

Minister van Infrastructuur en Milieu,  
drs. M.H. Schultz van Haegen-  
Maas Geesteranus  
p/a Centrum Publieksparticipatie  
Postbus 30316  
2500 GH DEN HAAG

datum:	21-12-2010	e-mail:	KragtingJ@debilt.nl	bijlage:	-
uw kenmerk:	-	doorkiesnr.:	(030) 228 91 35	afdeling:	Beleid en Strategie
ons kenmerk:		contactpersoon:	J. Kragting	onderwerp:	Zienswijze Ontwerp-Tracébesluit A27/A1

Excellentie,

wij hebben kennis genomen van het Ontwerp Tracé Besluit (OTB) en het bijbehorende Milieu Effect Rapport (MER) voor de door uw ministerie 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 onze gemeente, te weten Groenekan, Maartensdijk en Hollandsche Rading. Met deze brief willen wij u onze zienswijze kenbaar maken op de voorgenomen verbreding. Daarbij gaan wij eerst in op een aantal hoofdpunten, waarna wij op onderdelen nog wat meer specifiek reageren.

### **Een robuuste, toekomstvaste en duurzame oplossing als uitgangspunt**

Onze gemeente staat voor een prettige kwaliteitvolle leefomgeving voor onze inwoners. Op het moment dat er plannen worden uitgewerkt die direct en indirect consequenties hebben op die leefomgeving, gaan wij uit van een zo optimaal mogelijke inpassing. Dat verwachten wij ook voor plannen binnen onze gemeente van private initiatiefnemers en andere overheden, zoals uw ministerie. Uitgangspunt daarbij is ons inziens behoud van aanwezige waarden. De gemeenteraad van de gemeente De Bilt heeft dit concreet vertaald in een aantal moties met betrekking tot de mogelijke verbreding van de A27 die zich richten op:

- Zo min mogelijk geluidsbelasting op de woningen in de invloedssfeer van de snelweg;
- Maximale aandacht voor integraliteit en duurzaamheid in de alternatieven en afwegingen;
- Inzet op toepassing van nieuwe technologische mogelijkheden.

Wij vragen u in het kader van de integrale en duurzame afweging en de voorliggende keuzes nadrukkelijker inzichtelijk te maken op welke wijze de zogeheten 'ladder van Verdaas' is toegepast bij het afpellen van de oplossingsrichtingen voor de verkeersproblematiek op de A27.

Wij zijn blij om in het OTB en het MER te lezen dat er naast de bereikbaarheidsdoelstelling ook aandacht is voor een 'omgevingsdoelstelling': "het doel is de inpassing/vormgeving van de weg dusdanig te verwezenlijken dat zij een logische ordening van functies in de omgeving ondersteunt en bijdraagt aan een *verbetering* van de leefbaarheid (geluid, lucht) in het gebied rond de weg".

Echter, wij zijn van mening dat met de wijze waarop het OTB en MER op dit moment voorliggen onvoldoende invulling aan deze doelstelling – en daarmee in het verlengde aan boven genoemde voor onze gemeente van belang zijnde aspecten – is gegeven. Door

nuanceringen en verwijzingen naar de wettelijke regels wordt de doelstelling direct afgezwakt en in het OTB worden met name maatregelen voorgesteld die slechts leiden tot het niet toenemen of zelfs verslechteren van de effecten naar de omgeving in plaats van het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving. Wij gaan er van uit dat de omgevingsdoelstelling op gelijkwaardige wijze als de bereikbaarheidsdoelstelling wordt gehanteerd.

Met een grootschalige aanpak van de A27 zoals nu is voorgestaan, doen zich kansen voor om vanuit een duidelijke toekomstvisie een robuuste, toekomstvaste en duurzame uitwerking te realiseren die niet alleen voor de korte maar ook voor de lange termijn de kwaliteit van de leefomgeving van onze inwoners en de doorstroming op de A27 kan waarborgen. Vriendelijk doch dringend vragen wij u dan ook in het uiteindelijke Tracébesluit (TB) meer aandacht te besteden aan de door u geformuleerde omgevingsdoelstelling met daarbij een voorstel voor maatregelen voor de ook op de lange termijn noodzakelijke goede kwaliteit van de leefomgeving.

### **Optimale geluidwerende voorzieningen zijn essentieel**

Als gemeente staan wij voor een optimale beperking van overlast door onder andere geluidbelasting vanuit de rijkswegen in en om onze gemeente, zoals ook door de gemeenteraad bij motie bekrachtigd. Dat geldt zeker bij vernieuwing of aanpassing van deze rijkswegen.

