

Jaarvergadering 2003: Spoedwet belicht

De Spoedwet Wegverbreding

Het kabinet Balkenende heeft in het najaar van 2002 een wet ingediend bij de 2e Kamer om daarmee snel een bijdrage te leveren aan het oplossen van files in Nederland. In het spraakgebruik gaat deze wet als de Spoedwet door het leven. Bij die wet behoort een lijst met projecten en ook 'ons' deel van de A12 staat op die lijst.

Omdat daarmee de procedures nogal worden gewijzigd, leek het het bestuur van de Vereniging Bewonersbelangen Maarn Maarsbergen een goed idee om mevrouw Ir. M.C. Erens van Rijkswaterstaat uit te nodigen om de nieuwe situatie voor het voetlicht te brengen. Op 27 maart jl. vond deze presentatie plaats in het Dorpshuis. De bijeenkomst was drukbezocht. We geven hierbij een overzicht van het gepresenteerde. De Spoedwet Wegverbreding is opgezet naar analogie van de Wet op de Waterkeringen, waarbij na de overstromingen van 1995 en 1996 haast geboden was met dijk aanpassingen en bijbehorende maatregelen. De Spoedwet werd gesteund door CDA, PvdA, VVD en

LPF en is dan ook door de 2e Kamer aangenomen in december 2002. Momenteel ligt de wet bij de 1e Kamer. Op de bij de wet behorende lijst staan een aantal relatief eenvoudige verbeteringen aan rijkswegen, zodat meer capaciteit ontstaat. Ook enkele meer complexe projecten zijn opgenomen, waaronder het deel van de A12 van Utrecht tot Maarsbergen. Het hoofdkenmerk van de Spoedwet is het bekorten van procedures. Dat zal gaan gebeuren door allerlei termijnen van besluitvorming, voorbereiding en uitvoering te bekorten. Daarnaast zal aan veel procedures gelijktijdig worden gewerkt. Voorbereiding van grondverwerving wordt bijvoorbeeld direct ge-

daan bij het maken van het wegontwerp. Verplaatsing van kabels en leidingen wordt direct bekeken en zondig uitgevoerd.

Enkele nieuwe afkortingen komen hierbij om de hoek kijken. Allereerst maakt Rijkswaterstaat een Ontwerp Weg Aanpassings Besluit (OWAB). Als dit gereed is en de minister heeft het gezien dan volgt terinzage-legging en inspraak tegelijk in een periode van 6 weken. Bezwaar en beroep gaat dan rechtstreeks

Twijfels

Bij de verzelfstandiging van NS is in de splitsing van de Nederlandse Spoorwegen, NS Reizigers verantwoordelijk voor het vervoer en de treinen en zorgt ProRail (het voormalige NS Railinfrabeheer - nu Rijk) voor de infrastructuur en de verkeersleiding. De Spoorwegwet, die de organisatie van het spoor regelt, is aangenomen door de Kamer. Er is een politieke discussie over geweest, maar zonder veel diepgang. Er bestaan nu twijfels of indertijd de goede beslissingen zijn genomen. Immers, van de louterende werking van concurrentie op het spoor kwam niets terecht; NS bleef een monopolist voor wie het maatschappelijk belang steeds verder op de achtergrond is geraakt.

In Maarsbergen blijft de overweg gehandhaafd.





Maarn: spoorspalk (inmiddels hersteld).

naar de Raad van State, die een vastgestelde periode heeft gekregen om tot een oordeel te komen, nl. 10 weken. Daarna stelt de minister het WAB (Weg-aanpassingsbesluit) vast. Een WAB geeft ook allerlei termijnen en onherroepelijke richtlijnen aan betrokken lokale overheden. Het verplicht aanpassen van bestemmingsplannen binnen 1 jaar is hiervan een voorbeeld.

De gevolgen voor Maarn en Maarsbergen

In de bij de wet behorende Algemene Maatregel van Bestuur staat genoemd de A12 van Utrecht tot Maarsbergen, meer specifiek km 82.0. Dit punt ligt ten oosten van de aansluiting Maarsbergen, daar waar de uitvoegstrook vanuit Arnhem begint.

Tot de aanpassingen aan de A12 behoren dan: het verbreden van het gedeelte Utrecht-Driebergen tot 2 maal 4 rijstroken, het aanpassen (en mogelijk deels verplaatsen) van de aansluiting Driebergen-Zeist, het verbreden met een plusstrook van het gedeelte Driebergen-Maarsbergen en het aanpassen van de aansluiting Maarsbergen.

