

Aanvullen vragen PvdA m.b.t. Onttrekkingsbesluit Maarssenbroekse Slag:

Mail Douwe Van de Wal 30-6, 9.45

1. Voor de PvdA-fractie is het RAVU-antwoord onvoldoende. Een concreet antwoord is essentieel voor onze standpuntbepaling. Wij willen 'dus' per se weten of de wettelijk aanrijtijden wel of niet gehaald worden (tevens met zekerheden, en waarop dit is gebaseerd) als besloten wordt tot onttrekking.

Ook wij hadden graag hier meer inzicht in gekregen. Helaas heeft de RAVU niet meer inhoudelijk gereageerd op concrete vragen hierover.

2. Er bestaat onduidelijkheid over de periode waarin het Arcadisonderzoek heeft plaatsgevonden. Enerzijds lezen we 2 en 4 juli, anderzijds lezen we In de gegeven antwoorden Op eerdere vragen over een langdurige periode. Wij willen exact weten, dus met data (en gegevens met daarbij het rapport en de pagina 's waarin wij die metingen kunnen vinden).

De in het mobiliteitsonderzoek van Arcadis doorgerekende scenario's voor 2030 zijn gebaseerd op het Verkeersmodel Regio Utrecht 3.4. Dit model kent een regelmatige update op basis van telgegevens, vandaar dat we het hebben over een langdurige periode.

Daarnaast zijn op 2 en 4 juli 2019 tellingen uitgevoerd voor de kruispuntberekeningen. De verantwoording van de gegevens staat in de hoofdstuk 2 Uitgangspunten van het Arcadis onderzoek. Deze kruispuntmetingen zijn verricht met camera's zodat ook afslagbewegingen etc. zichtbaar zijn gemaakt. Voor de volledigheid zijn de achterliggende gegevens bij het Arcadis rapport bij deze mail gevoegd. Dit betreft zowel de verkeersintensiteiten vanuit het VRU model als de kruispuntmetingen.

Mail Douwe van de Wal 30-6, 11.34

3. Eerder gaf u aan dat de RAVU in 2^e instantie een negatief advies gaf over de onttrekking van de Maarssenbroekse Slag. Graag ontvangen wij ook een uitwerking van dit negatieve advies. Svp de inhoud van dit negatieve advies van de RAVU als bijlage bij de stukken opnemen.
In de bijlage is de mailwisseling van de RAVU gegeven.

4. De RAVU/gemeente meldt dat de omrijtijd van de RAVU bij de Floraweg toeneemt. Wat is daar de aanrijtijd nu en wat wordt de aanrijtijd in de spits in de toekomst?
Deze gegevens zijn niet bekend.

5. Mocht de inhoud van het negatieve advies van de RAVU hierop geen antwoord geven, dan ontvangen wij graag antwoord op de vraag wat de uiterste aanrijtijd van de RAVU gaat worden (vanaf het in de toekomst minst gunstig gelegen adres naar het ziekenhuis), ten tijde van de spits op een gemiddelde werkdag in de zomer en op een gemiddelde werkdag in de winter.
Deze gegevens zijn niet bekend.

6. Gemeld wordt dat de verkeersmetingen zijn verricht op 2 en 4 juli. In de beantwoording van onze vragen staat dat de metingen zijn verricht over een langere periode. Kunt u de precieze periode aangeven waarover de verkeersmetingen zijn verricht waarop het rapport is gebaseerd? Hoe zijn die verkeersmetingen gedaan? Kunt u ook aangeven in hoeverre de verkeersbewegingen in de zomer (begin juli) representatief zijn voor andere momenten zoals op 2 en 4 december, januari en februari?
Zie beantwoording vraag 2.
7. Er is geen verslag beschikbaar van de onderhandelingen die Stichtse vecht heeft gevoerd met de provincie n.a.v. de motie uit 2014 om een weg te realiseren. In hoeverre heeft dat gesprek indertijd plaatsgevonden met mensen die gerechtigd zijn daartoe een bepalende reactie te geven? Kunt u het antwoord op deze vraag toelichten?
Dit overleg is gevoerd met de verkeerskundige en de procesmanager stedelijke ontwikkeling van de provincie. Ook in het reguliere bestuurlijke overleg met de Gedeputeerde van de provincie is dit aan de orde gekomen.
8. Wat zijn de werkelijke en wat zijn de vermoedelijke consequenties als het besluit over het al dan niet onttrekken verschoven wordt naar de commissie en raad van september?
De initiatiefnemer heeft de omgevingsvergunning voor de woningen aangevraagd. Door het niet nemen van het onttrekkingsbesluit kan deze vergunning niet worden verleend. De deadline voor het verlenen van de vergunning verloopt medio oktober. Daarnaast is sprake van de risico op een claim voor vergoeding van vertragingsschade. Zie ook antwoord vraag 11.
9. Wat was erop tegen om een jaar geleden toch maar alvast een baanvlak onderzoek te doen? n.l. Gezien de tijdsdruk waar we nu onder staan was dat baanvlak onderzoek zeer nuttig geweest aangezien dit een vraag is van provincie om de volgende stap te nemen voor de grond die al de bestemming weg heeft.
Er is voor gekozen geen 'baanvak onderzoek' uit te voeren. Uit het Arcadis onderzoek bleek namelijk dat het voor de doorstroming van het verkeer niet noodzakelijk is om de alternatieve oprit aan te leggen. Als er geen oprit gerealiseerd wordt, is het ook niet nodig dit nader 'technisch' te onderzoeken.

