

## VBMM bij Provinciale Staten

Op 21 februari jl. hield de Commissie Verkeer en Vervoer van Provinciale Staten Utrecht een vergadering die gedeeltelijk was gewijd aan de stand van zaken A12/HSL Oost en voor een ander deel aan rekeningrijden. Onze voorzitter, Jan van Dijk, was door bemiddeling van een van onze bestuursleden in de gelegenheid tijdens de vergadering het woord te voeren. In deze Nieuwsbrief geven wij zijn verhaal in zijn geheel aan u door.



### Benuttingsvariant?

Geachte bestuurders van de provincie Utrecht,

Als voorzitter van de Vereniging Bewonersbelangen Maarn Maarsbergen heb ik spreektijd in deze commissie gevraagd. Wij zijn zo gelukkig dat u allemaal al weet dat er bij de op handen zijnde uitbreiding van spoor- en snelweg tussen Utrecht en Arnhem in Maarn hele bijzondere problemen ontstaan. Deze bijzondere problemen vragen om een bijzondere oplossing. Daar werken wij in Maarn met z'n allen samen heel hard aan. Daarover hoef ik u op dit moment verder niets uit te leggen, alhoewel wij dat graag doen, bij alle mogelijke gelegenheden. Waar ik vanavond uw aandacht voor wil vragen zijn de berichten die de laatste weken in de publiciteit opduiken over de

zogeheten benuttingsvariant voor zowel weg als spoor tussen Utrecht en Arnhem. Deze variant zou nieuw zijn en alle problemen eenvoudig oplossen. Niets is echter minder waar.

Op de eerste plaats is die variant niet nieuw, want in alle plannen van de afgelopen elf, jazeker elf jaar, is altijd sprake geweest van een referentievariant. De naamgeving is nu anders, maar in de praktijk is er niet veel verschil.

Op de tweede plaats zou die variant veel problemen op eenvoudige wijze oplossen. Soms zou ik wel weer terug willen naar de tijd dat ik nog in sprookjes geloofde, maar dat gaat helaas niet en dat geldt ook voor deze problemen.

Ik wil graag concreet worden. Benuttingsmaatregelen voor het spoor betekenen: voor 2 miljard gulden het spoor voorzien van 25 kV stroomvoorziening, zodat alle treinen die we willen laten rijden, inderdaad ook kunnen rijden en dan ook nog op een enkel plekje met een snelheid van meer dan 160 km/h (iets wat zonder 25 kV helemaal niet gaat. Daarbij voor 1,2 miljard gulden alle treinen voorzien van nieuwe apparatuur zodat ze korter achter elkaar kunnen rijden. Ook zullen geluidwerende voorzieningen moeten worden getroffen. Daarnaast zullen alle overwegen moeten verdwijnen omdat de bomen bijna nooit meer opengaan. Kosten daarvan onbekend.

Wel bekend is dat er van Utrecht naar Arnhem op dit benuttingsspoor nooit sprake kan zijn van een HST, een hogesnelheidstrein. Remmen voor elke bocht en rustig blijven rijden achter de voorgaande regiotrein is het parool. Kortom, meer benutting is niet de oplossing waarmee we visie laten zien, waarmee we 100 jaar vooruit kunnen, waarmee je meer reizigers kunt trekken, waarmee je vliegverkeer op korte afstand kunt substitueren, waarmee je Nederland aangesloten houdt op Europa, kortom niet de oplossing waardoor je meetelt. Benutting is wel een oplossing die onnodig geld kost. Immers binnen 10 jaar staan we hier en op vele andere plaatsen langs de lijn weer met elkaar te discussiëren, want er moet dan alsnog een echte HST komen. Wat een verspilling





