

Wanneer komt de beslissing over de snelweg A12 Utrecht – Maarsbergen?



Waar we in onze vorige Nieuwsbrief van januari 2008 nog dachten dat het WAB (Weg Aanpassings Besluit) in april 2008 ter visie zou komen houden we nu rekening met wellicht medio 2009. Dat moet wel een heel doortimmerd plan zijn. Of zouden er problemen zijn?

Zo langzamerhand zijn we met z'n allen behoorlijk nieuwsgierig wat er allemaal in dat WAB komt. Want waarom moet het zo lang duren? Heeft het te maken met de perikelen rond de A4 bij Leiden (uitgesteld wegens overschrijding fijnstofnorm), de te verwachten geluidsoverlast, de nieuwe wet op de geluidshinder of is het gewoon een kwestie van langzaam malende ambtelijke molens? Feit is dat men nog bezig is met een nieuw luchtkwaliteitsonderzoek voor genoemd traject.

VBMM heeft intussen twee specialisten ingehuurd. Eén die gespecialiseerd is op het gebied van geluid. De ander op fijnstof. Wat gaan zij voor ons doen?

- zij zullen nagaan in hoeverre het WAB tegemoet komt aan de bezwaren van de VBMM, zoals neergelegd in onze zienswijze cq inspraakreactie op het OWAB (ontwerp) in mei en juni 2004.
- onderzoeken in hoeverre ontwikkelingen en veranderde wetgeving van invloed zijn op de

actualiteit en de geldigheid van het WAB.

- controleren in hoeverre bedoelde ontwikkelingen in het WAB zijn meegenomen en wat de gevolgen zijn voor het woon- en leefklimaat in Maarn en Maarsbergen.

Zo heeft onze specialist Geluid een verkeersanalyse gedaan op basis van de cijfers zoals in het OWAB van 2004 vermeld. Daarin heeft hij de cijfers van 1986, 2004 en de prognoses voor 2020 vergeleken over de verschillende baanvakken tussen Utrecht en Maarsbergen. En die bovendien vergeleken met een intern online informatie systeem van Rijkswaterstaat. Hij komt tot vaak grote en onverklaarbare verschillen. VBMM heeft Rijkswaterstaat daar mee geconfronteerd. Maar tot op dit ogenblik is nog geen reactie ontvangen.

En mochten we uiteindelijk in het WAB onvolkomenheden in de cijfers ontdekken of vinden dat het WAB zich niet aan de wet houdt, dan zullen we niet schromen om bij de Raad van State in beroep te gaan. Eventueel nadat we onze leden in een Algemene Ledenvergadering geraadpleegd hebben. Mocht VBMM in dat geval in het gelijk worden gesteld dan betekent het dat de werkzaamheden aan de A12 uitgesteld zullen worden. En zonder dit soort oponthoud beginnen die toch al niet eerder dan eind 2010. We wachten in spanning af!



Afslag 22: Maarsbergen



Stationsgebouw halte Maarsbergen (1967)

Van het verleden naar het heden

Ondertunneling Maarsbergen

In de jaren 1844-1845 werd de spoorlijn Utrecht-Arnhem aangelegd en in 1845 werd het station (spoorweghalte) Maarsbergen geopend. Wie had toen ooit kunnen bedenken dat er in het landelijke Maarsbergen nog eens problemen zouden ontstaan met de spoorwegovergang en de lokale N 226? Was dat eerder bekend geweest, dan waren er misschien hele andere beslissingen genomen. Een blik in de toekomst is moeilijk en zeker voor een lange tijd.

VBMM wil dan ook alle bestuurlijke niveaus er nogmaals van doordringen dat een goede keuze met betrekking tot de spoorweg én de openbare weg niet voor een korte tijd is. Er moet decennia vooruit gekeken worden. Anno 2008 wordt de lastige onderdoorgang onder het spoor als een "tijdelijke maatregel" bestempeld. In het kort nog een overzicht van alle ontwikkelingen.

