

S^t MAERTEN

TIJDSCHRIFT VAN DE HISTORISCHE VERENIGING MAARTENSDIJK



April 2006

Nummer 30b

Afbeelding voorpagina: 'Centrale Stortplaats Groenekan', voorjaar 1976. Ten zuiden ervan (op de foto bovenaan) fort Voordorp. Links vooraan bij het water het stortfront, in het water ervoor drijfbalken. Op de voorgrond het gereconstrueerde deel van de Groenekanseweg, kosten uiteindelijk 360.000 gulden. Aan het einde van de oprit rechts, ligt het huis van de toezichhouder. Even ten zuiden ervan achter de aarden wal is de nissenhut nog zichtbaar.

INHOUD VAN DIT NUMMER:

Aan de lezer		3
Het Stinkgat in Groenekan	Wim Hoebink	4
Stichting Stop Geluidhinder Maartensdijk	Arthur Everts	15

Aan de lezer

Belofte maakt schuld: u had nummer 30b van St. Maarten nog tegoed. Bij deze. We hadden het iets eerder bij u in de bus willen hebben, maar we hebben een goed excuus. Toen alle kopij binnen was, bleek (weer eens) dat we iets teveel hadden. Op zo'n moment moet de keuze vallen: inkorten, of vier pagina's erbij. Want bij de drukker gaan nu eenmaal alle goede dingen in vieren: minder dan vier pagina's tegelijk erbij gaat niet.

Dat betekende dus een gang naar het bestuur, dat immer op de kleintjes let, zoals het hoort. Al snel waren voorzitter en penningmeester ervan overtuigd dat schrappen in de tekst ten koste zou gaan van de samenhang in de artikelen. In concreto betekent dit dat de redactie u nu de teksten van beide auteurs, met een royaal fotoaanbod, kan presenteren.

Dit dubbelnummer gaat over de aanleg van de snelweg A27 en de gevolgen daarvan voor de daarmee doorsneden kernen.

In het decembernummer, 30a, hebt u al kunnen lezen over de oudste geschiedenis die terugging tot 1932, de eerste bezwaren en acties tegen de geluidhinder, en de milieugevolgen van de zandwinning voor de snelweg.

In dit deel, 30b, spitte Wim Hoebink verder in het stinkgat, waarover hij in nummer 30a al een uitvoerig artikel schreef. Ging het toen over het begin van de graafwerkzaamheden ten behoeve van de zogeheten kunstwerken, nu schrijft hij over de zandwinning in Groenekan voor het totale tracé. Het enorme gat van twintig hectare groot en tot dertig meter diep werd letterlijk een puinbak. Met alle (gezondheids)gevolgen van dien voor de omwonenden.

Arthur Everts behandelt de wederwaardigheden van de SSGM, Stichting Geluidhinder Maartensdijk, opgericht in 1999. De SSGM heeft het stokje overgenomen van eerdere actiegroepen, in de volle overtuiging dat de strijd nog lang niet gestreden is. Sterker nog, door de geplande uitbreiding met spitsstroken, en ook door veranderingen in het vliegverkeer naar Schiphol, dreigt het allemaal nog veel erger te worden.

Fotograaf Frans van Reenen heeft speciaal voor dit artikel nieuwe, aansprekende foto's gemaakt van de nu al toenemende drukte.

Omdat dit themanummer twee afleveringen beslaat, vervalt het themanummer van eind 2006. Zoals aangekondigd kunt u dan echter wel een vers, gemengd nummer verwachten. Het volgende themanummer wordt dan, in 2007, het jubileumnummer.

De redactie

Het stinkgat in Groenekan

Van stortplaats tot stiltegebied

In de jaren 50 en 60 van de vorige eeuw werden in de provincie Utrecht enkele putten gegraven waaruit zand met water werd gezogen voor de aanleg van autosnelwegen. Deze zgn. natte putten werden vervolgens weer gretig in gebruik genomen als stortplaatsen voor afval. Tussen De Bilt en Groenekan leidde dit halverwege de jaren 70 tot een lokale milieuramp.

Twee vergunningen

Ook in onze provincie heeft het winnen van zand geleid tot ontgrondingen beneden de waterspiegel. Krachtens de verstrekte ontgrondingsvergunning moest zo'n natte put na beëindiging van de zandwinning worden aangevuld. Dat aanvullen gebeurde tot in de jaren 80 met wat heette: grof afval. Het volstorten van zo'n put werd doorgaans ter hand genomen door de eigenaar van het terrein waarop het wegzuigen van zand had plaatsgevonden. Containerauto's reden dagelijks jachtig af en aan. De chauffeurs betaalden per kuub of vracht. Bij het storten moest een exploitant zich houden aan de voorschriften van zowel een ontgrondings- als aan die van een hinderwetvergunning, de eerste verleend door Gedeputeerde Staten (GS), de tweede door B en W van de betreffende gemeente. Ondanks al deze voorschriften en het toezicht van beide overheden leverde het stortgebeuren niet zelden stank en hinder en zelfs gevaar op voor omwonenden of gebruikers van nabij gelegen wegen.

Een dodelijk ongeluk

Van hinder én gevaar was eind jaren zestig sprake in de omgeving van de zogenoemde put van Weber. De bewuste put was gelegen in Jutphaas direct ten westen van de autosnelweg Utrecht-Vianen. Conform de op 30 september 1964 afgegeven ontgrondingsvergunning werden percelen na ontzanding gedempt met aangevoerde grond, steen en betonblokken. Andere afvalstof-

fen, w.o. grote hoeveelheden hout, werden op het stortterrein verbrand. De daardoor ontstane rook was niet alleen hinderlijk voor de omwonenden maar bij westelijke wind ook voor het verkeer op rijksweg 2, nu A2 geheten. Op 5 maart 1969 deed zich op de autosnelweg Utrecht-Vianen een ongeluk voor met dodelijke afloop. Er waren aanwijzingen dat vuilverbranding op het nabij gelegen stortterrein een rol had gespeeld. Door vermenging van grondmist en enorme rookwolken afkomstig van de genoemde vuilstort hing er die fatale dag een mistbank boven rijksweg 2 op de plaats en ten tijde van dit ongeluk. Vanwege deze samenloop van omstandigheden sloeg Rijkswaterstaat alarm. Wat viel er aan deze hinder te doen?



*Situatie Hooge
Kampse Plas
(voormalig Stinkgat).*

Natte stort ontraden

De ontgrondingsvergunning van 1964 bevatte geen verbod om materiaal op het stortterrein te verbranden. De hinderwet-

vergunning die B en W van Jutphaas pas in januari 1971 aan Weber verstrekte daarentegen wél. Speciaal dit verbod was voor de exploitant een reden om bij de Kroon in beroep te gaan. In afwachting van een uitspraak moest hij echter al hetgeen de gemeente hem verboden had, nakomen op straffe van sluiting van zijn ontzandings- en stortinrichting. Op sluiting zat niemand te wachten. Zowel gemeenten als bouwbedrijven in de regio hadden belang bij aanvoer van zand uit deze put en afvoer van puin er naartoe. Bovendien: Provinciale Waterstaat wist uit ervaring dat het stilleggen van een stortinrichting steevast een toename van het aantal illegale stortingen teweegbracht. Al met al leek het beter in goed overleg tot een oplossing te komen. Dat overleg o.l.v. de gedeputeerde Hooft Graafland leidde er toe dat Weber zijn bezwaarschrift per 9 november 1971 introk en toezegde brandbaar materiaal op andere wijze te zullen verwerken. In de oplossing van dit milieuprobleem had de inspecteur van de Volksgezondheid voor de Hygiëne van het Milieu, dr. R.Schilt, een groot aan-

deel. Schilt had overigens al in augustus 1970 B en W van Jutphaas schriftelijk laten weten, dat storten van afval in water ontraden moest worden. GS ontving een kopie.

Ontbrekende voorzieningen

Niet van gevaar maar wel van hinder en stank was sprake in De Nieuwe Wetering onder Groenekan. In 1970 en 1971 werd daar door een drietal containerbedrijven een natte put gedempt. Dat aanvullen verliep bepaald niet onberispelijk. Meermalen werd het storten van verboden stoffen geconstateerd, zoals slachtafval en restanten van een broodfabriek. In 1970 woedden er vijf en in 1971 twee felle branden. Vaak was de afdekking van het gestorte materiaal onvoldoende. Met als gevolg dat bewoners in de omgeving dan last hadden van stank. Door het ontbreken van een drijfboom dreef vaak hout over de gehele oppervlakte van de plas. Ook ontbrak een afrastering. Iedereen kon het terrein dus ongehinderd betreden. Dat werkte illegaal storten en brandstichting in de hand. Zelfs



De natte put aan De Nieuwe Weteringseweg in de ontzandingsfase. Tussen 1969 en 1973 werd de put volgestort. Naar verluidt verdween heel het oude bakstenen jaarbeursrestaurant onder de waterspiegel. Maar ook verboden stoffen kwamen in het water terecht. Het ontbrak hier aan toezicht en afrastering. De Provinciale Waterstaat trok er lering uit en begon midden 1974 zelf een stortinrichting in Groenekan.

buiten het terrein werden meermalen afvalstoffen aangetroffen. Provincie en gemeente gaven via exploitant-eigenaar Blauwendraad de betrokken containerbedrijven nadere aanwijzingen. Maar de chauffeurs hielden zich er nauwelijks aan.

