

Aanpassing snelweg niet voor 2007 te verwachten

Het duurt allemaal wel heel erg lang

Zoals in de vorige Nieuwsbrief van onze Vereniging Bewonersbelangen Maarn-Maarsbergen (VBMM) beschreven, zijn de nieuwe Europese regels voor de luchtkwaliteit er de oorzaak van dat er – ook in ons land – in het afgelopen jaar op het gebied van verkeer en vervoer vrijwel geen enkel project is goedgekeurd. Het breder maken van wegen trekt meer auto's aan en daarmee neemt de luchtkwaliteit af. Dat is de oorzaak dat de Raad van State inmiddels een aantal projecten heeft afgewezen. Ook de uitvoering van de plannen voor de A12 tussen Utrecht en Maarsbergen loopt daardoor vertraging op.



Mistige ochtendspits op de A12.

Tot voor kort was het zo, dat de minister van Verkeer en Waterstaat binnen 10 tot 12 weken na het indienen van een Ontwerp-Weg-Aanpassings-Besluit (OWAB) en het verwerken van de daarop volgende inspraak, het definitieve Weg-Aanpassings-Besluit (WAB) moest vaststellen. Vorig jaar mei is het OWAB voor de A12 (Utrecht-Maarsbergen) ingediend. En in september 2004 (jawel, ruim een jaar geleden...) zou dan de volgende stap worden gezet. Maar door de nieuwe regelgeving is het WAB voor

dit traject tot op heden nog steeds niet vastgesteld.

Er is dus nog niet bekend, hoe de plannen er in hun nieuwste vorm uitzien. Als het WAB is vastgesteld, kan echter nog beroep worden aangetekend bij de Raad van State. De Vereniging Bewonersbelangen Maarn-Maarsbergen is dat ook vast en zeker van plan, want op tal van punten kan het beter. Veel beter. De minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw Peijs, is op de hoogte van ons voornemen in dit kader. Omdat

Besluitvorming rond de A12 staat stil, net als het verkeer

U bent lid van de Vereniging Bewonersbelangen Maarn-Maarsbergen, waarschijnlijk al vele jaren. Dat is van groot belang, want daarmee weet het bestuur van de VBMM zich gesteund in haar activiteiten om de ontwikkelingen rond de snelweg A12 en de spoorlijn door onze gemeente kritisch te volgen.

Op het front van overheidsdiensten is het de afgelopen maanden echter bijzonder stil. Er zijn grote problemen in verband met de Europese regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit. Ook op andere punten vlot het niet erg met de plannen.

U als lid of contribuant van onze vereniging houden wij graag regelmatig op de hoogte van wat er speelt. Die berichtgeving doen wij als bestuur het liefst via een Nieuwsbrief. De meest recente dateert echter van november 2004. Dat is wel erg lang geleden; dat hadden wij graag anders gezien. Maar ja, waar er een heel jaar lang geen feitelijk nieuws is, valt er weinig te melden. Het bestuur van de VBMM heeft nu besloten om u in het vervolg in elk geval twee keer per jaar te informeren. Desnoods met het nieuws dat er geen nieuws is.

Dat betekent niet dat uw bestuur stil zit. In tegendeel. Waar mogelijk houden wij de ambtelijke besprekingen in de gaten, geven (on)gevraagd commentaar en dragen bij aan alternatieven. Dat kan alleen dankzij uw steun. Daarom is het bestuur van de VBMM u, als leden en contribuanten, erkentelijk voor uw niet aflatende financiële bijdrage aan onze vereniging. Ook in het afgelopen jaar, waarin wij met elkaar vooral geduld moesten oefenen.

Jan van Dijk, voorzitter VBMM

de minister ook weet dat haar plannen in de huidige vorm onmiddellijk door de Raad van State zullen worden afgewezen, heeft ze blijkbaar besloten om voorlopig geen haast te maken.

