

A27: overhuiving of verdieping?

door Henk van de Bunt

Dinsdag 12 januari organiseerde het bewonerscomité HR-A27 een bijeenkomst in het tijdelijk dorps huis in de noordelijkste kern van De Bilt. Er waren 2 belangrijke zaken waarover van gedachte werd gewisseld. Het onderzoek dat de gemeente De Bilt laat uitvoeren naar overhuiving van de A27 en duurzame alternatieven naast de overhuiving zoals de mogelijkheden voor een verdiepte aanleg van de A27.

Er waren te weinig stoelen in het dorps huis beschikbaar, bijna alle politieke partijen waren aanwezig, het College van B&W was met portefeuillehouder wethouder Ditewig vertegenwoordigd en ook een aantal bewoners van andere kernen gaven acte de presence.

'Iedere keer worden de grenzen van het geluid verhoogd. Salamatiek van de overheid.' Frits Jansen, voorzitter van Stichting Stop Geluidshinder Maartensdijk kreeg aan het begin van de vergadering meteen de gelegenheid een oproep te mogen doen hiertegen in het geweer te komen. 'Er schijnen plannen te zijn voor een nieuwe wet geluidhinder, opgenomen in een wet Milieubeheer. Kort gezegd komt het hierop neer: Daar waar we nu 60 db(A) op ons dak mogen hebben, wordt dat 65 db(A) plus een marge van 1,5 db(A)'. Jansen riep een ieder alle mogelijkheden te willen aangrijpen, deze wet, die nu ter behandeling in de Tweede Kamer is, aangepast te krijgen en vertelde samen met andere organisaties hier al volop mee bezig te zijn.

Inspreken

Het was het begin, dat typerend was voor de rest van de bijeenkomst; een betrokken, ordentelijk en goed geleid overleg, gebaseerd op de intentie om te zoeken naar wat samenbindend was en alles te mijden, wat als slijtzwam zou kunnen dienen.

Na wat huishoudelijke mededelingen van Erik Verhulp en een chronologisch overzicht van Baudouin Knaapen - burens en beiden deel uitmakend van de organisatie vertelde gemeentelijk beleidsmedewerker John Kragting iets over de stand van zaken.



John Kragting: 'Het voorkeustracé is tweemaal drie banen en mogelijk tweemaal vier banen.'

John is sinds oktober 2009 in dienst bij de gemeente en houdt zich bezig met alle planstudies, naast de A27 dus ook A28 en A12. Hij attendeerde op de diverse van toepassing zijnde termijnen: 'Wanneer je niet inspreekt, heb je ook geen recht op beroep. Dus spreek vooral in'. Op een vraag uit de zaal, dat de beslissing over de mogelijke verbreding naar tweemaal vier banen eerst in 2011 zal worden genomen, was Kragting duidelijk: 'Nee, een aantal mogelijke oplossingen is al bekeken. Door regionale besturen en de minster is een voorkeursalternatief gekozen. Het voorkeustracé

is tweemaal drie banen en mogelijk tweemaal vier banen. Rijkswaterstaat heeft gezegd tot 2020 zal tweemaal drie banen volstaan, daarna is meer nodig.



Frits Jansen: 'Iedere keer worden de grenzen van het geluid verhoogd. Salamatiek van de overheid'.

Overhuiving

De gemeenteraad van De Bilt heeft in november 2009 zich unaniem uitgesproken voor een onderzoek naar de mogelijkheden van een overkapping. Dit heeft geleid tot het opstarten van een haalbaarheidsstudie door de gemeente in het eerste kwartaal van 2010. Er wordt gekeken naar allerlei aspecten, zoals landschappelijke inpassing, en financiële haalbaarheid. Voor dat laatste is men volop in gesprek met BRU, provincie en dergelijke. Haalbaarheid is nog steeds de vraag.

Kragting vertelde dat er ook gekeken en samengewerkt wordt met VROM en misschien ook EZ: 'We doen dat samen met Movares. We kijken eerst

naar VWS, maar ook naar andere departementen. Overkapping kan ook geld opleveren als je zonnepanelen aanlegt, vanuit energieaspecten, die er in zitten'. De aanwezigen vonden dit allemaal heel mooi, maar vroegen zich af, wat er nu wel door de gemeente De Bilt wordt gedaan. Het aanwezige raadslid Anne de Boer (PvdA&GroenLinks): 'Bij de behandeling van die motie is al geld vrij gemaakt om dit concept nader te bespreken en te onderzoeken. We moeten ook in de eigen portemonnee kijken'. En VVD fractievoorzitter Anne Doedens vulde aan: 'De motie

ging ook verder: niet alleen onderzoeken, maar ook een voorwaarde, als er geen oplossingen zijn kan het plan niet kan worden gerealiseerd'.

Duurzame alternatieven

Paul Sigtermans woont niet in Hollandsche Rading maar in Bilthoven en hoort de weg niet. Hij werkt al 40 jaar in weg- en waterbouw en is betrokken geweest bij de aanleg van de geluidswal. Hij presenteerde twee alternatieven: een Tracé op maaiveldhoogte en een Landschappelijke inpassing. Naast het tracé van de RW loopt de spoorlijn Utrecht /Hilversum. Deze spoorlijn heeft in de dorpen Groe-



Jan Korff de Gidts: 'Hoe kunnen we de groei van het autoverkeer omzetten in meer openbaar vervoer?'

