

DATUM	23-11-2018	AFDELING	LFO
NUMMER	81E1A52C	REFERENTIE	-
UW BRIEF VAN	-	DOORKIESNUMMER	-
UW NUMMER	-	E-MAILADRES	-
BIJLAGE	-	ONDERWERP	Schriftelijke vragen ex. Art 47 RvO aan het college van GS, gesteld door mevrouw T. Noordenbos van de SP betreffende Zuilendse ring (d.d. 23-11-2018)

Geacht college van Gedeputeerde Staten,

Toelichting:

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.

1. 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?

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.

2. Wanneer is de trajectcontrole besteld, en wie heeft hier toestemming voor gegeven?
3. Vind u dat omwonenden hierbij, zoals toegezegd, pro-actief betrokken zijn? Zo ja, hoe dan?
4. Royal Haskoning geeft aan dat 80 km/uur de beste remedie is tegen vermeerderen van uitstoot van CO2 en fijnstof. Hebt u de uitslagen van het onderzoek van Royal Haskoning bij de beslissing voor 100 km/uur betrokken? Zo ja, hoe dan?
5. Hoe duur wordt het voor de provincie om de traject controle te laten veranderen naar 80 km per uur of af te zeggen?
6. Kunt u uitleggen waarom het zo ingewikkeld is om een trajectcontrole om te zetten naar een andere snelheid? Op andere wegen wordt regelmatig de snelheid aangepast. Moet de trajectcontrole dan weggegooid worden? Of tweedehands naar een ander stuk weg verplaatst? Is de trajectcontrole die de Zuilense Ring krijgt nieuw of tweedehands?

7. Er is bekend gemaakt dat ambtenaren op het ministerie van openbare orde en veiligheid, regelmatig worden gedwongen om oneerlijk te zijn. Kan dat nu ook aan de orde zijn?
8. 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. (zie rapport Royal Haskoning). Werpt de Europese uitspraak een nieuw licht op deze zaak?
9. Stichtse Vecht kreeg een paar jaar geleden te maken met een hogere maximum snelheid op de A2 dan afgesproken was. Kunnen Gedeputeerden zich voorstellen dat de inwoners nu extra hun best doen om geluidshinder en uitstoot van CO2 en fijnstof op de Zuilense Ring zo laag mogelijk te houden?

Namens de SP-fractie provincie Utrecht en hoogachtend,

T. Noordenbos