Wat staat ons te wachten

In de tussentijd kan Rijkswaterstaat bekijken of er aanpassingen moeten worden gedaan aan het ontwerp. Belangrijk is daarbij, vanwege de nieuwe wet- en regelgeving, dat er beter wordt gescored op de schaal van luchtkwaliteit. Daarnaast is staatssecretaris Van Geel (ministerie van VROM) druk bezig om te bezien of er geen soepeler interpretatie van de regels mogelijk is. Ook laat hij bekijken of er een andere benadering van de mate van luchtverontreiniging mogelijk is (de zogenoemde saldome-thode). Daardoor verbetert de luchtkwa-liteit in onze gemeente helaas niet, want het betreft slechts een rekenmethode. Die verdeelt de hoeveelheid luchtvervuiling over het aantal bewoners in de omgeving. Dus als je een grotere omgeving rond de A12 hanteert (met meer inwoners dan in Maarn/Maarsbergen) dan heb je gemiddeld per inwoner minder vervuiling. Kortom: een schijnbeweging die het probleem zelf niet aanpakt. In de laatste berichten van Rijkswaterstaat spreekt men over een mogelijke bijstelling van het WAB op het punt van luchtkwaliteit. Op z'n snelst kan deze



dan net vòòr de zomer van 2006 worden uitgebracht. Daarna begint dan de periode waarin beroep mogelijk is bij de Raad van State. Als de Raad van State een voor het ministerie van Verkeer en Waterstaat gunstige uitspraak zou doen, dan duurt het nog tot eind 2006 voordat men zover is dat het werk kan worden aanbesteed. Dit betekent dat de plannen niet voor de zomer van 2007

worden uitgevoerd. Het duurt dus nog een hele tijd, ook met de Spoedwet Wegverbreding uit 2003, voordat er ook maar iets van de grond komt.

Voorbereidingen Rijkswaterstaat

Omdat het ministerie toch zo snel mogelijk aan de gang wil, heeft Rijkswaterstaat inmiddels een aantal maatregelen getroffen. Zo was hele project rond de aanleg van spitsstroken op het gedeelte Utrecht–Maarsbergen opgedeeld in 3 trajecten: Utrecht–Bunnik, Bunnik–Driebergen en Driebergen–Maarsbergen. Het gedeelte Driebergen–Maarsbergen vereist daarbij het meeste werk en is het moeilijkst in de uitvoering. In de loop van 2005 is besloten om deze opdeling in 3 trajecten niet langer toe te passen, maar om het gehele project in één bestek te stoppen en zo ook aan te leggen.

Andere voorbereidende werkzaamheden betreffen het slopen (de overheid noemt dat amoveren) van panden die t.z.t. in de weg staan. Een aantal panden in onze gemeente is al aangekocht door Rijkswaterstaat. Hoewel de afkondiging van het WAB nog even op zich laat wachten, heeft Rijkswaterstaat wel alvast een sloopvergunning aangevraagd bij de gemeente. Dit betreft panden die tegen de snelweg aanliggen op de Bergweg in Maarn en op de Hof ter Heideweg in Maarsbergen. Die zijn inmiddels dichtgetimmerd. Deze werkzaamheden lopen dus vooruit op de definitieve goedkeuring van het Weg-Aanpassings-Besluit. ●

Hof ter Heideweg in Maarsbergen: "klaar voor de sloop".



Hoofdzaken op een rij; plannen kunnen veel beter

Belangrijke punten rond snelweg en spoorlijn door Maarn-Maarsbergen

In de afgelopen 8 tot 10 jaar zijn heel wat problemen opgedoken in verband met de mogelijke verbreding van de A12 en de spoorlijn Utrecht–Arnhem. Op deze en de volgende pagina's vindt u een aantal hoofdpunten. Door de Vereniging Bewonersbelangen Maarn-Maarsbergen zijn vaak oplossingen aangedragen. Of wij hebben ons aangesloten bij goede plannen van anderen.

Het mooiste alternatief was ongetwijfeld 'Maarn om de Zuid'. De snelweg en de spoorlijn zouden dan samen onder de grond ten zuiden van Maarn worden omgeleid. Dit prima plan heeft (vooral om financiële redenen) geen weerklank gevonden bij de overheden die daarover moesten beslissen. Maar als we al het getalm aanzien, de eindeloze en oeverloze discussies aanhoren, alle vergeefse plannenmakerij becijferen, dan heeft dat alles ook heel veel geld gekost. Voor dat geld had de mooiste oplossing nu al halverwege de uitvoering kunnen zijn. Maar ja, als...

Nota Mobiliteit

In 2005 heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat de Nota Mobiliteit uitgebracht. In deze nota staat veel over verkeer en vervoer in Nederland in de

eerstkomende 20 jaar. Over 'onze' A12 staat er onder andere, dat dit één van de cruciale verkeersaders in Nederland is, een zogenoemde Triple-A verbinding. Ons bestuur van de VBMM heeft een reactie geschreven op deze nota. Hierin stellen wij dat bij een kennelijk zo belangrijke verkeersader als de A12, het te verwachten valt dat daar de bijpassende investeringen in worden gedaan. In onze visie betekent dat dan een complete verbreding (van 2x2 naar 2x3 rijbanen plus vluchtstroken) van de A12 tussen Utrecht en Veenendaal. Of beter nog: tot Arnhem. In elk geval geen halfslachtige aanpassing met alleen een 'plusstrook' tot Maarsbergen.