*Gevraagd: licht in de zaak.*

van energie, moeite en mensen. Wat voor het spoor geldt, geldt in wezen ook voor de A12. In de provincie Utrecht is sprake van bundeling van beide tracés ten oosten van de stad Utrecht. De uitbreidingsproblemen moeten dus gebundeld worden aangepakt en opgelost. In wezen waren wij Utrechters het daarover allang eens. Ook de snelweg moet nu na 50 jaar worden aangepast aan de eisen van deze tijd en aan die van de toekomst. Spitsstroken helpen, dat weten we. Eigenlijk moet je gewoon zeggen: meer asfalt helpt. Nu we op het punt staan als land, als provincie, als regio, om beslissingen te nemen met een groot toekomstbereik, moeten we visie tonen en iets goeds doen. Daaronder versta ik niet half werk doen en veel geld uitgeven. Over 10 jaar moeten we ons werk dan opnieuw doen, de sporen verleggen in Bunnik, in Driebergen-Zeist, in Maarn en dan opnieuw 25 kV aanleggen op die nieuwe sporen. De ongelijkvloerse spoorwegovergang in bijvoorbeeld Bunnik die we dan hebben, kan na 10 jaar weer worden afgebroken en misschien zijn de geluidsschermen dan nog zo goed dat ze gewoon verplaatst kunnen worden! Natuurlijk moet ook de landelijke politiek hierover beslissen, maar met de grotere invloed van provinciale en lokale overheden bij infrastructurele werken in Nederland, kon het naar mijn mening toch geen kwaad u hierover vanuit Maarn namens de VBMM een bericht te doen toekomen. Ik wens u veel visie, toekomstvaste oplossingen en tevreden inwoners van de

provincie toe, namens de Vereniging Bewonersbelangen Maarn Maarsbergen. U weet wel dat is die club uit Maarn die al 11 jaar bestaat, met bijna 600 leden en contribuanten. De vereniging heeft als enige doel het verkrijgen van een goede oplossing voor de A12/HSL Oost. Tot slot: Benutting is geen oplossing, Benutting kost veel geld, Benutting toont gebrek aan visie.

Ik dank u voor uw aandacht.

*J.L.M. van Dijk, voorzitter.*

## HSL videobanden in de bibliotheek verkrijgbaar

Begin 2000 heeft het projectbureau HSL-Oost een video uitgegeven met als titel: Op één lijn. Behalve de projectorganisatie zelf, hebben aan deze video ook veel betrokkenen die langs de spoorlijn wonen, meegewerkt met meningen en commentaar. Maarn komt in dit programma uitgebreid aan het woord. De VBMM heeft twee van deze videobanden ter beschikking gekregen, speciaal om uit te lenen. Deze banden zijn in de bibliotheek in De Twee Marken verkrijgbaar. Het programma duurt 32 minuten, maar als je eenmaal kijkt, dan vliegt de tijd. Van harte aanbevolen dus.

## Varianten trekken voorbij

De Klankbordgroep - inspraak, waarbij ook onze vereniging haar geluid mag laten horen - ontving een informatiepakket van Rijkswaterstaat met een beschrijving van een aantal varianten door en om het dorp en de effecten daarvan.

In tabellen worden die effecten naar hun positief of negatief gehalte in vriendelijk groen of dreigend rood weergegeven. Een vluchtige blik op de tabellen leert ons dat 'Onder Langs' veel rood scoort en de varianten door het dorp er vriendelijker uitzien. Dat roept verbazing op want het lijkt niet logisch. En dan blijkt de kern van de redenering er op neer te komen dat bijvoorbeeld archeologische vindplaatsen en cultuur-historische objecten niet te vervangen zijn (rood), terwijl juist in het dorp vele maatregelen genomen kunnen worden om de Maarnse bevolking te beschermen tegen het verkeersgeweld (groen). Het verschil tussen de oerwereld en de maakbare wereld. Waar praten we over in de oerwereld? Het rapport noemt een bijl en een terp. De kans op aanwezigheid is hoog, gemiddeld of laag. De plannenmakers laten er weegfactoren op los (1, 2 of 3). Zo wordt het effect op landgoederen bepaald door een aantal gewogen hectares. Meer nog dan deze wonderbaarlijke nauwkeurigheid verbaast het rapport als de visuele hinder vanuit de trein en de auto wordt beoordeeld. Stelt u zich voor: de treinreiziger, door het raam van zijn coupé genietend van graffiti langs de spoorbaan, komt plotseling in een stukje tunnel. Dat is schrikken! De plannenmakers hebben werkelijk aan alles gedacht zeker als we lezen dat er verschil in beleving bestaat als we uit een open, halfopen of gesloten landschap komen aandenderen.

