

drs. M.H. Schultz van Haegen-
Maas Geesteranus
Minister van Infrastructuur en Milieu
t.a.v. Directie Participatie
o.v.v. Ring Utrecht
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

datum: 30-05-2016	e-mail: r.vanderwesten@de bilt.nl	bijlage: -
uw kenmerk: -	doorkiesnr.: (030) 228 91 99	afdeling: Beleid en Strategie
ons kenmerk:	contactpersoon: R. v.d. Westen	onderwerp: Reactie OTB Ring Utrecht A27/A12

Excellentie,

Met belangstelling hebben wij kennis genomen van het door u vastgestelde Ontwerp Tracébesluit (OTB) en het bijbehorende Milieu Effect Rapport (MER) voor de door uw ministerie voorgenomen verbreding van de Ring Utrecht, waaronder de A27 tussen Bilthoven en het Houten en delen van de A28 en de A12. Gezien de impact vinden wij het van wezenlijk belang om onze reactie aan u kenbaar te maken op de voorgenomen verbreding.

Samenwerking

Uiteraard hebben wij als diverse overheden ieder onze eigen rollen en bijbehorende verantwoordelijkheden. Als lokale overheid staan wij in dit soort grootschalige trajecten ook voor de belangen van onze inwoners en begrijpen wij de bezwaren van de bewoners direct langs het te verbreden tracé. Zij worden in de toekomst geconfronteerd met een bredere snelweg met alle daarbij horende invloeden en hebben, mede door het langdurige proces, jaren in onzekerheid geleefd over welke maatregelen er genomen gaan worden en wanneer. Om deze reden zijn wij genooddakt een aantal aandachtspunten van de verbreding bij u onder de aandacht brengen.

Prognose mobiliteit

Binnen diverse geledingen van de maatschappij is discussie over het nut en noodzaak van het project. Zekerheden voor in de toekomst kunnen wij geen van allen bieden en moeten het hierbij doen met de prognoses die het Centraal Planbureau (CPB) ons biedt. Het CPB en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) hebben in december 2015 nieuwe groeiscenario's tot 2030 en 2050 gepubliceerd. Op basis daarvan hebben beide planbureaus recent nieuwe aanbevelingen gedaan voor een kansrijk mobiliteitsbeleid. Ook vanuit de provincie Utrecht is gewezen op de technisch innovatieve mogelijkheden om de risico's en uitdagingen van het project Ring Utrecht A27/A12 om te buigen in kansen, die aansluiten bij de profilering van de Utrechtse regio als 'slim, gezond en groen'. Onze gemeente is niet voor niets samen met Rijk en regio medeondertekenaar van de Citydeal "Healthy Urban Living". Wij verzoeken u dan ook om de verkeerskundige en economische onderbouwing van het OTB van 14 maart 2016 te toetsen aan de meest actuele onderzoeksresultaten en groeiscenario's en de uitkomsten van deze toetsing mee te nemen in het definitieve tracé-besluit.

Knooppunten Rijnsweerd en Lunetten

Afgezien van deze discussies zien wij de noodzaak voor de ontvlechting van het netwerk tussen de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten. Niet alleen leidt de huidige situatie tot vertraging op het hoofdnetwerk, maar eveneens tot drukte en verkeersonveilige situaties op de lokale wegen die door onze

kernen lopen. Door het realiseren van het project dient het hoofdwegennet beter te worden benut en het onderliggende wegennet te worden ontlast. Wij gaan dan ook uit van vermindering van de hoeveelheid sluipverkeer door onze kernen, waarmee de leefbaarheid wordt vergroot.

