

Hoe staat het met de plannen voor ons gedeelte van de A12?

Geen haast meer met de Spoedwet

De door de rijksoverheid voorgenomen aanpak van de A12 zit (zat...) in een strak keurslijf. Dat komt doordat de aanpassing van de snelweg, die dwars door onze gemeente loopt, onder de Spoedwet Wegverbreding valt. Zoals bekend, hanteert deze door de Tweede Kamer aangenomen Spoedwet hele korte termijnen voor informatie, reactie en besluitvorming. Maar inmiddels houdt de overheid zich niet meer zo nauwkeurig aan haar eigen termijnen uit de Spoedwet. Want er is inmiddels heel wat aan de hand. Daarom in deze Nieuwsbrief een overzicht van de recente gang van zaken.

In mei jl. heeft Rijkswaterstaat een bijeenkomst gehouden in de Twee Marken om de inwoners van Maarn en Maarsbergen te informeren over het Ontwerp Weg Aanpassings Besluit (OWAB). Kortom: over de plannen met de A12, het gedeelte Utrecht – Maarsbergen. Ook vond in mei een hoorzitting plaats waar inwoners en hun vertegenwoordigers, zoals het bestuur van VBMM en de

gemeente, gelegenheid hadden om onze standpunten toe te lichten. Daarna hebben we onze bezwaren en inzichten op papier toegestuurd aan het Inspraakpunt voor Verkeer en Waterstaat. Velen van u hebben aan die acties deelgenomen, er was een grote respons. Voor al deze activiteiten waren er strikte termijnen. Binnen 6 weken "moest dit" en binnen 10 weken "moest dat".



Onderdoorgang Raadhuislaan-A12 ontworpen voor een bosrijke omgeving.

Het blijft stil vanuit Den Haag

Na het uitbrengen en toelichten van het Ontwerp Weg Aanpassings Besluit (OWAB) en het verwerken van de reacties / bezwaren, moet de minister van Verkeer en Waterstaat de volgende stap zetten door het Weg Aanpassings Besluit (WAB) vast te stellen. Dit zou volgens de Spoedwet gebeuren binnen 12 weken na het aflopen van de bezwaartermijn. In ons geval: begin september 2004. En medio volgend jaar zou de hele procedure moeten zijn afgerond en het werk aan de weg kunnen beginnen.

Maar in september jl. bleef het stil vanuit Den Haag. Wij hoorden van de gemeente Maarn dat zij een e-mail van Rijkswaterstaat had gekregen, waarin stond dat er een "paar weken vertraging" was ontstaan.

Nog steeds is het stil

Maar ook in oktober bleef het stil vanuit Den Haag. En op dit moment is er nog steeds geen WAB vastgesteld. Dit moètt duiden op grote problemen. En die zijn er dan ook. Wat is er aan de hand?

In de Spoedwet zijn voor het hele land in totaal 34 weg-aanpassingsprojecten opgenomen. Van deze 34 zijn er intussen 15 waarvoor een WAB is vastgesteld. Op dat moment kan er uitsluitend nog beroep worden aangetekend bij de Raad van State. In een aantal gevallen hebben gemeenten of belangengroeperingen dat gedaan. Bijvoorbeeld voor de A1 (Hoevelaken – Barneveld) of de A1 (door het Gooi). Het bekendste beroep



De karakteristieke landschappen rond de A12 zijn van invloed op het ontwerp van de weg en alles wat daar op en rond wordt aangepast. Voor Maarn / Maarsbergen geldt het landschapstype Bos.

dat is aangetekend, betreft de A2 (tussen Vught en Eindhoven). Voor het aan te passen weggedeelte van de A2 tussen Vught en Eindhoven bleek de Raad van State in haar arrest van 15 september 2004 het eens met veel bezwaren van 20 omwonenden en belangengroepen. Daardoor is het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gedwongen om een groot deel van het voorbereidende werk opnieuw te doen. Veel van de bezwaren die gelden voor de uitbreiding van dit deel van de A2, zijn ook toepasbaar op ons deel van de A12. Dat is volgens onze vereniging de oorzaak voor de grote stilte uit Den Haag. We zijn benieuwd wanneer die stilte wordt doorbroken. En met welke tijdsplanning we dan weer rekening moeten houden. Feitelijk is nog niets bekend, want op onze vragen ontvingen we (nog) geen antwoord. In deze Nieuwsbrief gaan we in op de problemen die de Raad van State erkende en de discussie die daarover plaatsvond in de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer.

Raad van State haalt plannen Rijkswaterstaat onderuit: jaar vertraging?

Op 15 september 2004 heeft de Raad van State een uitspraak gedaan over het Weg Aanpassings Besluit (WAB) van de rijksweg A2 voor het gedeelte Vught - Eindhoven Ekkersweijer. Deze uitspraak gaat in op een aantal onderwerpen dat voor onze gemeente van groot belang is. Want rond de A12 hebben onze inwoners ook te maken met veiligheid, luchtkwaliteit en geluidsoverlast.

