

De verbreding van de A27 in relatie tot de dorpskernen Hollandse Rading, Maartensdijk en Groenekan.

L'histoire se répète

A 27

Voorheen had elk huis
Naar werd beweerd
Zijn kruis
En nu zijn weg
Vierbaans gewis
Waarvan onophoudelijk gedruis
Na moeizaam overleg
Zelfs door een wal gekeerd
Niet meer te stuiten is

Wim Hoebink (1998)

Volksgezondheid kan en mag geen sluitpost zijn.

Er zijn andere en belangrijker zaken in het leven dan de *Mammon*. Gezondheid en leefkwaliteit zijn er daar twee van. Geluidsoverlast en fijnstof van snelwegen vormen sluipende maar daarom niet minder reële gezondheidsrisico's. Onderzoek van het RIVM en diverse andere instituten tonen aan dat boven de 60-65 dba zelfs zeer ernstige gezondheidsklachten ontstaan. Indien de plannen van de overheid ongebreideld doorgang vinden dan zullen 1,5 miljoen woningen met 3,5 miljoen bewoners ernstige gezondheidsschade oplopen. Het is een primaire taak en plicht van de overheid te waken over de gezondheid van haar bevolking.

Een onbetrouwbare overheid: 1984→2011: 50->57->60->62->65 dba

Bovenstaand rijtje getallen illustreert de onbetrouwbaarheid van de overheid. Het toont het bij voortdurende oprekken, door de rijksoverheid, van de geluidsnormen om te ontkomen aan effectieve maatregelen voor geluidswering. Is het dan gek dat de burger inmiddels Politiek en Overheid is gaan zien als onbetrouwbare partners? Kunnen lagere overheden een rol spelen bij het herstellen van dat vertrouwen?

NB. De gemeente De Bilt heeft zich een verantwoordelijke overheid getoond en in recente moties opnieuw vastgelegd dat het maximaal acceptabele geluidsniveau voor haar inwoners 55 dba is.

Rekenmodellen losgezongen van de werkelijkheid?

Resultaten van praktijkmetingen hebben in het verleden de relatie tussen de rekenmodellen van RWS en de werkelijkheid tenminste als twijfelachtig ontmaskert. Is het niet een belangrijke taak van de lagere overheden om de rijksoverheid te controleren op de toegepaste beleidsmodellen? Provincie benut de deskundigheid van het RIVM om de rekenmodellen van RWS te toetsen en indien nodig bij te (laten) stellen! Dat is een taak die de mogelijkheden van de burgers zelf te boven gaat.

120->130 km!

Niet nóg een knieval voor het altaar van de automobilitéit! Deze onzalige concessie aan de autolobby moet, zeker op de A27, afgestopt. In tegendeel, de huidige 120 km zal teruggebracht moeten worden naar 100 km. Dit is wat men noemt *low hanging fruit*, een relatief snelle en goedkope winst voor het leefmilieu en het scheelt de automobilist op het stuk van Utrecht naar Hilversum hooguit 2 minuten. Die 100 km moet dan natuurlijk wel gehandhaafd worden! Trajectcontrole blijkt daarbij een zeer effectief middel.

Spitsheffing

Onafhankelijk onderzoek toont aan dat spitsheffing effectief is in het terugdringen van files. De rijksoverheid laat zich door de asfalt- en autolobby weerhouden van de invoering. De consequenties van niet invoering wentelt de overheid nu af op omwonenden van de snelwegen. Die betalen daarvoor de prijs door meer overlast van geluid en fijnstof. De overheid heeft door die nalatigheid de – morele - plicht om extra maatregelen ter bescherming van die omwonenden te nemen.

A27 werd ooit verhoogd aangelegd, een historische vergissing

In de woonkernen langs de A27 is de geluidsoverlast mede zo groot doordat de autoweg verhoogt door de dorpen loopt. Een historische vergissing, zo'n oplossing zou nu nooit meer gekozen worden. Een A27 op maaiveldniveau met verhoogd kruisende secundaire wegen zou al heel veel schelen. Nog mooier is natuurlijk een verdiepte aanleg van de A27 in combinatie met het – deels toekomstige - spoor van Utrecht-Hilversum-Almere. Dat zou ook de visuele vervuiling van de A27 in het groene hart wegnemen. Daarvoor is natuurlijk wel coördinatie tussen spoor- en wegenplanning noodzakelijk. Beide zijn des Rijkswaterstaat! Waarom slaagt men er daar maar niet in om een solide overall planning van de mobiliteit in Nederland te maken? Kijk naar de plannen van de *Kracht van Utrecht* om te zien hoe het ook kan!

