

S^t MAERTEN



TIJDSCHRIFT VAN DE HISTORISCHE VERENIGING MAARTENSDIJK

ONTEIGENING IN DE GEMEENTEN UTRECHT, DE BILT EN MAARTENSDIJK
VOOR DE AANLEG VAN RIJKSWEG NR. 22, GEDEELTE UTRECHT-HILVERSUM

Nummer van het grondplan	Te onteigenen grootte			Als	Van het perceel, kadastraal bekend			Sectie en nummer	Ten name van
	ha	a	ca		ter grootte van	ha	a		
231		5	64	huis, garage, erf					
241	1	01	40	huis, schuur, boomgaard, weiland	1	01	40	A 1766	Gaasenbeek, Jan, i.a.g.v.g.g.m. Janna van de Bunt, Hollandsche Rading.
251		1	80	huis, erf				F 281	Van de Geer, Geertrui, wed. Jan Jacob Verkuyl, Blauwkapel.
261			15	hooiland		7	19	A 1695	Groen, Maria, wed. Marinus Grootendorst, Zeist.
262		69	20	weiland		55	90	C 652	Grothe, Ferdinanda, Anna, Amstelveen.
263		94	00	hooiland	1	53	73	C 955	
264		21	00	weiland		99	34	C 1936	
271		12	20	bouwland		72	45	C 1937	
272		25	90	grasland	1	80	85	B 1594	Grothe, Cornelia Maria Agatha Anthonia of
281		83	70	weiland, bouwland	2	30	65	B 1595	Antonia, b.g.g.m. Jhr. Aleid Pieter Albert Elias van
282		40	00	weiland	1	60	10	C 2271	Stabrouck, Arnhem.
291		1	70	bouwland, weiland	10	55	70	C 71	Grothe van Schellach, Mr. Jacob Anne, Rotterdam.
292		1	80	bouwland, weiland		2	96	A 1501	Haarman, Jacob, Maartensdijk.
301		1	80	bouwterrein		3	02	A 1764	't Hart, Helena, Hilversum.
311		2	20	huis, tuin		6	45	A 1468	Van der Heide, Dirk, Hollandsche Rading.
321		1	80	tuin		2	75	A 1697	Helleganger, Maria, b.e.g.v.g.g.m. Frederik Lodewijk
331		3	50	huis, tuin, garage	14	28		A 1467	Hubertus Marie Lengers, Hilversum.
341		1	80	huis, garage, tuin	7	20		A 1772	Van Hengel, Anton Frederik Louis, Amstelveen.
									Huisman, Dr. Hendrikus Frederikus, Hollandsche Rading.
									Mede-eigenaren voor 9 c.a. uit oud 1463:
									3/4: Weerman, Hermina Albertina, wed. Pieter
									Cornelis de Vos, Hollandsche Rading;
									1/4: de Vos, Annette Hermine, Hollandsche Rading

Onze Minister van Verkeer en Waterstaat is belast met de uitvoering van dit besluit, hetwelk in de *Nederlandse Staatscourant* zal worden geplaatst en in afschrift aan de Raad van State zal worden medegedeeld.

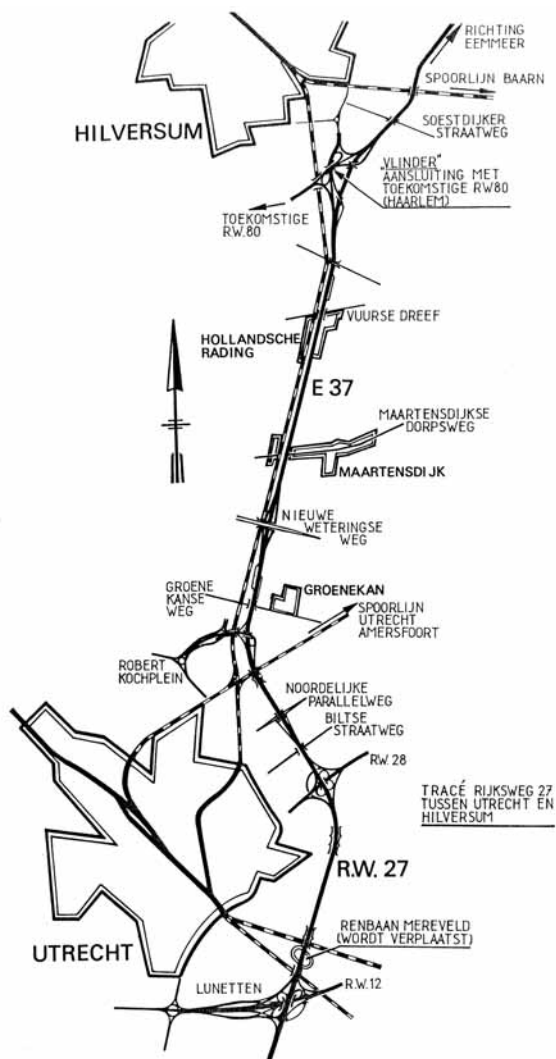
Porto Ercole, 25 augustus 1967.

JULIANA.

De Minister van Verkeer en Waterstaat a.i.,
W. F. Schut.

December 2005

Nummer 30a



INHOUD VAN DIT NUMMER:

Aan de lezer		3
A27 Een halve eeuw van plan tot realisatie	Els Both, Lous de Raadt	4
De strijd tegen de overlast van de A27	Henk van Gend, Rob Klaassen	12
Groenekan en het zand voor de A27	Wim Hoebink	28

Afbeelding voorpagina: Onteigening in de gemeenten Utrecht, de Bilt en Maartensdijk voor de aanleg van rijksweg nr. 22, gedeelte Utrecht-Hilversum.

Aan de lezer

U hebt nummer 30a van St. Maerten in handen. Dat bent u niet gewend, een a-nummer. Wij ook niet. Maar dit houdt een belofte in: er komt ook een b-nummer.

Het zit zo. De redactie had een themanummer voor deze winter voorbereid (dat bent u dan inmiddels weer wel gewend), ditmaal over de snelweg A27, die sinds begin jaren zeventig onze gemeente doorsnijdt. De auteurs die we hadden gevraagd het onderwerp van een bepaalde kant te belichten hadden zoveel te vertellen, dat onze kopijbak al spoedig uitpuilde.

De redactie achtte de tekst echter van dermate gehalte, dat ze na veel wikken en wegen besloot de special uit te brengen in twee afleveringen. Met nummer 30b willen we niet wachten tot de zomer. U zou dan alweer vergeten kunnen zijn wat u in 30a hebt gelezen. Of, erger: we zouden uw nieuwsgierigheid te lang op de proef stellen. Het betekent dat we u zo gauw mogelijk, wat ons betreft februari-maart, het vervolg toesturen.

Helaas is de consequentie wel dat we, uit financiële overwegingen, het zomernummer moeten laten vervallen. Of liever gezegd: opschuiven. Want eind 2006 kunt u van ons een gemengd nummer verwachten, zoals in de zomer. Daarna, in 2007, bestaat de Historische Vereniging twintig jaar. Hoe Sint Maerten dat gaat meevieren, hoort u nog van ons.

Nu het voorliggende nummer.

Het bestaat uit drie bijdragen, over de A27, dus.

Lous de Raadt en Els Both, leden van de werkgroep Archiefonderzoek van de vereniging, beschrijven in het eerste artikel de geschiedenis van de totstandkoming van deze rijksweg; al in 1932 bestonden daartoe plannen.

De tweede bijdrage is van Henk van Gend en Rob Klaassen uit Hollandsche Rading, leden van het eerste uur van de Werkgroep Milieubeheer Maartensdijk, die de geluidhinder van de A27 al in een vroeg stadium te lijf ging. Over die strijd gaat hun stuk. Zij hechten eraan hier alle medewerkers van hun werkgroep die in hun artikel naamloos blijven te bedanken voor hun adviezen en inzet door de jaren heen.

Wim Hoebink, ouwe getrouwe in dit blad, schrijft over de zandwinning voor de snelweg en de gevolgen ervan in Groenekan: het bekende stinkgat.

Tenslotte.

De redactie ontving een verlate reactie van de heer A. van Rijswijk uit Zeist op het artikel van Willem Aantjes over het kerkje in Blauwkapel in het zomernummer van 2004. Van Rijswijk brengt daarin enkele nuanceringen aan op het stuk van Aantjes. Via de redactie hebben beide heren schriftelijk kennis genomen van elkaars standpunt. Voor oprecht belangstellenden naar de geschiedenis van het kerkje is hun correspondentie ter inzage.

Laatste nieuws (maar voor u misschien niet meer): begin november heeft de gemeente De Bilt het onderhoud van de geluidswal in Hollandsche Rading na jarenlang touwtrekken officieel overgedragen aan Rijkswaterstaat.

De redactie

A27 Een halve eeuw van plan tot realisatie

Als u vandaag de dag over rijksweg A27 rijdt en boos of gelaten in de file staat, bent u zich waarschijnlijk niet bewust van de vervoersperikelen in vroeger tijden. Stoffige zandwegen in de zomer, onbegaanbaar door de regen in herfst en winter. Er werd veel gelopen, voor de langere afstanden kon gebruik worden gemaakt van de postkoets. De elite had een eigen koets, de boeren bezaten vaak een paard en wagen. De landsregering bemoeide zich tot vóór de Franse tijd weinig met de aanleg van wegen. Keizer Napoleon heeft de stoot gegeven tot de aanleg van straatwegen, vooral voor militaire doeleinden. Na het vertrek van de Fransen in 1815 zette koning Willem I de aanleg van de straatwegen voort, wat uitmondde in het wegenplan van 1821. Daarin werden de grote wegen verdeeld in twee klassen. De eerste klasse stond onder het beheer van het departement van Binnenlandse Zaken en Waterstaat, de tweede klasse kwam onder de verantwoordelijkheid van de provinciën. Deze grote wegen bestonden uit een smalle verharde rijbaan soms uit klinkers, maar meestal gevormd door kinderhoofdjes, steenslag of grind met aan weerszijden een zandpad.

In onze omgeving krijgen jhr. mr. J. de Rovère van Breugel en F.C. Muijsken van koning Willem I op 15 mei 1825 een concessie om een tolgeweg, de “kunst en straatweg”, een zogenaamde macadamweg aan te leggen van Utrecht naar Maartensdijk en Den Dolder.

Deze weg komt in 1834 gereed en de tolheffing in Maartensdijk is een feit. In 1884 wordt de weg overgenomen door de gemeente. Uiteindelijk wordt de tol pas op 1 april 1953 opgeheven. In 1838 wordt de Groenekanschedijk, een puinweg, aangelegd en in 1871 legt de genie van het leger een grindweg over de Ruigenhoekschedijk. Het fort Ruigenhoek is dan net gebouwd.

Na veel geharrewar tussen de gemeenten Achttienhoven, Maartensdijk en Westbroek komt in 1892 een macadamweg over de Korssesteeg.

De komst van de spoorwegen is een grote verbetering voor de mobiliteit van de inwoners van Nederland. Je kan in één dag op en neer familie of vrienden bezoeken of op een comfortabele manier naar de stad. In 1863 wordt de spoorlijn Utrecht-Zwolle geopend, langs de dorpen Blauwkapel en Groenekan en in 1874 wordt de lijn Utrecht-Hilversum in gebruik genomen, waardoor ook de inwoners van Hollandse Rading, Nieuwe Wetering en Maartensdijk een halte/station krijgen. Een nieuw tijdperk is ingetreden.

Rijkswegenplan

Aan het einde van de negentiende eeuw komen de eerste automobielen op de weg, een vooruitgang voor het vervoer van mensen en vracht, maar tegelijkertijd een bron van grote problemen. De wegen in Nederland zijn niet toereikend voor gemotoriseerd verkeer. Als na 1918 het wegverkeer zodanig toeneemt dat maatregelen moeten worden ge-



Rijksweg in aanleg,
richting Groenekan



*Tol aan de Hogedijk
in Tuindorp.*

nomen, wordt in 1920 het Nederlandse Wegcongres gehouden. Een commissie uit dit congres maakt een plan om de weggebruikers in de kosten van de reconstructie van het wegennet te laten meebetalen. Op basis hiervan komt op 30 december 1926 de Wegbelastingswet tot stand. In het volgend jaar, 1927, wordt als uitvloeisel van deze wet, het eerste Rijkswegenplan 1928 vastgesteld, gevolgd door de eerste provinciale wegenplannen. Dit is het begin van de ontwikkeling van het gehele wegstelsel in Nederland. Al in 1932 wordt het plan herzien om vervolgens elke tien jaar te worden bijgesteld. Wie dit plan bestudeert, ziet dat de voorloper van de A27, de N22, in het wegenplan is opgenomen.

Dit plan aangeduid als 'te ontwerpen rijksweg', diende ook ter ontlasting van de straatweg Utrecht-Hilversum. Deze weg werd, zelfs voor de oorlog, als zeer druk ervaren. Knelpunten waren Fort Blauwkapel, waar de straatweg dwars doorheen ging en de smalle straatweg langs Maartensdijk; door de woonkernen van Hollandsche Rading en Hilversum. Bovendien werd er veel

geklaagd over de tollens, één op de grens bij Utrecht; op de Ezelsdijk, thans het Eykmanplein, later verplaatst naar de Hogedijk, nu de Prof. Jordanlaan, en één bij het gemeentehuis van Maartensdijk.

Het tracé van de N22 liep wel anders dan dat van de A27. Tussen het eerste plan (1928) en de uitvoering (1972) zit immers bijna een halve eeuw. In het zuiden sloot de N22 aan bij de – ook geplande – rijksweg 12 en in het noorden bij de snelweg Amsterdam-Amersfoort (rijksweg 1). De ontworpen autoweg werd in verband met defensiebelangen (waterlinie, vrij schootsveld) pal tegen de stad gebouwd, achter de verdedigingsforten. De Waterlinieweg, toen de autosnelweg, nu stadsweg, werd in 1938 tussen knooppunt Laagraven ('Engelenbocht') en de Berekuil opengesteld. Deze rotonde was voor die tijd erg modern. De N22 eindigde voorlopig bij de Ezelsdijk (de huidige Kard. de Jongweg).

In 1927 werd de toen 33-jarige ingenieur Anton A. Mussert hoofdingenieur van de Provinciale Waterstaat te Utrecht. Hij had

als voorbeeld Mussolini, die al begonnen was met de aanleg van snelwegen in Italië. In zijn provinciaal wegenplan stelt hij dat het wegenplan behoort te worden uitgevoerd in twaalf jaar. Hij vindt ook “dat de morele grondslag voor tolheffing door de invoering van de wegenbelasting is ontvallen aan die wegen, die op het Provinciale Wegenplan staan. Dit in het oog houdende komt voor Provinciale bemoeiing in de eerste plaats in aanmerking de weg no. 16 van Hilversum naar Utrecht. Deze interprovinciale verbinding is de meest belangrijke van alle wegen in de Provincie die niet op het Rijkswegenplan staat. Indien in de Provincie slechts één Provinciale weg zou mogen zijn die de 150.000 inwoners van de stad Utrecht met de bijna 100.000 inwoners van het Gooi zal moeten verbinden, zou deze weg daarvoor het eerst in aanmerking komen”.