Een onheilsprofetie

Ongeveer terzelfdertijd werd er in Groenekan een volgende put gezogen. Het gewonnen zand werd gebruikt voor de aanleg van de A27 tussen Utrecht Noord en Hilversum Zuid. Het totale ontgrondingsterrein met inbegrip van de omwalling besloeg 26 hectaren. Begin 1972 werd de zandwinning voor de A27 definitief beëindigd en kon de persleiding worden afgevoerd. Wat achterbleef was een plas van om en nabij 20 ha. met in het midden een diepte van zo'n 25 tot 30 meter. De stortcapaciteit was 3.2 miljoen kuub en de stortperiode werd geschat op 15 jaar. Wegenbouwer-eigenaar Mourik deed pogingen deze immense stortklus kwijt te raken aan een drietal Utrechtse containerbedrijven, dezelfde die ook de put van Blauwendraad hadden aangevuld. De hoofddirectie van Provinciale Waterstaat vreesde derhalve een herhaling en dan op grote schaal van hetgeen zich in en rond die put had afgespeeld. De gemeenteraad van Maartensdijk deelde die bezorgdheid. Al in 1970 deed een raadslid een opmerkelijke profetie. Volgens hem zou de plas van Mourik een der grootste mestvaalten worden van Nederland als het aanvullen zou gaan als in De Nieuwe Wetering.

Meest gerede partij

De zeer beperkte mogelijkheden voor het storten van grof vuil baarde de provinciale overheid al langer grote zorgen. Ontegengesteld kon de gigantische zandput in Groenekan hier voor jaren uitkomst bieden. Maar hoe zou de gevreesde milieuproblematiek dit keer kunnen worden voorkomen? Mochten beheer en exploitatie van deze grootschalige stortput in handen raken van containerbedrijven dan zou dat onher-

roepelijk tot moeilijkheden leiden. Was derhalve de provinciale waterstaatsdienst in dit geval niet de meest gerede partij om deze taken op zich te nemen? In het contact van deze dienst met Mourik bleek bovendien, dat de wegenbouwer bereid was zijn plas in Groenekan aan de provincie te verkopen, voor 200.000 gulden. Het bedrag stond voor het geheel van stortrechten dat hij van de eerdergenoemde stortbedrijven zou kunnen vangen.

Een tientje per bak

Nog voor het einde van van het jaar 1971 deed de hoofdingenieur-directeur van Provinciale Waterstaat een voorstel aan Gedeputeerde Staten(GS). De provinciale overheid zou de zandput voor 2 ton kunnen kopen, teneinde deze op kostendekkende basis te exploiteren. Uitgaande van de inhoud van de plas en een stortduur van 15 jaar zou jaarlijks ruim 200.000 kuub grof vuil moeten worden aangeboden. De kosten op jaarbasis w.o. rente, afschrijvingen, exploitatie plus reserve voor de latere afwerking van het terrein kwamen bij een eerste berekening op 410.000 gulden. Bij kostendekking zou dit betekenen zo'n 2 gulden per kuub oftewel 10 gulden per containerbak. Dat was een concurrerende prijs. Weber vroeg ook een tientje, maar de rit naar Groenekan was minder tijdrovend dan die naar Jutphaas.

De helft hout

De maanden daarop werd het voorstel intern nog eens kritisch tegen het licht gehouden. Het milieu had zich inmiddels een prominente plaats verworven in het publieke debat. Provinciale Waterstaat was zich ervan bewust, dat juist een zodanige provinciale onderneming kritisch gevolgd zou worden door actiegroepen. Maar met een stevige bemanning en adequate technische voorzieningen moest de controle op de verwerking van aangevoerd stortmateriaal toch doeltreffend kunnen plaatsvinden. Een en ander betekende wel hogere kosten

vergeleken met particuliere stortplaatsen. Kon een tientje per vracht dan nog kosten-dekkend zijn? Het was immers ook niet zeker of die berekende 200.000 kuub per jaar zou worden aangeboden. Mocht dit minder zijn dan was er sprake van verlies, nog afgezien van steeds stijgende prijzen. Alles afwegende leek een verhoging tot 12,50 gulden raadzaam. Hopelijk kon met deze prijs het illegale storten ook nog uit de markt geprijsd worden. GS stemde met dit tarief in en gaf vervolgens begin september 1972 de waterstaatsdienst groen licht om met belanghebbenden besprekingen te voeren. De eerste bespreking ten provinciehuis was met vertegenwoordigers van de drie eerder vermelde Utrechtse containerbedrijven. Zij blaakten van goede wil en gaven een garantie af van 100.000 kuub grof afval per jaar. Nu al werd door hen aangekondigd, dat de helft daarvan hout zou zijn, organisch materiaal dus. De prijs van 12,50 gulden werd redelijk gevonden. Vervolgens kwam een delegatie van de gemeente Utrecht aan het woord. De woordvoerder ervan pleitte voor een exploitatie door de overheid, juist om milieuhygiënische problemen te voorkomen.

Onder geen beding

Op 12 september werd vergaderd met een deputatie van de gemeente Maartensdijk. Door de slechte ervaringen met de particuliere stortput aan De Nieuwe Wetering, was ook het bestuur van deze gemeente geporteed voor overheidsexploitatie. Maar het achtte zich niet geroepen om zelf als exploitant op te treden. Maartensdijk beschikte eenvoudigweg niet over de technische en bestuurlijke kracht om zo'n grote stortplaats naar behoren te 'runnen' en liet dit graag aan de provincie over. De transportroute bleek een heikel punt. Een berekening had uitgewezen dat elke twee à drie minuten een container zou worden aangevoerd, 160 per werkdag. B en W van Maartensdijk wilden onder geen beding zo'n jarenlang intensief afvaltransport dwars door

de bebouwde kom van Groenekan. Ten slotte werd ingestemd met een route vanuit De Bilt. Evenwel op voorwaarde dat de provincie zou bijdragen aan het onderhoud van het betreffende weggedeelte. Het ging hierbij om de 600 meter tussen de Biltse Rading en de oprit naar het stortterrein.

Een half miljoen op jaarbasis

In het voorjaar van 1973 bleek uit allerlei meldingen, dat in de wijde omgeving van Utrecht het aantal clandestiene stortingen van puin aanzienlijk toenam. In mei verscheen er in de regionale pers een bericht over wel zo'n 150 illegale dumpingen per dag. Van verschillende zijden werd er nu met klem op aangedrongen de stortplaats in Groenekan in gebruik te stellen. Deze druk op de provinciale overheid miste zijn uitwerking niet. Op de agenda van de Statenvergadering van 6 juni stond een voorstel van GS betreffende 'inrichting en exploitatie van een stortplaats voor grof vuil onder Maartensdijk'. In de toelichting werd gesteld, dat de provincie zich uit oogpunt van een goed milieubeheer bezwaarlijk kon onttrekken aan de exploitatie van de put in Groenekan. Die exploitatie zou overigens wel veel kosten met zich meebrengen. Voor overname én inrichting van het stortterrein werd een krediet gevraagd van 600.000 gulden en voor de reconstructie van de 600 meter ontsluitingsweg nota bene 2 ton. De te vormen financiële reserve voor de afwerking te zijner tijd van het terrein was geraamd op 650.000 gulden. Deze en nog andere posten leidden bij een 15-jarige exploitatie tot een half miljoen aan uitgaven op jaarbasis. Om quitte te kunnen spelen betekende dit 2,50 per kuub ofwel, zoals al eerder was berekend, 12,50 per gevulde containerbak.

Dienstwoning en verkeersborden

Het voorstel werd zonder hoofdelijke stemming aangenomen, met inbegrip van het financiële plaatje. De Statenleden hadden er alle vertrouwen in. Met het ingebruikne-

men van deze provinciale stortplaats zouden de ergste knelpunten m.b.t. het lozen van grof afval voor lange tijd zijn opgelost. Een Statenlid vroeg nog wel of er voldoende garanties waren dat inderdaad uitsluitend onschuldig grof vuil zou worden gestort. Gedeputeerde Hooft Graafland antwoordde, dat een speciale ambtenaar hierop nauwlettend toezicht ging houden. Na deze Statenvergadering van 6 juni 1973 kon met de inrichting van het stortterrein worden begonnen. In het voorjaar van 1974 kwam er vaart in. Er werd o.a. een nissenhut op het terrein geplaatst voor het herbergen van een inmiddels aangekochte

compactor. Die zware machine voor de prijs van 250.000 gulden kon alles, wat onder haar zware gekamde wielen kwam, verbrijzelen, verpulveren en tenslotte verdichten. Verder werd op het water niet ver van het stortfront een drijfboom gelegd. Even buiten het werkkerrein kwam een dienstwoning met kantoor- en schaftruimte, een schuurtje en een prefab garage. Een en ander uiteraard voorzien van water-, gas- en elektriciteitsleidingen. Ook verkeersborden werden niet vergeten. De provincie wist: Maartensdijk stond erop, dat de containerauto's de afgesproken route gingen volgen.

Verboden stoffen

Alle voorzieningen die bij de particuliere stortinrichting in De Nieuwe Wetering hadden ontbroken, waren bij het provinciale grof afvalbedrijf in Groenekan optimaal aanwezig. Bovendien zouden er vrijwel dagelijks drie mensen aan het werk zijn: de toezichthouder, ambtenaar in provinciale dienst en bij het terrein wonend, de machinist van de compactor en een hulpmachinist o.a. voor het bedienen van kranen. De kosten gingen nog steeds voor de baat uit. Wat het boekjaar 1975 betreft werden ze geraamd op 600.000 gulden. Met instemming van Provinciale Staten werd voor dat jaar de prijs per kuub dan ook op 3 gulden gesteld. Dat bedrag kwam overigens overeen met wat Weber inmiddels vroeg. Een bedrijf, dat gebruik wenste te maken van de provinciale stortplaats moest een verklaring tekenen. Daarin stond o.a een opsomming van stoffen welke beslist niet mochten worden gestort. Het waren dezelfde, die vermeld stonden in de op 9 december 1969 aan Mourik verleende hinderwetvergunning. Ter griffie konden bonboekjes worden gekocht voor 5 en 22 kuub. Bij de ingang van het terrein werd een toestel geplaatst waarmee toegelaten containerwagens automatisch konden worden geteld.