Ontsluiting USP

Toch constateren wij op basis van het deelrapport Verkeer dat bij de aansluiting Bilthoven (richting Utrecht) vertraging optreedt op de A27 door invoegend verkeer. Niet duidelijk is hoe groot deze vertraging exact is, noch de mate waarin het verkeer terugslaat op de N234. De maatregelen uit het TB A27/A1 lijken hiermee onvoldoende effect te sorteren. Eveneens kan dit negatieve effecten hebben op de Soestdijkseweg door Bilthoven en De Bilt als gevolg van sluipverkeer. In diverse beleidsplannen, op zowel landelijk, regionaal als lokaal niveau, wordt deze verbinding met station Bilthoven aangewezen als belangrijke OV-ontsluiting ten behoeve van het Utrecht Science Park. Verslechtering van doorstroming op deze as, door vertraging bij de aansluiting Bilthoven, achten wij dan ook onwenselijk. Wij verzoeken u dan ook om deze effecten inzichtelijk te maken.

In het verlengde ervan vragen wij aandacht omtrent de ontsluiting van het USP vanuit De Bilt. Hiervoor zijn twee punten van groot belang:

- Op basis van de verkeersstudies is het wenselijk om aanpassingen te doen aan het profiel van de Universiteitsweg. Naar onze mening zijn deze aanpassingen te kleinschalig en dragen onvoldoende bij aan een robuuste verbinding die past in het beeld van de weggebruiker en het landschap. Wij verzoeken u dan ook om deze verbinding, die eveneens een vaste uitwijkroute is, op te nemen in de projectscope voor het Tracébesluit, dan wel het doorstromingsplan. Hiermee willen wij gezamenlijk met u en de Provincie Utrecht onderzoek doen naar de robuustheid en inpassing van deze cruciale schakel voor De Bilt en Zeist.
- Via uw beleid van de snelfietsroutes hebben wij de afgelopen jaren hard gewerkt aan de verbinding Bilthoven – Uithof. De opgewaardeerde infrastructuur wordt dagelijks door enkele duizenden fietsers gebruikt. Wij zijn dan ook van mening dat gedurende de realisatie de verbinding via het Uppsalapad in stand moet worden gehouden.

Zorgvuldige maatregelen zijn een vereiste

De oostzijde van Utrecht wordt gekenmerkt door de hoge gebiedskwaliteiten. Zowel de landschappelijke als de woon- en leefkwaliteiten zijn van een hoog niveau. Mede met het oog op de doelen van de door u opgestelde Omgevingswet vinden wij het noodzakelijk verder te gaan dan deze minimale kwaliteitseisen en een echte integrale uitwerking na te streven. Naar onze mening sluit het projectdoel van de Ring Utrecht ten aanzien van de omgevingskwaliteit hier goed op aan. Toch zien wij op enkele punten dat de integraliteit van de uitwerking verbeterd moet worden.

Landschapsplan

Eind januari heeft onze gemeenteraad de Gebiedsvisie De Bilt Zuid vastgesteld, waarvan u eveneens melding maakt in de notitie "Proces van probleemverkenning naar Ontwerp-Tracébesluit". In de Gebiedsvisie is de nadruk gelegd op het open en kleinschalige landschap tussen De Bilt en het Utrecht Science Park. Het gebied rond de Bunnikseweg en Universiteitsweg wordt gekenmerkt door halfopen tot open landschap, dat overwegend in gebruik is als grasland, aangevuld met verspreid gelegen agrarische bebouwing.

De voorgestelde schaal aan boscompensatie aan de westzijde van de aansluiting Uithof/De Bilt (locatie 47 / maatregel 2NL5) vinden wij niet passend binnen het karakter van de omgeving. Eveneens stuit het voorstel op veel weerstand vanuit de omgeving. Wij zijn dan ook van mening dat invulling van de compensatieopgave ingevuld dient te worden door vooral in te zetten op afscherming van de snelweg en de landschappelijke karakteristiek en het agrarisch gebruik geen geweld aan te doen. Indien dit leidt tot een tekort aan compensatie zijn wij van mening dat dit elders, desnoods buiten het directe plangebied, moet worden gecompenseerd. Hiermee dient de kwaliteit van het gebied boven de kwantiteit van de compensatieopgave te worden gesteld.

