



OTB A12

Ontwerp Tracé Besluit Maarsbergen-Veenendaal

Oorspronkelijk zou alleen het traject Lunetten-Maarsbergen worden verbreed. Later is besloten om ook het traject Maarsbergen-Veenendaal te verbreden. Maar dat moest onder een andere wet en dat is het Tracé Besluit (TB). In oktober 2009 is het OTB (Ontwerp Tracé Besluit) ter visie gelegd en dat betreft het traject dat ca. 500 meter ten oosten van de kruising van de Woudenbergseweg met de A12 begint. De nieuwe 'hondenklui' evenals afslagen en opritten van de A12 vallen nog onder het WAB.

Wat gebeurt er onder het Tracé Besluit?

- Maarsbergen-Veenendaal wordt in beide richtingen 3-baans, waarbij één rijstrook een plusstrook wordt
- alle viaducten tussen Maarsbergen en Veenendaal worden vervangen
- naast enkele dassentunnels komen er eco passages
- tot km paal 84,40 - ca. 2,5 km ten oosten van de afslag Maarsbergen - twee laags ZOAB.

Volgens het akoestisch onderzoek komen slechts vijf woningen in de kern Maarsbergen in aanmerking voor het predikaat 'aanpassingssituatie' (zie ook WAB). En anders dan in het WAB gaat men bij het TB, vanwege nieuwe wetgeving, niet uit van 55 dB maar van 60 dB. Op basis daarvan komt Maarsbergen,

met uitzondering van de Engweg omdat die onder het WAB valt, niet in aanmerking voor extra geluidsschermen. VBMM heeft in haar zienswijze op het TB gepleit voor het plaatsen ervan.

Tevens een verzoek om de geluidsbelasting van het spoor en de Woudenbergseweg mee te nemen. Het is toch vreemd dat ieder overheidslichaam verantwoordelijk is voor haar eigen gebied (RWS, Prorail en Provincie) en dat de veroorzaakte hinder als geluid of luchtkwaliteit niet wordt gecumuleerd. Wij hebben daarom aan specialisten gevraagd wat hier nog mogelijk is. De VBMM zienswijze OTB staat op www.vbmm.nl Ook is er bij RWS op aangedrongen dat het totale traject Lunetten-Veenendaal in één keer wordt uitgevoerd. ■