Daarnaast is 'baanvakonderzoek' een duur onderzoek waarvan de verkeerskundigen (Stichtse Vecht / provincie) op voorhand verwachten dat uit het onderzoek zal blijken dat er een verkeersonveilige situatie zal ontstaan. Het verkeer zal naar verwachting namelijk bij de alternatieve oprit te laat moeten weven met het verkeer vanaf de Ruimteweg. Daarbij is het ook te laat om voor te sorteren voor Den Bosch of Amsterdam en ontstaat er een onveilige oprit.
10. Aangezien in 2014 een motie aangenomen is om de alternatieve weg aan te nemen, waarom heeft de projectleider van dit project niet geprobeerd een samenwerking op te zetten met de provincie om die motie daarmee uit te voeren, aangezien de grond toch al de bestemming weg heeft.
Dit is zeker geprobeerd. Ook wij waren verrast dat de provincie aan de ene kant geen bezwaar heeft gemaakt bij het bestemmingsplan Haagstede en ook zelf meebetaalt aan het benodigde geluidsscherm voor Haagstede, en aan de andere kant nu dus aangeeft de alternatieve oprit niet wenselijk te vinden. Dit voortschrijdend inzicht bij de provincie komt mede doordat het belang van doorstroming en veiligheid op de Zuilense ring bij de provincie een steeds grotere rol is gaan spelen.

11. Wat is de kans dat de gemeente een claim krijgt van de ontwikkelaar als de raad tegen het besluit stemt, en hoe groot is de verwachte schade en welke maatregelen kan de gemeente nemen om dit te voorkomen?

Deze kans is aanwezig, maar is het is moeilijk voorafgaand hiervan een goede inschatting van te geven.

Indien de weg niet wordt afgesloten lopen we als gemeente risico dat de initiatiefnemer een schadeclaim indient.

De te verwachte schade zou dan kunnen bestaan uit:

- a. vermindering opbrengsten omdat 20-30% van de woningen niet kan worden gebouwd
- b. plankosten tot nu toe
- c. vertragingsschade
- d. waardevermindering vanwege kwaliteitsvermindering plan.
- e. herontwikkelings- en procedurekosten

Een eventuele claim kan worden voorkomen door het onttrekkingsbesluit vast te stellen.

12. De project ontwikkelaar weet dat de Raad nog moet stemmen over het besluit. Hoe zwaar weegt de rechter mee dat de gemeenteraad een besluit moet kunnen nemen zonder de druk te voelen van een eventuele claim?

De rechter kijkt met name naar de rechtmatigheid van het besluit en of de besluit van de raad voldoende gemotiveerd is en in alle redelijkheid heeft kunnen nemen.

Mail Els Swerts, 30-06 13.34

13. Wat zijn de zekere en onzekere financiële consequenties voor het woningbouwplan zelf als besloten wordt de Maarssebroekseslag niet te onttrekken?

Zie vraag 11.

14. Wat zijn de consequenties voor de doorstroming van het verkeer in de toekomst als de Maarssebroekseslag niet wordt afgesloten?

In het mobiliteitsrapport van Arcadis zijn verschillende toekomstige scenario's weergegeven.

Op pagina 10 worden de verkeerseffecten in vergelijking tot het autonoom zichtjaar gegeven.

Daarnaast speelt er een aantal ontwikkelingen in het gebied om de doorstroming te verbeteren.

Dit betreft de aanpak van de kruisingen Burg Waverijnweg. Daarnaast is de provincie bezig met de 'divigerende diamant' om de doorstroming op de N230 te verbeteren.