#### *Geluidwerende voorzieningen*

In het OTB en MER worden 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 onze 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. Ten aanzien van deze geluidwerende voorzieningen merken wij het volgende op:

- Wij plaatsen onze vraagtekens bij de beoordeling van de doelmatigheid van de te nemen maatregelen ter verlaging van de geluidbelasting. In de in het OTB en MER gebruikte systematiek worden telkens stukken scherm van bepaalde lengte en hoogte op doelmatigheid beoordeeld. Vervolgens wordt bekeken of eventuele uitbreiding ook doelmatig is, waarbij echter alleen naar de extra maatregelen en dus de extra kosten en effecten wordt gekeken. Het totaal, het basisscherm en de uitbreiding, worden echter niet in één keer als totaal op doelmatigheid getoetst. Wij verzoeken u dit alsnog te doen omdat wij van mening zijn dat uitbreiding van een aantal maatregelen, indien op deze manier als totaal bekeken, wel doelmatig zal zijn. Wij zien deze extra maatregelen dan ook graag meegenomen in het uiteindelijke TB;
- Het vervangende geluidscherm in Maartensdijk (oostzijde) wordt 1 meter lager dan in de huidige situatie. Dat met een forse toename van het autoverkeer over de A27 in de toekomst en de reeds in de huidige situatie aanwezige geluidsoverlast. Dit is ons inziens onvoldoende onderbouwd en niet uit te leggen. Wij verzoeken u om op deze locatie, net als bij de overige locaties, een scherm terug te bouwen met minimaal dezelfde lengte en hoogte;
- Ten aanzien van het nieuw te realiseren geluidsscherm aan de Tolakkerweg te Hollandsche Rading zijn wij van mening dat in de formuleringen in het OTB en MER

onvoldoende duidelijk wordt dat Rijkswaterstaat (ministerie van Infrastructuur en Milieu) de aanleg en financiering van dit scherm op zich neemt;

- De relatie met mogelijkheden voor het verbeteren van de luchtkwaliteit in de keuze en uitvoering van geluidwerende voorzieningen is onvoldoende belicht;
- In het verleden is het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen op de viaducten niet goed mogelijk gebleken in verband met de draagkracht van de kunstwerken. Bij de verbreding van de A27 worden de betreffende kunstwerken niet vervangen maar wel verbreed, en worden tegelijkertijd hogere geluidwerende voorzieningen aangebracht. Er wordt onvoldoende duidelijk op welke wijze dit in de nieuwe situatie mogelijk wordt gemaakt;
- In het verlengde van de aanpassing van de kunstwerken wordt in het OTB niet gesproken over het toepassen van zogenaamde 'fluistervoegen'. Dit verbaast ons aangezien in de afgelopen periode deze maatregel in de huidige situatie reeds is toegepast om hinder naar de omgeving te beperken. Wij verzoeken u de toepassing van fluistervoegen bij de kunstwerken toe te voegen aan het maatregelenoverzicht in het OTB;
- Wij verzoeken u bij de uitwerking van de geluidwerende voorzieningen te kiezen voor een modulaire opbouw, zodat aanvullende maatregelen in de toekomst, bij uitbreiding naar 2x4 rijstroken, makkelijk te realiseren zijn;
- In het OTB wordt gesproken over ruimtelijke kwaliteit van de omgeving en het uitwerken van de geluidwerende voorzieningen op basis van een advies van een architect. Omwonenden zijn nadrukkelijk uitgenodigd hierover mee te praten en te denken en over te adviseren. Wij verzoeken u dit concreet te benoemen in het OTB en daarbij voldoende aandacht te besteden aan de mogelijkheden voor voldoende toetreding van zon- en daglicht bij de woningen en tuinen direct grenzend aan de A27;
- Daarnaast vragen wij bij het ontwerpen van de geluidschermen aandacht voor het tweezijdig absorberend maken van de schermen in verband met reflectie van het geluid van de spoorlijn naar de woningen aan de westzijde.

### *Duurzame oplossingen*

Met het oog op een robuuste, toekomstvaste en duurzame oplossing voor de A27 willen wij benadrukken dat uit een studie van het Bestuur Regio Utrecht naar mogelijkheden voor overkapping van de weg op enkele locaties zeer nadrukkelijk is gebleken dat substantieel betere oplossingen mogelijk zijn voor geluid en fijnstof problemen langs de snelweg dan de op dit moment voorgestelde wettelijk minimale vereiste geluidwerende voorzieningen. Dit vraagt nu om een grotere investering, maar levert voor de korte en zeker ook de langere termijn veel winst op het gebied van geluid en fijnstof en daarmee de kwaliteit van de leefomgeving. Zeker op plekken waar woningen zo dicht op de snelweg aanwezig zijn als in Groenekan en Hollandsche Rading. Wij verzoeken u om het toepassen van dergelijke maatregelen nogmaals in overweging te nemen.

