

Centrum Publieksparticipatie  
Ontwerp tracébesluit A27/A1  
Postbus 30316  
2500 GH Den Haag

Maartensdijk, 20 december 2010

Betreft: Ontwerp tracébesluit A27/A1

Geachte dames en heren,

Wij hebben kennis genomen van het Ontwerp Tracé Besluit (OTB) 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 Geluidshinder Maartensdijk onze zienswijze kenbaar maken op de voorgenomen verbreding.

### **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.

Ten aanzien hiervan merken wij het volgende op:

- Het vervangende geluidscherm in Maartensdijk (oostzijde) wordt 1 meter lager dan in de huidige situatie ondanks een forse toename van het autoverkeer over de A27 in de toekomst en de reeds in de huidige situatie aanwezige geluidsoverlast. Dit is naar onze mening 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.
- Er zijn voor Maartensdijk oost en Groenekan oost door u ook berekeningen gemaakt bij een hoger en/of langer scherm op die locatie, maar uw conclusie is dat dergelijke maatregelen niet doelmatig zouden zijn. 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;
- De relatie met mogelijkheden voor het verbeteren van de luchtkwaliteit in de keuze en uitvoering van geluidwerende voorzieningen is onvoldoende belicht;
- De schermen aan de westzijde van de A27 dienen ook aan de van de weg afgekeerde zijde geluidsabsorberend te worden uitgevoerd in verband met de daar aanwezige spoorlijn. Dit voorkomt extra reflectie van het treinlawaai. Hierover hebben wij in het OTB niets kunnen vinden;

- 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;
- Van het dubbellaags ZOAB is bekend dat door dichtslibbing in de loop van de tijd de geluiddempende werking aanzienlijk afneemt. In het OTB wordt niets gezegd over een onderhoudschema om de geluiddempende werking te handhaven. Wij verzoeken u een onderhoudsschema op te nemen in het OTB.

### **Duurzame oplossingen**

Met het oog op een 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 voor de kwaliteit van de leefomgeving, zeker op plekken waar woningen zo dicht op de snelweg staan als in Groenekan en Hollandsche Rading. Wij verzoeken u om het toepassen van dergelijke maatregelen toch 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 Weteringseweg)) 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 waarden**

Voor de woningen waarvoor een hogere waarde moet worden vastgesteld is ook gekeken naar de cumulatie van geluidsbronnen in de omgeving. Bij deze cumulatie wordt gesteld dat de geluidsbelasting van de A27 in combinatie met 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 provinciale weg is gelegen met een flinke dagelijkse hoeveelheid aan verkeersbewegingen. 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.

## **Luchtkwaliteit**

De toenemende aandacht en zorg om het aspect luchtkwaliteit in de directe omgeving van snelwegen verdient ons inziens voldoende 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”. In het onderzoek naar luchtkwaliteit behorende bij het OTB en MER is niet ingegaan op het jaar 2015. Dat is niet gemotiveerd, 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 2020 wel een reëel beeld geeft van de luchtkwaliteit en de situatie daarbij niet te positief wordt weergegeven, omdat veel aannames voor 2020 onzeker zijn.

## **Invloed van mogelijke toekomstige besluiten**

### *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. Voorts is er een toenemend gebruik van winterbanden die meer bandengeluid veroorzaken dan de conventionele banden. Daarnaast staat ook de mogelijkheid van kilometerbeprijzing 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, winterbanden 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 naar alle waarschijnlijkheid gekozen gaat worden 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 hierin, 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.

De 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 toekomstvaste oplossing.

### **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. Aandacht wordt specifiek gevraagd 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;
- 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 afzien van het gebruik van de bestaande verzorgingsplaatsen ter hoogte van Groenekan voor voorbereidende werkzaamheden, aangezien die verzorgingsplaatsen dicht bij woonhuizen zijn gesitueerd;
- 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. Ik ga er vanuit dat uitvoeringswijzen worden voorgeschreven die zo min mogelijk trilling tot gevolg hebben. Ik ga er tevens vanuit dat voor alle woningen voor start van de werkzaamheden de huidige staat in beeld wordt gebracht.

## Evaluatie van de geluidsberekeningen

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, is een vereiste dat er sowieso voor aanvang van de werkzaamheden een 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.

## Overige punten

- 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;
- Module spitsstrook Utrecht-Noord – Bilthoven: 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;
- Tussen Utrecht Noord en Bilthoven is een spitsstrook voor de avondspits gepland. Waarom komt er geen spitsstrook aan de andere kant voor de ochtendspits? Daar staan nu ook lange files en dat veroorzaakt sluipverkeer met name op de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan. Wij pleiten daarom ook voor een spitsstrook tussen de oprit Bilthoven en afslag Utrecht Noord aan de westkant ten behoeve van de ochtendspits.
- Met name de verzorgingsplaats aan de westkant ter hoogte van Groenekan geeft momenteel veel overlast, vooral door koelaggregaten van geparkeerde vrachtauto's. Welke maatregelen worden er genomen om deze overlast in de nieuwe situatie te reduceren? Krijgen de beide verzorgingsplaatsen ter hoogte van Groenekan ook dynamische LED verlichting zoals de weg zelf om de lichtoverlast te reduceren?
- Het is merkwaardig dat bij een projectie van 10-15 jaar in de toekomst er geen betrouwbaarheidsindicaties worden aangegeven. Een bereik met een boven- en een ondergrens is veel geloofwaardiger dan één getal. Met dat ene getal wordt ten onrechte een niet bestaande nauwkeurigheid gesuggereerd en dit vinden wij misleidend.
- Ten aanzien van de nadeelcompensatie bepleiten wij het benoemen van een groep huizen in de gemeente De Bilt als referentie waartegen de waardeontwikkelingen van de huizen binnen de invloedssfeer van de snelweg kunnen worden afgewogen. Een dergelijke evaluatie zou 2 jaar na de verbreding van de weg moeten plaatsvinden en niet onmiddellijk na het vaststellen van het Tracébesluit.
- In de berekeningen is voor wat betreft de verkeersintensiteit uitgegaan van de telgegevens uit 2009. Deze gegevens uit 2009 zijn niet opgenomen in het cijferboekje van 2009 en zijn daarom voor ons niet controleerbaar.
- In de lijst met verleende hogere waarden in het hoofdrapport van het akoestisch onderzoek (p.44) ontbreken de woning aan de Tolakkerweg 138 en een aantal woningen aan de Versteeglaan;

- Bij de niet-geluidsgevoelige bestemmingen (p. 41 akoestisch onderzoek) ontbreken het Sportcomplex in Maartensdijk aan de Dierenriem en de tennisvereniging Voordaan aan de Lindelaan in Groenekan.

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

Hoogachtend,

Hein Banken, secretaris SSGM