Op vrijdag 8 november 1929 is Mussert aanwezig bij een vergadering van burgemeester en wethouders van Maartensdijk. “Mede ter vergadering komt de Heer Ir. A.A. Mussert, Hoofd-Ingenieur van den Provincialen Waterstaat, die het plan bespreekt van het maken van een nieuwe weg parallel loopende aan den bestaande weg Utrecht-Hilversum”. De hoofd-ingenieur stelt een aanzienlijk bedrag voor ter compensatie van het opheffen der tollén. Zolang de nieuwe weg niet klaar is, krijgt de gemeente een toelage uit het wegénfonds.

De volgende jaren blijft de gemeente Maartensdijk diverse voorstellen afwijzen. Haar belangrijkste voorwaarde is dat de tollén gehandhaafd blijven tot de nieuwe weg in gebruik genomen is. In de gemeenteraadsverslagen van juni en juli 1935 wordt er druk gediscussieerd. “De Heer Schagen vraagt zich af of het in deze tijd wel te verantwoorden is met het oog op de kosten, namelijk 1½ miljoen”. De viaducten en tunnels die er zullen moeten komen, geven aan het landschap een tekening die “stuitend

voor de omgeving zal zijn”. De voorzitter zegt “dat de weg moordend zal zijn voor de schoonheid van de natuur van Maartensdijk. Er zullen 4 beton-viaducten worden aangelegd die gelijken op betonforten en waartegen men steeds met droefenis zal aankijken”. Wethouder Copijn is voor de snelweg: “Een moderne verkeersweg moet men beschouwen als een spoorweg. De mensen kunnen er niet aan wonen, doch zij vestigen zich gaarne in de onmiddellijke nabijheid daarvan. Als in Voordaan, Beukenburg en Nieuwe Wetering een eerste klas bebouwing komt dan is dit van belang voor de finantiën der gemeente”.

De plannen voor de N22 lopen in de jaren '30 vast, mede door de financiële toestand van de provincie en het rijk, zoals in een brief aan de staten van de provincie eind 1934 wordt gemeld. “Mede tengevolge van het feit dat de nieuwe hoofd-ingenieur eerst kort geleden in functie is getreden, is het ons niet mogelijk reeds thans aan Uwe vergadering aan te bieden een overzicht van hetgeen in de eerstvolgende jaren zal moeten worden gedaan”. Mussert was namelijk in 1934 ontslagen, vanwege zijn leiderschap van de NSB. Wel worden in 1937 en 1938 de plannen uitgewerkt voor de N22 rondom de stad Utrecht. Zo kwam de Berekuil gereed in 1938 en kwam er het Rijkswegenplan van 1938.

In een stuk betreffende weg nr. 22 van 27 augustus 1940 wordt ten aanzien van de spoorwegkruising bij Blauwkapel gemémoreerd dat er eerst gedacht werd aan een tunnel, nu aan een viaduct “want van militaire zijde zal na 10 mei geen tegenstand meer zijn. Voor de fietsers wel een tunneltje, want dit kost belangrijk minder aan materialen (beton en ijzer), maar meer grondwerk – van groot belang voor de werkverruiming”. Ten slotte wordt er op 21 september 1944 nog een plan gelanceerd voor een fietspad vanaf de Biltstraat, de Ezelsdijk kruisend, richting Maartensdijk.

De tolweg Utrecht - Hilversum

Na de Tweede Wereldoorlog heeft de wederopbouw van het koninkrijk de hoogste prioriteit van de regering. Voor nieuwe rijkswegen is geen geld beschikbaar. Dan komt in 1953 de watersnoodramp, alle aandacht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gaat naar het getroffen gebied. Al in 1948 wordt een rijkswegenplan geschreven, maar pas in 1958 worden definitieve plannen uitgewerkt voor rijksweg 22. Toch is in die eerste jaren na de oorlog bij het rijk en de provincie veel belangstelling voor de gemeente Maartensdijk en wel voor de tollен bij de weg Utrecht-Hilversum. Op het gemeentebestuur wordt zware pressie uitgeoefend om de tollен op te heffen. Burgemeester en wethouders piekeren er niet over, de inkomsten van de tollен zijn hard nodig voor het onderhoud van de weg. Uiteindelijk komt de minister over de brug met een fors bedrag als compensatie voor de gederfde inkomsten. Op 1 april 1953 worden de tollен opgeheven.

Het rijk heeft de toezegging gedaan 10 jaar lang tot 1964 f 3000,— jaarlijks per kilometer in de onderhoudskosten van de weg te voorzien. Men gaat ervanuit dat dan rijksweg 22 gereed is en de Koningin Wilhelminaweg en de Tolakkerweg ontlast worden van het doorgaande verkeer. Niets is minder waar!

In een gesprek met Gedeputeerde Staten, de hoofdingenieur van Rijkswaterstaat en het college van Maartensdijk op 10 februari 1965 verklaart de hoofdingenieur dat de toestand van de weg onhoudbaar is. De maximale capaciteit van deze weg is 6000 auto's per dag en dat aantal is nu al meer dan 10.000. Er dreigt een chaotische toestand te ontstaan.

Het is voor ons onvoorstelbaar dat al het verkeer vanuit Utrecht eerst langs de fortgracht van Blauwkapel naar Groenekan rijdt, met invoegende auto's vanaf het kleine industrieterrein en de uitritten van de huizen langs de Koningin Wilhelminaweg, vervolgens bij het gemeentehuis rechts de drukke Dorpsweg kruist en in Hollandsche Rading goed op moet letten of er geen auto's vanuit de tuinen van de villa's langs de Tolakkerweg de weg opgaan. Denk eens aan de schoolgaande kinderen, de fietsers en de leveranciers die de weg blokkeren.

Op 21 september 1966 schrijft de provincie een brandbrief aan de minister over de noodtoestand van de weg Utrecht-Gooi, 13.000 voertuigen per etmaal, regelmatig filevorming. De weg is slechts 6 meter breed, zonder uitwijkmogelijkheid en met zijwegaansluitingen door een aantal dorpskernen. Het wegdek is bijzonder slecht.

De brief heeft resultaat. In 1967 worden noodvoorzieningen aan de weg aangelegd, betaald door het rijk en uitgevoerd onder



Foto: G. van Witzenburg

Spelende kinderen op de A27 in aanleg.

directie van de provincie. Het blijft een groot probleem voor de gemeente en de weggebruikers. Verschillende krantenartikelen uit die tijd wijzen op de gevaarlijke situaties. Het zal nog jaren duren!

Rijksweg 22

In het Rijkswegenplan van 1958 is het tracé van rijksweg 22 gewijzigd. Was in 1932 de weg nog vanaf de Berekuil in Utrecht getekend, nu ligt hij meer naar het oosten omdat de gemeente Utrecht de weg niet meer langs de bebouwde kom wil laten lopen. Het viaduct, dat in 1957 midden in een weiland te Groenekan was gebouwd, staat op de verkeerde plaats en zal in 1969 worden afgebroken. De oorspronkelijke plannen laten vier aansluitingen op de rijksweg zien, bij Blauwkapel, langs de Nieuwe Weteringseweg, de Dorpsweg en even ten noorden van de provinciale grens bij Hollandsche Rading. Het worden er uiteindelijk twee, bij Blauwkapel en bij de Nieuwe Weteringseweg.

De tekening van weg nr. 22 van het Rijkswegenplan 1958, het gedeelte Utrecht-Hilversum Zuid, wordt op 12 september 1968 door de hoofdingenieur-directeur verzonden. Het verlengde hiervan met een aansluiting naar de weg Amersfoort-Amsterdam is met een stippellijn ingetekend.

De onteigeningen

Al in 1958 worden door Rijkswaterstaat in de provincie Utrecht onteigeningsbrieven verstuurd aan eigenaren van hooi-, wei- of grasland van Groenekan, o.a. aan Dirk de Kruyff, veehouder, aan Hendrik Hogarth Copijn en aan de nazaten van de heer Grothe die Huize Voordaan bezat. Een voorbeeld: mevrouw van Stabrouck-Grothe krijgt voor 2.11.50 hectaren f 15.247,25 waarin voor de pachter f 5.710,50 als schadevergoeding is inbegrepen.

De familie Floor, Dorpsweg 16 en de familie Westeneng, Voordorpseweg 23 krijgen in 1962 bericht dat hun boerderijen en hun land worden aangekocht. Uit een taxatierapport blijkt dat weiland f 1,— en boomgaard

f 1,50 per vierkante meter waard is. Een krantenbericht van 9 februari 1967, ondertekend door burgemeester Schuller, kondigt de zitting van de commissie uit Gedeputeerde Staten aan voor de bezwaarden van de onteigening van de aanleg van de weg nr. 22. Er zijn vijf bezwaarden, waaronder de gemeente zelf. Drie inwoners, M.R. van Vulpen, W. Vossesteijn en T. Westeneng willen graag op de overblijvende grond een huisje met schuur bouwen. H.H. Copijn meldt dat zijn vader in 1940 grond heeft verkocht met de voorwaarde dat hij aan de overkant bij zijn kwekerij zou kunnen komen; aan deze voorwaarde wordt niet voldaan. En tenslotte tekent de burgemeester bezwaar aan omdat een stuk grond van de gemeente wordt verlangd dat destijds is gekocht voor de aanleg van een gemeentelijke parallelweg naar Hollandsche Rading. Deze aanleg wordt nu onmogelijk. Het antwoord van de commissie is kort en bondig. Aan het verzoek van H.H. Copijn kan niet worden voldaan op grond van verkeerstechnische bezwaren. De gemeente krijgt te horen dat de breedte van de rijksweg in overeenstemming met de normen is en voor de andere drie zal naar mogelijkheden gekeken worden.

Op 10 juli 1967 krijgt de gemeente een brief van Rijkswaterstaat, dat in verband met de aanleg van weg 22, 16 woningen voor afbraak worden aangekocht. Eén boerderij moet al op 1 september ontruimd zijn, de andere inwoners krijgen wat meer respijt: "Of de gemeente maar voor vervangende woonruimte kan zorgen".

De Voordorpsedijk wordt het zwaarst getroffen, acht woningen gaan tegen de vlakke. Voorts twee langs de Koningin Wilhelminaweg, in Maartensdijk Dorpsweg 14 en 16 en langs de Spoorlaan verdwijnen vier huizen. Een zwaar gelag voor de getroffen. De gemeente probeert zoveel mogelijk vervangende woonruimte te vinden, maar één inwoner weigert te vertrekken. Een deurwaarder wordt in de arm genomen en hij wordt veroordeeld "uiterlijk maandag 1



Foto gemaakt vanaf Blauwkapelseweg richting Groenekan. Links is nog het padvindershuisje te zien, nu staat zwembad Blauwkapel hier.

december 1969 de woning met al het zijne en de zijnen te verlaten en geheel ontruimd aan eiser op te leveren”.

Een heel ander punt is de wijziging van het meest westelijke gedeelte van de Nieuwe Weteringseweg. Daar wordt een nieuwe vrije kruising met de spoorlijn en de rijksweg Utrecht-Hilversum aangelegd. Om technische redenen is deze vrije kruising ongeveer 100 meter noordelijk van de bestaande weg geprojecteerd en zal dit gedeelte van de bestaande weg onttrokken worden aan het openbaar verkeer. Daartegen wordt in 1965 een bezwaarschrift van omwonenden ingediend. Uit dit bezwaarschrift een citaat: “groot ongerief voor bejaarden en schoolgaande kinderen die gebruik moeten maken van de autobusdienst via de Koningin Wilhelminaweg. Het is niet alleen een omweg maar zij moeten ook de metershoge nieuwe geprojecteerde weg beklimmen en weer afdalen, hetgeen met mist, gladheid en duisternis voor hen een

zeer moeilijke en levensgevaarlijke onderneming wordt”. Een antwoord op dit bezwaarschrift hebben wij niet gevonden.

In de Staatscourant van woensdag 6 september 1967 staan alle onteigeningen voor de aanleg van rijksweg nr. 22, gedeelte Utrecht-Hilversum vermeld. Het zijn er 120. Soms een klein stukje tuin, maar vaak ook het hele bezit. De meeste eigenaren wonen in de gemeente Maartensdijk. Enkele bijzondere namen staan er ook. Zo bezit de R.K. Parochie van den Heiligen Apostel Paulus te Utrecht een weiland van 64,90 are waarvan 62,10 are wordt opgekocht. Het Rooms-Katholiek Aartsbisdom moet een erf groot 3 are en 47 ca afstaan. De gemeente Maartensdijk en de Ridderlijke Duitse Orde Balije te Utrecht raken ook een deel van hun bezit kwijt. Een erf in de gemeente De Bilt heeft 13 eigenaren waarvan één persoon in de republiek Congo woont. Het moet heel wat tijd en moeite hebben gekost om dit allemaal uit te zoeken.

Zie voorplaat.