Impressie van Peter Enter voor de omlegging van A12 en spoorlijn buiten de bebouwde kom aan de zuidzijde van Maarn, grotendeels ondergronds.

En als er dan toch moet worden geïnvesteerd, besteedt dan ook geld aan de gezondheid van de mensen die in de omgeving van die snelweg wonen. Alleen hoge muren tegen het geluid verbeteren de luchtkwaliteit in onze omgeving niet. In de boekwerken die zijn verschenen na de verwerking van de inspraak, vinden we van ons standpunt geen letter terug. Minister: een gemiste kans.

Plannen Rijkswaterstaat

Van Utrecht tot Maarsbergen wil Rijkswaterstaat een 'plusstrook' aan beide kanten van de weg aanleggen. Dat betekent per rijrichting een iets smallere rijstrook tegen de middenberm erbij. Deze strook wordt alleen opengesteld als het verkeersaanbod daar aanleiding toe geeft. In de middenberm wordt ruimte vrijgehouden voor het later aanpassen van de A12 tot een volwaardige 6-baans snelweg. Met deze uitbreiding is alle beschikbare ruimte in de corridor Maarn





Amersfoortseweg met het te vervangen viaduct. Ook de op- en afrit richting Utrecht wordt vernieuwd. De A12 loopt straks vlak langs Meubin.

geheel benut. Verdere uitbreiding kan alleen plaatsvinden na grootschalige afbraak van woningen in Maarn.

Het viaduct van de A12 over de Amersfoortseweg is verouderd en wordt vernieuwd. De afrit vanaf en oprit naar Utrecht (de aansluiting Maarn) blijft vrijwel in de huidige vorm bestaan, maar wordt iets verschoven naar het zuiden. In Maarn komt een extra fiets- en voetgangerstunneltje. Aan weerszijden van de weg komen voorzieningen om geluidsoverlast tegen te gaan. Deze geluidsmuren worden vanaf 4 tot 8 meter hoog.



De aansluitingen bij Maarsbergen worden geheel vernieuwd en veel groter gemaakt. Hier komen twee nieuwe viaducten en een groot soort rotonde, de 'hondeklui'. De spoorwegovergang in Maarsbergen is geen onderdeel van de plannen van Rijkswaterstaat en wordt daarom niet gewijzigd.

Actiepunten VBMM

Aandacht voor extra verkeersdrukte
Vanzelfsprekend heeft de Vereniging Bewonersbelangen Maarn–Maarsbergen op de plannen van het Ministerie en Rijkswaterstaat veel (en gedegen) commentaar geleverd. Verder veranderen in de loop van de tijd omstandigheden en ook inzichten.

Zo is het opvallend dat het nu bij Maarn en Maarsbergen dagelijks op de A12 veel drukker is dan voorheen. De drukte begint 's morgens eerder en loopt 's avonds langer door. Met name de geluidsoverlast is daardoor aanzienlijk toegenomen. Veel mensen in Maarn melden ons, als bestuur van de VBMM, hun bezorgdheid



daarover. Daarbij komt nog dat het ook op het spoor veel drukker is geworden; er rijden met name meer goederentreinen, met alle geluidsoverlast van dien. Een ander gevolg is dat de spoorbomen in Maarsbergen steeds vaker dicht moeten en in toenemende mate verkeersshinder opleveren. Met deze feiten gaan wij op pad naar de overheden.

Thema-avond luchtkwaliteit

Intussen zijn er veel publicaties uitgekomen over de luchtkwaliteit in Nederland. Ook de provincie Utrecht kwam daarbij aan bod. Uit de artikelen blijkt dat de luchtkwaliteit in Maarn, met name door invloed van de snelweg, niet geweldig is. Omdat dit een onderwerp is dat veel mensen bezig houdt, heeft ons bestuur besloten om daarover in het voorjaar van 2006 een aparte bijeenkomst te organiseren. Over datum en tijdstip wordt u vanzelfsprekend tijdig geïnformeerd.

Oplossingen zijn mogelijk

OVERKLUIZING – Als de overheid bij haar standpunt blijft om snelweg en spoorlijn niet ondergronds te leggen, dan zijn er betere oplossingen te beden-

De overweg in Maarsbergen maakt de verkeersafwikkeling rond de A12 op de provinciale weg Leersum–Woudenberg erg kwetsbaar.