Opnieuw dient zich het onvermijdelijke aan dat gekozen zal moeten worden tussen bomen en mensen. En brengt juist het graafwerk voor 'Onder Langs' al die mogelijke archeologische schatten niet aan de oppervlakte?

De leefbaarheid van onze dorpen wordt nog steeds ernstig bedreigd. Stellen we de kwaliteit van het bestaan voor de Maarnse/Maarsbergse bevolking centraal dan is de keuze duidelijk. Alle geruststellende beloften over beschermende maatregelen ten spijt, één ding staat vast: door het dorp - op welke manier dan ook - wordt een treurige vertoning. Daarom, als het nodig is, gaan we op de barricaden, pardon. ... op de barrière dwars door het dorp!

*Ad Viseur*

# Beleed met streken

**Met één pennestreek werd vorig jaar de noordelijk tak van de Betuweroute geschrapt en met een andere pennestreek misschien nu ook de HSL-Oost. De minister voert een beleid met streken. Het is jammer dat juist in Nederland, waar de verkeers- en vervoersproblemen steeds meer uit de hand lopen, niet meer visie en durf bestaan en een krachtig beleid, resulterend in effectieve maatregelen.**

Als men in de media nu al spreekt over het vooruitzicht van 'elke minuut een trein' op het bestaande tracé tussen Utrecht en Arnhem, wordt wel erg gemakkelijk omgegaan met een probleem, waarvan tot voor kort werd geoordeeld dat een uitbreiding van sporen absoluut noodzakelijk was. En dan praten we nog niet eens over de A12.

Het buitenland - want daar gebeurt alles al - wordt er weer als voorbeeld bijgehaald. Parijs: metro in de spits om de twee minuten. Dat kan daar inderdaad omdat er sprake is van hetzelfde type trein dat stopt op elk station, met dezelfde snelheid rijdt en daardoor kort achter elkaar kan rijden. Op de lijn Utrecht-Arnhem is de situatie totaal anders. Daar rijden Eurocity's, Intercity's, sneltreinen, stoptreinen, goederentreinen en hogesnelheidstreinen achter el-



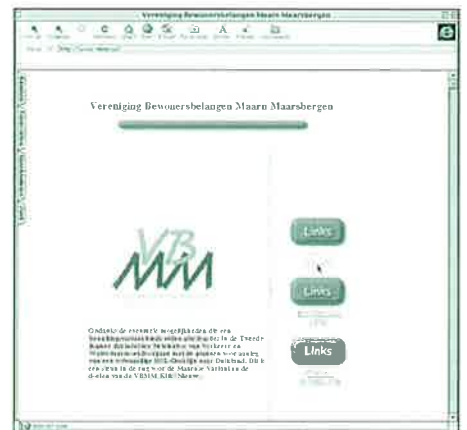
kaar over hetzelfde spoor. Om dat allemaal soepel te laten doorstromen zal er nog heel wat infrastructuur moeten worden bijgebouwd.

