

Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State
Postbus 20019
2500 EA Den Haag

Groenekan, 19-10 2014

Betreft: Tracébesluit A27/A1 aansluiting Utrecht-Noord- knooppunt Eemnes-aansluiting Bunschoten-Spakenburg dd. 11 september 2014, waarop de Crisis- en Herstelwet van toepassing is. Registratienr. OTB CCP810052/204 (2010) TB nr. 117

Reden van beroep: verzoek om aanpassing van bovengenoemd Tracébesluit (zie onderbouwing in onderstaande brief)

Geacht college,

Wij hebben kennis genomen van het Tracébesluit (TB) en het bijbehorende Milieu Effect Rapport (MER) voor de voorgenomen verbreding van de A27 tussen Utrecht-Noord en het knooppunt Eemnes die op dit moment ter inzage liggen. De plannen tot verbreding hebben grote impact op drie kernen van de gemeente De Bilt, te weten Groenekan, Maartensdijk en Hollandsche Rading. Met deze brief willen wij u als Stichting Stop Geluidhinder Maartensdijk onze zienswijze kenbaar maken op de voorgenomen verbreding.

Communicatie is en wordt een steeds belangrijker onderdeel van het planproces. Over het algemeen zijn wij positief over de doorlopen processen. Echter, de menselijke maat binnen het Tracébesluit is ten opzichte van een drietal punten desalniettemin achtergebleven. Het zorgvuldig doorlopen van processen is een vereiste om draagvlak te creëren en te behouden.

In het verleden is er al diverse malen gekeken naar de situatie van deze bewoners, zonder bevredigend resultaat of nadere motivatie waarom er geen regeling wordt getroffen. Met grootste zorg voor deze bewoners vragen wij u dan ook om met oog op de menselijke maat gebruik te maken van uw discretionaire bevoegdheden en een regeling te treffen ten behoeve van deze bewoners.

Geluidsschermen Hollandsche Rading en Groenekan

Mede vanwege de (nieuwe) geluidbescherming die dicht op de woningen van de snelweg staan is er samen met Rijkswaterstaat een zorgvuldig proces doorlopen om de voorkeur van de bewoners te peilen. Op basis van deze peiling is inzicht ontstaan in de prioriteiten van de bewoners in de verhoudingen tussen daglichttoetreding (transparantie) en overlast (gesloten). Terwijl het in de OTB voorgestelde scherm in Groenekan komt te vervallen in het TB op basis van ondoelmatigheid. Voor aanwonenden is dit onbegrijpelijk en onverteerbaar. Het begrip ondoelmatigheid is door RWS onvoldoende uitgelegd en ons inziens foutief geïnterpreteerd. Hierop komen wij later nog terug.

Aansluiting van Bilthoven op de A27

Binnen het OTB waren geen plannen voorzien om de aansluiting van de afrit Bilthoven te wijzigen. Wij vinden het opmerkelijk dat, ondanks een lagere verkeersverwachting voor 2028, nu pas de constatering is gedaan dat het verkeer met de huidige infrastructuur onvoldoende afgewikkeld kan worden.

Wij zijn het met de opvatting van RWS inzake verkeersdoorstroming in het geheel niet eens en voorzien dan ook grote problemen en congesties op de Koningin Wilhelminaweg en de Tolakkerweg voor de bewoners van Maartensdijk en Groenekan en de rotonde die deze beide wegen met de Nieuwe Weteringseweg verbindt en de A27 kruist. Voor de bewoners en aanwonenden van de Nieuwe Weteringseweg houden de door RWS voorgestelde maatregelen in dat het daar een

onleefbare situatie zal worden. Voor bewoners van Maartensdijk en Groenekan zal deze wijziging zeker nadeel en vertraging opleveren.

Mede doordat de verandering van het viaduct op de Nieuwe Weteringseweg niet in het OTB was opgenomen, en voor het verschijnen van het TB met de bewoners slechts beperkt is besproken, ontbreekt elk draagvlak hiervoor.

Aangezien wij van mening zijn dat de plannen ondoordacht en onwerkbaar zijn, en vanwege het feit dat ze niet opgenomen waren in het OTB, dienen deze niet te worden uitgevoerd. De huidige ovonde op het viaduct kan dan blijven bestaan.