Allereerst spreekt de Raad van State zich uit over **veiligheid**. Rijkswaterstaat had voor de A2 rijstroken voorgesteld die smaller zijn dan de in Europees verband afgesproken minimum-breedte. In een lang verhaal komt de Raad tot de conclusie dat de verminderde breedte van rijstroken niet bijdraagt aan meer veiligheid en dat daarom de aanpassing van de A2 op deze manier geen goed plan

is. En dat geldt net zo goed voor de A12 in onze omgeving.

Meten in plaats van berekenen
Vervolgens wordt ingegaan op **luchtkwaliteit**. Voor de beoordeling daarvan is het Besluit Luchtkwaliteit van toepassing. In het kort: dit besluit stelt dat nergens in Nederland als gevolg van overheidsbesluiten de luchtkwaliteit mag afnemen. Als



Raad van State Den Haag.

door verbreding van een snelweg de luchtkwaliteit vermindert, dan is er sprake van een ongeldig besluit. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat gaat er in veel gevallen van uit dat de luchtkwaliteit automatisch verbetert als gevolg van het feit dat er schonere auto's zullen zijn in 2010. Dit nu is door de Raad van State als een onvoldoende argument aangemerkt. Het kan zo zijn dat auto's in de toekomst schoner worden, maar het is niet aangetoond dat daarmee de luchtkwaliteit in z'n totaliteit verbetert (want tja, de subsidies op schonere auto's vervallen en er komen steeds meer auto's...). Ook zegt de Raad dat luchtkwaliteit gemeten moet worden en niet uitsluitend moet worden berekend, zoals nu gedaan is. Blijkbaar houdt ook de

Raad van State niet van luchtfietsrij. Tot slot gaat het arrest van Raad van State in op **geluidsoverlast**. Ook op dat vlak worden de te nemen maatregelen in een aantal gevallen als onvoldoende gekenmerkt. Kortom, een flinke terechtwijzing voor het ministerie van Verkeer en Waterstaat (en Rijkswaterstaat), die ook in de landelijke pers veel aandacht heeft gekregen.

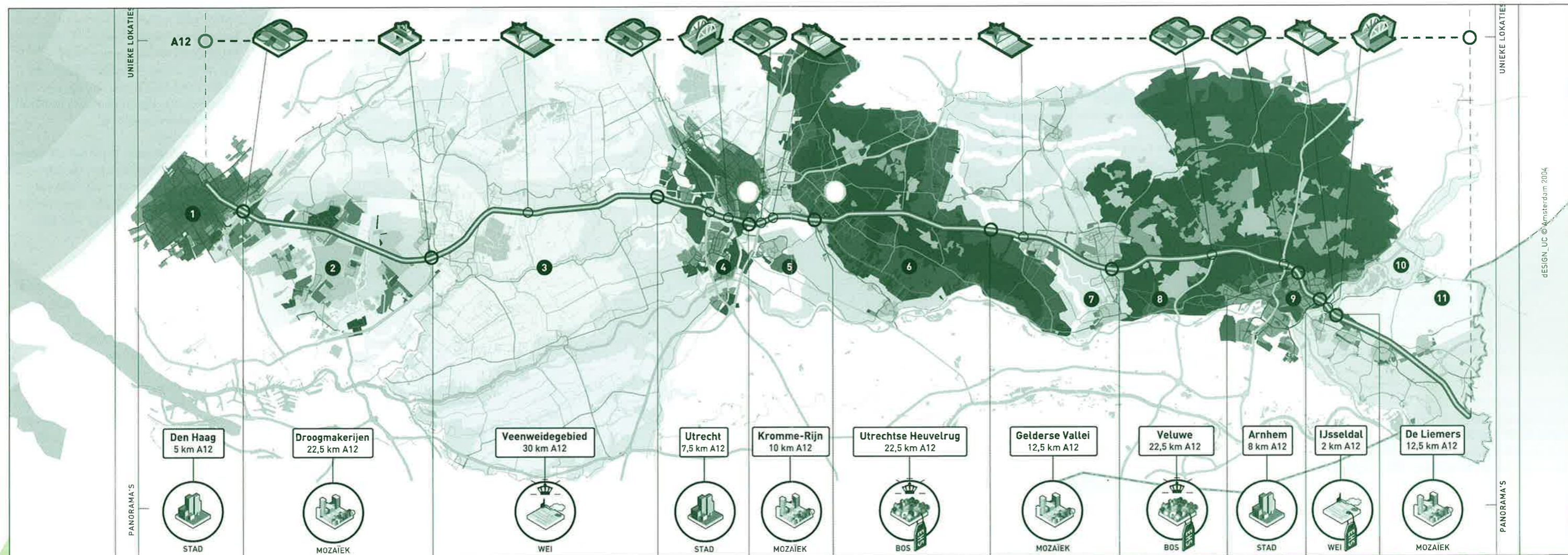
Wellicht jaar vertraging

De Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer wijdde op 13 oktober jl. een speciale vergadering aan deze situatie. Een delegatie uit het bestuur van onze vereniging heeft deze vergadering bijgewoond. De commissieleden wilden vooral van de minister weten hoe zij denkt nu verder te gaan met de aanpassingsprojecten voor diverse snelwegen. De minister had hier nog geen pasklaar antwoord op. Zij vond wel dat de Spoorwet nog steeds in principe een goede maatregel is, maar "op een enkel punt zal er wat moeten worden aangepast. Dit zal vertragingen geven. In

het geval van de A2 zal dit al gauw leiden tot een vertraging van een klein jaar."

