

Kort verslag van een gesprek bij Rijkswaterstaat (RWS) m.b.t. de verbreding van de A27

Datum gesprek:	10-11-2009
Plaats:	Gebouw van RWS, Griffioenlaan 2, 3526 LA Utrecht
Deelnemers:	Stephan Lahaye, Jasper Groesz, Mascha Lichtendahl (allen van RWS) Frits Jansen (Voorzitter Stichting Stop geluidshinder Maartensdijk) Tonny Groen (Bewoonster Koningin Wilhelminaweg, Groenekan) Frank Klok (Secretaris Dorpsraad Groenekan)
Aanleiding:	Dit gesprek was een vervolg op de informatiebijeenkomst die RWS organiseerde op 29 oktober in dorps huis de Groene Daan in Groenekan. Daar waren een aantal vragen blijven liggen die in dit gesprek door RWS toegelicht werden.

Voor een volledig overzicht van de vragen en antwoorden verwijs ik naar de bijlage bij dit verslag. Hieronder zal slechts van een aantal punten explicieter verslag worden gedaan omdat die additioneel zijn t.o.v. de vragenlijst dan wel in het gesprek wat nader werden uitgewerkt of omdat die in het vervolg van het traject wellicht meer aandacht moeten krijgen.

N230, Noordelijke ring om Utrecht (NRU)

De voorgestelde upgrade van deze weg tot een 100 km autoweg zal voorjaar 2010 resulteren in een strategische Milieu Effect Rapportage (MER). Dan zal duidelijk worden welke overlast deze oplossing zal opleveren voor omwonenden en of deze oplossingsrichting dienaangaande een verder begaanbaar pad is.

Verbreding A27

De MER en het Ontwerp Tracébesluit (OTB) worden verwacht in voorjaar 2010 (maart/april?). Vanaf uitbrengen van die MER en OTB bestaat er gedurende 6 weken voor iedereen de mogelijkheid bezwaar te maken tegen de plannen, ongeacht of men al in een eerdere fase heeft ingesproken dan wel bezwaar maakt.

Cumulatie van milieueffecten

Op dit moment is bij wet niet voorgeschreven om milieueffecten van wegverkeer, railvervoer en luchtverkeer te cumuleren. Sterker nog: ook milieueffecten van het wegverkeer van rijkswegen en provinciale dan wel gemeentelijke wegen is niet wettelijk voorgeschreven!

Omdat de upgrade van de NRU tot 100km-weg deze weg waarschijnlijk tot een rijksweg verheft zullen de milieueffecten van de verbreding van de A27 en de 100km-NRU in de MER's waarschijnlijk wel worden gecumuleerd.

Europese regels, die er aankomen, zullen RWS in de toekomst wel noodzaken tot op zekere hoogte rekening te houden met cumulatieve milieueffecten.

IJken Milieurekenmodellen

De modellen die RWS gebruikt om de milieueffecten van haar [plannen door te rekenen worden regelmatig geïjkt met behulp van praktijkmetingen door een onafhankelijke derde partij.

Openbaar vervoer

Bij het berekenen van de noodzaak voor de verbreding van de A27 is, in het OV++ plan van RWS, rekening gehouden met de effecten van de Stichtse lijn (een nieuwe spoorlijn tussen Almere en Utrecht). Verder heeft men uit onderzoek een beeld van oorsprong en bestemming van het verkeer op de A27. Bij de prognoses van het verkeersaanbod is men verder ervan uitgegaan dat maar een klein deel, 15.000 huishoudens, van de 60.000 nieuw te bouwen woningen in Almere georiënteerd zullen zijn op Utrecht. Zelfs met de beschikbaarheid van die nieuwe spoorlijn is verbreding van de A27 naar 2x3 rijstroken nog onontkoombaar.

Effecten van de huidige Crises

RWS baseert zich bij haar prognoses van het verkeersaanbod op de langjarige economische scenario's van het Centraal Planbureau (CPB). Daarin zullen de effecten van de huidige crises slechts in zeer beperkte mate meewegen. Bij het vaststellen van de baseline ten opzichte waarvan in milieuopzicht geen verslechtering mag plaatsvinden baseert RWS zich eveneens op een langjariger gemiddelde en dus –helaas- niet op de huidige momentane relatieve rust op de a27.