A27 bij De Nieuwe Wetering

*Foto:
Frans van Reenen*

15 augustus 1974

Verantwoordelijk gedeputeerde sinds 5 juni was intussen Dr.B. Hofman, deskundig op het gebied van de bacteriologie. Bij zijn aantreden stond het provinciale grof afvalbedrijf kant en klaar op de rails. Aan de reconstructie van de aan- en afvoerweg werd de laatste hand gelegd. Begin augustus betrok de beheerder, R.J.Haverkamp, met vrouw en kinderen de dienstwoning. Een politiehond kreeg zijn domicilie in de kennel. Op 15 augustus 1974 werd het provinciaal stortbedrijf in stilte opengesteld onder de naam: 'Centrale stortplaats Groenekan'. Zo'n veertig klanten beschikten over bonboekjes en hadden dus de genoemde verklaring getekend. Tot die klantenkring behoorden o.a. houtverwerkende bedrijven, aannemers, gemeenten en uiteraard stortbedrijven. De Utrechtse bedrijven zouden met hun 21 containerwagens naar verwachting van jaar tot jaar het leeuwendeel van de aanvoer voor hun rekening nemen.

800 wagens

In het eerste jaar van de 'Centrale stortplaats Groenekan' werd er verontrustend weinig aangevoerd en derhalve verlies geleden. Eerst na de bouwvakantie van 1975 kon Hofman de Statenleden opgelucht melden dat de winkel begon te lopen. Per week werden gemiddeld 800 containerwagens geteld met in totaal 4000 kuub, in hoofdzaak een mix van puin, gips, kalk, plastic, hout en papier. De werkwijze was als volgt: bevatte een container verboden stoffen dan werd de auto niet toegelaten. Bij een dubieuze lading werd door de toezichthouder contact opgenomen met de betreffende afdeling van de waterstaatsdienst. Na overleg werd een beslissing genomen. De inhoud van een góedgekeurde container werd op de verharde oever gestort. Vervolgens werd het gestorte materiaal versplinterd, verpulverd en samengeperst in de plas geschoven. Dat gebeurde ook met de grote hoeveelheden resthout van de houtverwerkende industrie. Want verbranden was na

het dodelijk ongeval van destijds in Jutphaas ten enenmale uitgesloten. Brandstichting, als indertijd in De Nieuwe Wetering, moest koste wat kost worden voorkomen. Vandaar dat de hulpmachinist regelmatig met een kraan drijvend materiaal verzamelde. Vervolgens verdween ook dat materiaal, vermengd met zwaarder afval, geperst en wel in de peilloze diepte. De vuilverdichtingsmachine, in de wandel compactor geheten, was dagelijks de volle werktijd in bedrijf.

Stinkgat

Voor enige tijd liep het bedrijf als een trein. Bij Provinciale Waterstaat was de ongerustheid over de financiële resultaten verminderd. Maar er was intussen een andere aangelegenheid, die zorgen baarde. In september van dat jaar 1975 had toezichthouder Haverkamp gemeld, dat niet ver van het stortfront naar lucht happende vissen waren gezien. Eind oktober bleek na bemonstering dat het water in de plas nagenoeg zuurstofloos was. Kort daarop bereikten Hofman de eerste berichten over stank uit het stortgat. Rond 10 november werd de toestand alarmerend: de omgeving van de provinciale stortinrichting werd geteisterd door een walgelijke stank. Bij westenwind werd de woonwijk Weltevreden van De Bilt getroffen en bij oostenwind was Groenekan het haasje. Sommige omwonenden hadden eerst nog gedacht dat het de weëige lucht van varkensmest betrof. Ook ging het verhaal dat er iets mis was met de provinciale rioolwaterzuivering achter huize Lutterveld. Maar al gauw was het althans eenieder in Groenekan zonneklaar wat de bron was van deze onverdragelijke rotte-eierenlucht. De grote plas achter de begraafplaats raakte in de wijde omtrek bekend als 'Het Stinkgat'. Al snel onstonden geruchten. Er zou ook hier, als in de put van Blauwendraad, afval van het slachthuis in het water zijn gestort, alsmede rioolslib en melkpoeder. Een woordvoerder van Waterstaat bevestigde tegenover de regionale

pers, dat dergelijk slib en poeder na overleg inderdaad waren gestort, zij het niet in grote hoeveelheden.

Het Groenekans Landschap

De stichting 'Het Groenekans Landschap' was opgericht in februari 1974. Kort daarop kocht het bestuur de met bouwplannen bedreigde zogenoemde boshoek in bos Voordaan. Dankbare inwoners van Groenekan steunden deze aankoop door in groten getale donateur te worden. Nu dit woonoord bij oostelijke wind danig last had van luchtverontreiniging deden donateurs een beroep op de jonge stichting. Nog in november nam het stichtingsbestuur contact op met de gemeente, de inspectie voor de hygiëne van het milieu én Provinciale Waterstaat. Van die zijde werd bevestigd, dat de plas in Groenekan tot op de bodem zuurstofloos was, anaëroob. De conclusie moest wel zijn, dat het water zwaar belast was met organische stoffen en dat bij het afbreken van deze stoffen alle zuurstof aan het water werd onttrokken. In de raadsvergadering van Maartensdijk van december 1975 wees het raadslid Van Petersen erop, dat nog steeds hout werd aangevoerd. Een ingenieur van Waterstaat gaf toe dat inderdaad veel (verbrijzeld) hout in de plas was en werd ge-

Biochemisch intermezzo

Hoe nu vervolgens de stankontwikkeling te verklaren? Dagelijks werden in de put grote hoeveelheden bouwafval gestort. Dergelijk afval bevat doorgaans een aanzienlijk percentage gips ofwel calciumsulfaat. In het zuurstofloze milieu van het Stinkgat hadden zich zgn. anaërobe micro-organismen ontwikkeld, waarvan een bepaalde groep zich voedt met sulfaat. De 'verademing' van het sulfaat door die bacteriën leidde ertoe dat sulfiden vrij kwamen, die vervolgens in het water weer werden omgezet in H₂S, zwavelwaterstof. Dit wasemde als de bekende rotte-eierenlucht uit de plas. Het leek erop, dat calciumsulfaat uiteindelijk verantwoordelijk was voor de stank.

schoven. Het verrotten daarvan kon volgens hem belangrijk bijdragen aan de anaërobe toestand van het water. Hierbij dient opgemerkt, dat hout niet op de lijst stond van de zgn. verboden stoffen.

Sluiten uitgesloten

Provinciale Waterstaat had nog even de hoop gekoesterd, dat het sulfaat in de plas na enige tijd op zou raken. Daarmee zou dan een einde gekomen zijn aan de onwelriekende uitstoot. Maar die hoop bleek ijdel. Metingen wezen uit, dat het sulfaatgehalte van de plas veel groter was dan aanvankelijk was gedacht. Een natuurlijke uitwerking van het proces zou dus lang kunnen gaan duren. Daarop wachten was niet aanvaardbaar. Teveel mensen immers ondervonden dagelijks hinder van de stank. De put voorlopig sluiten werd een ramp geacht met name voor de containerbedrijven. Maar er moest wel iets gebeuren. De getroffen bevolking begon zich te roeren. Boeren in de buurt van de plas vroegen zich af of hun gras werd aangetast en of er gevaar was voor de buitenverblijvende schapen. De verf van huizen in de directe omgeving ging bladderen en witgepleisterde muren werden zwart. Binnenshuis verkleurde het zilver. Als het aan onze huizen vreet, welke gevolgen heeft het dan voor onze gezondheid, zo vroegen omwonenden zich af.

De Coördinatiegroep

Op 7 januari 1976 werd op initiatief van de stichting 'Het Groenekans Landschap' de coördinatiegroep 'Stinkgat Groenekan' opgericht. Daarin hadden o.a. zitting vertegenwoordigers van bewoners- en kruisverenigingen uit De Bilt en Maartensdijk, de Biltse Vereniging voor Samenlevingsopbouw en uiteraard het bestuur van de stichting. Op deze wijze was het draagvlak voor actie aanzienlijk vergroot. Op 10 januari zond de groep een brief aan GS. In die brief werd verontrusting uitgesproken vanwege de talrijke klachten van omwonenden over

Geavanceerde voorziening

Deskundigen zagen nog maar één oplossing: op diepte zuivere zuurstof in het water brengen. Daarmee kon midden januari worden begonnen. Vanuit een tank aan de oever van de plas werd via een op 20 meter diepte gelegen buizenstelsel zuurstof in het water gepompt. Het stelsel had al met al een lengte van een kilometer en was bevestigd aan op water drijvende skippyballen. Deze hielden de diep in de plas zwevende, zuurstofverdelende buizen op hun plaats. Na enkele dagen nam de ontwikkeling van de zwavelwaterstof af, de stank werd minder en hield uiteindelijk op. De kostbare installatie bleef gehandhaafd om bij een dreigend tekort onmiddellijk weer zuurstof te kunnen inbrengen. In de Statenvergadering van 21 januari 1976 gaf Hofman een uitvoerige uiteenzetting over het gebeuren in en om de 'Centrale stortplaats Groenekan'. Hij durfde met redelijke zekerheid te zeggen, dat er nu een definitief einde was gekomen aan de stankoverlast. Volgens hem was er geen natte stortplaats in Nederland met zo'n geavanceerde voorziening om het zuurstofniveau op peil te houden. Het provinciaal bestuur was opgelucht. Immers het stortbedrijf, waarin gaandeweg ruim een miljoen gulden was geïnvesteerd, kon zonder stagnatie worden gecontinueerd. Wel werd de controle op de aanvoer verscherpt. Dr. R.A. Prins, microbioloog en adviseur van de Coördinatiegroep, was er niet gerust op. Hij vreesde, dat bij afkoeling van het water na de zomer opnieuw zwavelwaterstof zou vrijkomen.