Optimale geluidwerende voorzieningen zijn essentieel

In het Tracébesluit en MER zijn op basis van uitgevoerde akoestische onderzoeken een aantal geluidwerende maatregelen voorgesteld, in aanvulling op de toepassing van dubbellaags ZOAB. Wij zijn van mening dat optimale geluidwerende voorzieningen essentieel zijn voor de eerder al genoemde kwaliteit van de leefomgeving voor ons als inwoners. Wij vinden het dan ook niet meer dan logisch dat er op een groot aantal plekken in Groenekan, Maartensdijk en Hollandsche Rading geluidwerende voorzieningen worden getroffen in de vorm van geluidschermen. Hierbij merken wij wel het volgende op:

Integrale benadering

Projecten zoals de verbreding van de A27 dienen in onze optiek volledig integraal te worden opgepakt en uitgewerkt. Wanneer er een knip wordt gelegd tussen deeltrajecten dient dit niet ten koste te gaan van de omgeving en de daar wonende burgers. Met name wanneer er eveneens sprake is van tussentijds wijzigende juridische kaders (SWUNG) is deze gevoeligheid des te groter.

Door het opschuiven van de besluitvorming rond het TB A27/A1 heeft er een andere wegging van de verkeersintensiteiten plaatsgevonden. Hierdoor wordt voor Groenekan het geluidscherm aan de oostzijde van de snelweg niet vervangen zoals voorgesteld in het OTB op grond van ondoelmatigheid. Als gevolg hiervan moeten nu de hogere waarden voor de kern worden aangepast: in het OTB was er een verhoging toegepast van 1-3 dB(A), en daar komt met het TB nu 2-3 dB(A) bij. Deze waarden zijn maatgevend ten behoeve van de Geluidsproductieplafonds (opgenomen in SWUNG) voor de voorgenomen aanpassingen aan de Ring Utrecht. Wij vinden het antwoord van RWS naar aanleiding van de Voorkeursvariant Ring Utrecht teleurstellend: "dat er nog nader onderzoek nodig is inzake de exacte geluidsbelasting voor deze kern in het licht van de toekomstige aanpassingen van de Ring Utrecht", terwijl die reeds is meegenomen in het speciale verkeersmodel van het akoestisch onderzoek van de geluidsbelasting tot 2028.

Voor ons is het uitgangspunt bij het Tracébesluit van de Ring Utrecht dat de rechtsbescherming en gelijke behandeling van alle inwoners van Groenekan voorop moet staan. De bewoners mogen niet de dupe worden van de verschillen in de onderliggende verkeersgegevens, knippen in projectgrenzen en wetgeving bij deze diverse projecten.

Door de aanpak in het TB, treft RWS hierdoor de Groenekanse gemeenschap onevenredig zwaar en is in haar afwegingen niet evenwichtig te werk gegaan. RWS had de kennis moeten vergaren resp. benutten om een visie naar de toekomst te ontwikkelen; alleen het feit dat de "Voorkeursvariant voor de A27/Ring Utrecht" bekend was, maar buiten beschouwing is gelaten in de besluitvorming rond Groenekan terwijl daar tegenover de verkeersbewegingen inclusief de Ring Utrecht tot 2028 al waren doorgerekend. Wij achten dit een onzorgvuldige aanpak van RWS.

Wij gaan er vanuit dat de geluidsberekeningen voor Groenekan herzien worden met als resultaat een zo laag mogelijke geluidsbelasting (GPP). RWS mag zich niet verschuilen achter ondoelmatigheid terwijl een moderne vooruitziende bedrijfsvoering juist een kostenbesparing in zou houden en een verbetering van de geluidsmeting cq. verlaging van de voorgestelde hogere waarden. Wij gaan er vanuit dat u deze mening deelt en vragen u dit aan te passen.

