

Station Maarn 2002.



De spoorlijn

- Tussen Utrecht en Arnhem zullen voorlopig *geen extra rails* worden neergelegd. Misschien komen er tussen Utrecht en Driebergen extra sporen, maar daarmee moet de capaciteitsbehoefte van de lijn Utrecht - Arnhem zeker tot 2030 zijn afgedekt.
- *De treinen zullen sneller gaan rijden.* Op dit moment is een maximumsnelheid van 140 km/u het hoogst haalbare op het traject in onze gemeente. De minister heeft gezegd dat voor hogere snelheden wordt onderzocht of de bovenleidingsspanning moet worden veranderd van 1500 volt in 25 Kv. Inderdaad is hogere bovenleidingsspanning zeer effectief bij hogere snelheden. Echter, vóórdat dat kan moeten alle bovenleidingen worden vervangen. Ook moeten alle treinen die dit traject gaan gebruiken worden voorzien van nieuwe techniek om met de gewijzigde spanning te kunnen omgaan. Iedereen kan begrijpen dat een dergelijke ombouw zeer ingrijpend is en vele, vele jaren in beslag zal nemen.

- Er zal een *nieuw beveiligingssysteem* voor onze spoorlijnen worden ingevoerd. Dit systeem gaat BB21 heten en dat staat voor: Beter Beveiliging 21e eeuw. Met dit systeem zullen de signalen in de trein aan de machinist worden doorgegeven en is deze niet meer afhankelijk van seinpalen langs de rails. Ook zullen treinen hiermee op variabele onderlinge afstanden van elkaar kunnen gaan rijden, afhankelijk van hun snelheid. Dit lijkt een uitstekende maatregel. De specificaties voor dit systeem staan echter nog niet op papier en moeten natuurlijk ook in Europees verband worden besproken. Ook hier zullen er dus nog wel vele jaren verstrijken voordat dit systeem is ingebouwd in alle treinen.
- Het zal na invoering van de voorgaande maatregelen mogelijk zijn om met meer treinen van de huidige sporen gebruik te gaan maken. Dit zal *meer geluidsoverlast* geven. Er is dan ook een pakket maatregelen aangekondigd om dit geluid te gaan beperken. Dit zal o.a. gaan gebeuren door bronmaat-

Wat gaat er gebeuren?

Op 27 februari jl. heeft uw Vereniging Bewonersbelangen een informatie-sessie gehouden in de Twee Marken in Maarn. Omdat natuurlijk niet iedereen deze avond kon bijwonen, terwijl het toch belangrijke informatie betreft, leek het ons goed om hier een Nieuwsbrief aan te wijden. Ook voor de leden en belangstellenden die het verhaal hebben gehoord, is het ongetwijfeld nuttig om de zaken nog eens rustig te kunnen doorlezen.

De informatie is verdeeld over een aantal onderwerpen. Allereerst gaan we in op de betekenis van Beter Beutiling voor de spoorlijn en de snelweg. Vervolgens worden de gevolgen van die benutting voor het dorp Maarn op een rijtje gezet. Daarna gaan we in op de geprojecteerde situatie in Maarsbergen. We zullen ook ingaan op de tijdsplanning zoals die wordt gehanteerd.

Met nadruk moeten we stellen dat we hierbij uitsluitend informatie doorgeven. Het wil zeker niet zeggen dat wij als bestuur of wij

als gehele vereniging het eens zijn met de te treffen maatregelen en het wil in ieder geval ook niet zeggen dat wij akkoord zijn gegaan met de te vermelden plannen.

Beter beutiling van spoor en snelweg

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft in een brief aan de Tweede Kamer in juni 2001 aangegeven dat zij voorstander is van Beter Beutiling van spoor en snelweg. Wat wordt in dit verband bedoeld met Beter Beutiling?



Toekomstbeeld Maarsbergen? Verkeersplein Laagraven (zuid-west kwadrant).

regelen. IJzer op ijzer maakt meer geluid dan rubber op vilt.