hoofdpijn, hoesten, slapeloosheid en misselijkheid. Tevens werd om een onderhoud gevraagd met gedeputeerde Hofman. De provincie had intussen alles uit de kast gehaald om de stankontwikkeling te bestrijden. Op advies van TNO was er in november 22 ton ijzerchloride vanuit een klein

bootje overboord gezet. De verwachting was dat deze stof de H_2S zou neutraliseren, maar het haalde niets uit. Vervolgens was geprobeerd het zuurstofgehalte van het water te verhogen door het inbrengen van waterstofperoxyde. Ook dat bleef zonder resultaat. Tenslotte werd door aan drijvers



De plas zomer 1977. Er werd niet meer gestort. Op de zuidelijke oever de grote zuurstoftank. Het water werd toentertijd nog intensief voorzien van zuurstof. In de sloep de toezichthouder onderweg ter inspectie van het zuurstofverdelingssysteem.

hangende geperforeerde slangen lucht in het water geblazen. De hele plas lag te borrelen maar bleef uiteindelijk volstrekt zuurstofloos, zo dood als een pier. Besloten werd organisch materiaal zo goed mogelijk te scheiden van het puin en voor zolang op het stortfront te deponeren.

Aangetaste verf

Op 28 januari van dat jaar vond een uitvoerig gesprek plaats van de Coördinatiegroep met gedeputeerde Hofman en zijn staf. Het ging o.m. over de afwikkeling van de 11 schadeclaims, bij de provincie ingediend door inwoners van Groenekan vanwege aantasting van de verf van hun huis. Dat was inderdaad geen kattenpis. Deurposten en raamkozijnen, die er kortgeleden nog als fris geveerd uitzagen, waren nu donkergrijs tot vuilzwart. De agressieve zwavelwaterstof had het loodwit in de verf aangetast en omgezet in het zwartige loodsulphide. Hofman hield zich weliswaar op de vlakte wat betreft het oorzakelijk verband, maar zegde toe de schadeclaims door te zenden naar de verzekeringsmaatschappij. In hetzelfde gesprek onderstreepte ir. Bijker van de provinciale waterstaat, dat geen blijvende lichamelijke schade van de zwavelwaterstof zou worden ondervonden. Het gehalte van dit giftig gas in de lucht was volgens hem belangrijk beneden de gevarengrens gebleven. Op uitdrukkelijk verzoek zegde de provincie tenslotte toe voortaan de analyse-resultaten van watermonsters ook te doen toekomen aan de Coördinatiegroep. Met die informatie kon de vinger aan de pols worden gehouden.

Verklaard tegenstander

Het stinken mocht op dat moment voorbij zijn, de Coördinatiegroep was verre van gerustgesteld. Naar de ware oorzaak van de stankontwikkeling was immers geen onderzoek ingesteld. Het bleef dan ook zeer de vraag of gebruik van de zuurstofinstallatie een herhaling van de narigheid kon voorkomen. Intussen had het bestuur van het Groe-

nekans Landschap grondig studie gemaakt van de in 1969 door Maartensdijk verstrekte hinderwetvergunning en ook van de bijbehorende lijst met voorwaarden. De conclusie was dat aan een aantal voorwaarden niet werd voldaan. Bij het gemeentebestuur werd erop aangedrongen van de provincie te eisen, dat deze zich strikt hield aan de voorschriften van de vergunning. De gemeente liet daarop weten, dat zij terzake de onderhavige hinderwetvergunning advies had gevraagd aan de inspecteur voor de milieuhygiëne dr. Schilt. Dat was goed nieuws. Het was bekend, dat deze inspecteur een verklaard tegenstander was van storten in natte putten. Schilt had van dit standpunt al eerder blijk gegeven t.w. in de reeds vermelde brief van 10 augustus 1970 aan de burgemeester van Jutphaas.

Proces verbaal

Het storten van bouwafval in de omstreden put ging onverminderd voort, met inbegrip van hout en gips. Dat was de goden verzoeken. Bij wijze van preventie werd het water aan de oppervlakte belucht. Maar het mocht niet baten. Begin september 1976 raakte het vuilstortmeer weer anaëroob. Onmiddellijk werd er zuivere zuurstof ingepompt, maar een explosie van zwavelwaterstof kon niet worden voorkomen. Opnieuw golfde bij ieder zuchtje wind de stanklucht over Groenekan of De Bilt. Provinciale Waterstaat besloot nu ál het aangevoerde materiaal op de kant te storten. De Coördinatiegroep nam er geen genoegen mee. GS werd dringend verzocht de stortinrichting te sluiten en de gemeente ontving het verzoek de hinderwetvergunning in te trekken. Op 26 september brachten twee leden van de groep vergezeld van een wachmeester van de rijkspolitie een bezoek aan het Stinkgat. Nagenoeg iedere container bleek verboden stoffen te bevatten. Deze stoffen werden in combinatie met grof afval plat gereden en in het water geschoven. Dat laatste was in strijd met voorwaarde 7 van de vergunning. Een procesverbaal werd opgemaakt en gedeponeerd bij de officier van justitie te Utrecht.

Zes weken

In de nacht van 26 op 27 september werd Groenekan bij mist en zwakke wind getroffen door een stankgolf. De concentratie van H₂S was blijkbaar zo sterk geweest, dat de verf van minstens dertig huizen bleek te zijn verkleurd. Gedeputeerde Hofman bracht op uitnodiging van de Coördinatiegroep nog diezelfde ochtend een bezoek aan het getroffen gebied. Hij was onder de indruk van de aangerichte schade en beloofde de kwestie aan de orde te stellen in de vergadering van GS van 29 september. Op die dag kwam het verlossende telefoontje van de griffie binnen. Per 1 oktober zou het storten tijdelijk worden gestaakt. GS liet verder weten 6 weken nodig te hebben om tot een verantwoord voorstel aan de Staten te komen. Hofman wilde zijn beslissing nemen op basis van een grondig rapport over elk aspect van de affaire, dat van het milieu, van de volksgezondheid en ook de financiële kanten van de zaak. Een werkgroep van interne deskundigen ging aan de slag. Dr. Schilt adviseerde het storten in het stinkmeer niet te hervatten.

Een protestbijeenkoms

De Coördinatiegroep gebruikte deze periode om Statenleden te overtuigen van de noodzaak de provinciale stortinrichting definitief te sluiten. Verder werd huis aan huis een folder verspreid waarin werd uitgelegd hoe claims voor geleden schade bij de provincie in te dienen. In totaal werd voor 22.500 gulden aan claims ingediend. Eind oktober werd een zorgvuldig gedocumenteerd zwartboek gepubliceerd met als titel 'Stinken we erin?'. Op 13 december volgde een grote protestbijeenkoms in De Bilt. Ruim 400 bewoners uit de omgeving waren aanwezig. Intussen was bekend geworden, dat het RIVM op meerdere dagen een concentratie van zwavelwaterstof in de buitenlucht had gemeten, die boven de gevarengrens uitsteeg.

Sluiting

Op 19 januari 1977 besloten Provinciale Staten op basis van een uitgebreid onderzoeksrapport de geruchtmakende stortplaats definitief te sluiten. Het gezondheidsbelang van de omwonenden gaf de doorslag. Het besluit had uiteraard financiële consequenties: het ging de provincie 4 miljoen gulden kosten, uit te smeren over 10 jaar. Berekend was dat de uitgaven bij hervatting van de stort hoger zouden uitvallen. GS liet weten, dat hard gewerkt werd aan de door boeren en burgers ingediende schadeclaims. Door de woordvoerders in de Statenvergadering werd waardeering uitgesproken over de beheerste en constructieve wijze waarop de Coördinatiegroep had geopereerd. De groep mocht de kosten van haar 'zwartboek' in rekening brengen. Na overleg met gemeenten en containerbedrijven lukte het gedeputeerde Hofman de containerwagens naar een tiental andere stortplaatsen in de provincie te dirigeren. Het meer werd hermetisch afgesloten. Uiteraard moest het inpompen van zuurstof worden gecontinueerd. In het voorjaar van 1977 werd daartoe een nieuw zuurstofinjectie-systeem in werking gesteld. In september bleef de stankontwikkeling nagenoeg uit.

Reductie diepte

Na al die uitgaven had de provincie in dat jaar ook een meevaller. Het Amsterdam-Rijnkanaal nabij Maarssen werd verbreed en Rijkswaterstaat bood aan 1 miljoen m³ specie naar de put in Groenekan te transporteren, gratis. Het provinciaal bestuur nam dit aanbod gretig aan. Reductie van de diepte zou volgens deskundigen de kans op hernieuwde ontwikkeling van zwavelwaterstof aanzienlijk verkleinen. Vanaf begin 1978 vond deze omvangrijke slibberging via een dikke pijpleiding plaats. In de volksmond werd deze leiding vanwege het lawaai wel de bulderbuis genoemd. Midden 1979 was het karwei geklaard en kon de ontsierende persleiding worden verwij-

derd. De put was nu nog 13 meter diep. Omstreeks die tijd kon ook met het inpompen van zuurstof worden opgehouden. Het meer herstelde zich langzaam en werd met zijn omgeving een waar natuurgebied. Rond het huis van de familie Haverkamp was het stil geworden. De beheerder kreeg een nieuwe baan bij de provincie.