In 1989 verscheen het Structuurschema Verkeer en Vervoer II. Daarin het voorstel om de A12 te verbreden en de spoorlijn te promoveren tot een HSL-Oost. Menigeen reageerde 'dat kan helemaal niet met nog meer spoorwegverkeer door Maarn'. De spoorlijn zou dan ter hoogte van Plattenberg 75-100 meter naar het zuiden verschoven moeten worden om de gewenste treinsnelheid tot 200 km per uur te kunnen halen. En de kruising in Maarsbergen werd toen al als problematisch ervaren.

De vereniging VBMM werd in 1989 opgericht en door een aantal deskundigen werden de eerste alternatieven uitgewerkt, zodat deze Stichting beslagen ten ijs zou komen. De provincies Utrecht, Noord-Holland en Gelderland begonnen medio jaren 1990 na te denken over de infrastructuurbundel van Schiphol en Amsterdam naar Keulen en Frankfurt. In diverse klankbordgroepen werd

uitgebreid met alle betrokkenen overlegd. Ook de VBMM heeft intensief daaraan bijgedragen. Op een gegeven moment kwam "Maarn Onderlangs" in beeld en dat was een bundeling van de A12 en de spoorlijn ten zuiden van Maarn en Maarsbergen. De Maarnse kunstenaar Peter Enter heeft deze optie in een tekening gevisualiseerd en de tekst "A12 Eronder" is ooit in een korenveld tussen Maarn en Doorn ingezaaid. Het draagvlak voor dit plan werd allengs groter en de realisatie leek eind jaren '90 in het verschiet: Maarn werd verlost van het verkeer door het centrum.

In 1997 kwam het Rijk met de zogenaamde Startnotitie A12 en HSL-Oost na enkele studiejaren door de provincies. Er was opeens een echt plan, waarbij nadrukkelijk de ontwikkelingen voor beide trajecten waren gekoppeld tot één bundel infrastructuur. En hoewel niet iedereen over details dezelfde mening had, was het "Platform Maarn-Maarsbergen" de bron om alle politieke partijen, belangenverenigingen, landgoedeigenaren, bedrijven, etc. op één lijn te krijgen. Er ging slechts één standpunt naar buiten: "Maarn Onderlangs" werd daarbij volledig gesteund door B&W en de Gemeenteraad van de Gemeente Maarn.

Maar uit alle studies bleek in 2001 dat de maatschappelijke kosten hoger waren dan de baten. Er moesten hoge investeringen worden gedaan voor een tijdswinst van maximaal 17 minuten op het traject Amsterdam-Keulen-Frankfurt. De HSL-Oost ging ter ziele en daarmee kwam ook de uitvoering van "Maarn Onderlangs" in gevaar. Een toekomstvaste oplossing leek de archieven in te gaan. In die jaren heeft VBMM veel overleg gevoerd met alle betrokkenen. En hierop is op enig moment de door ons allen gesteunde schets van "Maarsbergen-Oost" op tafel gekomen. In 2003 drukte de toenmalige Minister van 15-5-2002 t/m 27-5-2003 Dhr. R. de Boer van Verkeer & Waterstaat op zijn laatste werkdag de "Spoedwet" er door. En hierdoor was iedere discussie voorbij het paaltje 82 (oprit richting Arnhem) zinloos.

Terzijde

1. De overeenkomst is pas na de ondertekening in juni 2006 onder ogen gekomen van de wegenbouwkundigen bij de provincie. "We hadden zo onze vragen".
2. Er is kennelijk geen gebruik gemaakt van de zogenaamde Risman-methode: een methode voor het uitvoeren van een risicoanalyse (zie www.risman.nl)

Extra opmerking: het meest benauwende is echter, dat het bestuur van de nieuwe gemeente Utrechtse Heuvelrug het convenant heeft ondertekend, naar het lijkt alleen in het licht van de doorgaande internationale en bovenlokale verkeer. Het besluit is al genomen, zonder dossierkennis en raadpleging van het in de voormalige gemeente Maarn bestaande platform. Afwikkeling van het lokale verkeer en de leefbaarheid voor de Maarsbergse bevolking hebben geen enkele rol gespeeld in de besluitvorming.