Wij vinden dat ook geleerd kan worden van ervaringen en resultaten bij reeds uitgevoerde projecten. Naar onze mening biedt knooppunt De Hogt (Ring Eindhoven, A2-A67) waardevolle aanknopingspunten over de wijze waarop infrastructuur en landschap met elkaar verenigd kunnen worden. Door diverse gebiedspartijen uit de omgeving van De Bilt is op basis van deze ervaring het initiatief "Liniepark Rijnsweerd" opgezet. Wij benadrukken dan ook het belang om deze lessen te benutten en het initiatief verder te betrekken bij de uitwerking van het Landschapsplan en het Esthetisch Programma van Eisen.

Ecologie

De wildtunnel Wildsche Hoek onder de A-28 ter hoogte van het landgoed Oostbroek is van groot belang voor de Ecologische Hoofdstructuur, ook wel Natuurnetwerk Nederland. De wildtunnel vormt samen met die onder de N412 een cruciale schakel in de aanwezige ecologische verbinding. Wij constateren dat het ecoduct aan de zuidzijde aanzienlijk wordt verbreed. Onvoldoende duidelijk is wat de effecten daarvan zijn op het

functioneren van deze wildtunnel. Wij verzoeken u dan ook de ecologische effecten van de beoogde verbreding op het functioneren van dit ecoduct te onderzoeken, evenals ook mogelijke alternatieven voor de verbreding ter plaatse. Mocht de verbreding noodzakelijk blijken dan dient er ten tijde van uitvoering verstoring van de ecologische verbinding zoveel mogelijk te worden voorkomen. Ook zou moeten worden gezien hoe mogelijk negatieve effecten van de verbreding dan kunnen worden gemitigeerd, zij het dat daar in het 'Mitigatie- en Compensatieplan' al wel een aantal voorstellen over worden gedaan (zie ook Maatregel 2N4).

Eveneens vragen wij aandacht voor de hinder van het bouwterrein nabij de ecologische verbindingroute onder de N 412. Niet alleen kan dit hinder opleveren voor de omwonenden, maar eveneens zorgen voor een aanzienlijke verstoring van de ecologie van het gebied. Wij zijn dan ook van mening dat de omvang van het werkterrein beperkt dient te blijven binnen het gebied tussen de snelweg en de nieuwe aansluiting richting Breda. Eveneens dient de ecologische impact vooraf geminimaliseerd te zijn door de aanleg van de benodigde compensatie ten behoeve van de verbinding.

Verhouding hoogte geluidsschermband – afstand snelweg

Zoals reeds eerder gesteld is een integrale afweging van groot belang bij het treffen van maatregelen voor de omgeving. Eén van de onderdelen waar wij deze integrale afweging missen betreffen woningen die nu al letterlijk in de schaduw van de snelweg staan. Bewoners worden geconfronteerd met een snelweg die nog dichterbij komt te liggen en geluidsschermen die verhoogd worden. Deze veranderingen hebben soms zeer ingrijpende gevolgen voor de leefomgeving van mensen. Verminderd uitzicht, beperking zonuren, waardedaling woning, etc.

Ten tijde van het (O)TB A27/A1 hebben wij reeds aandacht gevraagd voor enkele van deze situaties. Dit hebben wij eveneens gedaan ten tijde van de voorkeursvariant Ring Utrecht. Wij constateren dat deze situaties zich niet alleen in onze gemeente voordoen, maar ook daarbuiten. Wij vragen u dan ook een integraal afwegingskader te gaan opstellen dat als handvat kan dienen bij toekomstige projecten. Via de Bestuurlijke Stuurgroep streven wij ernaar om u hiervoor een aanzet te doen.

