



Rijksoverheid

## **Managementsamenvatting**

van de zienswijzen op het  
Ontwerp-tracébesluit/milieueffectrapport A27/A1 Aansluiting  
Utrecht-Noord - Knooppunt Eemnes - Aansluiting Bunschoten-  
Spakenburg

Zienswijzeperiode 12-11-2010 tot en met 23-12-2010.

Datum 2 februari 2011  
Door Centrum Publiekparticipatie  
Status **Definitief**

## 1 Inleiding en leeswijzer

Voor u ligt de managementsamenvatting van zienswijzen op het ontwerp-tracébesluit (OTB) en het milieueffectrapport (MER) A27/A1 Aansluiting Utrecht-Noord – Knooppunt Eemnes – Aansluiting Bunschoten-Spakenburg. Het Centrum Publieksparticipatie heeft alle binnengekomen zienswijzen verzameld en gebundeld. Rijkswaterstaat Utrecht analyseert bij dit project de zienswijzen en zal deze ook beantwoorden.

Deze samenvatting beschrijft de hoofdlijnen van de zienswijzen en is bedoeld om betrokkenen binnen en buiten de overheid te informeren over de resultaten van de zienswijzeprocedure.

### **Publieksparticipatie**

De overheid streeft naar heldere, beter begrepen en maatschappelijk gedragen besluiten bij plannen en projecten. Om dit te bereiken wordt publieksparticipatie ingezet.

### *Proces*

Tussen 2006 en 2008 zijn een verkenning en pakketstudies gedaan naar de bereikbaarheidsproblemen in de regio Utrecht en Amersfoort. De betrokken overheden werkten hierbij samen in het verband VERDER. De planstudie A27/A1 Aansluiting Utrecht-Noord – Knooppunt Eemnes – Aansluiting Bunschoten-Spakenburg is een van de projecten die voortkomen uit de verkenning en pakketstudie Utrecht – Hilversum – Amersfoort. Deze planstudie bevindt zich nu in de fase van het OTB/MER. Hierna volgt het Tracébesluit en een beroepsprocedure.

### *Gerichte vragen*

Om de zienswijzen zo goed mogelijk in het besluitvormingsproces mee te kunnen nemen, werd een ieder uitgenodigd in hoofdlijnen te reageren op de vragen:

- Staan er naar uw mening onjuistheden in het OTB en in het MER?
- Zijn er grote zaken en/of belangen over het hoofd gezien?
- Wordt u geraakt in uw belang? Zo ja, kunt u dat toelichten?

### *Informatiebijeenkomsten*

Tijdens de zienswijzeperiode zijn vier inloopavonden georganiseerd, die totaal door ongeveer 200 belangstellenden zijn bezocht. Tijdens de laatste van deze avonden werd een hoorzitting gehouden. Tijdens alle bijeenkomsten was er gelegenheid om een mondelinge zienswijze te geven bij een notulist. In totaal gaven 42 mensen een mondelinge reactie, waarvan 37 mensen bij de notulisten van het Centrum Publieksparticipatie tijdens de avonden en 5 mensen tijdens de hoorzitting.

## Samenvatting van de zienswijzen

### Aard en aantal zienswijzen

Op het OTB en het MER A27/A1 Aansluiting Utrecht-Noord – Knooppunt Eemnes – Aansluiting Bunschoten-Spakenburg kwamen in totaal 460 zienswijzen binnen. Hiervan zijn 255 inhoudelijk verschillende zienswijzen ontvangen en 205 identieke zienswijzen.

De bewoners uit woonkernen Hollandsche Rading, Groenekan en Maartensdijk leverden zeven ordners met zienswijzen in. Iedere zienswijze bestond uit twee delen: een persoonlijk voorblad en een uitgebreide brief van 15 pagina's.