- De minister heeft gezegd dat de capaciteit van de spoorlijn Utrecht - Arnhem zeker nog 30 jaar voldoende is. Om de hinder voor het autoverkeer te beperken zullen de *spoorwegovergangen ongelijkvloers* gemaakt moeten worden. De plannen daarvoor zullen worden beschreven bij de situatie die mogelijk gaat ontstaan in Maarsbergen. Ook zal het station in Maarn moeten worden aangepast aan treinen met hogere snelheid.
- De minister heeft de Tracéwet buiten gebruik gesteld. Ook de benaming HSL Oost is niet meer in gebruik. Men spreekt nu van *Traject Oost*. Dit wordt een nieuw project met nieuwe doelstellingen. Intussen heeft dit projectteam een brochure het licht doen zien. Aan deze publicatie is in deze Nieuwsbrief een apart artikel gewijd.

De snelweg A12

- De snelweg zal voor het gedeelte van

Driebergen tot Veenendaal, dus zeker in onze gemeente, op de huidige locatie worden voorzien van *spitsstroken* (ook wel plusstroken). Dit zal worden gerealiseerd door aan beide zijden van de weg extra asfalt aan te brengen. Daardoor wordt de weg breder en in feite kunnen we dan spreken van een snelweg van 2 maal 3 rijstroken.

- De verbeterde en verbrede snelweg zal plaats geven aan meer auto's en dus zal er meer geluid worden gegenereerd. Een gewijzigde snelweg valt onder de wet Geluidshinder. Volgens de bepalingen van die wet zullen er dus *meer en hogere geluidsschermen* komen langs de weg op die plaatsen waar volgens het meetmodel hinder te verwachten valt. De barrière-werking van de bundel snelweg en spoorlijn zal daardoor alleen nog maar groter worden.
- *De aansluitingen worden gehandhaafd.* In Maarn derhalve een oprit richting Utrecht en een afrit vanuit Utrecht. In Maarsbergen een alzijdige aansluiting,

zoals nu ook het geval is. Over de vorm van die laatste aansluiting vindt U meer informatie bij het hoofdstuk over Maarsbergen.

Wat gaat er gebeuren in Maarn?

Door de voorgenomen wijzigingen aan het spoor en de snelweg gaat er mogelijk in Maarn het één en ander veranderen. Achtereenvolgens zijn te noemen:

• Het station

Op een station zoals in Maarn, waar de sneltreinen langs het perron razen, wordt het natuurlijk heel gevaarlijk als die treinen ook nog eens harder gaan rijden dan het maximum van 140 km/u dat we nu kennen. Dat kan betekenen dat de perrons moeten worden verbreed tot een veilige breedte en dat daarbij een voorziening moet worden aangebracht waardoor wachtende reizigers niet worden meegezogen door voorbijflitsende sneltreinen. Ook is het denkbaar dat ter plaatse van het station toch de twee sporen zullen worden uitgebreid tot vier sporen, zodat de sneltreinen over de



middensporen kunnen rijden. Het is dan de vraag of er op de huidige locatie van het station voldoende ruimte is voor die vier sporen. Dit zou zelfs kunnen betekenen dat het station wordt verplaatst naar het westen (de oude locatie) of naar het oosten (ter hoogte van de Wilton bar?).

• De Raadhuis tunnel

Als de snelweg wordt verbreed, dan wordt de tunnel langer. De tunnels zijn ook voor veel verkeer te laag en het is maar de vraag of de doorrijhoogte kan worden vergroot. Iets uitdiepen is lastig vanwege ter plaatse aanwezige leidingen.

• Nieuwe onderdoorgang

De Rijksoverheid heeft in de plannen aangeboden om in Maarn een extra onderdoorgang te realiseren om de bereikbaarheid tussen de twee delen van het dorp te vergemakkelijken. Zo'n extra onderdoorgang roept twee vragen op. Op de eerste plaats de vraag of een extra onderdoorgang wel gewenst is en ten tweede natuurlijk de plaats waar e.e.a. gerealiseerd zou moeten worden.