Specificatiedocument Spookruising Maarsbergen

Dit document bevat 30 nummers waaraan het project moet voldoen. De belangrijkste zijn:

1. Het project dient toekomstvast te zijn.
2. De sporen dienen ongeveer op dezelfde hoogte te blijven liggen.
3. Het wegprofiel dient voorzien te zijn van de benodigde opstelstroken. En dat betekent aan de noordzijde een breedte van 3 rijstroken en aan de zuidzijde een breedte van 4 opstelstroken.
4. Het project dient toekomstvast te zijn.
5. De sporen dienen ongeveer op dezelfde hoogte te blijven liggen.
6. Het wegprofiel dient voorzien te zijn van de benodigde opstelstroken. En dat betekent aan de noordzijde een breedte van 3 rijstroken en aan de zuidzijde een breedte van 4 opstelstroken.
7. De kruising dient ter worden voorzien van een vrij liggend fietspad/voetpad in beide richtingen.
8. De weg dient een minimale doorrijhoogte te hebben van 4,25 meter.
9. De spookruising dient een toekomstige uitbreiding naar viersporen niet onmogelijk te maken.
10. De weg dient toekomstvast ontworpen te worden.
11. De spookruising dient de aanwezige monumenten niet aan te tasten.

VBMM heeft toen vastgesteld: "De verbreding van de A12 vanaf Maarn moet niet het LAATSTE stukje zijn van de verbreding vanaf Utrecht, maar het EERSTE stuk van de verbreding tot Veenendaal". Er is een gele kaart aan de Vaste Kamercommissie van V&W aangeboden, die ondertekend was door 818 gezinnen uit Maarn en Maarsbergen (42% van de totale bevolking). Ook deze actie werd door alle partijen van het platform ondersteund.

En nu?

VBMM heeft de tunnel in Maarsbergen steeds afgewezen omdat het geen oplossing is van het verkeerskundig probleem. En gezien de ligging van de kruising zowel in horizontale als in verticale zin is een ontwerp van een realiseerbare tunnel een huzarenstukje voor civieltechnici. Op de A12 plusstroken en met kleinschalige verbeteringen zou op het spoor meer veiliger en betrouwbaarder treinverkeer mogelijk worden. Bij de uitwerking van het MIT (Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport van Min.V&W) van december 2005 over het Traject Oost hebben het Rijk - Verkeer en Waterstaat, de Provincie Utrecht, BRU - Bestuur Regio Utrecht, de gemeenten Zeist, Bunnik en de Utrechtse Heuvelrug een overeenkomst gesloten. "Er zijn spooraanpassingen nodig vanwege de frequentieverhoging, die ook tot doel hebben de overwegveiligheid te verhogen en de doorstroming op het lokale wegennet te verbeteren". En er zijn financiële afspraken gemaakt over de spoorwegkruisingen te Bunnik, Driebergen-Zeist en Maarsbergen. In het MIT is € 200 miljoen (inclusief BTW) gereserveerd (prijspeil 2005).

Dat het zeer complex is blijkt wel uit het feit dat de gemeente aan VBMM in 2007 mee deelde dat er spoedig een plan zou komen. Pas op 21 oktober 2008 was er een presentatie door ProRail als zijnde een "voorstep" in het verder uitwerken van het project. Met een aantal concessies of aanpassingen lijkt het er nu op dat er een realiseerbaar ontwerp kan komen.

Onbekendheden

1. Het is nog onduidelijk wat de verkeerskundige gevolgen zijn van de aanleg van de onderdoorgang. Een verkeersprognose voor de N226 en voor het lokale verkeer ontbreekt.
2. Hoe zijn de grondwaterstromen? Deze zijn van belang in verband met o.a. De Kolk en de

vochthuishouding voor de beplanting zoals de al jaren aanwezige beuken en eiken. En niet te vergeten de invloed van de mogelijke waterstandverlaging voor de fundering van de Dorpskerk uit 1884. Is een maandelijks waarneming van peilbuizen wel voldoende voor een goede berekening van de grondwaterstromingen? Een uitgebreid rapport over de grondwaterstromen aan de voet van de Heuvelrug lijkt niet te zijn ingezien en al in 1998 is dit risico aangegeven.