Externe financieringsbronnen

RWS gaat bij het vormgeven van haar plannen uit van de wettelijk vereiste minimum milieueisen. Voor alle verdergaande maatregelen zullen dus co-financieringsbronnen (denk b.v. aan Provincie, BRU, gemeenten, milieufondsen) aangeboord moeten worden.

Voorbeelden van geluidsschermen die met cofinanciering gerealiseerd zijn langs rijkswegen zijn de geluidsschermen bij Maarsen langs de A2, de Heidelaan langs de A27 (daar hebben bewoners meegefinancierd).

Milieueffecten van bepaalde maatregelen

Geluiddempend asfalt: -3 tot -10 db (dit zijn claims van leveranciers, nog niet onafhankelijk bevestigd!)

Geluidsschermen: -8 tot -10 db afhankelijk van soort en hoogte en afstand tot het scherm.

Problemen aan de Koningin Wilhelminaweg (KW-weg)

De KW-weg worstelt met een aantal problemen:

Een homo-ontmoetingsplaats (HOP) achter het tankstation aan de A27.

Wildplassers achter het tankstation aan de A27.

Een nachtparkeerplaats voor luidruchtige koelwagens achter het tankstation aan de A27.

Sluipverkeer, neemt naar verwachting flink toe als de reconstructie van de A27 plaats grijpt.

Lichtoverlast van de verlichting op de A27, zeker nu daar zo maar 4 bomen zijn gekapt.

De HOP is bekend bij de beheerder van de A27 en daarover zou ook al contact met omwonenden geweest zijn. RWS raadt aan over al deze problemen contact op te nemen met die wegbeheerder (overigens ook van RWS). Zij zullen de communicatiegegevens van de wegbeheerder verstrekken. Verstandig lijkt het met hem de problemen een keer te gaan schouwen (combineren met de problemen van HR ter zake). Daar dan ook meteen de betreffende ambtenaar van De Bilt bij betrekken in verband met mogelijke gedeelde verantwoordelijkheden. De aanpak van de meeste problemen hoeft niet te wachten tot de reconstructie van de A27. Alleen het sluipverkeer is wellicht een punt om te benadrukken als selectiecriteria bij de beoordeling van het overlastplan van de aannemer die de verbreding uitvoert.

Tonny Groen zal de emailcorrespondentie van RWS over de parkeerplaats aan Stephan Lahaye toesturen. RWS vindt n.l. dat zij wel degelijk ook een rol speelt bij de activiteiten op die parkeerplaats.

Verlichting A27

Voor de verlichting op de snelwegen bestaan geen normen, anders dan dat bij 2x3 rijstroken verlichting verplicht is. RWS heeft wel veel brieven ontvangen over de overlast van de verlichting. Dit zou wellicht een punt zijn waar meer keuzevrijheden bestaan en daarom in goed overleg met omwonenden een voor alle partijen acceptabele oplossing gevonden zou kunnen worden.

Snelheidsbeperking

80 km is volgens RWS op dit traject van de A27 geen optie. Beperking tot 100 km is wel eventueel een optie om de geluidsoverlast en fijnstofproblematiek te beperken.

Rekeningrijden

Over rekeningrijden zal al jaren over 2 weken een besluit worden genomen. Die termijn staat ook nu nog steeds. Het heeft er alle schijn van dat de politiek dit gevoelige onderwerp over verkiezingen heen wil tillen. Hoe dan de uitvoering er uit gaat zien is nog volstrekt in de nevelen van de toekomst verborgen. Hoe men voorkomt dat e.e.a. leidt tot een explosie aan sluipverkeer etc. is nog niet duidelijk. Voor de plannenmakerij rond de verbreding van de A27 is het effect van rekeningrijden niet meegenomen(?).

Saneringszone

Zowel bij 2x3 rijstroken als bij 2x4 rijstroken is de saneringszone begrensd tot 600 meter vanaf de kant van de weg.

Bijlage: vragenlijst en antwoorden van RWS.

Vragen bewoners Groenekan en concept-antwoorden VERDER/Rijkswaterstaat

November 2009

Alles wat VET staat zijn vragen aan VERDER en Rijkswaterstaat.