Veel aanwezigen vroegen zich af waarom niet tegelijkertijd in één project ook de spoorwegovergang in Maarsbergen wordt vervangen door een onderdoorgang. Alhoewel wij als vereniging bij elke gelegenheid hebben gehamerd op dit punt lijkt het in één project aanpakken van snelwegaansluiting en spoorwegovergang op dit moment verder weg dan ooit. Bij Rijkswaterstaat is zelfs nauwelijks enig begrip voor deze vraagstelling te vinden. Dit tot verbazing en soms verbijstering van de aanwezigen.

Als de snelweg bij Maarsbergen richting Arnhem teruggaat van drie rijstroken naar twee, dan zal dat betekenen dat de file die zich nu dagelijks vormt bij de aansluiting Bunnik, zich zal verplaatsen naar Maarsbergen. De file zelf zal dan elke dag midden in Maarn stilstaan. Dit

heeft desastreuze gevolgen voor het woon- en leefklimaat in onze dorpen.

Wat is het standpunt van het bestuur van de vereniging?

Zoals ook op de informatie-avond naar voren is gebracht, vindt het bestuur dat er in Nederland een kwalitatief goede oost-west verbinding moet zijn, met weinig file-kansen. Verbetering van de A12 ligt dan voor de hand. Deze verbetering was in ontwerp gereed in de vorm van het Ontwerp Tracé Besluit. Het ware goed geweest om op die weg voort te gaan. Het gecompliceerde project A12 Utrecht-Veenendaal hoort niet thuis in de Spoedwet. Wat ons betreft wordt dit project weer snel afgevoerd van de lijst bij die wet.

Als dit absoluut onhaalbaar zou blijken, dan zou het tracé-gedeelte van de A12 waarop de Spoedwet van toepassing is, moeten worden ingekort tot ongeveer km 74.0. Daarmee worden een aantal mogelijke problemen opgelost. Op de eerste plaats ontstaat er dan geen onmogelijke situatie bij de aansluiting Maarsbergen omdat de op- en afritten zijn aangepast, maar de spoorbomen gewoon zijn blijven bestaan. Op de tweede plaats zal dan de dagelijkse middagfile vanuit Utrecht, niet midden in Maarn stilstaan, met alle ongewenste gevolgen vandien. Een eventuele toekomstige omleiding om de Zuid blijft dan tenminste ook nog steeds een mogelijkheid.

Als zelfs dit niet haalbaar blijkt, dan moet met alle mogelijke middelen ernaar gestreefd worden om de minister, ProRail en Rijkswaterstaat ertoe te bewegen om in ieder geval de spoorwegonderdoorgang in Maarsbergen in één project te verwezenlijken samen met de aanleg van de hondenklui-rotondes.

Gemeente en provincie, wij rekenen op u bij de verdediging van deze standpunten. Er is nog veel te doen. Graag tot ziens op de barricades.

Jan van Dijk

Machtspolitiek

Je voelen als een geblokkeerd ei tijdens de vogelpest. Of het gevoel van de heer Heijn na het Aholdschandaal, die een nieuw woord aan het Algemeen Beschaafd Nederlands toevoegde. En nu dus het Spoedwet-gevoel en dat is anders dan het Zwitserlevengevoel. Precies honderd jaar geleden werd de 'Worgwet' ingevoerd om het stakende spoorwegvolk onder de knoet te brengen. Vandaag kennen we de Spoedwet die de burger vrijwel buiten spel zet om versnelde wegeaanleg mogelijk te maken. Machtspolitiek is van alle tijden.

Met deze Spoedwet verschaffen overheid en medeplichtige politiek zichzelf een brevet van onvermogen. Niet in staat tot het ontwikkelen van een verkeers- en vervoerbeleid op langere termijn, wordt nu naar een uiterste middel gegrepen om te voorkomen dat het verkeer helemaal vastloopt. Op ruim dertig plaatsen in Nederland zullen op basis van deze wet de files worden bestreden met de brandblusser van het opportuniteitsbeginsel. De ontgoocheling en verontwaardiging in Maarn zijn groot. Nauwelijks bekomen van de keuze voor de benuttingsvariant, wordt de bevolking nu geconfronteerd met ingrijpende bouwwerkzaamheden waar zij nauwelijks invloed op heeft. De plannen in Maarsbergen zijn werkelijk absurd: de overweg blijft bestaan! Een kortzichtige, welhaast wereldvreemde aanpak die niet kan worden afgedaan met het argument "geen geld". Een supervoerangsweg voor het ijzeren paard, door een ahob gekoppeld aan een hondenklui, dat werkt niet. Moet hier eerst het kalf verdrinken? Zou kunnen, want deze Spoedwet werd ontwikkeld naar analogie van de Wet op de Waterkeringen na de overstromingen medio jaren '90.