Het Rijk heeft aan de gemeente gevraagd om aan te geven waar dat viaduct dan moet komen. Volgens ons komen drie plaatsen in aanmerking. Je zou kunnen denken aan een verbinding tussen de Eikenlaan in zuid en de Buntlaan in noord, ongeveer onder de hoogspanningsleiding. Ook kan gedacht worden aan het maken van een verbinding tussen de Kapelweg ter hoogte van de Hervormde Kapel en het Poortse Bos. Tenslotte zou je ook een extra verbinding kunnen maken midden in het dorp, waarbij de tunnels worden opgenomen in een soort circulatieplan binnen het dorp.

Wat gaat er gebeuren in Maarsbergen?

Probleem gelijkvloerse spoorwegovergang. Hét probleem in Maarsbergen moet in combinatie met de aansluitingen op de snelweg nu eindelijk eens goed worden opgelost. Rijkswaterstaat heeft daarbij de leiding om beide problemen in één project te regelen.

Men heeft daarvoor een aantal alternatieve ideeën ontwikkeld. (Plan 1 t/m 4).

Plaatselijk glad

Het verkeersbeleid van minister Netelenbos krijgt steeds meer kritiek. Rekeningrijden, light-rail verbindingen in de Randstad, noordtak Betuwelijn, HSL-Oost zijn voorbeelden van projecten waarmee de minister heeft gejongleerd en gekoketteerd, om ze vervolgens in de prullenbak te laten verdwijnen. Afkeuring van het beleid Netelenbos kan alleen maar de twijfels versterken rond de juistheid van de gekozen benuttingsvariant, die niet onherroepelijk zou mogen zijn.

Inmiddels vond in onze gemeente vóór de gemeenteraadsverkiezingen een lijsttrekkersdebat plaats met de bekende hot items leefbaarheid, veiligheid, zorg, voorzieningen, welzijn, verkeer, enz. De voor dit soort gelegenheden opgepoetste politieke signaturen waren in hun retorische verpakking weer duidelijk herkenbaar. De gekozen werkvorm - discussiëren aan de hand van stellingen - werkte goed. Nu is het in een dorpspolitiek debat niet te vermijden, dat er problemen aan de orde komen zoals: moet er één oom-agent bij komen of meer lantaarnpalen; en ook de noodzaak onze inkoop te doen bij de plaatselijke middenstand. Er is dan ook niks mis met zo'n discussie.

Maar voor ons wordt het pas echt interessant als de stelling aan bod komt: "De gemeente Maarn legt zich neer bij de gekozen benuttingsvariant." Een aantal lijststaandevoerders onderschreef deze stelling, zij het met de opmerking dat we alert moeten blijven op toekomstige ontwikkelingen. Maar hun argument was tevens dat de besluitvorming op democratische wijze tot stand is gekomen (en dat we ons daar dus maar bij hebben neer te leggen). Dit nu lijkt mij, na alles wat we de afgelopen vijf jaar op het gebied van inspraak en burgerlijke participatie in de gemeente hebben meegemaakt, wel erg serviel en zó democratisch dat de dood er op volgt. Mogen we van lijsttrekkers verwachten dat zij onderscheid kunnen maken tussen een democratische wijze van besluitvorming en de kwaliteit van een besluit? Onderdeel van deze democratische besluitvorming was bijvoorbeeld een Tweede Kamercommissie van Verkeer en Waterstaat die zich, hoewel er fundamentele bezwaren en kritische noten waren, toch door de minister liet aftikken. Een houding, meer gedicteerd door de politieke wenselijkheid van het ministeriële voorstel - er is immers geen geld voor nieuwe infrastructuur - dan gebaseerd op overtuigende argumenten pro benuttingsvariant. Opmerkelijk is dat in de programma's van een aantal van onze plaatselijke politieke partijen de benuttingsvariant van tafel moet en de A12/HSL onderlangs. Wat democratisch gehalte betreft boven iedere verdenking verheven, geven deze partijen blijk benul te hebben van het onvoorspelbare van het politieke bedrijf in deze tijd. Een opsteker voor onze vereniging, die met de benuttingsvariant op tafel niet met de blik op oneindig en het verstand op nul tegen windmolens wil vechten. Het is goed dat we ons daarbij verzekerd weten van de steun van een meerderheid van de plaatselijke politiek. Maar het blijft plaatselijk glad.

