

21 JAN 2016

Gemeente Utrecht
Afdeling Realisatie Mobiliteit
Antwoordnummer 3376
3500 VP UTRECHT



Datum

16 december 2015

Onderwerp

Zienswijze Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen

Bijlage(n)

1. Zienswijze Maatregelen Utrecht West d.d. 14 febr. 2012
2. Zienswijze voorkeursvariant NRU d.d. 18 dec. 2012

Endelhovenlaan 1, 3601 GR Maarssen
Postbus 1212, 3600 BE Maarssen
T 140346 F 0346 25 40 10
www.stichtsevecht.nl
info@stichtsevecht.nl

Afdeling

Ontwikkeling

Behandeld door

P.E. van de Bovenkamp

Direct nummer

0346254814

E-mail

paul.van.de.bovenkamp@stichtsevecht.nl

Ons kenmerk

Z/15/52136 - UIT/15/52187

Uw kenmerk

*Bij beantwoording graag ons
kenmerk en datum vermelden.*

VERZONDEN 22 DEC 2015

Geachte heer, mevrouw,

In november 2015 heeft uw college de conceptnota "Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen" (SRSRSB) vrijgegeven voor inspraak.

Allereerst willen wij u complimenteren met deze nota. Het bevat een krachtige, weldoordachte en ambitieuze visie, met veel elementen die ook wij onderschrijven en deel laten uitmaken van ons verkeersbeleid. Het gaat dan vooral om het bevorderen van het fiets- en voetgangersverkeer, het bevorderen van het openbaar vervoer, het terugdringen van wijkvreemd verkeer en het verbeteren van de leefbaarheid.

Uitgangspunt van SRSRSB is, dat het verkeer tussen de wijken onderling en het verkeer naar het Centrum zoveel en zolang mogelijk gebruik moet maken van de Ring Utrecht. Wij kunnen deze gedachtegang volgen, vanuit uw streven om de luchtkwaliteit in Utrecht Centrum en langs de verschillende stadsassen te verbeteren en de leefbaarheid in de stad te vergroten. Wij maken ons echter grote zorgen dat de problemen zich hierdoor gaan verplaatsen naar de aan de N230 (Zuilense Ring) grenzende wijken binnen onze gemeente.

Onze zienswijze richt zich dan ook vooral op de toename van het verkeer op de N230/NRU en in het bijzonder op de gevolgen daarvan voor de omgeving (toename geluidshinder, vermindering luchtkwaliteit, toename congestie, toename verkeersonveiligheid, aantasting natuur).

Daarnaast willen wij graag reageren op twee actiepunten uit hoofdstuk 6 van SRSRSB, te weten maatregel 11, doorfietsroute Vechtoevers en maatregel 35, realisatie fietsbrug Amsterdam Rijnkanaal ter hoogte van Lage Weide.

- **Toename verkeer ten gevolge van SRSRSB:**

SRSRSB voorziet in een verschuiving van de verkeerstromen van de Utrechtse stadassen naar de Ring Utrecht (A2-A12-A27-NRU/N230). Het kan niet anders, dan dat dit leidt tot extra verkeer op de Ring, al wordt dat door u in SRSRSB ontkend. U geeft aan dat door het integrale pakket meer verplaatsingen per fiets en openbaar vervoer zullen gaan plaatsvinden, waardoor de groei van het verkeer op de Ring wordt gecompenseerd. Wij zetten grote vraagtekens bij deze redenering en verzoeken u dit nader via objectieve gegevens te onderbouwen. Graag zien wij daarbij ook een doorrekening van het verkeersmodel bij een niet voor 100% functionerende Ring (zie als toelichting hierop onze opmerkingen onder het kopje "toename congestie").

- **Toename verkeer ten gevolge van opwaardering NRU:**

De opwaardering van de NRU is, als maatregel 40, onlosmakelijk verbonden met SRSRSB. In onze inspraakreactie op Maatregel Utrecht West d.d. 14 februari 2012 (bijgevoegd) en onze inspraakreactie op voorkeursvariant NRU d.d. 18 december 2012 (eveneens bijgevoegd) hebben wij er op aangedrongen om de effecten van de verschillende maatregelen in een samenhangend verband te bezien, te weten de verkeerstoename door het flankerend beleid (Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar/ SRSRSB) en toename door de opwaardering van de NRU (uitvoeringsmaatregel). Wij vinden het teleurstellend te moeten zien dat ook nu weer verkeerstoename vanuit slechts één perspectief wordt beschouwd.

- **Toename geluidsoverlast en vermindering luchtkwaliteit**

De N230 (Zuilense Ring) grenst direct aan de kern Oud Zuilen, de wijken Boomstede, Bloemstede, Zandweg-Oostwaard, Op Buuren en het buitengebied van Maarsseveen. Geluid en luchtkwaliteit ten gevolge van de N230 hebben hier nu al de grens van het toelaatbare bereikt.

