



provincie :: Utrecht

Planstudie Ring Utrecht, 28 juni 2013

Reactienota voorkeursvariant NRU



Ractienota voorkeursvariant NRU

28 juni 2013



Gemeente Utrecht

Inhoudsopgave

1. Inleiding en leeswijzer	6
2. Themagewijze beantwoording individuele reacties	8
3. Individuele reacties en antwoorden	44
4. Beantwoording reacties stakeholders en bewonersgroepen	142
5. Colofon	176

1 Inleiding

De opwaardering van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) is een onderdeel van de Planstudie Ring Utrecht. Deze Planstudie is in 2008 gestart met als doel de verkeersdoorstroming op de Ring Utrecht te verbeteren. Het afgelopen jaar zijn verschillende varianten voor de aanpassing van het wegtracé in een aantal stappen door middel van trechtering samen met de bewoners uit het inpassings-atelier teruggebracht tot één Voorkeursvariant. Deze voorkeursvariant is eind 2012 gepresenteerd aan bewoners en belanghebbenden. In dit document zijn alle reacties op de voorkeursvariant van eind 2012 verzameld en beantwoord.

De informatiebijeenkomst waarin de voorkeursvariant werd gepresenteerd heeft plaatsgevonden op 26 november 2012. Hierna hebben belangstellenden en belanghebbenden tot 1 januari 2013 de gelegenheid gehad om te reageren op de gepresenteerde voorkeursvariant. Via de website van de NRU is gevraagd naar wat er men goed of slecht vond aan de voorkeursvariant en om dit uit te drukken in een cijfer. Ook is gevraagd naar mogelijke verbeteringen ten aanzien van de voorkeursvariant. In totaal zijn er via de website en via reguliere kanalen 172 reacties ontvangen.

Van de in totaal 165 reacties die via de website zijn ontvangen heeft een kleine 16 procent de voorkeursvariant een voldoende gegeven. Gevraagd is naar wat er goed was aan de voorkeursvariant. Het feit dat de voorkeursvariant bestaat uit twee maal twee rijstroken met een maximumsnelheid van 80 kilometer per uur en de verbeterde verkeersdoorstroming worden vaak genoemd. Het door de gemeente gehanteerde uitgangspunt van het handhaven of verbeteren van de effecten voor geluid en lucht wordt eveneens vaak genoemd als positief. Verder zijn er veel positieve reacties ontvangen over de verdiepte ligging van het Gandhiplein, het doortrekken van de Klopvaart en het groene karakter van de voorkeursvariant.

Een meerderheid van de respondenten is ontevreden over de voorkeursvariant. Een analyse van de reacties laat zien dat de onvrede met name zit in het feit dat de NRU in de voorkeursvariant alleen bij het Gandhiplein verdiept wordt aangelegd. De door respondenten aangedragen verbeteringen gaan dan ook voornamelijk over het mogelijk maken van een verdiepte ligging van de NRU bij

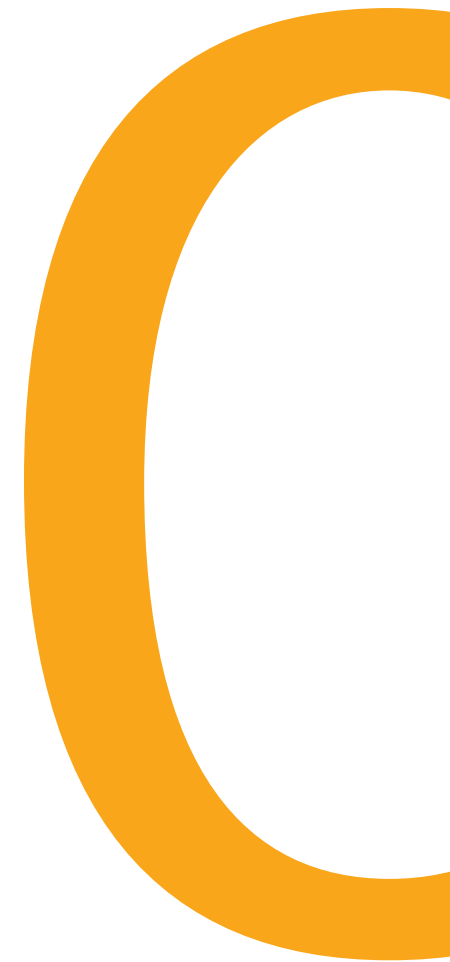
het Henri Dunantplein, het Robert Kochplein en de tussenliggende wegvakken. In de reacties komt verder geregeld terug dat er in het participatietraject niet goed is geluisterd naar de bewoners. Om te kunnen komen tot een beantwoording van de reacties zijn deze naar onderwerp ingedeeld en van antwoord voorzien. Volledigheidshalve is de lijst met (geanonimiseerde) reacties bijgevoegd.

Leeswijzer

De reacties in dit document zijn gericht op de voorkeursvariant van 2012. Bij de beantwoording van de reacties door de gemeente wordt uitgegaan van de actuele situatie. Dit document bestaat uit vijf hoofdstukken. Na de inleiding in het eerste hoofdstuk volgt in het tweede hoofdstuk een samenvatting van de reacties van individuele bewoners en de beantwoording daarvan. Omdat er heel veel dezelfde reactie van bewoners zijn gekomen is ervoor gekozen ze te rubriceren, samen te vatten en themagewijs te beantwoorden. In het derde hoofdstuk is een volledig overzicht van alle reacties opgenomen. De onderste regel verwijst naar het antwoord op de gemeente op het specifieke thema dat genoemd wordt. Daar waar het gaat om een specifieke reactie wordt het antwoord gegeven in het antwoord vak. In het vierde hoofdstuk zijn de reacties van bewonersgroepen en stakeholders opgenomen en beantwoord door de gemeente. De reacties van bewoners en belanghebbenden hebben niet geleid tot inhoudelijke wijzigingen in het keuzedocument. Wel is er in het keuzedocument aan de tracévarianten een 'wensvariant' toegevoegd waarin de NRU bij alle pleinen verdiept is. Deze variant is op dezelfde wijze beoordeeld als de andere tracévarianten. Veel van de door bewoners en belanghebbenden genoemde aspecten zullen aan bod komen in de toekomstige vervolgonderzoeken. De lijst met vervolgonderzoeken is opgenomen in hoofdstuk 8 van het keuzedocument.

NR	Items
1	Alle pleinen verdiept / hele tracé verdiept
1b	Dunantplein verdiept
1c	Kochplein verdiept
2	Verkeerde keuze voor verdiept plein: Dunant/ Kochplein moeten worden verdiept
3	Er is niet goed geluisterd naar de bewoners
4	As verschuiving NRU
5	Helling/ comfort van de fietsbruggen
6	Aantal fietsbruggen
7	Bereikbaarheid en veiligheid Gageldijk
8	Veiligheid langzaam verkeersoversteken bij de rotondes
9	Oversteekbaarheid rotondes voor langzaam verkeer
10	Afsluitingen Moldaudreef en Zambesidreef
11	Geluidsvoorzieningen
12	Terugdringen autoverkeer
13	Overige reacties
14	Verkeersdrukke op franciscusdreef
15	Robuustheid
15	Handhaving snelheid

2 Themagewijze beantwoording individuele reacties



0 Positieve aspecten

Respondenten

De positieve aspecten die het meest genoemd worden zijn de snelheid van 80 km/uur, 2x2 rijbanen en de verdiepte ligging bij het Gandhiplein en de Klopvaart. Daarnaast zijn er veel positieve reacties over de langzaam verkeer verbindingen en de fietsviaducten. Ongeveer even vaak worden het behoud van de Gageldijk, de groene middenberm, de bomen en de goede relatie tussen stad en land genoemd.

10

1a Alle pleinen verdiept / hele tracé verdiept.

Respondenten

In ruim 100 van de reacties wordt aangegeven dat de NRU over het gehele tracé of bij alle pleinen moeten worden verdiept. Als argument hiervoor wordt aangegeven dat een hoge ligging van de NRU bij het Robert Kochplein, Henri Dunantplein en tussenliggende wegvakken negatieve gevolgen heeft voor de gezondheid en leefbaarheid in de wijk (meer geluidsoverlast, luchtkwaliteit, fijnstof) en voor de relatie tussen de wijk Overvecht en het Noorderpark (o.a. zicht en bereikbaarheid).

Ook wordt gewezen op de aantasting van de landschappelijke kwaliteit en de cultuurhistorische waarden, de onaantrekkelijke uitstraling van fly-overs en de sociale veiligheid van de oversteken voor fietsers en voetgangers, de negatieve gevolgen voor het imago van de wijk en de waardevermindering van de huizen. De indieners geven aan dat de gemeente op zoek moet gaan naar meer geld om een geheel verdiepte variant of een variant waarin de NRU bij alle pleinen verdiept ligt, te kunnen realiseren.

Antwoord gemeente

De gemeente is het met de respondenten eens dat een volledig verdiepte ligging van de NRU veel voordelen biedt. Eén van de conclusies van de visie luidt dan ook: de beste inpassing van de weg is te realiseren bij een – financieel niet haalbare – volledig verdiepte ligging van de NRU (zie Hoofdstuk 6 van NRU keuzedocument bijlage 1 Visie). Om die reden, en vanwege de voorkeur die de leden van het inpassingsatelier voor deze variant hebben uitgesproken, is deze variant onderzocht.

Een volledige verdiepte NRU scoort goed op het gebied van leefbaarheid, inpassing en bereikbaarheid. In deze variant vormt de NRU geen fysieke en visuele barrière meer tussen stad en land. Alle oversteken kunnen op maaiveld gerealiseerd worden en het zicht op het Noorderpark is optimaal. Ook voor het aspect geluid pakt een verdiepte ligging gunstig uit, de geluidsbelasting wordt minder. Vervolgens zijn de kosten van deze variant geraamd. Daaruit is gebleken dat de kosten het budget zover overstegen dat het niet zinvol was om deze variant te blijven onderzoeken. De opgave was immers om een voorkeursvariant te bepalen die past binnen het taakstellend budget van €181 miljoen.

Op initiatief van bewoners is in de laatste aangepaste versie van het keuzedocument de 'visievariant' (met drie verdiepte pleinen en 'zonk') op dezelfde wijze beoordeeld als de andere tracévarianten. Hieruit blijkt dat deze ten aanzien van de kwaliteit het beste scoort, maar niet in het beschikbare budget past. Als in de volgende fase optimalisaties in het ontwerp tot kostenbesparingen leiden, dan is het streven meerdere pleinen te verdiepen. Ook zal de markt worden uitgedaagd om meer pleinen verdiept aan te leggen.

De gemeente is van mening dat de keuze voor tracévariant 2 een goed antwoord geeft op de heersende problematiek, en voldoet aan de doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en ruimtelijke inpassing. De gemeente is van mening dat de gekozen profielopbouw ervoor zorgt dat de weg zich goed voegt in de groene omgeving en dat er een goede balans is gevonden tussen het behoud van het zicht en het beperken van de geluidsbelasting. In de volgende fase zal de vormgeving van de weg verder worden onderzocht en uitgewerkt.

1b

1b Henri Dunantplein verdiept

Respondenten

Een deel van de respondenten(13) geeft aan dat naast het Gandhiplein ook de NRU bij het Henri Dunantplein verdiept moet worden. De argumenten die daarvoor worden aangevoerd zijn onder andere dat dit de belangrijkste toegang tot de wijk is, één van de drukste oversteekplekken voor langzaam verkeer, dat hier veel (meer) mensen in de directe omgeving wonen en dus de meeste geluidsreductie kan worden gehaald en dat het zicht in de richting van het Noorderpark wordt belemmerd bij een hoge ligging van de NRU.

Antwoord gemeente

De gemeente is het met de respondenten eens dat een verdiepte ligging van de NRU bij het Henri Dunantplein veel voordelen heeft en dat deze locatie belangrijk is voor de relatie tussen de wijk Overvecht en het Noorderpark, zowel visueel als qua bereikbaarheid. Uit de aangepaste geluids-onderzoeken is gebleken dat de meeste geluidswinst kan worden gerealiseerd bij het Robert Kochplein, maar de verschillen zijn klein.

Uit de aangepaste interne beoordeling van de tracévarianten is gebleken dat het verschil tussen de tracévarianten klein is en de rangorde gevoelig is voor kleine veranderingen in de scores. Tracévariant 2b scoort iets minder goed dan tracévariant 2a en 2c, maar dat verschil is bij dit detailniveau en bij deze fase van het proces verwaarloosbaar. Inmiddels is ook duidelijk geworden dat de uitvoering zal worden vertraagd. In de toekomst kunnen er nieuwe eisen worden gesteld aan het wegontwerp. Daarom wordt er nu nog geen keuze gemaakt tussen de tracévarianten 2a, 2b en 2c.

10

1c Kochplein verdiept

Respondenten

Een deel van de respondenten (9) geeft aan dat naast het Gandhiplein de NRU ook bij het Robert Kochplein verdiept moet worden. De belangrijkste argumenten die daarvoor aangevoerd worden zijn de verwachte toename van de geluidsoverlast en het fijnstof, het aan alle kanten door wegen ingesloten worden van fort Blauwkapel (ook nadelig t.a.v landschappelijk en cultuurhistorie) en de verwachte verkeerstoename op de Darwindreef als gevolg van het afsluiten van de Moldaudreef.

Antwoord gemeente

De gemeente is het met de indieners eens dat met de keuze voor een verhoogd Kochplein niet op alle aspecten de beste oplossing gerealiseerd wordt. Een verhoogde ligging zal inderdaad meer geluid geven dan een verdiepte ligging. De luchtkwaliteit als gevolg van de aanpak van de NRU zal echter op de meeste plaatsen verbeteren. Een hoge ligging van de NRU bij het Robert Kochplein geeft de meeste mogelijkheden voor ruimtelijke optimalisaties. Ander voordeel is dat er geen hoogteverschil overbrugd hoeft te worden komend vanaf de A27.

In het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit is opgenomen dat de Zambesidreef en de Moldaudreef moeten worden afgekoppeld om te voldoen aan de wettelijke eisen van luchtkwaliteit. Er is inmiddels onderzocht wat de effecten van de afkoppeling zijn op de leefbaarheid in de wijk en wat de bijdrage is aan een verbeterde luchtkwaliteit. De afkoppeling draagt bij aan de verbetering van de luchtkwaliteit op de NRU maar leidt ook tot nieuwe knelpunten in de wijk (o.a. op de Wolgadreef). Omdat de opwaardering van de NRU voorlopig is vertraagd is het daarom nu niet voor de hand liggend de afkoppeling uit te voeren. Er wordt wel een onderzoek gedaan naar alternatieve maatregelen om de luchtkwaliteit langs de NRU te verbeteren. Bij de uitwerking van de huidige voorkeursvariant van de NRU (met afgekoppelde dreven) zal onderzocht worden wat er gedaan moet worden om knelpunten in de wijk op te lossen.

Uit de aangepaste interne beoordeling van de tracévarianten is gebleken dat het verschil tussen de tracévarianten klein is en de rangorde gevoelig is voor kleine veranderingen in de scores. Tracévariant 2b scoort iets minder goed dan tracévariant 2a en 2c, maar dat verschil is bij dit detailniveau en bij deze fase van het proces verwaarloosbaar. Inmiddels is ook duidelijk geworden dat de uitvoering zal worden vertraagd. In de toekomst kunnen er nieuwe eisen worden gesteld aan het wegontwerp. Daarom wordt er nu nog geen keuze gemaakt tussen de tracévarianten 2a, 2b en 2c.



2 Verkeerde keuze voor verdiept plein

Respondenten

Een aantal respondenten (9) geven aan dat de keuze voor het te verdiepen plein is gevallen op het verkeerde plein. Een aantal respondenten pleiten voor het verdiepen van de NRU bij het Henri Dunantplein, een aantal voor het verdiepen van de NRU bij het Robert Kochplein.

De argumenten die daarvoor worden aangevoerd zijn dat er bij het Gandhi-plein minder mensen in de directe omgeving wonen en er minder geluidswinst te halen valt, dat er geen voordelen voor het zicht zijn vanwege de bomen die er staan en dat er geen woningen zijn die er direct op uitkijken. Ook wordt er aangegeven dat er (te) weinig rendement omdat het verdiepen op deze plek als gevolg van het aquaduct erg duur wordt en dat deze variant niet de voorkeur van de leden van het inpassingsatelier had (er wordt gezegd dat het verdiepen van de NRU bij het Robert Kochplein de voorkeur had).

Antwoord gemeente

Uit de aangepaste interne beoordeling van de tracévarianten is gebleken dat de 'wensvariant' op kwaliteit het best scoort maar niet binnen het beschikbare budget past. Het verschil tussen de scores van de tracévarianten die wel binnen het budget passen is klein en de rangorde is gevoelig voor kleine veranderingen in de scores. Tracévariant 2b scoort iets minder goed dan tracévariant 2a en 2c, maar dat verschil is bij dit detailniveau en bij deze fase van het proces verwaarloosbaar. Inmiddels is ook duidelijk geworden dat de uitvoering zal worden vertraagd. In de toekomst kunnen er nieuwe eisen worden gesteld aan het wegontwerp. Daarom wordt er nu nog geen keuze gemaakt tussen de tracévarianten 2a, 2b en 2c.



3 Er is niet goed geluisterd naar de bewoners

Respondenten

In 23 reacties wordt aangegeven dat de gemeente niet of onvoldoende heeft geluisterd naar de deelnemers aan het participatieproces en/of dat er niets is gedaan met de inbreng van deelnemers in het participatieproces. De meerderheid van deze reacties gaat over het feit dat de gemeente met de gepresenteerde variant voorbij gaat aan de in het participatieproces geuite wens van de bewoners van een verdiepte ligging van de NRU. Uit de reacties blijkt dat veel bewoners verwachtten dat de NRU geheel, of in ieder geval bij de drie pleinen, verdiept aangelegd zou worden omdat dit de grootste voorkeur heeft.

Antwoord gemeente

Bewoners en belanghebbenden zijn actief betrokken bij het trechterproces door ze in de zogenaamde inpassingsateliers te laten meedenken over hoe de toekomstige NRU er uit moet komen te zien. Bij elke trechterstap hebben bewoners meegedacht en geadviseerd en heeft hun oordeel in de uiteindelijke eindafweging een rol gespeeld. Voorafgaand en tijdens de inpassingsateliers is uitdrukkelijk vermeld dat er gewerkt zal worden om te komen tot een variant die binnen het taakstellend budget van €181 miljoen haalbaar is.

Al vanaf de start van het proces is duidelijk aangegeven dat een geheel verdiepte variant niet haalbaar is. Een realistische oplossing binnen het budget is de NRU bij één plein te verdiepen en bij de andere twee verhoogd uit te voeren. Door optimalisaties en nauwkeuriger ramen in de volgende fase moet gekeken worden of er binnen het budget eventueel nog andere mogelijkheden zijn. De gemeente is van mening dat bewoners en belanghebbenden een grote invloed hebben gehad in het tot stand komen van de voorkeursvariant.

Tot de zomer van 2012 ontving de gemeente positieve geluiden over het participatieproces. In de laatste stap van het trechteringsproces ontstond teleurstelling. De gemeente heeft daarom samen met de leden van het inpassingsatelier het participatieproces ge-evalueerd. Ook is de aangepaste beoordeling uitgebreid besproken. De gemeente doet haar uiterste best om

de goede lijn van het participatieproces weer op te pakken en invulling te geven aan de aandachtspunten uit de evaluatie. Het is nog niet helemaal duidelijk hoe het vervolgproces er precies uit gaat zien maar bewoners en betrokkenen zullen betrokken blijven.



4 Opschuiven as NRU richting Overvecht

Respondenten

In 14 reacties wordt aangegeven dat men het niet eens is met het verschuiven van de as van de weg richting Overvecht. De respondenten pleiten er voor om de weg niet op te schuiven richting Overvecht omdat dit ten koste gaat van het groen, de geluid- en/of luchtkwaliteit aan de zijde waar de meeste mensen wonen. Een aantal bewoners geeft aan dat de ruimte gezocht moet worden in de middenberm.

Antwoord gemeente

De verkeerstechnische eisen die worden gesteld aan een 80 km-weg vragen al meer ruimte dan de huidige weg. Er is ook ruimte nodig om de weg goed in te passen. Deze extra ruimte moet aan de kant van de Gageldijk en/of Overvecht gevonden worden. Er is voor gekozen om het groen en de bomen van de Gageldijk zoveel mogelijk te sparen vanwege de cultuurhistorische en de landschappelijke waarde, maar ook omdat deze strook op sommige plekken al zo'n een minimale breedte heeft. De as verschuiving zoals die nu wordt voorgesteld geeft inderdaad iets meer geluid en fijnstof aan de kant van Overvecht (en iets minder aan de kant van de Gageldijk). De verschillen zijn erg klein: voor geluid in een orde van grootte van 0,5 dB (een verschil van ca. 3 dB is hoorbaar), voor fijn stof orde van grootte 0.5 microgram ofwel enkele procenten (de concentratie blijft daarbij ruim onder de norm). Zie keuzedocument bijlage geluid en lucht p.33-34.

In de volgende fase zal gekeken worden of optimalisaties van het profiel en een betere inpassing in de huidige situatie mogelijk zijn. Het versmallen van de middenberm zal hier bij worden betrokken. Ook zal er dan worden aangegeven welke verzachtende en compenserende maatregelen er genomen zullen worden om aantasting van groen en ecologische waarden aan de Overvechtzijde te beperken of te voorkomen.



5 Helling / comfort van de fietsviaducten

Respondenten

In negen reacties wordt er iets gezegd over de hellingen en het comfort van de fietsviaducten. De drie hoofdzaken die genoemd worden zijn de toegankelijkheid van de fietsviaducten, de (landschappelijke) impact van de lange aanlandingen en de uitstraling van het fietsviaduct en de aanlandingen. Met name de toegankelijkheid voor ouderen, rolstoelen, scootmobielen en mensen met kinderwagens wordt daarbij genoemd. Ook wordt aangegeven dat er met voetgangers te weinig rekening wordt gehouden.

Gevreesd wordt dat deze groepen niet meer bij het Noorderpark kunnen komen.

Ten aanzien van de aanlandingen wordt er aangegeven dat mensen ver moeten omrijden, ze het zicht blokkeren en de landschappelijke kwaliteit aantasten. In een paar reacties wordt gepleit voor fietstunnels in plaats van fietsviaducten.

Antwoord gemeente

Om de barriere te verminderen is het van belang dat er op cruciale plekken verbindingen worden gemaakt. In de toekomst kunnen fietsers op zeven plekken de NRU oversteken. Op vier plekken kan het langzaam verkeer zonder klimmen of dalen – op maaiveld - van Overvecht naar het Noorderpark en andersom. Dat is bij de verkeerspleinen en bij de Klopvaart. Deze laatste wordt als een aquaduct over de NRU doorgetrokken.

Op de andere drie plekken; bij park de Gagel, de Antoniedijk en de Moldaudreef kan het langzaam verkeer de NRU oversteken middels de fietsviaducten. Deze zijn het gevolg van de ligging van de weg op maaiveld waardoor de verbindingen er overheen of onderdoor moeten. Vanwege sociale veiligheid is gekozen voor fietsviaducten in plaats van fietstunnels, met als gevolg aanlandingen met een forse impact op de omgeving, lange hellingen in Overvecht en het Noorderpark en geen directe aansluiting op de Gageldijk. Hierover is de gemeente het met de respondenten eens.

Als uitgangspunt voor de hellingen van de viaducten is een maximaal stijgingspercentage van ca 4% gehanteerd. Dit is conform de richtlijnen voor hellingen voor voetgangers uit ASVV 2004 van de CROW. Hiermee wordt

ook voldaan aan de Richtlijn toegankelijkheid openbare ruimte (publicatie 177 CROW). In de volgende fase zal opnieuw worden gekeken naar de fietsverbindingen.



6 Aantal fietsviaducten

Respondenten

De respondenten stellen vragen over / betwisten nut en noodzaak van het aantal fietsverbindingen op dit wegvak van de NRU. Daarbij gaat het de indieners vooral om fietsverbindingen ter hoogte van de Moldaudreef en de Anthoniedijk. Deze investering zou ten goede kunnen komen aan extra verdiepte pleinoplossing.

Antwoord gemeente

Bij de uitwerking van de voorkeursvariant is de huidige situatie en het gemeentelijk beleid als uitgangspunt genomen. De Moldaudreef is een bestaande fietsverbinding in de huidige situatie, fietsviaduct de Gagel een geplande. De fietsverbinding bij de Klopvaart en de Anthoniedijk is een gewenste groene (recreatieve) verbinding. De onderbrekingen van de Klopvaart en de Anthoniedijk – cultuurhistorische landschappelijke lijnen - zijn nadelig voor een goed recreatief netwerk aan de noordkant van Utrecht. Waar bij de Klopvaart en Gageldijk alleen de verbinding ter plekke van de NRU is verdwenen, is de Anthoniedijk binnen Overvecht geheel verdwenen. In de visie voor Overvecht (2004) is deze als nieuwe verbinding opgenomen, waardoor de Vecht, centrum Overvecht, de watertoren en fort Ruigenhoek weer met elkaar worden verbonden. Het herstellen van de verbinding bij de Klopvaart en de Anthoniedijk is derhalve stedelijk van groot belang en gewenst.

De bestaande verbinding van de Moldaudreef is voornamelijk van belang voor de wijk en sluit logisch aan op het fietsnetwerk in het Noorderpark. De verbindingen bij de Moldaudreef en de Anthoniedijk zorgen voor een betere aanhechting van stad en land. Niet alleen om er naar toe te komen, maar ook voor wandel- en fietsometjes vanuit Overvecht. Los van de nut en noodzaak staat de besparing - door een van de twee verbindingen niet te maken – niet in verhouding tot de kosten van een extra verdiept plein.



7 Bereikbaarheid en veiligheid Gageldijk

Respondenten

Een aantal (circa 7) bewoners heeft zorgen geuit over de bereikbaarheid van hun woning of bedrijf aan de Gageldijk. Men geeft aan dat de ontsluiting vanaf het Robert Kochplein en het Gandhiplein zoals in de voorkeursvariant onvoldoende is, omdat het huidige bruggetje bij fort de Gagel niet geschikt is voor zwaar verkeer. Hierdoor zouden er bij calamiteiten problemen kunnen optreden. Men vraagt om een extra ontsluiting bij het Duantplein. Ook geeft men aan dat de bocht bij het Robert Kochplein in de voorkeursvariant niet ruim genoeg is en dat extra verkeer op de Gageldijk nadelig zal zijn voor voetgangers en fietsers.

Antwoord gemeente

Daar de doorstroming op de NRU aanzienlijk zal verbeteren in de nieuwe situatie zal de Gageldijk niet meer gebruikt gaan worden door sluipverkeer. De verkeersintensiteit zal dan ook af gaan nemen. Verkeerskundig is uitgangspunt dat de weg via twee kanten bereikbaar is. Dit om volledige afsluiting bij calamiteiten te voorkomen. Om die reden is er voor gekozen de ontsluiting van de Gageldijk te laten plaatsvinden bij het Ghandiplein en het Kochplein (voor de te verwachten lagere intensiteiten zijn twee aansluitingen voldoende). Ter hoogte van het Henri Dunantplein is er erg weinig ruimte. Vanwege deze beperkte ruimte en het zoveel mogelijk sparen van de Gageldijk is ervoor gekozen geen aansluiting te maken bij het Dunantplein

De aansluiting aan het Kochplein wordt nieuw ontworpen zodat de aansluiting aan de Gageldijk optimaal kan worden ingepast. De aansluiting aan de kant van het Ghandiplein is momenteel al wel aanwezig maar is van onvoldoende kwaliteit. In de volgende (ontwerp)fase is de opgave deze aansluiting te verbeteren en eventueel te combineren met andere bestemmingen. Aansluiten op enkel het Kochplein en het Dunantplein zorgt niet voor de gewenste tweezijdige ontsluiting voor de gehele Gageldijk. De bochtstraal bij het Robert Kochplein is voor zwaar verkeer ruim genoeg. De bereikbaarheid van de Gageldijk is één van de vervolgonderzoeken in de volgende fase.



8 Veiligheid langzaam verkeersoversteken bij de rotondes

Respondenten

Circa 10 respondenten geven ten aanzien van dit item aan dat de oversteken voor langzaam verkeer bij de pleinen onveilig zijn en dat dit nu al moet worden opgelost, en dat de oversteken ongelijkvloers moeten worden uitgevoerd. Ook maken ze zich zorgen over de sociale veiligheid als gevolg van de fly overs.

Antwoord gemeente

Een ongelijkvloerse kruising heeft inderdaad voordelen. Het verkeer hoeft er niet te wachten en het is verkeersveilig. Er zijn echter ook de nodige nadelen, zoals de hoge kosten, hellingen en sociale onveiligheid die daarmee gecreëerd worden. Wij zullen in de volgende fase de verkeersveiligheid van de rotondes verder optimaliseren. De sociale veiligheid is dan ook een aandachtspunt.



9 Oversteekbaarheid rotondes voor langzaam verkeer

Respondenten

De respondenten geven aan dat de in de ochtend- en avondspits als gevolg van intensief verkeer er moeilijk overgestoken kan worden op de rotondes.

Antwoord gemeente

De oversteekbaarheid bij de rotondes is een belangrijk punt van aandacht. Hoewel de gemiddelde wachttijd, gerekend over de gehele dag, voor de fietser verbetert zal de wachttijd in de avond- en ochtendspits mogelijk toenemen. We zijn echter van mening dat de gemiddelde wachttijd in de spitsen niet oneveredig hoog zal worden. In de volgende fase onderzoeken we hoe de oversteken voor langzaam verkeer verbeterd kunnen worden. Overigens moet niet vergeten worden dat er naast de gelijkvloerse oversteken bij de pleinen, ook ongelijkvloerse kruisingen worden gerealiseerd op de tussenliggende wegvakken. Fietsers kunnen kiezen uit oversteken bij de rotondes waar de kans bestaat dat men moet wachten of een ongelijkvloerse overstek.

10

10 Afkoppelingen Moldaudreef en Zambesidreef

Respondenten

De respondenten maken zich met name zorgen over de cumulatie van negatieve effecten bij het Kochplein en het drukker worden van andere routes in de wijk als gevolg van de afsluitingen van de Moldaudreef en de Zambesidreef. Zij vragen zich af wat de gevolgen hiervan zijn voor de leefbaarheid en oversteekbaarheid in de wijk.

Antwoord gemeente

In het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit is opgenomen dat de Zambesidreef en de Moldaudreef moeten worden afgekoppeld om te voldoen aan de wettelijke eisen van luchtkwaliteit. Er is inmiddels onderzocht wat de effecten van de afkoppeling zijn op de leefbaarheid in de wijk en wat de bijdrage is aan een verbeterde luchtkwaliteit. De afkoppeling draagt bij aan de verbetering van de luchtkwaliteit op de NRU maar leidt ook tot nieuwe knelpunten in de wijk (o.a. op de Wolgadreef). Omdat de opwaardering van de NRU voorlopig is vertraagd is het daarom nu niet voor de hand liggend de afkoppeling uit te voeren. Er wordt wel een onderzoek gedaan naar alternatieve maatregelen om de luchtkwaliteit langs de NRU te verbeteren. Bij de uitwerking van de huidige voorkeursvariant van de NRU (met afgekoppelde dreven) zal onderzocht worden wat er gedaan moet worden om knelpunten in de wijk op te lossen.



11 Geluidsvoorzieningen

Respondenten

In totaal 14 respondenten hebben een reactie gegeven die betrekking heeft op de geluidsvoorzieningen. De meeste reacties geven aan dat de geluidsvoorzieningen aan de Gageldijkzijde hoger moeten, liefst net zo hoog als aan de zijde van Overvecht. Men vindt het beperken van geluidsoverlast voor bewoners van de Gageldijk belangrijker dan het zicht en is bang dat als gevolg van de hogere schermen aan de Overvechtzijde het geluid zal weerkaatsen. Ook pleit men voor transparante schermen en geluidswallen.

Antwoord gemeente

De gemeente heeft een zorgvuldige afweging gemaakt tussen het behoud van zicht op het landschap en het beperken van de geluidsbelasting voor de omgeving. Ideaal is natuurlijk om de weg zoveel mogelijk verdiept aan te leggen, dat geeft zicht én geluidsafscherming. Alleen is dat zo duur, dat het alleen plaatselijk kan, voor zover we nu zien bij één plein. Als er ergens in het project meer geld beschikbaar blijkt, gaan we dat zeker hiervoor gebruiken. Met de keuze voor 80 km/u. is al veel gedaan aan geluidshinder, 100 km/u zou beduidend meer geluidshinder geven.

Er is uitgegaan van een geluidsafscherming aan de kant van de Gageldijk die voldoet aan het wettelijke minimum, maar waar de ambitie 'geen toename' niet gehaald wordt. Een indicatieve berekening (keuzedocument bijlage geluid en lucht p.21) laat zien dat een dergelijke geluidsafscherming leidt tot een lichte verbetering op de eerste bouwlaag en een lichte achteruitgang daarboven zien.

Dit is het gevolg van de keuze voor het principe 'parkway' waarbij de essentie is dat er contact is met de omgeving. Hiervoor is nodig dat de weg min of meer op maaiveld ligt en dat je over de weg heen kijkt. Om dit mogelijk te maken wordt voor geluid aan de kant van Overvecht uitgegaan van de ambitie 'verbeteren' en aan de kant van de Gageldijk van de wettelijke minimumeis. In de volgende fase zal de afweging tussen de aspecten 'zicht' en 'geluidsafscherming' opnieuw tegen het licht worden gehouden.

Zicht zou ook, maar minder goed, bereikt kunnen worden door transparante schermen. De voordelen van groene schermen ben je dan wel kwijt (blijven mooier, ecologisch beter). Geluidswallen in plaats van of in combinatie met schermen heeft een voordeel qua aanzicht, maar vraagt bij elkaar een grotere hoogte, omdat een wal minder effectief is dan een scherm. In de volgende fase worden de eisen aan de geluidsvoorzieningen bepaald. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om de hoogte en de vormgeving.

Weerkaatsing van geluid op het tegenoverliggende scherm wordt voorkomen door het scherm geluiddempend uit te voeren, of onder een hoek (overhellend) te plaatsen, zodat het geluid naar de weg wordt weerkaatst in plaats van over het tegenoverliggende scherm heen.

12

12 Het autoverkeer moet worden teruggedrongen

Respondenten

De respondenten geven aan dat er serieuzer naar terugdringing van het autoverkeer moet worden gekeken en meer in moet worden geïnvesteerd.

Antwoord gemeente

De gemeente probeert het autoverkeer terug te dringen. Aanpalende maatregelen om de vervoerswijzekeuze te beïnvloeden en daarmee het autoverkeer terug te dringen valt niet binnen de scope van dit project maar is wel degelijk iets waar binnen Utrecht aan gewerkt wordt (zie pag 15 van de verkeersrapportage). De visie "Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar" beoogt deze samenhangende aanpak van ruimtelijke omgeving en infrastructuur. In 7 thema's wordt gewerkt aan vermindering van het autoverkeer. Een eerste verkennende doorrekening wijst uit dat opwaardering van de NRU onverminderd noodzakelijk blijft.

13

13 Verkeersdrukke op Franciscusdreef

Respondenten

Een aantal respondenten geven aan zich zorgen te maken over het drukker worden van de Franciscusdreef en de geluidsoverlast die dat met zich meebrengt.

Antwoord gemeente

De Franciscusdreef is één van de toevoerwegen van de NRU. Hij behoort tot het 'invloedsgebied' van de NRU. Naar verwachting zal het verkeer op de Franciscusdreef in de toekomst toenemen. We verwachten een groei van een paar duizend motorvoertuigen per dag. Deze groei zal sowieso plaats gaan vinden. Ongeacht of de NRU wel of niet wordt opgewaardeerd.

De gevolgen van deze toename zijn meegenomen in de geluidsberekeningen. De geluidseffecten als gevolg van de opwaardering van de NRU zijn globaal beoordeeld. De toename van het geluid ligt beneden de 2 dB(A), dus onder de grens waarbij maatregelen nodig zijn. Geluidsmaatregelen op de Franciscusdreef zijn alleen aan de orde als er sprake is van een wegreconstructie. Dat houdt in een verandering aan het profiel of de maximum snelheid van de weg. Dat wordt vooralsnog niet voorzien.

Er zullen op de Franciscusdreef dus geen geluidmaatregelen worden getroffen.



14 Robuustheid

Respondenten

Respondenten geven aan dat de opwaardering van de NRU extra verkeer aan zal trekken en dat de NRU opnieuw zal "dichtslibben".

Antwoord gemeente

Het aantrekkelijker maken van een bepaalde route trekt vaak nieuw verkeer aan. Dat zal ook het geval zijn voor de NRU. Gezien de geringe hoeveelheid doorgaand verkeer op de NRU blijft de aantrekkende werking beperkt. Ook in de nieuwe situatie blijven de belangrijkste en grootste wegen via de route ten zuiden van Utrecht aanzienlijk aantrekkelijker dan via de NRU.

15

15 Handhaving 80 km /uur

Respondenten

Respondenten geven aan dat er maatregelen genomen moeten worden om de maximum snelheid te handhaven.