Ad Viseur



De Raadhuis tunnel in Maarn.

Alle plannen hebben als uitgangspunt een onderdoorgang van de Woudenbergseweg onder het spoor door. Dat betekent automatisch dat de Woudenbergseweg tussen het kruispunt Haarweg/Tuindorpsweg en het spoor, verdiept zal komen te liggen. Dit zal zeker het verdwijnen van enkele monumentale grote bomen tot gevolg hebben.

Plan 1. Een weinig ruimte vergende, zogeheten Haarlemmermeeraansluiting aan de noordkant van de snelweg en een kwart klaverblad aan de zuidzijde. Dit plan is waarschijnlijk moeilijk te realiseren vanwege het ruimtebeslag op het landgoed Maarsbergen en de toegankelijkheid van de huizen aan de Hof ter Heideweg.

Plan 2. Een kwart klaverblad tussen de snelweg en het spoor en een Haarlemmermeer-aansluiting aan de zuidzijde. Bij dit plan is de toegankelijkheid van de Engweg een groot probleem en ook de aansluiting van de afrit uit Arnhem en de oprit naar Utrecht direct bij de te maken onderdoorgang van het spoor is hier niet eenvoudig.

Plan 3. Een tweetal rotondes in de Woudenbergseweg, aan elke zijde van de snelweg één. Op die rotondes sluiten dan de op- en afritten aan. Bij deze complete Haarlemmermeer-aansluiting is het de vraag of de capaciteit van de wegen en de rotondes wel groot genoeg kan worden gemaakt om al het verkeer te kunnen verwerken.

Plan 4. Tot slot is er nog de zogenoemde verkeersplein-oplossing. Hierbij gaat men uit van één groot verkeersplein onder de snelweg. Daartoe zullen dan twee viaducten onder de snelweg worden ge-

maakt, zoals bijvoorbeeld bij het verkeersplein Laagraven bij Utrecht. Op dit verkeersplein komen zes aansluitingen. Allereerst de Woudenbergseweg vanuit Maarsbergen en aan de andere kant de weg naar Leersum. Dan de op- en afrit naar en van Utrecht en de op- en afrit naar en van Arnhem.

Als één van deze vier alternatieven wordt gekozen dan betekent dat in ieder geval een langdurige aanleg met veel problemen. Ook zullen veel afsluitingen noodzakelijk zijn om ruimte te maken voor de nieuwe kunstwerken.

Wat is de tijdsplanning bij deze projecten?

- Rijkswaterstaat heeft de opdracht om in december 2002 gereed te zijn met het Ontwerp Tracébesluit (OTB). De uitwerking van hun plannen vindt op dit moment plaats, vandaar ook dat wij dit moment hebben gekozen voor deze Nieuwsbrief.
- Als het OTB gereed is, volgt tervisielegging en inspraak. Dit zal dus zijn in het begin van het jaar 2003.
- Medio 2003 wordt dan het Tracébesluit genomen en daarmee worden de plannen gereed voor uitvoering. Alle daarbij betrokken plannen, zoals gemeentelijke bestemmingsplannen moeten dan zijn aangepast of nog worden aangepast.
- De uitvoering zal zeker niet eerder dan in het jaar 2006 ter hand worden genomen. Waarschijnlijker is echter dat wegens geldgebrek niet eerder dan 2009 gestart zal kunnen worden.

Jan van Dijk

Contributie- verlaging

Voor de leden en contribuanten is bij deze Nieuwsbrief een acceptgiro bijgesloten. Deze acceptgiro betreft het contributiebedrag voor het jaar 2002 en dan vanzelfsprekend in Euro's. Op de Algemene Ledenvergadering in februari 2002 zijn nieuwe – verlaagde – contributiebedragen vastgesteld.