### *Saneringswoningen*

Voor het bepalen van de saneringswoningen in het gebied rond de A27 is de geluidssituatie bepaald in 1986. De gemeente De Bilt heeft echter in de eindmelding al de aanwezige saneringsvoorraad vastgelegd. Hierbij is, in overleg met het voormalige ministerie van VROM, gebruik gemaakt van de verkeerssituatie in 1987, omdat de bak bij Amelisweerd in 1986 nog niet geopend was. De verschillen in de verdeling tussen licht verkeer en middelzwaar/zwaar vrachtverkeer tussen beide berekeningsmethoden, zijn ons inziens relevant voor de bepaalde geluidsbelastingen voor de situatie in 1986. De in het MER en OTB berekende geluidsbelastingen voor de situatie in 1986 zijn lager, waardoor het kan zijn dat een aantal woningen ten onrechte niet als saneringswoning zijn aangemerkt. Daarbij ontbreekt in

de overzichten een groot aantal woningen (onder andere in cluster 6 en 8 (Koningin Wilhelminaweg) en cluster 5 (Nieuwe Weteringsweg)) die volgens BSV saneringswoningen zijn en als zodanig op de saneringslijst staan van de gemeente zoals die is opgesteld. Door het voormalig ministerie van VROM is schriftelijk bevestigd dat deze lijst de definitieve lijst met saneringswoningen in de gemeente De Bilt is, waarmee het ministerie het feit dat het hier allemaal saneringswoningen betreft onderschrijft. Het betreft daarbij vooral woningen die als B-lijst woningen zijn aangemerkt.

Wij zien, gezien de bevestiging vanuit het ministerie van VROM, dan ook graag dat in het kader van het TB de uiteindelijke saneringslijst die BSV heeft opgesteld wordt gehanteerd. Zeker daar de voormalige ministeries van V&W en VROM nu samen onder uw verantwoordelijkheid als minister van Infrastructuur en Milieu vallen.

#### *Hogere grenswaarden*

Op het totale traject waarvoor de planstudie is uitgevoerd bevinden zich in onze gemeente relatief veel woningen waarvoor een hogere waarde moet worden vastgesteld. Indien na het TB uit het gevelisolatie onderzoek blijkt dat maatregelen nodig zijn om de wettelijke binnenwaarde te kunnen realiseren, dan moeten deze maatregelen door de Rijksoverheid worden bekostigd. Vanwege de - in vergelijking met andere gemeenten langs het traject - onevenredige impact van de verbreding van de A27 op de genoemde kernen in onze gemeente en de nabijheid van een substantieel deel van de woningen in die kernen bij de snelweg na verbreding, verzoeken wij u om nogmaals te bezien of enkele relatief geringe aanvullende geluidwerende voorzieningen – waarmee een hogere waarde kan worden voorkomen – niet reeds op voorhand tot een betere, meer acceptabele en kosteneffectievere oplossing leiden.

Voor de woningen waarvoor een hogere waarde moet worden vastgesteld is ook gekeken naar de cumulatie van geluidsbronnen in de omgeving. Ten aanzien van deze cumulatie wordt gesteld dat deze ten opzichte van de geluidsbelasting van de A27 gecombineerd met het geluid van het spoor acceptabel is omdat er een geluidsluwe gevel aanwezig is bij de betreffende woningen waardoor er geen aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn. Dit wordt ons inziens onterecht gesteld. Voor de woningen aan zowel de Koningin Wilhelminaweg te Groenekan als de woningen aan de Tolakkerweg te Hollandsche Rading is absoluut geen sprake van een geluidsluwe gevel, omdat aan de achterzijde van de woningen (ten opzicht van de A27 en het spoor) de deels gemeentelijke en deels provinciale weg is gelegen waar elke dag veel auto's overheen rijden. Het is ons inziens noodzakelijk dat de aanwezigheid van de provinciale weg en het daardoor ontbreken van de vereiste geluidsluwe zijde bij de betreffende woningen wordt betrokken in de beoordeling van noodzakelijke aanvullende maatregelen voor deze woningen in het kader van de vast te stellen hogere grenswaarde. Dit te meer daar aan de zijde van de provinciale weg geen afscherpende maatregelen mogelijk zijn.

#### *Treffen van aanvullende maatregelen*

De gemeente de Bilt wil samen met andere mogelijke partners, waaronder de provincie Utrecht en Rijkswaterstaat (ministerie van Infrastructuur en Milieu), de mogelijkheden gaan onderzoeken voor het realiseren van aanvullende geluidwerende voorzieningen in de kernen Groenekan, Maartensdijk en Hollandsche Rading. Wij stellen voor hieraan de komende maanden, vooruitlopend op het te nemen TB, verder uitwerking te geven. Wij vragen uw bereidheid om hierin medewerking te verlenen en de toepassing van eventuele aanvullende maatregelen mee te nemen in de besluitvorming voor het TB. Wij zullen op korte termijn contact met Rijkswaterstaat opnemen om hieraan nader invulling te geven.

