

# Schriftelijke inspraak afsluiting Maarssenbroekse Slag

Aan Leden van commissie Fysiek Domein van gemeente Stichtse Vecht

Van Edward Smit

Afdeling Bloemstede 374 te Maarssen

E-mail [epsmit01@hotmail.com](mailto:epsmit01@hotmail.com)

Datum 29 juni 2020

Blad 1 van 4

Onderwerp **2020629 Notitie - Schriftelijke inspraak commissie Fysiek Domein 01 juli 2020 - EP Smit.docx**

Geachte Dames en Heren van de Commissie,

D.m.v. deze notitie wil ik mijn schriftelijke inspraak inbrengen omtrent de voorgenomen afsluiting van de Maarssenbroekse Slag.

Ik ben tegen deze afsluiting en ben van mening dat het voorgenomen besluit niet genomen dient te worden.

Ik ben van mening dat de Maarssenbroekse Slag open moet blijven, in ieder geval tot en met het moment dat er verkeerstechnisch beter passende oplossingen ontwikkeld zijn.

Als bewoner van Bloemstede woon ik direct grenzend aan de kruising Burg. Waverijnweg en de Ruimteweg. Ik woon daar sinds 2008 prima naar mijn zin.

Dat er veel verkeer passeert en dat dit geluidsoverlast met zich meebrengt is onderdeel van de keuze om daar te gaan wonen. Daar zal ik niet over klagen.

Maar ik en vele bewoners met mij, hebben nu echter te maken met een ongewenste en onnodige aanpassing in de wegstructuur en de daarmee samenhangende verkeersdrukten en neveneffecten die dit tot gevolg gaat hebben. Dat is niet acceptabel.

Ik vind dan ook dat :

1. Het Mobiliteitsonderzoek onvolledig / onjuist is
2. Het milieu onderzoek sluit hierop onvoldoende aan c.q. is niet correct
3. Het geluidsonderzoek sluit hierop onvoldoende aan c.q. is niet correct
4. De afsluiting tot gevolg leidt tot ongewenst en onnodig vastlopen van verkeer
5. Dat alternatieven onvoldoende goed zijn/worden onderzocht
6. Dat er zeer veel (terechte) weerstand is van de medebewoners en dat hier door de gemeente veel te weinig naar wordt geluisterd c.q. de gemeente een tunnelvisie heeft.

## Ad. 1

Het onderzoek is uitgevoerd in de zomerperiode waardoor de gemeten intensiteiten te laag zijn i.r.t. werkelijkheid (voor- en najaar) resp. vertraagde verkeersstromen bij slechter weer.

Er zit een onvoldoende onderbouwing in van toekomstig verkeer dat via de Heldinnenlaan resp. via Lage Weide zal stromen. Waar deze getallen op gebaseerd zijn blijkt nergens uit. Daarin is het rapport onvolledig.

En het klopt ook niet met de werkelijkheid. Verkeer rijdt nu al niet om en gaat ook in de toekomst niet zover omrijden. Het rapport is hierin dus onjuist c.q. het betreft een onjuiste aanname.

Ik heb sterk de indruk dat het hier “wensdenken” is en “uitkomstgerichte” invoer van verkeershoeveelheden is, waardoor de getallen en verkeershoeveelheden voor Maarssebroek al dan niet bewust te laag worden ingeschat resp. passend worden gemaakt voor een gewenste uitkomst.

In veel reacties vanuit de gemeente wordt mij te vaak naar dit onderzoek verwezen. Juist als je een uitkomst wilt hebben, dan laat je een rapport opstellen, zogenaamd onafhankelijk, waar je een gewenste uitkomst in laat opnemen zodat je ondersteuning hebt van je keuzes.

Het is immers wie betaald bepaald, zo werkt dat bij dit soort bureaus.