3. De breedte van de tunnelbak is nog niet bepaald!! In de schetsen nu al ruim 20 meter.
4. Kan de constructie van zo'n 20 meter (of meer?) tussen de beuken en de eiken worden aangelegd? De hart-op-hart afstand tussen die bomen is ongeveer 19,5 meter, waarbij rekening wordt gehouden met een minimaal te beschermen wortelzone van 1,50 meter blijft er weinig over voor de betonwanden die ook nog bekist moeten worden. En vooral beuken zijn gevoelig voor grote grondwaterstandwisselingen. Volgens ProRail is de gezondheid van de eiken echter matig. Staat soms gepland: eiken kappen? En meer ruimte om de beuken te ontzien zodat de tunnel gemakkelijker kan worden aangelegd?
5. Er kunnen dan nieuwe eiken worden geplant en dat is nog niet zo'n gekke gedachte. Of is het plan om ook de twee beuken voor de kerk te kappen (zeker na de tunnelbouw).
6. De detaillering van de aansluitingen en de rijstrookindelingen op de Tuindorppweg en de Haarweg zijn nog vaag.
7. Wat is het effect van optrekkend verkeer op de in een helling liggend wegvak op de productie van fijnstof in vergelijking met nu?

Beuken bij de Dorpskerk (1884) en eiken aan de overkant.





Nu een slinger... straks een rondje.

Toepassing van een verkeersafhankelijke regeling (stoplichten eerder op groen) voor vrachtauto's zal de uitstoot zeker kunnen verminderen. Wel blijft de vraag over hoe het gaat met het overige autoverkeer.

8. Naar verwachting zal de tunnel leiden tot een toename van het verkeer op de N226 en vooral in de spits. De file tussen Woudenberg en QuatreBras zorgt ervoor dat veel automobilisten via de N226 en Maarn naar de A12 richting Utrecht gaan.

Na aanleg van de tunnel zullen nog meer mensen kiezen voor de oprit bij Maarsbergen.

9. Over de uitvoering van het werkzaamheden is nog weinig concreets bekend, behalve dan het feit dat de aanleg gelijktijdig plaats zal vinden met de bouwactiviteiten op de A12. Rijkswaterstaat laat de aannemer vrij in zijn planning om tussen 2010 en 2014 de hondenkluf aan te leggen. Gezien de komende inspraakrondes over de aanleg van de tunnel is het zeer de vraag of gelijktijdige uitvoering wel haalbaar is. En evenzo is niet duidelijk waar de omleidingen komen te liggen.

Onzekerheden

1. Een doorrijhoogte van 4.25 meter voldoet aan geen enkele richtlijn. Gaande het proces werd door de provincie een doorrijhoogte van 4.60 meter als voorwaarde gesteld. De hoogte van 4.50 meter blijkt voor de provincie aanvaardbaar te zijn voor onderhoud van het asfalt.
2. De helling van 8%, die 4 procent zou moeten zijn, wordt 5%.
3. De tunnelbak wordt langer dan eerst geschetst.
4. Het kruispunt van de N226 en de Tuindorpweg/Haarweg wordt enkele decimeters verlaagd.
5. De kruising en het opstelvlak vóór de verkeerslichten zal niet steiler zijn dan 2%.
6. De noordelijke rotonde van de hondenkluf komt ca. 1 meter lager te liggen.
7. De rotondes komen onder een helling te liggen.
8. De afrondingsstralen zijn minimaal.
9. De rails komen 0.20 meter hoger te liggen en worden op een slimme manier in de betonconstructie van een trogbrug gelijmd.

Conclusies vanuit VBMM

Er zijn voornamelijk meer vragen dan antwoorden. En gezien de complexiteit van dit project vraagt de VBMM zich af of realisatie binnen de thans aangepaste kaders wel haalbaar is. En als het toch zou lukken dan ziet de VBMM dit nog altijd als een project dat van hoger hand is opgelegd. Een echte toekomstvaste oplossing van de verkeersproblematiek (geluid en stof) door het gevoelige hart van Maarsbergen is eerder een "Maarsbergen om de Oost" dan een "N226 onder het spoor door". De VBMM heeft voornamelijk voldoende aandachtspunten in haar portefeuille voor het overleg met de gemeente, Rijkswaterstaat en ProRail. Wij wachten de resultaten van de diverse onderzoeken en plannen met spanning af en zullen adequaat op de ontwikkelingen reageren.