Een kwellende vraag

De vraag waarom van alle stortgaten in de provincie dit zo ongemeen had gestonken, bleef sommige mensen bezighouden. In een vraaggesprek in 'Arts en Auto' (mei '85) ging dr. Schilt, inmiddels oud-inspecteur, op deze vraag in. Tussen het aangeboden grof vuil had zeker voldoende organisch materiaal gezeten om het water zuurstofloos te houden. Maar de enorme concentraties H₂S die zich in De Bilt en Groenekan hadden voorgedaan beduidden toch dat er meer aan de hand moest zijn geweest. Bij het bestuderen van de overzichtslijst van fabrieken die van de stortfaciliteit gebruik maakten, was Schilt gestuit op een gipsfabriek die zijn mislukte producten in de vijver dumpte. Dat gips was z.i. een onuitputtelijke voedingsbodem voor de ontwikkeling van zwavelwaterstof. Tot zover de verklaring van de oud-inspecteur. Mo-

gelijk waren de gipsen misbaksels van deze fabriek door de betreffende afdeling van de provinciale waterstaat tot bouwafval gerekend.

Hooge Kampse Plas

Na 1990 werd het voormalig stortgat ingericht als een voor ieder toegankelijk stiltegebied. Het 'Samenwerkingsorgaan Noorderpark' egaliseerde en beplante de oevers en legde een recreatief fietspad aan. De plas verloor zijn geuzennaam, werd herdoopt tot 'Hooge Kampse Plas' en kwam letterlijk op de kaart te staan. Het verbrede gedeelte van de Groenekanseweg werd niet in de oude landelijke luister hersteld. Wel beseften de aanwonenden ontkomen te zijn aan het ongerief van een jarenlang onophoudelijk afvaltransport. Begin 1991 verhuisden de Haverkamps naar Maartensdijk. 'Het Utrechts Landschap' kocht in 2003 de Hooge Kampse Plas en bijbehorende omgeving. Het fietspad bleef van de provincie.

Wim Hoebink

Bij de redactie is aanwezig en ter inzage een bij dit artikel behorende lijst met noten en geraadpleegde literatuur.

STICHTING STOP GELUIDHINDER MAARTENSDIJK

Een beschrijving van de activiteiten van de Stichting Stop Geluidhinder Maartensdijk laat zich lezen als een roman. Als een verhaal over een zeilboot die probeert op ruwe zee de veilige haven te bereiken. Er zijn sterk wisselende winden, onverwachte stromingen en gevaarlijke ondiepten. En dan, als bijna het doel wordt bereikt,..... verschuift plotseling de kustlijn een stuk naar rechts.

De start

In de zomer van 1999 wordt de oprichtingsakte van de Stichting Stop Geluidhinder Maartensdijk (SSGM) bij de notaris gepasseerd. Een belangrijke aanleiding daarvoor is de publicatie 'Verkenning A27 Noord - Midden en Zuid', van Rijkswaterstaat. De diverse bewonersinitiatieven in Groenekan en Hollandsche Rading overwegen om op deze nota te reageren. Samenwerking in een geformaliseerd verband ligt voor de hand. De doelstellingen

van de stichting zijn weliswaar breed geformuleerd, maar in de praktijk helder: het beperken van de overlast van de A27, de spoorlijn Utrecht - Hilversum, de provinciale weg N417 en het vliegverkeer van de velden Hilversum en Schiphol.

Het kritisch kijken naar lichtoverlast en luchtverontreiniging, zoals dat vooral speelt ná 2003, sluit naadloos aan op de basisdoelstellingen van SSGM. De bestuursleden zijn enthousiast; aan de slag dus.



Viaduct bij de entree van Maartensdijk.

*Foto:
Frans van Reenen*

SSGM voelt zich “luis in de pels van de overheid”, maar beseft dat alleen optimale samenwerking met overheden tot resultaat kan leiden. En die overheden, zeker de gemeentelijke, werken mee. De gemeente Maartensdijk heeft zelfs een onderzoeksbudget voor SSGM beschikbaar en er kan gebruik worden gemaakt van kennis en gegevens die binnen het ambtelijk apparaat en bij de Milieudienst Noord-West Utrecht beschikbaar zijn. Belangrijkste speler is echter de directie Utrecht van Rijkswaterstaat. In een eerdere fase was informeel van directiezijde van RWS vernomen: “Wacht tot het moment waarop, door de groei van het autoverkeer, aanpassingen in de vorm van reconstructie aan de A27 noodzakelijk zijn. Bij reconstructie is er immers de verplichting, op basis van bepalingen uit de Wet Geluidhinder (WGH), om geluidwerende voorzieningen te treffen. De daaraan verbonden kosten worden dan ‘in het werk’ meegenomen”. Daarmee wordt de WGH een belangrijk richtsnoer en kapstok voor SSGM. Moet er dan slechts worden afgewacht? Neen, daarvoor wordt de problematiek te ernstig gevonden. Immers al in de Memorie van Toelichting op de WGH (1979) valt te lezen dat de Wereldgezondheidsraad geluidhinder als bron van ernstige gezondheidsklachten aanmerkt, waaronder slaapritmestoornissen, hart- en vaatziekten en verhoogde bloeddruk. Van afwachten kan geen sprake zijn. Wat gebeurt er op hoofdlijnen vanaf 1999? Eerst maar eens de feitelijke situatie in kaart gebracht!

De rapporten Witteveen+Bos (W+B) en de Hindernota

De voor SSGM beschikbare onderzoeksmiddelen en nog een extra bijdrage van de gemeente zijn precies voldoende om het Raadgevend Ingenieursburo Witteveen + Bos te Deventer opdracht te verstrekken om de geluidhinder langs de A27 cijfermatig in kaart te brengen. Opdrachtgever is de gemeente Maartensdijk en SSGM heeft zit-

ting in de begeleidingscommissie. De gegevens zijn mede gebaseerd op tellingen van Rijkswaterstaat (RWS) en de provincie Utrecht. Er wordt uitsluitend naar de geluidhinder van de A27 gekeken. Van het laten meewegen van andere geluidsbronnen, zoals van de N417, wordt in deze studie afgezien. Dit cumuleren van geluid zal overigens in de toekomst, op grond van Europese richtlijnen, wel toegestaan zijn.

In het rapport worden berekeningen gemaakt met en zonder geluidwerende voorzieningen uitmondend in gedetailleerde kaarten voor de kernen van de gemeente Maartensdijk. Er wordt een maat gehanteerd voor de hoeveelheid geluidsenergie: decibels [dB(A)]. Op hoofdlijnen kan daar als volgt tegenaan worden gekeken:

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

Enkele conclusies uit het W+B rapport:

- Het verkeer op de A27 zal groeien van 97.000 voertuigen per etmaal nu, tot bijna 130.000 voertuigen in 2010.
- Als er geen geluidwerende voorzieningen worden getroffen, dan zullen 823 woningen in 2010 een geluidsklasse boven de 60 dB(A) vallen. (let wel, de wettelijke grenswaarde in bestaande situaties is volgens de WGH 55 dB(A).
- Van deze 823 woningen vallen er zelfs enkele tientallen in een klasse boven 70 dB(A). Bij die geluidsbelasting treden zeer ernstige gezondheidsklachten op en is sanering absoluut noodzakelijk. Maar ook in de klasse tussen 60 en 70 dB(A) is sprake van een groot aantal ernstig gehinderden.
- Als de vereiste technische voorzieningen worden aangebracht (geluidsschermen) dan neemt het aantal woningen boven de 60 dB(A) grens met 75 % af. Dit betekent een enorme verbetering van de leefbaarheid van vrijwel alle woningen die in de invloedssfeer van de A27 liggen. Alle woningen gaan dan namelijk van een hoge naar een lagere geluidscategorie en vele woningen verdwijnen zelfs uit de laagste geluidsklasse.

60 dB(A) geeft al 35% gehinderden en 20% ernstig gehinderden.

65 dB(A) geeft 55% gehinderden en 25% ernstig gehinderden.

Voor SSGM biedt het W+B rapport de mogelijkheid om per kern gedetailleerd alle hinder in kaart te brengen. Dit gebeurt door inzet van bestuursleden in de zogenaamde Hindernota van november 2000. Systematisch worden per kern geluidsbronnen, vervuiling, onveiligheid en verstoring in beeld gebracht. Mede op grond van de rapporten komt SSGM tot aanbevelingen om enkele nieuwe schermen langs de A27 te plaatsen (w.o. in Hollandsche Rading West) en sommige bestaande schermen te verlengen en te verhogen. De hieraan verbonden kosten worden door W+B becijferd op 25 miljoen gulden. De stichting biedt beide rapporten aan de gemeente aan. Na besproken te zijn in de functionele commissie komen zowel het Rapport W+B als de Hindernota in de vergadering van de Raad van Maartensdijk in november 2000 aan de orde. Beide rapporten worden aanvaard en bepaald wordt voorts dat de 55 dB(A) norm als grens zal worden gehanteerd bij even-

tuele saneringen. Bovendien zal binnen een jaar evaluatie plaatsvinden van de ontwikkelingen binnen het geluidhinderbeleid van de nieuwe gemeente De Bilt. Na het W+B rapport het tweede succes!

Het voorstel van SSGM om 25 miljoen gulden als vóórfinanciering te bestemmen als voorloper op de door het Rijk te betalen geluidsschermen, ondervindt wel sympathie maar geen politieke steun. De oorzaak daarvan heeft te maken met de gemeentelijke herindeling. In deze fase houdt de provincie Utrecht toezicht op de financiën. Een dergelijke zware verplichting, zo wordt van gemeentewege gesteld, zal op grond van het uitgeoefende toezicht vermoedelijk niet goedgekeurd worden.