We hebben van VERDER de planstudie en de MER rond de A27 gelezen
Daaruit blijkt dat het verder voorkomen van milieuvervuiling (M) een van de doelen is, ja, zelfs terugdringing. Dus voorop staat: niet **meer** geluidshinder, CO 2 uitstoot, fijnstof enz.....

Wij willen weten wat in het kader van landelijke, Europese en mondiale afspraken over terugdringing van fijnstof en CO-2 voor afspraken zijn gemaakt en of deze niet wringen, haaks staan op deze doelstelling. Mogelijk is dit in strijd met gemaakt afspraken.

Vraag 1. Is dit zo, zou u dit op alle niveaus willen nagaan.

Antwoord vraag 1:

Alle normen en eisen waar de studie aan moet voldoen zijn opgenomen in de Richtlijnen voor de milieu-effectrapportage . Deze richtlijnen zijn te downloaden op www.ikgaverder.nl Europese en mondiaal bindende normen worden door de lidstaten verwerkt in nationale regelgeving. Het voldoen aan bijvoorbeeld Europese luchtkwaliteitsnormen wordt gewaarborgd door het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

De planstudie gaat uit van het verbreden van de A27 naar 3 / toekomst 4 banen, eventuele mogelijkheid uitbreiding openbaar vervoer.

Uitbreiding A27 betekent, zeker op termijn meer verplaatsingen en onder de huidige normen, meer CO-2 uitstoot.

Mogelijk is dit in strijd met gemaakte afspraken (terugdringing)

Vraag 2.: is dit zo? Wilt u dit op alle niveaus nagaan.

Antwoord vraag 2:

Alle normen en eisen waar de studie aan moet voldoen zijn opgenomen in de Richtlijnen voor de milieu-effectrapportage. Deze richtlijnen zijn te downloaden op www.ikgaverder.nl

Het streven van de Gorpstraad en ook de Gemeente de Bilt is : Verminderen M- en dus niet op op gelijke hoogte houden van M

Wij aan de lint en in het dorp hebben nu al overlast van

- Sluipverkeer op de Koningin Wilhelminaweg die parallel ligt aan de A27. (CO2, geluid, fijnstof en gevaarlijke situaties ivm onbeschoft en hard rijden)
- A 27 (CO2, geluid, licht, fijnstof)
- Parkeerplaats [plassende mannen, koelwagens en sextourisme (geluid/onzedelijke normen)
- Trein (geluid)
- Vliegtuigjes Hilversum (geluid)

Volgens de omwonenden wordt bij een goede meting nu alle normen al overschreden.

Vraag 3. Wordt er onderzoek gedaan of de huidige normen en wetgeving al overschreven wordt en wordt hiermee rekening gehouden in de berekening van M. in uw plan?

Antwoord vraag 3:

In de Richtlijnen staat aangegeven hoe de studie moet worden uitgevoerd. Vaak zijn dit wettelijke voorschriften. Ook zijn er veel landelijke afspraken zodat alle studies uitgaan van dezelfde uitgangspunten (b.v. het RIVM stelt vast voor alle studie wat de aannames zijn voor schone motoren in 2020 en het centraal planbureau stelt de economische scenario's vast). De toekomstige situatie en daarbij te nemen maatregelen vindt plaats op basis van prognoses. Hierbij wordt de situatie zonder de wegbreiding vergeleken met de situatie na de wegbreiding, zowel rond het jaar van openstelling alsmede 10 jaar na openstelling.

Uitbreiding openbaar vervoer is ook een optie, op termijn wordt deze door u ook genoemd.. Dit kan op verschillende manieren (trein-tram-busbaan).

In uw studie wordt dit op de lange termijn geschoven. Minister Eurlings kiest voor tempo, en korte termijn oplossingen.. Snel handelen maakt het niet mogelijk om te kiezen voor bijvoorbeeld intensivering treinvervoer.

Vraag 4. Klopt het dat snelheid van handelen zwaarder weegt dan een voor de toekomst gunstiger uitkomst M. over openbaar vervoer. Acht u dit acceptabel en haalbaar binnen bestaande afspraken en normen?

Antwoord vraag 4:

De komende periode wordt in de regio € 500 miljoen geïnvesteerd in maatregelen op het gebied van openbaar vervoer, fiets en mobiliteitsmanagement. Het oplossend vermogen van het openbaar vervoer is onderzocht. Weliswaar is het zinvol te investeren in het openbaar vervoer, maar lost het de problemen op de A27 niet op.