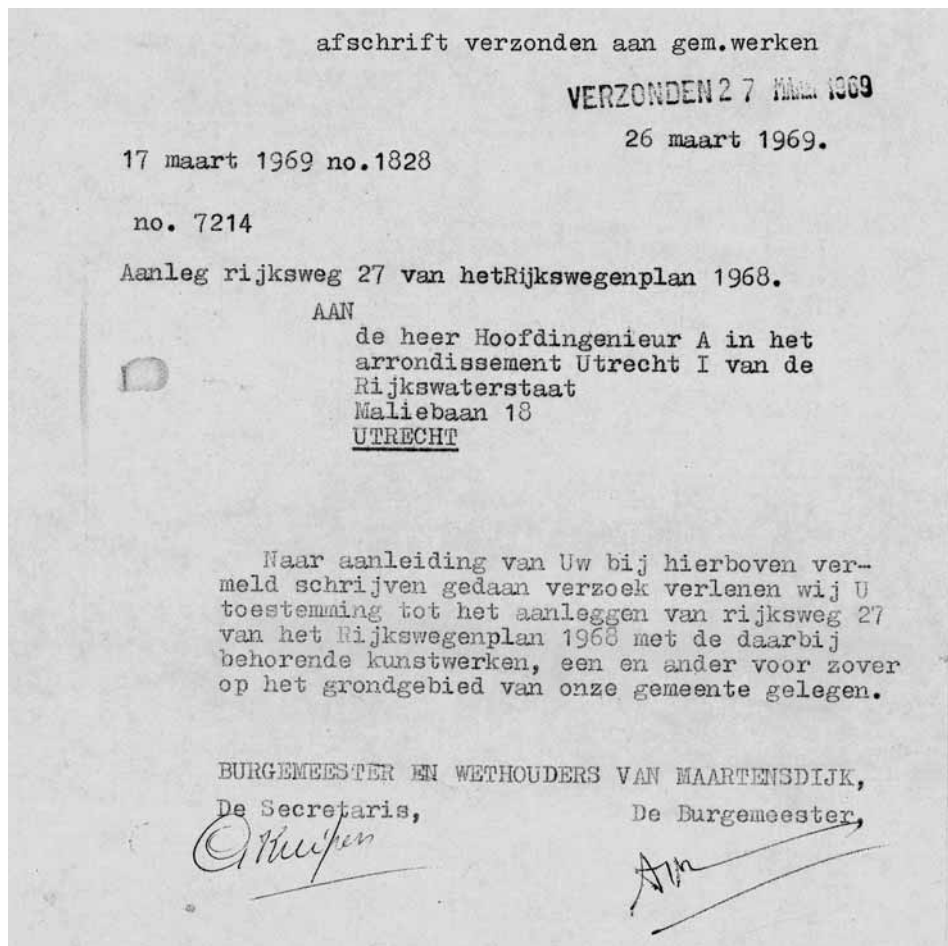
Onderhandelen, tekenen en brieven schrijven

In de zestiger jaren van de vorige eeuw wordt langdurig tussen de verschillende instanties over rijksweg 22 onderhandeld. Er zijn dan ook veel belanghebbenden. De hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Utrecht heeft de regie in handen. Hij of zijn naaste medewerkers voeren besprekingen met de Nederlandse Spoorwegen, met de provincie Utrecht en de gemeenten Utrecht en Maartensdijk. Maar ook met de besturen van de waterschappen van de Biltsche en Zeister Grift en van Maartensdijk.

Tallose tekeningen worden voor het tracé gemaakt, gewijzigd, opnieuw besproken en

weer veranderd. Tijdens de raadsvergadering van 4 april 1968 antwoordt de burgemeester, op een vraag van een raadslid over de definitieve plannen van de N 22, dat hij wel de laatste tekeningen heeft, maar dat Rijkswaterstaat altijd zegt dat het niet zeker is dat het werk zo uitgevoerd wordt. Hij voegt er aan toe dat het altijd het typische antwoord is van Rijkswaterstaat.

Onnoemelijk veel brieven worden verstuurd. Alles wordt schriftelijk vastgelegd tussen de verschillende instanties. Het kadaster is minutieus onderzocht, alle eigenaren moeten worden aangeschreven. Het is een gigantisch karwei geweest, geen wonder dat de aanleg van de weg steeds weer wordt uitgesteld. Het grootste struikelblok zijn toch de financiële



Burgemeester en wethouders geven toestemming tot het aanleggen van de A27.

middelen. De aanleg van de weg is afhankelijk van de opcenten op de motorrijtuigenbelasting, ingesteld in 1926. Uiteindelijk komt op 17 maart 1969 een brief van Rijkswaterstaat arrondissement Utrecht bij de gemeente Maartensdijk met 14 tekeningen.

De grondwerken met verhardingen van het gedeelte Utrecht-Hilversum Zuid zijn 7 januari 1969 aanbesteed en op 4 februari 1969 aan de laagste inschrijver Joh. Mourik en Co N.V. gegund. 26 Maart 1969 schrijven burgemeester en wethouders aan de heer Hoofdingenieur A dat zij hem toestemming verlenen tot het aanleggen van rijksweg 27 (was N22): de laatste brief die wij in de archieven hebben gelezen.

Terug bij af

Begin 1969 wordt begonnen aan de aanleg van het gedeelte Utrecht/Biltsestraatweg tot aan Hilversum Zuid. In het eerste kwartaal van 1971 is het deel Robert Kochplein tot de Nieuwe Wetering klaar, medio 1972 tot aan Hilversum Zuid. In 1973 is de aansluiting met Rijksweg 1 gereed. Vanaf 1932 is men met deze weg bezig geweest.

Het wegvak tussen Rijksweg 12 en Rijksweg 1 heeft ongeveer 130 miljoen gulden gekost, een duur project.

En nu in 2005 is er filevorming op de A27 en wil de minister spitsstroken aanleggen, terwijl de oude weg dichtslibt door het sluipverkeer.

*Els Both-Voskuil
Lous de Raadt*

Bronnen:

Archief Provinciale Waterstaat Utrecht
Archief van de Rijkswaterstaat Utrecht 1811-1972
Louis van den Brink, Wim Hoebink: De Korssesteeg, St. Maerten nr.15
Leo Fijen, Veertig jaar geleden afschaffing van landelijk fenomeen, Eindeloze twist om Maartensdijkse tol, St. Maerten nr 11.
Gemeente Archief Maartensdijk 1639-1925 en 1925-2001.
Wim Hoebink, Maartensdijk: twee-sporenland, St. Maerten nr. 2.
Rob Hufen H Zn, Tuindorp, Utrecht, 2001.
Bert Jansen, Rijksweg 27, gedeelte Utrecht – Hilversum, Rijkswaterstaat directie Utrecht.
Dr. L. de Jong, Het koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog, deel 1 Het Voorspel, Den Haag, 1964.
Auke van der Woud, Het lege land, Amsterdam, 1987.



Joh. Mourik en Co N.V. werd de aanleg van de weg gegund. Kunstwerk (brug) ten noorden van Hollandsche Rading richting Hilversum.

De strijd tegen de overlast van de A27

Grommend rukken de bulldozers de laatste bomen uit de grond en halveren daarmee de tuinen van de woningen aan de Spoorlaan in Hollandsche Rading en de Oranjelaan in Groenekan. Wekenlang smeulen de, in de brand gestoken, hoog opgetaste stapels bomen, nog na. Daar waar eens koeien hun trek door het weiland maakten, zullen met veel lawaai voertuigen door het landschap gaan razen. De Spoorlaan verliest zijn naamsbetekenis en de huizen van de drie kernen aan de oostzijde van de N417 verliezen hun geluidsluwe zijde. De gemeentelijke bouwgrond en de woningen zijn, zonder enige compensatie, miljoenen guldens in waarde gedaald. In 1972 wordt de weg, zonder geluidwerende voorzieningen, geopend. In het Maartensdijkse zal het nooit meer stil zijn, de lucht verontreinigd, de fauna verstoord en het wordt nooit meer donker. Dit alles heeft bewoners in beweging gezet. Een succesvol burgerinitiatief is geboren.

Een verouderd concept

Al vanaf de jaren '30 van de vorige eeuw is er gesproken over een rijksweg tussen Utrecht en Hilversum.

De A27 is aangelegd volgens de inzichten uit de jaren '60-'70. Er was toen geen enkel benul van geluidhinder, laat staan van geluidhinder-bestrijding. Vandaar ook dat de weg vanuit oude principes is aangelegd. In de jaren '60 huldigde men nog het principe dat wegen dienden te worden aangelegd op ca. 1 meter boven het maaiveld, teneinde opvriezen te voorkomen. Kort daarna is dit principe verlaten, zoals is te zien bij de A27 door Amelisweerd, waar een zogenaamde vliesconstructie werd gebruikt. Dit maakt dat de A27 in de gemeente Maartensdijk onnodig veel lawaai veroorzaakt.

Men had het kunnen weten

Voordat de weg werd aangelegd, schreef op 9 mei 1971 het Bestuur van het Departement Maartensdijk van de Maatschappij tot Nut van 't Algemeen aan het gemeentebestuur: "Wij zouden het daarom ten zeerste op prijs stellen indien U bij de bevoegde instanties zoudt willen pleiten voor zgn. "geluids-coullissen" op de viaducten en

groenbeplanting in de woonkern-gedeelten". Dit teneinde de geluidsoverlast te beteugelen. Ook bij het ontwerp-bestemmings-plan Dorpskern 1971 maakte het onderzoeks-instituut TNO, in een rapport op 20 april 1971, melding van de te verwachten overlast en werd geadviseerd een wal langs de rijksweg aan te leggen. Het gemeentebestuur heeft met bovenstaande informatie niets gedaan.

Werkgroep Milieubeheer Maartensdijk

De voorspelde overlast blijkt na aanleg van de weg voor de landelijk gelegen dorpskernen Hollandsche Rading, Maartensdijk en Groenekan van een ongekende omvang te zijn. De werkgroep Milieubeheer Maartensdijk besluit in 1974 de werkgroep "Geluidshinder Hollandsche Rading" op te richten. Het doel is ambitieus. Gestreefd zal worden naar een aanpak van alle drie de geluidsbronnen tegelijk. Namelijk de Rijksweg A27, de Tolakkerweg en de spoorweg. In een later stadium zal het vliegveld Hilversum er ook nog bij betrokken worden.

De strategie van de werkgroep Geluidshinder is er een die ook elders met succes is toegepast. Namelijk een samengaan van

een wetenschappelijke benadering met een sterke bereidheid tot het voeren van actie. Wetenschap, lobby in politiek en pers met op de achtergrond een permanente dreiging van acties vanuit de burgerij. Een benadering die de meeste macht en invloed weet te creëren.

Gestart wordt met aan alle relevante overheidsinstanties, van lokale bestuurders tot de ministeries toe, de situatie in Hollandse Rading voor te leggen. Als eerste reageert de regionale inspecteur Dewever

van Volksgezondheid en Milieuhygiëne (VOMIL). Hij blijkt een grote steun in dezen te zijn.

Het tij zit mee

Een leefbaarder milieu is in. Overmaat aan geluid wordt als een nieuw en ernstig maatschappelijk probleem gezien. Het advies van de Gezondheidsraad is duidelijk. Er moet wat gebeuren. Het politieke tij zit mee bij de strijd tegen de geluidhinder. In november 1975 dient Irene Vorrink, minister

Geluidhinder en wetgeving

Geluidhinder is subjectief. De een wordt wakker van het geritsel van een muis en de ander slaapt door naast een ronkende dieselmotor. Toch wordt bij beide personen boven een bepaald geluidsniveau ernstige gezondheidsschade aangericht. Afgezien van de psychische gevolgen staat de beleving van hinder los van de schadelijke gevolgen op het lichaam.

Het vegetatieve zenuwstelsel wordt beïnvloed, met name in de bloedsomloop waarbij vaatvernauwing, verhoogde hartfrequentie etc. optreedt. Gewenning treedt hierbij niet op! Maar al te vaak wordt geluidhinder afgedaan met: "Als je er niet op let, went het vanzelf wel."

Hoe de subjectief ervaren geluidssterkte veroorzaakt door het verkeer te meten en in objectieve waarden vast te leggen? De eenheid van geluidssterkte is de decibel (dB). Echter het geluid dat door een muis wordt veroorzaakt is van een andere orde dan die van gemotoriseerd verkeer. Om onderscheid te kunnen maken, worden de vormen van lawaai gewogen volgens hun frequentiecarakteristiek. Verkeerslawaai wordt hierbij gewogen met de A-karakteristiek. Vandaar dB(A).

Om de volksgezondheid te beschermen heeft de overheid vastgesteld dat de gevel van een huis overdag niet blootgesteld mag worden aan een geluidsniveau van meer dan 50 dB(A).

45 dB(A) geeft ca 0% gehinderden

50 dB(A) geeft ca 10% gehinderden

55 dB(A) geeft ca 20% gehinderden, waarvan 10% ernstig gehinderden

60 dB(A) geeft ca 35% gehinderden, waarvan 20% ernstig gehinderden

65 dB(A) geeft ca 45% gehinderden, waarvan 25% ernstig gehinderden

Het wetsontwerp voor de Wet Geluidhinder kent een (etmaal)grenswaarde van 50 dB(A) voor nieuwe situaties en 60 dB(A) voor bestaande situaties. Er is een ontheffingsmogelijkheid voor 55 dB(A) voor nieuwe situaties en 65 dB(A) voor bestaande situaties. Deze ontheffing (het be-ruchte artikel 103) is gebaseerd op technische ontwikkelingen aan de motorvoertuigen waardoor het verkeer 5 dB(A) stiller zou worden.

Gaat de geluidsbelasting over de 70 dB(A) heen, dan is er sprake van een saneringssituatie en dienen er zo spoedig mogelijk maatregelen te worden getroffen. Ook bij de reconstructie van een weg dient er gesaneerd te worden. De sanering dient zodanig te zijn dat aan de wettelijke normen wordt voldaan.

Om de kosten te drukken is in 1980 door Rijkswaterstaat het begrip "maatschappelijke verantwoordelijkheid" geïntroduceerd en in een 'hogere waarde procedure' gegoten. Dit houdt in dat als er, na het plaatsen van een scherm, toch nog enkele woningen overblijven die niet aan de norm voldoen dit gesanctioneerd wordt.

Een kosten-batenanalyse ligt hieraan ten grondslag.

Cartoon van Opland
uit een speciale
uitgave van het
ministerie van
VOMIL met als titel
"ontwerp-geluid-
hinderwet ingediend"
d.d. 2 oktober 1975.



van Volksgezondheid en Milieuhygiëne, bij de Tweede Kamer het wetsontwerp Geluidhinder in. Zij tilt hier zwaar aan, "want geluidhinder is een ernstige bedreiging voor de volksgezondheid. Het is al heel lang verborgen gebleven, maar nu weten we dat je er niet alleen gek, maar ook ziek van kan worden." Voor woningen die langs verkeerswegen zijn gelegen, gaat zij uit van een toelaatbare geluidhinder, op de dag, van maximaal 50 decibel op de gevel. Dan is pas sprake van een vrij goede woonsituatie. Is het lawaai groter dan moeten absorberende voorzieningen, zoals aarden wallen, worden aangebracht. Over de vraag: "Wie gaat dit betalen?" is Vorrink duidelijk. "In principe betaalt de vervuiler, hier dus de herriemaker. Maar in bepaalde gevallen kan het rijk in de kosten tegemoet komen." Via een stelsel van heffingen zal het verkeer deze dus moeten ophoesten. Geschat wordt dat het de automobilist jaarlijks een dertig gulden zal gaan kosten.



Spoorlaan H'Rading
> Minder dan 10
meter van de weg en
meer dan 70 dB(A)
gemeten!

Moiezame start

Het rijk mag doordrongen zijn van de ernst van de situatie, maar hoe zit het met de lagere overheden als de provincie en de gemeente? Het eerste informele overleg met vertegenwoordigers van de gemeente verloopt moeizaam. Het probleem van de overlast wordt nogal lacherig afgedaan met: "Voor koeien leggen wij geen geluidswallen aan" tot: "Het scheelt de omwonenden toch mooi een wekker". Kwalijker is de opmerking vanuit het college van B&W: "De plannen voor de weg bestaan al sinds 1929, dan had men er maar niet in de buurt moeten gaan wonen!"