De Hindernota en W+B in De Bilt

De wethouder voor Milieu van de nieuwe gemeente De Bilt wordt uitvoerig bijgepraat en schriftelijk geïnformeerd over de geluidhinderproblematiek van de A27. De belangrijkste boodschap is daarbij:

“Dit alles betekent dat drie kernen in de voormalige gemeente Maartensdijk afsterven op een enorm milieuprobleem, een



Maartensdijk gezien vanaf de A27.

*Foto:
Frans van Reenen*



Gemeente Maartensdijk

De raad van de gemeente Maartensdijk;

Gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 14 november 2000 ter zake van het innemen van een beleidspunt over het toekomstig lokale geluidbeleid;

mede gezien het op 3 november 2000 door het ingenieursbureau Witteveen en Bos te Deventer uitgebrachte 'akoestisch onderzoek lokaal geluidbeleid', de op 8 november 2000 door de stichting Stop Geluidhinder Maartensdijk uitgebrachte Hindernota en haar brief van 25 november 2000;

gehoord de commissie Ruimte in haar vergadering van 13 november 2000;

gelooft op de bepalingen van de gemeentewet;

besluit:

- I. de conclusies uit de vermelde rapporten, waarbij de saneringswaarde van 55 dB(A) als uitgangspunt wordt gebaseerd, te onderschrijven;
- II. de conclusies uit de vermelde rapporten in de per 1 januari 2001 te vormen nieuwe gemeente De Bilt nader uit te werken, met een evaluatie binnen één jaar.

Aldus besloten in de op 30 november 2000 gehouden openbare vergadering van de raad van de gemeente Maartensdijk.

De secretaris,

De voorzitter,

Raadsbesluit 55dB (A)

probleem dat thans al zeer ernstig is doordat er nu al 432 woningen een geluidsniveau hebben van boven de 60 dB(A), een voor Nederland unieke situatie.."

Er wordt afgesproken dat er tussen de wethouder met ambtelijke adviseurs en SSGM regelmatig overleg zal zijn over de voortgang van de geluidhinderbestrijding. Maar wat kan en moet er gebeuren? Mogelijkheden worden op een rij gezet.

Rijkswaterstaat kan volgens de Wet Geluidhinder niet worden gedwongen iets te doen. Autonome groei van het wegverkeer betekent nog niet dat er volgens de WGH actie moet worden ondernomen, zelfs niet indien de norm 55 dB(A) ernstig wordt overschreden zoals bij de A27 het geval is. Pas als er sprake is van een zogenoemde sa-

neringssituatie in de vorm van wegverbreding, reconstructie of andere maatregelen aan de weg, die een verhoging van 2 dB(A) tot gevolg hebben, dan pas is de wegbeheerder verplicht de wettelijke norm te handhaven. Is isolatie dan een optie?

De Rijksoverheid, in dit geval het Ministerie van VROM, voert al een intensief programma van gevelisolatie uit. Daarbij wordt verwacht dat binnen de belaste woning een geluidsniveau van 30 dB(A) kan worden gehaald. Met deze maatregelen, zo is de indruk, hoopt de overheid te kunnen afzien van de bouw van hoge geluidsschermen.

Gevelisolatie, zo vindt SSGM, is maar zeer ten dele een oplossing omdat niet aan de bron of in de onmiddellijke omgeving van

de bron wordt gesaneerd. Bij gevelisolatie blijft de geluidsbelasting in de tuinen en de onmiddellijke omgeving van het huis even hoog.

Geluid is energie. Die energie kan het best worden tegengehouden met massa in de vorm van degelijke geluidsschermen. Daarom is de best denkbare oplossing, ondanks de aanzienlijke kosten van 25 miljoen gulden:

1. reparatie van een bestaand scherm in Hollandsche Rading Oost.
2. aanleg van nieuwe schermen in Groenekan en Hollandsche Rading West.
3. verbeteren en verhogen van bestaande schermen in de kern Maartensdijk.

Ook de mogelijkheden van vóórfinanciering door overheden, al of niet in combinatie met bewoners wordt in een wat latere fase besproken. Door de bezuinigingsgolven die op de gemeente afrollen, wordt deze aanpak als niet meer realistisch ter zijde gelegd.

Besluitvormers moeten doordrongen worden van de problematiek. Dus gaat het college van B en W, aangevuld met de Milieudeputeerde van de Provincie Utrecht,

op excursie. De bestaande schermen worden bekeken en er wordt ondervonden wat 65-70 dB(A) betekent. Dit bezoek leidt er toe dat B en W de problematiek van de sterk verwaarloosde geluidswal in Hollandsche Rading Oost gaat oppakken. Een derde succes!

De door SSGM aangedragen motieven daarvoor zijn o.a.

- Er is een landelijk erkend ernstig fileprobleem op het wegvak Knooppunt Eemnes - afslag Bilthoven.
- Bij versnelde reconstructie van de A27 tot een weg van 2x3 rijstroken kan dit probleem worden teruggedrongen.
- Bij reconstructie moeten, op basis van bepalingen uit de WGH, tegelijkertijd geluidwerende voorzieningen worden begroot en aangebracht.
- Het tracé van de weg en de zich daarop bevindende kunstwerken zijn al op verbreding berekend.
- Mogelijk kan de reconstructie extra worden versneld door geheel of gedeeltelijke vóórfinanciering van overheden en/of particuliere instellingen.



Op vele plaatsen langs de A27 is slechts aan één kant een geluidsscherm aangebracht. Ook in Hollandsche Rading ontbreekt aan de westzijde elke vorm van geluidwering.

In de commissie Openbare Ruimte van De Bilt wordt in het najaar van 2001 door SSGM een uitvoerige uiteenzetting gegeven over het W+B onderzoek en de gevolgen voor bewoners langs het tracé. De commissie besluit tot een excursie in het veld die in het voorjaar van 2002 plaatsvindt. Daarnaast worden oplossingsmogelijkheden in beeld gebracht waaronder versnelde reconstructie.

Nieuws en Nieuwsbrieven

Door middel van Nieuwsbrieven worden donateurs en de achterban van SSGM op de hoogte gehouden van ontwikkelingen. Daarin verschijnen regelmatig berichtjes die op de langere termijn van grote invloed blijken te zijn. Zo wordt in redactievergaderingen gemeld dat in Rotterdam Overschie een school verplaatst zal worden, die langs het tracé van de A13 ligt, op grond van luchtverontreiniging. Onze technisch adviseur Jan Scheidemans wijst op een krantenartikel waarin sprake is van geluidsabsorberend asfalt die RWS als proef op een deel van de A27 gaat toepassen. Dit type asfalt kan een reductie geven van 8dB(A). Ook Schiphol, Soesterberg en het vliegveld Hilversum krijgen steeds meer aandacht. SSGM heeft een vaste vertegenwoordiger in de zogenaamde Commissie ex art. 28 Luchtvaartwet vliegveld Hilversum. Vanuit die functie is deze vertegenwoordiger

rechtstreeks betrokken bij de komende zonering van het vliegveld.

Luchtvaartterreinen

Naast het wegverkeer blijft ook geluidhinder van de vliegvelden Hilversum en Schiphol de aandacht van SSGM vragen. De provincie Noord-Holland ziet graag de woningbouwlocatie Ter Sype in Loosdrecht gerealiseerd. Maar met het huidige banenstelsel van het vliegveld Hilversum kan dat niet. Er moeten dus start- en landingsbanen worden gewijzigd. Dat levert dan weer problemen op voor het officieel in het Streekplan Utrecht vastgelegde natuur- en stiltegebied Westbroek. Door de bebouwing van Ter Sype zal de verkeersdruk op de Tolakkerweg verder verhoogd worden. Provincie Utrecht, gemeente De Bilt en SSGM trekken één lijn. De geluidhinder van Schiphol neemt merkbaar toe. SSGM heeft daarom een bezoek gebracht aan de Luchtverkeersleiding Nederland. Gebleken is daarbij dat op korte termijn onze regio intensief zal worden gebruikt voor dalend verkeer richting Schiphol. Dit was nog niet eerder openbaar gemaakt. Uit de plannen van de Luchtverkeersleiding Nederland blijkt bovendien, dat men boven onze regio een minimale vlieghoogte gaat hanteren van 1000 meter en dat natuur- en stiltegebieden niet zullen worden ontzien. Contacten worden gelegd met verwante or-

Maartensdijk vanaf 't SVM (voetbal)terrein.

*Foto:
Frans van Reenen*



organisaties om te bezien of juridische stappen mogelijk zijn.

In bestuursvergaderingen van SSGM wordt geconstateerd dat in het milieudebat sprake is van een verharding van de toon. Is het de tijdgeest of zijn het de verkiezingen voor de Tweede Kamer die in aantocht zijn?

Tweede Kamerverkiezingen

SSGM ontvangt het verzoek om het CDA kamerlid, milieuspecialiste Gerda Verburg, in het kader van haar verkiezingstournee op 7 mei 2002 te ontvangen. Daar is geen bezwaar tegen en er wordt een programma in elkaar gezet waaronder het optreden van koperblazers uit Westbroek, een uiteenzetting over de geluidhinderproblematiek in het dorps huis te Groenekan, een 70 dB(A) geluidsdemonstratie en een bezoek aan een van de kernen met overlast langs de A27. De voorzitter van SSGM heeft zijn praatje al klaar. Zijn slotzin luidt: "Mocht het CDA bij de komende verkiezingen heel goed scoren, en u wordt de nieuwe minister van Verkeer en Waterstaat, dan hopen we u opnieuw te zien bij de feestelijke ingebruikname van de nieuwe en verbeterde schermen. Tot spoedig weerzien dus". Het loopt anders. De avond voorafgaand aan het bezoek, terwijl SSGM de laatste voorbereidingen voor de ontvangst treft, wordt de lijsttrekker van de LPF om het leven gebracht. Het bezoek van Gerda Verburg wordt afgeblazen. De LPF komt met 26 zetels in de kamer en levert de minister voor V en W.