*Hans van der Meulen (secretaris VBMM)
Bartho Dröge (adviseur VBMM)*

Met medewerking van Henk van den Beld (voorzitter CultuurHistorische Commissie)

Woord van de voorzitter

Maarn en Maarsbergen zijn in ontwikkeling! Dat blijkt uit de onderwerpen in deze nieuwsbrief. En door onze stem te laten horen proberen wij de beleidsmakers tot besluiten te laten komen die goed zijn voor het leefklimaat van de inwoners van de beide dorpen. Dat dit niet altijd eenvoudig is zal duidelijk zijn. Zeker als het gaat om de provinciale of nationale overheid. Begin volgend jaar verschijnt het Weg Aanpassings Besluit betreffende de verbreding van de A12. Wij denken dat mede door onze inbreng in de afgelopen 20 jaar rekening wordt gehouden met de belangen van de inwoners langs die snelweg. Misschien dat daarom ook het verschijnen van het WAB zo lang duurt! Samen met de omwonenden hebben wij het afgelopen half jaar onze visie bij de gemeente neergelegd ten aanzien van het Centrumplan Maarn. Op een aantal punten is men op onze wensen en eisen ingegaan. Wij blijven het verdere verloop nauwkeurig volgen.

Hoe de ondertunneling van het spoor bij Maarsbergen er uit gaat zien is nog (lang) niet bekend. Wij hebben voorgesteld om met een aantal belangengroeperingen met de verantwoordelijke mensen van de gemeente in discussie te gaan.

Daarnaast heeft de gemeente ons uitgenodigd om onze gedachten betreffende de structuurvisie met hen te delen. Dit gesprek gaat plaats vinden samen met MMN en enkele belangengroeperingen uit voornamelijk Maarsbergen. Met hen hebben wij in de afgelopen periode al gesprekken gevoerd om te proberen zo veel mogelijk op één lijn te komen. Hoewel dat niet in alle gevallen gelukt is heb ik deze gesprekken als zeer waardevol en constructief ervaren. Want duidelijk is wel dat het een ieder gaat om een goede toekomst van onze beide dorpen. En dat geeft voldoening!

Namens het Bestuur van de VBMM wens ik u allen hele prettige kerstdagen en een gelukkig en gezond Nieuwjaar toe!

*Evert de Boer,
voorzitter VBMM*



Structuurvisie

Groen dus vitaal

Het zal de meesten van u niet ontgaan zijn dat de Gemeente Utrechtse Heuvelrug onlangs een discussieversie van de nieuwe structuurvisie onder het motto “Groen dus Vitaal” heeft gelanceerd. Hierin wordt aangegeven welke ontwikkelingen zij verwachten en hoe de gemeente er in grote lijnen over een twintig tot dertig jaar zou kunnen uitzien. Op een aantal informatieavonden heeft u hierover mee kunnen discussiëren.

De ambitie “De heuvelrug is een groene, vitale, leefbare en gastvrije gemeente met dorpen die een eigen identiteit en cultuur-historische waarden hebben”, uitmondend in het motto “Groen dus Vitaal” werd door een ieder onderschreven. Ook het verschijnen van de structuurvisie werd positief beoordeeld. Maar de consequenties van de voorgestelde ontwikkelingen, zeker waar het Maarsbergen betreft, vinden weinig weerklank.

Hoe kijkt VBMM tegen de structuurvisie aan?

Allereerst vinden wij het jammer dat er weinig onderbouwing is van de voorgestelde plannen. Om een gedegen oordeel te kunnen geven over de invulling van de toekomstige leefomgeving is het noodzakelijk dat men op de hoogte is van de behoefte aan woningen en werkgelegenheid. Hoe zijn de ontwikkelingen op het gebied van verkeer, milieu en recreatie?

En dan gezien in een bredere context. Wat gebeurt er in onze naburige gemeenten? Hoeveel woningen worden daar gebouwd? Welke infrastructuur wordt daar aangelegd? Welke bedrijfsterrains zijn daar? Worden die uitgebreid? Hoe is het met het NS station Maarn? We leven tenslotte niet op een eiland!

Openbaar vervoer en verkeer

Uitgaande van het feit dat er op het lokale wegennet geen ruimte meer is voor meer

autoverkeer steunen wij het streven om het openbaar vervoer te intensiveren. Waarbij de vraag blijft: hoe krijg je de mens in bus en trein?