De nieuwe bedragen zijn: € 10,- voor leden jonger dan 65 jaar, € 7,- voor leden ouder dan 65 jaar en € 5,- voor contribuanten. De penningmeester ziet uw betaling graag tegemoet vóór 15 mei 2002.

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 Booi, Maarsbergen

DRUK:

Van Rossum's Drukkerij, Maarsbergen

Een verbazende Traject Oost Nieuwsbrief

Mogelijk heeft U hem ook in de bus gekregen, de Nieuwsbrief van Railinfra-beheer over Traject Oost, nummer 1 van maart 2002. Hier volgt onze reactie. Nu de naam HSL Oost is afgeschaft, kan men bij de Spoorwegen, meer bijzonder bij Railinfra-beheer, de organisatie die de rails beheert voor de Rijksoverheid, kennelijk weer helemaal opnieuw beginnen. Vergeten zijn alle door hen gemaakte plannen, van Rail21 tot HSL Oost. Vergeten zijn alle gemaakte afspraken met Duitsland. Vergeten zijn alle besprekingen met belanghebbenden, van provincies tot gemeenten tot belangengroepen. Vergeten zijn alle klankbordgroep-gesprekken, reacties en commentaren. Wij, Railinfra-beheer, beginnen weer helemaal opnieuw, met nummer 1. Gelukkig is het geheugen van de bewoners in Maarn en Maarsbergen iets beter. Plotseling wordt nu de te geringe rijtijd-winst opgevoerd als argument om de HSL Oost niet te ontwikkelen. Dat was niet het argument destijds. Nee, want

door spoorverdubbeling zou niet alleen de trein naar Duitsland voldoende snel kunnen rijden, want bovendien en vooral zouden de nationale intercity treinen daar ook van kunnen profiteren. Als de minister nu vindt dat dat allemaal teveel gaat kosten, waarom dan samen met o.a. Railinfra-beheer eerst gedurende een periode van twaalf jaar alles uitwerken? Maar goed, we beginnen opnieuw.

Wat lezen we dan in die Nieuwsbrief? Allerlei plannen die allang hadden moeten of kunnen worden uitgevoerd in de afgelopen tien jaar, staan nu op stapel. We denken hierbij aan het *ongelijkvloers maken van spoorwegovergangen*, zoals Driebergen en Maarsbergen, het aanpassen van de beveiliging (alleen van Utrecht naar Arnhem?), het uitbreiden van de energievoorziening, het nemen van geluidsmaatregelen en het treffen van ecologische voorzieningen. Dan hebben we het nog niet over de *tijdelijke aanpassing van het station in*

Driebergen, waarbij de perrons langer worden gemaakt, de overweg Odijkerweg wordt verplaatst en de Odijkerweg zelf dan met een haarspeldbocht om die langere perrons heen wordt geleid. Dat wordt nog leuk.