Open bebouwing en effecten van beplanting

Door de vrij open bebouwing in de dorpen is er weinig demping door belendende percelen. Ook het effect van beplanting, zelfs van bos, op de geluidsoverlast blijkt, zowel uit onderzoek als in de praktijk, maar heel beperkt. Bos vangt wel fijnstof af en is daarom voor dat aspect van de overlast nuttig.

Cumulatie van overlast door diverse geluidsbronnen

Er zijn bovenop die algemene geluidsoverlast in de kernen nog specifieke plaatsen waar een samenloop van geluidsbronnen tot extra urgente problemen leidt.

- De Koningin Wilhelminaweg is zo'n *hotspot* die van alle kanten wordt belaagd. Door een lokale – deels provinciale - weg langs de voordeur en een spoorlijn en de A27 in de achtertuin. Daar bovenop heeft men overlast van een parkeerplaats op de A27 met s' nachts geparkeerde koelwagens met dreunende aggregaten en illegale campingactiviteiten van bezoekers aan de automarkt.

- In het zuidwestelijk deel van Groenekan komen de overlast van de A27 en van de op te waarden ring om de Noord (N230) samen. Zowel delen van de Versteeglaan als van de Copijn- en Oranjelaan hebben daardoor te maken met nog extra hinder van geluidsoverlast. De Versteeglaan was ten tijde van haar realisatie al kante boord voor wat de toenmalige geluidsbelasting betrof!

Fijnstof

Maatregelen tegen fijnstof zijn moeilijk maar noodzakelijk gezien de nadelige sluipende gezondheidseffecten. Eigenlijk kun je alleen echt effectief de bron aanpakken of de meest bedreigde woningen/scholen verplaatsen. De basisschool van Groenekan zal vanwege die fijnstofproblematiek al verplaatst worden. Verplaatsen van woningen is natuurlijk een stuk moeilijker. De bron zal op langere termijn wellicht (veel) schoner worden (hybridisering en elektrificatie van het vervoer, roetfilters) maar dat gaat traag. Zoals de zaken er nu voor staan neemt de vervuilingsbron, het autoverkeer dus, en dus het fijnstof, met 50% toe. Aanvullende maatregelen zijn derhalve op korte en middellange termijn zeer noodzakelijk. Daarbij kan gedacht worden aan het planten van loofbomen - op geluidswallen - langs de autosnelweg. De groene driehoek tussen Versteeglaan A27 en Voordorpsdijk is in de dorpsvisie Groenekan voorzien als recreatiegebied. Daar zou een bos geplant kunnen worden dat naast recreatie ook de opvang van fijnstof kan dienen.

Financieringsbronnen voor –extra - maatregelen

Ook weer recente volksgezondheidsstudies tonen zonneklaar aan dat geluid moet worden teruggedrongen tot onder de 55 dba. Er moet dus veel meer gebeuren dan nu door RWS in het vooruitzicht wordt gesteld (zie op pagina 4). Daarvoor zijn aanvullende financiële middelen nodig waarbij onder meer gedacht zou kunnen worden aan:

- Een gronddepot als geluidswal langs de A27
- De financiering van een geluidswal onderdeel maken van landgoedconcessies.
- De aanleg van een recreatieplas annex waterberging ter plekke langs de A27 en de grond daaruit benutten voor een geluidswal.
- Bij het opgaan van de gemeente Maartensdijk in gemeente De Bilt heeft Maartensdijk een bruidschat van 24 miljoen ingebracht. Op dit moment zijn de bestedingen van de gemeente onevenwichtig verdeeld over de kernen. Het Centrumplan Bilthoven drukt onevenredig zwaar op de gemeentebegroting. Zou het daarom niet redelijk zijn – en in de geest van de toenmalige afspraken om de gelden aan te wenden ter verbetering van het woonmilieu - als die bruidschat benut zouden worden ter (voor)financiering van aanvullende leefbaarheidmaatregelen voor de dorpskernen langs de A27?
- Bijdragen van de BRU en van de Provincie Utrecht zouden een belangrijke rol kunnen spelen in het herstel van het geloof van de lokale bevolking in een betrouwbare overheid.
- De EU biedt nu de ruimte aan nationale overheden om vrachtverkeer een heffing van 3 cent per kilometer op te leggen ter compensatie van de grote milieudruk. Laten we daarmee per provincie een fonds vormen waaruit extra geluidsweringen kunnen worden gefinancierd.