nekan, Maartensdijk en Hollandsche Rading een gelijkvloerse kruising en automatische bomen. In Hollandsche Rading is tevens een station aanwezig. Tussen het spoor en de rijksweg is een stuk niemandsland aanwezig variërend van 25 tot 100 m. breed. Het beleid van de NS is er op gericht om op basis van de verkeersveiligheid en kosten van beheer, in de toekomst het aantal gelijkvloerse kruisingen ongelijkvloerse te maken. De kans is dus groot dat in geval op het traject Utrecht - Hilversum een dergelijke aanpassing zal worden doorgevoerd het spoortraject naar circa 5 m. boven maaiveld zal worden getild. Dus net zo hoog als de rijksweg. Met dit scenario voor ogen stelt Sigtermans voor het wegdek van de Rijksweg tot op de dezelfde hoogte van de spoorlijn (1 m. boven maaiveld) te verlagen. Deze wijziging heeft als voordeel, dat doordat de weg lager in het landschap is gedaald het geluid zich minder ver over de bebouwing heen verplaatst en een stevige geluidwerende wand voldoende is. Dit is meer passend in het landschap. Een ongelijkvloerse spoorkruising is ook veiliger. Een nadeel is dat RWS grond zal moeten afgraven, maar daar staat weer een restwaarde tegenover bij her gebruik.

Landschappelijke inpassing

Het optimale alternatief volgens Sigtermans is dat zowel de RW als de spoorlijn in een verlaging worden aangebracht van circa 4.50 m. beneden maaiveld. Doordat de weg lager in het landschap is gedaald zal



Dennenlaanbewoner Noteboom: 'Eer moet aan die rijksweg helemaal niets gebeuren'.

het talud de geluidswerende functie overnemen en is een lichtere geluidwerende voorziening op maaiveld hoogte nodig. Van horizonvervuiling is bijna geen sprake en het landschappelijke aanzien van het Noorderpark en Utrechtse heuvelrug blijft behouden. De wegwijzigingen kunnen op dezelfde plaats in de dorpskern worden hersteld. Nadeel ook hierbij is dat RWS grond zal moeten afgraven, maar daar staat weer een restwaarde tegenover bij her gebruik. Een ander nadeel is ook dat het wegdek beneden de grondwaterstand komt te liggen waardoor een bodemafsluiting en bemaling noodzakelijk is. Omdat dit wegdek is gelegen tussen het natuurgebied De Utrechtse Heuvelrug en Noorderpark geeft een verlaagde aanleg veel ruimte voor de aanleg van ecoducten Volgens Sigtermans is het tevens zinvol om hier een pilotproject te starten voor de winning van energie die vrijkomt uit de asfaltverharding.

Buurtbewoners

De heren Noteboom en Boorsma wonen beiden aan de Dennenlaan, maar dat heeft hen er niet van weerhouden flink mee te denken over andere alternatieven. Noteboom: 'Wij hebben eens zitten brainstormen over de problematiek. Met het spoor wordt niets gedaan. In Nederland worden op diverse plaatsen voorzieningen getroffen voor Openbaar Vervoer. Toenemend woon-werkverkeer moet niet steeds meer op de rijkswegen plaatsvinden. RWS heeft een credo: asfalt en meer asfalt. Onze gedachte is: er moet aan die rijksweg helemaal niets gebeuren. Utrecht kan niets opvangen. De stad moet eerst op zijn kop. Er zal een enorme tegenstand komen. De voorgenomen stedelijke uitbreiding zal toegenomen behoefte aan spoor naar Almere beteken. Waarom geen metrosysteem aanleggen? Past in het centrale overheidsbeleid. We doen niets met die spoorweg. Ook door de privatisering heeft het spoor een achterstand opgelopen. Je moet metro's hebben, dat is zo in alle grote steden ter wereld'.



Er waren te weinig stoelen in het dorps huis beschikbaar. Volle bak met brede politieke vertegenwoordiging en inwoners van dichtbij en verder weg.

Amelisweerd

Jan Korff de Gidts is voorzitter van 'Vrienden van Amelisweerd'. Hij stelt zich de vraag: 'Hoe kunnen we de groei van het autoverkeer omzetten in meer openbaar vervoer'. Hij heeft heel veel onderzoek gedaan. Hij onderstreept het betoog van Noteboom: 'U heeft gelijk. De druk is enorm om maar steeds te groeien. De bonuscultuur. Je kiest niet voor duurzaamheid. Je moet zeggen: maak maar bekend dat het hier slecht wonen is vanwege fijnstof en geluidshinder'.

Epiloog

Het doel van de avond was volgens Verhulp en Knaapen een beeld te geven en te krijgen van de alternatieven en proberen zicht te krijgen op de randvoorwaarden. Volgens hen zou een eerste conclusie moeten zijn: een dringende oproep aan de gemeente. Betrokkenen en belanghebbenden zouden het op prijs stellen wanneer al deze alternatieven zouden kunnen worden onderzocht en vooral de termijn waarop dat zou kunnen is hierbij van belang. De bewonersgroep is er bang voor dat alternatief 1 (RWS zijn gang laten gaan, de minimale variant) het goedkoopst is. Alle alternatieven vereisen meer. Daarom wil men op korte termijn een overzicht van mogelijkheden en onmogelijkheden. Na afloop van de bijeenkomst spreken we nog even wethouder Arie-Jan Ditewig, die de gehele avond heeft bijgewoond. Desgevraagd zegt hij: 'Vanuit ons bestuur hechten wij veel belang aan een goed leefklimaat voor onze inwoners. Daarom vraag ik al lange tijd aandacht bij Rijkswaterstaat, Provincie en BRU voor een goede inpassing van de verbreding van de A27. Zoals vanavond weer duidelijk naar voren kwam, is daarin een aantal alternatieven denkbaar, zoals een overkapping of een verdiepte aanleg van de A27. Ook in het verdere traject grijpen we alle mogelijkheden aan om duurzame inpassing van de A27 voor het voetlicht te brengen'.