Optimale geluidwerende voorzieningen zijn essentieel

In het Ontwerp Tracébesluit en MER is 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 leefomgeving voor onze inwoners. Wij vinden het dan ook logisch dat er op een groot aantal plekken langs het tracé geluidwerende voorzieningen worden getroffen in de vorm van geluidsschermen. Hierbij merken wij wel het volgende op:

WLO scenario's

In december 2015 heeft het Centraal Planbureau nieuwe WLO groeiscenario's uitgegeven, die verwerkt zijn in de nieuwste verkeersmodellen (NRM 2016). De hoeveelheid verkeer is input voor de leefbaarheidsmaatregelen, waaronder de geluidswerende voorzieningen. Naar onze mening dient de omgeving maximaal beschermd te worden. Wij gaan er dan ook vanuit dat de verkeersgegevens uit het OTB als uitgangspunt worden gebruikt voor de leefbaarheidsmaatregelen in het TB.

Integrale benadering

Wanneer er een knip wordt gelegd tussen deeltrajecten dient dit niet ten koste te gaan van de omgeving. Met name wanneer er eveneens sprake is van tussentijds wijzigende juridische kaders is deze gevoeligheid des te groter. In onze reactie op het TB A27/A1 hebben wij hier reeds aandacht voor gevraagd en samen met Bestuurlijke Stuurgroep Ring Utrecht is een aanpak voor de gevoeligheidsanalyse aangenomen.

Ondanks dat deze gevoeligheidsanalyse niet is opgenomen in het OTB hebben wij hier wel reeds kennis van kunnen nemen. Het stemt ons tevreden dat er geen aanvullende maatregelen nodig zijn indien het project in één keer uitgevoerd zou worden onder één van de wetgevende regimes. Wij zijn van mening dat hiermee voldoende resultaat binnen de bestaande wetgeving voor de leefomgeving is bereikt.

Effectiviteit dient voorop te staan

In het geluidsrapport zijn voor twee locaties aanbevelingen gedaan om te komen tot effectievere geluidswerende maatregelen. Hiermee dient cumulatie van diverse geluidsbronnen te worden beperkt. Deze locaties betreffen de kern Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan.

Met name voor deze laatste achten wij het op een andere wijze inzetten van geluidsmaatregelen effectiever. Zoals bij u bekend, is ten tijde van het TB A27/A1 bezwaar gemaakt tegen de reflectie van de achterzijde van het geluidsschermband door het spoor. Met name de hoogste twee meter dragen in grote mate bij aan deze reflectie, welke nu nog verder zou worden versterkt door het plaatsen van een aanvullende meter. Reflectieonderzoek, zoals door de Raad van State voorgeschreven bij het TB A27/A1, ontbreekt op dit moment. Hierdoor kunnen deze maatregelen op dit moment nog niet worden gewogen op hun effectiviteit.

Tegelijkertijd krijgen wij signalen over het spoorweglawaaï, dat met name 's nachts voor overlast zorgt. Dit stuk spoor staat opgenomen in het Meerjaren Programma Geluidssanering voor mogelijke maatregelen langs het spoor. Wij zijn dan ook van mening dat de omgevingskwaliteit en leefbaarheid toenemen door het integreren van de diverse geluidsopgaven. Wij verzoeken u dan ook om in breed verband met ons, de Provincie en uw Staatssecretaris, als verantwoordelijke voor ProRail en Milieu, te werken aan de uitvoering van de gedane voorstellen.

Uitvoeringswijze

In bijlage 2 van het OTB zijn de diverse geluidsmaatregelen opgenomen. Hierbij wordt gesproken over het plaatsen van de geluidsschermen onder een hoek van 20 graden en deze absorberend uit te voeren. Wij zijn van mening dat deze tekst onduidelijkheid creëert over de te nemen maatregelen. Immers kan bij een reflecterend scherm dat is geplaatst onder een hoek van 20 graden eveneens worden gesproken van een absorberende uitvoering. In het TB dient u afgezien van de hellingshoek, kenbaar te maken welke delen van de schermen in absorberend of reflecterend materiaal worden uitgevoerd. Alleen hiermee ontstaat duidelijkheid over de te nemen maatregelen.