Ruim 85 procent van het totale aantal participanten is particulier. Daarnaast zijn 12 zienswijzen ingediend door overheden, vooral gemeenten. Verder heeft een aantal bewonersorganisaties uit onder meer Hollandsche Rading, Hilversum en Maartensdijk gereageerd. De Vereniging Bonairelaan e.o. uit Hilversum verzamelde 81 reacties en de Bewonersvereniging HR-A27 uit Hollandsche Rading verzamelde 140 zienswijzen. De overige zienswijzen zijn ingediend door bedrijven en organisaties op het gebied van natuur en milieu, zorg, recreatie en onderwijs.

De geografische herkomst van de participanten is als volgt: circa 160 komen uit Hollandsche Rading (35 %), circa 130 uit Groenekan (28 %), circa 95 uit Hilversum (21 %), circa 20 uit Maartensdijk (4 %), circa 15 uit Baarn (3 %) en circa 45 uit andere plaatsen (9 %).

Een groot deel van de participanten heeft een standaardreactie, al dan niet met een persoonlijke aanvulling ingezonden. Dit betreft 142 participanten uit Hollandsche Rading, 120 participanten uit Groenekan, 81 participanten uit Hilversum en 19 participanten uit Maartensdijk.

### Strekking van de zienswijzen

#### **Geluid**

Bijna alle participanten gaan in op dit thema. Er is grote bezorgdheid over de toename van de geluidsoverlast, zeker in de woonkernen Hollandsche Rading, Groenekan en Maartensdijk van de gemeente De Bilt. Verstoring van de nachtrust als gevolg van de toename van de geluidsoverlast leidt tot verslechtering van de gezondheid. Daarnaast vindt men het een gemiste kans om het geluid niet te verminderen, maar te volstaan met hetgeen wettelijk gevraagd is.

Daarom vraagt men om geluidscompensatie in huizen (gevel- en dakisolatie), gebruik van fluistervoegen in viaducten, bijvoorbeeld bij Hollandsche Rading en het goed onderhouden van de dubbellaags ZOAB zodat het zijn geluidsreducerende werking behoudt. Verschillende participanten geven aan dat voor hun woning ten onrechte geen hogere geluidswaarde is vastgesteld, zodat zij niet in aanmerking komen voor sanering.

Men vindt het vreemd dat een gedeelte van het geluidscherm aan de oostzijde in Maartensdijk een meter lager wordt dan in de huidige situatie. Er worden suggesties

gedaan voor de uitvoering van het scherm (doorzichtig, begroeid, modulair opgebouwd).

Meer dan de helft van de mensen benadrukt, veelal via een standaardreactie, de mogelijkheid van een overkapping van de weg op enkele locaties.

Verschillende participanten pleiten ervoor de nieuwe aansluiting van de N201 op de A27 meer naar het zuiden aan te leggen de westelijke afrit dicht tegen de A27 te leggen en het nieuw te bouwen viaduct en de westelijke afrit te voorzien van twee laags-ZOAB. Op deze manier kan volgens participanten de toename van de geluidsbelasting worden beperkt. Verder zijn er ideeën naar voren gebracht over de geplande geluidsvoorziening bij de Spoorlaan in Hollandsche Rading.

### ***Leefbaarheid***

Bijna 75 procent van de participanten gaat, veelal via een standaardreactie, in op de leefbaarheid. Men vindt dat het woongenot structureel wordt aangetast door de verbreding van de weg. Redenen hiervoor zijn: de verwachting dat het lawaai toeneemt, de vrees voor de sloop van woningen, het dichterbij komen van de snelweg en het versterken van de doorsnijding van de woonkern Hollandsche Rading door de weg.

Ook wordt aangegeven dat het opschuiven en verhogen van het geluidsscherm aan de oostzijde van de A27 ter hoogte van Hollandsche Rading de lichtinval in de aanliggende woningen vermindert en het uitzicht belemmert. Het woongenot wordt volgens participanten aangetast door het werkverkeer in de bouwfase. Verschillende participanten uit Baarn uiten hun zorgen over het geluidsscherm langs de A1, hetzij omdat dit hun het uitzicht ontnemt, hetzij omdat het naar hun mening niet lang genoeg doorloopt.