Een spits/wisselstrook met een uitbreiding van het openbaar vervoer is ook een mogelijkheid om het fileverkeer te ontlasten. Dit wordt niet verder uitgewerkt en als tijdelijk bestempeld.

Vraag 5. Waarom heeft een spitsstrook of wisselstrook een tijdelijk karakter? Is dit een Europese norm?

Antwoord vraag 5:

Een wisselstrook heeft naar verwachting onvoldoende oplossend vermogen voor de files op de A27 (er is geen voldoende dominante spitsrichting om een wisselstrook optimaal te kunnen benutten). Een spitsstrook biedt voor een bepaalde periode op de dag uitkomst, maar is vanuit veiligheidsoogpunt niet geschikt voor lange trajecten met openstelling gedurende de hele dag en voor een lange periode.

Er zijn vraagtekens bij het aantal verplaatsingen (richting Amsterdam A.1. De filevorming die kant op in de ochtend en terug in de avond is geringer dan richting Utrecht.. Bij Utrecht zit het grote probleem.

Vraag 6. Is het niet logisch dat eerst de knelpunten bij Utrecht worden opgeheven alvorens over te gaan tot verbreding van de A27 op de hoogte van Groenekan, Maartensdijk en Hollandse Rading?

Mogelijk is verbreding dan helemaal niet meer nodig.

Antwoord vraag 6:

Uit eerder onderzoek is gebleken dat capaciteit op de A27 tussen Utrecht en Hilversum onvoldoende is, ook als de problemen op de Ring Utrecht worden opgelost. Vandaar dat niet is gekozen voor of-of maar voor aanpak van zowel de Ring Utrecht als ook de A27.

Toekomst scenario's van grotere groei autoverkeer zijn momenteel luchtfriserij. Heel weinig mensen hebben deze recessie zien aankomen, niemand weet hoelang hij duurt. Niemand weet wat de gevolgen zijn voor het autoverkeer en of daarom meer snelweg nodig is. Bij het maken van de planning in 2007 voor deze weg was er een ander economisch milieu.

Vraag 7. Wordt een slechter economisch scenario meegenomen in deze plannen?

Antwoord vraag 7:

In de Richtlijnen staat ook aangegeven hoe de studie moet worden uitgevoerd. Vaak zijn dit wettelijke voorschriften. Ook zijn er veel landelijke afspraken zodat alle studies uitgaan van dezelfde uitgangspunten (b.v. het RIVM stelt vast voor alle studie wat de aannames zijn voor schone motoren in 2020 en het centraal planbureau stelt de economische scenario's vast.

Almere wordt uitgebreid. Dus er is groei, er zijn meer forensen.

Vraag 8. Waarom zou die groei geen gebruik kunnen maken van de wisselstrook en de trein/tram/busbaan?. Almere mag geen reden zijn voor uitbreiding van de snelweg A27 Is een planstudie openbaar vervoer nu niet meer op zijn plaats samen met een wissel enz... strook?

Antwoord vraag 8:

Een wisselstrook heeft naar verwachting onvoldoende oplossend vermogen voor de files op de A27 (er is geen voldoende dominante spitsrichting om een wisselstrook optimaal te kunnen benutten). Het oplossend vermogen van het openbaar vervoer is onderzocht. Weliswaar is het zinvol te investeren in het openbaar vervoer, maar lost het de problemen op de A27 niet op.

Uitgaande van uw plannen:

Wat zijn mogelijkheden om M op hetzelfde niveau te houden bij uitbreiding A27?