Eveneens verzoeken wij u speciale aandacht te schenken aan vormgeving van het scherm Groenekan-West. Door de projectknip A27/A1 en Ring Utrecht mag hier geen afwijkend beeld ontstaan in de vormgeving. Het Esthetisch Programma van Eisen dient hierin te voorzien.

Viaducten

Het is goed dat er geluidswerende maatregelen genomen worden. Echter door de verbreding van de snelwegen ontstaat bij de diverse viaducten een aanzienlijk klankkasteffect. Alleen bij het viaduct bij de Utrechtseweg te De Bilt worden er geluidsabsorberende maatregelen genomen aan de onderzijde en de zijkant van het viaduct. Deze maatregelen zouden indien technisch mogelijk ook moeten gelden bij de andere viaducten.

Een duurzame verbreding is in ieders belang

Naar onze mening dient elk project duurzaam te worden ingepast. Deze duurzame inpassing kent naar onze mening een brede interpretatie die wij hieronder per thema toelichten.

Snelheid

Op diverse snelwegen in het land is in de afgelopen jaren de snelheid verhoogd tot 130 km/h. Deze ontwikkeling vinden wij ten aanzien van de A27 absoluut onwenselijk en niet passend binnen de omgeving. Wij gaan er dan ook van uit dat u, in tegenstelling tot de A1, niet het snelheidsregime aanpast na het onherroepelijk worden van het TB.

Tegelijkertijd heeft u ons als regio € 15 miljoen bovenwettelijke middelen toegezegd. Als regio hebben wij te kennen gegeven dit bedrag eerst te willen inzetten voor geluidswerende voorzieningen. Alleen als er budget over blijft, na het samenstellen van een definitief pakket van geluidmaatregelen, kan dit worden benut ten behoeve van fietsvoorzieningen. Over het proces hiernaar toe zijn wij zeer tevreden. Wij verzoeken u om de geluidproductieplafonds te verlagen overeenkomstig de daartoe te treffen bovenwettelijke maatregelen.

Externe Veiligheid

Wij vragen uw aandacht voor de plasbrandaandachtsgebieden. Op grond van uw uitleg van de regelgeving komen bestaande woningen na de verbreding in het plasbrandaandachtsgebied te liggen zonder dat hiervoor (beschermende) maatregelen worden getroffen.

Het is aan burger niet uit te leggen dat deze wel bescherming geniet voor het plaatsgebonden risico, maar dat er geen bescherming plaatsvindt tegen een plasbrand. Terwijl juist de plasbrand uitgaat van het effect en niet van een risico.

Wij achten dit een onwenselijke situatie en vragen u maatregelen te treffen bij de woningen die in het plasbrandaandachtsgebied komen te liggen. Wij kunnen ons goed voorstellen dat dat in dit geval geen bouwkundige maatregelen aan de woningen zijn zoals genoemd in de regeling Bouwbesluit, maar dat in de overdracht maatregelen worden getroffen (zoals een opstaande rand) die verspreiding van een brandende plas vloeistoffen beperken of voorkomen. Een en ander op basis van gelijkwaardigheid en kosteneffectiviteit zodat er een gewogen proces plaatsvindt.

Luchtkwaliteit

In het luchtonderzoek wordt geconstateerd dat ten noordwesten van het knooppunt Rijnsweerd de luchtkwaliteit als gevolg van dit OTB verbetert. Dit is juridisch juist. Echter, binnen het onderzoek missen wij de cumulatieve effecten ten opzichte van het TB A27/A1. Wij verzoeken u deze effecten inzichtelijk te maken.