Evert de Boer, voorzitter VBMM

VOORWOORD

Evert de Boer – voorzitter VBMM



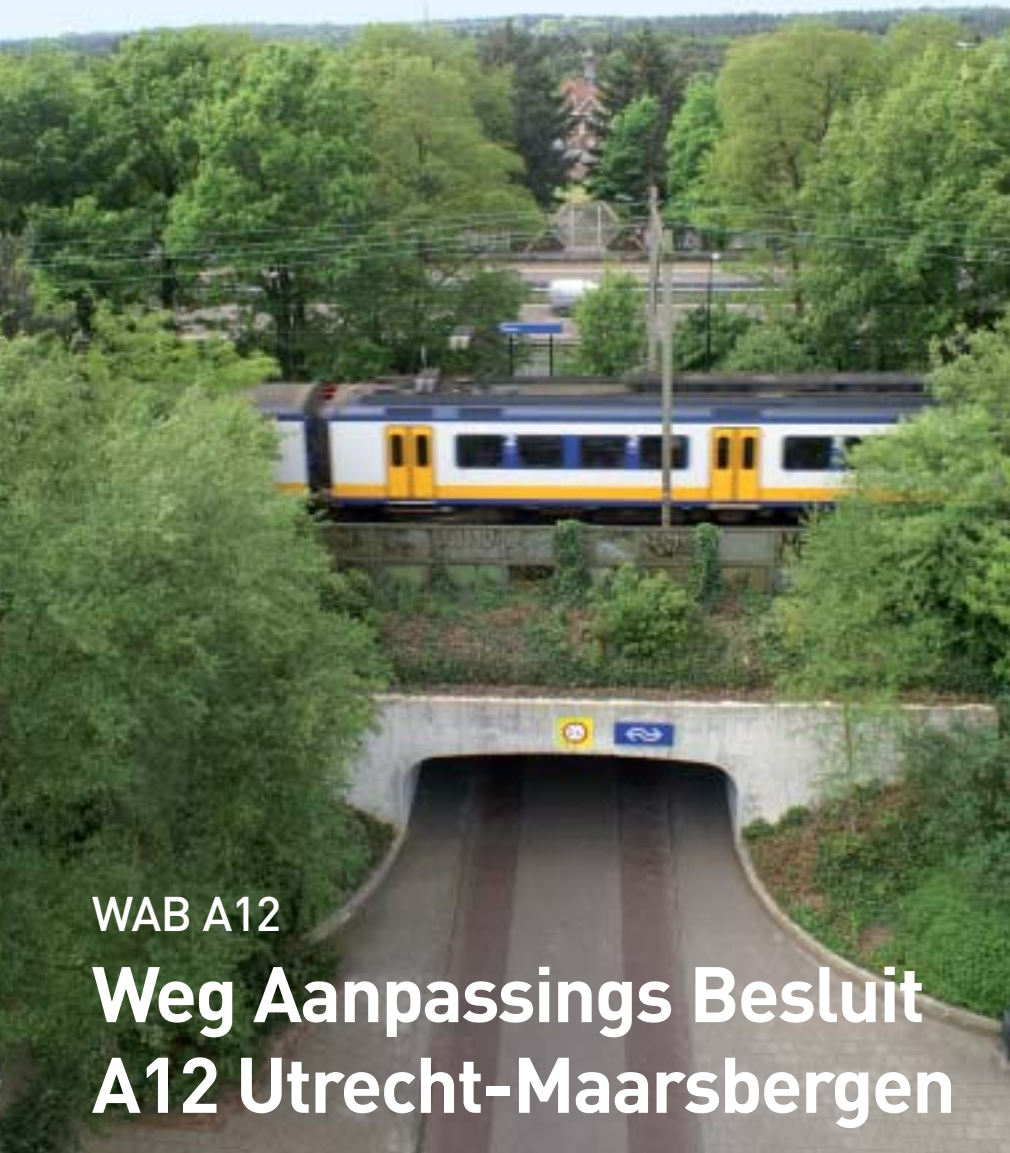
De afgelopen periode is voor het bestuur van de VBMM druk en intensief geweest. Na het uitkomen van het WAB-Weg Aanpassings Besluit in oktober 2009 heb-

ben wij vele gesprekken gevoerd met onze specialisten, Rijkswaterstaat, gemeente en bewoners van Maarn en Maarsbergen. De grote vraag was: gaan wij beroep aantekenen bij de Raad van State? Uiteindelijk heeft de ALV op 17 december besloten dat niet te gaan doen. Verder hebben wij met Prorail gesprekken gevoerd over de ondertunneling in Maarsbergen. Ook zijn VBMM zienswijzen ingediend over de Structuurvisie en het GVVP-Gemeentelijk Vervoers- en Verkeers Plan. Er is ingesproken in de Commissie Ruimte en er waren contacten met de gemeente over het Centrum Plan Maarn. Natuurlijk hebben wij niet altijd onze zin gekregen. Ik ben ervan overtuigd dat de verschillende overheden ons serieus nemen en beslissingen hebben genomen die beïnvloed zijn door de VBMM standpunten. Het blijft echter nodig dat u uw stem laat horen, zodat wij weten wat u denkt. Jammer genoeg waren er door het slechte weer weinig leden op de Algemene Leden Vergadering op 17 december 2009.

Op de volgende ALV op 14 april 2010 hopen wij u allen in de Twee Marken te mogen begroeten. Graag tot dan!

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. Activiteiten o.a.: A12-Regionale verkeersproblematiek-HSL oost, etc.