Antwoord gemeente

Met het ontwerp van een nieuwe weg zijn we in staat deze dusdanig vorm te geven dat de gewenste snelheid als logisch en aanvaardbaar overkomt (afgedwongen wordt). De boogstralen en de breedte van de weg zijn hier de instrumenten voor. Bestuurders zullen zich dan min of meer vanzelf aan de maximumsnelheid houden. Aanvullende maatregelen (politiehandhaving, trajectcontrole) zijn op voorhand niet nodig.

3 Individuele reacties en antwoorden

Reactienummer 1	
Cijfer Vkv	7
Goed aan Vkv	Dat er tenminste 1 plein wordt verdiept voor het autoverkeer. Het vele groen. Lijkt mij ook noodzakelijk.
Niet goed aan Vkv	De verhogingen van de andere twee pleinen. Het landelijke karakter van de noordkant van Utrecht gaat zo wel erg verloren.
Verbeteringen	Alle pleinen verdiepen.
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 2	
Cijfer Vkv	geen
Goed aan Vkv	Nog niet bekend. ga vanavond kijken
Niet goed aan Vkv	
Verbeteringen	Gaarne hoge geluidsschermen bij nr 95
Antwoord gemeente	11

Reactienummer 3	
Cijfer Vkv	1
Goed aan Vkv	niet veel, alleen het ondergronds aanleggen van het ghandiplein. ondergrondse rotonde bij de klopvart
Niet goed aan Vkv	bovengrondse aanleg
Verbeteringen	zie geen verbeteringen, alles het liefst ondergronds
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 4	
Cijfer Vkv	7
Goed aan Vkv	De huidige variant zal de doorstroming in Utrecht bevorden
Niet goed aan Vkv	
Verbeteringen	Er zullen naast de beschikbare financiële middelen (181 miljoen) ook middelen beschikbaar moeten komen om de het Henry Dunant en het Kochplein verdiept aan te leggen. Misschien nog wel belangrijker is dat er ook middelen beschikbaar moeten komen om de gevolgen voor de bewoners van de Gemeente Stichtse Vecht op te lossen: doorstroming, geluid, luchtkwaliteit. De toename van de verkeersintensiteit op de ZR verontrust de bewoners zeer.
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 5	
Cijfer Vkv	1
Goed aan Vkv	de redelijk overzichtelijke varianten zijn per 27-11 van de site gehaald.Graag herplaatsen om een goed overzicht te houden Volgens mij zijn er wezenlijke verschillen tussen de huidige voorkeursvariant en de verwijderde varianten.
Niet goed aan Vkv	De redelijk overzichtelijke varianten zijn per 27-11 van de site gehaald. Graag herplaatsen om een goed overzicht te houden.Volgens mij zijn er wezenlijke verschillen tussen de huidige voorkeursvariant en de verwijderde varianten.
Verbeteringen	de redelijk overzichtelijke varianten zijn per 27-11 van de site gehaald.Graag herplaatsen om een goed overzicht te houden. Volgens mij zijn er wezenlijke verschillen tussen de huidige voorkeursvariant en de verwijderde varianten.
Antwoord gemeente	

Reactienummer 6	
Cijfer Vkv	3
Goed aan Vkv	gandiplein verdiept en doortrekking kloppvaart

Niet goed aan Vkv	Overige voorstellen, zeer slecht voor bewoners van overvecht gezondheid. bijeenkomst 26/11 slecht Er wordt onvoldoende geluisterd naar wat bewoners willen.Voorbeeld was dat de wethouder te laat was en zelfs daar geen excuses voor aanbood hoe serieus naam je dan de belangen van je burgers
Verbeteringen	het voorstel van droom overnemen dus geheel verdiept en eventueel in etappes aanleggen.Terug naar Den haag en opnieuw in overleg.Dus leer van dit proces en luister naar de bewoners.
Antwoord gemeente	1, 3

Reactienummer 7

Cijfer Vkv	5
Goed aan Vkv	prima stil asfalt, de verdieping van het Ghandiplein, behoud van de Gageldijk, ruimte voor fietspad en groen/bomen.
Niet goed aan Vkv	De rotondes van Henri Dunant en Robert Kochplein moeten ook verdiept.In HEEL Groenekan hebben we al zoveel geluidsoverlast, vooral met Westenwind. Nu lijkt het nog erger te worden.
Verbeteringen	Wij doen een dringend beroep op de gemeente Utrecht om middelen te vinden om minimaal ook het Henri Dunant en Robert Kochplein verdiept aan te leggen. Dan krijgt die variant van mij een 8
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 8

Cijfer Vkv	9
Goed aan Vkv	Ik vind dat de voorkeursvariant binnen de beperking van de financiën een goede balans is geworden tussen moeilijk te combineren eisen. Ik ben erg blij met de maximum snelheid van 80 km per uur in combinatie met twee maal twee rijstroken. De oplossing ter hoogte van de Klopvaart vind ik elegant en het uitgangspunt dat zowel geluidshinder als luchtkwaliteit verbeteren is uitstekend. Het gegeven dat er zoveel mogelijk lage geluidswerend komt waardoor het zicht vanuit Overvecht naar het Noorderpark in stand blijft is een goed uitgangspunt. Mede daardoor blijft ook de Gageldijk meer met de stad verbonden.

Niet goed aan Vkv	Ik ben minder gelukkig met de fly-over bij de middelste rotonde. Ik begrijp de logica van de oplossing bij de rotonde bij het tuincentrum (omdat daar de aansluiting met de hoger gelegen A27 gemaakt moet worden) maar de hoge oplossing in het midden blokkeert erg het doorzicht naar het Noorderpark. Een punt van zorg vind ik de geluidsoverlast voor de 10-hoog flats, daar moet echt een goede oplossing voor gevonden worden zonder de bewoners van de buitenwereld af te sluiten.
Verbeteringen	Het doorgaande verkeer bij de middelste rotonde onder het maaiveld laten passeren en de rotonde op maaiveldniveau houden. De aansluiting vanuit de wijk naar de Gageldijk moet verbeterd worden omdat bewoners anders erg ver moeten omrijden en ook omdat het problemen gaat geven met de aanrijding van de hulpdiensten. Een mogelijkheid is om op de middelsterotonde een aansluiting te maken.
Antwoord gemeente	1b, 7

Reactienummer 9

Cijfer Vkv	1
Goed aan Vkv	Rotonde Henri Dunantplein moet zeker ondertunneld worden;Denk aan het prachtige Noorderpark dat nu door een wand van 6 (!!) meter hoog zou worden afgeschermd. bewoners van de Gageldijk zijn voornemens planschade te gaan verhalen op de gemeente ivm onverkoopbaarheid van woningen dan wel enorme waardevermindering!!
Niet goed aan Vkv	
Verbeteringen	Liefst de hele weg ondertunnelen, maar in elk geval het Henri Dunantplein;ivm de toegang tot de wijk Overvecht
Antwoord gemeente	1b

Reactienummer 10

Cijfer Vkv	6
Goed aan Vkv	Verlaagde Gandhiplein met aquaduct ziet er mooi uit.
Niet goed aan Vkv	Verhoogde Henri Dunantplein. Het heeft te veel impact op omwonenden en de omgeving.2 Fietsbruggen kort op elkaar is overdreven, Anthoniedijk en Moldaudee.

Verbeteringen	Ook het Henri Dunantplein verlagen !! Deel van extra kosten betalen uit weglaten van een fietsbrug.
Antwoord gemeente	1b, 6

Reactienummer 11

Cijfer Vkv	7
Goed aan Vkv	De ondertunneling Gandhiplein, de maximale 80 km (mits streng gehandhaafd), de extra fietsbruggen, de plaats van de Klopvaart in het plan.
Niet goed aan Vkv	De constructie van het Dinantplein:bovenlangs i.p.v. ondertunneling.
Verbeteringen	Ook ondertunneling van/bij het Henri Dunantplein! Verwijdering van de benzinestations.
Antwoord gemeente	De aanwezigheid van de benzinestations is niet nodig, door de ongelijkvloerse pleinen wordt de doorstroming zodanig dat dit niet nodig is. 1b

Reactienummer 12

Cijfer Vkv	7
Goed aan Vkv	Behoud en verbetering v.d. historische waterlinie en de ecologische structuur bij het Gandhiplein en de bomen in de middenberm. 80 km, maar dan met trajectcontrole.De 3 fietsbruggen.
Niet goed aan Vkv	Geen verdieping bij het Henri Dunantplein. De verplaatsing (5 meter!) van de as van de weg naar Overvechtzijde is een slechte zaak
Verbeteringen	Ook een verdieping bij het Henri Dunantplein en geen verplaatsing van de weg naar Overvechtzijde. Te dicht bij de woningen. Hopelijk wordt er goed gekeken naar de stijging en daling (scootmobiels, rolstoelen, kinderwagens etc) van de fiets (voetgangers)bruggen.
Antwoord gemeente	1b, 4, 5

Reactienummer 13	
Cijfer Vkv	5
Goed aan Vkv	Wordt hier net een snel weg midden in een woonwijk!
Niet goed aan Vkv	Ontbreken van geluidsschermen!
Verbeteringen	Plaatsen van geluidsschermen en milieu maatregelen ter bescherming van ons mensen die er wonen!
Antwoord gemeente	11

Reactienummer 14	
Cijfer Vkv	
Goed aan Vkv	
Niet goed aan Vkv	
Verbeteringen	Ook de rotonde Henri Dunant verdiepen, zodat men voor de beste oplossing gaat wat niet ten koste gaat van de omwonenden. Het geld kan gevonden worden door geld tbv Culturele Hoofdstad door te sluisen naar dit project.
Antwoord gemeente	1b

Reactienummer 15	
Cijfer Vkv	1
Goed aan Vkv	dat de middenberm verplaatst wordt en geluidswal moet komen terwijl bewoners van de Gageldijk daar geen behoefte aan hebben, het landelijke wordt helemaal weg gehaald
Niet goed aan Vkv	
Verbeteringen	
Antwoord gemeente	4,13

Reactienummer 16	
Cijfer Vkv	4
Goed aan Vkv	verbindingen met Noorderpark/Ruigenhoeksepolder
Niet goed aan Vkv	Minder ontsluitingen vanuit de wijk Overvecht. Dit zorgt dat verkeer langer door de wijk moet rijden om bij de NRU te komen en dat is slecht voor de leefbaarheid. Bovendien zijn er nauwelijks zebrapaden dus het wordt voor voetgangers gevaarlijker om de rivierendreeven over te steken.
Verbeteringen	Hoeveel tijdwinst levert het de automobilist op tussen R. Kochplein en Gandhiplein? Weegt dat op tegen de nadelen hierboven genoemd?
Antwoord gemeente	10

Reactienummer 17	
Cijfer Vkv	
Goed aan Vkv	Wij begrijpen naar aanleiding van de inloopbijeenkomst van 26/11 j.l. dat het verkooppunt kan blijven bestaan aan het NRU230 tra- cee
Niet goed aan Vkv	Er kleven nogal wat bezwaren aan het ontwerp, inrit-uitrit en zichtbaarheid.Hier zullen we in januari met het projectteam NRU over van gedachten wisselen.
Verbeteringen	
Antwoord gemeente	13

Reactienummer 18	
Cijfer Vkv	
Goed aan Vkv	ik heb hier een bedrijf ik word bevoorrad dus wil ik dat er een vrachtwagen bij mijn bedrijf kan lossen en laden. en dat hij nietachter uit naar het tuincentrum moet rijden.En ik wil niet tegen een muur van 5meter kijken.en wat doen we met de waarde verminering van ons huis .

Niet goed aan Vkv	
Verbeteringen	ja ondergronds en een ontsluiting er bij.
Antwoord gemeente	Waardevermindering van het huis. Bij het vaststellen van dit bestemmingsplan maakt de gemeenteraad de afweging tussen het belang van de bewoners aan het tracé en het algemeen belang dat gediend is bij een goede verbinding . Als het besluit van de gemeenteraad tot gevolg heeft dat de waarde van de woningen door komst van het tracé in waarde dalen, zodat reclamant schade leidt, dan kan reclamant het college van burgemeester en wethouders verzoeken om een tegemoetkoming in de schade ("planschade") te betalen. 1, 7

Reactienummer 19

Cijfer Vkv	8
Goed aan Vkv	Nieuwe hollandsche waterlinie is iets om trots op te zijn. De tunnel bij ghandiplein zorgt voor behoud van deze waterlinie en deze wordt nog beter geïntregeerd in zijn omgeving.
Niet goed aan Vkv	Jammer dat niet overal tunnel aangebracht kan worden.
Verbeteringen	Niet direct. Wel verwacht ik dat franciscusdreef nog drukker gaat worden. Daar is nu een natuurlijk geluidswal aanwezig die in de loop der jaren flink is verzakt. Is het mogelijk om deze weer op te hogen, met bv de grond die afgegraven moet worden.
Antwoord gemeente	13

Reactienummer 20

Cijfer Vkv	7
Goed aan Vkv	Verkeerskundig 2x2 80km/h zal het verkeersaanbod enigszins temperen; inpassing een aardige poging
Niet goed aan Vkv	Robuustheid, geen scheiding doorgaand en bestemmingsverkeer
Verbeteringen	Volledige ondertunneling met bovengronds een stadsboulevard voor regionaal verkeer, financieel haalbaar door andere berekeningskaders te hanteren (levensduur project, pps constructie)
Antwoord gemeente	1,14

Reactienummer 21	
Cijfer Vkv	7
Goed aan Vkv	Dat een van de varianten van optie 2 is gekozen. Deze is duidelijk beter als 1
Niet goed aan Vkv	Ik ben sterk van mening dat ook het Henri Dunant plein verdiept moet worden aangelegd. Daarnaast is het essentieel dat er een fietsbrug/tunnel komt waar nu de Moldaureef op de NRU uitkomt. Dit om het achterliggende recreatiegebied goed ontsloten te houden en te voorkomen dat de NRU een grote fysieke barrière wordt. persoonlijk vind ik dit laatste nog belangrijker dan de verdiepte aanleg van het Henri Dunant plein.
Verbeteringen	Ik vraag me af of de weg zoveel meer ruimte moet innemen als nu is ingetekend! Zeker omdat de weg toch al 2x2 banen is en een 80 km weg wordt (t.o.v. 70 nu) dus dat er nauwelijks sneller gereden gaat worden.
Antwoord gemeente	Voor wegen met een maximum snelheid van 80 km/uur zijn andere ontwerprichtlijnen en andere (veiligheids)eisen van toepassing. Dit betekent (helaas) een groter ruimtebeslag dan de weg in de huidige situatie heeft. 1b

Reactienummer 22	
Cijfer Vkv	6
Goed aan Vkv	Stil asfalt. Verdiepte ligging van 1 van de pleinen. Geen verplaatsing richting het groene Noorderpark, waardoor de stad niet verder uitgebreid wordt.
Niet goed aan Vkv	Niet verdiepte ligging van enkele pleinen! De verhoogde gedeelten geven een erg onveilig gevoel en zijn vaak vieze en ongezellige plekken. Het geeft een slecht beeld van je stad. Utrecht is een gezellige stad, maar iedereen die deze onuitnodigende entree ziet gaat vol gas geven.
Verbeteringen	Alles verdiept aanleggen. Dan kost het maar wat meer. Er kan vast nog wel ergens wat bespaart worden.
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 23	
Cijfer Vkv	3

Goed aan Vkv	aanbrengen van geluidsmuren/wanden, wat namelijk bij huidige situatie al gedaan had moeten worden. uit ervaring beschouw ik het geen ramp af en toe te moeten stilstaan of om korte tijd in een file te staan zoals de situatie nu is alleen in spitsuren.
Niet goed aan Vkv	elk plan dat de bedoeling heeft een snellere doorstroming te realiseren trekt extra verkeer aan (ik hoef niet meer langs de zuidelijke ringweg te gaan o.a. uit A'dam komend), wat tot gevolg zal hebben dat de weg opnieuw "dichtslibt". groot beslag op omliggende terrein als rotondes vervangen worden door ongelijkvloerse rijbanen en om te zorgen dat automobilisten er ook weer op- en afkunnen via 2-baans luswegen!
Verbeteringen	breng enkele doorstroom-verbeteringen aan bij rotonde Tuincentrum Overvecht en laat eerste stoplichten bij op/afrit na rotonde Tuincentrum in westelijke richting naar/vanuit Overvecht, vervallen. Verkeer kan naar Overvecht via 2de rotonde en even ten oosten van rotonde Tuincentrum, bestaande af/oprit naar Overvecht. Geluidsschermen aanbrengen langs de bestaande wegen! Kosten? 15 % van voorkeursplan.
Antwoord gemeente	Helaas zal deze uitvoering onvoldoende oplossend vermogen hebben voor de doorstroming van het verkeer. 14

Reactienummer 24	
Cijfer Vkv	2
Goed aan Vkv	De verdieping van het Ghandiplein, aquaduct, stilste asfalt, behoud Gageldijk, ruimte voor fietspad en bomen. Het landschap wordt hierdoor zo min mogelijk aangetast.
Niet goed aan Vkv	De weg dient zoveel mogelijk verdiept aangelegd te worden. De verhoging van Henri Dunant en Robert Kochplein is een cruciale fout en na uitvoering een onomkeerbare feit.
Verbeteringen	Wij (mijn vrouw en ik) doen een dringend beroep op de gemeente Utrecht om middelen te vinden om minimaal ook het Henri Dunant en Robert Kochplein verdiept aan te leggen. U begaat absoluut een onomkeerbare historische vergissing. Reden: <ul style="list-style-type: none"> - minder nadelig Milieu effect op (brede) omgeving zoals Noorderpark, Blauwkapel en Groenekan. - verdiepte ligging is landschappelijk beter. - verdiepte ligging heeft is landschappelijk een mooiere uitstraling. - veiligheid fietsers en wandelaars wordt beter. Geen viaducten met onveilige grote kale ruimten. - bewoners van Overvecht en Gageldijk aan weg kijken niet tegen lelijke obstakels aan.
Antwoord gemeente	1, 8

Reactienummer 25	
Cijfer Vkv	1
Goed aan Vkv	<p>Helemaal niets in geen van de voorgaande bijeenkomsten (inpassingsateliers) is deze variant naar voren gekomen als voorkeur en ik begrijp dan ook niet dat u dit als uitkomst van onze bijeenkomsten presenteert dit versterkt dan ook bepaalt niet het vertrouwen dat onze argumenten meegewogen zullen worden in uw keuze bovendien vind ik de hele argumentatie van zichtlijnen en uitzicht op het fort om het Ghandi plein te verdiepen absolute onzin te meer omdat het uitzicht voor de bewoners wordt geblokkeerd door de vele bomen en ander groen langs de weg en de enige argumenten die voor de bewoners tellen zijn overlast door herrie en vervuiling van het drukke verkeer aangezien daar minder mensen dichtbij wonen dan bij de andere pleinen en er geen huizen zijn die direct op het Ghandi plein uitkijken zullen de meer kosten van een aquaduct daarom weg gegoooid geld zijn en zou een verhoging van de NRU daar prima voldoen en stukken goedkoper zijn en de kloofvaart kan er onbelemmerd onderdoor het is mijns inziens veel zinniger om het Kochplein en Dunantplein te verdiepen omdat daar het meeste overlast te verwachten is van het verkeer voor de omwonenden en de meerkosten van verdiepen daar dus het meeste rendement zal opleveren</p>
Niet goed aan Vkv	<p>Alles en met name de hoge bruggen voor het langzaam verkeer naar het Noorderpark zijn in de winter met sneeuw en ijs niet te nemen om van de ontsierende lange op en afritten (dijken) nog maar te zwijgen daarom moeten deze overgangen op maaiveldniveau blijven voor een makkelijke oversteek met name voor bejaarden en moeders met kleine kinderen de NRU moet dan ook als geheel verdiept aangelegd worden om de minste overlast te bezorgen</p>
Verbeteringen	<p>De enige en beste oplossing is een totale verdieping van het gehele tracé zoals op alle voorgaande (inpassingsateliers) en in de laatste bijeenkomst ook door menigeen beargumenteerd is de geluidsoverlast is hierdoor het minste en de isolatie van de 10 hoog flats is zeer waarschijnlijk niet nodig en de zichtlijn lobby krijgt ook zijn zin ;) kortom (bijna) iedereen in Overvecht zal blij zijn met deze oplossing als de wethouder (als onze volksvertegenwoordiger) in plaats van een weigerachtige houding dit met passie zou verdedigen en de boer opgaan bij provincie en regering zou er misschien nog geld voor te vinden zijn ook ik zou zeggen niet geschoten is altijd mis en met de passieve houding van er is nu eenmaal geen geld komen we nergens en zitten we dadelijk opgescheept met een weg die veel heeft gekost en waar niemand in Overvecht blij mee is en nog jaren van ergernis en hinder zal opleveren</p>
Antwoord gemeente	2, 5, 1, 3

Reactienummer 26	
Cijfer Vkv	6
Goed aan Vkv	Verdiept Ghandiplein.

Niet goed aan Vkv	Verhoogd Robert Kochplein en verhoogd Henri Dunantplein. Door wisseling van verdiept, maaiveld, verhoogd, maaiveld, verhoogd naar A27 ontstaan er bij grotere verkeersintensiteit te veel snelheidswisselingen wat filevorm tot gevolg heeft en verhoging geluid en uitstoot. Zie de situatie A28 vanaf De Uithof naar Amersfoort. in de ochtend en avondspits is er intensief verkeer vanaf het Ghandi-plein naar de Franciscusdreef en industrieterrein Nieuw Overvecht. Een (turbo)rotonde zonder verkeerslichten zal hier niet op berekend zijn. Oversteken van voetgangers/fietsers naar Gageldijk zal bemoeilijkt worden.
Verbeteringen	
Antwoord gemeente	Door het hanteren van zeer soepele overgangsbogen conform de richtlijnen van het CROW zullen de genoemde ritmestoringen minimaal zijn. 1, 9

Reactienummer 27

Cijfer Vkv	9
Goed aan Vkv	Er is met elke weggebruiker rekening gehouden. En het wordt een stuk veiliger oversteken in beide richtingen.
Niet goed aan Vkv	Heb ik nog geen idee van. Als het maar geen dijk wordt.
Verbeteringen	Betere doorstroming geeft ook minder vervuiling en een beter leefmilieu.
Antwoord gemeente	

Reactienummer 28

Cijfer Vkv	1
Goed aan Vkv	Dat er tenminste 1 verdiepte kruising is
Niet goed aan Vkv	dat er 2 verhoogde kruispunten zijn
Verbeteringen	Alle 3 de kruispunten verlaagd, zoals dit tijdens de ateliers door de bewoners is aangegeven als meest wenselijke oplossing.
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 29	
Cijfer Vkv	5
Goed aan Vkv	De verdiepte ligging bij het Ghandiplein.
Niet goed aan Vkv	Om de overlast beperkt te houden zou de hele NRU verdiept aangelegd moeten worden. Dat is blijkbaar onbetaalbaar, maar in ieder geval zouden we ernaar moeten streven om alle kruispunten verdiept aan te leggen. Ook heb ik mijn twijfels bij de fietsoversteken die gepland staan. Daarvoor moet fors geklommen worden, iets wat voor ouderen moeilijk is. De verplaatsing van de as van de weg naar Overvecht: dat moeten we zien te voorkomen, het is onnodig.
Verbeteringen	De verplaatsing van de as van de weg naar Overvecht: dat moeten we zien te voorkomen, het is onnodig. Houd de as van de NRU op de plaats waar de NRU nu ligt. Maak desnoods de middenberm fors smaller. Het argument dat het een groene weg zou moeten zijn is niet terzake: wegen zijn nooit 'groen'. Houd de afstand tot het dichtbevolkte Overvecht zo groot mogelijk.
Antwoord gemeente	De vormgeving van de weg en de kruisingen zal in de volgende fase verder uitgewerkt worden. Daarbij zal ook specifiek gekeken worden naar de maat van de middenberm. Het groene beeld van de weg blijft daarbij wel het uitgangspunt. De brede middenberm is nodig om hier bomen op een 'losse wijze' te kunnen plaatsen. In de volgende fase zullen het profiel van de weg en dus ook de middenberm opnieuw onderzoeken. Het effect van een bredere middenberm op de leefbaarheid (lucht en geluid) is beperkt (zie keuzedocument bijlage Geluid en lucht), maar nemen we zeker mee. 4, 5, 1

Reactienummer 30	
Cijfer Vkv	4
Goed aan Vkv	Het is in ieder geval niet de variant die over de hele lengte verhoogd is. Dat de voorkeursvariant verlaagd is bij het Gandhiplein/Klopvaart vind ik dan ook goed
Niet goed aan Vkv	Jammer dat niet ook het Henri Dunantplein verdiept wordt aangelegd. Er wordt in hoffdstuk 6 gesteld dat dit "nadrukkelijk de wens" is, maar het wordt nergens concreet gemaakt en daarmee is het een loze wens. Twee verhoogde kruisingen is niet gunstig voor Overvecht.
Verbeteringen	Nog mooier zou het zijn als het hele traject verdiept zou worden aangelegd, of toch minimaal alle kruisingen. Dit met het oog op de leefbaarheid van de wijk als de relatie met het Noorderpark.
Antwoord gemeente	1 , 1b

Reactienummer 31	
Cijfer Vkv	3
Goed aan Vkv	
Niet goed aan Vkv	
Verbeteringen	Drie verlaagde kruisingen !!!
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 32	
Cijfer Vkv	2
Goed aan Vkv	Alleen de verlaging van de complete NRU beschouw ik als een oplossing.
Niet goed aan Vkv	Het verlagen van 1 van de delen van de NRU leidt niet tot een betere doorstroming of een mooier geheel.
Verbeteringen	Het moet ten goede komen van de wijk/wijken. Ook zal de verlaging mooier zijn in relatie tot het noorderpark
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 33	
Cijfer Vkv	2
Goed aan Vkv	de verlaagde ligging van de NRU ter hoogte van de Klopvaart.
Niet goed aan Vkv	Ik ben niet tevreden dat slechts één kruising verdiept wordt aangelegd. Daarnaast vind ik twee verhoogde kruisingen slecht voor de wijk.
Verbeteringen	Ik vind het van belang voor de leefbaarheid van de wijk en voor de relatie met het Noorderpark dat alle kruispunten verlaagd worden aangebracht.
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 34	
Cijfer Vkv	1
Goed aan Vkv	Het enige correcte ten opzicht van wat unaniem door de bewoners is aangegeven is de verlaagde ligging van de NRU ter hoogte van de Klopvaart.
Niet goed aan Vkv	Het plan is NIET conform het unaniem gestemde voorstel waarin met verlaagde kruispunten gewerkt zou worden. Los daarvan wordt er nog steeds geen rekening gehouden met de hoogbouw. Zowel de normen voor vervuiling en geluidsoverlast zijn niet nader gecontroleerd zo bleek op 26 november. En de mogelijkheden om over te steken naar het Noorderpark is te beperkt.
Verbeteringen	De verlaagde kruispunten zijn nodig om een goede verbinding te hebben met het Noorderpark, dit is ook noodzakelijk voor de ouders. Een flyover is niet te overbruggen en doet afbreuk aan de wijk Daarnaast moeten er meer oversteekpunten komen. Ter hoogte van de Atlasdreef in het verlengde van de brug, wordt door bewoners over de weg gerend om niet eindeloos te hoeven omlopen. Het gehele CU2030 project loopt al meer dan 2 keer uit budget, dan kan ook wel een potje in Europa/Rijksoverheid gevonden worden om dit te financieren.
Antwoord gemeente	Voor de hoogbouw zal door bronmaatregelen de geluidstoename beperkt worden, maar niet weggenomen, en zouden aanvullend maatregelen aan de woningen getroffen kunnen worden. Of dit gebeurt en welke maatregelen dat zijn zal in de volgende fase worden onderzocht. Er zijn oversteekmogelijkheden bij de pleinen en op drie plekken daartussen door middel van fietsbruggen. Ter hoogte van de Atlasdreef is geen oversteek gepland, maar wel op beperkte afstand in het verlengde van de Moldaudreef en bij het Kochplein.

Reactienummer 35	
Cijfer Vkv	2
Goed aan Vkv	Dat zowaar 1 van de aangegeven verlaagde kruispunten toch nog gerealiseerd mag worden! Tjonge.
Niet goed aan Vkv	Alle deelnemers aan de participatie hadden hebben unaniem aangegeve dat alle kruispunten verlaagd dienen te worden. Op 26 november werd de variant gepresenteerd die volgens u uit de participatie naar voren was gekomen. Niet dus! Er is slechts 1 verlaagd kruispunt. We hoeven niet weer een "prachtwijk" te worden; 2 verhoogde kruispunten doen afbreuk aan de wijk (kij k maar naar Nieuwegein). Er wordt weer geen rekening gehouden met oudere bewoners, geen rekening met de hoogbouw (milieu, oversteekpunten en overlast).

Verbeteringen	Terug naar het oorspronkelijke plan. Leefbaarheid en een goede aansluiting met het noorderpark zijn belangrijk. Daarnaast moet er een betere uitwerking komen tbv de hoogbouw. En een extra oversteekpunt ter hoogte van de brug bij de Atlasdreef. Er wordt alleen rekening gehouden met fietsers, niet met voetgangers! Als het Rijk zo graag deze aansluiting wil, betaalt ze ook maar meer mee aan dit grapje. Nu graag een goed uitgewerkt plan dat ook waardevol is voor de omgeving.
Antwoord gemeente	Voor de hoogbouw zal door bronmaatregelen de geluidstoename beperkt worden, maar niet weggenomen, en zouden aanvullend maatregelen aan de woningen getroffen kunnen worden. Of dit gebeurt en welke maatregelen dat zijn zal in de volgende fase worden onderzocht. Er is een nieuwe fietsoversteek gepland in het verlengde van de Moldaudreef. Er zijn twee langzaam verkeers-verbindingen in de omgeving van de Atlasdreef opgenomen; één bij het Kochplein en één in het verlengde van de Moldaudreef.

Reactienummer 36	
Cijfer Vkv	1
Goed aan Vkv	
Niet goed aan Vkv	
Verbeteringen	
Antwoord gemeente	1, 3, 5

Reactienummer 37	
Cijfer Vkv	1
Goed aan Vkv	
Niet goed aan Vkv	
Verbeteringen	
Antwoord gemeente	

Reactienummer 38	
Cijfer Vkv	1
Goed aan Vkv	ben tegen.
Niet goed aan Vkv	Ik heb en krijg geen garantie dat de geluidshinder afneemt. Bereikbaarheid Noorderpark is voor ouderen niet te doen omdat de bruggen een te steile helling hebben. Hierdoor wordt een bevolkingsgroep de mogelijkheid om te genieten van het park ontnomen.
Verbeteringen	Ja, het hele traject ondertunnelen is de enige manier. De wijk loopt dan mooier over naar het Noorderpark, de herrie is weg en Utrecht laat zien dat ze het lef hebben de mooiste en gezondste oplossing te kiezen en geen 2e rangs keuze maakt en... voor bewoners en milieu kiest! p.s. niet weggelassen maar serieus over denken.
Antwoord gemeente	5, 1

Reactienummer 39	
Cijfer Vkv	2
Goed aan Vkv	De verdiepte kruising koopvaart
Niet goed aan Vkv	De bovengrondse kruisingen op de NRU de leefbaarheid van zowel de bewoners van Overvecht als voor het Noorderpark wordt zwaar aangetast door deze variant
Verbeteringen	
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 40	
Cijfer Vkv	5
Goed aan Vkv	Aanleg fietspad Sjanghaidreef – Gageldijk (fietsviaduct de Gagel). De aanleg/realisatie van dit fietspad is niet opgenomen in de herinrichting van de NRU. Momenteel is de afstand vanaf de Sjanghaidreef tot de overgang op het Ghandiplein rond de 650 meter. Voor een fietser een te verwaarlozen afstand. De datum van de bestektekening staat op 07.03.2012 met nummer 402.30833. OOR.021.002, versie C.

Niet goed aan Vkv	
Verbeteringen	
Antwoord gemeente	Het fietsviaduct de Gagel is wel opgenomen in de verschillende varianten van de NRU. De afstand tot het Gandhplein en de Klopvaart zijn niet heel groot, maar er zijn meer argumenten om hier goede verbindingen te maken. De Klopvaart is een belangrijke landschap- pelijke, cultuurhistorische en ecologische verbinding.

Reactienummer 41	
Cijfer Vkv	5
Goed aan Vkv	De realisatie van het afsluiten van de Moldaudreef richting de A. Schweitzerdreef voor het auto verkeer en het inrichten hiervan voor fietser is niet haalbaar. Dit omdat: Afstand kruispunt Moldaudreef – Oderdreef/Wolgdreef naar de stoplichten aan de Albert Schweitzerdreef is 220 meter. Stijgingspercentage wordt veel te hoog als je bij de stoplichten op een hoogte moet zijn van zes meter. Het verkeer wat nu dagelijks staat te wachten voor de stoplichten (of het nu spits is of niet, druk is het er altijd) zal zich een andere weg zoeken richting de A27 of de Zuilense Ring. In geval van de A27 zal men dan rijden via Overkapel over de Wolgdreef- Darwindreef. Naar de Zuilense Ring zal men een uitweg zoeken via de Moldaudreef, Neckardreef, Theemsdreef, Humberdreef om vervolgens via de Einsteindreef weer aan te sluiten op de NRU. Of je naar de A27 of de Zuilense ring gaat, dit wordt in ieder geval een te grootte auto-belasting voor de hierboven beschreven dreven. Daar zijn deze nooit op ingericht.
Niet goed aan Vkv	
Verbeteringen	
Antwoord gemeente	De inpassing van de aanlandingen is in deze fase globaal ingetekend. In de volgende fase zal dit verder worden onderzocht en uitgewerkt. Daarbij zal ontworpen worden volgens de richtlijnen en rekening gehouden worden met het maximale hellingspercentage. 10, 5

Reactienummer 42	
Cijfer Vkv	2
Goed aan Vkv	Alleen de verlaagde ligging van de NRU ter hoogte van de Klopvaart doet voor mij absoluut onvoldoende recht aan de leefbaarheid van alle bewoners, werkbaarheid van alle bedrijven en andere participanten van Overvecht.

Niet goed aan Vkv	Slechts één verdiepte kruising is voor mij om bovengenoemde reden onaanvaardbaar! De combinatie van slechts één verdiepte kruising en twee verhoogde kruisingen is bijzonder slecht op korte en lange termijn omdat het erg onpraktisch is voor de wijk en het schaadt bovendien het imago van de wijk. ROMMELIG GEKNUTSEL!!
Verbeteringen	Waarom een korte-termijn oplossing die altijd op lange termijn niet alleen duurder is maar ook voor bewoners en bestuurders en andere betrokkenen voortdurend onnodig veel ellende en steeds weer opnieuw over en weer overlegenergie blijft vragen en heilloze procedures kost. Daarom getuigt het van visie en wijsheid en ook kwalitatieve bekwaamheid en lef om nu geen halve maatregelen te nemen in het belang van de leefbaarheid van de wijk ook op lange termijn én voor de relatie met het Noorderpark dat ALLE KRUIS-PUNTEN namelijk het GANDHIPEIN, HENRI DUNANTPLEIN en ROBERT KOCHPLEIN verlaagd worden aangebracht.
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 43

Cijfer Vkv	3
Goed aan Vkv	Het idee van verlaagde kruispunten, een 'bak'.
Niet goed aan Vkv	Dat het maar ten dele een niet-verlaagde weg is. Waarom moeilijk doen met hoogteverschillen en meer geluidsoverlast?
Verbeteringen	Simpel: het gehele hoofd-trace verlagen/in een 'bak' aanbrengen!!
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 44

Cijfer Vkv	2
Goed aan Vkv	Ik vind niet dat er een voorkeursvariant is voor het kochplein. Niemand wil deze variant. Dit is de slechts denkbare variant. Ik heb een 2 gegeven omdat de weg nog dichterbij het fort kon komen maar eigenlijk is er niet op 1 aspect rekening gehouden met bewoners.
Niet goed aan Vkv	Sowieso de manier hoe er geluisterd wordt naar bewoners. Er hadden op tal van punten maatregelen genomen kunnen worden om de overlast binnen beperken te houden. Deze variant zorgt op alle punten voor de meeste problemen..meeste geluid, meeste fijnstof en meest ontsierlijk voor de buurt. Stuitend om het eufemistisch over een voorkeursvariant te hebben.
Verbeteringen	Verdiept aanleggen kan. Wat ook kan is later aanleggen tot er meer mogelijkheden zijn.
Antwoord gemeente	3, 1

Reactienummer 45	
Cijfer Vkv	4
Goed aan Vkv	dat het Gandhiplein verdiept wordt aangelegd
Niet goed aan Vkv	Dat de overige pleinen en de hele weg niet verdiept worden aangelegd
Verbeteringen	Ja, helemaal in het landschap laten wegzinken
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 46	
Cijfer Vkv	2
Goed aan Vkv	Niets, het is de slechtste optie volgens mij.
Niet goed aan Vkv	Er zal veel meer geluidsoverlast zijn (Kom van Kabaal). Door hogere ligging kan fijnstof verder 'dwarrelen'. - Er komt een visuele en fysieke scheiding tussen het fort en het Noorderpark. - Bewoners zijn onvoldoende gehoord in het besluitvormingsproces, hoewel ze wel betrokken en beschikbaar waren.
Verbeteringen	Niet verhogen maar verdiepen!
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 47	
Cijfer Vkv	6
Goed aan Vkv	De verdiepte ligging van het Gandhiplein; het zichtbaar verbinden van de Klopvaart; de beide fietsverbindingen met het Noorderpark
Niet goed aan Vkv	De twee verhoogde verkeerspleinen; de kans dat een punt van het Sjanghaipark moet wijken (ter hoogte van begin Sjangfhaidreef); dat het wegtracée 5 meter dichterbij de huizen komt te liggen

Verbeteringen	Tracee ter hoogte van Sjanghaipark wat van de huizen afleggen en indien nodig wat versmallen ten koste van de middenberm; in ieder geval het Dunantplein verdiepen en het wegtracee vanaf Gandhiplein verdiepen, zodat een zo groot mogelijk deel van de wijk minder last heeft van de weg (fijnstof!!) en het Noorderpark beter bereikbaar wordt, ook voor oudere mensen (geen grote helling op de brug)
Antwoord gemeente	De vormgeving van de weg en de kruisingen zal in de volgende fase verder uitgewerkt worden. Daarbij zal ook specifiek gekeken worden naar de maat van de middenberm. 1, 4, 13, 5

Reactienummer 48

Cijfer Vkv	1
Goed aan Vkv	niets. de gemeente denkt dat de bewoners dom zijn
Niet goed aan Vkv	veel te veel lawaai en roetstof
Verbeteringen	herstel van de variant zoals die door de bewoners is voorgesteld
Antwoord gemeente	1, 3

Reactienummer 49

Cijfer Vkv	4
Goed aan Vkv	Dat het verdiepte deel toevallig bij mij in de buurt ligt
Niet goed aan Vkv	Dat de andere kruisingen niet verdiept worden
Verbeteringen	Verdieping van grotere delen van de NRU
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 50

Cijfer Vkv	
Goed aan Vkv	Geen van alle zie brief van Jasper Fastl, voorzitter Wijkraad Overvecht. Ik steun zijn voorstel van harte.

