

Van benuttings- spreekje tot eeuwige barrière?

Op woensdag 22 november 2000 wordt in het Dorpshuis in Maarn een heel belangrijke bijeenkomst gehouden. Van het resultaat van deze bijeenkomst hangt voor een groot deel de toekomst van Maarn en Maarsbergen af. Op deze woensdagavond wordt er een hoorzitting gehouden over de plannen die de minister van Verkeer en Waterstaat heeft met de spoorlijn Utrecht - Arnhem - Duitse grens en over de plannen met de snelweg A12.

Het is zeker niet de eerste keer dat over dit onderwerp wordt gesproken. Het belang van het onderwerp voor onze dorpen rechtvaardigt ook dat wij daar regelmatig over spreken. Deze hoorzitting is echter bedoeld als een laatste sessie voordat de minister overgaat tot het presenteren van haar plannen in de 2e kamer. Als wij nog iets aan de plannen willen veranderen, en dat willen we, dan moet dat in deze sessie tot uitdrukking worden gebracht. Kom dus allen naar het Dorpshuis, 22 nov 2000 vanaf 19.30 uur. Laat de zaal te klein zijn.

Waarover wordt gesproken?

Vanaf 1989 zijn door de Rijksoverheid plannen ontwikkeld om de spoorlijn te verdubbelen en de snelweg uit te brei-

den. Dat is gebeurd op een nieuwe manier, en wel volgens het Open Plan-proces. Veel betrokkenheid van de lokale bevolking, van lokale en regionale overheden. In 1994 is nog eens bevestigd dat het proces op het goede spoor zat en in 1997 bij het uitbrengen van de Startnotitie, de wettelijke start voor dit soort grote infrastructuur projecten, is de voorkeur voor deze manier van werken nog eens herhaald.

Het plan was om de spoorlijn uit te breiden tot 4-sporen en tegelijk lokale verbeteringen aan te brengen zoals bocht-afsnijdingen, overwegen opheffen enz. Voor de snelweg was het doel van de uitbreidingen om de filekans terug te dringen tot 2% in 2010, rekening houdend met de groei van het verkeer.

De nieuwe treinen zijn er al, nu het nieuwe spoor nog... (Foto UN/AC, Robin Utrecht. Foto overgenomen met toestemming van het Utrechts Nieuwsblad).



In het kort

- Van Benuttingspreekje tot Eeuwige Barrière?
- HSL Oost en A12.
- De uitbreiding van de spoorlijn en de snelweg.
- De minister heeft plannen laten zien.
- Nu zijn wij aan de beurt om te laten weten wat we daarvan vinden.
- Kom op woensdag 22 november a.s. naar het Dorpshuis in Maarn.

Omdat zo'n plan veel consequenties heeft, zeker in Maarn, is in 1989 de Vereniging Bewonersbelangen Maarn Maarsbergen (VBMM) opgericht, om de belangen van de bewoners in dit proces te waarborgen. Samen met allerlei andere plaatselijke groeperingen als Maarn Maarsbergen Natuurlijk, de landgoedeigenaren, de ondernemers, de politieke partijen, is met de gemeente samengewerkt om een goed lokaal plan in elkaar te zetten. Dat plan is er gekomen met de naam: Maarn Onderlangs. In twee zinnen is de inhoud van dit plan: De totale infrastructuurbundel ten Zuiden van Maarn langs en ondergronds/overdekt uitvoeren.

Plotseling echter, in het begin van de zomer van 2000, heeft de minister bedacht dat met nieuwe technieken de spoorlijn beter benut kan worden, waardoor helemaal geen grote spoorweguitbreiding meer hoeft plaats te vinden. In een brief aan de 2e Kamer van 3 juli 2000 heeft ze betoogd dat de plannen worden gewijzigd en dat er dus helemaal geen nieuwe infrastructuur nodig is. Alles kan op de plaats blijven, dus in Maarn kan alles midden door het dorp blijven gaan.

Om een aantal redenen vinden wij dit een slecht plan. De plannen worden door ons afgemeten aan een serie doelstellingen van onze vereniging. In een ander artikel wordt hierop punt voor punt ingegaan.

Welke criteria hanteren wij?

Welke punten worden door ons in Maarn/Maarsbergen van belang geacht? Bij het begin van de discussies over de uitbreidingen van spoor en snelweg, zijn onderstaande criteria door ons vastgesteld. De plannen meten wij hieraan af.

- *De barrière moet weg*

Een brede barrière van snelweg en spoorlijn deelt ons dorp doormidden. Dit is een in wezen ongewenste situatie. Nu er plannen zijn om spoor en weg te verbeteren, te verbreden en aan de toekomst aan te passen, moet alles op alles worden gezet om de barrière uit het dorp weg te halen.

