

MEMORANDUM



PROVINCIE :: UTRECHT

2019MME11

DATUM 4-12-2018
AAN Leden commissie MME
VAN GS - gedeputeerde Straat
DOORKIESNUMMER -
ONDERWERP Beantwoording vragen Zuilense Ring

Geachte leden van de commissie MME,

Door de fracties van de SP en GroenLinks zijn vragen gesteld naar aanleiding van de Statenbrief "onderzoeken motie 74: Gezonde leefomgeving voor bewoners langs de Zuilense Ring". In deze memo worden de vragen beantwoord.

Vragen SP

De SP vindt in het onderzoek van Royal Haskoning DHV het volgende stukje opvallend: *In bijlage 1a is te zien op welke wegvakken een toe- of afname van de verkeersintensiteit optreedt bij een verlaging van de maximumsnelheid op de Zuilense Ring van 100 naar 80 km/u. Een deel van het verkeer zal een snellere route kiezen, bijvoorbeeld over de Ring Utrecht, de Gageldijk of door Utrecht.*

Dus om 80 km/uur op de Zuilense Ring te vermijden, gaat men een vluchtroute nemen waar je maar 60 km per uur mag, met stoplichten, zoals de Gageldijk. Of 50 km per uur door Utrecht? Wat is de onderbouwing voor deze stelling? Om hoeveel auto's gaat het?

Met een verkeersmodel is berekend wat het effect is op de verkeersstromen als de snelheid verlaagd wordt op de Zuilense Ring en als de doorstroming verbeterd op de NRU en op de aansluiting A2 – Zuilense Ring. Een verkeersmodel is een simulatie van de werkelijkheid. Een verkeersmodel is het enige instrument dat voor handen is om een voorspelling te maken van de verkeersstromen bij wijzigingen in het wegennetwerk. In het verkeersmodel wordt gewerkt met een algoritme dat het verkeer toedeelt aan wegen, inclusief alternatieve routes. Er zijn een groot aantal variabelen die veroorzaken of het verkeer aan het ene of aan het andere wegvak wordt toegewezen. De snelheid van een wegvak is daar slechts één variabele in. Ook de capaciteit van kruispunten en vertraging door congestie speelt een rol. Al deze elementen samen beïnvloeden de routekeuze.

In onderstaande tabel is als voorbeeld voor een aantal wegvakken de verandering in intensiteiten opgenomen indien de snelheid verlaagd wordt van 100 km/u naar 80 km/u.

Zuilense Ring tussen Amsterdam Rijnkanaal en Maarsseveen	Afname 9000 mvt/etmaal
Gageldijk tussen Gandhiplein en Maarsseveense Poort	Toename van 1250 mvt/etmaal
Straatweg	Toename van 750 mvt/etmaal
Sweserengseweg	Afname van 1000 mvt/etmaal
Burgemeester Waverijnweg tussen Straatweg en Safariweg	Toename van 1000 mvt/etmaal
Burgemeester Huydecoperweg	Afname van 250 mvt/etmaal
Franciscusdreef	Toename van 1500 mvt/etmaal
Vechtdijk tussen Franciscusdreef en Dorpsstraat	Toename van 750 mvt/etmaal

2. In de statenbrief lezen wij het volgende : Bij een snelheidsverlaging naar 80 km/u moet als kanttekening worden geplaatst dat op de Zuilense Ring trajectcontrole op basis van een snelheid van 100 km/u wordt voorbereid. Hiermee wordt bereikt dat het aantal snelheidsovertredingen drastisch wordt verlaagd. De realisatie van de trajectcontrole door het Openbaar Ministerie is inmiddels met instemming van de provincie gestart en plaatsing is gepland begin 2019. Deze locatie wordt gerealiseerd op basis van de condities zoals die nu gelden. Dus met een limiet van 100 km/uur, de bijbehorende weginrichting en het verkeersonveiligheidsbeeld. De provincie kan hier niet eenzijdig van afwijken. Er zal een nieuwe integrale afweging moeten worden gemaakt, waarbij ook de geloofwaardigheid van de snelheidslimiet wordt betrokken. Het Openbaar Ministerie heeft aangegeven dat bij een wijziging van de maximumsnelheid naar 80 km/u de trajectcontrole niet doorgaat en zal verzoeken om een vergoeding van de gemaakte kosten voor het trajectcontrolesysteem en voor de kosten die samenhangen met de verplaatsing ervan. Na realisatie van de trajectcontrole bij de limiet van 100 km/uur verbetert de naleving van de maximumsnelheid sterk, waardoor de geluidsproductie daalt.

- **Waarom is de trajectcontrole al besteld, terwijl de plannen over de maximum snelheid nog niet rond waren? Omwonenden mochten hier immers pro-actief aan mee denken. Wanneer is de trajectcontrole besteld, en wie heeft hier toestemming voor gegeven?**
- **Hoe duur wordt het voor de provincie om de traject controle te laten veranderen naar 80 km per uur of af te zeggen?**

Op 30 september 2016 heeft de provincie ambtelijk een onderbouwd verzoek gedaan bij het Openbaar Ministerie (OM) voor plaatsing van trajectcontrole op de N230/Zuilense Ring. Op 24 mei 2017 hebben Gedeputeerde Staten (GS) het verzoek om instemming ontvangen voor het voorstel van het OM voor plaatsing van trajectcontrole op de N230/Zuilense Ring tussen hmp 3,9 en 5,3. Op 15 juni 2017 hebben GS hiermee bij brief aan het OM ingestemd. Aanvullend hierop heeft het OM na ambtelijk overleg met de provincie op 9 januari 2018 een aanvullend verzoek gedaan om in te stemmen met de uitbreiding van de trajectcontrole op de N230 tussen hmp 1,0 en 2,2. GS hebben hiermee bij brief aan het OM van 17 januari 2018 ingestemd. Op 12 juli 2018 heeft een meerderheid van Provinciale Staten het Mobiliteitsprogramma 2019-2023 vastgesteld. In het Mobiliteitsprogramma is vastgelegd dat de Zuilense Ring een stroomweg is, met een maximum snelheid van 100 km/u.

