

Hoe gaat de VBMM te werk?

Op plaatsen waar het onderwerp HSL Oost/A12 aan de orde is, probeert de VBMM aanwezig te zijn. Dat is in de eerste plaats vanzelfsprekend in Maarn en Maarsbergen, met veel contacten met leden en andere verenigingen. Daarnaast zijn er de contacten met de gemeente, de gemeenteraad en de politieke partijen, geformaliseerd in het gemeentelijk platform HSL Oost/A12. Maar ook op informele wijze en op andere plaatsen dan de vergadermomenten vinden contacten plaats. Gemeentelijk initiatieven, zoals het project 'Onder Langs' met stuurgroep en werkgroepen, worden door ons niet alleen van harte toegejuicht, maar we nemen daar ook actief aan deel.

Onze vereniging is inmiddels op vele plaatsen in Nederland bekend. Wij proberen deze bekendheid nog te vergroten door zoveel mogelijk in te gaan op uitnodigingen die ons bereiken. Bekendheid op zich is daarbij niet het hoogste doel, maar veel meer het tonen van betrokkenheid en deskundigheid. Op deze wijze nemen we deel in Klankbordgroepen, ingesteld om de plannen van Rijkswaterstaat en NS te toetsen aan de mening van de plaatselijke bevolking. Ook waren we betrokken bij bezoeken, dit voorjaar aan onze gemeente gebracht door de Statenfracties van de PvdA en het CDA Utrecht, het bezoek van minister Netelenbos en het werkbezoek van de Vaste Commissie voor Verkeer en Vervoer van de Tweede Kamer.

Communicatie is het toverwoord

Na een aantal missers bij het informeren en voorlichten van de bevolking, zoals die zich nog niet zo lang geleden hebben voorgedaan bij de voorbereiding van de



Betuwelijk en rond de besluitvorming van de A73, heeft de overheid besloten tot een andere aanpak. In een veel eerdere fase moeten lagere overheden zoals provincie en gemeente worden ingeschakeld. Dat is een slimme strategie want de overheid wordt er zelf ook wijzer van. Men heeft ervaren dat er behalve "wij zijn tegen" ook veel kennis en inzicht onder de bevolking zit. Zo kunnen de lokale overheden, gesteund door actieve belangengroepen, basismateriaal voor de infrastructurele plannen aanleveren. Zo zou voor de situatie in onze eigen regio kunnen gelden dat het rijk zich in de rol van regisseur plaatst om de plannen van bijvoorbeeld de gemeenten Bunnik, Zeist/Driebergen en Maarn aaneen te smeden tot een goed en acceptabel geheel. Deze beleidswijziging van de centrale overheid maakt het noodzakelijk dat met alle betrokkenen goed wordt gecommuniceerd. Omgekeerd moet ook de lokale overheid haar plannen goed over het voetlicht brengen. Communicatie wordt het nieuwe toverwoord. In dit licht bezien is het communicatieplan van de gemeente een uitstekend initiatief. Ook het projectbureau HSL Oost/A12 heeft gekozen voor communicatie. Zo is er over de uitbreiding van het spoor een video in de maak die de problemen en mogelijkheden langs het traject van Schiphol naar Arnhem in beeld brengt. Ook wijdde het NOS TV-programma Zembla onlangs een documentaire aan de problematiek

Van de voorzitter

Het doet mij veel plezier u hierbij onze VBMM Nieuwsbrief te kunnen aanbieden. Het is al weer 10 jaar geleden dat onze vereniging werd opgericht. Elders in deze Nieuwsbrief hebben we de doelstellingen van de VBMM nog eens bij elkaar gezet. Deze doelen waren van kracht bij de oprichting en zij zijn nog steeds in beeld. Wij geloven in positieve beïnvloeding. We zien daar af en toe wat resultaat van en we gaan door op de ingeslagen weg. Toch moet ook een vereniging als de onze zich af en toe beraden op haar bestaan en de manier waarop de doelen kunnen worden bereikt. Als bestuur van een grote en krachtige vereniging vinden wij dat dit goed tot uiting kan komen in een nieuw logo. Dit nieuwe logo verwoordt ook het elan waarmee we de komende jaren zeker nog met de problematiek van spoor en snelweg bezig zullen zijn.