In onze inspraakreactie op de voorkeursvariant NRU hebben wij u erop gewezen, door het ongelijkvloers maken van de kruisingen in de NRU, het aandeel vrachtverkeer op de NRU/ Zuilense Ring volgens berekening van de Omgevingsdienst Regio Utrecht flink zal stijgen. Juist het vrachtverkeer mijdt nu immers de noordelijke route vanwege deze beperkingen en juist het vrachtverkeer heeft een groot aandeel in de toename van de geluidsoverlast en fijnstof. Daarnaast gaan de vervoerders zelf uit van een jaarlijks groeipercentage van 3,5% voor het goederenvervoer (inspraakreactie MER 1^e fase van transportlogistiek Nederland, EVO, KvK en VNO-NCW Utrecht).

Door het stapelen van de verschillende hiervoor genoemde projecten en facetten, voorzien wij dat in onze gemeente bij de wijken aan de N230, de grens van de toelaatbare milieubelasting zal worden overschreden. Wij gaan ervan uit dat door u treffende maatregelen worden genomen om dit te voorkomen.

- **Toename congestie**

De aansluiting N230-A2 heeft nu reeds de maximale capaciteit bereikt. Het behoeft geen betoog dat een verdere toename van het verkeer leidt tot verslechtering van de situatie. In SRSRSB wordt dit wel onderkend, maar er worden geen maatregelen voorzien of begroot. Wij vinden dat zorgelijk, te meer omdat het goed functioneren van de Ring een randvoorwaarde is voor het functioneren van de maatregelen in SRSRSB. Wanneer de Ring verstopt is, zal naar onze mening de afname van het verkeer binnen de Stadsassen een illusie zijn. Men zal toch gaan proberen de bestemming te bereiken, al duurt dat dan wat langer en is het wellicht wat lastiger.

De congestie op de N230 leidt er ook toe dat de toevoerwegen verstopt raken (Amsterdamseslag, Utrechtseslag, Sweserengseweg en Maarseveense Poort) met als gevolg een sterke toename van het sluipverkeer via bijvoorbeeld de Straatweg en Gageldijk). Door het verstopt raken van de toevoerwegen naar de N230/A2 komt ook de veiligheid en bereikbaarheid van verschillende wijken in Maarssenbroek in het geding.

In dit kader vragen wij ook uw aandacht voor de files op de A2 voor de Leidse Rijntunnel. Gemiddeld wordt 140 keer per maand de tunneldosering ingeschakeld (bron brief Minister Infra en Milieu d.d. 17 aug. 2015). Het lijkt er dan ook op dat congestie op de Ring meer regel dan uitzondering is.

- **Toename verkeersonveiligheid**

Toename van het verkeer op de N230 zal leiden tot toename van de verkeersonveiligheid op de weg, in het bijzonder op het wegvak tussen de Amsterdamseslag en de aansluiting met de A2. De combinatie van snelheden en wisselende wegvakken leidt hier dagelijks tot ongevallen, met name veroorzaakt door de complexe verkeersbewegingen vanaf de Amsterdamseslag naar de A2 richting 's Hertogenbosch. Eerder hebben wij u voorstellen gedaan om deze verkeersbeweging te minimaliseren door het verkeer vanuit Maarssenbroek naar 's Hertogenbosch via de Atoomweg en oprit 7 naar de A2 te geleiden. Tot op heden hebben wij daarover van u helaas nog geen reactie mogen ontvangen.

- **Ecologische aspecten**

Als gevolg van de toename van de verkeerintensiteit op de NRU/N230 zal er extra stikstofdepositie plaatsvinden op het kwetsbare en beschermde Natura2000 gebied Oostelijke Vechtplassen op het grondgebied van Stichtse Vecht. Dit is ongewenst en vormt ook procedureel een risico voor de gemeente Utrecht.

- **Doorfietsroutes Vechtoever (maatregel 11)**

Wij zijn blij met uw voornemen om de oostelijke Vechtoever in te richten als doorfietsroute. Dit voornemen sluit ook goed aan op onze plannen voor deze route binnen onze gemeente. Een snelle en comfortabele fietsverbinding vanuit onze gemeente naar het centrum van Utrecht draagt bij aan ons beleidsdoel om de fiets een volwaardig alternatief te laten zijn van de auto. Wij zouden het op prijs stellen om bij de verdere uitwerking gezamenlijk op te trekken.

- **Fietsbrug Amsterdam Rijnkanaal omgeving Lage Weide (maatregel 35)**

Wij staan positief tegenover uw voornemen voor een fietsbrug in de omgeving van Lage Weide, maar willen wel nauw betrokken worden bij de exacte locatiekeuze, omdat e.e.a. van grote invloed kan zijn op de fietsbewegingen binnen onze gemeente.