De motie heeft opdracht gegeven om onderzoek te doen naar de effecten op de luchtkwaliteit en geluidshinder veroorzaakt door de opwaardering van de NRU en de aansluiting N230 – A2. Bij dit onderzoek zijn mogelijke oplossingen verkend, waaronder het verlagen van de snelheid. De bewoners zijn pro-actief betrokken en geïnformeerd over de resultaten en oplossingsrichtingen.

Op 12 juli 2018 heeft een meerderheid van Provinciale Staten het Mobiliteitsprogramma 2019-2023 vastgesteld. In het mobiliteitsprogramma is vastgelegd dat de Zuilense Ring een stroomweg is, met een maximum snelheid van 100 km/u. Het is niet mogelijk om de trajectcontrole nu nog te laten veranderen naar 80 km/u. Zoals vermeld in de Statenbrief heeft het OM aangegeven dat bij een wijziging van de maximumsnelheid naar 80 km/u de trajectcontrole niet doorgaat en dat zij zal verzoeken om een vergoeding van de gemaakte kosten voor het trajectcontrolesysteem en voor de kosten die samenhangen met de verplaatsing ervan. Wat de hoogte is van de vergoeding kan niet op voorhand worden aangegeven. Provincie en OM zullen hierover het gesprek aangaan wanneer tot een limietwijziging zou worden besloten.

3. Hoe zit het met de recente uitspraken van het Europese hof over stikstof uitstoot van onze wegen? Het hof heeft geconstateerd dat de PAS, waarop veel vergunningen zijn gebaseerd, niet werkt. Bij meer verkeer op de Zuilense ring door ondertunneling NRU, neemt de stikstof uitstoot nog verder toe. Die kan alleen verminderd worden door de maximum snelheid te verlagen.

Werpt de Europese uitspraak een nieuw licht op deze zaak?

In de commissie RGW van 25 november aanstaande willen wij u informeren over mogelijke gevolgen van de recente uitspraak van het Europese van Justitie over de Programma Aanpak Stikstof voor de provincie Utrecht.

Vragen GroenLinks

De Statenbrief roept vragen op. Er wordt gesteld dat het Openbaar Ministerie voor de trajectcontrole eist dat er een snelheidslimiet van 100 km/u geldt, passend bij de weginrichting. Dat roept de vraag op wat het zou kosten om de weginrichting aan te passen aan een regime van 80 km/u (vergelijkbaar met de buitenste banen van de A12 ring-zuid, waar tevens 80 km/u geldt en trajectcontrole van toepassing is).

Op dit moment wordt een aanvullend onderzoek uitgevoerd naar welke maatregelen noodzakelijk zijn om de weginrichting van de Zuilense Ring in overeenstemming te brengen met een regime van 80 km/u. Tevens worden de kosten hiervan in beeld gebracht. Wij streven er naar dat de resultaten van dit onderzoek voor de commissie MME op 28 januari 2019 voor u beschikbaar zijn. Dan wordt ook meer inzicht gegeven hoe deze kosten zich verhouden tot die van andere maatregelen.

Tevens roept het de vraag op hoe de kosten hiervan zich verhouden tot die van stil asfalt en van andere opties die niet worden genoemd (met name diffractoren; zijn die ook onderzocht)?

Een diffractor, ook wel aangeduid als geluidgoot, is een betonnen constructie met holtes die naast de weg worden gelegd. De holtes zorgen ervoor dat het geluid naar boven wordt afgebogen. Dit gebeurt door resonanties die ontstaan in de holtes. Deze geluidmaatregel is nog in een experimenteel stadium. Uit de eerste onderzoeken blijkt dat het effect sterk afhankelijk is van de situatie waar de diffractor wordt toegepast. Het meest effectief zijn deze op de lagere bouwlagen. Voor hogere bouwlagen kan het zelfs negatief werken door het afbuigen van het geluid naar boven. De diffractor is in elk geval minder effectief in combinatie met geluidschermen of andere hogere objecten die al afschermen. Vandaar dat diffractoren niet zijn meegenomen als mogelijke maatregel.

Zijn de verschillende maatregelen al getoetst aan het doelmatigheidscriterium van het Actieplan Omgevingslawaaï? Wat komt daar uit, met name voor de situatie na realisatie van de aanpassingen aan de NRU en de realisatie van de divergerende diamant?

Ja, Maatregelen aan verschillende wegvakken zijn – voor zover er woningen aanwezig zijn met een geluidsbelasting van 61 dB of meer, getoetst aan het doelmatigheidscriterium. Daaruit blijkt dat de voorgestelde maatregelen doelmatig zijn.