De huidige op- en afritten van de A12 moeten ten oosten van Maarsbergen komen, om de leefbaarheid in het dorp te verbeteren.

ken dan de huidige plannen. Met name om de geluidsoverlast tegen te gaan, zou de snelweg heel goed overkluisd kunnen worden. Deze oplossing wordt al succesvol op enkele plaatsen in Duitsland en Frankrijk toegepast. Op de snelweg tussen Frankfurt en Würzburg in Duitsland is heel goed te zien wat wij bedoelen. Daarmee is weliswaar de luchtverontreiniging niet verdwenen, maar deze is in elk geval beter te sturen.

Ook in Nederland is op enkele plaatsen dit soort oplossingen aan de orde. Denk bijv. aan de zuid-as in Amsterdam, aan de A2 bij Lage Weide in Utrecht en aan de A9 bij Badhoevedorp. Kortom, wat daar kan, kan ook bij ons heel goed. Vele inwoners van Maarn en Maarsbergen zullen de minister dankbaar zijn voor de herkgene nachtrust.

MAARSBERGEN – De problematiek van de snelweg aanpakken en de spoorwegovergang in Maarsbergen ongewijzigd laten, is gekkenwerk. Dat heeft de VBMM – met argumenten onderbouwd – al vele malen laten weten aan gemeente, provincie en rijk. De ruimte rond snelweg en spoor is krap in Maarsbergen. Een goede oplossing is moeilijk te bedenken op de huidige plek, zeker als de omgevingswaarde in stand moet blijven. Daarom hebben we al enkele malen het plan Maarsbergen-Oost naar voren gebracht.

Ons voorstel is: een nieuwe snelweg-aansluiting ten oosten van Maarsbergen. Dan kan het doorgaande verkeer, dat nu over de Woudenberseweg rijdt, ten oosten en ten noorden van Maarsbergen richting Woudeberg gaan. Die nieuwe provinciale weg moet met een viaduct over de spoorlijn. Een dergelijk plan vereist politieke moed.

Daarom is het ter sprake gebracht bij het bezoek van minister Peijs op 31 oktober jl. aan onze toekomstige gemeente Utrechtse-Heuvelrug. De minister vond het een “plan met perspectief”, maar dan moet de provincie Utrecht wel voluit meewerken. Ook de toekomstige gemeenteraadsleden die daarbij aanwezig waren vonden het een goed plan, dat aandacht verdient. Daar houden wij hen aan en wij blijven dit alternatief onder de aandacht brengen.



LUCHTKWALITEIT – Alle plannen die in deze Nieuwsbrief staan beschreven, zullen pas op langere termijn oplossingen bieden voor problemen van vandaag. Om snel de luchtkwaliteit te verbeteren kan de overheid per direct een veel lagere maximum snelheid invoeren op de A12 tussen Maarn en Maarsbergen. Immers, de minister heeft dat al gedaan bij Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Utrecht. Als het daar helpt, kan dat ook bij ons een snelle verbetering betekenen. Vandaar onze oproep aan minister Peijs: **Voer zo snel mogelijk 80 km/u in als maximum snelheid op ons snelweggedeelte.** Onze brief met dit voorstel is naar de minister onderweg. ●

Uitstoot

Luchtvervuiling door verkeer vormt een groot gezondheidsprobleem. De Raad van State deed al vernietigende uitspraken bij geplande infrastructuur en de EU-milieuwetten staan voor de deur. Nederland voldoet er niet aan. In Maarn is de CO₂-uitstoot het hoogst in de provincie Utrecht. Dat is schrikken én verontrustend.

Welke aandacht krijgt dit probleem in de nieuwe Heuvelruggemeente? Als randverschijnsel? Van de dienstdoende wethouder in Maarn, die op zijn laatste bestuurlijke benen loopt, kunnen we niets meer verwachten. Als ervaren politicus haastte hij zich in ons regionale nieuwsblad een eventuele zwarte piet (= ernstig vervuild persoon) op afstand te houden door te zeggen dat het gaat om “geïmporteerde luchtvervuiling”.