Toepassing doelmatigheids criterium en discrepantie verkeerstellingen

Wij begrijpen dat er een afweging dient te zijn in de mate waarin extra maatregelen tegen geluid maatschappelijk verantwoord zijn. Echter, waar er gekeken is naar een bepaald basisscherm en daarnaast een aantal varianten daarop (hogere of langer) zijn doorgerekend, is er voor die varianten

uitsluitend gekeken naar de doelmatigheid van de uitbreiding zelf en niet naar die van het aangepaste scherm als geheel, dat vaak wel de toetsing aan het doelmatigheidscriterium kan doorstaan.

Ook worden de uitbreidingen uitsluitend getoetst op de effecten boven de 1,5 dB(A), waardoor de werkelijke geluidswinst van de variant niet volledig wordt meegewogen. Wij vinden herweging en aanpassing strik noodzakelijk voor de burgers en eisen dit.

Voorbeelden hiervan zien wij bij het scherm voor Groenekan Oost en Maartensdijk Oost.

In onze reactie op het OTB hebben wij hier al op gewezen maar dat is in de uitwerking naar het TB niet meegenomen.

Ten aanzien van de verkeerstellingen constateren wij dat er een discrepantie bestaat in het geprognosticeerde weekdaggemiddelde in 2015 tussen het akoestisch onderzoek en het luchtonderzoek. In het akoestisch onderzoek wordt van hogere aantallen in 2015 uitgegaan, hetgeen betekent dat de toename in geluid van 2015 naar 2028 (op basis van de berekende weekdaggemiddelden in 2028) lager uitpakt. Dat kan ertoe leiden dat de grens van 1,5 dBA die bij de toetsing aan het doelmatigheidscriterium is gehanteerd, onjuist is bepaald.

Voor Maartensdijk Oost en Groenekan Oost kan dit grote gevolgen hebben voor mogelijke aanvulling of verbetering van de geluidschermen.

Saneringswoningen Koningin Wilhelminaweg

Volgens artikel 88 van de Wet geluidhinder moest de gemeente de Bilt voor 1 januari 2009, bij het toenmalig ministerie van VROM, situaties melden waar de geluidsbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaai in 1986 hoger was dan 60 dB(A). Op deze melding is door VROM een goedkeuring gegeven op 4 februari 2010. Voor de woningen aan de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan heeft VROM goedgekeurd dat de woningen aan de Koningin Wilhelminaweg 255, 257, 271, 273, 275, 277, 279, 281, 283, 285, 287, 289, 291, 293, 295, 297, 299, 301, 303, 305, 307, 309, 311, 313, 315, 317, 317A, 319, 321, 323, 325, 329, 331, 333, 335, 337, 339, 341, 343, 345, 347, 349, 351, 353, 355, 357, 359, 361, 363, 363A, 365, 367, 369, 371, 373, 375, 379, 381, 383, 387, 389, 25A, 391, 393, 395, 397, 399, 401, 403, 405, 407, 409, 411, 413, 421, 423, 427, 429, 431, 433, 435, 441, 443, 445, 447, 449, 451, 453, 455, 463, 465, 467, 469, 471, 473, 483, 485, 487, 489, 491, 493A, 493, 495, 497, 501, 503, 511, 513, 517, 436, 438, 440, 442, 444, 446, 448, 454, 456, 458, 460, 462, 464, 466, 468, opgemerkt moesten worden als saneringswoning, ten gevolge van de A27.

In het akoestisch onderzoek zijn de woningen Koningin Wilhelminaweg 255, 257, 271, 273, 275, 277, 279, 281, 283, 285, 287, 289, 291, 293, 295, 297, 299, 301, 303, 305, 307, 309, 311, 313, 315, 317, 317A, 319, 321, 323, 325, 329, 331, 333, 335, 337, 339, 341, 343 echter niet behandeld als saneringswoning. In de nota van antwoord van Rijkswaterstaat staat de volgende passage:

“Door de gemeente zijn woningen bij BSV (Bureau Sanering Verkeerslawaai) gemeld, die voor sanering in aanmerking kwamen. Afhankelijk van de hoogte van de geluidbelasting bij deze woningen zijn ze op de A- en de B-lijst geplaatst. Het feit op zich dat woningen op deze lijst staan is geen titel voor het afhandelen van de sanering bij deze woning.”