Een groot aantal participanten geeft aan dat dit project een goede kans biedt om de in het verleden gemaakte missers ten aanzien van de locatiekeuze en inpassing van de weg (respectievelijk dwars door en vlak langs de woonkernen en de verhoogde ligging in plaats van het maaiveld) teniet te doen. Men betreurt het dat dit nu niet gaat gebeuren.

Veel van de participanten zijn, veelal via een standaardreactie, van mening dat er onvoldoende rekening is gehouden met de Planstudie Ring Utrecht. Zij missen een integrale aanpak van het leefbaarheidvraagstuk in de regio Utrecht.

### ***Luchtkwaliteit***

Ruim zeventig procent van de participanten geeft, veelal via een standaardreactie, aan dat er onvoldoende inzicht is in de toename van het aantal mensen dat wordt blootgesteld aan hoge concentraties NO<sub>2</sub> en fijnstof (PM10). Zij wijzen vooral op de effecten op de gezondheid.

Ook wordt voorgesteld om de hoeveelheid fijnstof op de snelweg te koppelen aan gebodsborden langs de weg zodat automobilisten de snelheid aanpassen en de uitstoot van fijnstof zal dalen.

### ***Externe veiligheid***

Circa veertig procent van de participanten gaat in op dit thema veelal via een standaardreactie. Participanten willen de uitgangspunten en conclusies over de Eindrapportage Basisnet Weg alsnog betrokken zien in de plannen ten aanzien van de externe veiligheid. Daarnaast vreest men voor wateroverlast door onvoldoende afvoer van het regenwater.

### ***Verkeerskundige aspecten***

Bijna tachtig procent van de participanten gaat in op dit thema, veelal via een standaardreactie. Zij maken zich onder meer zorgen over het sluipverkeer tijdens de realisatiefase vanaf Bilthoven richting de Koningin Wilhelminaweg en over de bereikbaarheid van woningen in Hollandsche Rading. Een punt van zorg, van de gemeenten Baarn en Soest, is dat na de aansluiting Bunschoten-Spakenburg de A1 wordt versmald van 2 x 4 naar 2 x 2 rijstroken waardoor de capaciteit van de weg met de helft wordt verminderd terwijl het verkeersaanbod niet significant vermindert. Ook vindt men het nodig om nu al maatregelen te nemen ter voorbereiding op de toekomstige overlast door de aanzuigende werking van het verbreden van de A27. Participanten willen de maximumsnelheid op de A27 ter hoogte van de Spoorlaan in Hollandsche Rading van 120 km/u naar 100 km/u verlagen. Daarnaast zijn er veel opmerkingen over het kabinetsvoornemen om de maximumsnelheid mogelijk te verhogen naar 130 km/h.

De betrokken overheden bij het project Almere-Gooi-Utrecht (AGU) staan overwegend positief tegenover het project en verwachten dat het de bereikbaarheid in de corridor Almere-Gooi-Utrecht zal verbeteren. Wel pleiten zij ervoor de plannen voor een Hoogwaardige Openbaar Vervoer busverbinding te betrekken bij de aanpassing van de A27; in eerste instantie over de vluchtstrook, in tweede instantie over en vrije busbaan.

Het verplaatsten van de huidige afslag Hilversum van de A27 leidt tot bezwaren van omwonenden die daardoor meer overlast verwachten te ondervinden. Natuur- en milieuorganisaties zijn positief over de nieuwe aansluiting Hilversum, omdat er door de vormgeving veel extra natuur bij komt.

Verschillende mensen bestrijden nut en noodzaak van het project. Zij geven aan dat de verkeersproblemen hiermee niet worden opgelost.