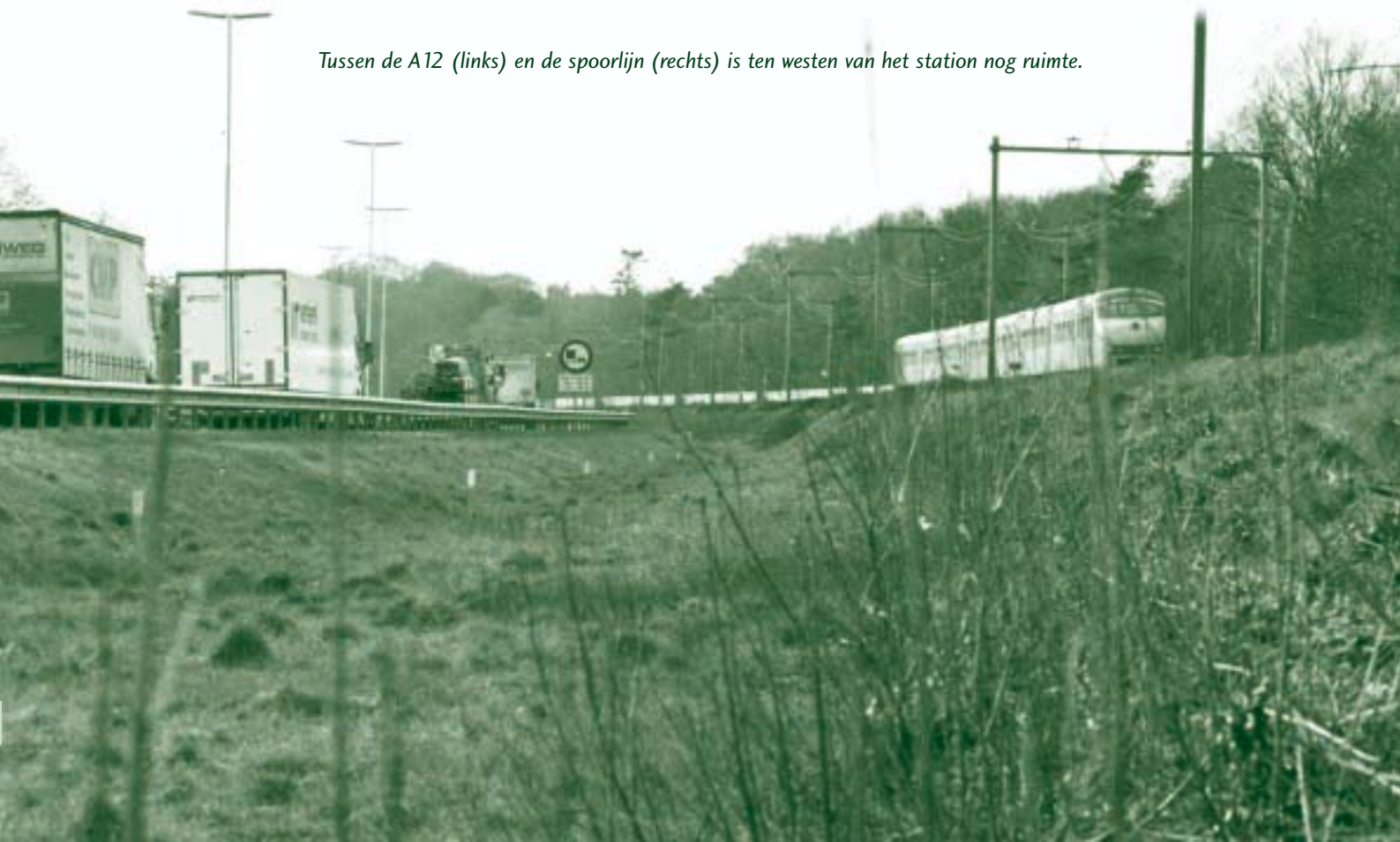
De capaciteitsproblemen, die gewoon blijven bestaan, zullen deels worden opgelost door de *stoptreinen van Utrecht naar Arnhem op te gaan heffen*. Deze voorziening wordt in twee delen gesplitst, een stoptrein Utrecht - Veenendaal Centrum en een stoptrein Arnhem - Ede. Een verbinding Veenendaal Centrum naar Ede zit er niet in. Hoe je dan van Bunnik in Wolfheze moet komen of van Maarn naar Arnhem moet reizen, dat vermeldt de Nieuwsbrief niet.

Gelukkig kunnen wij als burgers nog steeds aan het woord komen. Om deze zaken te realiseren moet worden samengewerkt met de gemeenten. Bestemmingsplannen moeten worden gewijzigd. Tot voor kort kon je dan bezwaar indienen. Maar omdat dat misschien wat te zwaarwegend klinkt, is daar nu ook al een eufemisme voor bedacht. Men kan zijn of haar zienswijze kenbaar maken, heet het nu.

We zullen erbij zijn met *onze bezwaarschriften*, rekent U daar maar op!