Energie - Zonnepanelen

In het MMA is de ambitie geformuleerd dat de energie die nodig is om het wegsysteem te laten functioneren op een duurzame wijze wordt opgewekt, waarbij gekozen wordt voor zonne-energie. Naar onze mening is dit anno 2016 niet meer ambitieus genoeg. Het Rijk moet in de komende jaren, samen met lagere overheden, concreet invulling geven aan het Klimaatakkoord. Recent, in uw brief aan de Tweede Kamer van 5 juni jl., maakte u uw ambities bekend voor de toepassing van duurzame innovaties in de infrastructuur. Zo geeft u aan "dat de infrastructuur in beheer bij Rijkswaterstaat - wegen, vaarwegen en waterkeringen, sluizen en bruggen - in 2030 volledig energieneutraal draaien". Rijkswaterstaat gaat met inzet van zijn netwerken en areaal bijdragen aan de winning van duurzame energie en het gebruik van duurzame brandstof stimuleren. Ook gaat de beheerder van de Nederlandse infrastructuur innovaties aanjagen via de contracten met marktpartijen." Ook de gemeente De Bilt draagt bij aan de nationale invulling van het klimaatakkoord. De gemeente streeft naar een volledig energieneutrale gemeente in 2030. Duurzame energieopwekking op het eigen grondgebied van de gemeente is hierbij onontkoombaar. Als bijdrage aan het klimaatakkoord kan het Rijk samen met de gemeente De Bilt via het voorliggend tracébesluit een belangrijke waardevolle bijdrage leveren aan de verduurzaming van de nationale infrastructuur en van de gemeente De Bilt door het strategisch inzetten van de beschikbare gronden rond de snelweg A27. Door hier duurzame energievoorzieningen te creëren, bijvoorbeeld in de vorm van zonnepanelen, worden diverse voordelen behaald op het gebied van klimaat, landschap, ruimtelijke efficiëntie en financiën. Wij pleiten ervoor om gezamenlijk met maatschappelijke partners nadere invulling aan te geven aan de gedeelde nationale en gemeentelijke ambities m.b.t. energieneutraliteit in 2030.

Realisatie met zo min mogelijk overlast

Onze ervaring is dat tijdens de uitvoeringsfase projecten echt gaan leven en de omgeving soms (te zwaar) belast wordt. Zeker gezien de lange realisatieduur van de Ring Utrecht is het beperken van de omgevingshinder van groot belang voor de omgeving voor zowel bewoners, ondernemers als natuur. Wij zijn dan ook tevreden over de gezamenlijke inspanning ten behoeve van het Doorstromingsplan om zo de omgevingshinder op de aanliggende wegen te beperken.

Het nu vooraf stellen van teveel kaders ten behoeve van de realisatie beperkt de technische creativiteit van de markt. Wel zijn wij van mening dat bij de aanbesteding zeer nadrukkelijk aandacht moet worden besteed aan de omgevingshinder, zowel de direct als indirect, binnen de gunningscriteria.

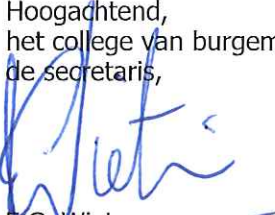
Communicatie

Communicatie is en wordt een steeds belangrijker onderdeel van het planproces. Over het algemeen zijn wij positief over de doorlopen processen. Het behouden van de menselijke maat blijft een aandachtspunt bij de verdere uitwerking van de plannen richting het Tracébesluit. Alleen hiermee kan worden aangesloten op de beleving van de omgeving.

Afsluitend

De samenwerking in de voorbereiding van het Ontwerp Tracébesluit is naar onze mening in goed overleg gelopen. Wij vertrouwen erop dat u de hierboven geformuleerde opmerkingen verder meeneemt in het proces en de daadwerkelijke wegverbreding. Graag zetten wij de samenwerking voort gedurende de verdere uitwerking en realisatie van de voorgenomen verbreding.

Hoogachtend,
het college van burgemeester en wethouders van De Bilt,
de secretaris,


F.G. Wietses

de burgemeester,


A.J. Gerritsen