Niet goed aan Vkv	
Verbeteringen	
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 51	
Cijfer Vkv	
Goed aan Vkv	Geen van alle zie brief van Jasper Fastl, voorzitter Wijkraad Overvecht. Zijn voorstel doet het meest recht aan alle gebruikers en bewoners
Niet goed aan Vkv	
Verbeteringen	
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 52	
Cijfer Vkv	2
Goed aan Vkv	de verdieping van het Ghandiplein, aquaduct, stilste asfalt, behoud Gageldijk, ruimte voor fietspad en bomen.
Niet goed aan Vkv	De weg dient zoveel mogelijk verdiept aangelegd te worden. De verhoging van Henri Dunant en Robert Kochplein is een cruciale fout.
Verbeteringen	Wij doen een dringend beroep op de gemeente Utrecht om middelen te vinden om minimaal ook het Henri Dunant en Robert Kochplein verdiept aan te leggen. U begaat een onomkeerbare historische vergissing. Reden: minder nadelig Milieu effect op (brede) omgeving (bij MER ook de effecten op brede omgeving. Noorderpark, Blauwkapel en Groenekan meenemen.
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 53	
Cijfer Vkv	2
Goed aan Vkv	Ik vind de verlaagde ligging van de NRU ter hoogte van de Klopvaart goed

Niet goed aan Vkv	Ik vind de twee verhoogde kruisingen slecht voor de wijk. Dit is heel slecht voor de bereikbaarheid van het Noorderpark, dat juist zo prachtig is geworden. Zonde als daar niet veel gebruik van gemaakt wordt! Bovendien is Overvecht een wijk die niet tegen een viaduct met geluidsschermen zou hoeven aankijken. We willen Overvecht toch juist aantrekkelijker maken??
Verbeteringen	JA. Alle drie de kruispunten moeten verlaagd aangebracht worden. Dit verbetert de leefbaarheid in Overvecht enorm: ten eerste omdat Overvechters dan het Noorderpark als goed bereikbaar recreatiegebied heeft en ten tweede omdat het NRU-gebied zelf er zoveel mooier bij komt te liggen! Wat zou het goed voor de wijk zijn als deze aantrekkelijk wordt voor iedereen!
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 54	
Cijfer Vkv	1
Goed aan Vkv	een verdiept plein is altijd beter, maar het is het verkeerde plein.
Niet goed aan Vkv	<p>Dit is niet de variant die de meeste participanten tijdens de sessies wilden. Hier is onrecht gedaan aan het participatieproject. Deze voorkeursvariant is sterk tegen de wil van de meerderheid er doorheen gejaast op het laatste moment. participanten voelen zich flink genomen. Onbegrijpelijk dat de projectleider voor dit resultaat wil staan.</p> <p>Het verdiepte Ghandiplein geeft voordeel voor minder omwonenden.</p> <p>Met het omhoogbrengen van het Kochplein wordt een groot deel van Overvecht Noord, Fort Blauwkapel en Groenekan de dupe. Zowel landschappelijk als cultuur-historisch een absolute misstap. Door het Kochplein niet te verdiepen ontstaat voor dit deel grotere geluidsoverlast en fijnstofvervuiling, zeker in combinatie met de maatregelen om de Moldaudreef af te sluiten, zal er een grotere verkeersintensiteit op de DarwinDreef plaatsvinden. De verkeersstromen zullen in de wijk toenemen. Met de maatregelen van de verbreding van de A27 en het verhoogde spoor, ligt Fort Blauwkapel in een kom van kabaal en vuil. Al deze factoren in overweging genomen, had het Kochplein verdiept moeten worden. Overigens alledrie de pleinen verdiepen had de ambitie moeten zijn. De collectieve verontwaardiging en teleurstelling van de actieve bewoners in het participatietraject zou aanleiding moeten zijn tot een heroverweging, want dit kun je de bewoners niet aan doen.</p> <p>Ik schaam mij dat mijn naam als lid van de ateliers genoemd staat bij dit uiteindelijke slechte resultaat.</p>
Verbeteringen	Ja, verdieping Ghandiplein laten vallen ten gunste van het Kochplein of gaan voor verdieping van alledrie de pleinen.
Antwoord gemeente	3, 2, 10, 1c

Reactienummer 55	
Cijfer Vkv	1
Goed aan Vkv	Niets
Niet goed aan Vkv	Niet goed is dat dit niet de voorkeursvariant is die de meerderheid van de deelnemers in het participatietraject wilden. Er is sterk de voorkeur uitgesproken om het Kochplein te verdiepen. Eigenlijk zouden de drie pleinen omlaag moeten. Jammer dat het verkeerde plein verdiept gaat worden. het was beter geweest om het Kochplein te verdiepen. Hier zouden meer bewoners bij gebaat kunnen zijn.
Verbetering	Ja, aangeuld met een verdieping van het Dunantplein en het Kochplein
Antwoord gemeente	3, 2, 1

Reactienummer 56	
Cijfer Vkv	1
Goed aan Vkv	Niets, gevolg van misleiding in het participatietraject. niet_goed_aan_voorkeursvariant: Het is de variant die niet de voorkeur had van de deelnemers van het participatietraject! Geld is uiteindelijk de bepalende factor geweest + het dominant doordrukken van de variant van het bureau van de Hollandse Waterlinie. Vanaf het begin is duidelijk geweest dat de projectleiding de oren heeft laten hangen naar de inzet van dit kantoor. In de uiteindelijke afweging in het participatietraject zijn er bewust stappen overgeslagen om de voorkeur van de bewoners buiten spel te zetten
Niet goed aan Vkv	Het is de variant die niet de voorkeur had van de deelnemers van het participatietraject! Geld is uiteindelijk de bepalende factor geweest + het dominant doordrukken van de variant van het bureau van de Hollandse Waterlinie. Vanaf het begin is duidelijk geweest dat de projectleiding de oren heeft laten hangen naar de inzet van dit kantoor. In de uiteindelijke afweging in het participatietraject zijn er bewust stappen overgeslagen om de voorkeur van de bewoners buiten spel te zetten
Verbetering	De afwegingen opnieuw te doen en hierbij de inzet van de deelnemers serieus nemen!!! M.i. betekent dit dat de keus op een ander plein komt te vallen of op alledrie de pleinen.

Antwoord gemeente	3, 2, 1
-------------------	---------

Reactienummer 57	
Cijfer Vkv	1
Goed aan Vkv	Niets
Niet goed aan Vkv	ontevreden over het besluitvormingsproces, omdat de keuze valt op de variant die niemand wil. - geluidsoverlast zal toenemen, FortBlauwkapel wordt een Kom van Kabaal; - fijnstof kan meer afstand overbruggen door hoge ligging; - visuele & fysieke scheiding tussen het Fort en het Noorderpark;
Verbetering	deze variant niet uitvoeren tot er voldoende budget is voor verdieping Robert Koch plein; - deze variant aanpassen met verdieping Robert Koch plein.
Antwoord gemeente	3 , 1c, 1

Reactienummer 58	
Cijfer Vkv	1
Goed aan Vkv	Niets
Niet goed aan Vkv	ontevreden over het besluitvormingsproces, omdat de keuze valt op de variant die niemand wil.
Verbetering	deze variant niet uitvoeren tot er voldoende budget is voor verdieping Robert Koch plein
Antwoord gemeente	3, 1c

Reactienummer 59	
Cijfer Vkv	8

Goed aan Vkv	Een investering in de leefbaarheid en het milieu (geluidsoverdracht) lijkt in het begin hoog, maar heeft een hoog beleving rendement. Het getuigt van visie wanneer daarvoor wordt gekozen. Alle drie de kruispunten dus verdiept aanleggen!
Niet goed aan Vkv	Het is de best mogelijke. Minder autokilometers zou natuurlijk het allerbeste zijn. Maar daar in moeten we in de huidige omstandigheden realistisch zijn. Mogelijk dat in de toekomst de ernst van de milieuschade zodanig wordt gewaardeerd dat men reëel gaat denken over milieuschade en de doorberekening daarvan, waarna er een serieuzer wordt gekeken naar terugdringing van autoverkeer
Verbetering	Nee
Antwoord gemeente	12

Reactienummer 60

Cijfer Vkv	1
Goed aan Vkv	Ik zie als omwonende niets positief aan deze ontwikkeling.
Niet goed aan Vkv	Het woonplezier van mij en de kinderen zal het negatief beïnvloeden; zo'n grote muur; net nu we een prachtig groen speel/ren, recreatief park hebben zo vlak bij; dit zal een echte barriere vormen voor iedereen in de omgeving. Ik maak me erg zorgen over het extra geluid en uiteraard de vervuiling voor ons gezin. Ik ben ook ZEER verrast over het woordgebruik "voorkeurs variant"; klinkt alsof iedereen dit de beste oplossing vindt. Wie vindt dit de beste oplossing? Ik niet! Er is voor ons NIETS positiefs aan dit geheel; sterker zelfs ik denk dat dit ook voor Utrecht geen mooie en gezonde oplossing is. Ik denk dat dit met name voor een wijk als Overvecht ook zeer nadeling zal uitpakken.
Verbetering	Jazeker; wanneer het Robert Koch plein ook diep zal liggen, zal een ernome verbetering zijn; het groene gevoel zonder muur zoals nu, blijft dan behouden. Uiteraard heeft dit met kosten te maken, mijn voorstel zou zijn om dit uit te stellen en zodra er meer geld beschikbaar is, dit plan uit te voeren MET een verdiept Robert Koch plein
Antwoord gemeente	1c

Reactienummer 61

Cijfer Vkv	2
Goed aan Vkv	De verdiepte ligging weg en het water bij fort de Gagel lijkt het enige echt mooie te worden. Bomen in de middenberm is ook mooi

<p>Niet goed aan VkV</p>	<p>Overvecht verdient beter! Die kreet van de informatieavond is in mij blijven gonzen. Daar ben ik het volledig mee eens!</p> <p>Er is nu een voorkeursvariant gepresenteerd die een hele verkeerde naam heeft, want het is niemands, ik herhaal NIEMANDS VOORKEUR. Hooguit van 'iemands portemonnee'. Ik ben dan ook zeer ontevreden over het besluitvormingsproces, zeker in de laatste fase!, omdat niemand deze variant wil. Voor veel Overvechtbewoners (en zeker ook rondom het Kochplein) zal de geluidsoverlast én de hoeveelheid fijnstof toenemen. Fijnstof verspreid zich verder bij een hoge ligging, is onzichtbaar, maar is absoluut slecht voor je gezondheid (is bewezen). Overvechtbewoners verdienen beter!</p>
<p>Niet goed aan VkV</p>	<p>Fort Blauwkapel wordt bij een verhoogd Kochplein een soort 'Kom van Kabaal': eeuwig zonde. Voor heel veel bewoners rondom het verhoogde Dunantplein geldt ook: meer geluid, meer fijnstof, meer opgesloten, minder park. Maar ook deze bewoners (misschien wat minder mondig of minder goed op de hoogte van grootse ambtelijke plannen die hun leefomgeving raken) verdienen beter!</p> <p>Met de plannen die er nu liggen, maak je een onherstelbare scheiding tussen stad/wijk en het Noorderpark: fysiek en gevoelsmatig. Daar waar de afgelopen jaren juist zo op is ingezet. Houdt het verkeer laag/diep, zodat je bewoners verbindt met groen, natuur en buiten ipv met veel auto's en wegen die juist een barrière vormen. Ook al zijn er straks fietsbruggen (als die er echt gaan komen, (wat sneuvelt er als er niet genoeg geld blijkt te zijn?), in je beleving is het park straks verder weg dan ooit.</p> <p>Ik pleit voor het belang van de Overvechtbewoners wonend aan de NRU of dichtbij de NRU, zij verdienen een groen uitzicht, en niet de inzittenden van langsrazende automobilisten. Verdiepte wegen dus. Geen 2e Waterlinie-dijk.</p> <p>In de woonwijk ten zuiden van het Kochplein ontstaat waarschijnlijk verkeersoverlast. Verkeer kan straks niet meer weg via de Moldaudreef. Fietsbruggen geschikt voor handaangedreven rolstoelers? Over nagedacht, getest, gecheckt? Belangrijk!</p>

Verbetering	<p>Gezien alle ontevredenheid (die opvallend breed werd gedragen door veel en verschillende Overvechtbewoners!) over deze 'voorkeurs'variant) wil ik de gemeente nadrukkelijk verzoeken om deze variant niet uit te voeren.</p> <p>Wacht wat langer, of ga nog harder dan nu op zoek naar voldoende budget en zet in op de optimale variant: een verdiept Robert Kochplein en liefst óók het H. Dunantplein verdiept.</p> <p>Daar wordt iedereen blij van en pas dan kun je spreken van een VOORKEURSvariant.</p> <p>Overvecht verdient echt beter!Overvecht, overig Utrecht en Groenekan, verdient de OPTIMALE VARIANT met verdiepte wegen.</p> <p>Ik wens jullie - samen met ons als bewoners - heel veel succes daarmee!</p>
Antwoord gemeente	3, 1

Reactienummer 62	
Cijfer Vkv	
Goed aan Vkv	verdieping Ghandiplein, stilste asfalt, behoud Gageldijk, behoud fietspad en bomen, aquaduct
Niet goed aan Vkv	<p>De weg dient zoveel mogelijk verdiept te worden aangelegd. De verhoging van het Henri Dinantplein en het Robert Kochplein is een cruciale fout.</p> <p>verbeteringen: Wij doen een dringend beroep op de gemeente Utrecht om middelen te vinden om het Henri Dunantplein en het Robert Kochplein ook verdiept aan te leggen. U begaat een onomkeerbare historische vergissing.</p> <p>Reden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - minder nadelig milieueffect op de (brede) omgeving. (Bij MER ook de effecten op Noorderpark-Groenekan-Blauwkaple menemen) - verdiepte ligging is landschappelijk beter - veiligheid van fietsers en wandelaars wordt beter. Geen viaducten met onveilige ruimten. - bewoners aan de weg kijken niet tegen obstakels aan.
Verbetering	
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 63	
Cijfer Vkv	4
Goed aan Vkv	
Niet goed aan Vkv	
Verbetering	verbindingen onderdoor maken en niet bovenlangs.
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 64	
Cijfer Vkv	7
Goed aan Vkv	<p>(ik kan in het format hierboven niet kwijt dat dit een reactie namens het projectbureau Nieuwe Hollandse Waterlinie is. Bij deze.)</p> <p>Goed aan deze variant is dat de winst voor de NHW bij het Ghandiplein het grootst is. Hier liggen in onze ogen de meeste kansen voor het herstellen van oude waterlinielijnen. Door de Klopvaart op maaiveld over de NRU te trekken wordt de oorspronkelijke inundatiere relatie van de Vecht naar Noorderpark hersteld. Dit levert voordelen, zowel voor het begrip van de werking van de NHW, als voor de recreatieve routes de stad in en uit (zowel fiets als op termijn waterrecreatie).</p>
Goed aan Vkv	<p>Naast winst voor de NHW biedt deze variant ook grote mogelijkheden voor een herstelde stad-land relatie. Waar nu de NRU een harde grens vormt tussen stad en land, biedt deze optie kans om een landschappelijk scheg te herstellen. Die kans zit in principe op ieder kruispunt (dus zowel op optie 2a,b,en c) maar bij het Ghandiplein kan aan de scheg het meeste betekenis meegegeven worden.</p> <p>Tenslotte wat goed is aan deze variant (met name tov variant 1) is dat gekozen is en vastgehouden wordt aan het principe van een 'parkway'. De NRU heeft een unieke ligging vergeleken met vergelijkbare rondwegen bij andere steden. De weg ligt strak op de grens van stad naar land en laat dus beide zijden beleven. Bijna nergens is vanaf de rondweg het landschap zo goed te aanschouwen. Geluidschermen zullen de beleving van de parkway grotendeels teniet doen. De oplossing van de zgn. 'zonken' is dan ook een goede uitvinding!</p>

Niet goed aan Vkv	<p>Er is teveel gekeken naar de individuele knooppunten en niet naar de hele route. Nu de keuze is gemaakt dat er vanwege de kosten slechts 1 kruispunt verdiept aan te leggen is daarmee automatisch de keuze gevallen op de twee overige kruispunten op +1 te leggen. In onze ogen is er meer mogelijk. De variant half verdiept, met dus half verhoogd het langzaamverkeer eroverheen, is nooit in overweging genomen. De aanleg van een halfverdiept kruispunt levert een rustig wegbeeld op omdat minder gedaald en gestegen hoeft te worden. De tussenliggende wegdelen kunnen dan prima op maaiveld blijven liggen. Met name door het kruispunt bij het Dunantplein halfverdiept aan te leggen kan hier veel winst geboekt worden. Wat dat in de praktijk betekent (qua kosten en qua ruimtelijke kwaliteitswinst) moet natuurlijk nog uitgetekend worden, maar het is een gemiste kans dit helemaal niet te bekijken.</p> <p>In alle tracévarianten waar de NRU bij het Kochplein de hoogte ingaat (variant 1, 2a en 2b), staat bij het Kochplein een grondlichaam getekend. Het lijkt alsof de variant op poten hiermee automatisch vervalst. Ik weet niet of dat ook bedoeld is, maar wil in ieder geval nog pleiten voor het onderzoeken van een variant op poten. Deze variant op poten zal namelijk meer ruimte opleveren rondom Blauwkapel. De weg kan wat meer naar het noorden geschoven worden dan bij de variant met een grondlichaam, omdat onder een verhoogde liggen bijvoorbeeld wel geparkeerd kan worden (tuincentrum). Ook beidt een variant op poten meer mogelijkheden voor de beleving van het slagenlandschap vanuit de stad.</p>
Verbetering	<ul style="list-style-type: none"> _ Dunantplein half verdiept. Zie argumentatie hierboven. _ Weg bij het Kochplein op poten ipv op eengrondlichaam voor een transparantere weg met beter zicht en beleving van slagenlandschap. _ Kies voor overdimensionering van de overkapping bij het Ghandiplein. Dit zal op termijn verzilverd kunnen worden, zeker wanneer in fort de Gagel ook een nieuwe publieke _openbare functie komt. _ Let in de uitwerking van het ontwerp op de gewenste parkway uitstraling. Dit betekent bijvoorbeeld wat voor de middenberm en de zijbermen
Antwoord gemeente	13, zie voor antwoord gemeente ook hoofdstuk 4.

Reactienummer 65

Cijfer Vkv	1
Goed aan Vkv	Niets

Niet goed aan Vkv	<p>geluidsoverlast zal toenemen, FBK wordt een Kom van Kabaal;</p> <ul style="list-style-type: none"> - fijnstof kan meer afstand overbruggen door hoge ligging; - visuele & fysieke scheiding tussen het Fort en het Noorderpark; - ontevreden over het besluitvormingsproces, omdat de keuze valt op de variant die niemand wil. - Overvecht verdient beter !
Verbetering	<p>deze variant niet uitvoeren tot er voldoende budget is voor verdieping Robert Koch plein;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Advies: gebruik het geld dat is overgebleven nu Utrecht geen culturele hoofdstad wordt ! - deze variant aanpassen met verdieping Robert Koch plein.
Antwoord gemeente	3, 1c

Reactienummer 66	
Cijfer Vkv	2
Goed aan Vkv	<p>Het verdiepte Gandhiplein Bomen in de (midden)berm</p>
Niet goed aan Vkv	<p>Voorkeursvariant is een variant die eigenlijk niemand wil</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het verhoogde Henri Dunantplein - Het verhoogde Robert Kochplein - De verhoogde weg tussen Fort Blauwkapel en het Noorderpark - Toename geluid en fijnstof ter hoogte van verhoogde weg - Fort Blauwkapel krijgt nóg meer last van voorbijrazend (trein)verkeer - Het besluitvormingsproces - Verhoogd Robert Kochplein in combinatie met meer verkeer (door afsluiting Moldaudreef) is slechte keuze - Situatie bij Tuincentrum Overvecht onduidelijk - Overvecht verdient beter!
Verbetering	<p>Onder het motto 'beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald': deze variant niet uitvoeren</p> <ul style="list-style-type: none"> - NRU vanaf A27 zo snel mogelijk naar maaiveld en lager - Fietsbrug Anthoniedijk of fietsbrug Moldaudreef schrappen - Aanleg uitstellen tot de enige échte en breed gedragen voorkeursvariant haalbaar is: de Parkway-variant!

Antwoord gemeente	6, 1, 3, 10
-------------------	-------------

Reactienummer 67

Cijfer Vkv	2
Goed aan Vkv	voor de Johanneschool, waar ik werkzaam ben, is de voorkeursvariant niet gunstig. Wij willen als school apart blijven op de zelfde plek
Niet goed aan Vkv	alle kruispunten ondergronds is gunstiger (vanwege de lucht kwaliteit)
Verbetering	
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 68

Cijfer Vkv	4
Goed aan Vkv	Dat er uiteindelijk iets gaat gebeuren.
Niet goed aan Vkv	Het verschuiven van de Noordelijke Randweg met vijf meter naar de kant van Overvecht toe, is onacceptabel. Dit betekent dat van de groenstrook aan de zijde van overvecht niets meer overblijft terwijl er aan de zijde van de gageldijk al genoeg groen is en blijft.
Verbetering	Zorg er voor dat de gehele randweg in ieder geval verdiept kan worden aangelegd. Aan de kant van Leidsche Rijn kon het wel met de A2. Waarom worden er ook niet zulke goede oplossingen bedacht voor de overvechtzijde?
Antwoord gemeente	4, 1

Reactienummer 69

Cijfer Vkv	4
Goed aan Vkv	Dat er een oplossing wordt gezocht

Niet goed aan Vkv	Dat slechts een deel van de weg een goede oplossing krijgt, dat het voor Overvecht niet goed is.
Verbetering	Verdiept, desnoods gefaseerd. Geen dijk!!
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 70

Cijfer Vkv	3
Goed aan Vkv	Maximum snelheid 80 km / uur
Niet goed aan Vkv	Opschuiven as van de weg zodat deze dichterbij Overvecht komt (meer fijnstof, meer lawaai in de wijk) <ul style="list-style-type: none"> - Geen verdiepte aanleg - Extra barriere tussen Overvecht en Noorderpark - Niets gedaan met inbreng participanten - Geen oplossing kruisen langzaam verkeer met op- en afritten NRU (dat is géén "uitvoeringskwestietje") - Geen oplossing voor cumulatie van negatieve effecten bij Kochplein (NRU, extra verkeer vanwege afsluiting Moldaudreef) - Risico dat Blauwkapel een Kom van Kabaal wordt - Verhoogde kruisingen op twee van de drie rotondes - Proportionering maakt op termijn snelheid van 100 km/uur mogelijk
Verbetering	Verdiepte aanleg van weg <ul style="list-style-type: none"> - Weg niet opschuiven naar Overvecht - Alle kruisingen verlaagd, waarbij NRU er onderdoor gaat - Integrale oplossing kabaal-probleem Blauwkapel - Proportionering zodat ook op termijn maximum snelheid 80 km / uur blijft
Antwoord gemeente	4, 1, 8, 10, 3

Reactienummer 71

Cijfer Vkv	2
-------------------	---

Goed aan Vkv	namens 210 leerlingen, en bijbehorende ouders, 25 medewerkers, 15 kleuters reageer ik. De Johanneschool is een school van de Katholieke Scholenstichting Utrecht, kaap Hoorndreef 46A te Utrecht. Wij zijn tevreden over de verlaagde ligging bij de Klopvaart maar zien die graag doorgetrokken ter hoogte van de school. Liefst zien we de gehele weg verlaagd uitgevoerd, nog beter is een ondertunneling
Niet goed aan Vkv	we zijn niet tevreden met een verlaagde uitvoering. Het gedeelte ter plekke van de Pagodedreef zou in een tunnelbak moeten liggen, voor het overige deel zou verlaagd geheel uitgevoerd moeten worden verbeteringen: voor de leefbaarheid van de gehele wijk zou een volledige verlaging noodzakelijk zijn. Voor de leefbaarheid, en kwetsbare groep leerlingen in leeftijd 2 en een half tot 12 jaar zou de weg ter hoogte van pagodedreef in een tunnelbak uitgevoerd moeten worden
Verbetering	
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 72

Cijfer Vkv	2
Goed aan Vkv	Dat de weg niet verlaagd is komen te liggen. Dat de weg niet uberhaupt naar een andere plek gaat komen, deze route blijft teveel door 'de stad' gaan. Dat er geen (transparant) scherm komt zodat de bewoners van Fort Blauwkapel en verder langs de route minder lawaai overlast hebben. Dat de luchtvervuiling mij zorgen geeft. Ik kwam als bewoner van Fort Blauwkapel hier wonen op een prachtige plek, nu verstoren 2 spoorlijnen en de wegen om het Fort dit in niet geringe mate.
Niet goed aan Vkv	TRansparant scherm tegen lawaai. Onderzoek naar geheel andere locatie deze weg, meer naar noorden waardoor definitief buiten de stad. Maximale snelheid aanhouden van 80 km. Verlaagd liggen, uitgraven van traject
Verbetering	
Antwoord gemeente	Transparante geluidsschermen zijn een optie, maar waar zicht minder belangrijk is of niet in het geding, geven we de voorkeur aan groene schermen. Een ander tracé voor de weg is geen optie, het Noorderpark is ook waardevol. 11

Reactienummer 73	
Cijfer Vkv	4
Goed aan Vkv	De doorstroming word zeker positief beïnvloed
Niet goed aan Vkv	Het zicht en het vertouwde gevoel van de akkers die daar al jaren liggen en waar ik al jaren met plezier op uit kijkt word volledig kapot gemaakt door de verhogingen.
Verbetering	Zoals al eerder aan gegeven de volledige weg verdiepen. Ja dit kost wel 60 miljoen extra maar ik denk dat de mensen die dicht op weg weg wonen wel een net uitzicht krijgen. Je kan immers niet alleen naar de gebruikers van de weg kijken. Laat het rijk maar bij springen, zij zijn verantwoordelijk voor de onstane situatie.
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 74	
Cijfer Vkv	1
Goed aan Vkv	Snelheid van 80
Niet goed aan Vkv	Opschuiven as van de weg zodat deze dicht bij Overvecht komt (meer fijnstof, meer lawaai in de wijk) Geen verdiepte aanleg Extra barriere tussen Overvecht en Noorderpark Niets gedaan met inbreng participanten Geen oplossing kruisen langzaam verkeer met open afritten NRU (dat is géén "uitvoeringskwestietje") Geen oplossing voor cumulatie van negatieve effecten bij Kochplein (NRU, extra verkeer vanwege afsluiting Moldaudreef) Risico dat Blauwkapel een Kom van Kabaal wordt Verhoogde kruisingen op twee van de drie rotondes Proportionering maakt op termijn snelheid van 100 km/uur mogelijk
Verbetering	Verdiepte aanleg van weg Weg niet opschuiven naar Overvecht Alle kruisingen verlaagd, waarbij NRU er onderdoor gaat Proportionering zodat ook op termijn maximum snelheid 80 km / uur blijft
Antwoord gemeente	4, 3, 1, 8, 10

Reactienummer 75	
Cijfer Vkv	1
Goed aan Vkv	niets
Niet goed aan Vkv	Opschuiven as van de weg zodat deze dichterbij Overvecht komt (meer fijnstof, meer lawaai in de wijk) Geen verdiepte aanleg Extra barriere tussen Overvecht en Noorderpark Niets gedaan met inbreng participanten Geen oplossing kruisen langzaam verkeer met op- en afritten NRU (dat is géén "uitvoeringskwetsietje") Geen oplossing voor cumulatie van negatieve effecten bij Kochplein (NRU, extra verkeer vanwege afsluiting Moldaudreef) Risico dat Blauwkapel nog meer een Kom van Kabaal wordt Verhoogde kruisingen op twee van de drie rotondes
Verbetering	
Antwoord gemeente	4, 3, 1, 8, 10

Reactienummer 76	
Cijfer Vkv	1
Goed aan Vkv	80 maximum snelheid
Niet goed aan Vkv	Geen verdiepte aanleg Extra barriere tussen Overvecht en Noorderpark Niets gedaan met inbreng participanten Geen oplossing kruisen langzaam verkeer met op- en afritten NRU (dat is géén "uitvoeringskwetsietje") Geen oplossing voor cumulatie van negatieve effecten bij Kochplein (NRU, extra verkeer vanwege afsluiting Moldaudreef) Risico dat Blauwkapel een Kom van Kabaal wordt Verhoogde kruisingen op twee van de drie rotondes Proportionering maakt op termijn snelheid van 100 km/uur mogelijk
Verbetering	Verdiepte aanleg van weg Weg niet opschuiven naar Overvecht Alle kruisingen verlaagd, waarbij NRU er onderdoor gaat Proportionering zodat ook op termijn maximum snelheid 80 km / uur blijft
Antwoord gemeente	4, 3, 1, 8, 10

Reactienummer 77	
Cijfer Vkv	3
Goed aan Vkv	De verdiepte kruispunten
Niet goed aan Vkv	Geluids- en stankoverlast, Uitzicht
Verbetering	r moet verder gekeken worden naar variant met de drie kruispunten verdiept
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 78	
Cijfer Vkv	6
Goed aan Vkv	De ongelijkvloerse oplossing voor de doorstroming
Niet goed aan Vkv	De keuze van de dure variant van verdiepen alleen toepassen bij het Gandhiplein terwijl mijns inziens de centrale as (dunantplein) en anders nog eerder het (Kochplein) verdiept zouden moeten worden of nog beter alle 3 de knooppunten. De weg steekt bij verhogen meer uit boven de natuurlijke geluidswal en fijnstofopvangner, de bestaande begroeiing.
Verbetering	Dunantplein verdiept aanleggen.
Antwoord gemeente	1b, 1, 2

Reactienummer 79	
Cijfer Vkv	
Goed aan Vkv	

Niet goed aan Vkv	In navolging op de vele negatieve reacties tijdens de laatste bijeenkomst treft u hieronder mijn mening. De financiële motivatie om af te wijken van een veel betere variant is mijns inziens een non discussie. Een gemeente heeft als taak voor zijn burgers op te komen. Als er gekozen wordt voor een variant met veel negatieve gevolgen voor de omwonenden vraag ik af of de gemeente deze primaire taak wel ter harte neemt. In deze variant is veel geld besteed in het realiseren van een bevaarbare Klopvaart, de huidige situatie geeft geen problemen en is al vele tientallen jaren aanwezig. Een kleine voorziening om kleine zoogdieren over te kunnen laten steken is het enige dat nodig is om de ecologische verbinding te herstellen.
Niet goed aan Vkv	De geplande fietsverbindingen (bruggen over nru) zijn zowel voor fietsers als voor omwonenden ondingen: je moet ver omrijden, en de hellinghoek is te veel te groot voor de gebruikers. Tevens zorgt deze oplossing ervoor dat verkeer parallel aan de nru, door de wijk Overvecht, onmogelijk wordt door de oprij helling in de wijk. De oprij helling aan de gageldijk zijde blokkeert het uitzicht en vermindert het landelijk karakter van de omgeving. De verhoogde aanleg bij tuincentrum Overvecht en het Henry Dunant plein zijn oplossingen die Nederland onwaardig en onacceptabel zijn. Alleen oplossingen waarbij de aansluitingen op maaiveld liggen en de nru er verdiept onderdoor gaat zijn acceptabel, zowel in gebruik, uitzicht als ecologie. Verder mag ik betwijfelen of de voorgestelde kosten reëel zijn. Een verhoogde situatie bij tuincentrum Overvecht zal veel kosten in aanpassingen aan het tuincentrum. Een verdiepte aanleg van de nru zal minder aanpassingen vergen in de geluidsafscherming. Deze en veel bijkomende zaken zijn niet meegenomen in de voorkeursvariant. Er wordt gesproken over het belang van het groene karakter van de weg. Deze woorden zijn nogal hol gezien de grote hoeveelheid beton waarachter het groen verscholen gaat.
Verbetering	Het verdiept aanleggen van het Gandhiplein is niet alleen gedaan vanuit het realiseren van een bevaarbare Klopvaarten om een ecologische verbinding te kunnen maken. Deze variant scoort ook het beste ten aanzien van geluid, cultuurhistorie, en de Nieuwe Hollandse Waterlinie. De aanlandingen van de fietsbruggen zullen in de volgende fase verder worden uitgewerkt. Daarbij is het streven erop gericht zo min mogelijk routes in de wijk te blokkeren.
Antwoord gemeente	5, 1, 13, 2

Reactienummer 80

Cijfer Vkv

Goed aan Vkv

k ben alleen tevreden over 1 punt in deze variant, en dat is de verlaagde ligging van de NRU ter hoogte van de Klopvaart.

Niet goed aan Vkv	Ik ben niet tevreden over het feit dat er slechts één kruising verdiept wordt aangelegd en dat er niet voor de andere twee verhoogde kruisingen gekozen wordt. Verder ben ik bang dat er nog meer verkeer komt en daardoor meer vervuiling, en ook dat er meer geluids-overlast en zichtvervuiling ontstaat door de extra hoge ligging van de wegen en het plein. Verder vind ik het zeer belangrijk dat er draagvlak is onder de wijkbewoners en dat is er niet voor deze variant!
Verbetering	Voor de leefbaarheid van de wijk en de punten die hier boven benoemd worden, en voor de relatie met het Noorderpark vind ik het van groot belang dat alle kruispunten verlaagd worden aangebracht!
Antwoord gemeente	3, 1

Reactienummer 81	
Cijfer Vkv	
Goed aan Vkv	
Niet goed aan Vkv	
Verbetering	Wij hebben de voorlichtingsavond niet kunnen bijwonen, maar scharen ons zonder meer achter de voorgestelde variant van de bewoners, dus een verdieping op drie punten, en wij hopen, dat deze variant alsnog een kans krijgt.
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 82	
Cijfer Vkv	3
Goed aan Vkv	Een verdiepte ligging blijkt mogelijk
Niet goed aan Vkv	1.Verhoogde ligging beperkt het uitzicht en geeft meer verspreiding van geluid en fijn-stof. 2.De verhoogde ligging is juist gepland op de twee pleinen met de meeste bewoning rondom waardoor er meer mensen last hebben van de wegverhoging verbeteringen: Spaar nog even door tot het haalbaar is om drie verdiepte pleinen te bouwen.