WAB A12

Weg Aanpassings Besluit A12 Utrecht-Maarsbergen

Zoals het er nu naar uitziet, zal er begin 2011 gestart worden met de verbreding van de A12 tussen Lunetten en Maarsbergen. Tussen Lunetten en Bunnik in beide richtingen 4-baans. Eveneens tussen Bunnik en Driebergen, maar dan is één van de rijstroken een plusstrook. In beide richtingen tussen Driebergen en Maarsbergen 3-baans waarvan één van de rijstroken een plusstrook is.

Maarn: aanpassingen van de viaducten zoals een fiets- en voetgangers-tunnel bij de Bakkersweg. Er komen faunapassages en vernieuwing/uitbreiding van geluidswanden zoals bij de Bergweg. Maarsbergen: volledige reconstructie van het viaduct met een dubbele rotonde 'hondenklui' en aansluiting op de nieuwe tunnel onder het spoor. Een geluidswand bij de Engweg en de A12 wordt voorzien van twee laags ZOAB.

Meer info: website Rijkswaterstaat of bibliotheek te Maarn of in het cultuurhuis te Doorn. Mocht VBMM het niet eens zijn met het WAB restte uitsluitend een gang naar de Raad van State. Daarbij diende VBMM dan aan te tonen dat RWS zich niet had gehouden aan wettelijke voorschriften of dat de gehanteerde cijfers of rekenmethoden onjuist waren. Voor die materie heeft VBMM specialisten ingehuurd op het gebied van verkeer, luchtkwaliteit (fijnstof-NO₂) én geluid.

Verkeerskundig onderzoek

De eerste specialist heeft zich bezig gehouden met verkeerskundig onderzoek. Verkeersintensiteit in de peiljaren 1986, 2009 en 2025, verhouding overdag-avond-nacht verkeer, modaliteiten: personenvoertuigen en vrachtauto's én verkeerstoenames. In 2004 stelde deze specialist een vernietigend rapport op over de gegevens in het OWAB-Ontwerp WAB. Nu kloppen de verkeerscijfers: RWS heeft geleerd!

Luchtkwaliteit

De specialist luchtkwaliteit-EW Milieuadvies in Utrecht kreeg de volgende vragen voorgelegd:

- is het onderzoek naar de luchtkwaliteit correct uitgevoerd?
- is de onderbouwing van het WAB t.a.v. de luchtkwaliteit correct?
- wat betekent de toekomstige verbreding voor de luchtkwaliteit?

Om aan de Europese normen te voldoen is in 2007 het NSL-Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit opgesteld. Hierin zijn normen voor jaargemiddelden voor de grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀-fijnstof vastgesteld op 40 µg/m³. Uit onderzoek bleek dat de berekende waarden op vier locaties in 2008 in Maarn en Maarsbergen tussen 24,5 en 28,8 µg/m³ liggen en in 2015, dus na de verbreding van de snelweg tussen 22,9 en 24,9 µg/m³ zullen komen te liggen. Dus ver binnen de gestelde grenzen en op termijn een *verbetering van zo'n 15%* zullen geven. Mede door de uitbreiding van de geluidswanden en de verminderde uitstoot van verontreiniging van motorvoertuigen door roetfilters etc. En dus geen reden om naar de Raad van State te gaan.

Geluid

Tenslotte dan nog het onderzoek op geluid, een heikel punt in Maarn en Maarsbergen. Op de voorlichtingsavond van RWS in oktober 2009 in de Twee Marken bestond de mogelijkheid om na te gaan wat de invloed van twee laags ZOAB en geluidswanden voor het eigen adres zouden zijn. Velen kwamen tot de conclusie dat er een behoorlijke geluidsvermindering mogelijk is. Soms zelfs tot 7 dB. Een geluidsvermindering van 3dB is gevoelsmatig al een halvering van het geluid. Voor het geluidsonderzoek heeft VBMM het ingenieursbureau Cauberg-Huygen in Amsterdam ingeschakeld.