- *Toekomstvaste oplossing*

De spoorlijn ligt er 150 jaar en de snelweg is 50 jaar oud. Als we nu iets gaan aanpassen aan de infrastructuur op de belangrijke oost-west as in Nederland, dan moet dat gebeuren met een toekomstperspectief van minimaal 50 jaar, beter nog 100 jaar.

- *Geluidshinder*

De huidige geluidshinder in de dorpen is behoorlijk hoog. Als er verbeteringen aan spoor en weg worden aangebracht, dan moeten we ook zeker qua geluidshinder erop vooruitgaan.

- *Bezetting onderliggende wegennet*

Welke oplossing voor de snelweg ook wordt gekozen, het kan nooit zo zijn dat het onderliggende wegennet na het verbeteringsproces zwaarder wordt belast dan thans het geval is.

- *Vooruitgang voor de natuur*

De Heuvelrug is een groot natuurgebied van nationaal belang. Als er in dit gebied nieuwe infrastructuur wordt aangelegd dan moet dat gebeuren met een groot oog voor natuur en milieu.

- *Aanleg in één project*

In onze gemeente liggen spoor en snelweg zo dicht bij elkaar dat van één infrastructuurbundel kan worden gesproken. Als er werkzaamheden moeten worden verricht, dan moet dat voor spoor en weg tegelijk worden uitgevoerd, zodat de lokale hinder daarvan beperkt blijft tot 7 jaar ongeveer. Langere hinder door gespreid werken is uit den boze.

- *Open en inzichtelijk planproces*

Vanaf het begin in 1989 hebben wij gepleit voor een open en inzichtelijk planproces. Jarenlang hadden wij de indruk dat dit voor A12 en spoorlijn ook zou worden waargemaakt. In het voorjaar en zomer van 2000 is in dit vertrouwen een behoorlijke deuk geslagen.

Hoe voldoen de plannen van de minister aan deze criteria?

- *De barrière moet weg*

In de plannen van de rijksoverheid komt midden in het dorp een grotere barrière dan er ooit geweest is.

- *Toekomstvaste oplossing*

Zeker voor het spoor geldt dat met benuttingsmaatregelen geen oplossing wordt verkregen waarmee we meer dan 10 jaar vooruit kunnen. Dit is dus korte termijn werken en geld verspillen.

- *Geluidshinder*

Ongetwijfeld zullen meer geluidsschermen iets meer geluid weren. Het basisgeluid van de snelweg, vermeerderd met het geluid van het verhoogde aantal treinen

zal naar ons idee midden in het dorp niet voor minder geluid zorgen. Er komt wel een grote visuele extra barrière bij.

- *Bezetting onderliggende wegennet*

Pas bij 2 keer 3 rijstroken zal de snelweg weer de verkeersader zijn die voor iedereen aantrekkelijk is. Met goede op- en afritten zal dan zoveel mogelijk verkeer de snelweg bereiken. Een ouderwetse spoorwegovergang, zoals die in de Woudenbergseweg past natuurlijk helemaal niet in dit beeld, en moet direct verdwijnen. Ook de aansluiting op de snelweg kan in Maarsbergen veel beter worden opgelost.

- *Vooruitgang voor de natuur*

Natuurlijk zal aanleg van Maarn Onderlangs een verstoring geven in het natuurgebied van de Heuvelrug. Maar over een aantal jaren zal zich dat prima hebben hersteld en is ook een veel betere ecologische structuur gerealiseerd.

- *Aanleg in één project*

Dit gaat vanzelfsprekend veel handiger als dat op een nieuwe plaats kan worden uitgevoerd. De kosten om tijdens de aanleg het trein- en wegverkeer doorgang te laten vinden, zijn daarmee ook minimaal.

- *Open en inzichtelijk planproces*

Tot begin 2000 konden we allemaal het proces goed volgen. Als het eerste proces al op deze manier wordt onderbroken, wat moet er dan ooit van dit soort grote projecten in Nederland terecht komen?

De vragen van de minister

Over de **Trajectnota/MER van de spoorlijn** stelt de minister 3 vragen:

- Geeft de informatie in de Trajectnota/Mer een goed beeld van de problematiek en van de mogelijke oplossingen en hun effecten?
- Vindt U dat de ministers op basis van deze informatie redelijkerwijs kunnen besluiten om het vervangen van de bestaande spoorlijn door een grotendeels viersporige lijn niet meer in overweging te nemen?
- Welke aandachtspunten moeten volgens U in het vervolgproces nog verder worden uitgewerkt?