Verder zegt hij, dat de gemeente wel een actief milieubeleid volgt en zeer zorgvuldig omgaat met het milieu. Zo wordt er groene stroom ingekocht. Alsof deze groene voltreffer enig tegenwicht zou bieden aan het CO₂-probleem. Verder is de wethouder kort van memorie. Hij vertelt dat (citaat uit de krant) “enige jaren geleden ten tijde van de verbreding van de A12 door de gemeente bij de minister bepleit is om de A12 onder de dorpskern door te laten lopen. Dit zou een groot deel van de luchtvervuiling wegnemen. Helaas bleek dat een financieel onhaalbare zaak.” De werkelijkheid is anders.

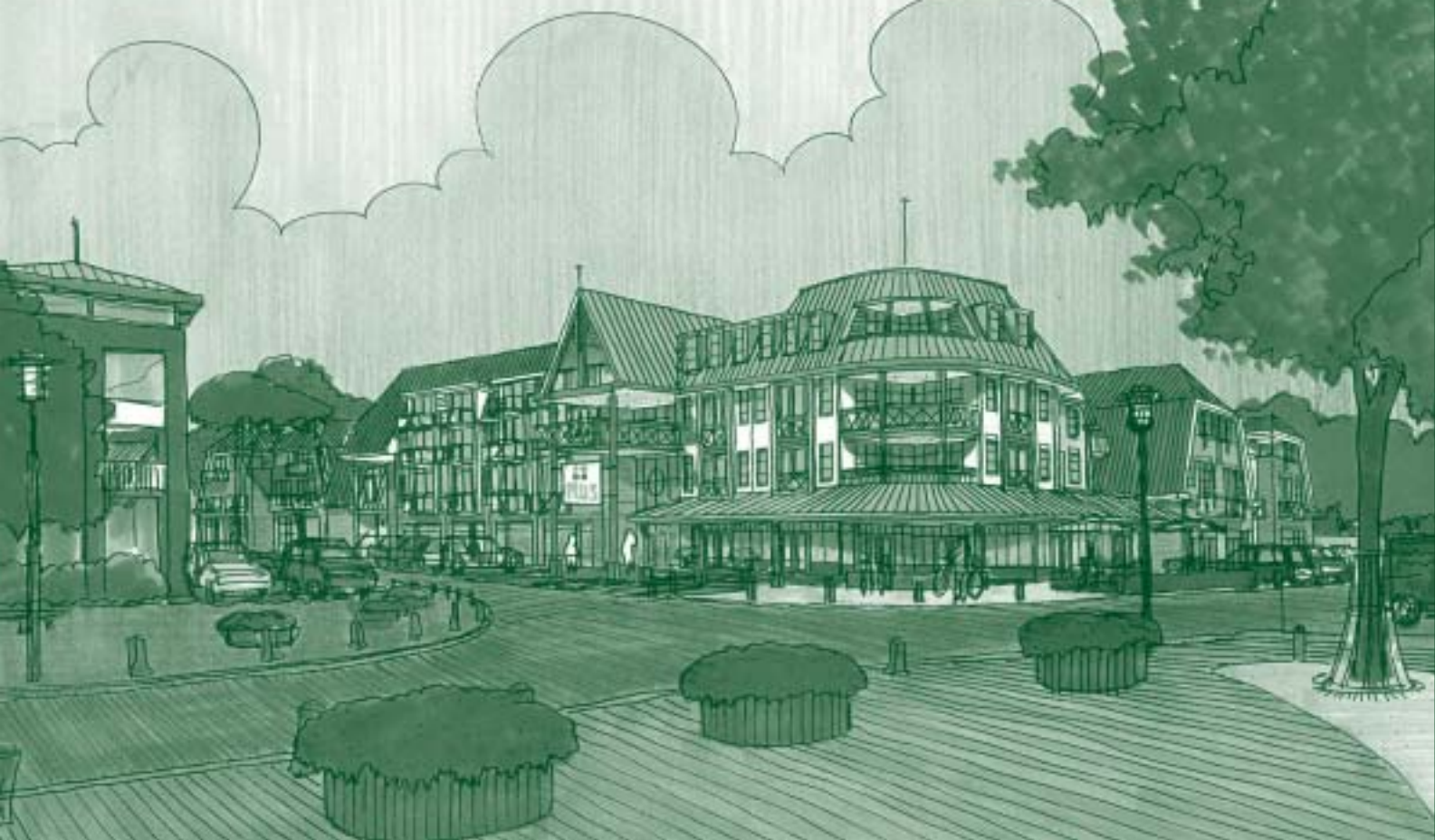
Rijkswaterstaat had plannen om dwars door het dorp een hogesnelheidslijn aan te leggen en de A12 te verbreden. Door samenwerking van de Maarnse belangengroepen (en de gemeente liep daarbij niet voorop) werd uiteindelijk unaniem gekozen voor verlegging van de infrastructuur ‘om de zuid’. Dit plan werd door de toenmalige minister afgewezen omdat er plotseling geen hogesnelheidslijn meer nodig bleek.