In de Wet geluidhinder wordt voor woningen onderscheid gemaakt in twee situaties:

- onder ‘sanering’ vallen woningen waar de geluidsbelasting in 1986 al te hoog was, dwz hoger dan 55 dB
- onder ‘aanpassing’ vallen woningen waar de geluidsbelasting in 1986 niet hoger was dan 55dB

De wet zegt dat het aantal woningen in de aanpassingssituatie x een bepaald bedrag het totaalbedrag bepaalt wat gebruikt mag worden om geluidsbeperkende maatregelen (geluidswanden) uit te voeren. In Maarn betreft het 195 woningen en volgens Cauberg mag je hier saneringswoningen aan toevoegen. Het totaal is dan 407 woningen. Dit is door RWS ontkend en daarop heeft VBMM beide organisaties met elkaar in contact gebracht. Hetgeen helaas geen uitsluitsel bracht.

RWS geeft aan dat in een gelijksoortige situatie op het traject Veenendaal-Ede in 2007 de Raad van State de rekenmethode van RWS als juist heeft aangemerkt. Volgens RWS zijn de in het WAB toebedeelde geluidswanden al aanzienlijk meer als waar Maarn recht op zou hebben op basis van hun rekenmethode.

Ook indien Cauberg gelijk zou hebben (wat volgens RWS niet zo is).

VBMM heeft alles voorgelegd op de Algemene Ledenvergadering van 17 december jl. Met een ruime meerderheid van stemmen besloot de vergadering niet in beroep bij de Raad van State te gaan. De belangrijkste argumenten: Jurisprudentie heeft RWS al eerder in het gelijk gesteld. En mocht VBMM in het gelijk gesteld worden dan zou dat tot een aanzienlijke vertraging van de verbreding van de A12 tot gevolg kunnen hebben, waarbij een uitbreiding van geluidswanden als niet waarschijnlijk wordt beschouwd.

Tenslotte

Eind mei 2010 wordt bepaald wie van de consortia de verbreding van de A12 mag uitvoeren. RWS heeft VBMM gevraagd om gesprekspartner te zijn voor het onderwerp omgevingshinder en daarop is positief gereageerd. Inmiddels heeft één van de potentiële uitvoerders met VBMM al een gesprek gehad om de wensen te horen. Over het vervolg zullen wij u blijven informeren en waar nodig de VBMM stem laten horen. ■

Evert de Boer, voorzitter VBMM



Hans van der Meulen

Hetty Hermes

Hans van der Meulen neemt afscheid

Om persoonlijke reden neemt Hans na 3 jaar afscheid als secretaris van VBMM. Al eerder maakte hij langere tijd deel uit van het bestuur. Onze vereniging is hem dan ook veel dank verschuldigd voor al het werk wat hij heeft gedaan.

Naast zijn werk als secretaris hield hij zich bezig met inhoudelijke zaken. Hans was nauw betrokken bij gesprekken met Rijkswaterstaat, ProRail, Gemeente en diverse belangengroeperingen.

Wat hij deed, deed hij met volle inzet, was nauwgezet en had kennis van zaken. Bovendien was het buitengewoon plezierig om met hem samen te werken. En namens het VBMM bestuur spreek ik daarvoor graag mijn dank uit.

Ik ben verheugd te kunnen meedelen dat Hetty Hermes, tot nu toe adviseur van VBMM, de taak als secretaris zal overnemen. In de ALV van 14 april 2010 kan dat bekrachtigd worden. En dan nemen wij ook officieel afscheid van Hans van der Meulen.

**Namens het bestuur,
Evert de Boer**

VBMM Bestuur februari 2010



Van links naar rechts:

Evert de Boer (voorzitter), Erdie Burema (lid), Hans Bouman (vice-voorzitter en 2e secretaris), Thom Nelissen (lid), Hans van der Meulen (secretaris), Geert Kappe (adviseur), Hetty Hermes (adviseur), Henk Goede (penningmeester) en Gerard Verheggen (lid).