1 november 2010

*Stichting Stop Geluidshinder Maartensdijk e.o.
De samenwerkende kernen van De Bilt langs de A27:
Groenekan, Maartensdijk, Hollandse Rading*

Meer informatie: www.ssgm.nl/
 wp.digischool.nl/hr/
 www.tolakkerweg.nl/
 [www.dorpsraadgroenekan.nl/html/dossier A27 en ring Utrecht](http://www.dorpsraadgroenekan.nl/html/dossier_A27_en_ring_Utrecht)

Maatregelen RWS ter beperking overlast verbreding A27

Bronmaatregelen

Nieuwe situatie

| A27 | | Begin kilometer | Eind kilometer | Lengte (km) |
|-----|----------------|-----------------|----------------|-------------|
| 1 | Tweelaags ZOAB | 82,90 | 98,60 | 15,70 |
| A1 | | Begin kilometer | Eind kilometer | Lengte (km) |
| 1 | Tweelaags ZOAB | 30,10 | 41,44 | 11,34 |

Schermmaatregelen

Huidige situatie geluidsschermen

| Schermmaatregel A27 en A1 | Ligging | Begin kilometer | Eind kilometer | Lengte (m) | Hoogte (m) | Reflectie |
|---|----------|-----------------|----------------|------------|-----------------|---|
| Groenekan (oostzijde), deze drie schermen zijn aaneengesloten | A27 Oost | 83,570 | 83,810 | 650 | 5 | Wal met scherm, reflecterend wal 3m + staal 2 m |
| | A27 Oost | 83,810 | 84,020 | | 5 | Scherm, reflecterend |
| | A27 Oost | 84,020 | 84,220 | | 3,5 | Scherm, reflecterend |
| Groenekan (westzijde), deze drie schermen zijn aaneengesloten | A27 West | 83,895 | 84,020 | 314 | 3 | Scherm, absorberend |
| | A27 West | 84,020 | 84,063 | | 3 | Scherm, absorberend |
| | A27 West | 84,063 | 84,209 | | 3 | Scherm, reflecterend |
| Maartensdijk (kern) ¹⁹⁸⁶ | A27 Oost | 87,630 | 88,270 | 640 | 4 ¹⁾ | Scherm, absorberend |
| Hollandsche Rading ¹⁹⁸⁶ | A27 Oost | 89,560 | 90,200 | 1020 | 5 | Scherm, absorberend |
| | A27 Oost | 90,200 | 90,580 | | 5 ²⁾ | Scherm, reflecterend |

- 1) maximaal 4 m; 1,75 op viaduct
 2) maximaal 5 m; 1,50 op viaduct
 3) loopt aan de randen af naar 1 m

1986 – geluidsscherm aanwezig in 1986, peiljaar sanering aanwezig

Nieuwe situatie geluidsschermen

| Schermmaatregel A27 | Ligging | Begin kilometer | Eind kilometer | Lengte (m) | Hoogte (m) | Reflectie |
|--------------------------------|---------|-----------------|----------------|------------|------------|-------------|
| Groenekan | oost | 83,55 | 84,25 | 700 | 5 | absorberend |
| Groenekan | west | 83,895 | 84,15 | 255 | 3 | absorberend |
| Groenekan (saneringsscherm) | west | 84,15 | 84,70 | 550 | 4 | absorberend |
| Maartensdijk | oost | 87,62 | 88,27 | 650 | 3 | absorberend |
| Maartensdijk (saneringsscherm) | west | 87,90 | 88,275 | 375 | 3 | absorberend |
| Hollandsche Rading | west | 89,24 | 90,44 | 1.200 | 3 | absorberend |
| Hollandsche Rading | oost | 89,50 | 90,60 | 1.100 | 6 | absorberend |

1) Scherm blijft gehandhaafd

Adressen met een Hogere Waarde

Voor een aantal woningen langs de A27 in de Bilt (circa 90) zal een Hogere Waarde worden vastgesteld. De bewoners van deze woningen ontvangen vóór het ter visie gaan persoonlijk een brief met een toelichting op de procedure.