Wij doen een moreel appel op u om een goed nabuurschap te vertonen en er voor te zorgen dat onze bewoners en natuur niet het dupe worden van uw beleid. Wij vragen u dan ook er voor te zorgen dat dit beleid voor hen geen verdere geluidsoverlast, luchtvervuiling en stikstofdepositie met zich meebrengt en dat dit beleid niet leidt tot een vermindering van de doorstroming, bereikbaarheid en verkeersveiligheid op de N230 en de daarheen leidende toevoerwegen.

Wij zien uw beantwoording met belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Stichtse Vecht
namens hen,

P.V. Koster
Teamleider Ruimtelijke Ontwikkeling

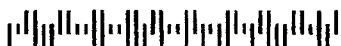
In afschrift aan:

Het College van Gedeputeerde staten van Utrecht t.a.v. mevr. J. Verbeek-Nijhof



Endelhovenlaan 1, 3601 GR Maarssen
Postbus 1212, 3600 BE Maarssen
T 0346 25 40 00 F 0346 25 40 10
www.stichtsevecht.nl

Het college van burgemeester en wethouders
Van de Gemeente Utrecht
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT



Team
Ruimtelijke ontwikkeling
Behandeld door
Paul van de Bovenkamp
Direct nummer
0346-25 4814
E-mail
paul.van.de.bovenkamp@stichtsevecht.nl

Datum
14 februari 2012
Onderwerp
Consultatie Maatregelen Utrecht West
Bijlage(n)

Ons kenmerk
Z/11/09751-UIT/12/08527
Uw kenmerk

Bij beantwoording graag ons kenmerk en datum vermelden.

Geacht College,

Met belangstelling hebben wij kennisgenomen van de Rapportage Benuttingsvariant Utrecht West 2030, waarbij variant 4B als voorkeursvariant naar voren is gekomen. Deze variant ligt thans ter consultatie voor. Deze brief zullen wij daarom niet alleen aan u richten, maar ook inbrengen bij de consultatie. Het college van B&W van de gemeente Stichtse Vecht maakt zich grote zorgen om de verschillende plannen voor de NRU en de NSA en de gevolgen die daaruit voortvloeien voor de leefbaarheid van de aangrenzende woonwijken. We vragen u om de plannen en effecten als één samenhangend, gemeentegrensoverschrijdend geheel te zien.

In variant 4B wordt het verkeer richting de Noordelijke Stadsas (NSA) gedoseerd ter hoogte van Leidsche Rijn Centrum. Doel is om zo veel mogelijk verkeer via de hoofdwegen NRU, A2 en A12 te geleiden en daarmee de NSA te ontlasten. Wij kunnen deze gedachtegang volgen, vanuit uw streven om de luchtkwaliteit in Utrecht Centrum en langs de NSA te verbeteren. Wij maken ons echter enorme zorgen dat de problemen zich hierdoor gaan verplaatsen naar de aan de NRU grenzende wijken binnen onze gemeente.

De NRU is nu al een van de drukste provinciale wegen in ons land. Variant 4B zorgt voor 4.000 tot 16.000 extra motorvoertuigen per etmaal op de NRU. Deze toename komt bovenop de toename als gevolg van de opwaardering NRU, de toename als gevolg van de voorgenomen afsluiting van Maarssenseweg en de toename als gevolg van nog niet benoemde maatregelen, voortkomende uit het Ambitiedocument "Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar"

De NRU grenst direct aan de wijken Boomstede, Bloemstede, Zandweg-Oostwaard, Op Buuren en het buitengebied van Maarsseveen. De geluidsoverlast en verminderde luchtkwaliteit ten gevolge van de NRU hebben hier nu al de grens van het toelaatbare bereikt. Door het stapelen van de verschillende bovengenoemde projecten voorzien wij dat deze grens wordt overschreden. Wij gaan ervan uit dat door u treffende maatregelen worden genomen om dit te voorkomen.

Naast de lucht- en geluidskwaliteit maken wij ons zorgen over de doorstroming en de verkeersveiligheid op de NRU, met name op het wegvak tussen de Sweserengseweg en de A2. Filevorming op dit wegvak leidt tot volledige congestie op de toevoerwegen Amsterdamseslag, Utrechtseslag en de Sweserengseweg. In het geval daarbij ook nog de Maarssenseweg is afgesloten, zou dit tot gevolg hebben dat de verkeersafwikkeling vanuit Maarssenbroek (en Lage Weide Noord) richting NRU en A2 ernstig wordt belemmerd (ook bij calamiteiten). Het gevolg daarvan zal ook zijn, een sterke toename van het sluipverkeer via bijvoorbeeld de Straatweg, net zoals in het verleden het geval was toen de A2 nog niet doorstroomde.