STRUCTUURVISIE

Groen dus vitaal

Al eerder heeft VBMM in haar Nieuwsbrief melding gemaakt van de Structuurvisie. Om niet in herhaling te treden is alle recente informatie op de VBMM site geplaatst: www.vbmm.nl en op de site van de gemeente is ook meer info voorhanden.

Vanuit de invalshoek infrastructuur:
Maarsbergen:

- geen deels nieuwe noord-zuid verbinding op verlengde N226 naar Wijk bij Duurstede
- geen nieuw station Maarsbergen
- geen nieuwe aansluiting N226/A12 incl. doortrekken naar Scherpenzeelseweg
- geen 3000 woningen in Maarsbergen
- geen uitbreiding industrieterrein met ca. 15 ha

- geen overkluizing snelweg en spoor met woningen en daaronder parkeerplaatsen

Maarn

- geen overkluizing A12 en spoorlijnbundel met woningen

Voorts: knip in de N225 ter hoogte van het Doornse gat is afgeblazen.

De VBMM heeft zich in haar zienswijze beperkt tot mobiliteitsvraagstukken en de ker-

nen Maarn en Maarsbergen. De VBMM mist onderbouwing van de plannen en de ontwikkeling in de gemeenten om ons heen. Dit geldt ook ten aanzien van de plannen van Provincie, Rijkswaterstaat en de Nederlandse Spoorwegen.

Ten aanzien van mobiliteit algemeen wordt opgemerkt dat in de structuurvisie de lange termijn visie ontbreekt en de korte termijn is verwerkt in het GVVP. VBMM is voorstander van het weren van sluipverkeer en het om de GUH leiden van regionaal/doorgaand verkeer. Gebruik van Openbaar Vervoer en het fietsverkeer stimuleren en intensiveren.

Reactie VBMM voor Maarn en Maarsbergen

A12 en ondertunneling – zie ook OTB en WAB en Ondertunneling/ProRail.

‘Gelijktijdige uitvoering is een must om de overlast zoveel mogelijk te beperken. Belangrijk: welke oplossingen bedenkt ProRail voor een adequate doorvoer van het verkeer in het centrum van Maarsbergen.’



‘Ook in het plan een aanpassing van de rotonde in Woudenberg kruising N226/N224 voor een vlotte doorstroming N226/N224/N227. En mogelijk een nieuwe rotonde ten Noorden van Maarsbergen. Met een te verwachten extra aanbod aan verkeer zullen die aanpassingen echter niet leiden tot een toekomstvast oplossing. Op lange termijn is volgens de VBMM de beste oplossing het snelwegverkeer en spoor om de zuid en ondergronds te traceren met ten oosten van Maarsbergen een rondweg met dubbele aansluiting op de A12.’ De VBMM is geen voorstander van uitbreiding van het bedrijventerrein in Maarsbergen, geen extra onnodige woningbouw en zeker niet buiten de rode contouren.

De ontwikkeling van het stationsgebied Maarn roept ook de nodige vraagtekens op voor een betere aansluiting op het busnet en meer parkeervoorzieningen. Verplaatsing van het station naar de oostzijde van Maarn lijkt voor extra passagiers uit Woudenberg en Leersum een reële optie. De recreatieve verbinding onder/over de A12 en spoor halwege Maarn en Maarsbergen wordt volgens VBMM niet zinvol geacht daar het WAB reeds voorziet in een fiets-voetgangerstunnel tussen Kapelweg en Bakkersweg.