Onderzoeksrapporten en hun cijfers blijven verbazen. Als hoeveelheden uitstoot niet alleen worden uitgestrooid over de hoofden van de bevolking, maar ook nog eens worden gedeeld door dat aantal hoofden, dan ontstaat het beeld van: hoe meer mensen, hoe minder uitstoot per hoofd.

Het lijkt vreemd, maar als je er goed over nadenkt, verrijst hier toch dé oplossing aan de vervuilde horizon: minstens verdubbelen van de Maarnse bevolking; Maarn volbouwen met Vinexwijken en een groot verzorgingshuis ‘De Uitstoot’ en het selecteren van nieuwe bewoners op milieuvriendelijkheid, zoals lage flatulentie en gezonde longen. Kortom een plan dat in het hele land opzien zal baren.

Laat de milieumedewerker van de provincie, die een dag per week op ons gemeentehuis beleid bedrijft, daár maar eens zijn zak-Japanner op loslaten!

Ad Viseur



Impressie van het OVOM-plan op en rond de supermarkt, gezien vanaf de winkels die dezer dagen weer in gebruik worden genomen, ondermeer door Passie Flora (waar voorheen Van Dasselaar en Kievits zaten).

Centrumplan ter discussie

In het centrum van Maarn is heel wat aan de hand. De winkels langs het spoor raken gelukkig weer in gebruik. En wat er op de plek van (en rond) de Plus-supermarkt gaat gebeuren, is volop onderwerp van aandacht en discussie. In samenspraak met ondernemers en bewoners wil het gemeentebestuur het centrum graag nieuw leven inblazen. De gemeente wil daarbij uitsluitend faciliteren en zeker niet investeren.

Het investeren wil de gemeente overlaten aan een projectontwikkelaar. Dat was aanvankelijk Dura Vermeer. Om een aantal redenen hebben zij echter afgehaakt. Nu is het hele project in handen van OVOM uit Oosterbeek. Zij hebben een eerste plan gepresenteerd in een commissievergadering van onze gemeenteraad. De aspecten waar wij met name op letten, zijn verkeerstechnische zaken, zoals de afwikkeling van verkeersstromen en parkeermogelijkheden. Op basis van de voorgelegde schetsen concluderen wij dat deze onderwerpen extra aandacht moeten krijgen. Daarnaast kijken we nadrukkelijk naar ontwikkelingen die van invloed zijn op de leefbaarheid onze gemeente, zoals inpassing van nieuwbouw in de kleinschalige Maarnse omgeving. Het gaat in dit geval

tenslotte om een groot bouwwerk (beginnend bij Mickey's Knip In aan de Raadhuislaan, via de Plus-supermarkt de hoek om, tot en met de twee naastgelegen woningen op de Tuindorppweg). Een belangrijk aspect daarbij is de hoogte van het nieuwe gebouw. Immers, in een door de gemeente gehouden enquête is duidelijk gebleken dat wij als inwoners van Maarn op de plek van de Plus-supermarkt geen gebouw wensen dat hoger is dan het huidige torentje van de nieuwbouw op het 5-Mei-plein (boven de ABN AMRO). In de huidige plannen van de projectontwikkelaar staat echter een gebouw waarvan de nokhoogte 2,5 meter hoger is dan dat torentje. De gemeenteraad moet uiteraard beslissen, maar als bestuur van de Vereniging

Bewonersbelangen vinden wij dit hoogteverschil een belangrijk minpunt. Het verheugt ons dan ook dat de Welstandscommissie in eerste instantie, na het zien van de plannen, dezelfde mening is toegedaan. Vernieuwing van het centrum is goed, maar alleen op een schaal die past in Maarn en onze landelijke omgeving. We zijn benieuwd naar het vervolg. ●

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:

Jan van Dijk (voorzitter), tel. 44 29 10
Bartho Dröge (adviseur), tel. 43 18 72

INTERNET:

www.vbmm.nl

ILLUSTRATIES:

Foto's: Bert Boer en Fred Fiechter, Maarn
Tekening A12 onder de grond:
Peter Enter, Maarn
Tekening Centrumplan:
Roordink Architecten BNA, Putten

GRAFISCHE PRODUCTIE:

Pre Press Buro Booij, Maarsbergen