Het grote project voor de wijzigingen in de huidige verkeersinfrastructuur in onze gemeente komt steeds meer in de belangstelling. Dat uit zich bijvoorbeeld in bezoeken van politieke partijen, een kort bezoek van minister Netelenbos, het laten zien van een stukje Maarn in een uitzending van Zembla over hogesnelheidslijnen in Nederland, aan medewerking die gevraagd wordt voor provinciale en landelijke bijeenkomsten. De cruciale fase is naar mijn idee nu ingetreden. De komende 2 jaar wordt het spannend, want in 2001 zal het tracé vaststaan.

Wat vindt u in deze Nieuwsbrief?

Uiteraard een overzicht van de stand van zaken zoals wij dat zien. Ook door de gemeente zelf zult u worden geïnformeerd over het project Onder Langs. Wij willen niet voor dubbele informatie gaan zorgen. Wat we wel willen is een idee geven van de werkwijze van onze vereniging bij het meewerken aan de opstelling van alle plannen die over een aantal jaren de toekomst van onze dorpen zullen gaan bepalen. Een kritische invalshoek is daarbij meer dan ooit nodig. De VBMM is daar klaar voor. Met uw steun hebben wij de overtuiging dat er in onze gemeente op het gebied van infrastructuur iets tot stand kan komen waar de generatie na ons van zal kunnen zeggen: goed werk!

Jan van Dijk, voorzitter

rond het aanleggen van hogesnelheidslijnen in Nederland waarin de Maarnse problematiek nadrukkelijk aan de orde kwam. Voor geïnteresseerden is een videoband beschikbaar.

Nu de keuze voor een tracé nog

Zoals bekend is onze vereniging geen tegenstander van een goede infrastructuur in Nederland en evenmin tegenstander van een verbrede snelweg tussen Utrecht en Veenendaal en de aanleg van een extra hogesnelheidslijn tussen Utrecht en Arnhem of, in groter verband, tussen Schiphol en Duitsland. Maar als er dan toch gewerkt moet worden aan een nieuw stuk infrastructuur, laten we dat dan in ieder geval zó doen dat de nadelen van de bestaande tracés worden opgeheven en de nieuwe sporen en de nieuwe weg worden aangelegd op een zodanige plaats en wijze dat de komende generaties daar voordeel en plezier van zullen hebben. Voor de leden van onze vereniging is het geen geheim dat de huidige plaats midden in het dorp absoluut niet de oplossing is waarnaar wij streven. De offers daarvoor zijn veel te groot. Zo zijn we een aantal jaren geleden op het idee

van het tracé Om de Zuid gekomen. Achteraf is het niet meer van belang op welke plaats dit idee geboren is. Het plan lijkt ideaal. Door de complete infrastructuurbundel te verplaatsen en aan de zuidkant van Maarn en Maarsbergen te leggen, wordt aan een aantal doelstellingen van onze vereniging tegelijk voldaan. We hebben deze doelstellingen nog eens op een rij gezet (pagina 4). Om alle betrokkenen te overtuigen van de grote kwaliteiten van het plan Om de Zuid is veel werk gedaan, maar er is ook nog veel werk te doen. Het projectbureau van onze gemeente is permanent in de weer om de argumenten voor de goede oplossing over het voetlicht te brengen. De gemeente verdient daarbij hulp en steun, maar zeker ook ons kritisch meedenken. ○



Commentaar

In een fraaie brochure over de Betuweroute lezen we de zegeningen van deze goederenspoorlijn voor de Nederlandse samenleving. De brochure staat bol van argumenten die moeten leiden tot de conclusie dat "het nu zaak is de bouw voortvarend aan te pakken, zodat de Betuweroute in 2005 klaar is en zichzelf kan bewijzen."