Alle ingezonden zienswijzen hebben tot een gewijzigde tekst geleid en nu een korte opsomming:

- automobilititeit zodanig afwikkelen dat er zo min mogelijk overlast ontstaat in de leefomgeving op A12 en de N-wegen. Genoemde wegen doorkruisen de kernen en daardoor is er een grote (negatieve) invloed op de leefbaarheid in de dorpen. Doorgaand verkeer dient zoveel mogelijk verleid dan wel geleid te worden om routes te kiezen buiten de gemeente om. Daardoor minder overlast voor de leefbaarheid in de woonomgeving: uitgangspunt in regionale visies en bij overleg.
- verkeer van de ene regio naar de andere regio of via erf toegangswegen is ongewenst. Doorgaand verkeer via gebiedsontsluitingswegen, mits er geen goed alternatief is. Verkeer in Oost-West richting zo snel mogelijk via de A12.
- de gemeente wil met organen als Provincie, buurgemeenten, Rijkswaterstaat en Bestuur Regio Utrecht een netwerkstudie uitvoeren om inzicht te krijgen in de werking van voorgestelde maatregelen op de lange

termijn. Hierbij worden inwoners en belanghebbenden betrokken.

Maar de ontwikkeling integrale structuurnota bedrijventerreinen wordt/is afgerond in 2010. De nota geeft inzicht in de behoefte van bestaande bedrijven in onze gemeente. Indien daaruit blijkt dat groei/concentratie bij Maarsbergen wenselijk is, moet worden nagedacht over een goede ontsluiting zoals NW richting aansluitend op de N226. Daarvoor is geld nodig en dat is te bekostigen uit woningbouw.

Laatste nieuws: Raadsvergadering 28 januari 2010

- geen woningbouw buiten de rode contouren in Maarsbergen
- uitbreiding van 8 ha industrieterrein in Maarsbergen (ontsluiting?)
- mogelijke nieuwe lokatie voor een te realiseren landgoed - nota Landgoederen ■

Hans Bouman,
vice-voorzitter VBMM



Onderdoorgang Maarsbergen

Vanaf het sluiten van het convenant tussen Rijk, provincie, gemeente en ProRail in juni 2006 over onderdoorgangen in Bunnik, Driebergen-Zeist en Maarsbergen is er vrijwel in elke Nieuwsbrief een stukje verschenen over dit project. In december 2008 “Van het verleden naar het heden” en dat staat nu op de VBMM site.

Als reactie op vragen van Kamerleden n.a.v. die Nieuwsbrief heeft de Minister in april 2009 laten weten dat de eiken aan de westzijde bij de kerk in Maarsbergen zullen verdwijnen en dat uiterste zorg van de aannemer zal worden geëist om de beuken te behouden. Maar zekerheid over de levensvatbaarheid na de bouwperiode is niet te geven.

Hoewel de minister ook het belang ziet van een zorgvuldige afstemming tussen projecten van Rijkswaterstaat en ProRail, zijn vraagtekens te stellen bij de voortgang van dit project in relatie tot het werk aan de A12. VBMM heeft opnieuw bij de betrokken partijen aan de bel getrokken. Er is nog eens gepleit voor een flauwere helling en een vierde rijstrook (conform het besluit van de ALV van 17 december 2009). Als reactie daarop is het antwoord gekomen dat een nog flauwere helling dan 4% en een vierde rijstrook zeer grote consequenties hebben op de aansluitingen op de hondenkluis en kruispunt Haarweg. En als uit verkeerskundige berekeningen en/of praktijk zou blijken dat een vierde rijstrook noodzakelijk is, dan komt de problematiek op een hoger niveau te liggen, waarbij dan gedacht moet worden aan een rondweg. Afgezien van technische zijn er ook niet onaanzienlijke financiële consequenties die niet binnen de budgetten zijn op te vangen. VBMM blijft alert!

Hans van der Meulen, secretaris VBMM

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP)

Op www.vbmm.nl is alles te zien over het GVVP. Evenals op de site van de gemeente en mede n.a.v. de Raadsvergadering van 29 januari 2010. Hier volgt de reactie van de VBMM op het plan.

Station Maarn

- frequentie van sprinters moet gelijk blijven (4 x per uur) of bij voorkeur te worden opgevoerd
- goede busverbindingen uit Amerongen en Leersum richting station Maarn
- station aantrekkelijk maken, de huidige ligging is niet optimaal en er zal worden gezocht naar een verplaatsing naar de Oostzijde van Maarn.

