeputeerde Staten,

Op donderdag 28 februari 2013 tekende de provincie Utrecht met gemeente Bunnik en ProRail de realisatieovereenkomst voor een nieuwe verkeersonderdoorgang bij station Bunnik. D66 is voorstander van de verbetering van veiligheid die hiermee bereikt wordt. D66 is ook tevreden met de verbetering van de leefbaarheid in Bunnik door het beperken van het doorgaand verkeer door de kern.

De gemeente Bunnik heeft op 1 februari het gewijzigd bestemmingsplan dat benodigd is voor deze verbinding ter visie gelegd. Onderdeel van dat bestemmingsplan is een verkeerskundige analyse waaruit een schrikbarende toename van het verkeer op de N411 van Bunnik naar Utrecht blijkt.

De intensiteit op de N411 zal ten gevolge van deze nieuwe onderdoorgang volgens de modellen met meer dan 50% toenemen van circa 9700 motorvoertuigen per dag naar 15100 motorvoertuigen per dag in 2020.

1. Zijn Gedeputeerde Staten op de hoogte van deze cijfers?

In de Provinciale Structuurvisie is opgenomen dat de Provincie een mobiliteitsscan verplicht stelt bij elke voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling. Dit betekent dat in een vroegtijdig stadium wordt nagegaan of de ontwikkeling leidt tot een verstoring van het functioneren van het verkeersnetwerk. Indien dit het geval is, is de mobiliteitstoets verplicht.

2. Is voor dit project een mobiliteitsscan uitgevoerd? Zo nee, waarom niet?

3. Bent u, met D66, van mening dat een zo grote verkeerstoename tot een verstoring van het verkeersnetwerk kan leiden en zo ja: is een mobiliteitstoets uitgevoerd? Zo nee, waarom niet?

Omdat het mobiliteitssysteem in onze provincie functioneert als een samenhangend netwerk, moet de keuze voor mobiliteitsmaatregelen zorgvuldig worden afgestemd met andere overheden.

4. Is deze verkeersanalyse gedeeld met de gemeente Utrecht? Bent u op de hoogte van de gevolgen die een verkeerstoename van meer dan 50% in Utrecht heeft voor de verkeersveiligheid rondom de sportparken in de Maarschalkerweerd en de woonstraten in de omgeving?

In de structuurvisie is tevens opgenomen dat inpassing van infrastructuur in onze regio, vanwege de grote druk op het ruimtegebruik, vraagt om zorgvuldige besluitvorming. Hierbij spelen naast bereikbaarheidsafwegingen ook veiligheids- en leefbaarheidsaspecten een rol.

Over de N411 zijn de afgelopen jaren door zowel gemeente Utrecht als gemeente Bunnik vragen gesteld m.b.t. de verkeersveiligheid, voor onder andere fietsers en omwonenden. De recreatiedruk op de landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen neemt al jaren toe. De komst van een nieuw museum in Amelisweerd zal leiden tot nog meer langzaam verkeer oversteken van de N411. De oversteekbaarheid van de weg zal sterk afnemen bij een zo grote verkeerstoename.

5. Bent u, met D66, van mening dat de verkeersveiligheid voor langzaam verkeer deelnemers en de leefbaarheid van omwonenden sterk dreigt te verminderen door deze sterke verkeerstoename?

Bij de mobiliteitstoets wordt nagegaan welke negatieve effecten op het verkeersnetwerk kunnen optreden en met welke maatregelen deze worden voorkomen.

6. Al dan niet volgend uit een mobiliteitstoets: welke maatregelen gaat u treffen om de toename van verkeer te minimaliseren?
7. Welke maatregelen gaat u treffen om er voor te zorgen dat de verkeersveiligheid en leefbaarheid van de N411 niet verder verslechteren, maar juist verbeteren?

Namens de D66 en hoogachtend,

NJP Hoefnagels