Het blijkt dat bij het gemeentebestuur van Maartensdijk de meest elementaire kennis met betrekking tot geluidhinder ontbreekt.

In september 1975 geeft de werkgroep "Geluidhinder Hollandsche Rading R27" daarom het rapport uit 'Lawaai is vuil'. Hierin worden in het kort alle aspecten m.b.t. geluidhinder uitgelegd. Aan het eind wordt een aantal "haalbare" wensen geformuleerd waarbij snelheid geboden is. Helaas blijkt snelheid een utopie te zijn.

Het gemeentebestuur van Maartensdijk heeft geen pogingen ondernomen om de Rijksweg 27 als nieuwe situatie aan te doen merken. Daarom geldt voor de (bestaande) huizen langs de toen nog aan te leggen R27 een norm van 60 dB(A) op de gevel. Had het gemeentebestuur wel actie ondernomen, dan was er sprake geweest van een nieuwe situatie met een norm van 50 dB(A). Dit is een gemiste kans, die tot op de dag van vandaag doorwerkt.

Metten is weten

Er zal gemeten moeten worden of de vastgestelde normen overschreden worden. In oktober 1975 verricht de Consumentenbond op de Spoorlaan een eerste indicatieve meting. De resultaten zijn alarmerend. Een gemiddelde van 68 dB(A) met een uitschieter van 74 dB(A).

Het kost veel tijd en overredingskracht om het gemeentelijk apparaat ervan te overtuigen dat een 24-uurs meting uitsluitend moet geven over de heersende situatie.

In november 1976, alweer een jaar later, treedt de Geluidmeetdienst van de Provinciale Waterstaat van Utrecht aan en verricht de eerste officiële meting. Deze resultaten zijn alarmerend voor de bewoners want er blijkt nu plotseling niets aan de hand te zijn. Het geluidniveau ligt onder de 60 dB(A)!

Gemeente zet zich zelf buiten spel

Zonder ruggespraak met de leden van de werkgroep zijn de meetgegevens (er is niets mis) door de gemeente doorgestuurd naar het Ministerie van VOMIL. Actie is geboden, want met deze resultaten op tafel verdwijnt in één klap Hollandsche Rading van de lijst urgente gevallen. Doordat de werkgroep zich dieper in de materie ingegraven heeft en een theoretisch model heeft toegepast om de geluidbelastingen te berekenen en de resultaten te toetsen, kunnen de meetresultaten van Provinciale Waterstaat verworpen worden. De meting bleek klungelig uitgevoerd en het rapport verdwijnt in de prullenbak. Het leed is echter al geschied.

Een cruciaal moment

Volgens de regionale inspecteur Dewever van VOMIL is Hollandsche Rading door de "foute meetresultaten" al van de lijst afgevoerd. Hij vindt dat, naast de A27, de situatie op de Tolakkerweg ronduit slecht te noemen is. Het gemeentebestuur heeft de zaak gewoon fout aangepakt.

Er komt echter nog een herkansing. Voor 30 maart 1977 moet de werkgroep een zeer goede brief schrijven aan VOMIL waarin de slechte situatie wordt uitgelegd, maar vooral ook hoe interessant de gemeente Maartensdijk is om als studieobject in aanmerking te komen. Op 30 maart komen dan alle experts uit het land bijeen om de urgente gevallen te bestuderen en hieruit een keuze te maken. De combinatie van wegvervoer, railtransport en sportvliegerij, ge-

concentreerd op zo'n klein gebied, moet het hem doen. Is de brief goed dan zal Dewever onze pleitbezorger zijn.

De beslissende nota ofwel erop of eronder

De tijd dringt en de werkgroep zet alles op alles. De al eerder verkregen kennis wordt aangevuld door het bestuderen van de cursus "Geluidhinder van wegverkeer" van de T.H. Delft. Alles wordt in kaart gebracht. Het verleden, heden en de toekomst van de drie geluidsbronnen worden onder de loep genomen. Het geluidniveau van de R27, de spoorbaan en de Tolakkerweg worden berekend en geprognoseerd. Verkeersintensiteiten, percentage zwaar verkeer, emissienormen, invoering zomertijd, de uitbreiding van het traject tot een Noord-Zuidverbinding, en het beleid van de nationale overheid worden hierbij betrokken. Het probleem in Hollandsche Rading blijkt overweldigend te zijn. Aanbevelingen ter vermindering van de overlast worden gegeven. Het aanbrengen van geluidsschermen is de oplossing! Het resultaat is geen brief doch, een week voor de deadline, een lijvig rapport getiteld "Nota inzake de geluidhinder te Hollandsche Rading".

Resultaten nota bevestigd

Ter aanvulling van de nota wordt (weliswaar een maand later) de Geluidmeetdienst van de Provinciale Waterstaat weer ingehuurd om te meten, maar nu onder het wakend oog van de leden van de werkgroep. Door zelfwerkzaamheid van de leden worden betrouwbare invoergegevens aangeleverd. Vanuit een raam op de Spoorlaan en op het talud bij het viaduct worden enkele dagen en nachten verkeerstellingen gedaan en de vrachtwagenintensiteit berekend. Klimatologische omstandigheden worden bij het KNMI opgevraagd en snelheden proefondervindelijk gecorrigeerd voor een te opvallend opgestelde radarpost. Het resultaat mag er wezen! De meetgegevens komen overeen met de door de werkgroep

voorspelde waarden. De nota verwerft daarmee de nodige wetenschappelijke waardering in kringen van akoestici.

Het pleit gewonnen!

De nota en de nu aantoonbare te hoge geluidsbelasting geven Dewever voldoende materiaal om Maartensdijk, via de kern Hollandsche Rading, op de kaart te laten zetten. Hollandsche Rading wordt geen studieobject maar krijgt ter stimulering een subsidie om TNO nader onderzoek te laten doen. Motivatie van de Directeur-Generaal voor Milieuhygiëne: “Aangezien ik de ervaringen, die met het door U voorgestelde on-

Heidemij Nederland N.V. speelt bij het verbeteren van het akoestisch klimaat in het Maartensdijkse een grote rol. Met een vooruitziende blik heeft zij in Nederland een tweetal explosief groeiende problemen gesignaleerd en tot een winstgevend project omgebogen. Ten eerste: waar laten wij ons grof afval, nu de mogelijkheden om dit te storten rap afnemen, en hoe bestrijden wij de alsmaar toenemende geluidhinder rondom ons wegennet. Hinder door hinder neutraliseren zouden wij nu benoemen als het geraken in een win-win situatie. Een plan de campagne ligt klaar en het is slechts wachten op het zich aandienen van een geschikte locatie en partner. Maartensdijk is de “gelukkige”. Hinder genoeg langs de A27, schijnbaar voldoende ruimte voor de aanleg van wallen, korte aanvoerlijnen voor het grof vuil, bestuurlijke wil en een draagvlak van de omwonenden, en last but not least een overheidsinstantie die je introduceert, namelijk het gewest Gooi en Vechtstreek. Een en ander resulteert in een intentieovereenkomst tussen de gemeente Maartensdijk en de Heidemij. De Heidemij verplicht zich daarin een haalbaarheidsonderzoek te verrichten. Dit onderzoek wijst uit dat langs de hele weg aan weerszijden een wal aangelegd kan worden.

derzoek worden opgedaan, van belang acht voor de onderbouwing van mijn beleid ten aanzien van de sanering van wegverkeerslawaaai, ben ik bereid U etc.....”

Het TNO onderzoek

De Technische Fysische Dienst van TNO rafelt de ingewikkelde situatie in Hollandsche Rading uit elkaar. In september 1978 verschijnen de bevindingen in het rapport “Onderzoek naar geluidhinder door wegen railverkeer te Hollandsche Rading”. Hierin wordt vastgesteld hoe groot de geluidsbelasting is door het wegverkeer op Rijksweg 27, de Tolakkerweg en het railverkeer op het traject Utrecht-Hilversum in de naaste omgeving van de bebouwing. De geluidsbelasting wordt getoetst aan de gestelde grenswaarden uit het ontwerp van de “Wet geluidhinder”. In grote lijnen worden voorstellen ter verbetering van de situatie aangegeven. Een concrete uitwerking is niet mogelijk gezien het grote aantal mogelijkheden en randvoorwaarden. Eigendomsrechten, eisen van Rijkswaterstaat, Provinciale Waterstaat en de N.V. Nederlandse Spoorwegen spelen een zeer belangrijke rol. Er zal dus nog stevig overleg moeten worden om tot een definitieve uitwerking van de te nemen maatregelen te komen.

Projectgroep Geluidhinder Maartensdijk

Vanaf 1974 vindt er door het gemeentebestuur overleg plaats over geluidhinderbestrijding. Aan dit overleg nemen diverse groepen van soms wisselende samenstelling deel. Dit vraagt om een meer gestructureerde aanpak.

In december 1978 besluit B&W van Maartensdijk de Projectgroep Maartensdijk in het leven te roepen. Het besluit tot instelling vermeldt: “Deze groep krijgt tot taak het gemeentebestuur van Maartensdijk te adviseren omtrent het aanbod van de Heidemij B.V. om langs de A27, op die plaatsen waar dit kan en uit oogpunt van geluid-

hinderbestrijding gewenst is, een wal van grofvuil aan te leggen en/of andere geluidwerende voorzieningen te treffen. Tevens zal deze Projectgroep andere bestuurlijke beslissingen terzake van de geluidhinder in de gemeente Maartensdijk moeten voorbereiden.”

Vertegenwoordigers van de gemeente, van Rijkswaterstaat, de Provinciale Waterstaat, de Heidemaatschappij, het Gewest Gooi en Vechtstreek, de inspectie van het Ministerie van Volksgezondheid en Milieuhygiëne en

’Voorbeeld inbreng van de leden van de werkgroep Hollandsche Rading’

Het ministerie van VOMIL wil alle geluidsgevoelige objecten in Nederland in kaart brengen. Iedere gemeente krijgt daartoe de opdracht om dit door het raadgevend ingenieursbureau DHV, volgens een bepaald protocol, te laten uitvoeren. Het doel is om met deze gegevens het beleid te ondersteunen met betrekking tot uitvoeringen van de sanering wegverkeerslawaaai.

DHV krijgt in 1979 de opdracht en eind 1981 zijn de resultaten bekend. Er valt minder te saneren dan verwacht! De reden is dat de gemeente onvoldoende en verouderde gegevens verstrekt heeft aan DHV. Bovendien heeft DHV zelf niet op locatie een eindcontrole uitgevoerd.

Nu blijkt dat de twee leden van de werkgroep van Hollandsche Rading (als lokale experts) niet voor niets aan de projectgroep zijn toegevoegd.

Zij constateren dat de computeruitdraaiën hiaten vertonen. De aantallen en soorten woningen en gebouwen kloppen niet. De classificatie stedelijk en buitenstedelijk evenmin. Ingevoerde verkeersparameters blijken verouderd, etc., etc.

De hele gemeente wordt vervolgens door hen op locatie gecontroleerd. Aan de hand van de kaarten van het kadaster worden honderden niet op de DHV-lijst voorkomende woningen opgespoord.

Op verzoek van de gemeente worden ‘en passant’ alle woningen, die voor gevelisolatie in aanmerking komen opgemeten. Er wordt een kostenberekening voor gemaakt.

de Technisch Fysische Dienst van TNO krijgen zitting in deze Projectgroep. De twee leden van de werkgroep Geluidhinder Hollandsche Rading wordt verzocht als adviseurs (lees onbezoldigd ambtenaar) toe te treden. Onder druk van de werkgroep wordt medio 1980 een ambtenaar aangetrokken speciaal t.b.v. geluidhinderprojecten.

In juli 1985 wordt de Projectgroep ontbonden daar “een aantal taken door andere organen is overgenomen en het onderwerp geluidhinder tot het normale takenpakket van gemeenten is gaan behoren.”

De Projectgroep heeft model gestaan voor de rest van het land. In de standaardregeling voor de uitvoering van geluidwerende voorzieningen langs rijkswegen is de instelling van een projectgroep vastgelegd.

In de bestaansperiode van de Projectgroep is veel overleg geweest. Dit was nodig. Het probleem van geluidhinder is en was veelomvattend. De betrokken overheidsinstanties moesten aan de hand van praktijksituaties beleid zien te maken. Afbakening van elkaars terrein moest gevonden worden. Alles was nieuw. Zelfs het communiceren met mondige burgers was een nieuw fenomeen en moest ook nog geleerd worden.

Aan het einde van de rit mocht het resultaat er wezen. Alles was doorgerekend. Alle geluidsgevoelige objecten waren in kaart gebracht. Voorzieningen waren bedacht en op papier gezet.

Het gemeentebestuur van Maartensdijk had thans met de Projectgroep de deskun-



Afbeelding uit de 'Geluidskrant' van oktober 1979. Een uitgave van het gemeentebestuur Maartensdijk in samenwerking met de Werkgroep Geluidhinder Hollandsche Rading.



digheid in huis om het probleem van de geluidhinder te tackelen. Aan vastberadenheid ontbrak het niet. Echter gebrek aan geld bleek een bottleneck.

Grofvuilwallen De oplossing!

Er is dus geen geld. Het Gewest Gooi en Vechtstreek biedt de oplossing aan. Het gewest zit met een gigantisch aanbod van grof vuil, voornamelijk bouwpuin en sloopmaterialen. Door het sluiten van het stortgat in Groenekan - dat was ontstaan door het weghalen van zand dat nodig was voor de nieuwe rijksweg - en verworpen is tot een stinkgat, kon men het daar niet langer meer kwijt. Het puin wordt om niet aangeboden als eersteklas materiaal voor het maken van wallen en het levert nog stortgeld op ook! Verwacht wordt dat dit 50-duizend kuub per jaar zal zijn. Als proef zal de Heidemij in de kern Maartensdijk, ten zuiden van de Dorpsweg, een wal van grof vuil aanleggen.

Pakt dit goed uit, dan is het Gewest voor ca 12 jaar van zijn probleem af en de gemeente Maartensdijk stortgelden en 5500 meter geluidwal rijker. Wil deze twaalf jaar gehaald worden, hetgeen voor de omwonenden al een rijkelijk lange periode van gestorte rotzooi is, dan komt er uit de provincie Utrecht nog eens honderdduizend kuub per jaar bij. De NS komt zelfs later nog in beeld met duizenden betonnen bielzen per jaar.

Dit plan is uiteindelijk, om milieutechnische redenen, niet doorgegaan. Het Ministerie van Volksgezondheid en Milieuhy-

giëne wilde, daar waar het echt nodig zou zijn wel meewerken, doch eiste de garantie van "schoon" puin. Dit blijkt in deze branche een utopie (affaire Lekkerkerk!). De leden van de werkgroep, tevens milieufanaten, worden af en toe nog met het klamme zweet in de handen wakker bij het idee dat men aan een 'bijna' catastrofe heeft meegewerkt door vuil in een waterwingebied te storten.