Verbetering	Anders; het is dus veel logischer om het verdiepte plein in het midden te plannen (Dunantplein) omdat er dan minder weg-verhoging is langs bewoning.
Antwoord gemeente	2, 1

Reactienummer 83

Cijfer Vkv	4
Goed aan Vkv	Doorlopen van de Klopvaart en de ondertunneling aldaar.
Niet goed aan Vkv	De overige 2 kruispunten. Nu verhoogd waardoor zowel lawaai in de wijk als in het recreatiegebied. De aanzuigende werking op het verkeer over "de rondweg"
Verbetering	De snelweg verdiepen op alle 3 punten. Kost waarschijnlijk meer, maar daar hebben we dan ook tientallen jaren plezier van. Probeer tevens het gebruik van de weg te beperken.
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 84

Cijfer Vkv	3
Goed aan Vkv	Betere doorstroming. Goed dat maximumsnelheid wordt beperkt tot 80 km.
Niet goed aan Vkv	Meer hinder van verkeerslawaai door verhoogde rotondes in de buurt van intensieve bewoning.
Verbetering	Verzink bij voorkeur alle drie de rotondes, indien dat persé niet tot de mogelijkheden behoort verzink dan zeker de rotondes in de buurt van intensieve bewoning i.p.v. de rotonde bij fort De Gagel, want bij die laatste is relatief minder bewoning dan bij de twee oostelijker gelegen rotondes.
Antwoord gemeente	2, 1

Reactienummer 85	
Cijfer Vkv	4
Goed aan Vkv	Wat goed is aan de voorkeursvariant is dat er een verlaagde ligging van de NRU ter hoogte van de Klopvaart is.
Niet goed aan Vkv	Dat er slechts 1 kruising verdiept wordt aangelegd en dat 2 verhoogde kruisingen slecht voor de wijk is
Verbetering	Voor de leefbaarheid van de wijk en voor de relatie met het Noorderpark is het van belang dat alle kruisingen verlaagde worden aangebracht. Dit geeft ook een veel rustiger beeld van de omgeving
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 86	
Cijfer Vkv	2
Goed aan Vkv	Het enige positieve punt aan de voorkeursvariant is de verdieping van het Ghandiplein
Niet goed aan Vkv	Ik ben het er niet mee eens dat er maar één kruispunt verdiept wordt. Ik ben van mening dat de twee verhoogde kruispunten te veel negatieve effecten heeft op de wijk, zowel op het gebied van geluidsoverlast en luchtvervuiling als op de verbinding met het Noorderpark. Het geluid van het verkeer op de verhoogde pleinen draagt verder dan van verkeer op straatniveau (en zeker verder dan van verkeer op een verdiept kruispunt!). De verhoogde kruispunten zijn een visuele barrière en zullen het Noorderpark gevoelsmatig op grotere afstand zetten. De betonnen constructies van de verhoging zullen graffitispuiters aantrekken, waardoor de omgeving voor ons bewoners juist verloedert in plaats van verbetert.
Verbetering	De beste oplossing is het verdiept aanleggen van alle drie de kruispunten van de NRU. Dit heeft de beste effecten voor de leefbaarheid van onze wijk en voor de verbinding met het Noorderpark, onze groene 'achtertuin' (zeer belangrijk voor flatbewoners!)
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 87	
Cijfer Vkv	
Goed aan Vkv	

Niet goed aan Vkv	
Verbetering	
Antwoord gemeente	

Reactienummer 88	
Cijfer Vkv	1
Goed aan Vkv	Goed is dat in ieder geval 1 knooppunt ondergronds is en daarmee de klopvaart doorloopt in het noorderpark
Niet goed aan Vkv	Dat de 2 andere knooppunten bovengronds gaan. Dit is ook wat de bewoners hebben aangegeven. Het filmpje is daarin op zijn minst suggestief, het lijkt alsof bewoners voor deze voorkeursvariant zijn, maar dat is niet zo.
Verbetering	Luister naar de bewoners, de kwaliteit van het woongenot verhogen met een verdiepte variant bij alle knooppunten is niet of nauwelijks in geld tot uitdrukking gebracht. Dit levert uiteindelijk geld op als nu geïnvesteerd wordt. Vind de benodigde extra gelden. Door als gemeente, te kijken bij provincie, rijk en europa, naar aanvullende middelen. Want hoe subjectief is de financiële grens waardoor nu de voorkeursvariant wordt 'oplegt', eigenlijk vastgesteld?
Antwoord gemeente	3, 1

Reactienummer 89	
Cijfer Vkv	2
Goed aan Vkv	De voorkeurs variant gaat op de verkeerde lokatie ondergronds. Er wordt blijkbaar meer waarde gehecht aan de historie van de klopvaart dan aan het welzijn van de bewoners van Overvecht. Naar mijn idee heeft het meer effect om het Henrie Dunantplein en het Robert Kochplein te verdiepen. Dit heeft een beter effect op het geluid en het aanzicht naar het Noorderpark toe.
Niet goed aan Vkv	Er wordt op een minder effectieve plek verdiept.

Verbetering	<p>Voorkeur gaat uit naar een geheel verdiepte weg. Dit geeft de minste overlast voor de omwonende. Het is tenslotte een weg van lokaal verkeer naar een weg voor nationaal verkeer geworden. Daarnaast zal de drukte op de A12 en de A27 verminderen als de doorstroming op de NRU verbeterd.</p> <p>Het plan om een knip te maken bij de Douwe egbertsbrug is een verplaatsing van een probleem waarbij we onnodig meer vervuiling gaan krijgen. Neem de gehele baan van de Carthesiusweg tot het Henrie Dunantplein eens grondig onder handen. Er zijn kruisingen die er tussen uit kunnen en maak van de rotonde's weer eens echte rotonde's zonder verkeerslichten. Verkeer dat doorstroomd vervuult minder dan verkeer dat stil staat. Ook als het rustig is wordt verkeer gedwongen om rustig te rijden en wordt het in de nacht geen racebaan.</p> <p>Er is in de Stad nog heel veel te doen om het verkeer eens goed door te laten stromen. Zoals het beleid nu is de gemeente zijn bewoners bewust aan het vervuilen.</p>
Antwoord gemeente	<p>In het kader van de studie Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar wordt de gehele verkeersstructuur van Utrecht onder de loep genomen. Ongeacht de uitkomst hiervan is het nodig om de NRU op te waarderen. Hier zijn dan ook landelijke afspraken over gemaakt. De verder uitwerking van maatregelen binnen de studie Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar vallen buiten de scope van deze MER.</p> <p>2, 1</p>

Reactienummer 90	
Cijfer Vkv	3
Goed aan Vkv	Niet veel, er zijn genoeg alternatieven wat tevens ook ten goede komt van de omgeving.
Niet goed aan Vkv	<p>Mijn idee is om de gehele weg langs Overvecht verdiept aan te leggen dat scheelt een hele boel aan lawaai en voorkomt dat er over de hele route geen geluidsschermen nodig zijn wat ook al geen fraai gezicht is.</p> <p>Beplant de zijkanten met groen wat een betere uitstraling geeft voor de wijk.</p>
Verbetering	nee
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 91	
Cijfer Vkv	4
Goed aan Vkv	Verbetering doorstroming van het verkeer. Ecologische en recreatieve verbinding van Overvecht met het Noorderpark bij de Klopvaart
Niet goed aan Vkv	Verhoogde kruisingen bij Dunant- en Robert Kochplein leiden tot ontoelaatbare overlast en visuele afsluiting. Overvecht heeft grote behoefte aan opwaardering en niet aan plannen die tot (verdere)verpaupering leiden. Niet goed is ook de gevaarlijke oversteek voor langzaam verkeer bij de geplande ovondes.
Verbetering	Alle kruisingen verdiept aanleggen; nog beter hele rondweg in (eventueel half-) verdiepte bak. Beter een goede oplossing op langere termijn dan nu Overvecht opzadelen met een heel slecht plan
Antwoord gemeente	1, 8

Reactienummer 92	
Cijfer Vkv	1
Goed aan Vkv	Niets
Niet goed aan Vkv	Mijn grootste zorg is de geluidsoverlast. Die is al aanzienlijk, met auto's, trein en zelfs vliegtuigen, en zal met dit voorstel verder toenemen. Wij zijn net verhuisd vanuit een appartement in Leidsche Rijn naar een vrijstaande woning in Fort Blauwkapel. We hopen hier op wat meer rust, maar dat staat ernstig onder druk met dit voorstel. Fort Blauwkapel wordt hier al geksherend de "Kom van Kabaal" genoemd, en ik maak me daar ernstig zorgen over. Ik vind nu al dat het in Fort Blauwkapel rumoeriger is dan in Leidsche Rijn, wat ik niet had verwacht. Met het huidige voorstel vrees ik dat onze nachtrust en woonplezier ernstig worden geschaad.
Niet goed aan Vkv	Een ander belangrijk bezwaar hangt samen met de gezondheid. Door de verhoogde ligging kan fijnstof meer afstand overbruggen en vrezen we een ongezonder leefklimaat
Verbetering	We begrijpen dat de tijd rijp is voor een goede uitbreiding van de NRU. Echter, liever zien we een duurzame variant die niet alleen gericht is op het verkeer, maar ook op de kwaliteit van leven. Het is niet meer van deze tijd om deze twee niet in een gezonde balans te beschouwen. Een manier zou zijn het Robert Koch plein te verdiepen. Als daarvoor nu geen budget beschikbaar is, het beter te wachten tot dit wel het geval is, zodat we jarenlang vooruit kunnen met een echt duurzame oplossing.

Antwoord gemeente	Bij een hogere ligging verwaait vervuiling meer, zodat de concentraties sneller dalen. We verwachten nauwelijks merkbare verhogingen op grotere afstand, maar dat gaan we nog preciezer bepalen. 1c
--------------------------	--

Reactienummer 93	
Cijfer Vkv	2
Goed aan Vkv	Het herstel van de ecologische verbinding Klopvaart naar het buitengebied. De twee maal twee rijbanen en de maximale snelheid van 80 km(en dan wel handhaven!)
Niet goed aan Vkv	Dat de hele weg niet verdiept wordt aangelegd waardoor: vermindering van luchtvervuiling en geluidsoverlast, betere verbindingen met het Noorderpark (waar zo veel in is geïnvesteerd en dat dan meer bezoekers zal trekken), Het 5 meter opschuiven van de weg richting wijk
Verbetering	Verdieping van de hele weg (eerste keus), waardoor leefbaarheid zal vergroten, er beweging zal komen in de Overvechtse woningmarkt, doordat flats bij de NRU niet langer onverkoopbaar zijn, kortom opwaardering van de wijk Verdieping bij de pleinen (tweede keus)
Antwoord gemeente	1, 4

Reactienummer 94	
Cijfer Vkv	5
Goed aan Vkv	Wegverbreding Doorstroming betere omleiding voor fietsers Bomen dicht langs de weg.
Niet goed aan Vkv	Te lage geluidswering met een snelheid van 80 km/u vind ik niet goed want er komt dan teveel stikstof vrij wat bewoners moeten inademen. De afstand van woning en weg is 50 meter met veel verkeer.

Verbetering	Hogere geluidsweringen en variable snelheden. Bijv tijdens de spits tussen 6-10 en 15-19 uur 80 km/u en alles daar buiten langer 60 of 50 km/u. Ik zou ook camera's langs de willen zien voor handhaving. Vaak wordt er te hard gereden waardoor de luchtkwaliteit voor de bewoners erger wordt
Antwoord gemeente	Hogere geluidsweringen zijn een optie, maar beperken het zicht. De afweging geluid vs. zicht gaan we nog eens goed bekijken. Variabele snelheden zijn niet gewenst op deze wegen. 11

Reactienummer 95	
Cijfer Vkv	1
Goed aan Vkv	Niets
Niet goed aan Vkv	Ik verwacht dat de geluidsoverlast verder zal toenemen. Het geluid van het verkeer zal nu van alle kanten komen. Ook maak ik me zorgen voor de toename van fijnstof. Het fort wordt definitief ingesloten tussen wegen en het mooie nieuwe Noorderpark waar ik wekelijks hardloop en ga skaten met de kinderen wordt fysiek afgescheiden. Ik verbaas me in hoge mate over het besluitvormingsproces, omdat de keuze valt op de variant die niemand wil.
Verbetering	Ik wil deze voorkeursvariant niet. Ik wil een verdiepte variant bij het Kochplein, de financiële middelen moeten komen vanaf het Rijk aangezien zij ook alle snelwegen rondom Utrecht opwaarderen en verbreden waardoor nu bij de NRU een verdere flessehals wordt gecreeerd.
Antwoord gemeente	In de volgende fase (2b), als het wegontwerp preciezer wordt bepaald, kunnen we ook nauwkeuriger gaan rekenen, op woningnivo. Dan gaan we verder in op de maatregelen: wat is waar gewenst en mogelijk. Stil asfalt is ook voor hogere bouwlagen effectief. Waar schermen voor de hogere bouwlagen niet voldoende of (bij de hoogste bouwlagen) niet helpen, zijn vermoedelijk maatregelen (isolatie) aan de woningen zelf aan de orde. 1c, 3

Reactienummer 96	
Cijfer Vkv	3
Goed aan Vkv	Deze reactie is namens de Natuur- en Milieugroep Overvecht (NMOOvervecht@gmail.com). Wanneer slechts één ongelijkvloerse kruising verdiept aangelegd kan worden, dan is de variant zo als die nu voorligt, vanuit ecologisch oogpunt de beste optie.
Niet goed aan Vkv	Voor Overvecht is echter een variant met slechts één verdiepte kruising geen oplossing. De leefbaarheid van omwonenden mocht door de maatregelen aan de NRU er niet op achteruit gaan en beter nog, zou er op vóóruit moeten gaan. Met deze voorkeursvariant is dat niet het geval.
Niet goed aan Vkv	Om de Gageldijk, met zijn cultuurhistorische betekenis, te ontzien wordt de as van de NRU 5 meter verlegd in de richting van Overvecht. Dat betekent dat, samen met het feit dat de weg ook circa 6 meter breder wordt, de NRU in totaal zo'n 8 meter dichterbij de woningen komt te liggen! Dit gaat ten koste van de leefbaarheid van de bewoners en ten koste van de groenstrook (buffer en ecologische waarde). Rekening houden met cultuurhistorie is mooi, maar dit kan en mag niet ten koste gaan van duizenden Overvechters die de weg zoveel dichterbij zich toe zien en horen komen en de groene buffer (grotendeels) kwijtraken! Het verschuiven van de as van de NRU met vijf meter naar Overvecht toe, is dus onacceptabel. De nu voorliggende voorkeursvariant schiet tekort. Zadel Overvecht niet op met een halve oplossing.
Verbetering	eerdere verdiepte kruisingen en een voldoende groene inpassing. Dit laatste is aan de Overvechtkant onmogelijk als de as van de NRU met 5 meter wordt verschoven in de richting van Overvecht. Het gaat bij de 'opwaardering' van de NRU om investeringen nú met gevolgen voor de komende decennia. De gemeente heeft de morele plicht om alles op alles te zetten om voldoende geld bijeen te brengen om een duurzame oplossing mogelijk te maken, zodat de leefbaarheid voor de bewoners van Overvecht de komende decennia gegarandeerd is.
Antwoord gemeente	4, 1, 13

Reactienummer 97	
Cijfer Vkv	

Goed aan Vkv	Alleen de verdiepte variant
Niet goed aan Vkv	De verhoogde variant
Verbetering	Graag de verdiepte variant voor ELKE Rotonde. Daar dit het ruimtelijk effect meer verbeterd dan de verhoogde variant. Dussssss, wat ons betreft meer geld zien vrij te maken om dit te realiseren.
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 98	
Cijfer Vkv	2
Goed aan Vkv	De verlaagde ligging bij de Klopvaart
Niet goed aan Vkv	Dat de andere 2 kruisingen verhoogd worden.
Verbetering	<p>Alle 3 de kruispunten moeten verlaagd worden aangebracht!</p> <p>Ik heb er steeds vertrouwen in gehad dat de opwaardering van de snelweg naast ons huis op een fatsoenlijke manier tot stand zou komen. Ik weerlegde kritiek van anderen op de gemeente en zei hen vertrouwen te hebben. Ik had namelijk het idee dat de gemeente echt luisterde naar de bewoners, zoals vertegenwoordigd in DROOM.</p> <p>Helaas bleek tijdens de bijeenkomst op 26 november dat de gemeente plotseling een foute afslag had genomen. Ik ben daarover diep teleurgesteld en mijn vertrouwen in de gemeente is daardoor ontzettend gekelderd.</p> <p>Toch hoop ik nog steeds van harte dat de gemeente luistert naar de bewoners en andere betrokkenen en alsnog kiest voor de door iedere betrokkene gewenste voorkeursvariant met 3 verlaagde kruispunten.</p> <p>Een (door te kiezen voor de foute variant noodzakelijke)hoge geluidswal naast ons huis (en de huizen van de andere bewoners) maakt een ghetto van dit deel van Overvecht.</p> <p>Het is al moeilijk genoeg om in Overvecht te wonen; ik voel me er vaak onveilig. Zorg er alsjeblieft voor dat we niet opgesloten worden, waardoor we ook onze wijde blik naar de Gageldijk gaan verliezen. Ik doe een oproep naar de mensen die ook mij vertegenwoordigen: luister naar ons en laat ons niet vallen!</p>
Antwoord gemeente	3, 1

Reactienummer 99	
Cijfer Vkv	2
Goed aan Vkv	De verlaagde ligging bij de Klopvaart
Niet goed aan Vkv	De voorgestelde 2 verhoogde kruisingen.
Verbetering	Als de andere 2 kruisingen ook verlaagd worden aangebracht, komt dat de leefbaarheid van de wijk zeer ten goede. Op die manier wordt de wijk niet 'afgesloten' van de overkant (Gageldijk en Noorderpark). Ik doe een klemmend beroep op de gemeente te luisteren naar de bewoners en andere betrokkenen!
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 100	
Cijfer Vkv	0
Goed aan Vkv	Niks. Dit hele project is Utrecht/Overvecht in de maag gesplitst door een corrupte CDA politicus. Het enige wat dit gedoe oplevert is een grotere luchtverontreiniging, want er zullen alleen maar nóg meer auto's gebruik maken van deze weg en het verkeer zal wederom vast komen te staan. Je wordt bedankt, Eurlings
Niet goed aan Vkv	Alles
Verbetering	Ja, niet doen!
Antwoord gemeente	13

Reactienummer 101	
Cijfer Vkv	3
Goed aan Vkv	Doorstroming wordt bevorderd.

Niet goed aan Vkv	irect aanwonenden krijgen te maken met veel meer fijnstof. Het woongenoot wordt verminderd door meer geluidsoverlast. Er ontstaat planschade door sterke waardevermindering van de huizen.
Verbetering	Onze voorkeur is om de randweg verdiept aan te leggen. OOK bij Henri Dunantplein. Het aanleggen van geluidswal aan stadszijde EN aan kant van Noorderpark is absoluut nodig.
Antwoord gemeente	1b, 11

Reactienummer 102	
Cijfer Vkv	4
Goed aan Vkv	Het enige positieve is dat het huidige zicht vanaf de Gageldijk ter hoogte van onze woning onveranderd blijft, echter dit weegt niet op tegen de ongemakken die wij zullen ondervinden van de beoogde weg.
Niet goed aan Vkv	De bescherming tegen geluidsoverlast is onvoldoende (volgens uitleg op laatste informatie avond door de geluidskundige ter plaatse). De geluidswal zou minimaal tussen de 2 en 2,5 meter moeten worden. Kennelijk mag het geluidsscherm aan de Overvechtzijde hoger worden dan aan de Gageldijkzijde. Kennelijk is het zicht van de voorbij razende automobilisten belangrijker dan het zicht voor de omwonenden. De snelweg pakken is een keuze, het wonen aan een nog te realiseren snelweg is kennelijk geen keuze.
Niet goed aan Vkv	Gelet op het doel van de NRU, zal de verkeersintensiteit, in tegenstelling tot een mogelijke tendens in 'Amerika' of 'de rest van Europa', toenemen. Automobilisten moeten zicht op de weg hebben en niet over het naastgelegen land. Wij willen de weg niet zien, horen of ruiken. De verbinding met de aangrenzende wijken - dus voor de bewoners - van de stad Utrecht met het achterliggende natuurgebied komt onvoldoende tot zijn recht. Het typerende karakter van de Gageldijk met zijn woningen gelegen aan het slagen landschap komt onder druk te staan en in een verdomhoekje terecht.

Verbetering	<p>Deze zijn er niet zolang de gemeente 'het zicht' belangrijker vindt voor anderen dan voor de omwonenden. Een geluidsscherm van 75 cm is geen optie, dit is niet doeltreffend.</p> <p>Automobilisten moeten zicht op de weg hebben en niet over het naastgelegen land! Wij maken ons zorgen betreffende de handhaving van de snelheid. De snelheid op de A2 staat immers nu ook ter discussie. Het is de verantwoording van de overheid om ervoor te zorgen dat over het gehele traject een permanente snelheidscontrole wordt aangelegd. Sancties kunnen op termijn een deel van de snelweg terugverdienen; de keuze voor een dure variant namelijk een totaal verdiepte NRU biedt mogelijkheden: Het landschap blijft zijn karakter behouden, de stadsbewoners kunnen eenvoudig het natuurgebied bereiken, geluidswallen kunnen beperkt worden. Totaal verdiepte autoweg geeft een optimale verbinding met de stad. Geluidswallen hoeven niet 2-2,5 meter hoog te worden, waardoor het zicht van en naar de stad niet belemmerd wordt.</p>
Antwoord gemeente	<p>Het belang van de automobilisten weegt niet zwaarder dan het belang van de omwonenden of andersom. Het gaat hier om de afweging geluid versus zicht. Beide aspecten zijn beide van belang voor omwonenden en recreanten.</p> <p>11, 1, 15</p>

Reactienummer 103	
Cijfer Vkv	2
Goed aan Vkv	In verband met het welzijn van de wijk Overvecht is het absoluut nodig om de drie kruispunten verdiept aan te leggen.
Niet goed aan Vkv	Er is vooral naar de financiële kant gekeken. In het participatietraject is de wens om drie kruispunten verdiept aan te leggen gekozen in verband met de omgeving (geluid, luchtkwaliteit, veiligheid etc.). Daar is volledig aan voorbij gegaan bij het bepalen van de voorkeursvariant. Hoezo participatie?
Verbetering	Ja zeker, twee verdiepte kruispunten extra. Er zal meer tijd moeten worden uitgetrokken om de benodigde financiën situatie te realiseren. Bovendien komen er gelden vrij door de wijzigingen in de plannen voor de A27. Die kunnen benut worden voor de NRU. Evt. gedeeltelijk.
Antwoord gemeente	3, 1

Reactienummer 104	
Cijfer Vkv	

Goed aan Vkv	met 1 punt tevreden, de verlaagde ligging van de NRU ter hoogte van de Klopvaart
Niet goed aan Vkv	en niet tevreden met slechts een kruising die verdiept wordt aangelegd. Verhoogde kruisingen zijn zeer slecht voor de leefbaarheid van de wijk. Verbeteringen
Verbetering	Ik vind het zeer belangrijk dat alle drie kruisingen VERLAAGD worden aangelegd!!!
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 105

Cijfer Vkv	2
Goed aan Vkv	Dat er een verlaagde ligging is ter hoogte van de Klopvaart.
Niet goed aan Vkv	Dat er slechts één verlaagde ligging is en niet op alle 3 de kruisingen. Dit is niet goed voor de wijk (milieu).
Verbetering	Om goed bij het Noorderpark te kunnen komen en voor de leefbaarheid van Overvecht vind ik dat alle 3 de kruisingen verlaagd dienen te zijn.
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 106

Cijfer Vkv	2
Goed aan Vkv	Dat er tenminste 1 verlaagd kruispunt wordt gerealiseerd.
Niet goed aan Vkv	at er 2 verhoogde kruisingen zijn, dit is niet goed voor de leefbaarheid van de wijk en heel vervelend om naar het Noorderpark te gaan. Dit moeten 3 verhoogde kruisingen zijn.
Verbetering	Ja zeker: 3 verlaagde kruisingen en niet maar 1!
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 107	
Cijfer Vkv	3
Goed aan Vkv	De verlaagde ligging bij de Klopvaart
Niet goed aan Vkv	Dat de rest niet wordt verlaagd maar wordt verhoogd is onacceptabel, het doet tekort aan de verbinding met het Noorderpark en het landschapseffect
Verbetering	Alle kruisingen verlaagd
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 108	
Cijfer Vkv	6
Goed aan Vkv	Ik ben blij dat de NRU ter hoogte van de Klopvaart verlaagd is.
Niet goed aan Vkv	Ik ben niet tevreden dat slechts één kruising verdiept wordt aangelegd. Ik heb begrepen dat het in verkeersdoorstroming niet uitmaakt. Maar verlaagde kruispunten zijn wel véél aantrekkelijker voor de omwonenden en daar ben ik er één van.
Verbetering	Ik vindt het van belang voor de leefbaarheid van de wijk en voor de relatie met het Noorderpark dat alle kruispunten verlaagd worden aangebracht
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 109	
Cijfer Vkv	3
Goed aan Vkv	Verdwijnen verkeerslichten Snelheid 80 km/u. Verdiepte aanleg Henry Dunantplein

Niet goed aan Vkv	Geen ondertunneling van het gehele traject. Afkoppeling Moldaudreef. Verhoogde aanleg andere kruisingen. Verstoring historisch zicht van forten. Extra barrière naar Noorder Park.
Verbetering	Enig goede verbetering zou zijn volledige ondertunneling zoals door vele bewoners voorgesteld. Verder: geen snelwegvorming, wordt 80-km. weg.
Antwoord gemeente	1, 10, 13

Reactienummer 110

Cijfer Vkv	2
Goed aan Vkv	Ik ben slechts op één punt tevreden en dat is de verlaagde ligging van de NRU ter hoogte van de Klopvaart
Niet goed aan Vkv	Ik vind het niet goed dat slechts één kruising verdiept wordt aangelegd. Twee verhoogde kruisingen vind ik slecht voor de wijk.
Verbetering	Voor de leefbaarheid van de wijk en zeker voor de aansluiting met het Noorderpark (gezinnen met kinderen!) is het belangrijk dat alle kruispunten verlaagd worden aangebracht.
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 111

Cijfer Vkv	1
Goed aan Vkv	de verdieping aan het Ghandiplein.
Niet goed aan Vkv	De dijken waar de overige kruisingen nu zijn. Dat kan echt niet. Het is lelijk en milieuonvriendelijk.
Verbetering	Alle kruisingen zouden verdiept moeten worden.
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 112	
Cijfer Vkv	3
Goed aan Vkv	Het Ghandiplein ondergronds, geweldig mooi! Gelukkig wonen wij aan deze kant van de NRU..
Niet goed aan Vkv	De overige kruispunten op een dijk!! VERSCHRIKKELIJK! Wat LELIJK!! Je zult daar wonen, weg uitzicht en tegen een hoge dijk met weg aankijken. Overvecht is geen mooie wijk. Al die lelijke flats.. Het mooie van Overvecht is dat we zo naar het natuurgebied kijken en erheen kunnen lopen. Met de 'nieuwe' NRU is even tussendoor oversteken ook geen mogelijkheid meer omdat er continu verkeer is. Nu gaat dat in fases a.g.v. de stoplichten, en kun je makkelijk te voet over. DAT WORDT ALLEMAAL AFGENOMEN!! Dat is heel erg. De charme van Overvecht is daarmee volkomen verdwenen!
Verbetering	ALLE KRUISINGEN ONDERGRONDS! Of nog beter: DE HELE NRU IN EEN BAK ONDERGRONDS! Ik hoop van harte dat jullie vanaf je bureaustoel rekening gaat houden met de wensen van ons, de bewoners. Wij zitten hier straks met de gebakken peren als gevolg van deze gruwelijke variant.
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 113	
Cijfer Vkv	5
Goed aan Vkv	Dat er een betere doorstroming komt. Minder emissies door afremmend, stilstaand en optrekkend verkeer.
Niet goed aan Vkv	Dat niet alle drie de pleinen, of de hele ring, verdiept worden aangelegd. Dat de wegas richting Overvecht verschuift. Dat dit plan ruim baan geeft aan de groei van autoverkeer, en er geen investeringen tegenover staan om autogebruik af te remmen. Ik mis maatregelen om de snelheid van 80 km/u af te dwingen.

Verbetering	Verdiept aanleggen, in elk geval van de drie pleinen. Autogebruik op de ring en in de stad niet alleen stimuleren door met dit soort opwaarderingen autoverkeer ruim baan te geven, maar ook ontmoedigen door te beprijzen/tol te heffen. Opwaardering van de ring is alleen aanvaardbaar als dat gepaard gaat met strengere emissie-eisen (de hele stad en ring als groene zone). Maatregelen om maximum snelheid van 80 km/u af te dwingen.
Antwoord gemeente	Emissie-eisen worden strenger dankzij Europese regels. Als extra maatregel de stad inclusief de ring tot groene zone bepalen, zou voor luchtkwaliteit goed zijn, maar vanuit bereikbaarheid (toegankelijk voor alle voertuigen) en economisch functioneren minder aantrekkelijk. Tot nog toe is alleen besloten tot het instellen van groene zones daar waar de luchtkwaliteit, met eenvoudigere maatregelen, niet aan Europese eisen voldoet. Langs de NRU is dat niet het geval. 4, 1, 12, 15

Reactienummer 114	
Cijfer Vkv	0
Goed aan Vkv	niet goed
Niet goed aan Vkv	dat er maar 1 kruispunt verlaagd is
Verbetering	JA! dat alle kruispunten verlaagd worden
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 115	
Cijfer Vkv	
Goed aan Vkv	k reageer op het plan omdat ik een bedrijfsruimte heb aan de Sint Anthoniedijk. Ik maak me zorgen over de toekomstige bereikbaarheid en over de veiligheid.

Niet goed aan Vkv	Eén toegang voor groot verkeer (vrachtwagens, trailers, grote tractoren, tankauto's, bussen en evenementenwagens) voor de Gageldijk vanaf de rondweg (nu getekend bij het tuincentrum) is absoluut onvoldoende: - ingeval van calamiteiten (brand oid bij tankstation lesbers of bij een evenement in het recreatiedeel van het Noorderpark) zal één op/afrit onvoldoende zijn voor aan- en afvoer van mensen, materieel en hulpvoertuigen - zg langzaam verkeer (tractoren) mag niet op een autoweg rijden en zal via de Gageldijk het traject tuincentrum/ fort de Gagel) moeten kunnen afleggen punt 2. voor fietsers/voetgangers is de belasting van autoverkeer onnodig zwaar, omdat autoverkeer dat bij het fort moet zijn de hele Gageldijk af zal moeten rijden (lengte naar mijn inschatting 2,5 km).
Verbetering	Punt 1. Drie toegangen vanaf de randweg via de drie nu getekende rotondes zou veel beter zijn (tuincentrum, Einsteindreef, fort de Gagel). Bij het fort: mogelijk kan daarvoor een extra opgang gemaakt worden rondom het fort, want ik begreep dat er aan de huidige weg niet iets veranderd mag worden. Punt 2. Aandachtspunt: de bocht bij het tuincentrum moet nog verder worden uitgewerkt. Toegang voor alle soorten verkeer (lees: verkeer van grote lengte en omvang) moet daarbij mogelijk worden.
Antwoord gemeente	7, 13

Reactienummer 116	
Cijfer Vkv	1
Goed aan Vkv	Wat goed is aan de voorkeusvariant is de verlaagde ligging van de NRU bij de Klopvaart. Dat hierdoor onder andere het Noorderpark een directe doorgang krijgt naar de Vecht en vise versa zijn plannen die dus gerealiseerd kunnen worden. Dat ook de landschappelijke en cultuurhistorische zichtlijnen behouden blijven is van bijzonder grote waarde voor nu en later.
Niet goed aan Vkv	Mede gezien het bovenstaande zijn wij dan ook fel tegenstander van het feit dat twee rotondes verhoogd zouden gaan worden. Hiermee snijd je 'lijnen' door die onherstelbaar en onvervangbaar zijn. Een wijk zou worden afgesloten die nu langzaamaan een relatie aan het opbouwen is met een prachtig natuurgebied. Laat Overvecht ademen!
Verbetering	Weer uit bovenstaande blijkt dat er ons alles aan gelegen is om Overvecht niet te laten verrommelen, maar juist de leefbaarheid en aantrekkelijkheid te vergroten door onder andere de vervuiling door geluishinder, wanstaltige viaducten en 'dijken' achterwege te laten, en te zorgen voor een natuurlijke leefomgeving. Alle drie de rotondes dus verlagen, geef Overvecht de kans om GROEN te zijn en te blijven
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 117	
Cijfer Vkv	5
Goed aan Vkv	De verlaagde ligging van de NRU bij de Klopvaart
Niet goed aan Vkv	De verhoogde ligging van de NRU over het overige deel.
Verbetering	Een verlaagde ligging van de NRU over alle kruisingen. Dit maakt Overvecht open en toegankelijk en niet een burcht.
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 118	
Cijfer Vkv	6
Goed aan Vkv	Doorstroming van verkeer. Aandacht voor groen.
Niet goed aan Vkv	<p>Mijn bedrijf is gevestigd aan de Sint Anthoniedijk. Ik maak me zorgen over de toekomstige bereikbaarheid en over de veiligheid.</p> <p>Punt 1. Eén toegang voor groot verkeer (vrachtwagens, trailers, grote tractoren, tankauto's, bussen en evenementen-wagens) voor de Gageldijk vanaf de rondweg (nu getekend bij het tuincentrum) is absoluut onvoldoende:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ingeval van calamiteiten (brand oid bij tankstation lesbers of bij een evenement in het recreatiedeel van het Noorderpark) zal één op/afrit onvoldoende zijn voor aan- en afvoer van mensen, materieel en hulpvoertuigen - zg langzaam verkeer (tractoren) mag niet op een autoweg rijden en zal via de Gageldijk het traject tuincentrum / fort de Gagel moeten kunnen afleggen <p>Punt 2. voor fietsers/voetgangers is de belasting van autoverkeer onnodig zwaar, omdat autoverkeer dat bij het fort moet zijn de hele Gageldijk af zal moeten rijden (lengte naar mijn inschatting 2,5 km).</p> <p>Punt 3. De Gageldijk zal over het volledige traject gaan functioneren als toegangsweg voor Sint Anthoniedijk en de parkeerplaatsen die daar recent voor recreanten zijn ingericht, recreatiegebied Ruigenhoeksepolder, Gagelbos en Fort Ruigenhoek. Door deze recreatieve voorzieningen is de verkeersdruk in het gebied de afgelopen jaren enorm toegenomen. Dit verkeer gebruikt nu de directe afslag naar de Sint Anthoniedijk. Al dat verkeer moet in deze variant over de Gageldijk, terwijl die juist met veel verkeersdrempels autoluw is gemaakt. Een afrit ter hoogte van Sint Anthoniedijk (of Einsteindreef) blijft daarom noodzakelijk.</p>

Verbetering	<p>Punt 1. Drie toegangen vanaf de randweg via de drie nu getekende rotondes zou veel beter zijn (tuincentrum, Einsteindreef en/of Sint Anthoniedijk, fort de Gagel). Bij het fort: mogelijk kan daarvoor een extra opgang gemaakt worden rondom het fort, want ik begreep dat er aan de huidige weg niet iets veranderd mag worden.</p> <p>Punt 2. Aandachtspunt: de bocht bij het tuincentrum moet nog verder worden uitgewerkt. Toegang voor alle soorten verkeer (lees: verkeer van grote lengte en omvang) moet daarbij mogelijk worden.</p>
Antwoord gemeente	7, 13

Reactienummer 119

Cijfer Vkv	
Goed aan Vkv	
Niet goed aan Vkv	
Verbetering	
Antwoord gemeente	

Reactienummer 120

Cijfer Vkv	2
Goed aan Vkv	Verlaging Gandhiplein
Niet goed aan Vkv	Bovengronds gedeelte
Verbetering	Verdieping van de hele rondweg
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 121	
Cijfer Vkv	6
Goed aan Vkv	Ik woon ongeveer 200 m van het Gandiplein verwijderd. De geluidsoverlast (dag en nacht) neemt toe en dreigt over de grens van het aanvaardbare te gaan. De schade voor de gezondheid is waarschijnlijk moeilijk te meten maar algemeen is aanvaard dat de uitstoot van fijnstof onze levens zal verkorten. Daarom is het voor mij letterlijk en figuurlijk een grote opluchting dat er eindelijk aan een oplossing voor het Gandiplein gewerkt wordt.
Niet goed aan Vkv	vervecht verkeert in een wankelevenwicht. Er is nog maar heel weinig nodig om de wijk in de verkeerde richting te laten afglijden. Daarom vindt ik het een gemiste kans als de NRU niet goed ingepast wordt in de omgeving. De oplossing hiervoor is een verdiepte aanleg, inclusief de drie verkeerspleinen
Verbetering	Het vernieuwde Gandiplein en een verdiept Dunantplein is natuurlijk een enorme verbetering. Ik begrijp niet waarom de drie tankstations niet ter discussie staan als het om de doorstroming gaat. Er zijn bovendien voldoende tankstations in de nabije omgeving.
Antwoord gemeente	Het verwijderen van de benzinstations is niet nodig, door de ongelijkvloerse pleinen wordt de doorstroming zodanig dat dit niet nodig is. 1, 1b

Reactienummer 122	
Cijfer Vkv	
Goed aan Vkv	
Niet goed aan Vkv	
Verbetering	
Antwoord gemeente	

Reactienummer 123	
Cijfer Vkv	1

Goed aan Vkv	niet veel
Niet goed aan Vkv	Dat het traject bovengronds is.
Verbetering	Jazeker, de grond in met het hele traject! Gezondheid en geluidsoverlast bewoners moet voornaamste uitgangspunt zijn. Niet het geld.
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 124	
Cijfer Vkv	6
Goed aan Vkv	Klopvaart wordt doorgetrokken. Onder de grond bij ghandiplein. Plek voor groen en bomen.
Niet goed aan Vkv	Alle kruispunten ondergronds zou het nog aantrekkelijker maken. Het kan in heel nederland, (denk aan denhaag, haarleml etc., waarom niet in de de 4e stad van het land.. beetje armoedig niet? (Nog) niet nagedacht over de wegen naar de ring toe. Ik heb zelf veel last van de drukte op de Franciscusdreef, aangezien die verkeersdruk zal toenemen door het verminderen van het aantal onstluitingswegen en de aantrekkelijkheid van de ring, zou ik daar ook graag maatregelen zien voor betere geluidswering, en veiligheidsvoorzieningen. (doortrekken dijk, afsluiten uitrit bijv.)m.a.w. Maak een compleet plan
Verbetering	Glazen geluidswering vervangen door groen, Glas wordt binnen no time ondergespoten met grafitti en ziet er overal armoedig uit in de praktijk. Gewoon overal natuurlijke geluidswering. Dan maar geen uitzicht voor de automobilisten...
Antwoord gemeente	Waar dat kan is gewerkt met groene geluidsweringen. In de volgende fase zal het type geluidswering verder worden onderzocht en uitgewerkt. In de tracévarianten is uitgegaan van groene geluidsweringen, omdat die, inderdaad, aantrekkelijk is – als zicht niet aan de orde is. Met de afweging zicht – geluidswering zijn we nog volop bezig. In de volgende fase zullen de afmetingen, vormgeving en uitvoering van de geluidsweringen opnieuw aan bod komen. 1, 13

Reactienummer 125	
Cijfer Vkv	8

Goed aan Vkv	*het is veilig m.n voor kinderen *de overkant Noordse park) blijft bij de wijk/stad horen *de veranderde functie van de weg (lokale weg tov interregionale weg) is qua geluidsoverlast en visueel aspect het meest redelijke van het onredelijke. vandaar de 8 en geen 10
Niet goed aan Vkv	verschrikkelijk bewust zijn dat hier een weg loopt naast eèn van de grootste utrechtse wijken. bijna 40.000 inw. derhalve is iedere milieu verzwaring, een verzwaring voor genoemd aantal. dus ook hier ZEVENTIG. dat kan overal, dus waarom hier niet.
Verbetering	zie hier boven.de in een provinciaal voorgeschreven regel staat dat hoe dan ook er uitzicht op het omringende land moet blijven. DAT IS MIJN VOORSTEL TOT VERBETERING> EN DAN NIET : WIJ ACHTER DE SCHUTTING .
Antwoord gemeente	Conform de richtlijnen van Duurzaam veilig en de ligging van de weg buiten de bebouwde kom is een snelheid van 70 km/uur ongewenst.