Dit soort argumenten treffen we ook aan bij de aanleg van hogesnelheidslijnen in Nederland. Nut en noodzaak worden breed uitgemeten: het belang van goede infrastructuur in een Europa 'zonder grenzen', integratie van verkeers- en vervoerssystemen in de Europese Unie, afkomen van het auto- en vliegverkeer met minder luchtvervuiling en energieverbruik.

Inmiddels heeft de minister met één penstreek de Noordtak van de Betuwelijn geschrapt en staat de route opnieuw hevig ter discussie. Kunnen we hieruit iets leren voor de aanleg van de HSL-Oost?

Helemaal vergelijkbaar zijn Betuweroute en HSL natuurlijk niet. Transport van goederen en vervoer van reizigers zijn niet hetzelfde. Maar we kunnen wel een conclusie trekken. De conclusie namelijk, de cijfers altijd te wantrouwen. Er zijn goede redenen om aan te nemen dat prognosecijfers nooit kloppen. Daarvoor zijn ze teveel gebaseerd op aannames zonder solide basis, grote belangen die op het spel staan, politieke stokpaardjes, 'wishful thinking'. Ze moeten hun gelijk nog krijgen. Dat kan pas achteraf en dan is het kalf al verdrongen. Bij het hantieren van dit soort cijfers in de politieke besluitvorming lijkt het meer te gaan om plausibiliteit dan om realiteit: het lijkt allemaal zo logisch, zo nodig, dus het zal wel kloppen. Zo trok de commissie Hermans een twijfelende volksvertegenwoordiging over de streep waardoor die uiteindelijk instemde met de aanleg van de Betuwelijn. Het belang van onze vereniging richt zich op het bewoonbaar houden van een aantrekkelijk dorp en op het voordeel dat uit de aanleg van de hogesnelheidslijn kan worden gehaald. Onze vereniging stelt de noodzaak van de aanleg van de HSL-Oost niet ter discussie. Wel zullen de ervaringen met de Betuweroute onze bewoners, voor wie grote belangen op het spel staan, moeten aanmoedigen klaar wakker te blijven en alle plannen die worden aangereikt zeer kritisch te beoordelen en de procedures nauwlettend te volgen. We moeten nadrukkelijk van ons laten horen als we vinden dat het niet goed gaat.

De allerlaatste zin in de Betuwebrochure, zoiets als de 'kleine lettertjes' in de polis, luidt: "Aan deze brochure kunnen geen rechten worden ontleend." Geeft dat niet te denken?

Ad Viseur

Maarsbergen in de knel

In 1998 werd door de gemeente de 'Concept Ontwikkelingsvisie' uitgebracht. De situatie in Maarsbergen, met name de aansluiting op de A12 en het verkeer over de lokale wegen door het dorp, lijken in deze visie wat op de achtergrond te raken. Drie grote knelpunten vragen echter aandacht:

- Als de A12 (net als nu) over de Woudenbergseweg wordt gesitueerd, blijft deze vanaf een hoge dijk verkeerslawaaï over het dorp uitstrooien.
- De Woudenbergseweg, die in 1997 al 14.400 auto's per dag trok, blijft door het dorp lopen. De kruising met de Haarweg blijft dan ook in de komende decennia een gevaarlijke doorsnijding van het dorp.
- Het verkeer van en naar de richting Arnhem blijft zich door de Tuindorpsweg persen.