Zo zullen bijvoorbeeld alle overwegen verdwijnen (hoe wordt dat in Maarsbergen?), op diverse plaatsen moeten extra inhaalsporen worden aangelegd met lange wissels om vlotte voorbijrijdin-

gen mogelijk te maken en op stations extra doorrijdsporen, vrij van de perrons. Allemaal ruimtebeslag. Het begrip 'op bestaand spoor' krijgt zo een oneigenlijke betekenis en het geheel blijft een kwetsbaar gedoe. We weten hoe matig het nu al met de punctualiteit van NS is gesteld. Voor Maarn zal handhaving van het bestaande station nog meer parkeerproblemen in het centrum opleveren dan nu al het geval is.

De kans is groot dat de plannenmakers geen kans onbenut laten om ons wijs te maken dat de benuttingsvariant de beste en meest verantwoorde aanpak is. Wij zijn intussen wijzer geworden en weten beter: alle redeneringen, hoe drog ook, zullen ook nu weer ondergeschikt worden gemaakt aan het beoogde doel.

## De VBMM website



Nu het hebben van een website zeker niet meer veel geld hoeft te kosten, heeft ook VBMM deze stap in het brengen van informatie bij veel geïnteresseerden gezet. Onze website: [www.VBMM.nl](http://www.VBMM.nl) geeft uiteraard informatie over de vereniging, de doelstellingen en de mogelijkheden om lid te worden. Daarnaast zijn er vele interessante links naar sites met nieuws en informatie, die op een andere manier misschien niet zo eenvoudig te vinden zou zijn. Van veel kanten hebben we al positief commentaar gehad op de site. Ook hebben zich reeds twee nieuwe leden op deze manier gemeld. Actualiteit is natuurlijk een vereiste, maar dat is bij onze webmaster, Bartho Dröge in goede handen. Voeg [vbmm.nl](http://vbmm.nl) toe aan uw favorieten en kijk af en toe naar de nieuwe links.

## De tijd vliegt



In de vorige nieuwsbrief is een tijdoverzicht geplaatst over de periode 1989 tot en met 2010. Als aanvulling daarop ziet u hier een preciezer overzicht voor de periode 1999 t/m 2001. In Maarn en Maarsbergen zijn we sinds medio 1999 gezamenlijk actief met het project 'Onder Langs'. Op 10 april a.s. zal de gemeenteraad van Maarn de uiteindelijke versie goedkeuren. Deze 'Maarnse Variant' is een van de vele oplossingen die het rijk nog in beeld heeft. De tracénota wordt in 2000 voorbereid en zal naar alle waarschijnlijkheid na de zomer verschijnen. In het 4de kwartaal bestaat dan de mogelijkheid tot officiële inspraak. In het voorjaar van 2001 wordt naar verwachting door de minister van Verkeer en Waterstaat (Netelenbos) en de minister van VROM (Pronk) een trajectstandpunt ingenomen. Pas dan weten we welke oplossing verder wordt uitgewerkt. Wat ons betreft is dat Natuurlijk de 'Maarnse Variant'!



# De stand van zaken en de plannen

**Nu de gemeente Maarn, met participatie van veel betrokkenen, het plan 'Maarn OnderLangs' heeft afgerond en gepresenteerd, lijkt het goed om in een kort overzicht de thans nog opportuun zijnde plannen eens naast elkaar te zetten. Tevens geeft dat dan de gelegenheid om het standpunt van de Vereniging Bewonersbelangen Maarn Maarsbergen voor elk plan daarbij te vermelden.**



Afrit A12 noordzijde Maarsbergen.