Veel participanten zijn van mening, veelal via een standaardreactie, dat er onvoldoende rekening is gehouden met de Planstudie Ring Utrecht. Zij missen de uitwerking van de 4<sup>e</sup> rijstrook die op de A27 gemaakt gaat worden en de wijze van aansluiting op de Ring Utrecht. Bovendien vindt men de keuze voor de spitsstrook aan de oostzijde van de A27 tussen Utrecht-Noord en afslag Bilthoven onduidelijk.

### ***Natuur en landschap***

Ongeveer vijftig procent van de participanten gaat, veelal via een standaardreactie, in op het verdwijnen van waardevolle flora en fauna langs het tracé. Regelmatig worden hierbij de aanwezige dassen genoemd. Ook het verdwijnen van bosschages langs de A27. Deze natuurschade moet gecompenseerd worden.

### **Zienswijzen over het proces**

#### ***Organisatie***

Meer dan vijftig procent van de participanten, veelal via een standaardreactie, vindt het niet juist dat alle bevoegdheden in handen liggen van Rijkswaterstaat, zowel het adviseren als het geven van de opdracht. Daarnaast mist circa vijftig procent van de mensen een integrale aanpak van het wegverkeer (Planstudie Ring Utrecht en aanpassing knooppunt Utrecht-Noord) en spoorverkeer (spoorlijn Utrecht - Hilversum) in de plannen. Bewoners ondersteunen een evaluatieprogramma, net name voor geluid.

### ***Onjuistheden in het OTB/MER***

Circa veertig procent van de participanten is van mening dat er onjuistheden in het MER of het ontwerp-tracébesluit staan. Hierbij noemen zij de volgende zaken:

- Men vreest dat de berekeningen voor geluidsbelasting voor woningen aan de Spoorlaan in Hollandsche Rading gebaseerd zijn op een onbetrouwbaar schaalmodel (1981).
- Men bestrijdt dat de tijdelijke dassenburcht onder de A27 niet meer aanwezig zou zijn, zoals kan worden afgeleid uit de tekst van het MER.
- Een recreatiewoning aan de Lage Vuurscheweg te Hilversum, het Sportcomplex in Maartensdijk aan de Dierenriem en woning aan de Tolakkerweg 138 in Maartensdijk, het bestemmingsplan Hooge Kamp zijn niet in het OTB/MER opgenomen.
- De woningen aan de Spoorlaan 1a, 3 en 3a in Hollandsche Rading zijn gebouwd in 1990. Gevreesd wordt dat de geluidswaarde van deze woningen op basis van een onbetrouwbaar schaalmodel bepaald is.
- Men vreest dat de geluidschermen in Hollandsche Rading niet juist in het MER zijn beschreven, omdat deze nu al deels geluidsabsorberend zijn.
- In de lijst met hogere waarden, in het akoestisch rapport, mist men een tweetal woningen en het bestemmingsplan Hooge Kamp.
- De gemeente De Bilt is bevoegd gezag voor het Besluit Bodemkwaliteit en gevallen van niet ernstige verontreiniging. Tabel 2 in het deelrapport bodem en water is hierin niet volledig.

### ***Communicatie***

Circa vijftig procent van de participanten gaat, veelal via een standaardreactie, in op de communicatie. Zij geven aan geen goed beeld te kunnen krijgen van de plannen en milieueffecten in het OTB en het MER: veel informatie en moeilijk leesbaar. Daarnaast vinden enkele participanten het onduidelijk hoe een schadeclaim ingediend moet worden en welke termijn hiervoor geldt.

### ***Planschade en nadeelcompensatie***

Ruim 75 procent van de participanten gaat, veelal via een standaardreactie, in op de waardevermindering en onverkoopbaarheid van woningen, vooral in de woonkernen Hollandsche Rading, Groenekan en Maartensdijk. Daarvoor willen zij een schadevergoeding ontvangen.

Ongeveer vijftig procent van de participanten geeft aan een schadevergoeding te willen ontvangen tijdens de wegwerkzaamheden.

### ***Betrokkenheid***

Verschillende participanten geven aan betrokken te willen worden bij het ontwerpen van geluidwerende voorzieningen.