- 1. geluidsdempend asfalt (geluid)
- 2. geluidsisolatie woningen (geluid)
- 3. geluidswal (geluid)
- 4. geluidswal met opvang fijnstof (geluid en fijnstof)
- 5. vermindering files (fijnstof/CO2-uitstoot) en ontlasting parallelwegen
- 6. rijden in schonere auto's (CO2/fijnstof)
- 7. toekomst openbaar vervoer uitbreiding (voorkoming fijnstof/CO2)
- 8. opheffen parkeerplaats voor koelwagens (geluid/herinrichting)
- 9. niveau wegverlichting dempen (lichtvervuiling)

- 10. lagere snelheid rijden (80kilometer)
- 11. rekening rijden

en mogelijk nog meer mogelijkheden

Nalopen nadelen/knelpunten bij bovenstaande punten

Antwoord vraag 9 t/m 19 algemeen:

In de eerste fase is vooral verkeerskundig gekeken welke alternatieven kansrijk zijn of niet. De milieumaatregelen worden op dit moment uitgewerkt. Alle normen en eisen waar de studie aan moet voldoen zijn opgenomen in de Richtlijnen voor de milieueffectrapportage. Deze richtlijnen zijn te downloaden op www.ikgaverder.nl Bij het verschijnen van het Milieueffect Rapport (MER)/Ontwerp Tracébesluit (OTB) zijn de resultaten van de onderzoeken bekend. Er is dan ook weer inspraak mogelijk (zie ook onderstaande beschrijving van de procedure).

Relevante informatie over onderzoeken op het gebied van geluid en lucht en natuur en milieu kunt u vinden op onderstaande websites.

Luchtkwaliteit

Uitgebreide informatie over luchtkwaliteit kunt u vinden op <http://www.rws.nl/wegen/index.aspx>
Klik dan op 'natuur en milieu' en daarna op 'luchtkwaliteit'.
Of gebruik de link: http://www.rws.nl/wegen/natuur_en_milieu/luchtkwaliteit/index.aspx

Op de internetsite www.vrom.nl klik dan op 'onderwerpen' vervolgens op de link 'Luchtkwaliteit' die te vinden is onder hoofdstuk 'Milieu'.
Of gebruik de link: <http://www.vrom.nl/pagina.html?id=12328>

Geluid

Een toelichting over geluid op:
http://www.rws.nl/wegen/natuur_en_milieu/geluidsoverlast/index.aspx

Op de internetsite www.vrom.nl klik dan op 'onderwerpen' vervolgens op de link 'Geluid' die te vinden is onder hoofdstuk 'Milieu'.
Of gebruik de link: <http://www.vrom.nl/pagina.html?id=7650>

Voor geluidskarten van rondom de snelwegen:

Kijk op <http://www.rws.nl>, klik dan op 'wegen' en vervolgens op 'Plannen en projecten' en dan geluid rond snelwegen in Nederland'.

Of gebruik de link:
http://www.rws.nl/wegen/plannen_en_projecten/geluid_rond_snelwegen_nederland/index.aspx

Natuur en milieu

Uitgebreide informatie over Natuur en milieu kunt u vinden op:
http://www.rws.nl/wegen/natuur_en_milieu/index.aspx

Specifieke informatie over het verbinden van natuurgebieden vindt u op:
<http://www.rws.nl/wegen/natuur%5Fen%5Fmilieu/verbinden%5Fnatuurgebieden/>

1. geluidsdempend asfalt

vraag 9. Zijn u nadelen bekend bij geluidsdempend asfalt, behalve gladheid bij water?

2. geluidsisolatie woningen. Indien men uitgaat van de binnenomgeving kan M mogelijk op hetzelfde niveau blijven, maar in de buitenomgeving niet. De Dorpsraad vind dit een zwaar punt. Wat betekent uitbreiding A27 voor de buitenomgeving, geluid, fijnstof enz...

Vraag 10. Wat zegt de opdracht, neemt u ook de buitenomgeving mee? Ook in normen van afstand, bijvoorbeeld 10 meter, 50 meter in afstand van de snelweg?. Verschillende metingen, op verschillende tijden door onafhankelijk deskundigen. Wat zegt hierover de wetgeving en wat is de Europese norm?

3. geluidswal. Een geluidswal langs één zijde van de weg leidt mogelijk tot meer geluidsoverlast aan de andere kant. Ook i.v.m. de trein. Optie is dus 2 wallen.

Vraag 10. Overweegt u volledige overkapping of 2 geluidswallen indien normen niet worden gehaald?. Ook voor de lint? (o.a. De Koningin Wilhelminaweg). Hier wonen veel gezinnen met kinderen Staat mogelijk aangegeven als bedrijfsgebied. Bestemming is gewijzigd naar wonen.

Vraag 11. Is dit mogelijk i.v.m. de trein. Is hier overleg over met de NS?