Reactienummer 126	
Cijfer Vkv	
Goed aan Vkv	De voorkeursvariant met de NRU verdiept onder het Ghandiplein en verhoogd over het Henri Dunant-plein en het Robert Kochplein biedt voor fietsers belangrijke verbeteringen ten opzichte van de huidig-e situatie. Op de drie pleinen die gelijkvloerse blijven, ontstaan stoplichtvrije oversteken voor fietsers en voetgangers
Niet goed aan Vkv	Daarnaast komen er meer verbindingen tussen Overvecht en Noorderpark in de vorm van fiets-bruggen. Met die fietsbruggen zijn wij niet gelukkig. Een fietsbrug is vooral zinvol in situaties waar deze een essentiële schakel kan invullen en er op grotere afstand geen andere verbinding beschikbaar is (bij-voorbeeld bij kruising van het Amsterdam Rijnkanaal), waardoor nadelen voor lief genomen kunnen worden tegenover de winst van een vitale verbinding.

Niet goed aan Vkv	<p>Aan de voorgestelde fietsbruggen kleven veel nadelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • de hellingen zijn niet voor iedere fietser gemakkelijk te nemen • de lengte van de op en afritten die ver in wijk of Noorderpark gaan aanlanden • de aansluiting naar de Gageldijk zijn daardoor voor een deel van de fietsers te indirect (want zij moeten terug de wijk in om het begin van de hellingbaan op te pakken) • grote problemen met de inpassing in de omgeving vanwege aanlanding en hellingbaan • heeft ook visueel een grote impact <p>Vanwege deze nadelen vinden wij een concentratie van drie fietsbruggen op deze relatief korte af-stand (nog geen 3 km tussen de twee uiterste pleinen) niet acceptabel. Daarbij tekenen we aan dat één van de drie fietsbruggen (bij de Moldaudreef) in de plaats komt van een kruising die nu wél gelijk-vloers is. Op deze plek betekent een fietsbrug een aanzienlijke verslechtering voor gebruikers. Nu kan er met een druk op de stoplichtknop en enige wachttijd direct overgestoken worden</p>
Verbetering	<p>Wij zijn van mening dat de extra verbindingen voor fietsers en voetgangers over de NRU (naast die bij de drie pleinen) zo veel mogelijk gelijkvloers zouden moeten zijn. Dit vraagt een verdiepte uitvoering van de NRU. Bij voorkeur over het gehele traject, maar in ieder geval op het traject tussen het Henri Dunant- en het Kochplein, waar nu vlak bij elkaar twee fietsbruggen gepland staan voor de overgangen Moldaudreef en Anthoniedijk. Overigens blijven wij graag betrokken bij de verdere ontwikkeling van de plannen.</p> <p>Naast de bezwaren, die specifiek zijn voor de fiets, vinden wij net als veel bewoners van Overvecht dat een NRU met hoge viaducten over twee pleinen te weinig recht doet aan de wensen voor omgevingskwaliteit en leefbaarheid langs de NRU. Overvecht verdient Beter!</p>
Antwoord gemeente	6, 5, 13, 1

Reactienummer 127	
Cijfer Vkv	3
Goed aan Vkv	Dat kan ik niet vinden. lawaai stank horizon/nabijheid vervuiling.
Niet goed aan Vkv	NIET GOED is dat niet ALLE kruispunten verdiept worden. daardoor geen verbondenheid van een wijk met 40000 inwoners met het buiten. onvoldoende uitvoering van een provinciaal besluit betreffend aansluiting met aanpandige gebieden.

Verbetering	ALLE KRUISPUNTEN VERLAAGD> VEILIG MINDER LAWAAI VERBINDING SCHONERE LUCHT
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 128	
Cijfer Vkv	7
Goed aan Vkv	Er word niet gesproken over geluidswallen, daar ben ik op tegen....
Niet goed aan Vkv	minder file [hoop ik]
Verbetering	
Antwoord gemeente	

Reactienummer 129	
Cijfer Vkv	5
Goed aan Vkv	De verlaagde ligging van de NRU ter hoogte van het Gandhiplein en de Klopvaart is een mooie optie.
Niet goed aan Vkv	Verhoogde kruisingen zouden geen deel uit moeten maken van de variant. Dit is niet goed voor de leefbaarheid van Overvecht. Als de gemeente Overvecht echt een prachtwijk wil maken, kies dan niet voor verhoogde kruisingen.
Verbetering	Zorg dat de NRU op de drie verkeerspleinen verdiept wordt ipv slechts bij het Ghandiplein.
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 130	
Cijfer Vkv	2

Goed aan Vkv	k ben slechts met één punt tevreden en dat is de verlaagde ligging van de NRU ter hoogte van het Gandhiplein en de Klopvaart.
Niet goed aan Vkv	Ik ben niet tevreden dat slechts één kruising verdiept wordt aangelegd. Verhoogde kruisingen zijn niet goed voor de leefbaarheid van de wijk.
Verbetering	Ik vind het van belang voor de leefbaarheid van de wijk en voor de relatie met het Noorderpark dat het tracé voor het doorgaande verkeer op de NRU (half)verdiept wordt aangelegd. Alle verkeerspleinen moeten op maaiveld blijven. Er moeten veilige oversteken komen voor het langzaam verkeer.
Antwoord gemeente	8, 1

Reactienummer 131

Cijfer Vkv	5
Goed aan Vkv	Evenals de andere varianten zorgt de voorkeursvariant voor een betere doorstroming van het verkeer.
Niet goed aan Vkv	Omdat in de voorkeursvariant de NRU slechts gedeeltelijk verdiept wordt aangelegd, is deze noch voor het verkeer, noch voor de leefbaarheid in de wijk Overvecht een goede oplossing. Ook zal de voorkeursvariant voor lichtvervuiling zorgen.
Verbetering	Uitvoering van "Wensvariant 3 verdiept", waarbij de kruisingen Gandhiplein, Henri Dunantplein én Robert Kochplein verdiept worden uitgevoerd
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 132

Cijfer Vkv	1
Goed aan Vkv	Niets

Niet goed aan Vkv	Alles, er wordt te weinig rekening gehouden met de direct omwonenden van het Robert Kochplein, die meer geluidsoverlast zullen gaan krijgen dan er nu al is. Het tunnelen van het fietspad zal een groter gevoel van onveiligheid geven.
Verbetering	Robert Kochplein in ieder geval op maaiveldhoogte houden en bij voorkeur verdiept aanleggen. Zorg er in ieder geval voor dat de afslag naar de Moldaudreef behouden blijft/grotere prioriteit, anders komt er nog meer verkeer door de woonwijk heen.
Antwoord gemeente	1c, 10

Reactienummer 133	
Cijfer Vkv	2
Goed aan Vkv	Goed is dat de rotonde bij de Klopvaart verlaagd wordt, waardoor in dat gebied de luchtkwaliteit niet verslechtert. Ook zal de geluidsnorm niet verder worden overschreden, wat voor de kinderen van onze basisschool en de omwonenden een groot pluspunt is. Het Noorderpark blijft op deze manier ook voor de school een belangrijke schakel tussen natuur en cultuur.
Niet goed aan Vkv	Het feit dat er een goede oplossing is gevonden voor de eerste rotonde en dit niet wordt doorgetrokken naar de andere twee verkeersknooppunten is niet te verkopen aan de medebewoners van de wijk, die overigens met deze variant verrast werden tijdens een buurtbijeenkomst met de gemeente. Ongehoord als je bedenkt hoeveel tijd, energie en werk er door een grote groep bewoners is verzet om in overleg met diezelfde gemeente uiteindelijk tot een breed gedragen oplossing te komen. Overvecht wordt opgesloten door een brug en een dijk, terwijl de kracht van de wijk ligt in de verbinding met de natuur en de cultuurhistorische waarde van 'het achterland'.
Verbetering	Behalve het Gandhiplein is er geen enkele verbetering. Overvecht wordt er niet aantrekkelijker door, maar krijgt te maken met amputatie die ongetwijfeld ook voor verloedering van het aanzicht van de wijk gaat zorgen. Dus: alle rotondes moeten verlaagd, de zichtlijnen bij wijze van spreken tot aan de horizon en Overvecht moet groen blijven, voor de huidige bewoners en die van in de toekomst!
Antwoord gemeente	1, 3

Reactienummer 134	
Cijfer Vkv	1
Goed aan Vkv	één punt tevreden en dat is de verlaagde ligging van de NRU ter hoogte van de Klopvaart.
Niet goed aan Vkv	<ol style="list-style-type: none"> 1. Slechts één kruising wordt verdiept aangelegd en twee verhoogde kruisingen erg slecht voor de omgeving zijn. 2. Ontsluiting auto verkeer van Gageldijk slechts 1.5 maal dit in tegenstelling met de 2.5 maal in voorgelegde trechter varianten. 3. Geluidsscherm van 75 cm langs Gageldijk dit in tegenstelling met de 3 meter in de voorgelegde trechter varianten. 4. 8 mogelijkheden voor fietsers en voetgangers om over een afstand van 3000 meter het noorderpark te bereiken welke op geen enkele manier is onderbouwd. 5. punt 4 geeft hinder aan plaatselijk ontsluitings verkeer wat nu ook het geval is 6. Met manier van Uw optreden en omgaan van de trechter varianten maakt de gemeente zich niet populair.
Verbetering	<p>Verdieping gehele tracee inclusief de 3 rotondes. minimaal 2.5 maal ontsluiting gageldijk voor auto verkeer. Geluidsscherm 3 meter langs Gageldijk.</p>
Antwoord gemeente	1, 7, 11, 6

Reactienummer 135	
Cijfer Vkv	5
Goed aan Vkv	<p>_De verlaagde ligging van de kruising bij de Klopvaart. - De weg wordt omgeven door veel groen. - Snelheid is gelukkig 80 km per uur en niet 100.</p>

Niet goed aan Vkv	<p>1. Slechts 1 kruispunt is verdiept, 2 verhoogde kruispunten zijn slecht voor de omgeving (Overvecht en Gageldijk). Hierbij denken we aan het zicht, geluidsoverlast, luchtvervuiling, etc.</p> <p>2. Toenemende geluidsbelasting vanwege de hogere geluidswering aan de overvechtzijde, die weerkaatst richting de Gageldijk.</p> <p>3. Eén toegang voor groot verkeer (vrachtwagens, trailers, grote tractoren, tankauto's, bussen en evenementenwagens) voor de Gageldijk vanaf de rondweg (nu getekend bij het tuincentrum) is absoluut onvoldoende:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ingeval van calamiteiten (bijv. brand of bij een evenement in het recreatiedeel van het Noorderpark) zal één op/afrit onvoldoende zijn voor aan- en afvoer van mensen, materieel en hulpvoertuigen - zg langzaam verkeer (tractoren) mag niet op een autoweg rijden en zal via de Gageldijk het traject tuincentrum/ fort de Gagel moeten kunnen afleggen - voor fietsers/voetgangers is de belasting van autoverkeer onnodig zwaar, omdat autoverkeer dat bij het fort moet zijn de hele Gageldijk af zal moeten rijden
Verbetering	<p>1. Alle kruisingen verlaagd aanleggen, dit is een verbetering voor de leefbaarheid van de omgeving.</p> <p>2. Drie toegangswegen vanaf de rondweg via de drie nu getekende rotondes (tuincentrum, Einsteindreef, fort de Gagel).</p> <p>4. Aandachtspunt: de bocht bij het tuincentrum moet nog verder worden uitgewerkt. Toegang voor alle soorten verkeer (lees: verkeer van grote lengte en omvang) moet daarbij mogelijk worden.</p> <p>5. Aan beide zijden van de weg gelijke hoogte van de geluidswering om weerkaatsing te voorkomen.</p>
Antwoord gemeente	1, 11, 7,

Reactienummer 136	
Cijfer Vkv	7
Goed aan Vkv	Dat is afgezien van een 6-baansweg met tenminste 100km/uur. Dat zou slecht zijn voor de luchtkwaliteit en geluidsoverlast. Verder vind ik het goed dat dit een oplossing biedt voor betere doorstroming.
Niet goed aan Vkv	Ik maak me zorgen over de gezondheid van de bewoners in de hoge flats daar. De weg komt hoger te liggen, waardoor bewoners uit de flat meer last hebben (ook al heeft de laagbouw dan minder last). Geluidsoverlast is een belangrijke stressfactor bij mensen. Hoe worden deze mensen hierin tegemoet gekomen? Een verhoogde weg heeft verder een grotere impact op de horizon.

Verbetering	Ik begrijp dat de verdiepte aanleg erg veel geld kost. Nu moeten we natuurlijk zuinig zijn met geld. Toch vraag ik me af of het voor het welzijn van de bewoners niet beter is om de weg verlaagd aan te leggen. Tegelijk denk ik dat we moeten blijven inzetten op vermindering van het autoverkeer, om te voorkomen dat de verkeersstroom daar sterk gaat toenemen. Verder vraag ik me af of het mogelijk is nog eens extra goed naar de kostenraming te kijken. Soms worden zaken over het hoofd gezien en blijken de kosten achteraf veel hoger dan gedacht. Is de voorkeursvariant wel echt goedkoper? Wellicht is het mogelijk om in het kader van de Europese richtlijn omgevingslawaai hier ook nog een bijdrage aan te kunnen leveren.
Antwoord gemeente	1, 12 Luchtkwaliteit zal naar verwachting geen probleem zijn voor hoogbouw. Op maaiveld wordt voldaan aan de norm. Bij een hogere ligging van de weg en bij woningen op grotere hoogte, verwaait emissie eerder, en worden concentraties verontreinigingen lager dan op maaiveld. Voor wat betreft geluid: een hogere ligging van de weg is inderdaad ongunstiger voor hoogbouw dan een lage of verdiepte ligging. Hoe groot het effect is, is nu indicatief berekend, zie de analyse in de bijlage geluid en lucht, hoofdstuk 6. Voor geluid is gekeken naar de absolute af- of toename, en de aantallen geluidgehinderden. Deze berekeningen zijn voor deze fase voldoende nauwkeurig (zie ook het advies van de commissie m.e.r.). In de toekomst zal de kostenbegroting op gedetailleerder niveau worden opgesteld. Daarnaast wordt in het aanbestedingstraject nadrukkelijk ruimte ingebouwd voor aanvullende wensen binnen het vastgestelde budget. In de regel is het bij de Europese richtlijn omgevingslawaai een vereiste dat het gaat om een project met innovatie en samenwerking. In de aanbesteding van de NRU zijn die aan de orde. We gaan onderzoeken of er bij de aanbesteding (of mogelijk eerder) een Europese bijdrage is waar we iets aan kunnen hebben.

Reactienummer 137	
Cijfer Vkv	1
Goed aan Vkv	De verlaagde ligging van de NRU ter hoogte van de Klopvaart.
Niet goed aan Vkv	De twee verhoogde kruisingen zijn zeer slecht voor de leefbaarheid van Overvecht. Dit is ook eerder aangegeven door de bewoners en het is betreurenswaardig dat men hier niet naar luistert.
Verbetering	Voor de leefbaarheid van de wijk zijn 3 verlaagde kruispunten of nog liever een geheel verdiept tracé in een bak noodzakelijk.
Antwoord gemeente	3, 1

Reactienummer 138	
Cijfer Vkv	4
Goed aan Vkv	De verdiepte passage bij tuincentrum de Mintstroom (ghandiplein) is goed. Dit levert een goede en veilige passage op voor langzaam verkeer (o.a fietsers/lopers) naar de noordkant.
Niet goed aan Vkv	Een van de drukste oversteekplekken voor fietsers/lopers naar het Noorderpark/Ruigenhoekse park (henri dunantplein) blijft gelijkvloers. Dit is nu al erg lang wachten en regelmatig steken mensen gewoon over. Het zou veel beter zijn dit ook verdiept te zien worden aangelegd of zelfs deze ipv het ghandiplein, daar dit vele malen meer bewoners in de directe omgeving voordelen bied alsmede voor de rest van de bezoekers richting noordkant, immers..het is ons natuurgebied !
Verbetering	Verdiepen van alle drie de passages zodanig dat er een vrije doorgang ontstaat (ongelijkvloers) voor auto's vs. fietsers/lopers heeft mijn voorkeur. Is een optie overal fiets bruggen te maken bij de pleinen of alleen een fietsers/lopers tunnel ?? Dat moet goedkoper zijn dan de hele weg verdiept maar zou een groot deel van mijn bezwaren wegnemen. Het scheidt immers vrije doorgang van zuid naar noord voor langzaam verkeer (fietsers/lopers) en daarmee opent het hele natuurgebied zich.
Antwoord gemeente	1b, 9

Reactienummer 139	
Cijfer Vkv	2
Goed aan Vkv	De verlaagde ligging van de NRU ter hoogte van het Gandhiplein en de Klopvaart.
Niet goed aan Vkv	Twee van de drie pleinen worden verhoogd aangelegd. Gevolg: meer overlast dan nodig voor de bewoners langs de NRU. Er is geen relatie meer met het Noorder park, Het in stand houden en zo mogelijk verbeteren hiervan is een van de "ambities" (Zie startdocument) Milieu effecten zijn niet duidelijk (inschattingen met modelberekeningen zijn zeer onbetrouwbaar) Verder is niet duidelijk waarom er ineen oordelen van interne specialisten worden opgevoerd zonder enige onderbouwing
Verbetering	Pleinen op maaiveld hoogte en de rijbaan verdiept. Zoals uit alle discussies in de inpassingsateliers naar voren kwam als een minimaal aanvaardbare variant. Het beste is natuurlijk een landtunnel.

Antwoord gemeente	Deze ambitie staat nog steeds overeind. Wij zijn het niet met u eens dat er geen relatie meer is met het Noorderpark; er is vanuit Overvecht zicht op het Noorderpark en er zijn op verschillende plekken oversteekmogelijkheden. De onderbouwing is kort samengevat in hoofdstuk 4 van het keuzedocument. 1
--------------------------	---

Reactienummer 140	
Cijfer Vkv	3
Goed aan Vkv	
Niet goed aan Vkv	slechts 1 i.p.v. 3 verlaagde doorgangen naar Noorderpark, zie voorstel werkgroep DROOM
Verbetering	Nee, 3 verlaagde doorgangen zijn nodig en niet 1!
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 141	
Cijfer Vkv	
Goed aan Vkv	
Niet goed aan Vkv	
Verbetering	Ik ben laats naar de laatste bijeenkomst geweest maar helaas heb ik niets gehoord over zuilensering en de bewoners utrecht maars- sen. We hebben namelijk zomers heel veel geluids overlast van de SUL Floriadreef nr 17 de containers die geplaatst zijn helpen bijna niets. De zuilensering is zo druk geworden dat de geluidswal niet afdoende is en de fijnstof daar horen we ook niets over. Komt er nog een geluids scherm voor de bewoners van de Gageldijk Utrecht Maarssen .

Antwoord gemeente	<p>De keuze voor de NRU staat los van het geluid van de SUL. In het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit is opgenomen dat de Zambesidreef en de Moldaudreef moeten worden afgekoppeld om te voldoen aan de wettelijke eisen van luchtkwaliteit. Er is inmiddels onderzocht wat de effecten van de afkoppeling zijn op de leefbaarheid in de wijk en wat de bijdrage is aan een verbeterde luchtkwaliteit. De afkoppeling draagt bij aan de verbetering van de luchtkwaliteit op de NRU maar leidt ook tot nieuwe knelpunten in de wijk (o.a. op de Wolgadreef). Omdat de opwaardering van de NRU voorlopig is vertraagd is het daarom nu niet voor de hand liggend de afkoppeling uit te voeren. Er wordt wel een onderzoek gedaan naar alternatieve maatregelen om de luchtkwaliteit langs de NRU te verbeteren. Bij de uitwerking van de huidige voorkeursvariant van de NRU (met afgekoppelde dreven) zal onderzocht worden wat er gedaan moet worden om knelpunten in de wijk op te lossen. De SUL is wel van belang bij de cumulatie van geluid. Die is aan de orde in de milieueffectrapportage die in fase 2b zal worden gemaakt.</p> <p>De geluidsoverlast op de Zuilense Ring heeft de aandacht van de Provincie Utrecht. Geluidsbelasting en luchtkwaliteit langs de Zuilense Ring zijn in het project NRU alleen aan de orde voor zover die beïnvloed worden door de aanpak van de NRU. Uit verkeerscijfers blijkt die invloed klein, maar we kijken er wel naar. Bij de keuze van de voorkeursvariant is dat niet van belang, omdat de toename als gevolg van de opwaardering van de NRU op de Zuilense Ring niet verschilt tussen de varianten.</p>
--------------------------	---

Reactienummer 142	
Cijfer Vkv	4
Goed aan Vkv	Alleen de verdiepte ligging doorgaand verkeer bij Gandhiplein is goed, maar zelfs daar kan het nog beter.
Niet goed aan Vkv	Het gehele trace draagt niet bij aan een verbetering van de omgeving langs de wijk, Gageldijk en het Noorderpark. Bij andere pleinen doorgaand verkeer ook via verdiepte ligging van de weg.
Verbetering	<ul style="list-style-type: none"> * geheel trace doorgaand verkeer verdiept, evt. planmatig realiseren over langere periode / pleinen maaiveld * mogelijkheid creëren om op langere termijn te overkluizen tussen Gandhi-plein en Klopvaart * langzaamverkeer oversteken op pleinen ongelijkvloers = veiliger
Antwoord gemeente	1, 8

Reactienummer 143	
Cijfer Vkv	4
Goed aan Vkv	De verlaagde ligging van de NRU ter hoogte van de Klopvaart.

Niet goed aan Vkv	Dat slechts één kruising verdiept wordt aangelegd en dat twee verhoogde kruisingen slecht voor de wijk zijn. Dit uit milieu-overwegingen.
Verbetering	De voorkeur gaat uit naar verlaging van alle kruispunten.
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 144

Cijfer Vkv	2
Goed aan Vkv	Dat de NRU geen snelweg wordt , 2x2 banen heeft en 80km. per uur snelheid. Gagelijk blijft bestaan , inc. bomen, rustig fietsen. Verdiept Ghandiplein, stilste asfalt.
Niet goed aan Vkv	Dat de beide andere pleinen, Henri Dunant- en Robert Kochplein, niet verdiept worden aangelegd
Verbetering	Dat gemeente Utrecht middelen probeert te vinden, zodat het Henri Dunant- en Robert Kochplein verdiept kunnen worden aangelegd Reden; dit zou de leefbaarheid in algemene zin ten goede komen, geen landschapsvervuiling, geen extra geluidshinder, veiliger.
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 145

Cijfer Vkv	6
Goed aan Vkv	dat er ook naar inpassing en leefbaarheid en dus niet alleen naar het realiseren van een goede doorstroming is gekeken afgezien van hoe dit nu in deze variant is verwezenlijkt; <ul style="list-style-type: none"> - 2x2 rijbanen en 80 km/u; - afkoppeling Moldadreef. Echter moet deze afsluiting niet voor extra verkeer gaan zorgen over de Wolgadreef. De Moldadreef genereert al veel geluidsoverlast voor de hoogbouw, bijvoorbeeld voor de Euterpeflat (in slaapkamers en op balkons) aan beide zijden van de flat. Extra verkeer over de Wolgadreef doet dit alleen maar toenemen; - aanpak geluid bij de bron; - oude doorgaande verbindingen in het landschap worden hersteld;

Niet goed aan Vkv

alleereerst heeft deze variant niet mijn voorkeur en ik zie het als een alternatief bij gebrek aan financiële middelen voor de echte voorkeursvariant (de geheel verdiepte ligging);

- men heeft zich laten leiden door het (beperkte) budget;

- de verhoogde liggingen van de kruisingen. Alleen bij Overvecht gaat de stad Utrecht nog op maaiveldniveau over naar de buitengebieden en dat zie ik als een gevoel van ruimte en je volgt daarbij het oorspronkelijke landschap. Verhogingen passen totaal niet in deze omgeving. De rest van de stad is al een benauwd fort omgeven door wallen, verhoogd liggende (spoor-)wegen en (betonnen) geluidsschermen.

- verhoogde ligging benadrukt de barrière die de NRU nu al vormt;

- de verhoogde ligging vraagt op veel plaatsen betonnen wanden, de wijk bestaat al uit veel 'hoog' beton en tevens zullen deze wanden gegarandeerd vóór de oplevering al onder de graffiti zitten;

- beton: zie de nieuwe A2, één en al beton;

- de verhoogde ligging van het Robert Kochplein en het gedeelte naar de A27 is als een 'puist' in het landschap, het past niet in de omgeving;

- de fietsbruggen vragen een hellingbaan van ongeveer 150m (helling 4%). Zo'n grondlichaam heeft een negatieve invloed op het ruimtegevoel in de wijk (o.a. doorzicht); - verhoogde ligging veroorzaakt meer geluidsbelasting voor de hoogbouw. Hiervoor zijn tevens nog geen duidelijke maatregelen benoemd in het keuzedocument. Men kan niet van de bewoners verwachten dat zij de ramen maar gesloten moeten houden. In deze fase van het project verwacht ik al mogelijkheden in toe te passen maatregelen om de geluidsbelasting op de gevels van hoogbouw te kunnen beperken;

- dat de NRU in het algemeen onderdeel moet worden van een volwaardige ring. Het trekt alleen maar meer verkeer aan. Wordt er wel eens aan ontmoediging van het verkeer gedacht in plaats van alleen maar het moeten doorstromen?;

- het is moeilijk voor te stellen dat het soepel doorstromen van het verkeer de luchtkwaliteit verbetert als daarnaast het verkeer toeneemt;

Niet goed aan VkV	<ul style="list-style-type: none"> - de nieuwe NRU zal een volwaardig alternatief worden voor het verkeer van de A28 naar de A2 v.v. Dat nu nog deels via de A12 rijdt. Ik vraag mij af in hoeverre dit effect is meegenomen in de verkeersmodellen; - Rijkswaterstaat, provincie Utrecht en de gemeente Utrecht zijn bezig een nieuw regionaal verkeersmodel op te stellen, in hoeverre wordt dit straks meegenomen in de komende planfasen voor de NRU?; - brede middenberm (7,80m). Waarom zo'n brede middenberm? Voor de bomen begrijp ik, maar die kunnen net zo goed aan de buitenzijde komen te staan, zoals nu het geval is. En dat is nog fraaier ook. Het neemt het zicht op deze weg vanuit Overvecht enigzins weg. Door deze brede middenberm komt de weg meer richting Overvecht te liggen en dat is alleen maar slechter voor de leefbaarheid in Overvecht; - het zicht vanuit het Noorderpark/de Ruigenhoeksepolder op Overvecht wordt straks bij verhoogd liggende weggedeelten vervuild door voorbijrijdend verkeer. Een voorbeeld is de huidige aansluiting Utrecht Noord op de A27. De aansluiting is duidelijk te zien en te horen in de polder. En dit gebied wordt gezien als een recreatiegebied voor de stad. Dus als je denkt even de drukte van de stad te ontvluchten komt het je straks als het ware achterna.
Verbetering	<p>doorsparen en beter lobbyen voor meer geld voor de verdiepte ligging. Er wordt ontzettend veel geld in de opwaardering van de rijkswegen rond Utrecht gestopt. De opwaardering van de NRU is het directe gevolg hiervan. Dus dan mag er ook meer geld worden geëist voor deze opwaardering om tot een breed gedragen en robuust ontwerp voor de NRU te komen;</p> <ul style="list-style-type: none"> - geen verhoogde liggingen; - (brede) fietstunnels hebben minder impact op de omgeving in verband met de kortere hellingbaan die nodig is. Ze zijn wellicht minder sociaal veilig, maar hier zijn goede oplossingen voor; - stimulatie alternatieve vervoerswijzen voor het autogebruik in Overvecht.
Antwoord gemeente	1, 5, 13, 12

Reactienummer 146	
Cijfer VkV	5
Goed aan VkV	<ul style="list-style-type: none"> 1) de snelheid van 80 km/uur (en dus geen 100 km/uur) 2) dat er 2*2 rijstroken komen (en dus geen 2*3 rijstroken)

Niet goed aan Vkv	1) de doelstelling/belofte om de doorstroming en de LEEFBAARHEID langs de GEHELE RING te verbeteren wordt absoluut niet nagekomen. Deze doelstelling/belofte is vastgelegd in de Startnotitie voor de m.e.r. procedure maar wordt voor grote delen van de ring niet waar gemaakt. Dit gaat ten koste van de gezondheid van bewoners langs de NRU en de Zuilense Ring (waaronder onze wijk Zandweg-Oostwaard).
Niet goed aan Vkv	2) er vindt een toename van de verkeersintensiteit op de Zuilense Ring plaats (de provinciale weg tussen NRU en A2) maar er zijn nog geen maatregelen beschouwd om de verslechtering van de leefbaarheid te voorkomen. De studie van de gemeente Utrecht focust ten onrechte alleen op het Utrechtse deel van de ring Utrecht en laat de gevolgen verderop te veel buiten beschouwing. Wij pleiten voor 80 km/uur op het provinciale deel van de ring Utrecht in combinatie met zeer stil asfalt en (hogere) geluidsschermen. Dergelijke maatregelen dienen beschouwt te worden om de verslechtering van de leefbaarheid (geluid en lucht) te voorkomen zoals is vastgelegd/beloofd in de Startnotitie voor de m.e.r. procedure! 3) ten onrechte worden de negatieve effecten langs het provinciale deel van de ring afgedaan met het argument dat "er wordt voldaan aan de normen". Het doel van het m.e.r. voor de ring Utrecht is primair om de doorstroming én de LEEFBAARHEID te verbeteren. Dit is een doelstelling die bewust verder gaat dan alleen toetsen aan de wettelijke normen (incl. een eventuele reconstructie-effect in het kader van de weg geluidhinder). 3) er wordt geen uitsluitel gegeven over eventuele significante negatieve effecten op het nabijgelegen N2000 gebied oostelijke Vechtplassen 4) de plannen voor westelijke benuttingsvariant worden ten onrechte niet samen met de opwaardering van de NRU in 1 m.e.r. procedure opgenomen. 5) de plannen van de gemeente Utrecht zullen leiden tot een sterke verkeerstoename nabij de aansluiting Zuilensering - A2. Het gevolg hiervan is een slechte doorstroming en meer ongelukken. Het verkeer staat er nu al regelmatig vast.
Verbetering	1) nakomen van de doelstelling/belofte om de LEEFBAARHEID langs de gehele ring Utrecht te verbeteren (en dus niet verschuilen achter wettelijke normen want het is logisch dat een plan daar aan moet voldoen). 2) op het provinciale deel van de ring Utrecht maatregelen treffen om de LEEFBAARHEID te verbeteren zoals bijvoorbeeld 80 km/uur (met trajectcontrole!), zeer stil asfalt en (hogere) geluidsschermen. 3) opwaarderen van de aansluiting A2- Zuilensering.
Antwoord gemeente	13

Reactienummer 147

Cijfer Vkv

7

Goed aan Vkv	Goed is dat de kruising bij het Gandhiplein ondergronds is - dat de weg daar verdiept is en het kruisende verkeer boven. Er wonen daar mensen dichtbij de weg, en voor bewoners van iets verder in Overvecht, de rest van Utrecht en aan de andere kant van de weg en voor de natuur is dit de beste oplossing.
Niet goed aan Vkv	Dat de andere twee kruispunten niet verdiept aangelegd worden en dat de weg juist bij Albert Schweitzerdreef hoger komt te liggen. Waar de weg hoger ligt dan de omgeving, worden zowel luchtvervuiling - fijnstof! - als geluidsoverlast verder verspreid. Bij een verdiepte aanleg zouden beide verminderd worden. Bij een gelijk niveau van de weg aan de situatie nu, wordt het niet (veel) erger dan het nu is. Bij een verhoging van de weg wordt het erger voor de direct omwonenden en voor de bewoners die niet direct aan de weg wonen maar dieper de wijk in, en aan de andere kant van de weg.
Verbetering	<p>1. De wijzigingen niet doorvoeren zolang er geen oplossing is voor het probleem van bredere verspreiding van luchtvervuiling en geluid. Als het rijk en de provincie niet over de brug komen en er ook geen andere financiering gevonden wordt, de huidige situatie handhaven.</p> <p>2. Rijkswaterstaat gaat bij projecten nu over op het uitbesteden van niet alleen het project zelf - aanleg van een stuk weg of van de verlichting langs een stuk weg - maar tevens van het onderhoud daarvan gedurende een langere periode. Daarbij wordt op de lange termijn een financiële besparing bereikt, en het blijkt goed voor het milieu. Kan er bij de NRU met een dergelijke wijze van aanbesteden wat bereikt worden?</p>
Antwoord gemeente	Toename van verkeer is inderdaad niet goed voor de luchtkwaliteit. Toch zorgt een betere doorstroming in combinatie met schonere motoren en een lagere achtergrondconcentratie (ook bedrijven worden schoner) per saldo voor een betere luchtkwaliteit. Dit zal onderzocht worden in het kader van de aanbesteding en contractvorming. 1

Reactienummer 148	
Cijfer Vkv	4
Goed aan Vkv	Ik ben slechts met één punt tevreden en dat is de verlaagde ligging van de NRU ter hoogte van het Gandhiplein en de Kloppaart.
Niet goed aan Vkv	Ik ben niet tevreden dat slechts één kruising verdiept wordt aangelegd. Verhoogde kruisingen zijn niet goed voor de leefbaarheid van de wijk.
Verbetering	Ik vind het van belang voor de leefbaarheid van de wijk en voor de relatie met het Noorderpark dat het tracé voor het doorgaande verkeer op de NRU (half)verdiept wordt aangelegd. Alle verkeerspleinen moeten op maaiveld blijven. Er moeten veilige oversteken komen voor het langzaam verkeer.
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 149	
Cijfer Vkv	5
Goed aan Vkv	Ik ben tevreden over het feit dat de NRU ter hoogte van het Gandhiplein en de Klopvaart verdiept komt te liggen.
Niet goed aan Vkv	Het feit dat slechts een van de drie pleinen verdiept komt te liggen is een teleurstellende uitkomst. Het uitgangspunt zou moeten zijn om de situatie van het gehele gebied rondom de NRU te verbeteren. De verhoogde ligging ter hoogte van het Dunant en Kochplein zullen de leefbaarheid nadelig beïnvloeden en de Utrechters (dus Overvecht en de rest van de stad) er van weerhouden om te recreëren in het Noorderpark. Dus een gemiste kans voor het welzijn van de bewoners van Utrecht.
Verbetering	Ik ben van mening dat de enige acceptabele uitkomst, niet alleen voor de wijk, maar de stad als geheel een verdiepte ligging van alle pleinen moet omvatten of nog beter een verdiepte ligging van de gehele NRU. De wijk Overvecht is een prachtige groene wijk, waar nu een fantastische kans ligt om de wijk te verbinden met het buitengebied. Een fantastische kans om de stad Utrecht voor de toekomst aantrekkelijk te houden om in te wonen en een prachtige gelegenheid om de Utrechters een mogelijkheid te bieden om aan de rand van de stad te recreëren.
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 150	
Cijfer Vkv	4
Goed aan Vkv	De verdiepte ligging van de NRU bij het Ghandiplein.
Niet goed aan Vkv	De verhoogde ligging van de NRU bij het Henri Dunantplein en Robert Kochplein.
Verbetering	Verdiepte ligging van de hele NRU, zodat alle bewoners van Overvecht een toekomst tegemoet gaan met een verbeterde leefbaarheid en het Noorderpark goed bereikbaar wordt.
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 151	
Cijfer Vkv	1
Goed aan Vkv	niets.