De weg versperren!

De tijd schrijdt voort. Voor de direct omwonenden lijkt de "vuilstortoplossing" zo simpel. Materiaal voor een geluidswal is voorhanden. Het blijkt zelfs nog stortgeld op te leveren, hetgeen voor andere geluidwerende voorzieningen gebruikt kan worden. De Heidemij heeft een plan gemaakt en heeft als pilot Maartensdijk Zuid op het oog. Wat weerhoudt toch de projectgroep Geluidhinder Maartensdijk om het startsein te geven? Waarom moet er oeverloos overlegd worden?

Wat men echter niet weet, is dat Rijkswaterstaat het overleg doorlopend frustreert en de voortgang traineert door met nieuwe gegevens en aanvullende eisen te komen. Met name de vrije strook die men in acht moet nemen tussen de verharde weg en een geluidwerende voorziening speelt een grote rol. Naast een reservering van ca 3,5 meter voor de toekomstige derde baan wordt nu ook nog een obstakelvrije zone geëist van 10 meter. Hierdoor wordt het onmogelijk, gezien de benodigde breedte van de voet, een wal in Hollandsche Rading Oost en Groenekan Oost te realiseren. Hoewel de vertegenwoordigers van RW eerder mogelijkheden zagen met minder ruimte uit de voeten te kunnen, worden ze overruled door de hoofd-ingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in Utrecht. In een briefwisseling over de door hem verlangde obstakelvrije zone (28 maart 1979) wordt tevens begrip gevraagd voor de integratie van verkeersvoorzieningen en het landschap.

Voorkomen moet worden dat de belevingswaarde van de weg voor de automobilist ernstig geweld wordt aangedaan. Ofwel een landelijk gebied als bij Maartensdijk moet je niet ontsieren met een direct langs de weg geplaatste geluidwerende voorziening. Wat een gotspe! Eerst een landelijk gebied verpesten met een snelweg en dan geen oog hebben voor de belevingswaarde van het verkeerslawaaï voor de bewoners en neuzelen over obstakelvrije zones.

In het overleg van de projectgroep in april 1979 barst de bom. Aan de eis van Rijkswaterstaat blijkt niet te tornen. Het harmoniemodel wordt verlaten. De vertegenwoordigers van de geluidhindergroep Hollandsche Rading nemen, binnen de projectgroep, een uitzonderingspositie in en schrijven diezelfde dag nog een brandbrief naar de leden van de gemeenteraad en de Commissie Algemene Zaken/Ruimtelijke Ordening Maartensdijk. Tegelijkertijd wordt aan het Tweede Kamerlid Konings verzocht over deze zaak aan minister Tuijnman (Verkeer en Waterstaat) vragen te stellen.

Bewoners komen in actie!



PEST LAWAAI A27

Het broeide al onderhuids en het ongenoege zoekt een uitweg. In een druk bezochte commissievergadering AZ/RO wordt door een vertegenwoordiger van het Comité A27 gewaarschuwd voor subversieve acties.

De bewoners van Hollandsche Rading reageren furieus op de nieuw opgeworpen hindernissen door Rijkswaterstaat. Men wist maar al te goed dat elders in den lande dergelijke eisen niet door RW waren gesteld. Dicht in de buurt waren er voorbeelden te over zoals bij Lunetten, Laren, Ouderkerk a/d Amstel etc. Er gaan zelfs stemmen op om nu eens echt een daad te stellen en de weg te versperren met brandende autowrakken of ander ongerief. Een eerste waarschuwing wordt uitgedeeld door het viaduct in Hollandsche Rading te bekladden met opruiende kreten.

Het is ongelooflijk om te zien hoe zo'n mild protest de bereidheid van overheidsinstanties om snel tot een oplossing te komen doet toenemen. Het proces komt in een stroomversnelling.

Alle interventies en acties leiden er toe dat Minister Tuijnman in zijn antwoord erkent dat de gemeente Maartensdijk een probleemgebied is en dat er snel naar een oplossing gezocht zal worden.

De geluidswand in Hollandsche Rading Oost

Aan de hand van het aantal woningen met ernstige geluidhinder kwam Hollandsche Rading Oost als meest urgente lokatie naar voren. Daarom is daar als eerste een geluidwerende voorziening gerealiseerd.

In september 1980 komt het verlossende woord. Officieel wordt een subsidie verstrekt van 2,25 miljoen gulden. De beslissing van de minister van VROM wordt als volgt gemotiveerd: *'een erkenning voor de wijze waarop gemeente en andere betrokkenen, samen met een deel van de bevolking die participeert op basis van deskun-*

digheid, werken aan de oplossing van de geluidhinderproblemen'.

In 1981 is het zo ver. Burgemeester Panis legt op 4 juni 1981 met veel ceremonieel de eerste steen. Met het totstandkomen van deze geluidwerende voorziening wordt deze geschiedenis geschreven. Zeven jaar overleg is nodig geweest om alle partijen op één lijn te krijgen. Kwesties over obstakelvrije zones, interpretaties van meetgegevens, de belevingswereld van automobilisten, gezondheidsaspecten van omwonenden, inspraak, communicatie, milieu- en natuurbehoud, competenties van overheidsinstaties en wie er wat moet betalen zijn in die tijd tot uit den treuren besproken.

De uiteindelijke keuze valt op een combinatie van een 700 meter lange "groene" wand en een 400 meter lang scherm. De maximale hoogte bedraagt ca 6 meter. Beide voorzieningen zijn geluidsabsorberend om de woningen aan de overzijde van de weg niet extra te belasten.

De 'groene' wand van Ebensee bestaat uit een betonnen constructie. Deze wordt met behulp van losse elementen trapsgewijze opgebouwd. Hierdoor is het mogelijk om met een basisbreedte van 1.80 m een hoogte van 9 meter te bereiken. De ontstane

ruimten in de 'open' trap worden opgevuld met aarde waardoor een begroenbare wand verkregen wordt. Om de aarde vochtig te houden is op twee hoogtes een bevoeiingsysteem ingebouwd.

Het scherm is van het type stalen doos. Dit systeem bestaat uit twee geperforeerde stalen wanden opgevuld met rubber snippers.

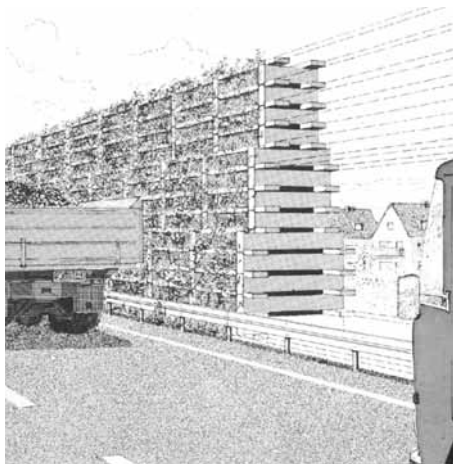
Ervaringen met de wand

Achteraf blijkt de Ebenseerwand onderhoudsgevoeliger te zijn dan aanvankelijk werd gedacht. Het bevoeiingssysteem gaf snel de geest waardoor de grond uitdroogde, verwoei en op meerdere plaatsen lege elementen ontstonden. Deze lekken veroorzaakten, doordat het geluid erdoor geperst wordt, het zogenaamde "trompeteffect" ofwel extra herrie. Ook de meerkosten van fl 150.000 om een zwaardere fundering aan te brengen om de maximale hoogte van 9 meter te kunnen realiseren, is niet gehonoreerd. Dit schrijnt des te meer omdat een meting achteraf uitwees dat de nagestreefde reductie tot 60 dB(A) niet gehaald werd. Dit houdt in dat bij een reconstructie van de weg de hele wand vervangen zal moeten worden.

Doch al met al, een fraai resultaat en een beloning voor een onverdroten inspanning. Tevens heeft dit scherm een enorme invloed op de realisatie van de andere geluidwerende voorzieningen in de verschillende kernen van Maartensdijk

Wet van de remmende voorsprong

De gemeente Maartensdijk was één van de eerste gemeenten die zich bezig hield met de geluidhinderbestrijding. Zeker waar het de zogenoemde 'bestaande situaties' betreft. In de begintijd moest eigenlijk alles "nog worden uitgevonden". Toen in 1981 de wand in Hollandsche Rading er eenmaal was, was bijvoorbeeld nog niets geregeld over het beheer en onderhoud van gerealiseerde geluidswallen. Alle energie werd gericht op de komst van de geluid-



De Ebenseer wand uit een folder van Maas en Waal bv.

werende voorzieningen, wat daarna kwam, was van later zorg. In die begintijd was er dus niets geregeld en draaide de gemeente ervoor op. Vanaf 1986 komen beheer en onderhoud van geluidwerende voorzieningen langs rijkswegen automatisch bij Rijkswaterstaat. Voor voorzieningen van voor 1986 is niets geregeld. De vele verwoede pogingen vanaf dat moment van zowel de gemeente Maartensdijk, als recent van de gemeente De Bilt om de wand aan Rijkswaterstaat over te dragen hebben niets uitgehaald. Maartensdijk werd gestraft voor het realiseren in een zo vroegtijdig stadium van een geluidwerende voorziening: de wet van remmende voor-sprong deed zich gelden!

Het scherm(pje) in Maartensdijk.

Het geluidsscherm in Maartensdijk wijkt af van de andere schermen in het Maartensdijkse. Niet alleen qua uiterlijk, het is lager, maar ook qua financiering. Het is het enige geluidsscherm waar de gemeente Maartensdijk zelf voor de kosten zal moeten opdraaien. Dit komt omdat het de gemeente Maartensdijk is, die het geluidhinderprobleem zelf veroorzaakt. Bij een 4-baansweg moet nu eenmaal, als er geen geluidwerende voorziening langs de snelweg aanwezig is, een zone in acht worden genomen van 400 meter. Maartensdijk is gaan uitbreiden en heeft het bouwplan Dorpskern West fase B in de 'verboden zone' gerealiseerd. De "Werkgroep Milieubeheer Maartensdijk" heeft dan ook bezwaar gemaakt tegen dit bouwplan. Door dit bezwaar komen zowel de provincie als de inspecteur voor de Volksgezondheid in actie. Doordat al eerder fase A was gebouwd, waarvoor geen geluidwerende voorziening was getroffen, wordt er een soort van mengnorm voor zowel fase A als B vastgesteld: 55-60 dB(A). De provincie geeft toestemming om de woningen te bouwen, met als eis dat er een scherm komt van 800 – 900 meter vanaf het viaduct in zuidelijke richting.

Het Groenhorstcollege

De geluidzone van 400 meter vanaf de rijksweg brengt met zich mee dat de grond financieel waardeloos is geworden. Om toch deze zone te benutten en nog wat geld hieraan te verdienen doet de gemeente twee dingen. Men gaat er een agrarische school bouwen en brengt de sportvelden, die midden in het dorp liggen over naar dit gebied. De oude sportvelden kunnen vervolgens voor woningbouw worden benut.

Voor een extra geluidsgevoelig object als een school geldt echter de zwaarste eis van niet meer dan 50 dB(A) op de gevel. Dit vereist een forse geluidwerende voorziening. Dit scherm kan dan deels ook nog dienen als afscherming van de huizen van Dorpskern West fase A en B.

De projectgroep staat voor een schier onmogelijke taak. Met de grondopbrengst moet een geluidwering worden gerealiseerd die aan een scala van eisen dient te voldoen. Jarenlange discussie met de gemeenteraad maakt duidelijk: men moet het met de verkregen gelden doen en meer geld wordt er niet beschikbaar gesteld. In de projectgroep wordt gewikt en gewogen.

Het is duidelijk: een scherm met de benodigde lengte 800 – 900 meter en overal voldoende hoog behoort tot de onmogelijkheden Uiteindelijk rolt er een minimale voorziening met de classificatie 'op het randje' uit. Het wordt een geluidsabsorberend metaal scherm met een lengte van 624 meter en een hoogte tussen de 1 en de 5 meter: 462 meter laag scherm voor de wijk en een 162 meter hoog scherm voor de school. De fundering laat niet toe om het scherm in de toekomst te verhogen. Realisatie vindt in 1982 plaats.

In 1983 wordt er door TNO een geluidsmeting verricht om te zien hoe effectief het scherm is. Het geluidniveau bij de school blijkt al zo'n 2 – 3 dB(A) hoger te zijn dan

de bedoeling was. Bij de huizen wordt het maximaal toelaatbare gemeten. Niettemin heeft de Inspectie Volksgezondheid, de provincie en de gemeenteraad dit alles geslikt. Hierbij realiseerde men zich niet dat door de aanleg van de sportvelden mogelijk de normen nog verder overschreden zouden worden. Sportvelden zijn half verhard en geven een reflectie van het geluid. Weiland daarentegen absorberen het geluid.

Om een Maartensdijkse ambtenaar te citeren: "Het wordt stiller in Nederland naarmate het geld opdraakt."

Vaak wordt daarom in plaats van te spreken over het geluidsscherm van Maartensdijk, gesproken over het 'schaamschot' van Maartensdijk.

Het scherm in Groenekan Oost

Qua overlast door geluidhinder is Groenekan Oost vergelijkbaar met Hollandsche Rading Oost.

In 1983 pakt de projectgroep Geluidhinder Maartensdijk het probleem Groenekan aan. Model staat de aanpak bij Hollandsche Rading. Akoestisch onderzoek wordt verricht en er komt zelfs nog een apart rapport over een verantwoorde landschappelijke inpassing van de akoestische voorziening.

Uit de berekeningen blijkt dat bij de woningen aan de Oranjelaan gelegen, direct naast de rijksweg, de saneringsgrens van 70 dB(A) overschreden wordt. Dat betekent dat het Ministerie van Volksgezondheid Ruimtelijke Ordening en Milieuhygiëne (VROM) de geluidwerende voorziening zal moeten betalen.

Het duurt ongeveer 5 jaar voordat het scherm er staat. Een scherm dat is bedoeld om het gebied Oranjelaan, Copijnlaan en Groenekanseweg van geluidsoverlast te vrijwaren. Er is gewoon te weinig geld om een optimale voorziening aan te brengen. Het mag niet meer kosten dan fl. 400,— per m². Stevig onderhandelen en bereid zijn om compromissen te sluiten is het parool.

Uiteindelijk staat er in 1989 een 700 meter lang metalen scherm. Helaas reflecterend en veel te licht gefundeerd en daardoor niet op te hogen. De hoogte varieert van 3 tot 5 meter boven het wegdek. Aan de zijde van de Rijksweg is het scherm opgetuigd met twee rekjes en er zijn planten tegenaan gezet om het begroenbaar te maken. Doordat Rijkswaterstaat een toegang wil hebben om achter het scherm te komen is er een opening gelaten tussen het viaduct aan de zuidzijde van Groenekan en het scherm. Door dit grote lek is in belangrijke mate de effectiviteit van het scherm aangetast. Het scherm biedt dus geen bescherming tegen het geluid dat van de flyover (afslag A27 richting Overvecht) Groenekan inwaait.