Het betekent in ieder geval dat er te gunstig wordt gerekend en dat de beoogde knelpunten, vooral bij de oprit van de A2 nog extremer zullen uitpakken en de overlast vanuit het verkeer ook veel hoger zal zijn dan vanuit het rapport blijkt.

#### Ad. 2.

Het milieukundig rapport heeft een inhoudelijke zeer matige onderbouwing. Er is wordt alleen gesproken over een model waar een conclusie uitkomt waarin de “wens” van de gemeente tot uitdrukking komt, namelijk een gering effect. Hoe dit is berekend is onduidelijk. Invoergegevens ontbreken, uitkomsten obv berekeningen ontbreken.

Metingen vanuit de praktijk ontbreken ook.

Het kan niet kloppen dat met een toename van de verkeersintensiteiten tussen de 22 en 36% conform rapport Arcadis dat stikstofuitstoot in 2030 halveert en fijnstof met ca. een kwart afneemt.

Er worden nergens in het rapport verkeershoeveelheden genoemd en dat lijkt mij voor het berekenen van de uitstoot zeer relevante gegevens. Het maakt nogal uit of 5000 of 10.000 auto's per dag hun uitstoot hier lokaal afgeven.

Daarnaast wordt er alleen een link gelegd naar de consequenties t.g.v. Haagstede, maar wordt geen rekening gehouden met verdere consequenties t.g.v. overige ontwikkelingen in Maarssenbroek (w.o. Bisonspoor).

Er zal best sprake zijn van een afname door meer milieuvriendelijke auto's, maar een dergelijke afname van uitstoot in combinatie met een toename van verkeer is ongelooftwaardig.

#### Ad. 3.

Er wordt in het geluidsonderzoek geen rekening gehouden met de toename van verkeersintensiteiten t.g.v. het sluiten van de oprit. Dat betekent dat de akoestische effecten daarvan dus ook niet correct zijn en dat dus de resultaten een veel te lage toename laten zien.

Er staat immers in het rapport (ik citeer) :

*De toekomstige situatie waarbij alleen rekening is gehouden met het verwijderen van de afslag **zijn niet berekend** door Arcadis. Wij hebben daarom een schatting moeten maken van de intensiteiten in deze situatie. Dit is gedaan door de huidige situatie (2015) te vergelijken met de toekomstige situatie zonder wijzigingen (autonome groei)*

Nu obv autonome groei al toename van geluidsbelasting zal zijn en dat is voor de Ruimteweg al 2,1 dB en dan nog geen rekening met toename van verkeersintensiteiten, dan is zeker te verwachten dat de toename van geluidsbelasting hoger wordt,

Absoluut lijkt 2,1 een beperkte toename, maar we spreken hier over geluid en dan is 2,1 een forse toename. Een toename van 3dB is al een verdubbeling (!!!) van de geluidsbelasting.

Dus valt dat mee ? Absoluut niet, er komt al bijna een verdubbeling aan zonder afsluiting en bij een afsluiting nog veel meer. Dit is totaal onacceptabel.

Probleem is eveneens dat er in het Actieplan Omgevingslawaai nu geen acties ondernomen worden, omdat er nog uitgegaan zou worden van het weer terugbrengen van de oprit. Nu dit niet het geval zal zijn, zal ook het Actieplan Omgevingslawaai herzien moeten worden.

Nu obv autonome groei al toename van geluidsbelasting zal zijn, er geen rekening is gehouden met toename van de verkeersintensiteiten en de oprit dus niet terugkomt, is het onontkoombaar dat aanvullende geluidsvoorzieningen getroffen dienen te worden.

Dus als er al een besluit valt over onttrekking van Maarssenbroekse Slag, dan betekent direct dat er geluidswerende voorzieningen getroffen dienen te worden.

Wat mij t.a.v. geluid ook nog tegen de borst stuit : Toe de A2 werd verbreed en Maarssen stond te klagen in landelijke media over de toename van geluidsoverlast deed men erg verontwaardigd en dat er geen rekening werd gehouden met de bewoners.