Niet goed aan Vkv	<p>_geluidsoverlast zal toenemen, Fort Blauwkapel wordt een Kom van Kabaal;</p> <ul style="list-style-type: none"> - fijnstof kan meer afstand overbruggen door hoge ligging; - visuele & fysieke scheiding tussen het Fort en het Noorderpark - Ontevreden over het besluitvormingsproces, omdat de keuze valt op de variant die niemand wil.
Niet goed aan Vkv	<p>- Fort Blauwkapel is een Rijks- en Unesco monument. Let op: aangewezen gebied waar geen Heiwerkzaamheden zijn toegestaan. De rijksdienst is mijns inziens hierover niet juist geïnformeerd.</p>
Verbetering	<p>deze variant niet uitvoeren tot er voldoende budget is voor verdieping Robert Kochplein;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Deze variant aanpassen met verdieping Robert Kochplein. - Het hele plan NRU in een verdiepte variant uitvoeren - De aansluiting A 27 met de Zuilense ring anders laten plaatsvinden. <p>Gebruik de afrit Maartensdijk/Bilthoven van de A27, leg een nieuwe weg aan om het Noorderpark. Sluit de nieuwe weg aan bij het Gandhiplein.</p>
Antwoord gemeente	1c

Reactienummer 152

Cijfer Vkv	8
Goed aan Vkv	<p>Aan het Gandhiplein komt de voorkeursvariant verdiept te liggen. Daar zijn we zeer blij mee. De kloppaart loopt dan mooi door. Voetgangers en fietsers kunnen veilig en zonder verkeerslichten het prachtige Noorderpark bereiken. Ook voor de mensen is dit qua geluidsoverlast een mooie oplossing. Voor mens en natuur dus een goede oplossing.</p>

Niet goed aan Vkv	<p>Ons gedeelte van de wijk (Edmontondreef en Winnipegdreef in de wijk Klopvaart) heeft veel geluidsoverlast van de Franciscusdreef. Dit wordt veroorzaakt door 2 dingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Er wordt hard gereden op de Franciscusdreef en er is hierop geen controle. - De geluidswal die aangelegd is toen de wijk gebouwd werd, is in de tussentijd al flink verzakt. Hierdoor is de functie om geluid tegen te houden nagenoeg verloren gegaan. <p>Het is noodzakelijk dat deze wal weer aan de normen voldoet. Hiervoor kan het overtollige zand dat zal ontstaan door het verdiepen van de NRU goed gebruikt kunnen worden.</p> <p>Daarnaast zal het in de nieuwe situatie lastig zijn om vanuit de Edmontondreef de Franciscusdreef op te rijden. Door het vervangen van de verkeerslichten door een turbotonde zal de stroom auto's constant worden. Afslaan van de Franciscusdreef naar de Edmontondreef en oprijden van de Edmontondreef de Franciscusdreef op, zal moeilijk gaan.</p>
Verbetering	<p>Als oplossing voor de geluidsoverlast en voor het oprijden en afslaan van en naar de Edmontondreef kan de geluidswal doorgetrokken worden richting NRU. De toegang van de Franciscusdreef naar de Edmontondreef zal dan afgesloten worden. Dan slaat de gemeente 2 vliegen in 1 klap.</p> <p>Herstel van de geluidswal die niet meer aan de eisen voldoet en een oplossing voor het oprijden en afslaan vanaf en naar de Edmontondreef.</p>
Antwoord gemeente	13

Reactienummer 153	
Cijfer Vkv	4
Goed aan Vkv	80 km weg
Niet goed aan Vkv	<p>De ontsluiting kan beter dan opgave.</p> <p>Geluidsschermen aanpassen deze zijn nu te laag.</p> <p>Teveel oversteekplaatsen op het gehele stuk dit komt de doorstroming niet ten goede.</p>
Verbetering	Zie: wat niet goed aan de voorkeursvariant.
Antwoord gemeente	11, 6

Reactienummer 154	
Cijfer Vkv	4
Goed aan Vkv	Ongelijkvloerse kruizingen. Vaste snelheid.
Niet goed aan Vkv	Uitgang aan de moldaudreef, deze verdwijnt in het plan waardoor de bevoorraiding van de winkelcentra overkapel via de wolgadreef gaat lopen. Dit is zeer ongunstig voor de bewoners aan deze weg.
Verbetering	Het Gandiplein verdiept aangelegd terwijl juist de meeste geluidsreductie kan worden gehaald door het Henridunant plein te verdiepen. Hierdoor hoven ook geen verhoogde bruggen te worden aangelegd voor de fietsers om het noorderpark te bereiken
Antwoord gemeente	10, 2, 1b

Reactienummer 155	
Cijfer Vkv	1
Goed aan Vkv	
Niet goed aan Vkv	Geen afslag Moldau dreef waardoor een enorm eind omrijden en zoeken in de wijken
Verbetering	
Antwoord gemeente	10

Reactienummer 156	
Cijfer Vkv	3
Goed aan Vkv	2x2 rijstroken 80 km/u. Verdiepte onderdoorgang Klopvaart en Ghandiplein. Multidisciplinaire benadering.

<p>Niet goed aan Vkv</p>	<p>De Vkv is helaas duidelijk een compromis op alle aspecten. Dit is terug te voeren op inboeten op voorgenomen ambities en het ontbreken van een principiële keuze tussen het belang van beleving van de weg door de automobilist (5 minuten) ten opzichte van de beleving van de weg door de bewoners (24/7)! Uiteraard moet het belang van de bewoners vanuit dit perspectief zwaarder wegen en is dat de 'must' dat de nieuwe NRU een verbetering moet zijn voor de wijk en omgeving!</p> <p>De alternatieven met het hoogste wijk potentieel zijn niet meegenomen in het onderzoek zodat niet duidelijk is waarop en hoeveel concessies worden gedaan tegen welke meerkosten.</p> <p>De kansen om de leefbaarheid, verbinding van wijk, Gageldijk, Noorderpark v.v. zijn niet ten volle benut.</p> <p>Verbindingstracés op maaiveld ipv verdiept. Niet alle verkeerspleinen met verdiepte onderdoorgang voor doorgaand verkeer Achterwege laten van een volledig overkapping van Ghandiplein t/m Klopvaart.</p> <p>Oversteekveiligheid van langzaam verkeer turbotonde's laat gezien afwijkende voorrang te wensen over.</p> <p>De relatie tussen nieuwe NRU en de wijkverkeersstromen is niet onderzocht of onderbouwd. Dit is een afbreukrisico met name langs de Darwindreef, Donaudreef, Einsteindreef, Franciscusdreef.</p> <p>Er is een interne inconsistentie van verhoogde overgang verkeerspleinen ten opzichte van de inpassing als 'weg in een park' en streven naar beheersen van geluidsemisatie. Daardoor zijn bovendien opgaande geluidsschermen nodig die nog meer horizon vervuiling geven.</p> <p>Het breedteprofiel van de Vkv neemt toe waardoor de as van de weg opschuift richting Overvecht terwijl er een grote middenberm aanwezig blijft. Beter is om deze ruimte toe te voegen aan de zijberm aan Overvechtzijde.</p>
<p>Verbetering</p>	<p>Gehele tracé NRU voor doorgaand verkeer verdiept aanleggen, verkeerspleinen op maaiveld. Of anders minimaal 3 verkeerspleinen uitvoeren met verdiepte onderdoorgang doorgaand verkeer.</p> <p>De oversteekmogelijkheden van langzaam verkeer op de verkeerspleinen veiliger maken, Geen keuzes maken die toekomstige verbeteringen op termijn in de weg staan; denk bijvoorbeeld aan een gewenste overkapping tussen Ghandiplein en de Klopvaart.</p> <p>Meer aandacht voor het in goede banen leiden van verkeer op de Darwindreef, Donaudreef, Einsteindreef, Franciscusdreef en dit meenemen als integraal onderdeel van de studie.</p> <p>As van de NRU niet verschuiven in richting van wijk Overvecht en het breedteprofiel van de NRU minimaliseren. Liever meer groen in de zijbermen dan in de middenberm.</p>
<p>Antwoord gemeente</p>	<p>Wij zijn het met u eens dat het belang van de Utrechters zwaarder moet wegen dan het belang van de passerende automobilisten.</p> <p>De voor de leefomgeving meest aantrekkelijke varianten (volledig verdiept) zijn meegenomen tot de 3e trechterstap. Maar deze kosten veel meer dan het beschikbare budget. Daarom moesten we besluiten deze niet verder te onderzoeken.</p> <p>1, 8, 4</p>

Reactienummer 157	
Cijfer Vkv	1
Goed aan Vkv	Er wordt ter hoogte van de Klopvaart gebruik gemaakt van een verlaagde ligging
Niet goed aan Vkv	Dat niet overal voor een verlaagde ligging is gekozen. De leefbaarheid van de wijk komt op deze manier mijns inziens ernstig in het gedran.
Verbetering	Voor de omgeving lijkt het me beter dat waar nodig op alle punten de NRU verlaagd wordt. Dit komt dfe leefbaarheid van de wijk ten goede.
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 158	
Cijfer Vkv	1
Goed aan Vkv	Wij zijn negatief, Zie onze email namens de Dorpsraad groenekan en de bewoners van de koningin wilhelminaweg d.d. 31-12-2012 aan de heer Lintmeijer en onze ondersteuning en bijlagen van de brieven van de gemeente de Bilt, Droom, Overvecht, Blauwkapel, ssgm, groenekans landschap
Niet goed aan Vkv	Zie onze email aan college van b&w en de bovengenoemde brieven - verkeertechisch, lucht en kwaliteitstechnisch, geluidstechnisch, ecologisch, algemeen omgevings en landschapstechnisch, zicht van omwonende op park, gezondheidsondermijnende herrie voor wijde omgeving
Verbetering	Verdiept aanleggen alle pleinen Zo mogelijk de hele weg
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 159	
Cijfer Vkv	1
Goed aan Vkv	XXX
Niet goed aan Vkv	nog meer verkeerslawaaai, verkeeroverlast, uitlaatgassen vlak voor de deur.

Verbetering	Henri Dunantplein ondergronds
Antwoord gemeente	1b

Reactienummer 160	
Cijfer Vkv	1
Goed aan Vkv	de omgeving op het verkeerde been wordt gezet door als raad een hoog ambitie niveau na te streven / uit te spreken met varianten die niet realiseerbaar blijken te zijn en er waarschijnlijk nog mee weg komt ook. Conclusie; wethouder slechte onderhandelaar is geweest voor zijn inwoners met het rijk.
Niet goed aan Vkv	de omgeving op het verkeerde been wordt gezet door als raad een hoog ambitie niveau na te streven / uit te spreken met varianten die niet realiseerbaar blijken te zijn en er waarschijnlijk nog mee weg komt ook. conclusie; wethouder een slechte onderhandelaar is geweest voor zijn inwoners met het rijk.
Verbetering	ivm minder filedruk rondom utrecht de plannen heroverwegen en wellicht besluitvormingen opschuiven. Zeker gezien de manier waarop de gemeente de bewoners serieus zou kunnen nemen en daarmee draagvlak zou kunnen creeren.
Antwoord gemeente	3

Reactienummer 161	
Cijfer Vkv	
Goed aan Vkv	
Niet goed aan Vkv	
Verbetering	
Antwoord gemeente	

Reactienummer 162	
Cijfer Vkv	2
Goed aan Vkv	Oplossing ghandiplein : verdiept Klopvaart die doorloopt
Niet goed aan Vkv	Verhoging verderop : veel lawaai en belemmering uitzicht
Verbetering	Gehele route verdiept aanleggen. Zie A2-traject door Maastricht
Antwoord gemeente	1

Reactienummer 163	
Cijfer Vkv	5
Goed aan Vkv	De bereikbaarheid van het Noorderpark per fiets; elke fiets scheelt weer een auto. Maximum snelheid 80 km. De verdieping van de weg bij de Klopvaart. 'Geluidsarm' asfalt.
Niet goed aan Vkv	Maximum snelheid wordt niet gehandhaafd via trajectcontrole. De as van de weg wordt nog eens 5 meter verplaatst richting ons huis; de weg daardoor te zeer hoorbaar (ondanks dubbel glas) en zichtbaar, en nog meer fijn stof. Voor ons telt elke meter groen. Onvoldoende rekening gehouden met de gezondheid omwonenden (meer fijn stof leidt tot meer autistische kinderen en meer longpatiënten.) We wonen nu aan het Shanghai park, straks aan een drukke weg.
Verbetering	Strikte handhaving maximumsnelheid via trajectcontrole. Voertuigen met veel fijnstof uitstoot verbieden, ook op de NRU. Onafhankelijke controle op fijnstof langs de weg. De huidige as van de weg handhaven door de middenberm te gebruiken, zeker waar de weg vlak langs de woningen gaat, zoals bij ons (indien trajectcontrole dan lommerrijke middenberm overbodig). Liever meer wegdelen overkapt en vooral de wegdelen die dichtbij de huizen liggen.
Antwoord gemeente	15, 4, 1, 13

Reactienummer 164	
Cijfer Vkv	1
Goed aan Vkv	

Niet goed aan Vkv	Mijn grootste bezwaar is de verwachte toename van geluidshinder. Sinds kort wonen wij op dit adres en de vele geluiden (vliegtuigen, treinen en weg) zijn mij erg tegengevallen. Op het moment dat dit nog meer wordt, vind ik dat het leefgenot sterk in gevaar komt. Rondweg prima, maar niet ten koste van de omwonenden.
Verbetering	Verdieping van het Robert Koch plein, dan wel plaatsen van voldoende en visueel aantrekkelijke geluidsschermen.
Antwoord gemeente	1c, 11

Reactienummer 165	
Cijfer Vkv	5
Goed aan Vkv	<p>Op zich hebben alle bewoners en belangengroepen al eerder gereageerd op de varianten, dus onze meningen moeten bekend zijn. Maar goed.</p> <p>Het moet gezegd worden dat er in het hele proces het een en ander bereikt is:</p> <ul style="list-style-type: none"> - niet 2x3 maar 2x2 rijbanen - niet 100 km/u maar 80 km/u - fietspad aan Overvechtzijde gehandhaafd - geen 4 meter hoger geluidsschermen die alsnog een barriere vormen - met de fiets de pleinen sneller oversteken dan huidige situatie - 1 van de 3 pleinen verdiept ipv geen enkel plein verdiept <p>Met de Vkv wordt verder bereikt dat de Klopvaart hersteld wordt + fietspad ernaast voor VRI-vrij de NRU oversteken. Van varianten 1, 2a, 2b en 2c is binnen het huidige budget de nu voorgestelde Vkv de logische keuze.</p>
Niet goed aan Vkv	<p>Dat er twee pleinen uitgevoerd worden als (hoge) viaducten. Tevens vind ik drie fietsbruggen over een afstand van 3 km teveel. De fietsbruggen bij Anthoniedijk en Moldaudeef lijken helaas hetzelfde uitgevoerd te worden als de Gagelfietsbrug. Ik zeg helaas want het is een nogal massieve constructie die visueel geen aanwinst is. Het kan toch veel slanker / mooier / aantrekkelijker. Ik heb ergens gelezen dat huidige ontwerp in de Nhw-stijl is. Leuk bedacht, maar je kunt het belang van de Nhw ook overdrijven.</p>

Verbetering	<p>De wensvariant realiseren waarbij de twee andere pleinen ook verdiept worden, of nog beter het stuk Dunantpl - Kochpl geheel verdiept waarbij er ook voor de Anthoniedijk en Moldaudreef gelijkvloerse fietskruisingen ontstaan.</p> <p>Verder wil ik nog opmerken dat in de afgelopen jaren de rondweg bij Sneek voor 80,7 miljoen euro is opgewaardeerd met twee viaducten en een aquaduct, en er voor dit budget nog diverse aanpassingen aan de huidige situatie zijn gedaan. Dit is vergelijkbaar met NRU variant 2a. Ik begrijp dan niet dat wat in Sneek voor 80 miljoen gerealiseerd is, bij ons 180 miljoen kost. Waarom krijgen we niet meer inzicht in de financiën? Er worden wel detailuitkomsten door technisch specialisten gepresenteerd, maar over de kosten, een van de belangrijkste beslisfactoren, wordt er alleen een totaalbedrag gepresenteerd.</p>
Antwoord gemeente	<p>Ten aanzien van de fietsbruggen bij de Anthoniedijk en de Moldaudreef is in deze fase uitgegaan van dezelfde uitvoering en inpassing als voor de fietsbrug De Gagel. De verwachting is dat de uitvoering van de fietsbrug de Gagel vooruit zal lopen op de uitvoering van de NRU. Het is de verwachting dat de verschillende bruggen qua uitstraling een relatie met elkaar hebben. Hoe precies is nog niet duidelijk en zal in de volgende fase (IPVE / beeldkwaliteitsplan) nader worden uitgewerkt.</p> <p>De kostenraming van het project Sneek betreft slechts de bouwkosten. De raming voor de NRU behelst naast de bouwkosten sec, alle bijkomende kosten zoals planvorming, engineering, tijdelijke maatregelen en grondverwerking.</p> <p>Het nu verstrekken van een gedetailleerde kostenraming verzwakt onze positie in het vervolgproces.</p> <p>1, 6</p>

Reactienummer 166

Cijfer Vkv

<p>Goed aan Vkv</p>	<p>Het bereikbaar zijn van de Gageldijk ,vanaf tuincentrum Overvecht (Groenekan) en de Einsteindreef c.q. Henri Dunantplein vinden wij van belang voor de bereikbaarheid van onze vestiging aldaar (Gageldijk 12 te Utrecht).Indien dit niet te realiseren is in de plannen zal er een aanzienlijke inkomstenderving plaatsvinden waar geen kosten verminderingen tegenover staat (investering en personele kosten).Bij halvering van de te verkopen liters € 200.000,00 op jaarbasis ,plus waardevermindering brandstof verkooppunt. Tevens zal er een sterke waarde daling plaatsvinden van de daar bevindende bedrijfswoningen (4 stuks).Gaarne nogmaals overleg.</p> <p>Een toegang bij evenementen in het Noorderpark , zal bij calamiteiten (tuincentrum,brandstof verkooppunt of andere locatie)onvoldoende blijken te zijn,de aanrijtijd wordt ruimschoots overschreden.</p> <p>Aandacht voor langzaam verkeer uit het achtliggend gebied word niet voldoende voor het voetlicht gebracht.(tractoren niet over NRU maar wel breder en zwaarder dan een personen auto)</p> <p>De voorkeur Robert Kochplein hoog komt voort uit het nu hooggelegen viaduct over de spoorlijn richting A2 (verval nu 6 meter wordt bij laagligging 12 meter).</p> <p>In richting A27 zal laagliggend dus ook een hoogte verschil van 12 meter moeten worden overbrugt,wat meer geluidsoverlast zal geven en een negatieve uitwerking op de doorstroming zal hebben. Dit door teruglopende snelheid van het vrachtverkeer bij olopende weggedeeltes.</p> <p>Een verdiepte ligging van het Henri Dunantplein geeft het beste aanzicht op de omgeving en kan een geluidsvoordeel opleveren. Een doorsteek naar de Gageldijk zal zeer welkom zijn om de 2 weggevallen afslagen naar de Gageldijk te compenseren .Bij fort de Gagel zal een doorgang voor alleen fietsers aan te bevelen zijn om sluipverkeer tegen te gaan.</p>
<p>Goed aan Vkv</p>	<p>Bij het Gandiplein spelen water en landschappelijk zicht een rol van belang en heeft de voorkeur verdiept om fietser ,voetganger en watersporter een vrije onbelemmerde verbinding met de andere zijde van de stad te geven ,zoals Fort de Gagel ,de Forelvijver aan de St.Anthoniedijk en niet te vergeten Fort Ruijgenhoek.</p> <p>De tussenliggende wegvakken verzonken geven het beste uitzicht op de omgeving vanuit Overvecht naar Gagelbos en Noorderpark ,waarbij de sociale veiligheid van de omgeving het meest gewaarborgd is,het zicht Gageldijk/Overvecht/Gageldijk .De moeilijke voet/ fiets overgang Robert Kochplein en Henri Dunantplein zullen moeilijk op te lossen zijn in voorgaande beschrijving . De voet/fietsbrug bij de Moldaudreef naar Noorderpark en de voet/fietsbrug naar park de Gagel zijn een schijnoplossing door het hoogteverschil. De brug bij de St.Anthoniedijk is er een teveel van het goede en landschappelijk gezien verre van fraai , anders dan de andere 2 bruggen welke in hun omgeving verloren gaan (bomen).</p> <p>Een fietspad aan de noordzijde is in alle gevallen sociaal onveiliger als aan de Overvecht kant. Het zou aan te bevelen zijn aan de noordkant evenwijdig aan de weg in de groenstrook een voetpad aan te leggen ,daar de Gageldijk OVERDAG bij licht vaak door voetgangers wordt benut.</p> <p>Als de weg NRU verhoogd onder de aandacht van een ieder wordt gebracht gaan alle haren rechttop staan en overvalt menig weldenkend mens een gevoel van onbehagen. Te breed te hoog en tunnels die het angstgevoel oproepen.</p>
<p>Niet goed aan Vkv</p>	

Verbetering	
Antwoord gemeente	

Reactienummer 167	
Cijfer Vkv	
Goed aan Vkv	<p>Geachte heer/mevrouw,</p> <p>U stelt ons in de gelegenheid een reactie te geven op de voorkeursvariant opwaardering NRU, als gepresenteerd op de informatie-avond van 26 november 2012. Graag maken wij van die gelegenheid gebruik.</p> <p>Vooreerst willen wij u complimenteren over de inzichtelijke wijze waarop de verschillende documenten zijn gepresenteerd.</p> <p>Omdat de verschillende varianten niet of nauwelijks van invloed zijn op de verkeersintensiteiten op de NRU/ Zuilense Ring, blijft onze reactie beperkt tot de gevolgen van de opwaardering voor het invloedsgebied. Hierbij spelen wij in op het gegeven dat het nu voorliggende NRU Keuzedocument een onderdeel uitmaakt van het MER 2e fase.</p> <p>Bij de toetsing vormt onze reactie van 27 januari 2009 op de Startnotitie Pakketstudie Ring Utrecht de basis, die samengevat luidde: Wij verlenen onze medewerking aan de opwaardering van de NRU, mits wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:</p>

Goed aan Vkv

1. Er mag geen sprake zijn van toename 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 spraken zijn van toename van sluipverkeer. Toename van geluidshinder of luchtverontreiniging:
Helaas moeten wij constateren dat geen van de thans voorliggende documenten helderheid geeft 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 locaties ter hoogte van Boomstede en ter hoogte van Zandweg-Oostwaard/ OpBuuren een prognose is weergegeven van de toename van het verkeer. Zoals wij ook al hebben aangegeven in onze brief van 10 april 2012 als reactie op het 2e inpassingsatelier, stellen wij grote vraagtekens bij deze cijfers.
-Waarop is de stelling gebaseerd dat slechts 9% van het verkeer op de NRU/ Zuilense Ring doorgaand verkeer is (verkeer van de A27 naar de A2)? Ligt hieraan een herkomst- en bestemmingsonderzoek ten grondslag? 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. Is dit wel realistisch? Immers, in uw rapporten geeft u meermalen aan 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 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).
-Bij het bepalen van de IC-waarde en bij de toetsing of de gekozen varianten voldoende robuust zijn, is, althans zo lijkt het, vooral gekeken naar de capaciteit van de NRU. Geen enkel document laat zien dat hierbij ook een capaciteitstoets is gehouden van de huidige aansluiting Zuilense Ring – A2. Zoals wij ook al in onze reactie van 10 april 2012 hebben aangegeven, zijn wij zeer bezorgd dat de nu al beperkte capaciteit van dit kruispunt zal gaan leiden tot een volledige verstopping van deze door verkeerslichten geregelde aansluiting, inclusief de verkeersonveiligheid die daarmee samenhangt.
-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.

<p>Goed aan Vkv</p>	<p>De upgradering van de NRU mag niet leiden tot aantasting van de waarden van de polder Buitenweg In geen enkel document wordt aandacht besteed aan deze door ons benoemde randvoorwaarde om medewerking te verlenen aan de opwaardering van de NRU.</p> <p>Er mag geen spraken zijn van toename van sluipverkeer</p> <p>In geen enkel document wordt aandacht besteed aan de effecten voor het onderliggend wegennet in het invloedsgebied. Met name de verwachte congestie bij de aansluiting van de Zuilense Ring op de A2 baart ons in dat opzicht grote zorgen. Bij een file voor deze aansluiting zal veel verkeer gebruik gaan maken van alternatieve routes en zullen de afvoerroutes vanuit Maarssebroek naar de Zuilense Ring volledig verstopt raken.</p> <p>Samengevat</p> <p>-Wij zijn door het thans voorliggende keuzedocument bij lange na niet gerustgesteld dat aan onze voorwaarden om medewerking te verlenen aan de opwaardering van de NRU wordt voldaan, temeer omdat nergens uit blijkt, dat het budget voor de opwaardering van de NRU ook besteed wordt aan het voorkomen van een toename van de geluidsbelasting en luchtverontreiniging in het invloedsgebied. Wij stellen grote vraagtekens bij gepresenteerde verkeerscijfers. In onze brief van 12 april 2012 hebben wij u verzocht een nadere onderbouwing van de verkeerscijfers te geven (verschillenplots voor de Zuilense Ring en onderliggend wegennet). Tot op heden is dit verzoek door u nog niet ingewilligd. Wij overwegen zelf een second opinion ten aanzien van de verkeersprognoses te laten uitvoeren. chtse Vecht op</p> <p>-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;-</p> <p>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.</p> <p>Graag wijzen wij u tot slot op een door de Raad van de gemeente Stichtse Vecht ingediende motie om de maximum-snelheid van 80 km/uur voor het gehele traject van de N230 te laten gelden, dus zowel op de NRU als op de Zuilense Ring.</p> <p>In een bestuurlijk overleg met wethouder Lintmeijer op 15 februari 2012 heeft deze aangegeven achter een dergelijk verzoek aan de Gedeputeerde te staan.</p> <p>Een verlaging van de maximum snelheid op het gehele traject van de N230 leidt tot verlaging van nadelige effecten voor geluid en lucht binnen het invloedsgebied gereduceerd en tot verhoging van de verkeersveiligheid, met name op het wegvak tussen het Amsterdam-Rijnkanaal en de A2.</p>
----------------------------	--

Goed aan VkV	De motie en het verslag van het bestuurlijk overleg treft u als bijlage aan. Hoogachtend, Burgemeester en wethouders van Stichtse Vecht namens hen, A.B. Blaisse waarnemend teamleider Ruimtelijke Ontwikkeling
Niet goed aan VkV	
Verbetering	
Antwoord gemeente	

Reactienummer 168

Cijfer VkV	
-------------------	--

Goed aan VkV	<p>Geachte heer Lintmeijer,</p> <p>Wij hebben kennis genomen van de door u gepresenteerde voorkeursvariant voor de NRU. Wij kunnen ons echter niet vinden in deze door u gekozen variant.</p> <p>Diverse malen hebben wij, samen met de Dorsraad Groenekan en het Groenekans Landschap in de inpassingateliers en andere gremia ons standpunt en dat van vele Groenekanners uit gedragen. Wij zijn mordicus tegen een verhoogde aanleg van verkeerspleinen en pleiten voor een verdiepte aanleg daarvan. Het liefste zouden wij de gehele NRU verdiept aangelegd zien worden. Redenen voor de afwijzing van uw voorstel zijn :</p> <p>Verkeerstechnisch, Geluidstechnisch, Luchtkwaliteitstechnisch, Ecologisch, Omgevings- en landschapstechnisch,</p> <p>De onderbouwing van onze bezwaren zijn u bekend en worden perfect weer gegeven in de brief van de gemeente De Bilt aan u dd 19-12 2012 met bijlage van de omgevingsdienst regio utrecht, alsmede in de brieven DROOM, de wijkraad Overvecht en de bewoners van Blauwkapel FBK.</p> <p>Tot nu toe hebben wij rond de A 27 altijd positief kunnen samenwerken met De Bilt en RWS in het belang en ten faveure van de burgerij. Wij hopen dan ook op een verbetering van de samenwerking met alle partijen betrokken bij de NRU; indien hier van sprake is zal dit een positieve uitstraling hebben op de bewoners. Leefmilieu, omgeving, landschap en ecologie kunnen dan zeker verbeteren.</p> <p>Voor de goede orde sluiten wij kopieën van in de 3e alinea genoemde stukken bij.</p> <p>Hoogachtend.</p> <p>Frits Jansen, voorz. SSGM</p>
Niet goed aan VkV	
Verbetering	
Antwoord gemeente	Zie beantwoording bij hoofdstuk 4

Reactienummer 169

Cijfer VkV

<p>Goed aan Vkv</p>	<p>Samenvatting</p> <p>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 Ghandplein tot aan de aansluiting van de N230 bij de Groenekanseweg/A27.</p> <p>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 Ghandplein door. Bij het Dnantplein en het Kochplein loopt de randweg echter boven de rotondes.</p> <p>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</p> <p>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).</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
----------------------------	---

<p>Goed aan Vkv</p>	<p>n 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).</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
<p>Niet goedvan Vkv</p>	

Verbetering	
Antwoord gemeente	Zie beantwoording bij hoofdstuk 4

Reactienummer 170	
Cijfer Vkv	
Goed aan Vkv	<p>Geachte heer Lintmeijer,</p> <p>Met veel interesse hebben wij kennis genomen van de op 26 november jl. gepresenteerde voorkeursvariant voor de Noordelijke Randweg Utrecht (hierna NRU). Via deze weg willen wij onze reactie kenbaar maken op deze voorkeursvariant. Op basis van de neergelegde visie en gewogen argumenten oordeelt u dat variant 1 de ambtelijke voorkeur geniet, maar door de deelnemers in het participatieproces als onwenselijk is beschouwd. U kiest op basis van deze argumenten voor variant 2a, ondanks dat deze variant eveneens veel maatschappelijk verzet kent.</p> <p>Visie</p> <p>De neergelegde visie voor de NRU in het geheel is vooral een visie waarin de rand van Utrecht aantrekkelijk moet worden en u uw ambities voor dit gebied kenbaar maakt. U streeft naar een verbetering van de leefbaarheid voor de inwoners van Overvecht en een sterk verbeterde relatie stad – land. In deze relatie is de afgelopen jaren door onze beiden gemeenten sterk geïnvesteerd bij de aanleg van het Noorderpark. Wij betreuren het dan ook dat de maatschappelijk meest gewenste optie, de volledige verdiepte variant, tot de laatste trechterstap is meegenomen in het proces, maar niet als volwaardige variant is meegewogen binnen deze trechterstap. Alleen wanneer alle maatschappelijke kosten én baten van deze variant volledig in beeld zijn kan een zorgvuldige afweging worden gemaakt over de gewenste voorkeursvariant. Zo zijn ons inziens de maatschappelijke baten van een toegankelijk recreatiegebied voor de bevolking van Utrecht van wezenlijk belang in deze afweging. De participanten uit het proces verdienen deze heldere afweging, zodat ook zij inzicht krijgen in de afwegingsmethodiek voor de voorkeursvariant. Wij dringen er daarom op aan deze afweging alsnog te maken. Op basis hiervan opteren wij voor een verdiepte variant van de NRU. In onze optiek vervult deze variant de meeste van uw ambities en kent de grootste maatschappelijke baten. Wij willen dan ook onze bereidheid uiten, om u te steunen in deze lobby naar de Minister van Infrastructuur & Milieu en het Bestuur Regio Utrecht. Indien deze variant uiteindelijk niet realiseerbaar is, opteren wij voor een variant waarbij zowel het Gandhiplein als het Robert Kochplein verdiept worden aangelegd.</p> <p>Verkeereffecten</p> <p>De opwaardering van de NRU brengt de nodige verkeereffecten met zich mee. Door het vergroten van de capaciteit wordt de doorstroming verbeterd. Helaas wordt slechts in één tabel uit de bijlage deze effecten in hoofdlijn samengevat. Bij deze verkeerscijfers stellen wij echter grote vraagtekens. Naar onze mening:</p>

<p>Goed aan Vkv</p>	<p>Maar: Imago's zijn hardnekkig en van een negatief imago kom je moeilijk af. Gelukkig liggen er kansen te over om de wijk weer een stapje omhoog te duwen. Kijk bijvoorbeeld naar de plannen voor de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU). Die weg vormt nu een botte barrière voor de bewoners van Overvecht om naar het Noorderpark te komen. Bovendien zal die weg de komende jaren alleen maar drukker worden. En dat is op zich prima, als de overlast en de bufferwerking van de weg maar een omgekeerde ontwikkeling kent. En dat kan, de plannen liggen er. Toegegeven, het vergt een flinke investering, maar je krijgt er zeker zo veel voor terug.</p> <p>Een onderdeel van de plannen voor de NRU is het afsluiten van de Moldaudreef. Dat levert de uitgelezen kans om langs een van de groene corridors naar het buitengebied een fraai nieuw woonbuurtje te bouwen. Maar dat lukt natuurlijk alleen als de Randweg niet een nog grotere (visuele) barrière vormt met het buitengebied. Hetzelfde geldt, hoewel in mindere mate, voor de kansen die afsluiting van de Zambesidreef met zich meebrengen. Bij de juiste plannen loopt het groengebied langs de NRU direct over in het groen van het Noorderpark. Denk je ook eens in wat een enorme winst van woongenot de bewoners van de Tokiodreef zullen ervaren als de nieuwe weg nog wat langer overkluisd blijft en er geen drukke weg, maar een groene oversteek richting Fort de Gagel voor de deur ligt. Het zou zomaar de meest gewilde flat van de wijk kunnen worden. Zo ook houden de bewoners van de Centaurusdreef hun hart vast: zal hun nieuwe uitzicht een uit de grond rijzend viaduct met geluidsschermen zijn, of een zo goed als onzichtbare verzonken weg waardoor niet het geruis van auto's, maar het genot van weids uitzicht overheerst. De huidige plannen zien er voor hen nog erg bedreigend uit, hun hoop is dan ook gevestigd op het vinden van extra geld om ook daar het woongenot aanzienlijk te verbeteren.</p> <p>Ons advies is: kijk door je oogharen naar de toekomst. Er is zo veel mogelijk, juist ook in Overvecht. De wijk is nog volop in ontwikkeling en er liggen kansen om het helaas nog hardnekkig aanwezige negatieve beeld van de wijk definitief tot het verleden te laten behoren. Grijp die kansen, kijk over grenzen heen en zie de toekomst.</p> <p>Verder constateren wij dat de betrokkenen vanuit DROOM en andere actieve bewoners zich 'bedot' voelen in het participatieproces. Het is nog niet te laat om dit te corrigeren.</p> <p>Met vriendelijke groet,</p> <p>Jasper Fastl Voorzitter Wijkraad Overvecht</p>
<p>Niet goed aan Vkv</p>	
<p>Verbetering</p>	
<p>Antwoord gemeente</p>	<p>Zie beantwoording bij hoofdstuk 4</p>

4 Beantwoording reacties stakeholders en bewonersgroepen

Wijkraad Overvecht	Antwoord gemeente
<p>Geacht College, beste raadsleden, lieve Overvechters en Utrechters</p> <p>Het is goed wonen in Overvecht: ruime betaalbare woningen in een wijk met veel groen, op nog geen kwartier fietsen van de Utrechtse binnenstad en op een steenworp afstand van het elk jaar weer fraaiier wordende recreatiegebied Noorderpark. Natuurlijk, de flats in de wijk zijn niet altijd even fraai en wie te vaak de verkeerde kant op kijkt ziet een hoop lelijks. Maar bovenal is het een prettige wijk. En ja, problemen zijn er ook genoeg: armoede, schooluitval, huiselijk geweld, hangjongeren, vervuiling. Typisch problemen zoals je ze in de krachtwijk die Overvecht is verwacht. Geen plek dus voor mensen die liever op een roze wolk wonen, we hebben het hier over een echte stadswijk.</p> <p>De laatste jaren maakt Overvecht duidelijk een positieve ontwikkeling door: criminaliteit en overlast is fors minder geworden, we zijn gezonder gaan leven en de sociale samenhang in de wijk groeit. Zo zijn er recent nog, in het kader van de vreedzame wijk, tientallen jonge wijkmediatoren beëdigd die negatieve situaties direct weten ombuigen in iets positiefs. Forse delen van Overvecht hebben een metamorfose gekregen door grootschalige renovaties. Bewoners zijn weer trots op hun flatjes en de buurt ziet er een stuk frisser uit. Andere delen van de wijk ondergaan een nog grondiger metamorfose. Zoals de Spoorzone, waar honderden nieuwe huizen (zullen) verrijzen. We heten de nieuwe bewoners van onze wijk nu al van harte welkom. Een volgende stap is de aanpak van het winkelhart van Overvecht. Niet alleen wordt het uitgebreid en in een nieuw jasje gestoken, ook zullen er vele honderden nieuwe bewoners kennis maken met de charmes van de wijk.</p> <p>Maar: Imago's zijn hardnekkig en van een negatief imago kom je moeilijk af. Gelukkig liggen er kansen te over om de wijk weer een stapje omhoog te duwen. Kijk bijvoorbeeld naar de plannen voor de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU). Die weg vormt nu een botte barrière voor de bewoners van Overvecht om naar het Noorderpark te komen.</p>	

Wijkraad Overvecht

Bovendien zal die weg de komende jaren alleen maar drukker worden. En dat is op zich prima, als de overlast en de bufferwerking van de weg maar een omgekeerde ontwikkeling kent. En dat kan, de plannen liggen er. Toegegeven, het vergt een flinke investering, maar je krijgt er zeker zo veel voor terug.