Na het 'touwtrekken' bij het hoogste punt van het appartementencomplex op het 5 Mei-plein sprak de burgemeester over ons "mooie, rustige, gemoedelijke en vriendelijke dorp", waar weer leven in de brouwerij moet komen. Mijnheer de burgemeester, maakt u zich geen zorgen: dat leven komt er aan! Wel hopen wij dat uw ambities ter zake niet zulke grootse vormen zullen aannemen dat uw versierwoorden voor ons dorp herschreven moeten worden. Ga met uw wethouders en raadsleden eens op de spoorlijn staan en bezie of, nu de onteigeningsprocedures al aan de horizon dreigen, het geen tijd wordt beperkte dijkbewaking in te stellen. Dat is pas echt leven in de brouwerij!

"Als uw machtige arm dat wil, staat gansch het raderwerk stil". Zo werden de spoorwegstakers in 1903 getypeerd. Binnen de Spoedwet wordt de machtige arm beperkt, maar mogen wij als plaatselijke bevolking van onze overheidsdienaren en volksvertegenwoordigers, lokaal, provinciaal en verder, vragen om betrokkenheid, alertheid, actie, daadkracht? De verenigde plaatselijke belangengroeperingen, nog suizebollend van de Netelenbosdreun, staan klaar om daarbij te helpen!

Ad Viseur

Er was eens... Inspraak

Lang geleden, het lijkt ook haast een sprookje, toen Annemarie Jorritsma nog minister was van Verkeer en Waterstaat, werd door het kabinet besloten dat er aan de A12 tussen Utrecht en Arnhem iets moest gebeuren en tegelijkertijd werd besloten om de HSL Oost aan te leggen. Omdat de minister zich nog heel goed herinnerde hoeveel gekrakeel er over de beslissing van de Betuwelijn was geweest, had ze zich voorgenomen om dat nu allemaal heel anders te gaan doen.



Maarn: scherm omgewaaid, vrij spel voor geluidshinder.

Nieuwe termen werden bedacht, zoals het Open Planproces en Participerend Ontwerpen. Provincies en gemeenten moesten gaan meedenken over de ontwerpen en ook werd van alles bedacht om de bewoners langs spoor en snelweg te betrekken bij de ontwikkelingen die op stapel zouden staan. De gedachte was, dat na een dergelijk planproces de inspraak veel sneller zou gaan, omdat er immers al in de voorbereidende fase door velen was meegedacht. Een goede gedachte. Daarom werden er Klankbordgroepen opgericht om alle ideeën op een goede manier te kunnen stroomlijnen. De projectgroepen voor de HSL en voor de snelweg werkten intensief samen om er een goed project van te maken. Gemeenten langs de lijn werden enthousiast en gingen eigen plannen maken parallel aan de plannen van de Rijksoverheid. In Arnhem werd het stationsgebied vast op de schop genomen, Ede bedacht een nieuw centrum, in Bunnik werd de verschoven G-variant be-

gedacht en in Maarn begonnen zich allengs de contouren af te tekenen van het plan dat later Maarn Onderlangs ging heten. De projectdirectie voelde zich in deze werkwijze al aardig thuis.

Maar toen... kwam er een andere minister. Er ging ook een andere, wat killere wind waaien in Den Haag. En op een slecht moment was daar het nieuwe begrip Benuttingsvariant. Het HSL-verdrag met Duitsland werd even vergeten, de treinen kunnen best wat dichter op elkaar gaan rijden, treinwielen op pantoffels maken minder lawaai, en we gaan meer en langere dubbeldekkers inzetten. Geen nieuw tracé meer nodig en dus ook geen inspraak. Bezwaren maken en deze bezwaren toelichten, dat kon nog wel. Als de spoorlijn niet meer ingrijpend wordt gewijzigd is ook een gecoördineerde aanpak met de snelweg niet meer nodig. En zo werd een stuk onmisbare samenwerking om zeep geholpen. Rijkswaterstaat ging intussen verder met de snelweg en ook daar was de benut-

tingsvariant intussen opgedoken. Dat gaat voor Maarn betekenen dat er een plusstrook bijkomt op de snelweg. De ruimte tussen spoor en snelweg wordt daarvoor benut. Al die grond is eigendom van het Rijk, dus dat gaat al veel eenvoudiger. Er moet nog wel een rare aansluiting worden bedacht voor Maarsbergen (de Hondenklui) en dan kan het hele Ontwerp Tracé Besluit (OTB) naar de minister. En zo gebeurde het op 20 december 2002. Het plan zou dan worden besproken in het Kabinet en in februari/maart 2003 zou dit OTB in de inspraak gaan.