'Onder Langs' bij Maarn biedt echter ook voor de situatie in Maarsbergen grote kansen. Als we die niet grijpen,

blijft de bestaande situatie minstens een halve eeuw dezelfde. En dat kan gewoon niet. De VBMM heeft daarom in februari jl. twee alternatieve oplossingen bij de gemeente en het Platform aangedragen, ervan uitgaande dat het spoor tot na Maarsbergen ondergronds blijft en de A12 tot en met Maarsbergen verdiept wordt aangelegd.

Het eerste alternatief gaat uit van een Woudenbergseweg op de huidige plaats, die verdiept onder de Haarweg wordt geleid. Het tweede alternatief is toekomstvaster maar ingrijpender: de huidige aansluiting op de A12 wordt verplaatst richting industrieterrein. De Woudenbergseweg loopt dan als 'rondweg' om Maarsbergen. Beide alternatieven worden in het onderzoek naar de 'Maarnse variant' betrokken.

Wilt u meer weten over de situatie in Maarsbergen of heeft u suggesties, neem dan contact op met ons Maarsbergens bestuurslid: Bartho Dröge, tel. 431872.

De hogesnelheidstrein komt eraan



Al in 1995 werd er proefgereden met een Franse TGV door Maarn.

Misschien hebt u hem al voorbij zien komen: de nieuwe hogesnelheidstrein. Het gaat om technische proefritten, niet harder dan 140 km per uur. Volgend jaar zomer rijden deze treinen van Amsterdam naar Expo 2000 in het Duitse Hannover. Najaar 2000 worden ze een vertrouwde verschijning in onze dorpen als ze gaan rijden in de vaste tweewoersverbinding Amsterdam-Keulen. En in 2002 gaan ze door naar Frankfurt. De hogesnelheidstreinen die we hier zullen zien, maken deel uit van een serie van 50 die besteld is door de spoor-

wegen van Duitsland, Oostenrijk, Zwitserland, Frankrijk, België en Nederland. NS neemt 4 treinen voor haar

rekening. De serie treinstellen, die thans worden gebouwd, is bestemd voor door- gaande Europese verbindingen en daar- om speciaal ontworpen voor de verschil- lende beveiligings- en bovenleidings- systemen in de diverse landen. 'Inter City Express 3 M' heten ze, met de M voor multi-inzetbaar en de 3 voor derde generatie, afgeleid van de Duitse hogesnelheidstrein ICE. Dit type trein wordt niet getrokken door een locomotief, maar de aandrijfmotoren zitten onder de trein, verspreid over 8 van de 16 draaistellen, zoals we dat in Nederland ook kennen, met als voordeel een lagere asdruk en minder baanslijtage en lawaai. Naast technisch interessant, zijn de treinen vooral fraai om te zien en bieden ze de reiziger een comfort minstens gelijk aan de luchtvaart. Er is een bistro en een restaurant met 24 plaatsen. In de 1^e klas wordt audiovisueel amusement geboden, heeft iedere stoel een radio-aansluiting en worden consumpties op de zitplaats geserveerd. Veel aandacht is besteed aan het informeren van de reizigers tijdens de rit.

Als extra attractie zijn twintig zitplaatsen achter de machinist geschikt gemaakt om over zijn schouder mee te kijken. Slim bedacht, met veel gevoel voor oude jongensdromen. Wel kan de machinist, als hij zich teveel bespied voelt, het scherm ondoorzichtig maken... ○

De tijd vliegt

Tien jaar geleden kwam het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV 2) uit. De verontrustende signalen die het voor onze gemeente uitzond, was meteen aanleiding onze vereniging op te richten onder het motto: vinger aan de pols en we gaan als vertegenwoordigers van de Maarn/Maarsbergse gemeenschap zo nodig op de barricaden. Nu - tien jaar later - zijn we op vele plekken en niveaus een gesprekspartner met kunde en veel kennis van de plaatselijke situatie. Het lijkt alsof we nog maar net bestaan, maar als we tien jaar verder zijn, dan liggen ze er: HSL-Oost en A12 in een nieuwe verpakking. De details zullen de komende tijd steeds duidelijker worden. Hiernaast op een tijdschaal de hoogtepunten uit het verleden en de actuele planning voor de toekomst.