In de structuurvisie wordt voorgesteld een nieuw station bij Maarsbergen te bouwen, een deels nieuwe noord-zuidverbinding te maken, dus de N226 van Maarsbergen naar Leersum door te trekken naar Wijk bij Duurstede en de N225 tussen Driebergen en Leersum om te vormen tot een plaatselijke weg waarbij het regionale verkeer zo veel mogelijk via de A12 afgewikkeld dient te worden. VBMM is een aperte tegenstander van het doortrekken van de N226 naar Wijk bij Duurstede.

Het trekt meer verkeer aan (we willen toch groen blijven?) en het is een inbreuk op het fraaie gebied van de Langbroekerwetering. Volgens ons kan het verkeer het beste afgewikkeld worden via een eventueel verbrede N229 naar Bunnik.

Daarmee is het ook niet nodig om een station te bouwen bij Maarsbergen. Bij een beter op elkaar afgestemd en geïntenseerd openbaar vervoer kunnen inwoners van Woudenberg, Leersum en Amerongen naar de stations van Driebergen, Veenendaal en De Klomp.

Wat betekent dat voor Maarn en Maarsbergen?

De nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden binnen de gemeente moet zich volgens de structuurvisie concentreren aan de noordzijde van de gemeente, langs de snelweg A12 en de spoorlijn. De zuidzijde moet rustig van karakter blijven.

Uitgaande van deze stelling en om het station in Maarsbergen rendabel te maken wordt voorgesteld in Maarsbergen 3000 woningen te bouwen.

Gezien de reacties op de informatieavonden is dit een kansloze missie. Niemand zit er op te wachten om van Maarsbergen een halve stad te maken, nog afgezien van het feit dat

Reactie VBMM op ‘Een bewuste mobiliteitskeuze’ (GVVP)

Handhaving van de bestaande maatregelen als de 30-km zones. Er is aan de Gemeente ook aandacht gevraagd voor de veiligheid van de bewoners van het WOZOCO. Door de aanleg van een voetpad langs de Tromplaan in Maarn zou men veiliger het Gezondheidscentrum kunnen bereiken.

zonder hoogbouw dit aantal woningen niet is te realiseren op de aangegeven ruimte. Daarbij wordt dan ook nog gemakshalve voorbij gegaan aan het feit dat de provincie een aantal jaren geleden de “rode contouren” heeft vastgesteld waar buiten niet gebouwd zou worden. En die 3000 woningen zijn echt niet binnen deze rode contouren te bouwen!

Van de ondertunneling van het spoor kan worden opgemerkt dat het gepresenteerde ontwerp de nodige vragen oproept ten aanzien van verkeersafwikkeling, luchtkwaliteit en gevolgen voor de omgeving. Wij vinden nog steeds dat een rondweg om de oost de beste oplossing was en is! Wellicht medio 2009 wordt het WAB (Weg Aanpassings Besluit – zie artikel in deze Nieuwsbrief) gepresenteerd. Wij gaan er nog steeds van uit dat, mede door de te nemen maatregelen, dat geen extra nadelige gevolgen heeft voor het leefklimaat in Maarn en Maarsbergen. Mocht dat wel zo zijn dan zou een overkapping van het spoor een goede oplossing zijn. Maar dan wel zonder woningen daarop!

Echter: uitgaande van de verwachting dat een verdubbeling van het spoor onvermijdelijk is, is er maar één echte oplossing voor het verkeer en het spoor dwars door Maarn en dat is ons oude voorstel: Maarn Onderlangs. Dat moet dan gebeuren met een tunnel ten zuiden van Maarn met aansluitingen ten westen van Maarn en ten oosten van Maarsbergen. Wij vinden dat deze visie opgenomen dient te worden in de definitieve versie van de structuurvisie!

U kunt meedenken over de structuurvisie. Tot 22 januari 2009 heeft u de tijd om uw wensen en gedachten ten aanzien hiervan aan de gemeente te sturen. En wilt u meer over het onderwerp weten? Kijk op de website van de gemeente:

www.gemeenteutrechtseheuvelrug.nl of op www.structuurvisieutrechtseheuvelrug.nl.