Op basis hiervan concluderen wij dat volgens de berekeningen van Rijkswaterstaat de geluidsbelasting in 1986 niet hoger was dan 60 dB(A) en de woningen niet als saneringswoning zijn meegenomen in het akoestisch onderzoek. De woningen zijn echter wel erkend als saneringswoningen en daarom zijn wij van mening dat deze ook zo behandeld dienen te worden. De dimensionering van het geluidsscherm bij Groenekan-west dient daarop te worden aangepast.

Een en ander zou er op kunnen wijzen, dat sinds de samenvoeging van VROM en VWS “de slager zijn eigen vlees keurt” met alle gevolgen van dien. Dat mag en kan geen rechtsongelijkheid inhouden. De rechtsopvolger van VROM (I&M) heeft zich te houden aan de beslissingen van VROM en deze onverkort uit te voeren ergo deze woningen voor sanering aan te merken en deze te saneren bij de aanpassing van de A27.

Luchtkwaliteit

Een slechte luchtkwaliteit is nadelig voor de gezondheid van de inwoners en dan in het bijzonder kinderen die binnen 100 meter van de Rijksweg A27 wonen en onderwijs krijgen. Uit (inter)nationale onderzoek blijkt dat kinderen die binnen 100 meter van een snelweg wonen of naar school gaan tot 10% minder longcapaciteit ontwikkelen en meer luchtwegklachten hebben. Binnen de woonkernen Groenekan, Maartensdijk en Hollandsche Rading zijn woningen en scholen gelegen binnen de 100 meter en wij vinden het daarom van belang dat er extra maatregelen worden getroffen. De gezondheidsraad heeft immers ook geadviseerd dat geen gevoelige bestemmingen, inclusief woningen binnen 300 meter van drukke wegen gerealiseerd mogen worden. De toenmalige minister van VROM heeft dat advies voor een klein deel overgenomen in het Besluit gevoelige bestemmingen, maar dat biedt nauwelijks enige bescherming. Gezien het feit dat er verschillende woningen zijn die onverkoopbaar zijn vanwege de A27, en de sterke waardevermindering van woningen door de malaise van de woningmarkt, zijn wij van mening dat Rijkswaterstaat de inwoners beter dient te beschermen of te faciliteren om te kunnen verhuizen. De inwoners en in het bijzonder hun kinderen worden immers flink benadeeld in de kwaliteit van hun leefomgeving en in hun gezondheid. De WHO heeft immers niet zonder reden geadviseerd om een grenswaarde voor NO₂ van 20 microgram per m³ te hanteren en in het geval van drukke wegen wordt geadviseerd om een ruime afstand tot die weg aan te houden. Wij zijn daarom van mening dat de situatie van de inwoners geen standaard situatie is en er daarom maatwerk vereist is.

Op nationaal niveau is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) van kracht. Doel van dit nationale programma is dat er tijdig wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Via het NSL heeft Nederland al 5 jaar uitstel gekregen voor het behalen van de grenswaarden die er zijn ter bescherming van de gezondheid; echter uit voorlopige prognoses blijkt dat er niet tijdig zal worden voldaan aan deze grenswaarden. Dat betekent dat de inwoners langere tijd worden benadeeld in hun gezondheid. De inwoners zijn ook Europese burgers en in het kader van de rechtszekerheid van de inwoners zijn wij van mening dat er maatregelen dienen te worden genomen om te garanderen dat er vanaf 1 januari 2015 wordt voldaan aan de Europese grenswaarden.

Voor de berekeningen wordt gebruik gemaakt van de Monitoringstool. In de monitoringstool zijn relatief eenvoudige rekenmodellen toegepast, te weten het CARII model en het VLW-model. Deze modellen blijken af te wijken van de geavanceerde modellen, zoals het Pluim Plus model en het Stacks+ model. De afwijking zou maximaal 5% mogen bedragen; echter dat blijkt in de praktijk toch hoger. Daarbij komt dat er in Amsterdam en Rotterdam in het kader van de snelheidsverhogingen metingen zijn uitgevoerd en daar werden concentraties gemeten tot 60 microgram per m³, waar een grenswaarde geldt van 40 microgram per m³. Wij hebben daarom sterk onze twijfels bij de representativiteit van berekeningen en dringen aan op het uitvoeren van metingen. Indien Rijkswaterstaat hieraan geen medewerking wil verlenen, willen wij mogelijk zelf metingen uit laten voeren en als daaruit blijkt dat de grenswaarde alsnog worden overschreden zijn wij van mening dat Rijkswaterstaat extra maatregelen moet treffen. Dit dient mogelijk te worden gemaakt in het Tracébesluit via een disclaimer.