In de rapportage Benuttingsvariant Utrecht West wordt dit aspect onderkend en vertaald in een "in de toekomst noodzakelijke aanpassing van de aansluiting NRU-A2". Op geen enkele wijze wordt aangegeven hoe deze aanpassing wordt vormgegeven en op geen enkele wijze worden in de rapportage de nadelige effecten voor de verkeersafwikkeling in Maarssendorp en Maarssenbroek benoemd. Terwijl ook deze aansluiting sterker onder druk komt te staan door het toenemende verkeer vanuit de richting Vleuten. Nu al staat het verkeer op deze locaties regelmatig vast door ongelukken, omdat de oprit Maarssenbroek een onveilige invoegmogelijkheid heeft richting Den Bosch, mede ten gevolge van de hoge snelheid op de Zuilense Ring op dit punt.

De onzekerheid over de wijze waarop de aanpassing van de aansluiting van de NRU op de A2 wordt vormgegeven leidt tot zeer grote onrust in onze gemeente

Wij vragen u dan ook nadrukkelijk om snel met plannen te komen voor deze aansluiting en ook deze net als nu in een consultatieronde te brengen.

Wij missen tot op heden een prognose van de verkeersintensiteiten op de NRU voor het jaar 2020, als gevolg van de verschillende projecten tezamen (opwaardering NRU, benuttingsmaatregel Utrecht West, afsluiting Maarssenseweg en Ambitiedocument).

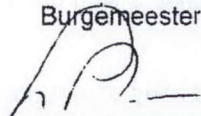
Zoals wij in onze brief van 5 december 2011 aan Gedeputeerde Staten van Utrecht al aangaven, achten wij het noodzakelijk om de plannen en effecten als één samenhangend, gemeentegrensoverschrijdend geheel te zien voor de MER 2^e fase met betrekking tot de opwaardering van de NRU. U heeft een afschrift van deze brief ontvangen.

Wij verzoeken ook u nogmaals om de plannen en effecten als één samenhangend, gemeentegrensoverschrijdend geheel te zien en met dit gegeven nadrukkelijk rekening te houden in uw planvorming.

Op woensdag 14 februari 2012 bespreken wij deze punten ook met uw wethouder verkeer, de heer F. Lintmeijer.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Stichtse Vecht,



gemeentesecretaris



burgemeester

In afschrift verzonden aan:

Provincie Utrecht, t.a.v. ged. Van Lunteren

PMB StadsOntwikkeling gemeente Utrecht, t.a.v. Judith Zuidgeest

Bewonerscomité Zandweg-Oostwaard, t.a.v. de heren Boerefijn en Sies

Bewonerscomité Bloemstede, t.a.v. mevrouw van Nimwegen en Verschuren

Bewonerscomité Boomstede, t.a.v. mevrouw Sterk en de heer van der Scheer

Bewonerscommissie Maarsseveen-Molenpolder, t.a.v. mevrouw van Zantwijk

Kamer van Koophandel t.a.v. de heer Beelaerts van Blokland

Stichting MOL t.a.v. de heren Ruibing en de Croock

Ondernemersvereniging Stichtse Vecht t.a.v. de heren Aaftink en Bosman

Projectteam Planstudie Ring Utrecht/ NRU
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Afdeling
Ruimtelijke ontwikkeling
Behandeld door
P.E. van de Bovenkamp
Direct nummer
0346-254814
E-mail
Paul.van.de.Bovenkamp@Stichtsevecht.nl

Datum
18 december 2012
Onderwerp
Opwaardering NRU reactie op voorkeursvariant
Bijlage(n)
2

Ons kenmerk
Z/11/09751/UIT/12/16933
Uw kenmerk

*Bij beantwoording graag ons
kenmerk en datum vermelden.*

Geachte heer/mevrouw,

VERZONDEN 28.12.12

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 2^o fase.

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:

1. Er mag geen sprake zijn van *toename* van geluidshinder of luchtverontreiniging;
2. De upgradering 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 2^o 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 2^o 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 1^o 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 2^o 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.

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.

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.

Samengevat

- 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;

- 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.

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.

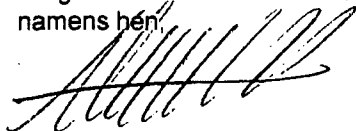
In een bestuurlijk overleg met wethouder Lintmeijer op 15 februari 2012 heeft deze aangeven achter een dergelijk verzoek aan de Gedeputeerde te staan.

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.

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

In afschrift aan:
het College van Gedeputeerde Staten van Utrecht;
het Bestuur Regio Utrecht
Portefeuillehouder Verkeer gemeente Houten