### **Luchtkwaliteit verdient meer aandacht in de afwegingen**

De toenemende aandacht en zorg om het aspect luchtkwaliteit in de directe omgeving van onder andere snelwegen krijgt ons inziens onvoldoende aandacht in de te maken afwegingen. Zeker daar de A27 in de kernen Groenekan, Maartensdijk en Hollandsche Rading op enkele plekken letterlijk tot in de achtertuin van inwoners aanwezig is. In het MER wordt zelfs concreet gesteld dat “in de nabijheid van de A27/A1 de uitstoot van stoffen wel groter wordt”. Op basis van het Nationaal Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit (NSL) kan de aanpassing van de A27 doorgang vinden indien wordt aangetoond dat tijdig wordt voldaan aan de grenswaarden. Met het NSL dient te worden aangetoond dat vanaf 2015 overal aan de grenswaarden voor stikstofdioxide wordt voldaan. Met het mogelijk wegvallen van het prijsbeleid (rekeningrijden) komt dit in gevaar en zal een alternatieve maatregel moeten worden voorgesteld. Omdat hierover nog geen besluit genomen is, biedt dat ons inziens onvoldoende zekerheid over het behalen van de normen zoals gesteld in het MER en OTB. In het onderzoek naar luchtkwaliteit behorende bij het OTB en MER is niet ingegaan op het jaar 2015, terwijl juist vanaf 2015 de grenswaarde voor stikstofdioxide, de meest kritieke stof voor de luchtkwaliteit, en de grenswaarde voor PM<sub>2,5</sub>, van kracht wordt. Wij vragen ons dan ook af of de weergave van de luchtkwaliteit in 2020 wel een reëel beeld geeft en de situatie niet te positief wordt weergegeven, omdat veel aannames voor 2020 onzeker zijn.

### **Aansluiting zoeken bij de menselijke maat**

De aanpak van de snelweg betreft een project van grote omvang. Een project dat op onderdelen in complexiteit maar ook daadwerkelijke fysieke ingrepen buiten de ‘menselijk maat’ treedt. Juist ten aanzien van deze menselijke maat kan de afweging van alternatieven en oplossingen voor specifieke situaties langs het tracé concreter worden gemaakt en beter worden onderbouwd. Ons inziens valt dit nu weg in het grote kader van afwegingen onder het aspect visuele hinder:

- bij het beoordelingskader en de feitelijke beoordeling van de alternatieven wordt ons inziens te makkelijk over het feit gestapt dat ter hoogte van de kernen Groenekan, Maartensdijk en Hollandsche Rading de onderdoorgangen onder de A27 de entree vormen van de dorpen vanaf de kant van de provinciale weg. De hoge geluidschermen op de viaducten en het verbreden van de viaducten heeft zeer nadelige effecten op de kwaliteit van die entrees en het beeld van de dorpen bij binnenkomst. Wij verzoeken u dit aspect nadrukkelijker mee te laten wegen;
- op een aantal plekken in met name Groenekan en Hollandsche Rading neemt de indringing behoorlijk toe omdat de weg (inclusief talud) tot aan de erfgrans van de achtertuinen van woningen komt te liggen. Vanwege de verhoogde ligging van de A27 op deze plekken is dit nog nadrukkelijker aan de orde. In het MER en OTB worden hiervoor echter geen mitigerende maatregelen voorgesteld. Ons inziens wordt te gemakkelijk voorbij gegaan aan het effect van het dusdanig opschuiven van de A27 richting de betreffende woningen;
- een specifieke situatie doet zich daarbij voor bij enkele woningen in Groenekan en Hollandsche Rading waarbij een keerwandconstructie wordt opgericht om de verbreding van de weg mogelijk te maken. Hierdoor ontstaat een situatie waarbij een betonnen wand tot 6 meter hoog op de grens van de achtertuin komt te staan, met daar bovenop nog eens geluidscherm van enkele meters hoog. Beide situaties zijn voor ons onvoldoende beoordeeld in het MER en OTB waar het gaat om de mogelijkheden tot het treffen van maatregelen, vooral in afstemming met de eerder genoemde menselijke maat.

### **Invloed van mogelijke toekomstige besluiten onvoldoende in beeld**

### *Nieuw beleid*

Met het aantreden van het nieuwe kabinet Rutte zijn er reeds een aantal voorstellen geopperd die van grote invloed zouden kunnen zijn op de effecten van de aanpak van de A27 op de kwaliteit van de leefomgeving in de kernen langs de A27.