Een onderdeel van de plannen voor de NRU is het afsluiten van de Moldaudreef. Dat levert de uitgelezen kans om langs een van de groene corridors naar het buitengebied een fraai nieuw woonbuurtje te bouwen. Maar dat lukt natuurlijk alleen als de Randweg niet een nog grotere (visuele) barrière vormt met het buitengebied. Hetzelfde geldt, hoewel in mindere mate, voor de kansen die afsluiting van de Zambesidreef met zich meebrengen. Bij de juiste plannen loopt het groengebied langs de NRU direct over in het groen van het Noorderpark. Denk je ook eens in wat een enorme winst van woongenot de bewoners van de Tokiodreef zullen ervaren als de nieuwe weg nog wat langer overkluisd blijft en er geen drukke weg, maar een groene oversteek richting Fort de Gagel voor de deur ligt. Het zou zomaar de meest gewilde flat van de wijk kunnen worden. Zo ook houden de bewoners van de Centaurusdreef hun hart vast: zal hun nieuwe uitzicht een uit de grond rijzend viaduct met geluidsschermen zijn, of een zo goed als onzichtbare verzonken weg waardoor niet het geruis van auto's, maar het genot van weids uitzicht overheerst. De huidige plannen zien er voor hen nog erg bedreigend uit, hun hoop is dan ook gevestigd op het vinden van extra geld om ook daar het woongenot aanzienlijk te verbeteren.

Ons advies is: kijk door je oogharen naar de toekomst. Er is zo veel mogelijk, juist ook in Overvecht. De wijk is nog volop in ontwikkeling en er liggen kansen om het helaas nog hardnekkig aanwezige negatieve beeld van de wijk definitief tot het verleden te laten behoren. Grijp die kansen, kijk over grenzen heen en zie de toekomst.

Antwoord gemeente

Het verminderen van de barrièrewerking van de NRU is vanuit de ruimtelijke inpassing gezien de belangrijkste doelstelling. Dit is gebaseerd op het scenario 'Parkway' De essentie van de parkway is contact met de omgeving. Hiervoor is nodig dat de weg min of meer op maaiveld ligt en dat je over de weg heen kijkt. De visuele barrièrewerking wordt zoveel mogelijk beperkt door bij de geluidsvoorzieningen te werken met een hoogte die het mogelijk maakt om vanuit de omgeving zicht te houden over de weg.

Het overkluizen van de weg bij het Gandhiplein is een interessant idee. Deze is echter wel gekoppeld aan de keuze om de NRU bij het Gandhiplein te verdiepen. Deze keuze kan nu nog niet worden gemaakt.

Wij begrijpen dat de bewoners van de Centaurusdreef graag een verdiepte NRU zien voor het Robert Kochplein. Er wordt echter nog geen keuze gemaakt ten aanzien van het te verdiepen plein.

Wij nemen dit advies ter harte

Wijkraad Overvecht	Antwoord gemeente
<p>Verder constateren wij dat de betrokkenen vanuit DROOM en andere actieve bewoners zich 'bedot' voelen in het participatieproces. Het is nog niet te laat om dit te corrigeren.</p>	<p>Tot de zomer van 2012 ontving de gemeente positieve geluiden over het participatieproces. In de laatste stap van het trechteringsproces ontstond teleurstelling. De gemeente heeft daarom samen met de leden van het inpassingsatelier het participatieproces ge-evalueerd. Ook is de aangepaste beoordeling uitgebreid besproken. De gemeente doet haar uiterste best om de goede lijn van het participatieproces weer op te pakken en invulling te geven aan de aandachtspunten uit de evaluatie. Het is nog niet helemaal duidelijk hoe het vervolgproces er precies uit gaat zien maar bewoners en betrokkenen zullen betrokken blijven.</p>

Op 26 november 2012 heeft de gemeente op een informatieavond op het Trajectum College de voorgestelde voorkeursvariant (VKV) van de NRU gepresenteerd. Vooruitlopend op een meer inhoudelijke reactie richting de gemeente met betrekking tot de VKV, willen de opstellers van deze brief duidelijk maken dat zij de voorgestelde VKV niet ondersteunen om de onderstaande redenen.

Overvecht en de aanliggende gebieden verdienen meer dan de voorgestelde VKV die naar onze mening niet de beste inpassing is van de NRU voor de belangen van de wijk Overvecht, de Gageldijk, Blauwkapel, Groenekan en het Noorderpark. Wij zijn voorstander van een half verdiept aangelegde NRU voor het hele tracé vanaf het Ghandiplein t/m het Kochplein in beide richtingen of anders op zijn minst 3 verdiept aangelegde verkeerspleinen. Wij zijn ons ervan bewust dat dit meer financiële middelen vergt, maar vinden dat er goede redenen zijn om hiervoor een extra inspanning te doen.

- Wij vinden een opwaardering van de NRU nodig. De NRU heeft aan weerszijden een uitstraling vanaf Groenekan tot voorbij het Ghandiplein. Het is essentieel dat de leefbaarheid in de invloedzone van de opgewaardeerde NRU zeker niet verslechtert om (verder) afglijden en verloedering te voorkomen. Naar onze mening heeft de voorgestelde VKV bij het Henri Dunant- en Robert Kochplein helaas negatieve effecten voor de wijk en de aanliggende gebieden waar wij ons niet bij willen neerleggen.
- De NRU heeft een regionale en landelijke functie. Het is daarom gerechtvaardigd dat daarvoor voldoende financiële middelen komen uit andere bronnen dan die van de gemeente Utrecht. De nadelige gevolgen van de opwaardering de NRU mogen niet ten laste komen van de wijk en de aanliggende gebieden. De benodigde compenserende maatregelen dienen niet (geheel) bekostigd te worden uit de financiële middelen van de gemeente Utrecht. De voorgestelde VKV zal de wijk in onvoldoende mate ontzien en daarom is het gerechtvaardigd om Provincie en Rijk te vragen om een hogere financiële bijdrage.

In de laatste trechterstap zijn oplossingen met een licht verdiepte NRU ('zonk') onderzocht. Vanwege de hoge grondwaterstand op een groot deel van het tracé zijn dergelijke oplossingen voor het gehele tracé, evenals drie pleinen verdiept, erg kostbaar en passen deze niet binnen het budget. In de volgende fase zal gekeken worden naar de mogelijkheid van half verdiepte oplossingen, in ieder geval bij het Henri Dunantplein.

De ambitie om de leefbaarheid rond de NRU te verbeteren hebben we samen afgesproken, zie de richtlijnen m.e.r.. Dat is en blijft dus een belangrijk streven in dit project. Maar betaalbaarheid van de gekozen oplossing is randvoorwaarde. Verdiepte ligging van een zo groot mogelijk deel van de weg is qua geluid, zicht en barrièrewerking de beste oplossing – voor zover dat binnen het budget past. Verhoogde ligging van de kruispunten in combinatie met beperkte geluidsschermen zorgt voor het niet verslechteren van de geluidssituatie op in ieder geval de onderste bouwlaag. Op de hogere bouwlagen wordt voldaan aan de minimale eisen voor geluid. Voor luchtkwaliteit is de verhoogde ligging een (klein) voordeel; bij een hoger gelegen weg verwaait de emissie sneller.

De NRU heeft inderdaad een regionale en landelijke functie. Om die reden is de bijdrage van het Rijk dan ook aanzienlijk en met ruim €130 mln ook veel groter dan de bijdrage vanuit de gemeente en de provincie. De compenserende maatregelen (geluid en lucht) worden volledig uit dit totale budget betaald.

Vertegenwoordiging van Blauwkapel, Groenekan, Gageldijk en werkgroep DROOM	Antwoord gemeente
<p>Er is vanuit de vertegenwoordiging vanuit de wijk Overvecht, Gageldijk, Blauwkapel en Groenekan geen draagvlak voor de voorgestelde VKV. Weliswaar is de variant ter sprake geweest in de ateliers, maar de participanten hebben altijd gepleit voor verdergaande oplossingen. Als zodanig is dus zeker niet ingestemd met de voorgestelde VKV.</p> <p>De onderbouwing (cijfermateriaal) en afweging voor die keus zijn nooit besproken in de ateliers of op andere wijze; laat staan dat daar instemming van onze zijde voor is. Wij protesteren dan ook tegen elke suggestie in die richting.</p> <p>Verder zijn meerdere gesignaleerde knelpunten van voorgaande ateliers nog steeds niet afgehandeld. Wij hebben herhaaldelijk onze zorgen geuit over het ontbreken van onderzoek naar en inzicht in de samenhang tussen de NRU en de verkeersstromen in de wijk en de aanliggende gebieden. Tot nu toe is hierover nog steeds geen heldere nadere informatie geleverd.</p> <p>Het participatietraject na de zomervakantie kenmerkte zich door tijddruk en het ontbreken van voorafgaande informatieverstrekking zoals dit ook het geval was bij de informatieavond van de VKV. Er is in het laatste half jaar weinig consistentie te bespeuren in de trechtering. Van een (half verdiepte) "zonk" naar een dijk en daarna terug naar de laag-hoog-hoog variant van de voorgestelde VKV zonder onderbouwing. Dit geeft weinig vertrouwen in de zorgvuldigheid en consistentie van de voorbereiding.</p>	<p>Dat betreuren wij.</p> <p>De gemeente heeft met de leden van het inpassingsatelier het participatieproces ge-evalueerd. Ook is de aangepaste beoordeling uitgebreid besproken. De gemeente doet haar uiterste best om de goede lijn van het participatieproces weer op te pakken en invulling te geven aan de aandachtspunten uit de evaluatie.</p> <p>De samenhang van het verkeer tussen de NRU en de verkeersstromen op de overige hoofdwegen wordt continu bekeken. Het basis verkeersmodel en het eveneens gebruikte dynamische verkeersmodel geven uitstekend inzicht in de verkeersstromen en doorstroming op de overige hoofdwegen. Op de wegen binnen de wijk heeft de opwaardering van de NRU zelf weinig invloed. De afkoppeling van de Zambesidreef en de Moldaudreef hebben die invloed wel, maar dit zal voorlopig niet aan de orde zijn.</p> <p>Het proces is na de zomervakantie van 2012 inderdaad snel gegaan en wij begrijpen dat het lastig is om goed te volgen. Maar er zit wel degelijk consistentie in de trechtering. Uitgangspunt voor de inpassing is altijd geweest het verminderen van de barrièrewerking. Voor de uitwerking moest een keuze worden gemaakt over hoe de verbinding tussen stad en landschap tot stand komt; functioneel of visueel. Beiden zijn helaas niet mogelijk. Op basis daarvan zijn varianten ontwikkeld waarbij ófwel het accent ligt op de functionele verbindingen tussen Overvecht en het Noorderpark ófwel name de visuele verbinding met het landschap en de weg centraal staat.</p>

Vertegenwoordiging van Blauwkapel, Groenekan, Gageldijk en werkgroep DROOM

Antwoord gemeente

Wij hebben altijd hebben gepleit voor het meenemen van het alternatief met de meest gunstige potentie voor de wijk en die ook door te rekenen tot en met het eind van het traject zodat in de besluitvorming duidelijk wordt welke concessies spelen en de besluitvorming hierop transparant is. Nu dat niet wordt gedaan, hebben wij weinig vertrouwen in de juistheid en transparantie van het komende besluitvormingstraject. Het draagvlak in Overvecht en de aanliggende gebieden voor het resultaat van de voorbereiding en komende besluitvorming brokkelt zodoende bij voorbaat al af.

Dit alles overwegend doen wij met klem een beroep op de gemeente om alsnog de lat hoger te leggen voor de opwaardering van de NRU en zich sterk te maken om aanvullende financiële middelen aan te trekken. Wij horen steeds dat een verdiept aangelegde NRU duurder zal worden dan het huidig beschikbare budget maar wij vinden dat ook de baten van belang zijn. De gemeente kiest nu enkel en alleen op het kostencriterium. Er zijn namelijk varianten die beter scoren op de gepresenteerde samenvattende andere criteria. Wij denken dat door een beter ontwerp dan de voorgestelde VKV de maatschappelijke baten (gezondheid, leefbaarheid, verhuurbaarheid en verkoopbaarheid, aantrekkingskracht, waarde onroerend goed e.d.) aanzienlijk toenemen. Ook zal een betere inpassing van de opgewaardeerde NRU kunnen leiden tot een langere houdbaarheid van de opgewaardeerde NRU. Deze aspecten maken het ons inziens volledig verantwoord een hogere investering te doen.

Een volledige verdiepte NRU is globaal onderzocht. Gebleken is dat deze goed op het gebied van leefbaarheid, inpassing en bereikbaarheid. Vervolgens is deze variant geraamd. Daaruit is gebleken dat de kosten het budget zover overstegen dat het niet zinvol was om deze variant te blijven onderzoeken. De opgave was immers om een voorkeursvariant te bepalen die past binnen het taakstellend budget van €181 miljoen.

De variant met drie verdiepte pleinen (en 'zonk') is uitgewerkt en verbeeld als de visievariant "Parkway". In deze variant wordt zoveel mogelijk het huidig beeld van de NRU nagestreefd. Deze variant is niet realiseerbaar voor het beschikbare budget. In de laatste fase is deze variant afgefallen op grond van de kosten. De visievariant geldt nog wel als de ambitie. De tracévarianten 2a t/m 2c zijn hierop gebaseerd.

De gemeente kijkt ook naar de baten en kiest niet alleen op het kostencriterium. Er zijn binnen het budget meerdere varianten gemaakt die elk op verschillende gebieden goed scoren. Natuurlijk zijn er duurdere varianten die beter scoren op de gepresenteerde criteria. Maar dat is niet de opgave. Hoewel niet alle ambities kunnen worden gerealiseerd wordt met de keuze voor tracévariant 2 een goed antwoord gegeven op de heersende problematiek en voldoet deze aan de doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en ruimtelijke inpassing. De maatschappelijke baten gezondheid en leefbaarheid zijn onderzocht en meegenomen.

Vertegenwoordiging van Blauwkapel, Groenekan, Gageldijk en werkgroep DROOM	Antwoord gemeente
<p>Graag vernemen wij van u een nadere reactie op onze brief. Ook willen wij inzicht in de cijfermatige onderbouwing van alle afgewogen varianten, zowel qua kosten als effecten. Graag vernemen wij welke stappen u kunt ondernemen om in te gaan op onze wensen in deze brief of te motiveren waar dit niet mogelijk is.</p> <p>Helaas sluiten wij deze brief af met een gevoel van teleurstelling. De leefbaarheid in de invloedzone van de NRU is ons inziens onvoldoende rechtgedaan in de keuzes van de gemeente. Wij dringen er bij de gemeente nogmaals met klem op aan zich sterk te maken om de nu éénmalig voorliggende kans op optimale inpassing van de NRU te benutten.</p>	<p>De gemeente is inmiddels met de leden van het inpassingsatelier om de tafel gaan om de inhoudelijke en financiële afwegingen die tot en met de laatste fase zijn gehanteerd toe te lichten, om eventuele onduidelijkheden weg te nemen.</p> <p>Dat betreuren wij</p>

Droom Kerngroup	Antwoord gemeente
<p>Aan de raadsleden,</p> <p>Bewoners zijn teleurgesteld omdat de NRU niet de inpassing krijgt die Overvecht en bewoners van de Gageldijk verdienen. De participatie met inpassingateliers begon veelbelovend. Na de derde trechterstap is de verbazing groot dat een voorkeursvariant is voorgesteld die niet overeenkomt met de wensen van bewoners en de adviezen van veel participanten. De teleurstelling is gebaseerd op een aantal punten.</p> <p>1. Aantal varianten</p> <p>In het Plan van Aanpak staat in paragraaf 4.3: "Het derde trechteringsmoment moet leiden tot een voorkeursvariant(en). In deze stap worden maximaal 3 kansrijke tracévarianten samengesteld op basis van de overgebleven kansrijke bouwstenen. Deze varianten worden nogmaals getoetst aan het beoordelingskader en daar waar nodig doorgerekend op de milieutechnische effecten. Dit leidt tot een advies voor een voorkeursvariant aan het bestuur."</p> <p>Door slechts één voorkeursvariant voor te stellen lijkt het alsof de overige varianten niet kansrijk waren. Dat is niet het geval. Er waren andere varianten die vanuit inpassing en leefbaarheid veel kansrijker waren. Het is des te opmerkelijker dat de 'wensvarianten' uit de derde trechterstap niet meer worden voorgesteld in het keuzedocument, ter besluitvorming door het bestuur.</p> <p>NB DROOM heeft geen voorkeur gegeven aan slechts één verdiepte kruising en ook geen keuze willen maken welke kruising dan verdiept zou moeten worden. In de omgeving van de verdiepte kruising wordt het voor de omgeving beter, bij de overige kruisingen juist slechter. Over het geheel genomen (het tracé) is het een verslechtering.</p>	<p>Het proces dat de gemeente gevolgd heeft komt overeen met het proces dat beschreven is in het plan van aanpak. Er zijn vier tracévarianten samengesteld. In de laatste aanpassing van de beoordeling is daar nog één aan toegevoegd; de wensvariant.</p> <p>In de laatste aanpassing van de beoordeling en het keuzedocument is de 'wensvariant'(met drie verdiepte pleinen en 'zonk) op dezelfde wijze beoordeeld als de andere tracévarianten.</p>

Droom Kerngroup	Antwoord gemeente
<p>2. Keuze en onderbouwing</p> <p>Reeds na de eerste trechterstap heeft DROOM gevraagd naar de onderbouwing van de waarderingen die leiden tot keuzes. Deze waren niet voorhanden. Aangegeven is dat veel in werksessies is gekwalificeerd. Dit houdt in dat voor de waardering op veel aspecten geen rekenmodellen zijn gebruikt. In de derde trechterstap zijn eveneens globale waarderingen gepresenteerd, zoals het voorbeeld hieronder. De onderbouwing voor de scores zijn niet voorgelegd en volgens ons ook niet beschreven.</p> <p>Met andere woorden: de echte berekening moet nog plaatsvinden. Des te opmerkelijker is het dat dan slechts één variant wordt doorgerekend. Het lijkt er op dat de keuze slechts op één criterium is gebaseerd: haalbaarheid binnen het budget.</p> <p>Vanuit DROOM en de Wijkraad Overvecht is altijd gepleit om de meest kansrijke variant tot het einde toe mee te nemen. Pas na doorrekening en een maatschappelijke kosten-baten analyse kan er een goede keuze worden gemaakt.</p> <p>DROOM heeft ook gepleit voor planmatige investeringen op langere termijn als de meest kansrijke variant boven budget gaat. Bewoners wachten dan liever iets langer dan dat er snel een niet wenselijke situatie wordt gecreëerd voor de komende decennia. Hier is niets mee gedaan.</p> <p>NB De bovenstaande waardering is van de voorkeursvariant. Aan het criterium van het wegbeeld (voor de automobilist) wordt door bewoners weinig gewicht gegeven. Het is immers niet relevant als automobilisten luttele minuten minder fraai uitzicht hebben. Veel bewoners hebben immers de hele dag te maken met het uitzicht.</p>	<p>De scores en de onderbouwing hiervan zijn wel beschreven. Deze zijn samengevat in hoofdstuk 4 van het keuzedocument. De gemeente heeft in een speciale bijeenkomst met de leden van het inpassingsatelier de inhoudelijke en financiële afwegingen die tot en met de laatste fase zijn gehanteerd toegelicht, om eventuele onduidelijkheden weg te nemen.</p> <p>Dit klopt niet. (zie boven).</p> <p>De gemeente heeft in de laatste aanpassing van de beoordeling van de tracévarianten de 'wensvaraint' toegevoegd.</p> <p>Als in de volgende fase meer middelen beschikbaar komen of optimalisaties in het ontwerp tot kostenbesparingen leiden, dan is het streven erop gericht meerdere pleinen te verdiepen. Ook zal de markt worden uitgedaagd om meer pleinen verdiept aan te leggen.</p>

Droom Kerngroep

Antwoord gemeente

3. Toekomstige blackspots

In de tweede trechterstap zijn de inrichting van de kruisingen aan bod gekomen. Gekozen is voor ovondes (ovale rotondes), waarbij het langzaam verkeer gelijkvloers oversteekt. Wij voorzien (gesteund door de Fietsersbond) dat bij dubbele rijbanen de oversteek zonder verkeerslichten in de spits niet mogelijk zal zijn en dat door 'afdekking' gevaarlijke situaties gaan ontstaan. Afdekking houdt in dat een afslaande vrachtauto op de rechterbaan het zicht 'afdekt' van de linkerbaan. Het langzaam verkeer ziet een auto met hogere snelheid achter de vrachtauto niet. Dit probleem is door het projectbureau eerst naar de derde trechterstap doorgeschoven en nu is het opnieuw doorgeschoven. Met andere woorden: het knelpunt is nog niet opgelost. En dat terwijl er nog geen berekeningen zijn gemaakt van inschattingen van voertuigen die vanaf de Franciscusdreef, Eindhovendreef en Darwindreef komen. Let op: Er zijn ook nog geen ervaringen met de afsluiting van de Moldaudreef. De verandering van verkeersstromen door de wijk is ook nog niet berekend.

Samenvattend roepen wij de raadsleden op om te pleiten voor:

- Meer varianten die worden doorgerekend, óók de varianten die beter scoren op inpassing;
- Keuzes op basis van de maatschappelijke kosten-baten (op langere termijn) en nagaan waar en hoe meer financiële middelen verkregen kunnen worden voor meer kansrijke varianten die extra budget nodig hebben;
- Oplossingsrichtingen voor knelpunten en niet in te stemmen om knelpunten vooruit te schuiven.

Wij hopen hiermee u enig inzicht te hebben gegeven in onze grootste bezwaren van de huidige voorkeursvariant.

Met vriendelijke groet,
Namens DROOM kerngroep
Annette van den Bosch

De oversteekbaarheid bij de rotondes is inderdaad een belangrijk punt van aandacht. Hoewel de gemiddelde wachttijd, gerekend over de gehele dag, voor de fietser verbetert, zal de wachttijd in de avond- en ochtendspits mogelijk toenemen. We zijn echter van mening dat de gemiddelde wachttijd in de spitsen niet buitenproportioneel zal worden. De meeste oversteken betreffen de oversteek van 1 rijstrook. Wij zullen er echter alles aan doen om in de ontwerpfase de oversteken voor het langzaam verkeer nog verder te optimaliseren danwel goede alternatieven te bieden (zoals ook is gelukt bij de Klopvaart). Aanvullend aan de gelijkvloerse oversteken moet bedacht worden dat tussen de rotondes in prima ongelijkvloerse oversteken beschikbaar zijn voor diegene die niet bij de rotonde wil oversteken.

De samenhang van het verkeer tussen de NRU en de verkeersstromen op de overige hoofdwegen wordt continu bekeken. Het basis verkeersmodel en het eveneens gebruikte dynamische verkeersmodel geven uitstekend inzicht in de verkeersstromen en doorstroming op de overige hoofdwegen. Op de wegen binnen de wijk heeft de opwaardering van de NRU zelf weinig invloed.

Omgevingsdienst Regio Utrecht**Antwoord gemeente****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.

Verhoogde ligging zal inderdaad in Groenekan mogelijk meer geluid geven dan verdiepte ligging. Vanaf het Kochplein is de weg formeel rijksweg. Dat deel ligt het dichtst bij Groenekan en heeft daarom de grootste invloed op de geluidsbelasting daar. Als rijksweg valt dit wegvak onder de nieuwe geluidswetgeving (SWUNG I). Hierbij moeten de plannen getoetst worden aan de Geluid Productie Plafonds (GPP's) en zullen bij (dreigende) overschrijdingen van de GPP's maatregelen conform het doelmatigheids criterium dienen te worden afgewogen.

Maatregelen worden alleen dan door het rijk getroffen indien deze doelmatig zijn. Afstemming met het project A27 is daarbij van belang; we hebben al een paar besprekingen met Rijkswaterstaat gehad. De lokale ambitie blijft om het geluidsniveau te verminderen. In hoeverre dat gaat lukken, gaan we in de volgende fase bepalen.

De luchtverontreiniging als gevolg van de aanpak van de NRU zal op de meeste plaatsen en zeker in het wat verder weg gelegen Groenekan, bij elke variant verbeteren.

Aan de MER 2e fase richtlijnen (bepaling geluidbelasting, ook van onderliggend wegennet, en bepaling maatregelen per ambitieniveau) wordt dus voldaan.

Omgevingsdienst Regio Utrecht

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).

Antwoord gemeente

In de variantenstudie hebben we de effecten op het onderliggend wegennet nog niet meegenomen, omdat de varianten door de relatief grote afstand tot de betreffende wegvakken, daar nauwelijks in verschillen. In fase 2b gaan we die effecten berekenen. Dan bepalen we ook of en zo ja welke maatregelen daar eventueel wenselijk zijn.

Voor geluid konden we nog niet met het nieuwe Reken- en Meetvoorschrift rekenen, omdat daarvoor nog geen werkend rekenmodel beschikbaar was. Voor de vergelijking tussen varianten was dat geen probleem. Bij de berekeningen in de volgende fase, waarin ook de wettelijke maatregelen dienen te worden bepaald, gebruiken we het nieuwe RMV2012.

De verkeersberekeningen zijn gedaan met het regionaal vastgestelde verkeersmodel VRU2.2 (2020). Enkel reeds bestuurlijk vastgestelde veranderingen (woningbouw, arbeidsplaatsen, infrastructuur, economische groei, etc) zijn hierin meegenomen. Met deze (vastgestelde) basisuitgangspunten komen wij tot de intensiteit van 9.000 mvt/etmaal op de Koningin Wilhelminaweg.

De berekeningen zijn uitgevoerd met het VRU-verkeersmodel 2.2 dat we gezamenlijk en regionaal hebben opgesteld. Dit model is aan de hand van telgevens gekalibreerd. Aansluitend is de prognose gemaakt op basis van bestuurlijk vastgestelde ontwikkelingen. Daar we uit moeten gaan van een prognose is een herkomst-bestemmingsonderzoek (bv. een kentekenonderzoek) voor de situatie na opwaardering uiteraard niet mogelijk. Het doorgaand verkeer is bepaald aan de hand van een selected link analyse. Overigens is gezien de opwaardering van de gehele ring Utrecht een percentage van 9% doorgaand verkeer (en dat is exclusief verkeer met bestemming Leidsche Rijn) al best fors. De grote beweging van verkeer zijnde de relatie Arnhem-Amsterdam zal immers de route A12-A2 blijven gebruiken net als dat nu het geval is.

De groei van het verkeer, in autonome situatie, zal zowel binnen als buiten de spits plaats willen vinden.

Omgevingsdienst Regio 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.

Antwoord gemeente

Binnen de drukste spitsperioden is geen groei meer mogelijk. Daarbuiten is er nog weinig (randen van de spits) of veel (buiten de spits) capaciteit beschikbaar. Het verkeersmodel houdt daar rekening mee en staat deze groei dus toe. Het verkeersmodel is capaciteitsafhankelijk en houdt dus rekening met de volheid van de wegen. Wel deelt het verkeersmodel alle ritten toe over de dan best toegankelijke route per periode.

De groeiscenario's die gehanteerd worden zijn in onderling overleg en afgestemd met RWS toegepast. Ook hier is dus regionale consensus over. Uitgaan van individuele groeipercentages zal leiden tot een grote overschatting van vetkeer. Als uitgegaan wordt van bv de groei van arbeidsplaatsen zoals elke gemeente dat individueel gewenst acht dan is de werkloosheid per onmiddellijke ingang verdwenen.

Bij de MER moet uitgegaan worden van het zogeheten "vastgesteld beleid". Daar de studies Utrecht West Bereikbaar en het Ambitiedocument nog niet zijn vastgesteld mogen deze nog niet in de berekeningen worden meegenomen. Wij hebben de effecten wel bestudeerd om de robuustheid van de oplossing te testen. Mocht ten tijde van het opstellen van de complete MER-rapportage deze projecten bestuurlijk zijn vastgesteld zal met het dan vigerende verkeersmodel gerekend gaan worden. Immers dient bij de MER uitgegaan te worden van het meest recente vigerende verkeersmodel en wordt de voorjaar 2013 voorgenomen actualisatie van het verkeersmodel betrokken in de latere berekeningen.

Omgevingsdienst Regio Utrecht**Antwoord gemeente**

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.

Inderdaad. Zie verder onze reactie hierboven

Normopvulling in de zin van 'verschuiven van de omgevingsbelasting naar plaatsen waar (net) voldaan wordt aan de norm' is niet aan de orde, omdat de alternatieven niet inhouden dat verkeersstromen en daarmee omgevingsbelasting verschoven worden. Wel aan de orde is de keus waar bovenwettelijke maatregelen nodig zijn om de ambitie 'verbeteren' te halen, het meeste effect sorteren, en waar het verstandiger is om te volstaan met voldoen aan de wettelijke norm, gezien het rendement van maatregelen (beperking of afname van aantallen gehinderden en hinderniveau). Voldoen aan de wettelijke norm houdt voor luchtkwaliteit altijd een verbetering in, voor geluidsbelasting is een kleine achteruitgang onder bepaalde voorwaarden wettelijk acceptabel.

Zie onze reactie hierboven [r.265-r.274].

Gemeente de Bilt	Antwoord gemeente
<p>Geachte heer Lintmeijer,</p> <p>Met veel interesse hebben wij kennis genomen van de op 26 november jl. gepresenteerde voorkeursvariant voor de Noordelijke Randweg Utrecht (hierna NRU). Via deze weg willen wij onze reactie kenbaar maken op deze voorkeursvariant.</p> <p>Op basis van de neergelegde visie en gewogen argumenten oordeelt u dat variant 1 de ambtelijke voorkeur geniet, maar door de deelnemers in het participatieproces als onwenselijk is beschouwd. U kiest op basis van deze argumenten voor variant 2a, ondanks dat deze variant eveneens veel maatschappelijk verzet kent.</p> <p>Visie De neergelegde visie voor de NRU in het geheel is vooral een visie waarin de rand van Utrecht aantrekkelijk moet worden en u uw ambities voor dit gebied kenbaar maakt. U streeft naar een verbetering van de leefbaarheid voor de inwoners van Overvecht en een sterk verbeterde relatie stad – land. In deze relatie is de afgelopen jaren door onze beiden gemeenten sterk geïnvesteerd bij de aanleg van het Noorderpark.</p> <p>Wij betreuren het dan ook dat de maatschappelijk meest gewenste optie, de volledige verdiepte variant, tot de laatste trechterstap is meegenomen in het proces, maar niet als volwaardige variant is meegewogen binnen deze trechterstap. Alleen wanneer alle maatschappelijke kosten én baten van deze variant volledig in beeld zijn kan een zorgvuldige afweging worden gemaakt over de gewenste voorkeursvariant. Zo zijn ons inziens de maatschappelijke baten van een toegankelijk recreatiegebied voor de bevolking van Utrecht van wezenlijk belang in deze afweging. De participanten uit het proces verdienen deze heldere afweging, zodat ook zij inzicht krijgen in de afwegingsmethodiek voor de voorkeursvariant. Wij dringen er daarom op aan deze afweging alsnog te maken.</p>	<p>Dat klopt.</p> <p>Wij zijn van mening dat de gepresenteerde tracévarianten voldoende onderzocht zijn en de maatschappelijke kosten en baten voldoende duidelijk zijn om een goede en zorgvuldige afweging te kunnen maken. In de laatste aanpassing is de 'wensvariant' (waarbij de NRU bij alle pleinen verdiept is met 'zonk') op dezelfde manier beoordeeld als de andere tracévarianten.</p> <p>De baten van een toegankelijk recreatiegebied zijn inderdaad van wezenlijk belang. De bereikbaarheid van het Noorderpark (zowel voor auto's als voor langzaam verkeer is één van de criteria waaraan de verschillende varianten getoetst zijn. Deze inhoudelijke afwegingen zullen op korte termijn aan de leden van het inpassingsatelier worden toegelicht om eventuele onduidelijkheden weg te nemen.</p>

Gemeente de Bilt	Antwoord gemeente
<p>Op basis hiervan opteren wij voor een verdiepte variant van de NRU. In onze optiek vervult deze variant de meeste van uw ambities en kent de grootste maatschappelijke baten. Wij willen dan ook onze bereidheid uiten, om u te steunen in deze lobby naar de Minister van Infrastructuur & Milieu en het Bestuur Regio Utrecht. Indien deze variant uiteindelijk niet realiseerbaar is, opteren wij voor een variant waarbij zowel het Gandhiplein als het Robert Kochplein verdiept worden aangelegd.</p> <p>Verkeereffecten</p> <p>De opwaardering van de NRU brengt de nodige verkeerseffecten met zich mee. Door het vergroten van de capaciteit wordt de doorstroming verbeterd. Helaas wordt slechts in één tabel uit de bijlage deze effecten in hoofdlijn samengevat. Bij deze verkeerscijfers stellen wij echter grote vraagtekens. Naar onze mening:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wijken de gepresenteerde cijfers uit de bijlage bereikbaarheid voor de verkeersintensiteiten op de Koningin Wilhelminaweg in zeer sterke mate af van berekeningen die voortkomen uit ons verkeersmodel. - Is 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. - Zijn de cijfers voor de autonome groei slechts puur theoretisch. In de huidige situatie kan de NRU een dergelijke groei nooit verwerken. - Zijn de meegenomen effecten van het ambitiedocument "Utrecht: Aantrekkelijk en Bereikbaar" op de verkeersintensiteiten voorbarig. De principes uit dit document dienen verder te worden vertaald in concrete projecten en beleid, voordat deze effecten daadwerkelijk meegerekend kunnen worden. 	<p>Dat is helder.</p> <p>De berekeningen zijn uitgevoerd met het VRU-verkeersmodel 2.2 dat we gezamenlijk en regionaal hebben opgesteld. Dit model is aan de hand van telgevens gekalibreerd. Aansluitend is de prognose gemaakt op basis van bestuurlijk vastgestelde ontwikkelingen. Daar we uit moeten gaan van een prognose is een herkomst-bestemmingsonderzoek (bv. Een kentekenonderzoek) voor de situatie na opwaardering uiteraard niet mogelijk. Het doorgaand verkeer is bepaald aan de hand van een selected link analyse. Overigens is gezien de opwaardering van de gehele ring Utrecht een percentage van 9% doorgaand verkeer (en dat is exclusief verkeer met bestemming Leidsche Rijn) al best fors. De grote beweging van verkeer zijnde de relatie Arnhem-Amsterdam zal immers de route A12-A2 blijven gebruiken net als dat nu het geval is.</p> <p>De groei van het verkeer, in autonome situatie, zal zowel binnen als buiten de spits plaats willen vinden. Binnen de drukste spitsperiodes is geen groei meer mogelijk. Daarbuiten is er nog weinig (randen van de spits) of veel (buiten de spits) capaciteit beschikbaar. Het verkeersmodel houdt daar rekening mee en staat deze groei dus toe. Het verkeersmodel is capaciteitsafhankelijk en houdt dus rekening met de volheid van de wegen. Wel deelt het verkeersmodel alle ritten toe over de dan best toegankelijke route per periode.</p> <p>De groeiscenario's die gehanteerd worden zijn in onderling overleg en afgestemd met RWS toegepast. Ook hier is dus regionale consensus over.</p>

Gemeente de Bilt	Antwoord gemeente
<p>Is onvoldoende inzichtelijk gemaakt wat de effecten van het rapport Schone lucht voor Utrecht zijn op de NRU als aan de randen van de stad Utrecht verkeer wordt gedoseerd.</p> <p>Door deze optelsom aan mogelijk andere verkeersintensiteiten kunnen andere geluids- en luchteffecten optreden.</p> <p>Geluid en lucht</p> <p>Doordat de verkeersintensiteiten mogelijk wijzigen kunnen andere geluids- en luchtkwaliteitseffecten optreden dan heden gepresenteerd. In de rapportages wordt aangegeven dat de verschillende varianten (dus ook de voorkeursvariant) indicatief 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. Hierbij is de invloed van de effecten op het onderliggend wegennet buiten het plangebied, maar binnen het invloedsgebied in deze varian-</p>	<p>Uitgaan van individuele groeipercentages zal leiden tot een grote overschatting van verkeer. Als uitgegaan wordt van bv de groei van arbeidsplaatsen zoals elke gemeente dat individueel gewenst acht dan is de werkeloosheid per onmiddellijke ingang verdwenen.</p> <p>Bij de MER moet uitgegaan worden van het zogeheten "vastgesteld beleid". Daar de studies Utrecht West Bereikbaar en het Ambitiedocument nog niet zijn vastgesteld mogen deze nog niet in de berekeningen worden meegenomen. Wij hebben de effecten wel bestudeerd om de robuustheid van de oplossing te testen. Mocht ten tijde van het opstellen van de complete MER-rapportage deze projecten bestuurlijk zijn vastgesteld zal met het dan vigerende verkeersmodel gerekend gaan worden. Immers dient bij de MER uitgegaan te worden van het meest recente vigerende verkeersmodel en wordt de actualisatie van het verkeersmodel betrokken in de latere berekeningen.</p> <p>De geluids- en luchteffecten bepalen we aan de hand van het geldende verkeersmodel, dat wil zeggen inclusief ontwikkelingen waar toe besloten is, met een verkenning van de effecten van de belangrijkste grote aanpassingen zoals die uit het ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar'. Voor de ter visie legging van het bestemmingsplan worden alle berekeningen geactualiseerd obv. het nieuwe verkeersmodel (tenzij het verschil verwaarloosbaar blijkt). Nieuw vastgesteld beleid gaat dan dus mee.</p> <p>Zie onze reactie hierboven [r.405-408], voor wat betreft het RMV2006, onze reactie op r.286-289; vwb. de effecten op het onderliggend wegennet, zie onze reactie op r.281-285.</p>

Gemeente de Bilt	Antwoord gemeente
<p>Wij constateren daarom dat geen van de documenten helderheid geven of 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. Wij vrezen dan ook dat voor de aspecten geluid en luchtkwaliteit normopvulling gaat plaatsvinden.</p> <p>Omgeving Wanneer gekeken wordt naar de voorkeursvariant en de omgeving zien wij zowel positieve als negatieve zaken. Door de verdiepte ligging van het Gandhiplein wordt de relatie van Westbroek – Overvecht op de terreinen van gemotoriseerd verkeer, fietsverkeer, water als ecologie verbeterd. Wij beschouwen deze zaken als zeer positief.</p> <p>Desalniettemin maken wij ons zorgen voor de inwoners van Groenekan. Reeds hebben wij ons standpunt kenbaar gemaakt ten aanzien van de verkeerscijfers en hiermee de effecten op geluid en luchtkwaliteit in het invloedsgebied. Dit zijn de standpunten ten aanzien van het wettelijk kader. Wij maken ons oprecht zorgen over de gepresenteerde verhoogde variant van het Robert Kochplein. Weliswaar verbetert de situatie van enkele woningen direct rond de weg, maar wordt de gehele geluidsuitstraling slechter. Dit komt de gezondheid van de inwoners van Groenekan niet ten goede. Wij pleiten daarom dat dergelijke effecten ook worden meegenomen in de gehele kosten/baten-analyse.</p>	<p>Zie onze reactie hierboven [r.265-285].</p> <p>Zie onze reactie hierboven [r.265-285]. Een formele kosten-baten analyse wordt niet uitgevoerd; de afweging (bereikbaarheids- en milieu-) baten in verhouding tot de kosten is wel duidelijk aan de orde, en leidend in de keuze van de voorkeursvariant, en later de uitwerking ervan, inclusief de te nemen maatregelen om hinder te verminderen of beperken.</p>

Gemeente de Bilt	Antwoord gemeente
<p>Vooruitkijkend</p> <p>Tot slot willen wij u kenbaar maken dat wij graag de samenwerking tussen onze gemeenten willen voortzetten in de diverse dossiers inzake de Ring Utrecht.</p> <p>Door de samenwerking rond de knoop Utrecht-Noord ligt er nu een wensenpakket waarbinnen de NRU reeds mee rekening is gehouden en dit verder als input dient voor de discussie met Rijkswaterstaat. Door samen op te trekken in deze dossiers kunnen wij de situatie voor bewoners, het verkeer, landschap en ecologie verbeteren.</p> <p>Hoogachtend, het college van burgemeester en wethouders van De Bilt,</p>	

Gemeente Stichtse VEcht**Antwoord gemeente**

Geachte heer/mevrouw,

U stelt ons in de gelegenheid een reactie te geven op de voorkeursvariant opwaardering NRU, als gepresenteerd op de informatieavond van 26 november 2012. Graag maken wij van die gelegenheid gebruik.