Over de **Trajectnota/MER van de snelweg A12**:

- Welke van de drie kansrijke alternatieven komt volgens U het meest in aanmerking?
Het verbredingsalternatief
Het benuttingsalternatief
Het meest milieuvriendelijk alternatief

Commentaar op het plan voor het spoor

• Financiën

Een complete 4 sporen oplossing zou 5,5 tot 9 miljard gulden moeten gaan kosten. De variatie wordt veroorzaakt door meer of minder rekening te houden met lokale wensen.

Een complete benuttingsvariant zou volgens deze Trajectnota/MER HSL Oost ongeveer hetzelfde bedrag gaan kosten, nl 6,2 tot 9,2 miljard gulden.

Als we dan toch veel miljard gulden uitgeven, laten we dan kiezen voor een goede en toekomstvaste oplossing, d.w.z. vier sporen.

• Capaciteit

Over de capaciteit en de berekeningen daarbij is veel op te merken. Door een opeenstapeling van aannames kunnen hierbij heel grote variaties ontstaan.

Er zijn nu al grote problemen. In Driebergen/Zeist stopt al enkele jaren de trein naar Amsterdam niet meer wegens capaciteitsproblemen. En ook in Maarn stopt de stoptrein Utrecht-Arnhem niet overdag wegens capaciteitsproblemen.

• Benuttingstechniek

De betere benuttingstechniek (BB21) moet nog worden uitgevonden. BB21 kent 3 levels, de proeven met level 1 moeten nog beginnen. Deskundigen geven aan dat ook bij level 3 slechts op 8 - 12% capaciteitsverbetering kan worden gerekend. Alle materieel moet nog worden aangepast, de mensen moeten nog allemaal worden omgeschoold, kortom, dit gaat nog zeker 20 jaar duren. Bovendien lijkt invoering onder tijdsdwang op een cruciale lijn geen ideaalbeeld.

Wat wil de minister en wat wil Maarn?

Welke oplossing stelt de minister voor?

- Allereerst voor de spoorlijn: Door benuttingstechnieken de capaciteit van de bestaande spoorlijn verhogen. Dit kan volgens haar o.a. door meer dubbeldekstreinen en door langere treinen. Ook het homogeniseren van de dienstregeling, d.w.z. slechts één type trein laten rijden, met 2 stops onderweg, steeds op andere stations, zou moeten helpen.
- De snelweg kan op de bestaande lokatie worden verbreed tot 2 maal 3 rijstroken.
- Langs beide kanten van de barrière komen geluidsschermen tot hier en daar 6 meter hoog.
- In Maarn zal een extra onderdoorgang worden aangelegd.

Waar zijn wij in Maarn en Maarsbergen zelf voorstander van? Wat vinden wij een goede oplossing?

Vier sporen tussen Utrecht en Arnhem, geschikt voor minimaal 200 km/u en voor de snelweg 2 x 3 rijstroken, voor het traject Driebergen - Veenendaal.

Dit alles in de geest van het open planproces sinds 1994, en dus rekening houdend met lokale en regionale wensen. Voor Maarn wil dat zeggen: Om de Zuid en overdekt, zoals uitgewerkt in het gemeentelijk plan *Maarn Onderlangs*.

De stille symboliek van een geluidsscherm met grote kieren...

• 4 sporen capaciteit

De 4 sporen capaciteit is alleen al nodig voor het binnenlandse net. Het internationale verkeer kan dan meeprofiteren, evenals Randstadspoor en HOV-KAN. De internationale trein kan dan over het nieuwe spoor 200 km/u rijden of meer, zoals bij verdrag met Duitsland in 1992 is vastgelegd.

• Storingsgevoeligheid

Storingsgevoeligheid van meer treinen op hetzelfde traject is naar ons idee hoger. Als er iets gebeurt, draadbreek, spoorstaafbreek o.i.d. dan zijn meer achteropkomende treinen daarvan de dupe, dit kan leiden tot een storingsgevoeligheid van zelfs tweemaal zo hoog.

• Ruimte

In Maarn is geen ruimte. Het station zou al naar het oosten moeten worden verplaatst om perronvrije doorrijdsporen te kunnen aanleggen. Daarna kan er in Maarn dus nooit meer iets, zonder het halve dorp af te breken.

• Afstemming

De afstemming tussen de HSL Oost organisatie en Rijkswaterstaat voor de A12 kan en moet veel beter. In de Trajectnota's kan op diverse plaatsen worden geconstateerd dat deze samenwerking niet van harte gaat, en dat er dus alle reden is om te vrezen dat de aanleg in één totaalproject niet supergecoördineerd zal verlopen.