Het Cauberg-Huygen onderzoek

De gemeente, evenals SSGM, heeft grote behoefte om meer inzicht te krijgen in de technische aspecten en kosten indien tot schermenbouw wordt gekomen. Bij de provincie zijn voor een dergelijk onderzoek financiële middelen voorhanden in het kader van het programma MAVI. (Milieu Aspecten Verkeer en Vervoer). Op die middelen

wordt door de gemeente met succes een beroep gedaan en een opdracht wordt verstrekt aan het bureau Cauberg-Huygen/DHV. SSGM wordt over de conceptopdracht geconsulteerd.

Er zal onderzoek worden gedaan naar de schermdimensionering langs de A27. De huidige schermen voldoen niet meer zodat verhoging, verlenging en/of de wenselijk-

SSGM laat zich in een bestuursvergadering door een milieudeskundige bijpraten over de maatschappelijke ontwikkelingen inzake geluidhinder. Wat blijkt:

- De door de overheid gestelde normen t.a.v. geluidhinderbestrijding zoals verwoord in o.a. de Nationaal Milieu Beleidsplannen worden stelselmatig niet gehaald.
- Er heeft een voortdurende oprekking van de normen plaatsgevonden. De bevolking wordt gedwongen steeds meer geluidhinder te accepteren.
- Elke nieuwe overheidsnota schuift de geluidhinderproblemen, zowel in de tijd als v.w.b. de normering voor zich uit.
- Wat de gevolgen zullen zijn van de introductie van de nieuwe Europese standaardmaat Lden, is ongewis. Er blijft bij de nationale overheden veel eigen interpretatiebevoegdheid.
- Er blijft ook grote onzekerheid bestaan over het MIG beleid. Onder de MIG wetgeving wordt er van uitgegaan dat elke bestuurslaag eigen geluidsbeleid ontwikkelt waarin naast gebiedsgerichte grenswaarden ook een reductiedoelstelling voor geluidhinder en maatregelen zijn opgenomen. Naast deze eigen grenswaarden blijven er in het nieuwe systeem wettelijke richtwaarden bestaan. De Raad van State heeft naar verluidt, veel problemen met een dergelijke constructie, temeer omdat geen beroepsmogelijkheden onder het MIG (modernisering instrumentarium geluidsbeeld) beleid bestaan.
- De Wet Geluidhinder staat onder zware druk; de kans op intrekking van deze wet is zelfs denkbaar.
- Luchtverontreiniging komt meer en meer in de politieke belangstelling.

heid van nieuw te plaatsen schermen moeten worden onderzocht. In het onderzoek moeten de jongste ontwikkelingen op het gebied van wetgeving, zoals MIG beleid en de nieuwe dosismaat voor geluid, Lden worden meegenomen.

Het onderzoek bevestigt voor een deel de vermoedens van SSGM. De schermen voldoen niet meer aan de destijds beoogde doelstellingen en komen ook redelijkerwijs niet meer voor aanpassing (verhoging) in aanmerking. Bovendien worden, in commentaar van RWS op het rapport van Cauberg-Huygen vraagtekens gezet bij de aantallen MVE's (Motorvoertuigen per etmaal) zoals gehanteerd in het Witteveen+Bos rapport, en dat terwijl W+B zich baseerde op meetgegevens mede opgesteld door RWS. Er beginnen zich donkere wolken samen te pakken. Prof. Berkhout, voorzitter van de Commissie Deskundigen Geluidhinder Schiphol, legt welbewust zijn werkzaamheden als voorzitter neer, tezamen met zijn commissieleden. In NRC

Handelsblad zegt hij: "Er heerst bij Verkeer en Waterstaat een sfeer van voorkoken en toedekken".

De Spoedwet wegverbreding

In het nieuwe regeringsbeleid wordt o.a. de aanleg van spitsstroken op de A27 voor het gedeelte Utrecht-Hilversum aangekondigd. De middelen zijn beschikbaar. Om de aanleg van deze spitsstroken te versnellen zal het kabinet een „Spoedwet“ in procedure brengen. Op 27 september 2002 stemt de Ministerraad in met de concepttekst van de "Spoedwet Wegverbreding". Het ontwerp wordt om advies naar de Raad van State gezonden.

In het periodiek overleg van SSGM met de wethouder wordt de vrees uitgesproken dat de Spoedwet wel eens bepalingen uit de Wet Geluidhinder, w.o. het begrip „reconstructie“, buiten werking zou kunnen stellen. Oplettendheid is geboden. Moet er lobbywerk worden verricht? De Raad van State laat zich zeer kritisch uit over de Spoed-

*Hondenuitlaatplaats
naast het scherm van
de A27.*

*Foto:
Frans van Reenen*



wet. Toch wordt de Spoedwet, in nagenoeg ongewijzigde, vorm naar de Tweede Kamer gezonden ter behandeling.

Wat wordt gevreesd blijkt waarheid. Filebestrijding wordt belangrijker gevonden dan het bestrijden van geluidhinder. Voor het treffen van geluidwerende maatregelen zijn geen middelen beschikbaar. Voor bepaalde wegvakken waar spitsstroken worden aangelegd (de wegvakken uit bijlage B van de Spoedwet waaronder het wegvak A27 Utrecht-Hilversum), wordt de Wet Geluidhinder buiten werking gesteld. Met de Spoedwet wordt werkelijk spoed betracht. Behandeling in de Tweede Kamer is een hamerstuk. Ons lobbywerk heeft, met de verkiezingen in het vooruitzicht, geen

resultaat. Maar ook met het kritische advies van de Raad van State wordt geen rekening gehouden.

De energie van SSGM en het lobbywerk richten zich daarom noodgedwongen op behandeling van de Spoedwet in de Eerste Kamer. De Eerste Kamerleden De Blécourt en Castricum bereiden vanuit de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat een motie voor in het kader van behandeling van de Spoedwet. SSGM bericht de heer Castricum o.a.:

“U begrijpt hoe de geluidgehinderde inwoners van de kernen Maartensdijk, Hollandsche Rading en Groenekan zich voelen nu de Spoedwet Wegverbreding tot wet verheven dreigt te worden. Nogmaals, wij zijn

De tekst van de motie Eversdijk c.s. d.d. 20 mei 2003 luidt:

De Kamer,
gehoord de beraadslaging,
overwegende,

- dat het snelwegverkeer een bron is van geluidhinder en plaatselijk ook van stankhinder;
- dat een substantieel aantal mensen vanwege langs woongebieden lopende snelwegen door luchtvervuiling en ook door geluid, waaronder door nachtelijke geluidbelasting, nadelige effecten ondervindt voor de fysieke gezondheid;
- dat ingevolge de Wet geluidhinder in het verleden voor een groot aantal wegvakken per woning de maximaal toelaatbare geluidbelasting de zogenaamde hogere waarde is vastgesteld waaraan moet worden getoetst in geval van een zogenaamde reconstructie van de weg ten einde de bewoners rechtszekerheid te bieden;
- dat de Spoedwet wegverbreding niet helder is over een voortvarende aanpak van de milieu-belasting vanwege een weg na realisatie van de extra rijstrook;

verzoekt de regering voor de in de bijlage onder B opgenomen wegaanpassingsprojecten

1. altijd uit te gaan van het aanbrengen van dubbellaags ZOAB op de rijstroken indien binnen 200 m afstand woningen aanwezig zijn, tenzij uit het plan inmiddels al gebleken is dat dit niet nodig of onmogelijk is;
2. parallel aan de opstelling van het ontwerp-wegaanpassingsbesluit ook het gemotiveerde plan voor de te treffen geluidmaatregelen op voortvarende wijze op te stellen en daarbij als uitgangspunt te nemen dat de in het verleden vastgestelde hogere waarden voor geluid worden gerespecteerd;
3. in het plan van uitvoering een tijdpad van maximaal 5 jaar op te nemen;
4. in het ontwerp-wegaanpassingsbesluit al gegevens van het plan op te nemen, alsmede een lijst met de in het verleden vastgestelde hogere waarden voor de diverse woningen en geluidgevoelige bestemmingen,

en gaat over tot de orde van de dag.

Eversdijk
De Blécourt
Pormes

Castricum
Van den Berg
Terlouw

niet tegen het oplossen van file-knelpunten, maar het gemak waarmee de geluidhinderproblematiek aan de kant wordt geschoven, verontrust ons zeer. De milieuproblematiek en daarmee de gezondheidsproblematiek verdient serieuzer aandacht. Wij verzoeken u dan ook met klem deze aspecten bij de behandeling van de wet zwaar te laten wegen”.

Alle leden van de vaste commissie worden door SSGM persoonlijk benaderd. SSGM bevordert daarnaast dat contact tussen landelijke milieuspecialisten en de opstellers van de motie tot stand komt. En de inspanningen worden beloond. De concept-tekst van de motie wordt aangepast en vervangen door de motie Eversdijk. Deze motie zal in het verdere verloop van de procedure een rol blijven vervullen.

Waar in de Tweede Kamer nog brede steun

J. A. Scheidemans Scherm. Als dank voor zijn inzet is het geluidsscherm tussen Groenekan en Utrecht naar Jan Scheidemans (†) vernoemd.