Het scherm in Groenekan Zuid-West

Dit scherm kent een wel heel bijzondere geschiedenis.

In 1994 vat Rijkswaterstaat het plan op, om voor de afslag De Bilt van de A27, twee open afritten te maken. Tot dan toe is er slechts sprake van één op- en afrit bij De Bilt. Om een afrit vanaf de richting Hilversum afslag Veemarkt mogelijk te maken, moet er een uitvoegstrook worden gemaakt. Deze uitvoegstrook zou moeten komen op Maartensdijks grondgebied en ongeveer beginnen bij het viaduct over de Groenekanseweg.

Deze verandering aan de A27 maakt dat er sprake is van een reconstructie volgens de Wet Geluidhinder. Er dient te worden gesaneerd. Aan weerszijden van de weg moet voldaan worden aan de wettelijke normen.

In een groot deel van Groenekan worden de wettelijk toegestane geluidsnormen overschreden. Rijkswaterstaat wil haar plicht om aan de wet te voldoen oplossen door aan de westkant van de A27 een scherm te plaatsen (er heerst daar een geluidniveau van meer dan 70 dB(A)) en aan de oostkant

(reeds afgeschermd) de zogenoemde 'hogere waarden procedure' op te starten.

Rijkswaterstaat past bij deze reconstructie oneigenlijk de 'verhoogde waarden procedure' toe. Het bestaande scherm aan de Oostzijde wil men dus niet aanpassen. Dit wordt gebillijkt met een geluidsrapport waarin wordt gesteld dat er in Groenekan Oost slechts een zestal woningen een te hoge geluidbelasting heeft. Het zal daarom, volgens Rijkswaterstaat, maatschappelijk onverantwoord zijn om voor veel kosten een hoger of nieuw scherm te gaan bouwen voor alleen die zes woningen. Met name door het alert reageren van de Bewonersvereniging Copijnlaan e.o., die een contra-expertise laat uitvoeren, wordt duidelijk dat niet bij zes, maar bij ruim 10 maal zo veel huizen de wettelijke normen overschreden worden. Het gemeentebestuur neemt dit gegeven over met als gevolg dat er een impasse ontstaat. Rijkswaterstaat plaatst namelijk het gemeentebestuur voor het blok. Het gemeentebestuur moet akkoord gaan met de 'hogere waarden procedure van Rijkswater-

staat' waarbij aan slechts 6 woningen een hogere waarde wordt toegekend. Indien het gemeentebestuur hiermee niet akkoord gaat, kan de gemeente definitief fluiten naar een scherm aan de westkant. Een duivels dilemma voor het gemeentebestuur...

Een creatieve ingeving van, de veel te vroeg overleden, geluidsambtenaar Jan Scheide-mans brengt de oplossing. In z'n eentje maakt hij de gang naar Woerden naar het bureau Geluidssanering van het Ministerie van VROM. De etmaalwaarden van het geluid aan de westzijde overschrijden de 70 dB(A). Er bevinden zich aldaar zowel een school als enkele woonhuizen. Het ministerie van VROM is dan ook bereid het scherm aan de westkant voor haar rekening te nemen. Dus het ministerie van VROM, in plaats van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, gaat betalen. Vervolgens laat het gemeentebestuur Rijkswaterstaat definitief weten niet te willen meewerken aan hun 'hogere waarden procedure'. Het gevolg is dat Rijkswaterstaat de uitvoegstrook enkele honderden meters heeft



*Hollandsche Rading.
Cumulatie geluid.
Duidelijk zijn de drie
bronnen: de rijksweg,
het spoor en de
provinciale weg te
onderscheiden.*

opgeschoven, tot op Utrechts grondgebied. In de gemeente Maartensdijk was er toen niet langer sprake van een reconstructie van de A27. Het saneringsscherp van VROM aan de zuidwest kant is in 1998 voltooid. Het is een betonnen scherm geworden dat schuin is geplaatst om de reflectie naar de oostkant te gaan.

Het is niet meer dan gerechtvaardigd dat dit scherm vernoemd wordt naar Jan Scheidemans.

Het voortdurende gevecht voor de woningen aan de westzijde van de A27

Hollandsche Rading Oost en Groenekan Oost blijken “probleemloos” als saneringssituatie aangemerkt te worden. De situatie is duidelijk: de hinder is alleen aan de A27 te wijten en de saneringssgrens van 70 dB(A) wordt overschreden. Dat de realisatie van geluidwerende voorzieningen zo lang op zich heeft laten wachten, is eerder een kwestie van onbekendheid met de materie, het gehacketak over obstakelvrije zones en het zoeken naar de benodigde gelden.

De westzijde van de A27 is één groot probleemgebied. Vanaf het begin tot op de dag van vandaag vindt er een onafgebroken strijd plaats om ook daar geluidwerende voorzieningen te krijgen om het geluid te beperken. De woningen gelegen tussen de provinciale weg N417 (de Tolakkerweg) en de spoorlijn met daarachter de A27, hebben te maken met drie bronnen van geluidhinder.

Dat de bewoners daar aan alle kanten van hun huis worden belaagd, heeft de wet geluidhinder geen boodschap aan. Met cumulatie van geluid (veroorzaakt door het samenvallen van meerdere geluidsbronnen) moet volgens artikel 157 wel rekening worden gehouden maar hoe dat moet worden gedaan is niet duidelijk.

Vanaf het prille begin wordt door de leden van de werkgroep Geluidhinder Hollandsche Rading de Tolakkerweg als pro-

bleemgebied naar voren geschoven. Bij het “rondje” liggen een aantal huizen het dichtst bij de A27 en er is een gereede kans dat daar ooit de saneringssgrens van 70 dB(A) overschreden zal worden.

Het eerste succes wordt geboekt door de in de rekenmodellen toegepaste correctie (2 dB(A) tengevolge van reflectie van het scherm aan de oostzijde) te mogen elimineren. Er is daar niet voor niets aan de oostzijde voor een geluidabsorberende voorziening gekozen! Om de steeds terugkerende kwestie van al dan geen reflectie de wereld uit te helpen, wordt in 1983 door TPD/TNO een meetonderzoek uitgevoerd naar de geluidreflecties van de aan de oostzijde van de A27 aangebrachte geluidafschermende constructies. Hierbij wordt aangetoond dat de reflectie een te verwaarlozen factor is.

Om de slechte geluidssituatie van de Tolakkerweg-bewoners onder de aandacht te brengen, worden in 1978 besprekingen met de provincie geopend om het geluid van de N417 in te dammen. Advies van Veilig Verkeer Nederland en het bureau DHV wordt ingewonnen.

Het resultaat is dat de weg zodanig gereconstrueerd wordt dat snelheden afgeremd worden.

Het fenomeen van de drie geluidsbronnen in Hollandsche Rading West (cumulatie van geluid) moet nader worden uitgezocht. De Wetenschapswinkel Natuurkunde van de Universiteit Utrecht start daartoe een onderzoek naar het akoestisch klimaat. Hierbij wordt gebruik gemaakt van een door TNO ontwikkelde cumulatiemethode. Deze methode levert voor een locatie een zogenoemde Milieu Kwaliteits Maat (MKM) op, die als aanvulling op de normering van de wet geluidhinder kan worden gezien.

In 1995 verschijnt een tweetal lijvige rapporten waarin de resultaten worden vermeld. Geconcludeerd wordt dat er in Hol-

landsche Rading West sprake is van een slecht akoestisch klimaat. De nieuwe rekenwijze voor cumulatie houdt in dat de sanderingsgrens zeer dicht genaderd is en in de toekomst zeker zal worden overschreden. Als meest effectieve maatregel om hier een eind aan te maken wordt het plaatsen van geluidsschermen langs de A27 aanbevolen.

Verlichting, een nieuwe vorm van overlast

Medio juni 1997 wordt de A27 van gigantische lichtmasten voorzien en wordt het in Maartensdijk nooit meer donker. Een gemak voor de automobilisten en een vergroting van de veiligheid voor de wegwerkers. Omwonenden protesteren. De vergroting van de veiligheid voor de weggebruikers vindt een willig oor. Maar waarom zulke hoge masten? Deze zijn zo hoog dat het fel oranje licht, over de schermen heen, de slaapkamers van de bij de weg gelegen woningen verlichten. Naast het niet meer kunnen slapen met open ramen, moeten nu ook dikke gordijnen worden aangeschaft om een redelijk slaapklimaat te garanderen. De verlichting brandt elke nacht. En waarom er geen selectiever gebruik van gemaakt? Als de maan de weg helder verlicht, zijn de halverwege de masten aangebrachte witte geleidelichtjes toch meer dan voldoende om de loop van de weg aan te geven?

Navraag leert dat Rijkswaterstaat de gemeente niet heeft geïnformeerd over deze aangebrachte verlichting. De betrokken ambtenaar reageert met 'er is toch niets tegen te doen, want Rijkswaterstaat doet toch waar hij zin in heeft'. Na de nodige druk op de verantwoordelijke wethouder heeft deze een onderhoud met Rijkswaterstaat. Het gesprek levert niets op.

Natuurbeschermingsorganisaties vinden uiteindelijk meer gehoor. Biologen van natuurorganisaties luiden de noodklok en wijzen op de negatieve effecten van te veel kunstlicht op 's lands wegen op de flora en fauna. Het resultaat is dat het Instituut voor Bos- en Na-

tuuronderzoek hiernaar een studie verricht. Geconstateerd wordt dat het licht in de periode 1998 tot 2000 vaak om half twaalf al uit is. Vanaf 2000 brandt het weer volop. Verdere acties zullen gevoerd moeten worden om de lichtvervuiling terug te dringen.

Tevreden met de behaalde resultaten?

Voldoen de geluidwerende voorzieningen in het Maartensdijkse (nog)?

Het antwoord is: alleen door te meten kan je weten. Ofwel wat twintig jaar geleden gebeurd is, moet nu worden herhaald.

Men moet zich realiseren dat er sedert het aanbrenge van de geluidwerende voorzieningen het nodige veranderd is. Dit betreft:

- het aantal voertuigen is aanzienlijk toegenomen waarvan een substantieel deel zwaar verkeer;
- het motorvermogen en de breedte van de banden bij personenwagens is sterk toegenomen;
- de maximum snelheid is op gegeven moment verhoogd van 100 naar 120 km/uur;
- er is stiller asfalt aangebracht

Epiloog

Zo'n dertig jaar geleden was de overheid zich bewust van het feit dat geluidhinder een ernstige bedreiging voor de volksgezondheid is. Zij voelde zich dusdanig verantwoordelijk dat dit probleem, binnen een tiental jaren, tot aanvaardbare proporties teruggedrongen moest worden. Hoe is het nu? In het Maartensdijkse kan men zeggen dat aan de oostzijde van de A27 het geluid alleen maar toegenomen is, doch dat het dankzij de afschermingen te harden is. Aan de westzijde is na 1994, door de rijksoverheid geen enkele poging meer ondernomen om het leefklimaat op enigerlei wijze te verbeteren.

Waarom werd door de rijksoverheid, en wel door Minister Vorrink, de in gang gezette 'tienjarige oorlog' tegen geluidsover-

De rol van actiecomités/werkgroepen met betrekking tot geluid in het Maartensdijkse. Veel groepen hebben zich in de loop van de tijd beziggehouden met het geluidhinderprobleem.

Maatschappij tot Nut van 't Algemeen. Voorzover we hebben kunnen nagaan is dit de eerste groep die het geluidhinderprobleem onder de aandacht van het gemeentebestuur heeft gebracht. Deze maatschappij had zich ten doel gesteld om maatschappelijke en sociale knelpunten in de Maartensdijkse gemeenschap aan te kaarten en een bijdrage te leveren om deze op te lossen.

Werkgroep Milieubeheer Maartensdijk. Een groep ontstaan tijdens de milieugolf in de jaren '60. Zij stelt zich ten doel om de diverse milieuproblemen in het Maartensdijkse onder de aandacht te brengen, mogelijke oplossingen aan te dragen en soms ook zelf daadwerkelijk een bijdrage te leveren aan die oplossingen.

Werkgroep Geluidhinder Hollandsche Rading. Een groep afkomstig vanuit de werkgroep Milieubeheer Maartensdijk en ontstaan in 1974. Het oorspronkelijke doel was om het geluidhinderprobleem in Hollandsche Rading aan te pakken. Was aanvankelijk de focus alleen op Hollandsche Rading gericht, na enkele jaren besloeg deze de gehele gemeente Maartensdijk inclusief Vliegveld Hilversum. De middelen die hierbij zijn gebruikt zijn kennisverwerving, kennisoverdracht (geluidbrief Radingse Geluiden, diverse nota's en rapporten), beïnvloeding van het gemeentebestuur en andere overheden en het - zo nodig - mobiliseren van burgers.

Projectgroep Geluidhinder Maartensdijk. Een projectgroep in 1978 opgericht door het gemeentebestuur van Maartensdijk met als doel het geluidhinderprobleem in Maartensdijk in kaart te brengen en op te lossen door middel van het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen in drie kernen van gemeente Maartensdijk. In deze projectgroep hadden zitting: het gemeentebestuur van Maartensdijk met enkele ondersteunende ambtenaren, Rijkswaterstaat Utrecht, de inspectie Volksgezondheid, TNO/TPD als akoestisch bureau, de Heidemij, het Gewest Gooi en Vechtstreek, de Provinciale Waterstaat Utrecht en de twee leden van de werkgroep Geluidhinder Hollandsche Rading als deskundigen.

Comité A27. Een groep burgers uit de drie kernen van Maartensdijk die als doel hadden om druk op de ketel van het gemeentebestuur te zetten teneinde de aanleg van geluidwerende voorzieningen te bespoedigen. Zij volgden uit dien hoofde zeer actief en uiterst kritisch alle zaken die in de projectgroep geluidhinder Maartensdijk aan de orde kwamen en ontwikkelden in dat kader eigen voorstellen en initiatieven.

Bewonersvereniging Copijnlaan e.o. Een vereniging van hoofdzakelijk bewoners van de Copijnlaan en Oranjelaan in Groenekan, die vanaf 1994 uiterst actief is geworden met het geluidhinderprobleem in het Groenekanse. Ze hebben met name sterk van zich doen spreken toen Rijkswaterstaat om de verbreding van de A27 teneinde de afslag Veemarkt te realiseren aan 6 woningen een zogenoemde verhoogde waarde wilde toekennen. Door haar activiteiten toonde zij aan dat dit aantal ruim tien maal zo hoog zou moeten zijn. Sedertdien houdt deze vereniging zich nadrukkelijk bezig met zowel het geluidsprobleem als ook recent het fijn stof probleem.