Gemeente houdt vast aan Maarn Onderlangs

De gemeente Maarn is en blijft van mening dat de Maarnse variant Onderlangs de enige wenselijke oplossing is voor de problematiek rond HSL/A12. De benuttingsvariant betekent een duidelijke verslechtering ten opzichte van de door de gemeenteraad vastgestelde Maarnse variant. De negatieve visueel-ruimtelijke gevolgen van doorsnijding van Maarn en Maarsbergen door spoor en snelweg en de daarbij komende geluids- en stankoverlast blijven dan immers onverkort bestaan.

Tijdens de bijeenkomst van 25 oktober jl. heeft het platform van alle groeperingen die hebben meegewerkt bij het opstellen van de Maarnse variant Onderlangs, zich gelukkig nogmaals unaniem achter de genoemde variant geschaard.

Op 22 november aanstaande is er om 19.30 uur een inspraakbijeenkomst in Dorpshuis de Twee Marken in Maarn. Iedereen kan gebruik maken van deze gelegenheid om kritiek te leveren op de plannen van de minister. Alle meningen, of deze nu schriftelijk of op de inspraakbijeenkomst kenbaar zijn gemaakt, worden doorgespeeld naar het ministerie en meegenomen in de besluitvorming.

De reacties van inwoners die tijdens de inspraakavond en op andere wijze kenbaar zijn gemaakt, worden eveneens meegenomen in de commissievergadering van 18 december en de raadsvergadering van 15 januari. Het officiële standpunt van de gemeente zal dus mede gebaseerd zijn op uw mening. Bij het opstellen van de variant Maarn Onderlangs heeft de gemeente kunnen rekenen op de hulp van vele inwoners van de gemeente. Wij hopen dan ook dat u ook nu gebruik zult maken van de mogelijkheid om uw mening kenbaar te maken. Dus laat u stem horen en komt allen op 22 november!

De MER (Milieu Effect Rapportages) nota's voor de A12 en de HSL Oost liggen ter inzage op het gemeentehuis en in de bibliotheek.

Drs. M. Burgman
Burgemeester Maarn



Het plan Maarn Onderlangs kost ongetwijfeld veel geld, maar...

- Het benuttingsplan is ook duur.
- Het benuttingsplan lost de problemen niet op.
- Het benuttingsplan is niet toekomstvast.
- Het benuttingsplan maakt de problemen in Maarn en Maarsbergen op korte termijn alleen maar groter.

Inspraakreacties of bezwaarschriften

Heeft het zin om een bezwaarschrift in te dienen? Hoe kan een bezwaarschrift worden ingediend?

Langs de hele spoorlijn van Utrecht tot de Duitse grens zijn lokale werkgroepen, gemeenten en provincies de afgelopen jaren bezig geweest met de ontwikkeling van goede plannen. De rijksoverheid heeft plotseling bedacht dat deze allemaal niet meer waardevol zijn. Daarover is allerwegen verontwaardiging ontstaan.

De manier om deze verontwaardiging in dit stadium te uiten is het insturen van een bezwaarschrift. In het verleden is gebleken dat de grote aantallen bezwaren uit Maarn wel degelijk invloed hebben gehad. Daarom is het goed om nu weer op grote schaal blij te geven van onze zorgen en ons ongenoegen.

Inspraakreacties kunnen worden gestuurd naar:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Spoorlijn Utrecht - Arnhem - Duitse grens
Kneuterdijk 6
2514 EN Den Haag

Uiterste termijn van inzending: 4 december 2000.

Op de 22e november zullen in het Dorpshuis voorbeeldbezwaarschriften beschikbaar zijn. U kunt deze ook verkrijgen bij het secretariaat van de Vereniging Bewonersbelangen Maarn Maarsbergen, Tromplaan 5, Maarn (tel. 441530) of bij de voorzitter, Sportlaan 4, Maarn (tel. 442910).

COLOFON

Nieuwsbrief is een uitgave van de Vereniging Bewonersbelangen Maarn Maarsbergen (VBMM) en verschijnt minstens eenmaal per jaar.

POSTADRES:

Postbus 158, 3950 AD Maarn

CONTACTPERSONEN:

J.L.M. van Dijk, tel. 442910
B.J. Dröge, tel. 431872

INTERNET:

www.vbmm.nl

FOTO'S:

Bert Boer, Maarn

GRAFISCHE VORMGEVING:

Pre Press Buro Booij, Maarsbergen

DRUK:

Van Rossum's Drukkerij, Maarsbergen