Denk aan het verhogen van de maximum snelheid naar 130 km/uur of het permanent openstellen van spitsstroken. Daarnaast staat ook de mogelijkheid van kilometerbeprijzing (rekeningrijden) nog steeds open. Voor dit laatste aspect is in het kader van het OTB en MER een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd om de eventuele effecten te kunnen beoordelen. Wij verzoeken u om ook ten aanzien van de maximum snelheid en de openstelling van spitsstroken een dergelijke gevoeligheidsanalyse toe te voegen aan de beoordeling en afweging van de verschillende varianten om te voorkomen dat de op dit moment voorliggende beoordeling een te gunstig beeld schetst.

### *Planstudie Ring Utrecht*

Naast de aanpak van de A27 tussen Utrecht-Noord en knooppunt Eemnes wordt op dit moment tevens een planstudie uitgevoerd naar aanpak van de Ring Utrecht. Het voorkeursalternatief dat daarvoor inmiddels is gekozen gaat uit van een forse verbreding van de oostkant van de Ring (de A27), met alle gevolgen van dien voor de aansluiting op het verdere traject van de A27. Omdat over de concrete uitwerking en consequenties van het voorkeursalternatief, zo wordt gesteld, nog onvoldoende helderheid gegeven kan worden, maakt dit geen onderdeel uit van de afwegingen in het voorliggende MER en OTB.

Onduidelijk voor ons is op welke wijze op de langere termijn uitwerking gegeven kan worden aan de vierde rijstrook die op de A27 gemaakt gaat worden en hoe deze zal aansluiten op de Ring Utrecht. Evenals de keuze voor de spitsstrook aan de oostzijde van de A27 tussen Utrecht-Noord en afslag Bilthoven, die zoals in het MER en OTB benoemd is een tijdelijk karakter heeft.

Wij hebben te maken met één integraal leefbaarheidsvraagstuk voor de drie kernen langs de A27 in onze gemeente (Groenekan, Maartensdijk en Hollandsche Rading), waarin de consequenties van de verschillende planstudies samenkomen. Ons inziens worden moeilijke keuzes en eventuele aanvullende maatregelen naar de toekomst doorgeschoven, wat onwenselijk is. Zeker daar in het MER wordt gesteld dat “wel duidelijk is dat maatregelen op de Ring Utrecht in elk geval niet tot een vermindering van de drukte op het aansluitende deel van de A27 zullen leiden, integendeel” en dat “uit de planstudie Ring Utrecht is gebleken dat voor alle alternatieven geldt dat de intensiteiten op het traject Utrecht-Noord – Bilthoven verder zullen toenemen en dat de aansluiting Ring Utrecht-Noord moet worden aangepast”. De aangevoerde reden voor het beperken van de studielast van de planstudies is ons inziens onvoldoende om beide studies niet nadrukkelijk in samenhang te bezien. Wij verzoeken u dan ook een meer integrale afweging te laten plaatsvinden tussen de planstudies.

Onze inwoners worden twee keer binnen een korte periode geconfronteerd met, naar reële verwachting, ingrijpende maatregelen in de directe omgeving. Dat geldt met name voor de inwoners van de kern Groenekan. Door nu een integrale afweging te maken kunnen optimale maatregelen voor de lange termijn nu vastgelegd worden en ontstaat er daadwerkelijk een robuuste en toekomstvaste oplossing.

### **Aandacht voor protocollen in het kader van soortbescherming**

In het MER en OTB worden een aantal mitigerende en compenserende maatregelen voor flora en fauna voorgesteld. Daarbij wordt nadrukkelijk verwezen naar nog op te stellen protocollen ter beperking van verstoring van diersoorten. Omdat de uitwerking van de protocollen nog

dient plaats te vinden en deze protocollen ons inziens van groot belang zijn voor de soortbescherming, vragen wij voor de uitwerking van de protocollen aandacht voor:

- Toezicht van een deskundige bij uitvoering van werkzaamheden;
- Het voorkomen van tijdelijke afsnijding van foerageergebieden en migratieroutes door het te vroeg vervangen, verplaatsen of aanpassen van kunstwerken en watergangen;
- Het tot een minimum beperken van de impact op de populatie dassen.

### **Duurzaamheid nadrukkelijk aan de orde**

Duurzaamheid staat bij veel partijen hoog op de agenda, zo ook bij onze gemeente. Het verdient ons inziens dan ook nadrukkelijker aandacht in het MER en OTB voor de aanpak van de A27, bijvoorbeeld in een aparte paragraaf. Bij het aanpakken van (nieuwe) wegen doet zich een directe goede mogelijkheid voor om op zoek te gaan naar kansen voor reducerende klimaatmaatregelen zoals het gebruiken van duurzame energie maatregelen. Voorbeelden zijn opwekking van zonne- en windenergie en warmte voor het verwarmen van gebouwen in de nabije omgeving van de snelweg of het sneeuwvrij houden van de weg zelf. Waar het gaat om reductiemaatregelen kan ook gedacht worden aan gedragsmaatregelen zoals het aanpassen van de maximum snelheid naar 100 km/uur, afstand tussen voertuigen en realiseren van goede doorstroming.