8-delig treinstel

lengte: 200 m

maximum snelheid: 330 km/h

Zitplaatsen: 1e klas: 144
2e klas: 236

Keulen-Frankfurt in dienst: 2002
(in plaats van 2001)

Reistijden:

1999: Amsterdam-Frankfurt: 5h00

2002: Amsterdam-Frankfurt: 3h30



Doelstellingen VBMM

De doelstellingen die de Vereniging Bewonersbelangen graag verwezenlijkt wil zien.

Wij onderschrijven de noodzaak van een goede infrastructuur in Nederland. Met de aanleg van de HSL Oost en de verbreding van de A12 hebben wij dan ook niet zo'n moeite. Maar als dat dan moet gebeuren, zeggen wij wel:

- **De barrière moet weg.**
Als er ooit één keer een kans komt om de barrière midden uit onze gemeente weg te halen, dan is dat nu en die kans moeten we voluit benutten.
- **Kies voor een toekomstvaste oplossing.**
De spoorlijn ligt er 150 jaar en de weg zo'n 50 jaar. Wij roepen de overheden op om een oplossing te kiezen die dus zeker 50 jaar kan blijven bestaan.
- **Infrastructuur in één bundel.**
In onze gemeente liggen spoor en snelweg al jaren naast elkaar. Dat is goed en dat moet in dit Heuvelruggebied ook zo blijven.
- **Aanleg in één project.**
Omdat het om een één groot project gaat in een gebundelde ligging, is het logisch de veranderingen in één bouwproject uit te voeren.

- **Kansen voor de natuur benutten.**
Bij het ontwerp kan heel goed rekening worden gehouden met verbeteringen van de ecologische structuren in dit gebied. Een groot ondertunneld gedeelte zal daar zeker aan bijdragen.
- **Minimaliseren overlast tijdens de aanleg.**
Leven en wonen in onze dorpen gaan tijdens de aanlegperiode van ongeveer 7 jaar natuurlijk wel gewoon door. Wij vragen daarvoor grote aandacht.

Alle plannen toetsen wij aan deze doelstellingen.



Bestoft, bekrast, bevuild, de 'weer en wind'-cijfers in Maarn/Maarsbergen die er niet om liegen.

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 (vanaf 1-1-2000)

FOTO'S:

Bert Boer, Maarn

GRAFISCHE VORMGEVING:

Pre Press Buro Booij, Maarsbergen

DRUK:

Van Rossum's Drukkerij, Maarsbergen

Goed overweg met de VBMM?

Een groot aantal mensen uit onze gemeente is lid van de Vereniging Bewonersbelangen Maarn Maarsbergen. Dat is een goede zaak, want met meer leden oefen je meer invloed uit. Misschien is nog niet iedereen op de hoogte van het bestaan van de vereniging en van de doelstellingen. Misschien wilt u nieuwe bewoners in uw straat, burens of kennissen, attent maken op 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. In het colofon vindt u meer informatie.

Ja,

ook ik wil mijn belangen behartigd zien door de VBMM.

- Ik word lid met stemrecht voor f 35,- per jaar; ik ben jonger dan 65 jaar
- Ik word lid met stemrecht voor f 20,- per jaar; ik ben 65 jaar of ouder
- Ik word contribuant voor f 10,- per jaar en heb geen stemrecht



Naam:

Adres:

Postcode/Woonplaats:

Telefoonnummer:

Bank/Gironummer: (t.b.v. vermelding op de acceptgiro)

Handtekening:

Gaarne opsturen naar het secretariaat van de vereniging: Postbus 158, 3950 AD Maarn of inleveren: Sportlaan 4, 3951 CG Maarn (tel 442910) of: Achter de Kerk 12, 3953 CA Maarsbergen (tel 431872).