4. geluidswal met fijnstofopvangbak en alle andere nieuwe snuffjes

vraag 12. Indien gekozen wordt voor zo een wand/overkapping. Wordt er dan onderzoek gedaan door onafhankelijke bureaus naar de werking?

Antwoord vraag 10, 11 en 12

Er wordt zo mogelijk gekeken naar de meerwaarde van innovatieve oplossingen. Belangrijkste randvoorwaarde is de financiering. De meerkosten voor bovenwettelijke maatregelen moeten extern worden gevonden. Daarnaast valt een overkapping van 250 meter of langer onder de regels van de Tunnelwet. RWS huurt voor haar studies onafhankelijk bureaus in en overlegt met partijen in de omgeving (waaronder de NS) als dat nodig.

5. Voorkoming sluipverkeer op de Koningin Wilhelminaweg en overige parallelwegen
De dorpsraad is er niet gerust op dat het sluipverkeer afneemt met verbreding A27.

Vraag 12. Dient u geen enquête te houden onder gebruikers van deze route? . Onze ervaring leert dat mensen voor de fijne omgeving en kortste route op de Koningin Wilhelminaweg rijden (van en naar Utrecht Overvecht). Dit heeft allemaal met aansluiting te maken en afslagen. Daarnaast wordt hier zeer hard gereden.

Vraag 13. : acht u het noodzakelijk, ter voorkoming van sluipverkeer, dat er ook maatregelen worden genomen op deze banen zelf, om verkeer op deze wegen te gaan. Welke adviseert U?

Vraag 14. Welke wijzigingen op af/aanrijbanen worden gemaakt om sluisverkeer tegen te gaan?

Antwoord vraag 12, 13 en 14:

In de verkeersstudie wordt de toe- of afname van sluisverkeer in kaart gebracht. Deze studie wordt met het verschijnen van het OTB openbaar en staat dan open voor inspraak.

Vraag 15. Hoe voorkomt u dat tijdens werkzaamheden op de A27 mensen nog meer gebruik gaan maken van deze parallelbanen?

Antwoord vraag 15

De mate van overlast is nog onbekend. Wel wordt er bij het uitbesteden van het werk aan de aannemer vaker eisen gesteld aan de werkwijze van de aannemer. Dit is een van de selectiecriteria waarop een aannemer kan worden gekozen

6. rijden in schonere auto's. Dit is europees afgesproken.

Vraag 16: Wij gaan er van uit dat u in uw plan de M voordelen van toekomstige schonere auto's niet meeneemt. Klopt dit? Deze moeten namelijk leiden tot verlaging van uitstoot en M effecten.

Antwoord vraag 16

In de Richtlijnen staat aangegeven hoe de studie moet worden uitgevoerd. Vaak zijn dit wettelijke voorschriften. Ook zijn er veel landelijke afspraken zodat alle studies uitgaan van dezelfde uitgangspunten (b.v. het RIVM stelt vast voor alle studie wat de aannames zijn voor schone motoren in 2020 en het centraal planbureau stelt de economische scenario's vast).

7. Maak werk van uitbreiding openbaar vervoer.

Vraag 17. Is er onderzoek gedaan uitbreiding openbaar vervoer? Zijn er gesprekken met de NS over dit traject? Worden plannen uitgewerkt van sneltrammetjes/busbanen?

Antwoord vraag 17

De komende periode wordt in de regio € 500 miljoen geïnvesteerd in maatregelen op het gebied van openbaar vervoer, fiets en mobiliteitsmanagement. Het oplossend vermogen van het openbaar vervoer is onderzocht. Weliswaar is het zinvol te investeren in het openbaar vervoer, maar lost het de problemen op de A27 niet op.

Als de A27 wordt uitgebreid moeten maatregelen genomen worden ta.v. de benzinepomp en parkeerplaats op de A27 die in een straal van 50 m. is gebouwd tegen de woonwijk genoemd: koningin Wilhelminaweg. Hier wordt veel overlast ervaren van verlichting, koelwagens, sekstoerisme en plassers.

Vraag 18: staat in de plannen iets over herinrichting. Is bekend dat hier veel overlast is? . En M. nu mogelijk al wordt overschreden. Ziet Rijkswaterstaat het als haar taak om hier actie op te ondernemen. Of ligt deze taak bij de gemeente de Bilt/ De NS? Nu en in de toekomst.