Verslag Algemene Ledenvergadering

Op 20 november 2008 heeft de VBMM een extra Algemene Ledenvergadering georganiseerd in de Twee Marken te Maarn. Het verslag daarvan is in te zien op de VBMM site: www.vbmm.nl

Centrumplan Maarn

Hoe mooi wordt het centrum?



Op 5 juni 2008 heeft de gemeenteraad het Beeldkwaliteitplan Centrumplan Maarn Hoek Raadhuislaan – Tuindorppweg goedgekeurd. Maar dat is zeker niet zonder slag of stoot gegaan. In een indertijd gehouden enquête bleek dat meer dan 80% van de inwoners van Maarn tegen het plan waren. Met name de hoogte bleek een onoverkomelijk bezwaar te zijn.

Maar ook het naar voren brengen van de rooilijnen, de parkeerfaciliteiten en de beschikbare winkelruimtes waren discussiepunten. Hoewel in de statuten staat dat VBMM zich uitsluitend bezig houdt met verkeers- en vervoerszaken en de problematiek van het Centrumplan Maarn veel verder gaat hebben wij toch, zonder onze leden geraadpleegd te hebben, positief gereageerd op het verzoek van een groep omwonenden hun belangen te behartigen. In de onlangs gehouden Algemene Ledenvergadering hebben wij terugwerkend dit mandaat toch gekregen. VBMM heeft met diverse organen overleg gevoerd zoals met MMN, bewoners en bijvoorbeeld het Seniorenplatform. Er waren brieven aan B en W en aan de Raad, inspreekbeurten in de Commissie Ruimte, de Gemeenteraad én ingezonden stukken en interviews in de lokale kranten. Dit heeft o.a. geleid tot de volgende besluiten:

- de bebouwing ligt in of achter de rooilijnen. Overigens vindt VBMM dat de laatste tekeningen dat nog niet voor 100% onderstrepen.

- twee bouwlagen met een nokhoogte van 11 meter (bankgebouw overzijde is 10 meter).
- één accent op de hoek van 10 x 10 meter met een hoogte van 13 meter. Oorspronkelijk was hier gedacht aan 16 x 22 meter en een hoogte van meer dan 14 meter.
- de breedte van de stoepen is minimaal 2 meter en er komt meer groene openbare ruimte.

Overigens vinden wij het onbegrijpelijk dat de gemeente de besluiten heeft genomen zonder eerst een planologische toekomstvisie voor het centrum te maken. Wat gaat er met de twee overige hoeken gebeuren?

Ook absoluut geen sinecure met een nieuwe

parkeergarage voor 83 auto's en nieuwe winkels die ook nieuw verkeer aantrekken. Wat die nieuwe winkels betreft: wie gaan daar eigenlijk in? De bestaande winkeliers in het centrum voelen er, op een uitzondering na, weinig voor om daar in te trekken. Maar volgens OVOM, de projectontwikkelaar die het centrum gaat bouwen, hoeven we ons daarover geen zorgen te maken. Interesse genoeg! Zoals het er nu uitziet zullen de nieuwe tekeningen door OVOM in week 49 of 50 gepresenteerd worden. Met daarbij de bouwaanvraag. Gebaseerd op de akkoordverklaring van het Beeldkwaliteitplan door de Welstandscommissie enkele weken geleden. Deze worden dan getoetst door de gemeente. Eind december ligt het geheel ter visie. En zonder al te grote bezwaren zal de bouw dan halverwege volgend jaar kunnen starten. Wij blijven het, samen met de omwonenden, volgen!

COLOFON

VBMM is de Vereniging Bewonersbelangen van Maarn en Maarsbergen.

Doelstelling: streven naar een verantwoorde ontwikkeling van verkeer en vervoer en wat daarmee samenhangt. In nauwe relatie met een aanvaardbaar woon- en leefklimaat in de dorpen Maarn en Maarsbergen.

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

POSTADRES

Postbus 158, 3950 AD Maarn

CONTACTPERSONEN

Voorzitter Evert de Boer

evrt.de.boer@hetnet.nl

Coördinatie: Erdie Burema

e.a.burema@casema.nl

INTERNET

www.vbmm.nl

GRAFISCHE PRODUCTIE

Pre Press Buro Booij, Maarsbergen

info@ppbb.nl