Bij het aanpassen en aanleggen van de A27 dienen maatregelen genomen te worden uit het Nationaal Pakket Duurzame Bouw Grond, Weg en Waterbouw.

Als specifieke maatregelen op het gebied van duurzaam materiaalgebruik stellen wij voor om de huidig aanwezige geluidsschermen voor zover de materialen dit toelaten, te hergebruiken als aanvulling op de in het OTB en MER voorgestelde vervangende en nieuwe geluidwerende voorzieningen. Dat leidt tot minder vernietiging van goede materialen enerzijds en een extra bescherming voor geluid naar de omgeving anderzijds.

In het MER wordt gerefereerd aan het onderzoek van het Bestuur Regio Utrecht naar mogelijkheden van overkapping van de snelweg (De Duurzame Weg), een zeer duurzaam alternatief voor het beperken van overlast naar de omgeving en het genereren van duurzame energie. Het onderzoek is afgerond en de resultaten zijn bekend. Hieraan wordt in het MER echter nog niet gerefereerd. De belangrijkste conclusies die daaruit voor onze gemeente naar voren komen zijn:

- Het concept van De Duurzame Weg is fysiek inpasbaar op alle locaties bij verbreding van de snelweg conform de plannen zoals die door uw ministerie zijn gepresenteerd;
- Om de leefbaarheid in de kernen binnen onze gemeente duurzaam en toekomstvast te verbeteren, is het concept een zeer goede oplossing;
- Met name in Hollandsche Rading is sprake van een forse potentiële reductie van geluid en fijnstof invloeden naar de omgeving. Ook in Groenekan en Maartensdijk is deze reductie substantieel;
- Toepassen van het concept vraagt om een forse investering.

Zoals reeds opgemerkt onderschrijft de studie zeer nadrukkelijk dat er substantieel betere oplossingen mogelijk zijn voor geluid en fijnstof problemen langs de snelweg. Het concept kan in de breedte worden beschouwd als een zeer milieuvriendelijke wijze om de milieueffecten van de wegwitbreiding tegen te gaan.

### **Realisatie met zo min mogelijk overlast**

Wij gaan er van uit dat de overlast voor omwonenden en weggebruikers tijdens de uitvoering van de werkzaamheden aan de A27 zo veel mogelijk wordt beperkt. Wij vragen specifiek aandacht voor:

- Het voorkomen van sluipverkeer op het onderliggende wegennet, met name over de Koningin Wilhelminaweg - Tolakkerweg, door aan te dringen op openhouden van de A27 en minimale omleidingsroutes;
- In het verlengde daarvan zo veel mogelijk voorkomen van overlast van werkverkeer op het onderliggende wegennet. Met name de toegangswegen tot de kernen onder de kunstwerken van de A27 door vormen belangrijke ontsluitingsroutes die niet zomaar afgesloten kunnen worden;
- Het faciliteren van al het bouwverkeer via de A27 en niet via het onderliggende wegennet, zeker daar waar het de lokale wegen in de kernen betreft;
- Het minimaliseren van geluidsoverlast als gevolg van de werkzaamheden en duidelijke afspraken over periodes waarbinnen wel en niet gewerkt wordt;
- Het minimaliseren van geluidsoverlast van het doorgaande verkeer op de A27 door het eerst realiseren van de nieuwe geluidwerende voorzieningen en daarna pas afbreken van de bestaande;
- Het minimaliseren van overlast door bouwverlichting door keuze van verlichting en plaats en wijze van opstellen daarvan;
- Het voorkomen van schade aan bestaande woningen en andere gebouwen in de nabijheid van de A27. Wij gaan er vanuit dat uitvoeringswijzen worden voorgeschreven die zo min mogelijk trilling tot gevolg hebben. Wij gaan er tevens vanuit dat voor alle woningen voor start van de werkzaamheden de huidige staat in beeld wordt gebracht.

### **Evaluatie en beheer**

Wij ondersteunen de start van een evaluatieprogramma na uitvoering van de werkzaamheden van harte en dringen er nadrukkelijk op aan dat dit in voldoende mate wordt uitgewerkt voor de in het MER benoemde aspecten. Wij gaan er van uit dat met name voor het aspect geluid ook uitgegaan wordt van daadwerkelijke metingen op basis waarvan de berekende waarden worden getoetst. Vanwege de gevoeligheid van het aspect geluid en de flinke belasting op de omgeving in Groenekan, Maartensdijk en Hollandsche Rading, gaan wij er van uit dat er sowieso voor aanvang van de werkzaamheden een concrete nulmeting wordt uitgevoerd, zoals aangegeven in het OTB. Indien de daadwerkelijke geluidsbelastingen hoger uitvallen dan voorzien verwachten wij dat vanuit uw ministerie aanvullende maatregelen worden getroffen.