Antwoord vraag 18

Los van de planstudie wordt in overleg met het wegendistrict van RWS en de gemeente De Bilt wordt gekeken naar de problematiek rondom de verzorgingsplaats en benzinepomp en gezocht naar mogelijke oplossingen.

Vraag 19 (1) Uitbreiding leidt mogelijk tot meer koelwagens en daarmee toe nog meer geluidsoverlast van koelwagens. Hier wordt zeker de M doelstelling (gelijk blijven) niet gehaald. Worden deze normen in het plan meegenomen?.

Antwoord vraag 19 (1)

In de Richtlijnen staat aangegeven hoe de studie moet worden uitgevoerd, inclusief aandacht voor geluidsoverlast.

8. Verlichting uitbreiden (verhogen/verbreden) leidt tot meer M

Vraag 19 (2): wordt overlast door verlichting op het hele traject meegenomen als M

Antwoord vraag 19 (2)

In de Richtlijnen staat aangegeven hoe de studie moet worden uitgevoerd. Verlichting is geen specifiek beschreven aandachtspunt voor de studie.

10 80 kilometer rijden werkt goed voor de doorstroming.

Vraag 20. Rekent u in dit stadium nog uit wat dit kan opleveren ter voorkoming van files. Op de A27 is dit nooit geprobeerd. Zou u de minister niet moeten adviseren dit vooralsnog in te voeren als proef .

Antwoord vraag 20

Een verlaging van de snelheid naar 80 kilometer is geen onderdeel van de onderzoeksopdracht.

Overige vragen

De bewoners is het vervolg van deze procedure niet duidelijk.

Er wordt gesproken over een noodwet

Wie worden nog bij de plannen betrokken. Wanneer en wie hebben er nog recht van informatie/beroep/inspraak enz....

Antwoord

Onderstaand een overzicht van de procedure.

PROCEDURE

Stappen	Activiteiten	Planning
1. Startnotitie	Bevoegd gezag maakt startnotitie openbaar	mei 2008
	INSPRAAK over te onderzoeken alternatieven en effecten	6 weken inspraak
2. Inspraak en advies	Commissie m.e.r. adviseert bevoegd gezag over richtlijnen MER. Bevoegd gezag stelt richtlijnen voor inhoud Ontwerp-Tracébesluit /MER vast.	Najaar 2008
	Onderzoek op hoofdlijnen	
3. Eerste fase onderzoek	Bevoegd gezag kiest voorkeursalternatief	tot mei 2009
4. Keuze voorkeursalternatief		Mei 2009
5. Tweede Fase Onderzoek	Detailonderzoek verkeer, lucht, geluid, natuur, kosten etc (Milieueffectrapportage)	tot voorjaar 2010
6. Ontwerp-Tracébesluit/MER	Bevoegd gezag neemt Ontwerp-tTracébesluit	Voorjaar 2010
	INSPRAAK op Ontwerp-Tracébesluit/MER	6 weken inspraak
	Commissie m.e.r. adviseert bevoegd Gezag over kwaliteit MER	Zomer 2010
7. Tracébesluit	Bevoegd gezag neemt Tracébesluit	Najaar 2010
8. Beroep	Start BEROEPSPROCEDURE	6 weken voor beroep
	Uitspraak Raad van State (maximaal 1 jaar na beroep)	Najaar 2011
	Vorbereiding uitvoering , o.a. vergunningaanvragen	
9. Uitvoering	Uitvoering project en evaluatie milieugevolgen	Vanaf 2012 tot 2015

Invloed van crisis- en herstelwet op inspraakmogelijkheden?

Voor direct belanghebbenden verandert er niets in de mogelijkheden van inspraak. Versnelling van besluitvorming vindt plaats, doordat de Raad van State in de crisis en herstelwet op termijn wordt gesteld. Dit betekent dat ze binnen een bepaalde tijd uitspraak moeten doen.

Veel bewoners willen ook nog een keer een uitleg zoals in de Bilt in oktober. Komt deze nog een keer? maar dan met een uitnodiging voor alle omwonenden van Groenekan en Maartensdijk?

Voorstel RWS: bespreken tijdens overleg 10 november