Stichting Stop Geluidhinder Maartensdijk (SGGM). Een in 1999 opgerichte stichting die zich ten doel stelt alle activiteiten in het Maartensdijkse te coördineren om het geluidhinderprobleem te bestrijden en op te lossen. Dit houdt in dat de stichting zich ook bezighoudt met de geluidsoverlast van Schiphol en de vliegvelden Hilversum en Soesterberg. Recent is daar het fijn stof probleem bijgekomen. De middelen die de stichting hierbij hanteert zijn het lobbyen bij vooral het gemeentebestuur van De Bilt, het produceren van nota's en rapporten, het voeren van legale actie's en het voorlichten van het publiek door middel van nieuwsbrieven en een website.

Hierboven staan de diverse geïnstitutionaliseerde groepen vermeld. Behalve bovenstaande groepen zijn er in de loop van de tijd allerlei losse verbanden van mensen geweest die zich kortere of langere tijd met het geluidsprobleem hebben beziggehouden. Het zou te ver voeren deze hier ook alle te noemen.

Wel kan worden geconcludeerd dat hoewel velen zich hebben beziggehouden met het geluidhinderprobleem, de werkzaamheden zich hebben beperkt tot ca 25 personen uit hoofdzakelijk Hollandsche Rading en Groenekan.

last gestopt? Hoe kwam het dat het maatschappelijk besef verdween dat het veroorzaken van ernstige gezondheidsschade door geluidhinder een halt moest worden toegeroepen?

Zonder enige vorm van overleg verlichtte men de A27 en daarmee de omgeving door fel natriumlicht en is het nooit meer donker. Het heeft er alle schijn van dat het de rijksoverheid en met name Rijkswaterstaat worst is dat de mensen te lijden te hebben van luchtverontreiniging met als gevolg dat ettelijke duizenden mensen per jaar eerder sterven. De uitbreiding van de weg met een spitsstrook zou zonder compassie plaats gevonden hebben als in een gezamenlijke krachtsinspanning met de gemeente De Bilt hier geen stokje voor gestoken was. De Raad van State moest er aan te pas komen

om de rijksoverheid terug te fluiten en te dwingen zich aan de (wettelijke) regels te houden. Alertheid blijft geboden. Het is verbazingwekkend om te zien dat een eenvoudige oplossing voorhanden is, zonder dat het één cent kost en zelfs geld uitspaart. Vermindering van de snelheid tot 80 km/uur veroorzaakt minder lawaai en luchtvervuiling (fijn stof). Bovendien geeft het een rustiger wegbeeld, geeft minder filevorming en minder verkeersslachtoffers. Het benzineverbruik daalt door deze snelheidsverlaging enorm. Het geeft alleen maar voordelen en toch durft de rijksoverheid dit op de een of andere manier niet aan. Waarom??

Als lemmingen over de rand!

*Henk van Gend
Rob Klaassen*

GROENEKAN EN HET ZAND VOOR DE A27

Een delfstof is een nuttige stof, die uit de grond gewonnen wordt. Iets van dien aard lijkt in onze omgeving te ontbreken. Maar wat te denken van zand? Daaraan is hier geen gebrek. Het zit onder een meer of minder vruchtbare laag van gemiddeld driekwart meter dik. Alvorens het te kunnen gebruiken moet het derhalve gedolven worden. Conclusie: zand is in deze contreien delfstof. Het delven ervan wordt in ambtelijke taal ontgronden genoemd.

Ontheffing

Ontgronden komt ook nu nog voor. Vroeger, voor 1960, gebeurde het veelvuldiger. Menige boer liet toentertijd het maaiveld van zijn wat hoger gelegen bouwland verlagen. Het mes sneed daarbij aan twee kanten. Het te delven (klap)zand bracht goed geld op én de verlaagde percelen werden in de zomer minder bedreigd door droogte. Dat afgraven mocht overigens niet zomaar. Het was in principe verboden. Gedeputeerde Staten (GS) konden evenwel ontheffing verlenen van dit verbod op basis van de provinciale verordening op de ontgrondingen. Zo'n ontheffing, in de praktijk vergunning genoemd, was altijd op voorwaarden. In elk geval moest na het beëindigen van een afgraving de teelaarde worden teruggezet. Want de agrarische functie van de grond mocht nooit en te nimmer verloren gaan. Dat was welhaast een dogma in die dagen. Later zou er een kentering komen in deze stelligheid.

Een ontgroning uit de kunst

Op 30 maart 1955 vroeg veehouder Cornelis Blauwendraad, gevestigd aan de Nieuwe Weteringseweg nabij de onbewaakte overweg, de provincie per brief vergunning voor een ontgroning. Zijn bedoeling was een kleine twee hectaren van zijn weiland, gelegen aan de zuidzijde van de boerderij, te doen ontzanden. Het niveau daar was relatief hoog, gemiddeld 1.90 NAP. Vanwege deze ligging ondervond hij 's zomers

veel last van droogte. Blauwendraad wilde meer dan een halve meter verlagen. Op 19 april kreeg hij schriftelijk toestemming van Gedeputeerde Staten. Het zand was bestemd voor een uitbreiding van de gemeentelijke begraafplaats in Westbroek. Hendriks, een alhier bekende zandhandel, had het gekocht van de boer en deed in 1956 het graafwerk in het betreffende weiland. Zijn chauffeurs vervoerden het gewonnen zand met kiepauto's, via de onbewaakte overweg van de Nieuwe Wetering, naar de Kerkdijk tot achter de hervormde pastorie, de firma H.Copijn en Zoon legde de dodenakker aan. Na de ontzanding van het onderhavige perceel werd de zwarte grond weer teruggeschoven en geëgaliseerd en werd het terrein ingezaaid. In december 1958 was de ontgroning afgewerkt, geheel conform de door de provincie gestelde eisen.

In het voetspoor

Cornelis Blauwendraad was een jaar ervoor op 64-jarige leeftijd overleden. Zijn oudste zoon Gerrit (1925) zette het bedrijf voort, in zekere zin in het voetspoor van zijn vader. Want in 1960 diende ook de zoon een aanvraag in voor een ontgroning. Het ging om de ontzanding van twee aan elkaar grenzende percelen, dit keer gelegen direct ten nóorden van de Nieuwe Weteringseweg. De grond had een hoge ligging, de teellaag was dun en van slechte kwaliteit. De percelen konden overigens op

de normale d.w.z. droge wijze worden ontgraven. Het zand zou worden afgevoerd naar diverse werken in Utrecht. Aangezien er ook dit keer sprake was van verbetering van de agrarische kwaliteit van grond, hadden provincie noch gemeente er moeite mee. Per 5 december 1960 gaf GS een ontgrondingsvergunning af met als datum van oplevering januari 1964. Merkwaardig genoeg werd van deze vergunning in al die tussenliggende jaren geen gebruik gemaakt.

De beduchtheid der gemeente

Maar zie: op 24 januari 1968 ontving GS een brief van aannemingsbedrijf P. Stigter uit Ammerstol. De afzender liet weten van Gerrit Blauwendraad 100.000 kuub zand te hebben gekocht, in hoofdzaak af te graven uit de twee eerdergenoemde percelen. De ontgroning zou tot 6 meter diep gaan en enkele hectaren beslaan. Hij verzocht GS alsnog gebruik te mogen maken van de reeds in 1960 aan Blauwendraad afgegeven vergunning, met als argument dat dit een aanzienlijke verkorting van de besluitvorming zou kunnen opleveren. En daar was het Stigter om te doen. Hij had haast, liet weten op 6 mei te zullen beginnen. GS nam toch maar een hernieuwd besluit mede vanwege de andere te stellen voorwaarden. Als uitvloeisel van artikel 4 van de provinciale ontgrondingsverordening moesten vervolgens belanghebbenden weer gehoord worden w.o. het college van B en W van Maartensdijk. Dit college nu bleek met een dergelijke natte, dus wel geheel andere, ontgroning, weinig ingenomen te zijn. Gevreesd werd dat een zodanige diepte een verstoring van het heersende grondwaterregiem tot gevolg zou kunnen hebben. Een geo-hydrologisch onderzoek ter plekke werd derhalve wenselijk geacht. De provincie vond echter dat er niets te duchten viel en zo'n onderzoek geenszins nodig was. Daarmee was de kous af en de weg vrij voor het verlenen van de vergunning.



De Nieuwe Wetering

Voor de begraafplaats in Westbroek was nog geen 15.000 kuub zand nodig geweest. Stigter was nota bene van plan meer dan het zesvoudige naar boven te halen. Afgaande op de genoemde diepte, zou het bovendien geen graven worden maar zuigen t.w. van grondwater met zand erin. Kortom: wat daar ten noorden van de Nieuwe Weteringseweg stond te gebeuren was van een geheel andere orde dan het bekende verlagen van een lap grond met daaraan gekoppeld levering van zand aan een zand- en grindhandel. Wat was hier aan de hand? Rijkswaterstaat was druk doende tussen de Biltse Straatweg en Hilversum Zuid de 15 kunstwerken te bouwen nodig voor de aanleg van dit gedeelte van de A27. Na jarenlang wikken en wegen had de dienst tenslotte besloten tussen Groenekan en Hollandsche Rading in plaats van drie maar één aftappunt te maken t.w. bij de Nieuwe Wetering. Wat dat in dit stadium aan toe te voegen bouwsels inhield, moet hier buiten beschouwing blijven. Wel is het relevant te vermelden, dat er aanzienlijke verhogingen, zgn. terpen, moesten komen voor de ongelijkvloerse kruising en daaropvolgende verbinding van de verbrede Nieuwe Weteringseweg met de Koningin Wilhelminaweg. Rijkswaterstaat had, zoals vermeld, het eerdergenoemde aannemingsbedrijf Stigter het grondwerk daarvan gegund en dit bedrijf had voor dat karwei uiteraard een klap zand nodig. Om de kosten van vervoer laag te houden werd, zoals altijd, geprobeerd dit zand te winnen in de nabijheid

Boerderij genaamd 'De Babel' van Cornelis Blauwendraad aan de Nieuwe Weteringseweg, dichtbij de toen nog bestaande onbewaakte overweg van de spoorlijn Hilversum-Utrecht. Het huis bestond uit twee woningen. De familie woonde rechts, links woonde een tijdlang een knecht. Erachter, richting Groenekan, vond tussen 1955 en 1958 een droge ontgronding plaats. Het huis is nu geheel gerenoveerd. Foto: anno 1955.

van het uit te voeren werk. Vandaar de uitdrukkelijke voorkeur voor de dichtbij gelegen percelen van Blauwendraad.

De put van Weber

De aannemer wist, dat de mettertijd door ontzanding ontstane 'natte put' vervolgens moest worden volgeplempt. Dat volplemen leek hem al helemaal geen probleem. De stad Utrecht stond aan de vooravond van haar grootste sloop ooit. De bebouwing tussen Vreeburg en Croeselaan, ruim 24 hectare, moest letterlijk van de aardbodem verdwijnen, plaatsmaken voor nieuwe jaarbeursgebouwen en Hoog Catharijne: het beoogde winkelhart van Nederland. Immense hoeveelheden bouwafval, puin en vervuilde grond zouden ter beschikking komen. De containerbedrijven gingen vette jaren tegemoet. Zij hadden tot nog toe voor dit zgn. grof afval o.a. gebruik gemaakt van de put van Weber aan de Nede-eindseweg in Juphaas. Maar de chauffeurs konden er lang niet altijd terecht. Ging deze Weber met vakantie, dan deed hij het toegangshek van de put op slot. En bovendien was het naar dat Nedereind ook nog eens een tijdrovende rit, deels door de bebouwde kom van Utrecht. De vervoerders zaten vanwege een en ander dringend verlegen om een ten noorden van de Domstad gelegen en daarmee beter bereikbare stortplaats. Zij lieten derhalve de provincie weten het verlenen van een vergunning aan Stigter ten zeerste te zullen toejuichen, zelden zelfs schriftelijk toe de ontstane waterplas binnen drie jaar te zullen dichten. Op 22 april 1968 gaf GS de ontgrondingsvergunning af. Het document stond overigens op naam van Blauwendraad, zijnde eigenaar van het terrein in kwestie. Kort daarop begon de zandwinning. Niet alleen Stigter had haast. Rijkswaterstaat wilde het zand ten spoedigste aangevoerd hebben.

Stank en rook

Stigter had ene Gijs van Amstel aange-trokken als uitvoerder van de zuigklus. De-

ze ingezetene van Maartensdijk was ken-nelijk een natuurtalent op technisch ge-bied. Hij had o.m. een grote zuigmachine gebouwd, naar verluidt aangedreven door een motor uit een mijnenjager, hoewel an-deren weer zeiden dat het hier een duik-boot betrof. Hoe het ook zij, voorjaar 1969 was het benodigde zand gezogen en heel wat meer dan dat. Zoals het nu eenmaal ging bij dit soort ondernemingen: de in een vergunning genoemde afmetingen werden veelal ruimschoots overschreden. In dit geval was het gat veel dieper geworden dan stond beschreven. Afgezien van deze onvolkomenheid lagen de zandterpen ten behoeve van de ongelijkvloerse kruising in ieder geval gereed om geasfalteerd te wor-den. Het storten in de put ging nu begin-nen. De exploitant in deze fase van het aan-vullen was eigenaar Blauwendraad. Hij had van de gemeente in oktober '68 de ver-eiste hinderwetvergunning gekregen. Ech-ter ondanks de daarin gestelde eisen ver-liep de stortfase bepaald niet zonder pro-blemen. De bij de demping betrokken con-tainerbedrijven hielden zich slecht aan de gegeven aanwijzingen. Omwonenden kre-gen met enige regelmaat last van stank en rook. De gemeenteraad van Maartensdijk ergerde zich aan de gang van zaken en ver-weet de provincie gebrek aan toezicht. Gaandeweg zou de raad tot de conclusie komen dat storten in een diepe (natte) put uit den boze was.

2.2 miljoen kuub

Terwijl dit alles zich voltrok in de Nieuwe Wetering, was er in het nabije Groenekan een volgende put in de maak, één van gro-teske afmetingen. Daar was het volgende aan vooraf gegaan. Op 4 februari 1969 gun-de Rijkswaterstaat de grondwerken met verhardingen voor het gedeelte A27 van de Biltstraat tot de Vuurse Dreef aan wege-nbouwer Johan Mourik en Co's, verder ge-noemd Mourik. Het ging om een tracé van 15 km lang en een breedte voor potentieel 6 rijbanen. Ook deze keer had Rijkswater-

staat nogal laat maatregelen getroffen om zijn zandbehoefte veilig te stellen. Dien-tengevolge was Mourik gedwongen dit onderdeel van het hem gegunde rijkswerk met spoed aan te pakken. De voor de weg benodigde hoeveelheid specie werd voorlopig geraamd op ruim 2.2 miljoen kubieke meter. Uiteraard werd ook nu de grondstof in de nabijheid van het uit te voeren project gezocht. De geologische gegevens leidden naar de grazige weiden ten zuiden van de begraafplaats in Groenekan. Daar verschenen midden februari mannen uit Giessendam met speciale apparatuur om proefboringen te verrichten. De uitkomst was boven verwachting. Onder de teelaarde zat een laag zand van wel dertig meter dikte met hier en daar een flinke streep klei of grind ertussen.