Gezien de afspraken in het NSL zien wij graag ook het aspect luchtkwaliteit terugkomen in het evaluatieprogramma.

Evenals het aspect licht, omdat in het verleden is gebleken dat toepassing van maatregelen niet altijd tot de verwachte en gewenste effecten leidt, met veel overlast voor omwonenden tot gevolg.

Op het gehele traject van de A27 wordt dubbellaags ZOAB toegepast in het kader van de geluidwering. In het kader van beheer en onderhoud van de weg willen wij u verzoeken voldoende aandacht te geven aan het tijdig reinigen van dit asfalt, om te voorkomen dat het zijn geluidsreducerende functie op termijn verliest waardoor omwonenden met extra geluidsbelasting te maken krijgen.

### **Specifieke (detail)reacties op het OTB en het MER**

Onderstaand hebben wij een aantal opmerkingen en vragen geformuleerd over specifieke onderdelen van het OTB en het MER, met het verzoek deze aspecten mee te nemen in de uitwerking van het definitieve TB.

- Externe veiligheid: de uitgangspunten en conclusies zoals die zijn vastgelegd in de Eindrapportage Basisnet Weg zijn niet betrokken bij de analyse en beoordeling van het aspect externe veiligheid in het MER en het OTB. Dit leidt op een aantal deelaspecten, zoals vervoersprognoses, plaatsgebonden risico, plasbrandaandachtsgebieden (PAG) en groepsrisico tot uitkomsten die afwijken van de uitgangspunten van dit Basisnet Weg. In het bijzonder het buiten beschouwing laten van de PAG's kan mogelijk belemmerende gevolgen hebben voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen langs de A27. Wij kunnen op grond hiervan niet voldoende beoordelen of de binnen de kaderstelling van het Basisnet Weg geformuleerde maximale bescherming van gebied en bewoners van onze gemeente is geborgd. Wij achten het van belang dat de uitgangspunten en conclusies ten aanzien van Basisnet Weg alsnog worden betrokken in de afwegingen die in het MER en het OTB gemaakt worden ten aanzien van het aspect externe veiligheid;
- Geluid: in de lijst met verleende hogere waarden in de hoofdrapport van het akoestisch onderzoek (p.44) ontbreken twee woningen, te weten Tolakkerweg 138 en het bestemmingsplan Hooge Kamp;
- Luchtkwaliteit: in het MER wordt ingegaan op de emissies NOx en PM10 van het wegverkeer en de concentraties NO2 en PM10. Ook wordt ingegaan op het aantal blootgestelden in 2008 en 2020. Er is echter geen inzicht gegeven in de toename van het aantal blootgestelden aan bepaalde concentraties NO2 en PM10 bij de verschillende varianten en daarmee is blootstelling niet expliciet meegenomen in de varianten afweging. De vraag kan daarbij gesteld worden of hiermee wel aan het planologisch beginsel van een goede ruimtelijke ordening wordt voldaan, nu er nauwelijks inzicht wordt gegeven aan de blootstelling van inwoners;
- Natuur: in het MER en OTB ontbreekt een overzichtskaart van de compensatiegebieden, waardoor het onduidelijk is waar deze gebieden zich bevinden ten opzichte van het plangebied. Dit is echter wel van belang vanwege het nabijheidsbeginsel voor de te nemen compensatiemaatregelen. Wij verzoeken u een overzichtskaart bij te voegen. Daarnaast zijn wij voor het aspect natuur van mening dat de in het deelrapport gehanteerde scoringsmethodiek een vertekend beeld kan schetsen van de effecten van de verschillende scenario's. Daardoor kan een te positief beeld ontstaan:
  - de scoringsmethodiek ruimtebeslag biotoop beschermde soorten is naar onze mening niet de juiste. Er zijn drie soortentabellen in de Flora en Fauna wet. Voor elke score is slechts één tabel gekozen, waarmee de aanwezigheid van soorten in de andere twee tabellen wordt genegeerd;
  - de scoringsmethodiek barrièrewerking is niet SMART geformuleerd. Het is onduidelijk op basis waarvan de scores worden toegekend en welke waarden zijn gekozen om dit vast te kunnen stellen. Nadere kwantificering is wenselijk. Dit geldt ook voor de scoringsmethodieken voor licht en verdroging;
  - onduidelijk is of er bij het bepalen van geluid een strafcorrectie voor verkeer 's nachts wordt toegepast. Daarnaast is onduidelijk hoe wordt omgegaan met piekgeluiden;
  - het is niet aannemelijk dat er geen verschil in ruimtebeslag is tussen het Voorkeursalternatief en het Minimumalternatief, zoals echter wel wordt gesteld;
- Bodem en water: allereerst is het wenselijk de grondstromen die aan de orde zullen zijn in beeld te brengen, dit is nog onduidelijk in het opgestelde deelrapport. Daarnaast:
  - het is onduidelijk op welke wijze de resultaten van het historisch bodemonderzoek onderdeel uitmaken van de beoordeling van het aspect;
  - de gemeente De Bilt is bevoegd gezag voor het Besluit Bodemkwaliteit en gevallen van niet ernstige verontreiniging. Tabel 2 in het deelrapport is hierin niet volledig;