In 2010 werd aan de gemeente de Bilt al geadviseerd om een onderzoek uit te voeren naar de mate van blootstelling van haar inwoners. Tot op heden is daar niets mee gedaan. De inwoners van de gemeente willen weten aan welke concentraties zij worden blootgesteld en wat de gevolgen voor hen zijn. Volgens het TB zullen de concentraties van luchtverontreinigende stoffen afnemen. Echter, door verbreding van de weg, wordt de afstand tot de woningen kleiner en neemt de intensiteit van het wegverkeer toe door de verkeer aantrekkende werking. In het kader van een goede belangenafweging zijn wij van mening dat Rijkswaterstaat inzicht dient te geven in de gevolgen voor de blootstelling van de inwoners.

Het uitgevoerde luchtonderzoek is van 2010. Gezien de tijd die is verstreken tussen het Ontwerp Tracébesluit en het Definitieve Tracébesluit, lijkt het ons wenselijk om het luchtonderzoek te actualiseren. De inzichten zijn veranderd en er zijn andere modellen. Zo is de Saneringstool al een oud instrument.

Compensatie groen

Bij de realisatie van de snelweg worden aanzienlijke stukken groen langs de snelweg gekapt. Bomen die voor de bewoners gevoelsmatig een barrière geven ten opzichte van de overlast van de snelweg.

Als inwoners van een groene gemeente willen wij deze uitstraling graag behouden. Derhalve verzoeken wij u, conform de aangenomen motie van de gemeenteraad in september 2014, een aanzienlijke compensatie van het gekapte groen binnen onze gemeente ook hierbinnen terug te planten. Dit mede gelet op het effect op de verspreiding van fijnstof.

Externe veiligheid

In 2010 heeft de Omgevingsdienst Regio Utrecht een zienswijzen ingediend op het Ontwerp Tracébesluit en het onderliggende rapport voor externe veiligheid. Deze zienswijzen zijn niet verwerkt in de definitieve versie en er heeft geen correcte beantwoording plaatsgevonden. Wij betreuren het dat het Tracébesluit niet getoetst is aan het Besluit transportroutes externe veiligheid. Het was de bedoeling dat dit Besluit op 1 juli 2014 in werking zou treden, echter dit is vertraagd, omdat de Tweede Kamer nader overleg nodig vond. Het ligt in de lijn der verwachting dat het Besluit alsnog in werking treedt op 1 januari 2015. Het bevreemdt ons dat er op geen enkele wijze een doorkijk is gemaakt naar deze nieuwe wetgeving die op zo'n korte termijn in werking zal treden. Nu er een besluit genomen moet worden dat gericht is op een toekomstige situatie vinden wij het vanuit het oogpunt van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur dat het besluit niet uitsluitend mag worden genomen op basis van achterhaalde gegevens van vijf jaar oud. Wij verzoeken u hier aandacht aan te schenken.

Lichtoverlast en –vervuiling

In het TB hebben wij weinig informatie gevonden over dit onderwerp. Wij gaan er van uit dat de verlichting van de A27 met bijbehorende op- en afritten en verzorgingsplaatsen op een adequate wijze wordt ingevuld zodat er geen lichtoverlast en dito vervuiling zal zijn. Indien dit op een modern en op de toekomst gericht (bv. met LED verlichting) wordt aangelegd kan dit zeker realiseerbaar zijn met aanzienlijk minder doorlopende kosten met betrekking tot energie en onderhoud. RWS dient hier gepaste aandacht aan te geven.

Ik zie uw reactie op alle boven genoemde aspecten met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,

F.H.C.Jansen
Voorzitter Stichting Stop Geluidhinder Maartensdijk