24 hectaren

De wegebouwer kocht vervolgens, na onderhandeling met zes eigenaren in totaal 24 aaneengesloten hectaren tussen de Groenekanseweg en de Voordorpsedijk. Op 14 juli

(1969) kreeg hij vergunning van GS om dit terrein te ontgronden. De waterplas, die zou ontstaan, moest na het beëindigen van de ontzanding weer aangevuld worden met grof vuil onder meer steen- en betonpuin, vuile grond, boomstobben etc. Van dat aanvullen had Mourik zich verzekerd. Het zou worden gedaan door een combinatie van containerbedrijven. De meeste daarvan waren op dat moment nog vaste leverancier van Blauwendraad. Mourik had intussen ook de vereiste hinderwetvergunning bij de gemeente aangevraagd. Zoals het zich liet aanzien zou het storten in Groenekan zeker 8 tot 10 jaar gaan duren. De ingezetenen van het dorp waren zich van geen kwaad bewust en hun gemeentebestuur zag in dit stadium geen aanleiding tot opmerkingen. Wel liet B en W de provincie op voorhand weten dat het containervervoer naar en vanaf de grote put schade aan het dek van de lokale wegen tot gevolg zou kunnen hebben. Mocht dat het geval worden dan diende deze schade te worden vergoed, was de conclusie.



De put van Blauwendraad in wording. Deze natte ontgronding was gelegen ten noorden van de Nieuwe Weteringseweg, dichtbij het viaduct over de spoorlijn en het tracé van de rijksweg. Aan het begin van de betreffende percelen staan nu twee borden van Bomencentrum Nederland B.V.

De dikke en de dunne

Na 14 juli was wegenbouwer Mourik meteen aan de slag gegaan. Om te beginnen had hij naar de door hem verworven gronden een verharde zandweg aangelegd. Op het terrein zelf was een rechthoek uitgezet van 675 bij 275 meter. Vervolgens werd binnen deze omtreklijnen de zwarte bovenlaag systematisch met draglines afgegraven en in de vorm van een metershoge wal met brede kruin om deze rechthoek opgeslagen. Volgens voorschrift werd deze kruin direct beplant met struikvormige zwarte els, grauwe wilg en ruwe berk. Kort daarop werden vanaf de noordzijde van het omwalde terrein tot aan het kersverse nieuwe viaduct bij de boerderij van Voskuil aan de Groenekanseweg 28 naast elkaar twee buisleidingen gelegd: een dikke van 70 cm doorsnee voor het transport van opgezogen water met zand en een dunne van 35 cm voor het terugvoeren van het perswater in de te zuigen put. Deze leidingen liepen vanaf het stortterrein naar de Groenekanseweg en kwamen, dwars onder die weg door, uit bij de vaart langs die weg. Vervolgens werden de buizen op dragers, zgn. baddings, in deze vaart gelegd. Hetzelfde procedé werd toegepast onder de spoorlijn naar Amersfoort en onder vrijwel alle bruggen. De enkele keer dat dit niet uitvoerbaar bleek, werden 'de dikke en de dunne' achter de brug in de grond gegraven. Zulks gebeurde uiteraard eerst na overleg met de betreffende eigenaar en met schadevergoeding voor ongerief. Ter hoogte van de boerderij van Voskuil mondden de beide buizen uit in het tracé van de A27.

Zwaar zand

Al in een eerder stadium had Rijkswaterstaat de aslijn van het te bouwen weggedeelte uitgezet. Uitgaande daarvan werden nu tussen de diverse kunstwerken de parallelle grenslijnen van het weglichaam gemarkeerd. Vervolgens schoven draglines de zwarte grond tussen deze lijnen systematisch naar links en naar rechts op-

zij. In de zo aan weerszijden bedijkte breedte kon in een volgende fase het opgezogen water met zand worden gespoten in een verhouding van twee tot drie. Het was gebleken zgn. zwaar zand te zijn wat o.a wilde zeggen dat er nogal wat grind en klei in zat. Er zou heel wat kracht moeten worden ingezet om deze bagger onafgebroken van het begin van de dikke buis naar het einde ervan te persen én vervolgens tussen de opgeworpen taluds te spuiten. Op twee punten werd dan ook alvast een aanjaagstation geplaatst: het eerste even ten oosten van de spoorwegovergang tegenover de begraafplaats en één verderop aan de wetering ter hoogte van het zogenoemde 'huisje van Geerke'. Vanuit het midden van het zandwinterrein was intussen met een dragline een gat gegraven, dat vervolgens verder werd uitgebaggerd. Zodoende ontstond een zgn. zuigerput van zo'n 60 bij 60 meter en drie meter diep. Na deze voorbereidingen kon de aan de waldekant gemonteerde zandzuiger aan dit watergat worden toevertrouwd en in werking gesteld.

Een gerucht

In de daaropvolgende maanden nam de waterplas gestadig in omvang en diepte toe. Gelijktijdig groeide verderop, in westelijk Groenekan en grotendeels parallel aan de spoorlijn naar Hilversum, van dag tot dag de lengte van de zandbaan van de A27. Het zuigen van bagger ging dag en nacht door, met uitzondering van de zondag. De monotone dreun van de pompmotor was in de nachtelijke uren goed hoorbaar. Maar afgezien van dit geluid onttrok het gebeuren bij de plas zelf zich aan de waarneming van omwonenden, mede vanwege de bedijking. Desalniettemin ging begin 1971 in Groenekan het gerucht dat de grootschalige zandwinning kortgeleden verbreed was. Dat gerucht bleek op waarheid te berusten. Vanwege een verkeerde wijze van zuigen door een onderaannemer had zich in december 1970 een instorting voorgedaan.



Grondwerken t.b.v. de A27 bij de boerderij van G.Voskuil, Groenekanseweg 28, in 1969. De boomgaard, die links van de haag bij het voorhuis lag, is al afgevoerd. Daarna werden de betonnen bunker (zgn. groepsschuilplaats) en de stenen schuur erachter geruimd. De grondlijn van het westelijk talud van de rijksweg kwam te lopen op de plaats van de genoemde haag en in het verlengde ervan, dus nabij de boerderij. Via de buis links werd het zgn. perswater weer naar de put achter de begraafplaats in Groenekan Oost gevoerd.

Een deel van de westwal daar was onverhoeds in de plas geschoven. In het kielzog van deze grondmassa had ook een stuk van het erachter gelegen weiland hetzelfde lot ondergaan.

Een extraatje

De eigenaar van het heerlijk aangetaste weiland bleek niet bereid de abusievelijk ontgronde vierkante meters apart van de hand te doen. Mourik kwam er niet onderuit een deel van diens terrein over de lengte van de plas en met een breedte van ruim 40 meter te kopen, oppervlakte 2.75 ha. Aan de buitengrens van deze verworven strook liet hij een nieuwe kadewal opwerpen met inbegrip van de vereiste beplanting, dus ook weer bestaande uit els, berk en wilg. Het aldus ingedijkte land maakte nu deel uit van de zandwinning. Zonder veel poespas werd deze wel even niet onaanzienlijk vergroot. Door deze uitbreiding en daaropvolgende uitdieping kwam 0,4 miljoen kuub specie meer ter beschikking. Dit extraatje kwam Rijkswaterstaat buitengewoon goed van pas. Want nu kon ook de voor de aanleg van het zgn. verkeersplein Johannapolder (Rijnsweerd) benodigde hoeveelheid zand vrijwel geheel gewonnen worden uit de Groenekanse plas. Bovendien was het mogelijk deze specie daar direct in het werk te spuiten. Hierbij dient bedacht dat het ten uitvoer leggen van de A27

in het landgoed 'Nieuw-Amelisweerd' toentertijd vanwege protest en verzet volledig stagneerde. Door het totstandbrengen van het genoemde verkeersplein zou nu binnen afzienbare tijd het weggedeelte Utrecht-Hilversum tóch geheel benut kunnen worden. De gemeente Maartensdijk zag er naar uit. De verwachting was dat de Kon. Wilhelminaweg en de Tolakkerweg merkbaar ontlast zouden worden.

Begerig

Op een dag in het najaar van 1971 leek het zuigen uit de plas voltooid. Aan de constant hoorbare ruis uit de baggerbuis, soms overstemd door furieus geratel van grind, was een einde gekomen. Eenieder daar aan de Groenekanseweg kon nu weer ongestoord slapen. Wel liep er nu tussen Blauwkapel en Hollandsche Rading een brede baan van zuid naar noord, aan weerszijden afgeschuind door een donker talud. Over enige tijd zou dat een perfect afgewerkte snelweg zijn. Het asfalteren was al danig op streek, de asfaltinstallatie van Mourik in de Nieuwe Wetering draaide op volle toeren. In het eerste kwartaal van 1971 kwam het weggedeelte Robert Kochplein (Utrecht) tot de Nieuwe Wetering gereed en medio 1972 zou de weg tot aan Hollandsche Rading verhard zijn. In Groenekan Oost, ten zuiden van de begraafplaats, spiegelde evenwel een kristalhelder meer met een opper-

vlak van 20 hectaren. Het was door de hoge, inmiddels weelderig begroeide, wallen aan het zicht onttrokken. Een stil water was het met diepe gronden, gemiddeld 15 meter met uitschieters van 25 tot wel 30 meter. Vanwege het gevaar van verzakkingen gold voor het gehele terrein artikel 461 van het strafwetboek. Desalniettemin drongen schooljongens op vrije middagen gefascineerd dit verboden gebied binnen. Containerbedrijven uit de provincie keken begeerig en ongeduldig naar deze onmetelijk grote put. Die van Blauwendraad begon vol te raken, bij Weber konden ze niet altijd terecht en het storten móest. Maar het vrijgeven van de plas 'daar in de Groenekan' liet nogal op zich wachten. Provinciale Waterstaat maakte even pas op de plaats en bezon zich op de problematiek van de verwijdering van grof afval in de provincie.

Een opvallend besluit

De put van Blauwendraad was qua grootte en diepte een poel vergeleken met de plas van Mourik. Met inklinken en al werd de stortcapaciteit van de laatste uiteindelijk getaxeerd op 3,2 miljoen kuub. Het volstorten ervan zou zeker langer gaan duren dan in de vergunning stond vermeld. Er werd nu al niet meer over 10 maar over 15 jaar gesproken. Die wel erg lange duur met daarbij de nabijheid van de bebouwing van De Bilt deed eind 1971 in de boezem van de Provinciale Waterstaat een vraag rijzen. Zou de dienst niet beter zelf deze stortplaats kunnen inrichten en in beheer ne-

men? Er waren terzake, behalve de genoemde, nog andere gegevenheden van belang. Mourik, de eigenaar van de voltooide zandwinning, was gespecialiseerd in wegebouw en bleek weinig genegen een stortplaats te gaan exploiteren. Voor hem was het een bedrijfsvreemde aangelegenheid. De wegebouwer overwoog derhalve zijn put en de daarop rustende verplichting tot aanvulling aan derden over te dragen, wist evenwel dat deze derden de provincie onwelgevallig waren. Het waren zoals reeds bleek namelijk dezelfde containerbedrijven, die ook de put in de Nieuwe Wetering hadden aangevuld. En dat was zeer onbevredigend verlopen. Na sondering bleek dat Mourik bereid was zijn plas in Groenekan aan de provincie te verkopen. De Provinciale Staten zouden inderdaad in juni 1973 tot deze overname besluiten en in augustus 1974 een eigen stortbedrijf gaan beginnen op kostendekkende basis. Wat dit provinciaal initiatief in de daaropvolgende jaren met zich meebracht voor de gemeente Maartensdijk, in het bijzonder voor Groenekan en wijde omgeving, is een verhaal op zich. Het zal in een volgend artikel worden beschreven.

Wim Hoebink

Bij de redactie is aanwezig en ter inzage een bij dit artikel behorende lijst met noten en geraadpleegde literatuur. Gesproken werd met: J. Blauwendraad, P. Bos, A. van Gelderen, J. Terlouw en G. Voskuil.



HISTORISCHE VERENIGING MAARTENSDIJK

De HISTORISCHE VERENIGING MAARTENSDIJK is opgericht tijdens de oprichtingsvergadering die werd gehouden op 7 oktober 1987 in het Dorpshuis 'De Groene Daan' te Groenekan.

De vereniging stelt zich ten doel het bevorderen van de belangstelling voor en zo mogelijk het onderzoeken van de geschiedenis van Maartensdijk en omstreken.
De vereniging streeft dit doel na zonder winstoogmerk.

BESTUUR

Voorzitter: M.L. de Raadt-Nolst Trenité, Kerkdijk 51, 3615 BB Westbroek
Secretaris: A.E. Zoetebier-Kluyver, Voetiusstraat 2^e, 3512 JM Utrecht, tel (030) 231 56 66
Penningmeester R.J. Tiessen, Spoorlaan 82, 3739 KG Hollandsche Rading
H.R. Baartmans, Kometenlaan 30, 3738 XC Maartensdijk
E. Both-Voskuil, Merellaan 49, 3738 ED Maartensdijk
W. Verwer, Kometenlaan 6, 3738 XC Maartensdijk
J.H. Vos, Maartensplein 60, 3738 GL Maartensdijk

De contributie bedraagt € 15.00 per jaar. Voor informatie over en opgave als lid van de Historische Vereniging kan men zich wenden tot de secretaris, ook kunt u onze website benaderen:
www.historischeverenigingmaartensdijk.nl

Het gironummer van de Historische vereniging is 4400774
t.n.v. HISTORISCHE VERENIGING MAARTENSDIJK .

REDACTIE

J.C.G. Meijer-Broersma, Prins Bernhardlaan 38, 3738 DP Maartensdijk, tel. (0346) 21 23 49
A.M. Laker-Verhage, Havikskruid 1, 3738 TV Maartensdijk, tel. (0346) 21 19 56
J.P. Kolenbrander, Dorpsweg 62, 3738 CG Maartensdijk
G.J.M. Schmidt, Dorpsweg 26, 3738 CE Maartensdijk
J.H. Vos, Maartensplein 60, 3738 GL Maartensdijk

Grafische vormgeving en druk: Drukkerij Kerckebosch, Zeist

© 2005 Niets uit dit tijdschrift mag worden verveelvoudigd zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de
HISTORISCHE VERENIGING MAARTENSDIJK