Vooreerst willen wij u complimenteren over de inzichtelijke wijze waarop de verschillende documenten zijn gepresenteerd.

Omdat de verschillende varianten niet of nauwelijks van invloed zijn op de verkeersintensiteiten op de NRU/ Zuilense Ring, blijft onze reactie beperkt tot de gevolgen van de opwaardering voor het invloedsgebied. Hierbij spelen wij in op het gegeven dat het nu voorliggende NRU Keuzedocument een onderdeel uitmaakt van het MER 2e fase.

Bij de toetsing vormt onze reactie van 27 januari 2009 op de Startnotitie Pakket-studie Ring Utrecht de basis, die samengevat luidde: Wij verlenen onze medewerking aan de opwaardering van de NRU, mits wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:

- Er mag geen sprake zijn van toename van geluidshinder of luchtverontreiniging;
- De upgradering van de NRU mag niet leiden tot aantasting van de waarden van de polder Buitenweg;
- Er mag geen spraken zijn van toename van sluipverkeer.

Toename van geluidshinder of luchtverontreiniging:

Helaas moeten wij constateren dat geen van de thans voorliggende documenten helderheid geeft 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 locaties ter hoogte van Boomstede en ter hoogte van Zandweg-Oostwaard/ OpBuuren een prognose is weergegeven van de toename van het

Dank voor dit compliment

De toe-/afname van geluidsbelasting en luchtkwaliteit op de Zuilense ring als gevolg van de aanpak van de NRU hebben we kwalitatief ingeschat. Die zal naar verwachting heel klein zijn. Maar in fase 2b rekenen we alles preciezer na. Op basis van actuele, overeengekomen verkeerscijfers.

Gemeente Stichtse Vecht

op het 2e inpassingsatelier, stellen wij grote vraagtekens bij deze cijfers.

.
Waarop is de stelling gebaseerd dat slechts 9% van het verkeer op de NRU/ Zuilense Ring doorgaand verkeer is (verkeer van de A27 naar de A2)? Ligt hieraan een herkomst- en bestemmingsonderzoek ten grondslag?

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. Is dit wel realistisch? Immers, in uw rapporten geeft u meermalen aan 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 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).

- Bij het bepalen van de IC-waarde en bij de toetsing of de gekozen varianten voldoende robuust zijn, is, althans zo lijkt het, vooral gekeken naar de capaciteit van de NRU. Geen enkel document laat zien dat hierbij ook een capaciteitstoets is gehouden van de huidige aansluiting Zuilense Ring – A2. Zoals wij ook al in onze reactie van 10 april 2012 hebben aangegeven, zijn wij zeer bezorgd dat de nu al beperkte capaciteit van dit kruispunt zal gaan leiden tot een volledige verstopping van deze door verkeerslichten geregelde aansluiting, inclusief de verkeersonveiligheid die daarmee samenhangt.

Antwoord gemeente

De berekeningen zijn uitgevoerd met het VRU-verkeersmodel 2.2 dat we gezamenlijk en regionaal hebben opgesteld. Dit model is aan de hand van telgegevens gekalibreerd. Aansluitend is de prognose gemaakt op basis van bestuurlijk vastgestelde ontwikkelingen. Daar we uit moeten gaan van een prognose is een herkomst-bestemmingsonderzoek (bv. Een kentekenonderzoek) voor de situatie na opwaardering uiteraard niet mogelijk. Het doorgaand verkeer is bepaald aan de hand van een selected link analyse. Overigens is geziend e opwaardering van de gehele ring Utrecht een percentage van 9% doorgaand verkeer (en dat is exclusief verkeer met bestemming Leidsche Rijn) al best fors. De grote beweging van verkeer zijnde de relatie Arnhem-Amsterdam zal immers de route A12-A2 blijven gebruiken net als dat nu het geval is. De groei van het verkeer, in autonome situatie, zal zowel binnen als buiten de spits plaats willen vinden. Binnen de drukste spitsperiodes is geen groei meer mogelijk. Daarbuiten is er nog weinig (randen van de spits) of veel (buiten de spits) capaciteit beschikbaar. Het verkeersmodel houdt daar rekening mee en staat deze groei dus toe. Het verkeersmodel is capaciteitsafhankelijk en houdt dus rekening met de volheid van de wegen. Wel deelt het verkeersmodel alle ritten toe over de dan best toegankelijke route per periode.

De groeiscenario's die gehanteerd worden zijn in onderling overleg en afgestemd met RWS toegepast. Ook hier is dus regionale consensus over. Uitgaan van individuele groeipercentages zal leiden tot een grote overschatting van verkeer. Als uitgegaan wordt van bv de groei van arbeidsplaatsen zoals elke gemeente dat individueel gewenst acht dan is de werkeloosheid per onmiddellijke ingang verdwenen.

De aansluiting van de Zuilense Ring met de A2 heeft de aandacht van de Provincie Utrecht. Eén van de oorzaken van de verkeersonveilige situaties die hier worden ervaren is het weven/invoegen van verkeer uit Maarssenbroek dat de A2 in zuidelijk richting op wil rijden. Deze auto's moeten over een korte afstand 4 rijstroken kruisen.

Gemeente Stichtse Vecht	Antwoord gemeente
<p>- 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.</p> <p>De upgradering van de NRU mag niet leiden tot aantasting van de waarden van de polder Buitenweg In geen enkel document wordt aandacht besteed aan deze door ons benoemde randvoorwaarde om medewerking te verlenen aan de opwaardering van de NRU.</p> <p>Er mag geen spraken zijn van toename van sluipverkeer In geen enkel document wordt aandacht besteed aan de effecten voor het onderliggend wegennet in het invloedsgebied. Met name de verwachte congestie bij de aansluiting van de Zuilense Ring op de A2 baart ons in dat opzicht grote zorgen. Bij een file voor deze aansluiting zal veel verkeer gebruik gaan maken van alternatieve routes en zullen de afvoerroutes vanuit Maarssenbroek naar de Zuilense Ring volledig verstopt raken.</p>	<p>Er wordt onderzocht of er een maatregel is die dit probleem kan verkleinen..</p> <p>Bij de MER moet uitgegaan worden van het zogeheten "vastgesteld beleid". Daar de studies Utrecht West Bereikbaar en het Ambitiedocument nog niet zijn vastgesteld mogen deze nog niet in de berekeningen worden meegenomen. Wij hebben de effecten wel bestudeerd om de robuustheid van de oplossing te testen. Mocht ten tijde van het opstellen van de complete MER-rapportage deze projecten bestuurlijk zijn vastgesteld zal met het dan vigerende verkeersmodel gerekend gaan worden. Immers dient bij de MER uitgegaan te worden van het meest recente vigerende verkeersmodel en wordt de actualisatie van het verkeersmodel betrokken in de latere berekeningen.</p> <p>Gezien het feit dat er voldoende doorstroming op de Zuilense ring & NRU plaats zal vinden zal sluipverkeer eerder afnemen dan toenemen.</p>

Gemeente Stichtse Vecht	Antwoord gemeente
<p>Samengevat</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wij zijn door het thans voorliggende keuzedocument bij lange na niet gerustgesteld dat aan onze voorwaarden om medewerking te verlenen aan de opwaardering van de NRU wordt voldaan, temeer omdat nergens uit blijkt, dat het budget voor de opwaardering van de NRU ook besteed wordt aan het voorkomen van een toename van de geluidsbelasting en luchtverontreiniging in het invloedsgebied. - Wij stellen grote vraagtekens bij gepresenteerde verkeerscijfers. In onze brief van 12 april 2012 hebben wij u verzocht een nadere onderbouwing van de verkeerscijfers te geven (verschillenplots voor de Zuilense Ring en onderliggend wegennet). Tot op heden is dit verzoek door u nog niet ingewilligd. Wij overwegen zelf een second opinion ten aanzien van de verkeersprognoses te laten uitvoeren. - 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; <p style="text-align: center;">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.</p> <p>Graag wijzen wij u tot slot op een door de Raad van de gemeente Stichtse Vecht ingediende motie om de maximum snelheid van 80 km/uur voor het gehele traject van de N230 te laten gelden, dus zowel op de NRU als op de Zuilense Ring. In een bestuurlijk overleg met wethouder Lintmeijer op 15 februari 2012 heeft deze aangegeven achter een dergelijk verzoek aan de Gedeputeerde te staan.</p>	<p>Voorkomen of beperken van de hinder in het invloedsgebied is onderdeel van het project. Het beschikbare budget is ook daar voor bedoeld. Daarbij is natuurlijk van belang wat denkbare maatregelen kosten en hoeveel milieuvoordeel dat oplevert (afname/beperking van aantallen gehinderden x hinderniveau). Van belang daarbij is wel dat het gaat om hinder als gevolg van de aanpak van de NRU, inclusief indirecte hindertoename door toename van verkeer door de aanpak. De grootste toename zal het gevolg zijn niet van (verkeersgroei door) die aanpak, maar van autonome verkeersgroei. Die toename en hinder als gevolg daarvan, valt niet onder het project NRU.</p> <p>De geluidsoverlast op de Zuilense Ring heeft de aandacht van de Provincie Utrecht. Geluidsbelasting en luchtkwaliteit langs de Zuilense Ring zijn in het project NRU alleen aan de orde voor zover die beïnvloed worden door de aanpak van de NRU. Uit verkeerscijfers blijkt die invloed klein, maar we kijken er wel naar. Bij de keuze voor een variant is dat niet van belang, omdat de toename als gevolg van de opwaardering van de NRU op de Zuilense Ring niet verschilt tussen de varianten.</p>

Gemeente Stichtse Vecht	Antwoord gemeente
<p>Een verlaging van de maximum snelheid op het gehele traject van de N230 leidt tot verlaging van nadelige effecten voor geluid en lucht binnen het invloedsgebied gereduceerd en tot verhoging van de verkeersveiligheid, met name op het wegvak tussen het Amsterdam-Rijnkanaal en de A2.</p> <p>De motie en het verslag van het bestuurlijk overleg treft u als bijlage aan.</p> <p>Hoogachtend, Burgemeester en wethouders van Stichtse Vecht namens hen, A.B. Blaisse waarnemend teamleider Ruimtelijke Ontwikkeling</p>	

Fietsersbond	Antwoord gemeente
<p>Geachte college,</p> <p>De Fietsersbond afdeling Utrecht is via twee vertegenwoordigers (bewoners van Overvecht) betrokken geweest bij de inpassingsateliers voor de NRU. Via hen hebben wij in het derde inpassingsatelier onze reactie gegeven op de toen gepresenteerde varianten voor inrichting. Nu de gemeente haar keuze voor een voorkeursvariant heeft uitgesproken willen wij graag opnieuw reageren.</p> <p>De voorkeursvariant met de NRU verdiept onder het Ghandiplein en verhoogd over het Henri Dunantplein en het Robert Kochplein biedt voor fietsers belangrijke verbeteringen ten opzichte van de huidige situatie. Op de drie pleinen die gelijkvloerse blijven, ontstaan stoplichtvrije oversteken voor fietsers en voetgangers. Daarnaast komen er meer verbindingen tussen Overvecht en Noorderpark in de vorm van fietsbruggen.</p> <p>Met die fietsbruggen zijn wij niet gelukkig. Een fietsbrug is vooral zinvol in situaties waar deze een essentiële schakel kan invullen en er op grotere afstand geen andere verbinding beschikbaar is (bijvoorbeeld bij kruising van het Amsterdam Rijnkanaal), waardoor nadelen voor lief genomen kunnen worden tegenover de winst van een vitale verbinding.</p> <p>Aan de voorgestelde fietsbruggen kleven veel nadelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • de hellingen zijn niet voor iedere fietser gemakkelijk te nemen • de lengte van de op en afritten die ver in wijk of Noorderpark gaan aanlanden • de aansluiting naar de Gageldijk zijn daardoor voor een deel van de fietsers te indirect (want zij moeten terug de wijk in om het begin van de hellingbaan op te pakken) • grote problemen met de inpassing in de omgeving vanwege aanlanding en hellingbaan • heeft ook visueel een grote impact 	<p>Dat zijn we met u eens</p> <p>De fietsviaducten zijn een gevolg van de keuze van een weg op maaiveld niveau. Deze scoort (ten opzichte van de verhoogde variant) minder goed op het aspect 'verbindingen'. Wij realiseren ons dat er aan fietsviaducten nadelen kleven en zijn het eens met de genoemde nadelen.</p> <p>Bij de uitwerking van de varianten is de huidige situatie en het gemeentelijk beleid als uitgangspunt genomen. De Moldaudreef is een bestaande fietsverbinding in de huidige situatie. De aanleg van fietsviaduct de Gagel wordt momenteel aanbesteed. De fietsverbinding bij de Klopvaart en de Anthoniedijk is een gewenste groene (recreatieve) verbinding. De onderbrekingen van de Klopvaart en de Anthoniedijk – cultuurhistorische landschappelijke lijnen - zijn nadelig voor een goed recreatief netwerk aan de noordkant van Utrecht. Waar bij de Klopvaart en Gageldijk alleen de verbinding ter plekke van de NRU is verdwenen, is de Anthoniedijk binnen Overvecht geheel verdwenen. In de visie voor Overvecht (2004) is deze als nieuwe verbinding opgenomen, waardoor de Vecht, centrum Overvecht, de Watertoren en Fort Ruigenhoek weer met elkaar worden</p>

Fietsersbond	Antwoord gemeente
<p>Vanwege deze nadelen vinden wij een concentratie van drie fietsbruggen op deze relatief korte afstand (nog geen 3 km tussen de twee uiterste pleinen) niet acceptabel. Daarbij tekenen we aan dat één van de drie fietsbruggen (bij de Moldaudreef) in de plaats komt van een kruising die nu wél gelijkvloers is. Op deze plek betekent een fietsbrug een aanzienlijke verslechtering voor gebruikers. Nu kan er met een druk op de stoplichtknop en enige wachttijd direct overgestoken worden.</p> <p>Wij zijn van mening dat de extra verbindingen voor fietsers en voetgangers over de NRU (naast die bij de drie pleinen) zo veel mogelijk gelijkvloers zouden moeten zijn. Dit vraagt een verdiepte uitvoering van de NRU. Bij voorkeur over het gehele traject, maar in ieder geval op het traject tussen het Henri Dunant- en het Kochplein, waar nu vlak bij elkaar twee fietsbruggen gepland staan voor de overgangen Moldaudreef en Anthoniedijk. Overigens blijven wij graag betrokken bij de verdere ontwikkeling van de plannen.</p> <p>Naast de bezwaren, die specifiek zijn voor de fiets, vinden wij net als veel bewoners van Overvecht dat een NRU met hoge viaducten over twee pleinen te weinig recht doet aan de wensen voor omgevingskwaliteit en leefbaarheid langs de NRU. Overvecht verdient Beter!</p>	<p>verbonden. Het herstellen van de verbinding bij de Klopvaart en de Anthoniedijk is derhalve stedelijk van groot belang en gewenst.</p> <p>De bestaande verbinding van de Moldaudreef is voornamelijk van belang voor de wijk en sluit logisch aan op het fietsnetwerk in het Noorderpark. De verbindingen bij de Moldaudreef en de Anthoniedijk zorgen voor een betere aanhechting van stad en land. Niet alleen om er naar toe te komen, maar ook voor wandel- en fietsometjes vanuit Overvecht.</p> <p>Nu is er bij de Moldaudreef een gelijkvloerse verbinding maar moet er wel gewacht worden, in de toekomst hoeft er niet meer gewacht te worden maar moet er wel geklommen worden; aan beide oplossingen kleven voor en nadelen.</p> <p>Voor een (gedeeltelijk) verdiepte NRU is helaas geen budget. In de volgende fase zal er opnieuw worden gekeken naar de fietsverbindingen.</p>

Projectbureau Nieuwe Hollandse Waterlinie**Antwoord gemeente****Goed aan VKV:**

Goed aan deze variant is dat de winst voor de NHW bij het Ghandiplein het grootst is. Hier liggen in onze ogen de meeste kansen voor het herstellen van oude waterlinielijnen. Door de Klopvaart op maaiveld over de NRU te trekken wordt de oorspronkelijke inundatie-relatie van de Vecht naar Noorderpark hersteld. Dit levert voordelen, zowel voor het begrip van de werking van de NHW, als voor de recreatieve routes de stad in en uit (zowel fiets als op termijn waterrecreatie).

Naast winst voor de NHW biedt deze variant ook grote mogelijkheden voor een herstelde stad-land relatie. Waar nu de NRU een harde grens vormt tussen stad en land, biedt deze optie kans om een landschappelijk scheg te herstellen. Die kans zit in principe op ieder kruispunt (dus zowel op optie 2a,b,en c) maar bij het Ghandiplein kan aan de scheg het meeste betekenis meegegeven worden.

Tenslotte wat goed is aan deze variant (met name tov variant 1) is dat gekozen is en vastgehouden wordt aan het principe van een 'parkway'. De NRU heeft een unieke ligging vergeleken met vergelijkbare rondwegen bij andere steden. De weg ligt strak op de grens van stad naar land en laat dus beide zijden beleven. Bijna nergens is vanaf de rondweg het landschap zo goed te aanschouwen. Geluidschermen zullen de beleving van de parkway grotendeels teniet doen. De oplossing van de zgn. 'zonken' is dan ook een goede uitvinding!

Niet goed aan VKV:

Er is teveel gekeken naar de individuele knooppunten en niet naar de hele route. Nu de keuze is gemaakt dat er vanwege de kosten slechts 1 kruispunt verdiept aan te leggen is daarmee automatisch de keuze gevallen op de twee overige kruispunten op +1 te leggen. In onze ogen is er meer mogelijk. De variant half verdiept, met dus half verhoogd het langzaamverkeer eroverheen, is nooit in overweging genomen. De aanleg van een halfverdiept kruispunt levert een rustig wegbeeld op omdat minder gedaald en gestegen hoeft te worden. De tussenliggende weggedelen kunnen dan prima op maaiveld blijven liggen.

Fijn dat we het daarover eens zijn.

Dank voor deze positieve reactie.

In de volgende fase gaan we onderzoeken welke voordelen een half verdiepte NRU bij het Dunantplein biedt en of dit binnen het budget past. Op basis van de informatie tot nog toe lijkt een half verdiepte oplossing net zo duur te zijn als een volledig verdiepte en dus niet mogelijk. In de volgende fase zullen we dit preciezer gaan onderzoeken.

Projectbureau Nieuwe Hollandse Waterlinie

Antwoord gemeente

Met name door het kruispunt bij het Dunantplein halfverdiept aan te leggen kan hier veel winst geboekt worden. Wat dat in de praktijk betekent (qua kosten en qua ruimtelijke kwaliteitswinst) moet natuurlijk nog uitgetekend worden, maar het is een gemiste kans dit helemaal niet te bekijken.

In alle tracévarianten waar de NRU bij het Kochplein de hoogte ingaat (variant 1, 2a en 2b), staat bij het Kochplein een grondlichaam getekend. Het lijkt alsof de variant op poten hiermee automatisch vervalt. Ik weet niet of dat ook bedoeld is, maar wil in ieder geval nog pleiten voor het onderzoeken van een variant op poten. Deze variant op poten zal namelijk meer ruimte opleveren rondom Blauwkapel. De weg kan wat meer naar het noorden geschoven worden dan bij de variant met een grondlichaam, omdat onder een verhoogde liggen bijvoorbeeld wel geparkeerd kan worden (tuincentrum). Ook beidt een variant op poten meer mogelijkheden voor de beleving van het slagenlandschap vanuit de stad.

Verbeteringen:

Dunantplein half verdiept. Zie argumentatie hierboven.

_ Weg bij het Kochplein op poten ipv op een grondlichaam voor een transparantere weg met beter zicht en beleving van slagenlandschap.

_ Kies voor overdimensionering van de overkapping bij het Ghandiplein. Dit zal op termijn verzilverd kunnen worden, zeker wanneer in fort de Gagel ook een nieuwe publieke _openbare functie komt.

_ Let in de uitwerking van het ontwerp op de gewenste parkway uitstraling. Dit betekent bijvoorbeeld wat voor de middenberm en de zijbermen

In de voorkeursvariant is nu uitgegaan van een constructieve oplossing bij het talud en in de richting van de A 27 is gewerkt met een talud. Een constructieve oplossing is als voorlopig uitgangspunt genomen bij alle aansluitingen. Het talud is als voorlopig uitgangspunt genomen omdat er in de huidige situatie ook een talud is. De variant waarbij de NRU ter hoogte van het Robert Kochplein op poten ligt is dus nog niet vervallen. In de volgende fase zullen we dit soort varianten gaan onderzoeken.

Deze suggesties en aanbevelingen nemen we ter harte.

Natuur- en Milieugroep Overvecht	Antwoord gemeente
<p>Goed aan VKV Wanneer slechts één ongelijkvloerse kruising verdiept aangelegd kan worden, dan is de variant zo als die nu voorligt, vanuit ecologisch oogpunt de beste optie.</p> <p>Niet goed aan VKV Voor Overvecht is echter een variant met slechts één verdiepte kruising geen oplossing. De leefbaarheid van omwonenden mocht door de maatregelen aan de NRU er niet op achteruit gaan en beter nog, zou er op vóóruit moeten gaan. Met deze voorkeursvariant is dat niet het geval.</p> <p>Om de Gageldijk, met zijn cultuurhistorische betekenis, te ontzien wordt de as van de NRU 5 meter verlegd in de richting van Overvecht. Dat betekent dat, samen met het feit dat de weg ook circa 6 meter breder wordt, de NRU in totaal zo'n 8 meter dichterbij de woningen komt te liggen! Dit gaat ten koste van de leefbaarheid van de bewoners en ten koste van de groenstrook (buffer en ecologische waarde). Rekening houden met cultuurhistorie is mooi, maar dit kan en mag niet ten koste gaan van duizenden Overvechters die de weg zoveel dichterbij naar zich toe zien en horen komen en de groene buffer (grotendeels) kwijtraken! Het verschuiven van de as van de NRU met vijf meter naar Overvecht toe, is dus onacceptabel.</p> <p>De nu voorliggende voorkeursvariant schiet tekort. Zadel Overvecht niet op met een halve oplossing.</p> <p>Verbeteringen: Meerdere verdiepte kruisingen en een voldoende groene inpassing. Dit laatste is aan de Overvechtkant onmogelijk als de as van de NRU met 5 meter wordt verschoven in de richting van Overvecht.</p>	<p>Daar zijn we het mee eens.</p> <p>De snelheidsverhoging naar 80 km vergt meer ruimte dan de huidige weg. Er is ook ruimte nodig om de weg goed in te passen. Deze extra ruimte moet aan de kant van de Gageldijk en/of Overvecht gevonden worden. In de voorkeursvariant is er voor gekozen om het groen en de bomen van de Gageldijk zoveel mogelijk te sparen vanwege de cultuurhistorische en de landschappelijke waarde, maar ook omdat deze strook op sommige plekken al een minimale breedte heeft. In de volgende fase zal gekeken worden of optimalisaties van het profiel en een betere inpassing in de huidige situatie mogelijk zijn. Het versmallen van de middenberm zal hier bij worden betrokken. Ook zal er dan worden aangegeven welke mitigerende en compenserende maatregelen er getroffen gaan worden om aantasting van groen en ecologische waarden aan de Overvechtzijde te beperken of te voorkomen.</p> <p>De asverschuiving zoals die nu wordt voorgesteld geeft inderdaad iets meer geluid en fijn stof aan de kant van Overvecht (en iets minder aan de kant van de Gageldijk). De verschillen zijn erg klein: voor geluid in een orde van grootte van 0,5 dB (een verschil van ca. 3 dB is hoorbaar), voor fijn stof orde van grootte 0.5 microgram ofwel enkele procenten (de concentratie blijft daarbij ruim onder de norm). Zie keuzedocument bijlage geluid en lucht p.33-34.</p>

Natuur- en Milieugroep Overvecht	Antwoord gemeente
<p>Het gaat bij de 'opwaardering' van de NRU om investeringen nú met gevolgen voor de komende decennia. De gemeente heeft de morele plicht om alles op alles te zetten om voldoende geld bijeen te brengen om een duurzame oplossing mogelijk te maken, zodat de leefbaarheid voor de bewoners van Overvecht de komende decennia gegarandeerd is.</p>	

Wijkvereniging Zandweg Oostwaard	Antwoord gemeente
<p>Goed aan VKV</p> <p>1) de snelheid van 80 km/uur (en dus geen 100 km/uur)</p> <p>2) dat er 2*2 rijstroken komen (en dus geen 2*3 rijstroken)</p> <p>Niet goed aan VKV</p> <p>1) de doelstelling/belofte om de doorstroming en de LEEFBAARHEID langs de GEHELE RING te verbeteren wordt absoluut niet nagekomen. Deze doelstelling/belofte is vastgelegd in de Startnotitie voor de m.e.r. procedure maar wordt voor grote delen van de ring niet waar gemaakt. Dit gaat ten koste van de gezondheid van bewoners langs de NRU en de Zuilense Ring (waaronder onze wijk Zandweg-Oostwaard).</p> <p>2) er vindt een toename van de verkeersintensiteit op de Zuilense Ring plaats (de provinciale weg tussen NRU en A2) maar er zijn nog geen maatregelen beschouwd om de verslechtering van de leefbaarheid te voorkomen. De studie van de gemeente Utrecht focust ten onrechte alleen op het Utrechtse deel van de ring Utrecht en laat de gevolgen verderop te veel buiten beschouwing. Wij pleiten voor 80 km/uur op het provinciale deel van de ring Utrecht in combinatie met zeer stil asfalt en (hogere) geluidsschermen. Dergelijke maatregelen dienen beschouwd te worden om de verslechtering van de leefbaarheid (geluid en lucht) te voorkomen zoals is vastgelegd/beloofd in de Startnotitie voor de m.e.r. procedure!</p> <p>3) ten onrechte worden de negatieve effecten langs het provinciale deel van de ring afgedaan met het argument dat "er wordt voldaan aan de normen". Het doel van het m.e.r. voor de ring Utrecht is primair om de doorstroming én de LEEFBAARHEID te verbeteren.</p>	<p>In de MER 1e fase Ring Utrecht is de omgevingsdoelstelling voor de Ring Utrecht beschreven dat "de inpassing/vormgeving van de weg zo zal worden verwezenlijkt 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." Daarbij is de opgave om verslechtering van geluidhinder en luchtkwaliteit te voorkomen. De inpassing en vormgeving van de opgevaardeerde NRU zullen komend jaar nader worden uitgewerkt, en de effecten op geluid- en luchtkwaliteit zullen worden uitgewerkt in de 2e fase MER. De voorkeursvariant van de NRU in lijn is met de in de eerste fase MER gestelde doelen.</p> <p>In deze fase van de studie zijn we bezig de diverse varianten op de NRU te beschouwen en te komen tot een voorkeursvariant. De invloed van de huidige varianten op de Zuilense Ring is voor iedere variant gelijk. Op dit moment is het dan ook niet noodzakelijk om de door u gevraagde analyse steeds uit te voeren. Uiteraard dient dit wel te gebeuren voor de totale MER-analyse.</p> <p>Zie onze reactie hierboven [r.542-546]</p> <p>De verkeersveiligheid bij de aansluiting van de Zuilense Ring met de A2 heeft de aandacht van de Provincie Utrecht. Samen met de betrokken wegbeheerders onderzoekt de Provincie of er een maatregel is die dit probleem kan verkleinen.</p>

Wijkvereniging Zandweg Oostwaard	Antwoord gemeente
<p>Dit is een doelstelling die bewust verder gaat dan alleen toetsen aan de wettelijke normen (incl. een eventuele reconstructie-effect in het kader van de weg geluidhinder).</p> <p>4) er wordt geen uitsluitel gegeven over eventuele significante negatieve effecten op het nabijgelegen N2000 gebied oostelijke Vechtplassen</p> <p>5) de plannen voor westelijke benuttingsvariant worden ten onterechte niet samen met de opwaardering van de NRU in 1 m.e.r. procedure opgenomen.</p> <p>6) de plannen van de gemeente Utrecht zullen leiden tot een sterke verkeersstoename nabij de aansluiting Zuilensering - A2. Het gevolg hiervan is een slechte doorstroming en meer ongelukken. Het verkeer staat er nu al regelmatig vast.</p> <p>Verbeteringen</p> <p>1) nakomen van de doelstelling/belofte om de LEEFBAARHEID langs de gehele ring Utrecht te verbeteren (en dus niet verschuilen achter wettelijke normen want het is logisch dat een plan daar aan moet voldoen).</p> <p>2) op het provinciale deel van de ring Utrecht maatregelen treffen om de LEEFBAARHEID te verbeteren zoals bijvoorbeeld 80 km/uur (met trajectcontrole!), zeer stil asfalt en (hogere) geluidsschermen.</p> <p>3) opwaarderen van de aansluiting A2- Zuilensering.</p>	<p>Dit zal nader worden onderbouwd. In de volgende fase van dit project zal extra aandacht zijn voor de inpassing en vormgeving van de weg en de invloed daarvan op de leefbaarheid in het gebied rond de weg.</p> <p>Hebben we meegenomen als 't vastgesteld beleid is, zit dan in de verkeerscijfers. Anders wel mee beschouwd (zie bijlage verkeer)</p> <p>De opwaardering van de 3 kruisingen zal niet tot gevolg hebben dat de aansluiting van de Zuilense Ring op de A2 nu zoveel drukker zal worden. Dit kun u terugvinden in de tabel op pagina 16 van het bijlagerapport Bereikbaarheid.</p> <p>Zie onze reactie hierboven [r.732-741]. Het is inderdaad logisch dat het project aan de wettelijke eisen moet voldoen. Maar de hardheid van de ambitie 'verbeteren' is geen kwestie van verschuilen achter de wet, maar een kwestie van afspraken.</p> <p>Zie onze reactie hierboven [r.556-558].</p> <p>Wij zullen uw wens meegeven aan de betreffende wegbeheerdes.</p>

Dorpsraad Groenekan	Antwoord gemeente
<p>Goed aan VKV Wij zijn negatief, Zie onze email namens de Dorpsraad groenekan en de bewoners van de koningin wilhelminaweg d.d. 31-12-2012 aan de heer Lintmeijer en onze ondersteuning en bijlagen van de brieven van de gemeente de Bilt, Droom, Overvecht, Blauwkapel, ssgm, groenekans landschap</p> <p>Niet goed aan VKV Zie onze email aan college van b&w en de bovengenoemde brieven - verkeertechisch, lucht en kwaliteitstechnisch, geluidstechnisch, ecologisch, algemeen omgevings en landschapstechnisch, zicht van omwonende op park, gezondheidsondermijnende herrie voor wijde omgeving</p> <p>Verbeteringen Verdiept aanleggen alle pleinen Zo mogelijk de hele weg</p>	<p>Zie antwoord op reactie van Gemeente De Bilt.</p>

Dorpsraad Groenekan	Antwoord gemeente

6 Colofon

Opdrachtgever

Marieke Zijp

Projectmanager

Martine Sluijter

Projectgroep NRU

Arno Jägers
Karin Joustra
Sjaak Pieterse
Marijke van Wely
Ferry van der Bilt

Werkgroep Trechtering en Ontwerp

Leon Borlée
Ulrike Centmayer
Freek Deuss
Nely van der Meer
Fred van den Brink
Carola Berkelaar
Erik Geerdes
Sander Gorter
Jacqueline van Gils
Tanja Lazaridis

Datum

28 juni 2013

Status

Concept

Grafische realisatie

REO, Stedenbouw, Cadunit

Leden inpassingsatelier

Ad Tourné
Anke van Mourik
Anne Holvast
Anette van den Bosch
Bob Scherrenberg
Caroline Stijlaart
E. Siemons
Eelco Eggen
Evert Berends
Frits Jansen
Gerard Kooiman
Gert Jan Waterink
Dhr. Iesberts
J.G. Bluemink
Jaap Verkiel
Jack Emmelot
Jan Jacob Beelaerts van Blokland
Jan Sant
Jessica Freese
Job Haug
Marcel Visser
Marian Peterse
Mark Stolk
Michiel van Kuinder
Monique Quaedackers
Pepijn Binkhorst

Leden kwaliteitsteam

Han Lörzing
Anco Schut
Ton Venhoeven

Bezoekadres Ravellaan 1, Utrecht

Postbus 8406, 3503 RK Utrecht

Telefoon 030 - 286 00 00

Fax 030 - 286 02 35

E-mail stedenbouw@utrecht.nl