Jan van Dijk

Tussen de A12 (links) en de spoorlijn (rechts) is ten westen van het station nog ruimte.



Maarsbergen-Oost, waarom en hoe?

Waarom?

De spoorwegovergang in Maarsbergen is al vele jaren een lokaal en regionaal knelpunt. Omdat de Minister heeft besloten om de benutting van spoor en rijksweg te vergroten op het bestaand tracé, zijn aanpassingen noodzakelijk bij de overweg en de aansluitingen aan de A12. Rijkswaterstaat en Rail Infra Beheer zijn voortvarend te werk gegaan en hebben hun eerste plannen in januari jl. gepresenteerd. Deze varianten hebben wij met u besproken tijdens de jaarvergadering, een samenvatting treft u elders in deze nieuwsbrief aan.

De VBMM heeft al in 1999 uitgesproken geen voorstander te zijn van aanpassing op de huidige plaats, daarom hebben wij toen een nieuwe aansluiting ten oosten van Maarsbergen voorgesteld (kortweg

Maarsbergen-Oost). De reden hiervoor is dat er zowel in de huidige situatie als bij een omlegging om de zuid Maarsbergen-Oost de enige zinnvolle variant is. Toekomstvast en bij wijze van spreken morgen al aan te leggen. Door een nieuwe aansluiting te realiseren op een nieuwe plek, wordt overlast bij de analoge op de huidige plaats voorkomen. Elke Euro die wordt besteed aan een aanpassing op de huidige locatie is verspild als er over enkele jaren alsnog wordt beslist om om de zuid te gaan! De tijd zal leren dat een fundamentele oplossing noodzakelijk is voor spoor en weg. Deze mening over de variant Maarsbergen-Oost wordt gedeeld door de leden van het Gemeentelijk Platform. Ook de lokale politiek en de verantwoordelijk Gedeputeerde Kok zijn voorstander van deze oplossing. Om de mogelijkheden en opties beter in

beeld te krijgen laat de Provincie op dit moment een quick-scan uitvoeren. Op grond hiervan kan de Provincie dan groen licht geven tot verdere planontwikkeling.

Hoe?

In deze fase van planvorming is het nog ondoenlijk om exact aan te geven waar de aansluitingen en wegen precies zullen moeten komen. Wat ons betreft blijven nog zo veel mogelijk opties open om eventuele barrières in het planproces van alternatieven te voorzien. Wel gaan wij uit van een aantal randvoorwaarden waaraan de oplossing moet voldoen.

Deze randvoorwaarden zijn met letters in de tekening aangegeven:

- Groene buffer tussen Scherpenzeelseweg en de verlegde N226.
- De aansluiting Maarsbergen Oost moet vanzelfsprekend zo worden uitgewerkt dat deze ook geschikt is om probleemloos te passen in een omleiding om de zuid.
- De optie open houden om vanaf de aansluiting van de A12 via een andere route aan te sluiten op N226 of N224 en daarbij het landelijk karakter van het gebied behouden.
- Tussen de noordelijke tak van de verlegde N226 en de noordkant van het dorp kan een nieuw natuurgebied ontwikkeld worden als groene bufferzone.
- Voor de bereikbaarheid van de Engweg, de Hof ter Heideweg en Valkenheide kan een kleine onderdoorgang in de kom van Maarsbergen volstaan.

Andere overwegingen

Naast deze randvoorwaarden zijn er natuurlijk nog tal van overwegingen die ook een rol moeten spelen bij de planvorming:

- Continuïteit voor lokaal verkeer.
- Tegengaan van sluipverkeer.
- Toegankelijkheid Motel behouden.
- Bij inpassing van de weg recht doen aan de cultuurhistorische en landschappelijke waarden van het gebied en deze waar mogelijk versterken
- Eventueel 'inwisselen' van de extra tunnel in Maarn en het viaduct 'Laagerfseweg'.
- Zo veel mogelijk opheffen/verwijderen van niet meer benodigde infrastructuur (smalle Woudenbergseweg in Maarsbergen).