Nu in eigen gemeente de verkeersintensiteiten toenemen is het op gebied van geluid en het treffen van maatregelen erg stil.

Is geluid dan opeens niet zo belangrijk meer voor eigen bewoners ?  
Of is het scoren in landelijke media nu niet van toepassing en dus minder interessant ?

#### Ad. 4.

Met enige praktische ervaringen is nu al in de ochtendspits te zien dat de hoeveelheid verkeer voor problemen zorgt. Door aanpassingen aan de afslag naar de A2 is hier recent een verbetering gekomen, maar op de oprit naar de Zuilense Ring blijft erg druk.

Van belang is dan ook dat deze aansluiting "robuust" moet blijven om het verkeer de ruimte te geven om te weven en te kiezen voor de gewenste richting (Amsterdam resp. Utrecht).

Er is nu sprake van 2 stromingen die min of meer gescheiden richting de A2 komen. Ja dit is in de ochtend druk, maar wordt via deze 2 routes min of meer gedoseerd. Mijn eigen ervaring is dat dat prima gaat.

Straks moet dit door een flessenhals worden gedrukt (dus de 2 huidige stromen tot een samenvoegen en allemaal tegelijk) dan gaat dit 100% vastlopen.

Daar hoeft je niet lang op te studeren, dat zie je straks zo voor je ogen ontstaan.

Derhalve is het sluiten van de Maarssenbroekse Slag zeer onjuist en ongewenst.

#### Ad. 5.

Naar mijn mening zijn er alternatieven mogelijk om het andere oplossingen te zoeken voor het verkeer wat Maarssenbroek uit moet. Veel verkeer moet richting A2 en het is het meest logisch dit te regelen waar dit het beste kan. Namelijk via de Burg. Waverijnweg en dan de A2 op.

Daar waar het verkeer direct de A2 op kan wonen veel minder betrokkenen rechtstreeks aan de wegen en zijn toename van geluid en milieueffecten minder.

Dus niet doorrijden tot aan de Heldinnenlaan, maar direct achter OSM de snelweg op.

Ik vind dat de diverse alternatieven nog lang niet goed genoeg onderzocht zijn en eerst verder gebracht dienen te worden, voordat de nu meest logische ontsluitingsroute (Maarssenbroekse Slag) nu alvast gesloten wordt

#### Ad. 6.

De weerstand en bezwaren van medebewoners zijn meer dan duidelijk, zie hiervoor de mede insprekers, brieven, onrust op sociale media enz. Dat ga ik verder niet herhalen.

#### Tot slot :

Ik vind de onttrekking van Maarssenbroekse Slag onlogisch, verkeerstechnisch slecht onderbouwd, de consequenties qua milieu en geluid onvolledig c.q. onwaar en dus is dan de vraag "Waarom dan..." ?

Ik heb sterk de indruk dat de gemeente een besluit wil nemen omdat men te bang is voor de gevolgen inzake de verplichtingen richting de projectontwikkelaar van Haagstede.

Deze wethouder vind waarschijnlijk dit belang groter dan de gevolgen voor zijn inwoners.

Daarom wil de gemeente "gewoon" het besluit nemen om de weg te onttrekken.

Als je er zo als gemeente in wil zitten, dan zijn alle andere meningen hieromtrent ongewenst en worden de rapporten zodanig "gestuurd" dat hoe dan ook het resultaat is dat de wegonttrekking mogelijk is c.q. mogelijk moet worden.

Dan is er sprake van tunnelvisie en een onvoldoende breed toekomstperspectief waarin beiden mogelijk zijn. Dus een robuuste verkeersafhandeling en het bouwen van woningen.

Ik hoop dat de gemeente daarin een betere afweging en ontwikkeling gaat maken.

Maar in ieder geval nu besluit om de Maarssenbroekse Slag niet te sluiten.