Op de eerste plaats is er de zogeheten Referentievariant. Dit plan gaat uit van de minimaal noodzakelijke aanpassingen om de doelstellingen van Rijkswaterstaat en de Spoorwegen te halen. Deze doelstellingen zijn: Een filekans van minder dan 10% op het A12 traject tussen Veenendaal en Utrecht en het aanleggen van een hogesnelheidslijn tussen Utrecht en Duitsland. De Referentievariant gaat daarbij dan uit van bocht aanpassingen in het spoor en het zoveel verleggen van de snelweg als noodzakelijk is. Volgens het oordeel van de VBMM over deze variant, wordt hierbij onevenredig veel schade aan het dorp gedaan. Want met de normen voor geluidhinder in de hand zullen ter weerszijden van deze bundel infrastructuur midden in het dorp muren moeten worden gezet van zo'n 7 tot 8 meter hoog. Als dan ook nog de spoorlijn op de huidige hoogte blijft, dan komt er wel een hele hoge barrière midden in het dorp. Over het herstel van ecologische verbindingen hoeven we in zo'n geval natuurlijk niet te spreken. Kortom, deze referentievariant moet in ieder geval niet worden uitgevoerd. In alle documenten heeft deze variant altijd gefigureerd als basis. De kosten van de andere

varianten zou je dan steeds kunnen spiegelen aan de kosten van dit basismodel. Op de tweede plaats is er de omleiding om de zuid, maar dan in bovengrondse uitvoering. Dit is natuurlijk al een stuk beter dan een infrastructuurbundel midden in het dorp, maar daarmee wordt de ene barrière vervangen door een andere op een andere plaats. De geluidhinder wordt niet weggenomen, ook hier zijn hoge muren of dijken nodig en wederom geldt het bezwaar van het niet goed herstellen van ecologische verbindingen. Daarbij komt dan nog het visuele aspect voor de recreant in het Nationale Park De Heuvelrug. Bovendien zou in deze situatie worden volstaan met één aansluitpunt op A12 voor zowel Maarn als Maarsbergen, te situeren tussen Maarn en Maarsbergen in. Dit zal een grote toevloed geven op het onderliggende wegennet. Ook deze oplossing verdient dus niet de hoofdprijs van de VBMM. Dan is er de Maarnse Variant. Dit is de variant, ontwikkeld door een gemeentelijke werkgroep, die voor een groot deel overdekt, zuidelijk om Maarn en langs Maarsbergen heen gaat. Een overdekte sleuf, dan wel een holle dijk, aan te leggen boven het grondwater. U heeft hier-

over in de publicaties van de gemeente kunnen lezen. Wij kunnen ons zeker vinden in deze variant.

Sinds een aantal weken is er de zogeheten Benuttingsvariant. Op basis van nieuwe inzichten zou er helemaal geen spooruitbreiding meer nodig zijn. Elders in dit nummer vindt U het commentaar zoals onze voorzitter dat heeft gegeven bij de presentatie van dit onderwerp in de Commissie Verkeer en Vervoer van Provinciale Staten Utrecht. Wij kunnen ons nauwelijks voorstellen dat spooruitbreiding, zoals reeds in 1975 voorzien, opeens in 2000 niet meer nodig is als er over datzelfde spoor nog extra treinen moeten gaan rijden. Over de uitbreiding met randstadspoor spreken we dan nog niet eens. Op dezelfde manier doorredenerend over de A12 kan de uitbreiding van het verkeer midden in het dorp met de benutting van de vluchtstroken als spitsstroken er ook nog wel bij. Over geluidhinder spreken we maar even niet. Kortom, de benuttingsvariant is helemaal geen oplossing.

Op 16 maart jl. heeft de Tweede Kamer minister Netelenbos opdracht gegeven om toch vooral een volwaardige oplossing voor de HSL-Oost in de afwegingen mee te nemen. De Maarnse variant is dus zeker niet van de baan.

Misschien is hier en daar een klein beetje een vrije interpretatie gegeven van de plannen zoals ze nu voorliggen. De verdere uitwerking van deze plannen in de loop van dit jaar zal uitwijzen hoe de vlag er werkelijk bij gaat hangen. De inwoners van Maarn en Maarsbergen blijven alert.

## 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](http://www.vbmm.nl)

### FOTO'S:

Bert Boer, Maarn

### GRAFISCHE VORMGEVING:

Pre Press Buro Booi, Maarsbergen

### DRUK:

Van Rossum's Drukkerij, Maarsbergen