Afwikkeling verkeer

- A12 verbreding wordt ondersteund onder voorwaarde dat de leefbaarheid van de inwoners van de GUH niet onevenredig wordt aangetast
- gemeente accepteert dat het doorgaande verkeer, dat in de aangrenzende gebieden moet zijn, gebruik maakt van de N226 en N227 en dat de zuid-west kant van de gemeente niet helemaal afgegrensd wordt
- aansluiting Maarsbergen N226 aan de A12 kan alleen worden verbeterd als tegelijk de ongelijkvloerse spoor kruising wordt gere-

liseerd. De gemeente ziet de aanpassing van het kruispunt Haarweg/Tuindorpweg *vooralsnog als een toekomstvaste oplossing*

- binnen de gemeente zijn de N225, N226, N227 de Oude Arnhemsebovenweg (allen zowel binnen als buiten de bebouwde kom) en de Tuindorpweg (buiten de bebouwde kom) als gebiedsontsluitingsweg aangewezen met een maximum snelheid van 80 km.

Categorisering (wegen)

- binnen de bebouwde kom zijn de Tuindorpweg en de Haarweg aangewezen als wijkontsluitingsweg met een maximum snelheid van 50 km
- functie van de Haarweg meer duidelijkheid vanuit de structuurvisie.

Voor wat betreft Maarn en Maarsbergen hebben de zienswijzen van de VBMM niet geleid tot ingrijpende wijzigingen van het concept GVVP. Enige korte antwoorden van de gemeente:

- Tuindorpweg is binnen de bebouwde kom aangewezen als wijkontsluitingsweg. En na herinrichting zal de maximum snelheid 50 km zijn
- VBMM heeft voor behoud 30 km gepleit en in de laatste Raadsvergadering is men hiermee akkoord gegaan
- de Haarweg in Maarsbergen vervult nu de rol van wijkontsluitingsweg mede door de aanwezigheid van bedrijventerreinen
- bij uitbreiding is een nieuwe ontsluiting wenselijk en wordt de Haarweg afgewaardeerd tot erf toegangsweg en blijft de inrichting vooralsnog onveranderd
- voor het duurzaam behouden van station Maarn dient het beter benut te worden en moet het meer onderdeel uitmaken van het centrum Maarn. Het toepassen van het Shared Space principe op het 5-meiplein zou hieraan kunnen bijdragen.

De VBMM heeft tevens gepleit voor een voetpad van het WOZOCO naar het centrum in Maarn en het afsluiten van de Briedélaan aan de zijde van de Amersfoortseweg voor gemotoriseerd verkeer. Voor de aanleg van het voetpad wordt overigens al concreet actie ondernomen. ■

Hans Bouman,
vice-voorzitter VBMM

CENTRUMPLAN MAARN

Wanneer gaat de eerste paal de grond in?

Omdat het wel erg stil is rondom het Centrumplan Maarn heeft VBMM de gemeente geraadpleegd. De (nieuwe) projectleider meldt dat alles volgens plan verloopt. Nu is de procedure volgens artikel 19 in werking. Dit houdt in dat men bezig is met de voorbereiding van de vergunningen, waaronder de bouwvergunning en worden alle ingezonden zienswijzen verwerkt. Met de projectontwikkelaar wordt gekeken naar de indeling van de openbare ruimtes, in- en

uitritten, de locatie van de parkeerplaatsen en waar alle kabels moeten komen. Over ca. 3 maanden zou alles gereed moeten zijn. Dan geeft het college akkoord voor de bouwvergunning. Die komt 6 weken ter inzage en daarop kunnen bewoners bezwaren indienen. Als er geen bezwaren zijn, kan men in het najaar 2010 met de bouw starten. Maar, als er wel bezwaren zijn?

Mocht u op de website van de gemeente meer informatie willen zien, dan moet VBMM u



heftig teleurstellen. De laatste berichten zijn van eind 2008 en daarna is er blijkbaar niet zo veel meer gebeurd!?

Evert de Boer,
voorzitter VBMM