- de gemeente De Bilt heeft een waterplan vastgesteld. Het gebied ten oosten van de A27 is een zoekgebied voor waterberging. Hier dient bij het ontwerp van de A27 rekening mee gehouden te worden. Tabel 2 van het deelrapport is hierin niet volledig;
- het provinciaal bodembeleid staat beschreven in de Nota Uitvoeringsbeleid Bodem 2009. Tabel 2 van het deelrapport is daarin niet volledig;
- er zijn geen doelstellingen en uitgangspunten opgenomen namens de bodembeheerders, de gemeenten. De uitgangspunten van de gemeente De Bilt staan beschreven in het bodembeheersplan en de bodemfunctieklassenkaart. Het is wenselijk dat daarmee rekening wordt gehouden bij de beoordeling van het aspect bodem en water;
- de bodemkwaliteit en de bodemfunctie zijn van belang voor de eisen van de kwaliteit van toe te passen grond. Deze kaarten dienen onderdeel uit te maken van het MER, maar doen dat op dit moment niet;
- het is onduidelijk hoe het onderdeel bodem wordt getoetst;
- het is niet duidelijk hoe Rijkswaterstaat om gaat met (niet) ernstige gevallen van bodemverontreiniging en licht verontreinigde grond;
- Module spitsstrook Utrecht-Noord – Bilthoven:
  - verbreding van de A27 zou mede betekenen dat er minder sprake zal zijn van sluijverkeer op het onderliggende wegennet. Vooral in relatie tot de spitsstrook die aan de oostzijde wordt aangelegd en vooral het ontbreken van een dergelijke strook aan de westzijde van de A27, zou met name in de avondspits tot veel sluijverkeer over het onderliggende wegennet, waaronder de Koningin Wilhelminaweg te Groenekan, kunnen leiden. Op deze mogelijke effecten wordt naar ons idee onvoldoende ingegaan;
  - in de bijlage bij het MER wordt nadrukkelijk gesproken over de effecten van een spitsstrook. Hierin ontbreken de aspecten geluid en lucht, terwijl het realiseren van een spitsstrook juist ook op deze aspecten effect zal hebben op de directe omgeving. Wij vragen ons dan ook af of de afweging ten aanzien van de spitsstrook wel voldoende zorgvuldig en volledig heeft plaatsgevonden;
- Bestemmingsplannen: in het OTB staat nadrukkelijk vermeld dat gemeenten verplicht zijn om binnen één jaar nadat het TB onherroepelijk is geworden de bestemmingsplannen in overeenstemming met dat besluit vast te stellen. Wij willen u er graag op wijzen dat – zoals wij reeds meerdere malen bij Rijkswaterstaat hebben aangegeven – wij recentelijk een groot deel van de bestemmingsplannen van het gebied rond de A27 hebben herzien. In het kader van het vooroverleg hebben wij deze herziening afgestemd met Rijkswaterstaat als één van onze overlegpartners. Er is daarbij vanuit Rijkswaterstaat niet gewezen op de aanstaande plannen tot aanpassing van de A27 en de eventuele gevolgen daarvan op de betreffende bestemmingsplannen. Indien wij na het onherroepelijk worden van het TB genoodzaakt zijn opnieuw tot aanpassing van de betreffende bestemmingsplannen te komen, gaan wij er vanuit dat wij gezien het bovenstaande daarover (financiële) afspraken met Rijkswaterstaat danwel uw ministerie kunnen maken.

Deze zienswijze is tot stand gekomen in nauwe samenspraak met de gemeenteraad en unaniem door de raad onderschreven, mede ter uitvoering van de door de raad vastgestelde moties.

Wij zien uw reactie op alle boven genoemde aspecten met belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,

College van burgemeester en wethouders van de gemeente De Bilt,

de secretaris,

de burgemeester,

R.A.K. Huijbregts

A.J. Gerritsen