Maar toen... kwam er weer een andere minister. Elke minister heeft recht op zijn eigen daadkracht en zo bedacht men de Spoedwet. Weguitbreiding en alles wat daarmee te maken heeft gaat veel te langzaam in dit land en daarom moet het sneller. Van het eerder vermelde OTB maken we een Ontwerp Weg Aanpassings Besluit in negen maanden tijd. In september 2003 mag er dan één keer (binnen 6 weken) bezwaar worden aangekend, de Raad van State gaat daarover (binnen 10 weken) razendsnel beslissen en daarna wordt de aanpassing doorgevoerd.

Aan het slot van dit verhaal blijven we met een paar vragen achter:

- Wie zorgt er nu voor vertraging in het hele proces?
- Wie helpt de inspraak om zeep?
- Wie zorgt ervoor dat de burgers bij een volgend project nooit meer mee zullen doen?

Rijksoverheid, bedankt!

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:

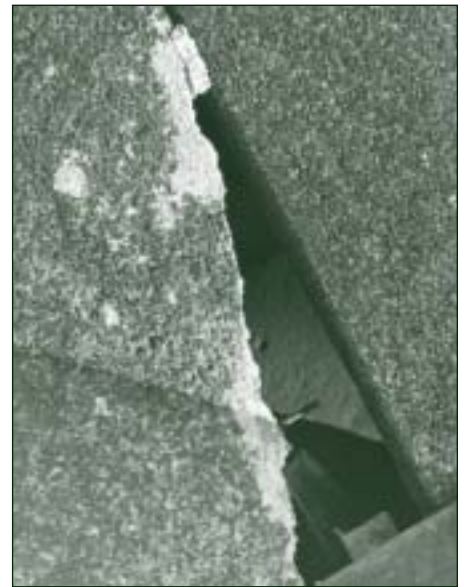
Bert Boer, Maarn

GRAFISCHE VORMGEVING:

Pre Press Buro Booij, Maarsbergen

DRUK:

Van Rossum's Drukkerij, Maarsbergen



Maarn: gaten in perronvloer.

Achterstallig onderhoud

Toen de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen halverwege de jaren negentig op stapel stond en er zelfs een beursgang in het verschiet lag, ging het bedrijf sterk op de kosten letten. Preventief onderhoud en vernieuwing werden afgeschaft.

Je kunt daar inderdaad een aantal jaren mee vooruit. De van huis uit robuuste en degelijke infrastructuur is tegen een stootje bestand. Maar op een gegeven moment gaat verwaarlozing zich wreken. Momenteel, nu het Rijk de infra van NS heeft overgenomen, wordt alleen hersteld wat voor de veiligheid noodzakelijk is. Door de grote hoeveelheid kleine re-

paraties daalt de kwaliteit van het spoor sterk.

Afgebladderde verf op bovenleidingsportalen, breuken in de rails, wisselstoringen, allemaal symptomen van de kwaal. Ook in Maarn is dat zichtbaar. In de betonnen perronvloer zitten gaten waar de reiziger rekening mee moet houden, de perronwand is hier en daar afge-

brokkeld, een stuk geluidsscherm is ooit omgewaaid en niet overeind gezet, twee potentiële breuken in het spoor zijn maandenlang met een noodverband 'gespalkt', veroorzaakten lawaai, zijn wel inmiddels hersteld.

Vlak voor het verschijnen van deze *Nieuwsbrief* bleken de gaten op het perron met een metalen plaat te zijn afgedekt. Dit feit mag hier niet onvermeld blijven. Het bevestigt overigens wel dat ook in Maarn alleen hersteld wordt wat voor de veiligheid noodzakelijk is.



Goed overweg met de VBMM?

Een groot aantal mensen uit onze gemeente is lid of contribuant van de Vereniging Bewonersbelangen Maarn Maarsbergen. Dat is een goede zaak, want met meer leden kun je meer invloed uitoefenen. Misschien is nog niet iedereen op de hoogte van het bestaan van de vereniging. Misschien wilt u nieuwe bewoners in uw straat, burens of kennissen, attent maken op het bestaan van onze vereniging. Wij hebben daarvoor informatie-sets klaarliggen, die we op verzoek graag bezorgen bij mogelijk nieuwe leden. Aanmelding mag natuurlijk ook met het hieronder afgedrukte formulier.



Ja, ook ik wil mijn belangen behartigd zien door de VBMM.

- Ik word lid met stemrecht voor € 10,- per jaar; ik ben jonger dan 65 jaar.
- Ik word lid met stemrecht voor € 7,- per jaar; ik ben 65 jaar of ouder.
- Ik word contribuant voor € 5,- per jaar.

Naam:

Adres:

Postcode/Woonplaats:

Telefoonnummer:

Bank/Gironummer:

Handtekening:

Gaarne opsturen naar het secretariaat van de vereniging: Postbus 158, 3950 AD Maarn of inleveren: Sportlaan 4, 3951 CG Maarn of: Achter de Kerk 12, 3953 CA Maarsbergen.