*J.A. Scheidemans
Foto: De Vierklank*

voor de Spoedwet bestond, is de Eerste Kamer bij de stemming op 27 mei 2003, enkele uren voor het definitieve einde van het Kabinet Balkenende I, duidelijk kritischer. Bij de stemming zijn 35 leden voor en 30 leden tegen de Spoedwet. De motie Eversdijk wordt met algemene stemmen aanvaard. De minister zegt toe de motie te zullen uitvoeren. SSGM is gematigd optimistisch. Het wachten is nu op de concrete wegaanpassingsbesluiten door Rijkswaterstaat op grond waarvan eventueel zienswijzen kunnen worden ingesteld.

De Raad van State

Als het (concept)wegaanpassingsbesluit A27 ter inzage wordt gelegd, blijkt van de motie Eversdijk nagenoeg niets terug te vinden. De toezegging dat de motie zal worden uitgevoerd, wordt niet nagekomen. SSGM dient daarom een zienswijze in tegen het wegaanpassingsbesluit en maakt ook op hoorzittingen haar standpunt duidelijk.

Inmiddels blijken elders in het land, waar eveneens wegaanpassingen zijn voorzien, vergelijkbare initiatieven te ontstaan. Op initiatief van SSGM worden enkele groepen uit midden Nederland voor bijeenkomsten in Maartensdijk uitgenodigd. Ook landelijke en regionale milieuorganisaties zijn daarbij vertegenwoordigd. Een brief naar de leden van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat uit beide Kamers is mede het gevolg van dat gevoerde overleg, evenals de afspraak dat door alle groepen beroep wordt ingesteld bij de Raad van State. Aan de minister van Verkeer en Waterstaat wordt een afschrift van de brief gestuurd. Bijna per kerende post ontvangt SSGM van de minister een persoonlijk ondertekende brief waarin zij nogmaals meldt de motie Eversdijk te zullen uitvoeren.

Toch is onze stichting niet gerust op de uitkomst. Dat geldt tevens voor de directies van scholen die direct tegen het tracé van



*Scherf langs de A27.
Maartensdijk vanaf 't
SVM (voetbal)terrein.*

*Foto:
Frans van Reenen*

de A27 zijn gelegen. Maar ook de huisartsen in de kernen Maartensdijk, Groenekan en Westbroek onderschrijven het standpunt van SSGM. Zij zullen uiteindelijk het beroep dat SSGM bij de Raad van State indient tegen het Wegaanpassingsbesluit A27 in een aparte brief mede ondersteunen.

Inmiddels worden de eerste uitspraken openbaar van de Raad van State met betrekking tot beroepschriften tegen wegaanpassingsbesluiten (Vught, Ter Schuur). In alle gevallen wordt een streep gezet door de plannen van Rijkswaterstaat, vooral op grond van luchtkwaliteitseisen. In het Gooi weten gemeenten door gezamenlijk optrekken en goed onderhandelen te bereiken dat RWS 5 miljoen euro meer voor de aanleg van geluidwerende voorzieningen uittrekt dan oorspronkelijk de bedoeling was. Dat is een indicatie voor SSGM. Alle zeilen worden nu bijgezet.

In september 2004 wordt het beroepschrift naar de Raad van State verzonden.

De motie Eversdijk en luchtkwaliteit zijn daarin de speerpunten. Inzake luchtkwaliteit laten we ons inspireren door rapporten van het RIVM te De Bilt. De opvattingen

van dit instituut zijn immers sinds jaar en dag maatgevend voor het nationale beleid. Eind december ontvangt SSGM van de Raad van State het verweerschrift van de Minister van Verkeer en Waterstaat. De minister baseert haar opvattingen over luchtkwaliteit in het verweerschrift op..... een TNO onderzoek dat recent in opdracht van Rijkswaterstaat is vervaardigd en dat andere uitgangspunten hanteert dan het RIVM.

De reactietermijn voor SSGM op dit verweerschrift bedraagt 14 dagen. Het TNO rapport bevat naar onze opvattingen diverse onvolkomenheden, maar hoe deze ingewikkelde materie nog op schrift te krijgen? We doen wat we kunnen hoewel veel instellingen in deze vakantieperiode gesloten zijn. Op 12 januari gaat de reactie van SSGM de deur uit. De dag erna, om 17.00 uur verschijnt, als een deus ex machina, enkele uren vóór het verstrijken van de indieningstermijn op de website van het RIVM een commentaar op de TNO studie. Uitdraaien, lezen, als bijlage bij eerdere stukken aanmerken en naar de Raad van State faxen is dan niet moeilijk meer. Enkele leden uit de Eerste Kamer verklaren zich bereid tijdens de zitting bij de Raad

van State voor SSGM op te treden als getuige-deskundige. Wat we al vermoeden tijdens de zitting - waar we overigens schouder aan schouder met de gemeente en milieuorganisaties staan - de landsadvocaat zal, als verdediger van de minister van Verkeer en Waterstaat, in het (fijn) stof bijten.

We zijn terug bij af, maar hoeveel tijd, energie en geld heeft dit allemaal niet gekost? Wat zou er gebeurd zijn als we al die moeite hadden kunnen stoppen in sleuven graven, bekistingen maken, ijzer vlechten en beton storten voor de fundering van de schermelementen? We zijn er dus nog niet. Er is inmiddels een Besluit Luchtkwaliteit

en de WGH wordt aangepast. De teneur is duidelijk. Normen worden aangepast en opgerekt. Er komt steeds minder bescherming voor de burger. SSGM wil niet als de schipper uit de legende "De Vliegende Hollander" eeuwig blijven varen. Wij willen Kaap de Goede Hoop werkelijk ronden. Gelukkig zijn er genoeg voorbeelden van situaties in Nederland waarin het wel is gelukt om geluidwerende voorzieningen te treffen. Goed doordrongen zijn van de problematiek, weten wat je wilt, samenwerken op allerlei niveaus en goed onderhandelen, zijn in die voorbeelden de succesfactoren. Overstag dus.

Arthur Everts

En dan het jongste nieuws: Schrijft SSGM geschiedenis?

De door de Staatssecretaris van VROM in het vooruitzicht gestelde wijziging van de Wet Geluidhinder (WGH) blijkt bij nadere beschouwing vol voetangels en klemmen te zitten.

De opvattingen op hoofdlijnen van SSGM over de voorgestelde wijzigingen luiden:

- Er is zorg dat door de wijziging WGH, niet alleen voor veel inwoners van Maartensdijk, maar voor heel veel Nederlanders de hoop vervliegt ooit in een beter leefmilieu te komen zodat hun gezondheid minder schade oploopt.
- Rechten uit de "oude" wet, waaronder normen en saneringsmaatregelen, gelden niet meer; waardoor rechteloosheid en rechtsongelijkheid gaan ontstaan.
- VROM handelt op meerdere punten in strijd met Europese wetgeving.
- De wijzigingsvoorstellen staan haaks op de uitgangspunten op grond waarvan de WGH ooit tot stand kwam: verbetering en veiligstelling van de volksgezondheid.

De regionale milieudienst deelt deze negatieve analyse en lokale en provinciale bestuurders worden van de opvattingen in kennis gesteld.

Leden van de Tweede Kamer evenals de landelijke en regionale pers worden door de Nederlandse Stichting Geluidhinder (NSG) op de hoogte gebracht. De boodschap daarbij is duidelijk: "2.500.000 inwoners van Nederland blijvend geluidgehinderd".

De Tweede Kamer reageert echter nauwelijks zodat het wijzigingswetsvoorstel WGH in vrijwel ongewijzigde vorm naar de Eerste Kamer wordt gezonden waar het volgens de planning als hamerstuk zal worden afgedaan. Uit overleg met de NSG blijkt dat die organisatie niet kiest voor een gang naar de Senaat. Dat besluit SSGM uiteindelijk wel gezien de positieve ervaring met de Senaat ten tijde van de Spoedwet Wegverbreding. Maar het is 'kantje boord'. Op 4 oktober 2005 zou de Eerste Kamer hierover een besluit nemen en de SSGM heeft zich op 1 oktober tot de senatoren gewend door middel van een brandbrief. Met één van de senatoren wordt afgesproken om, voorafgaand aan een telefonische benadering, een spoedbrief te zenden aan alle leden en plaatsvervangende leden van de Commissie Milieu, waarin tevens het informatiemateriaal van de NSG-actie wordt opgenomen.

Deze boodschap komt over. De tegenargumenten blijken zwaarwegend. Behandeling van het wetsvoorstel wordt – hoogst ongebruikelijk – vooralsnog van de agenda gehaald. Er ontstaat nu ruimte voor de extra informatie waar senatoren om gevraagd hebben. De NSG en Stichting Natuur & Milieu (SNM) sluiten zich bij SSGM aan. Ten behoeve van Senaatsleden worden de gevolgen van de wetswijziging op lokaal en landelijk niveau toegelicht.

De gezamenlijke uitleg is voor de commissieleden aanleiding tot het stellen van nadere schriftelijke vragen. Het antwoord daarop van de Staatssecretaris van VROM wordt echter als ontoereikend beschouwd zodat uitleg van ambtenaren noodzakelijk is. Maar wettekst en uitleg blijken niet met elkaar in overeenstemming te brengen. Daarnaast wordt rechtsongelijkheid tussen burgers erkend, zonder uitzicht op een oplossing daarvan. Bij monde van de voorzitter van de Commissie Milieu wordt de Staatssecretaris om aanvullende gegevens gevraagd en wordt een pleinaire openbare behandeling in het vooruitzicht gesteld.

Bij het ter perse gaan van deze uitgave van St. Maerten was het antwoord van de Staatssecretaris nog niet ontvangen.

*Arthur Everts
maart 2006*



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

© 2006 Niets uit dit tijdschrift mag worden verveelvoudigd zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de
HISTORISCHE VERENIGING MAARTENSDIJK