Maatregelen in onze situatie

Veiligheid. Als de wegvakken een minimale Europese breedte moeten hebben, dan zou Rijkswaterstaat de rijstroken direct op deze breedte moeten aanleggen. Dit zou voor het gedeelte van de A12 in de gemeente Maarn nog niet kunnen worden gerealiseerd, maar dan moeten veel berekeningen opnieuw worden uitgevoerd, tekeningen opnieuw worden gemaakt. Kortom: veel extra werk. **Luchtkwaliteit en geluidsoverlast.** Door veel langzamer te gaan rijden op de aan te passen weggedeelten kan de luchtkwaliteit toe- en de geluidsoverlast afnemen. Met een maximumsnelheid van 80 km/u is veel winst te behalen. Vooral nog denkt de minister echter niet aan het grootschalig verlagen van de maximumsnelheid tot bijvoorbeeld 80 km/u. Wat zeker erg zou helpen voor de doorstroming van het verkeer en dus voor de luchtkwaliteit, is het doortrekken van de



wegverbreding tot de afrit Veenendaal. Het integraal opnemen van dit weggedeelte in de plannen is dan een vereiste.

Overigens zijn wij van mening

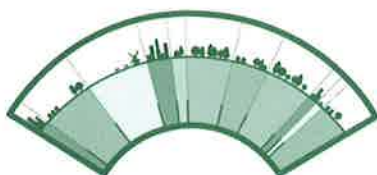
Wat tot slot ook nooit mag worden vergeten, is het aanpassen van de spoorwegovergang in Maarsbergen. Hoe minder daar wordt gewacht, hoe veiliger het rond de op- en afritten van de A12 wordt, hoe minder de luchtverontreiniging en de geluidsoverlast zal zijn. Kortom, een ongelijkvloerse kruising is hard nodig.

Al met al is het duidelijk dat wat wij in ons bezwaarschrift naar voren hebben gebracht, in grote mate overeenkomt met de recente uitspraken van de Raad van State. Om die hoofdpunten te herhalen:

- Wij hebben voorgesteld om de verbreding van de snelweg in één keer tot Veenendaal aan te leggen, om de doorstroming te bevorderen.
- Als daar geen geld voor is, dan is het beter om de verbreding slechts uit te voeren tot aan Maarn, zeker in verband met de luchtkwaliteit in onze dorpen.
- Tot slot is het in alle gevallen vanzelfsprekend en noodzakelijk om de spoorwegovergang Maarsbergen ongelijkvloers te maken.

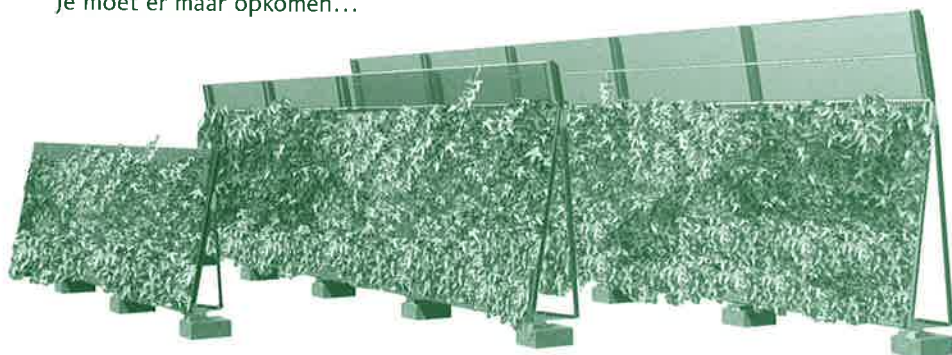
Tot de minister zeggen wij: u kunt nu nog heel goed de huidige plannen wijzigen. Anders zien wij elkaar bij de Raad van State. Want dáár verwachten wij veel weerklank voor onze argumenten.

A12 wordt Regenboogroute



Rijkswaterstaat wil het Nederlandse wegennet opstoten "in de vaart van Europa". In Frankrijk loopt de Route du Soleil van Parijs naar Avignon (en zuidelijker) en de Aquitaine van Parijs naar Bordeaux. Zo iets stond Rijkswaterstaat ook voor ogen, toen ze dit voorjaar een prijsvraag uitschreef om de A12 van Den Haag naar de Duitse grens een eigen naam te geven. De hele snelweg zal na verloop van tijd een op elkaar afgestemde architectonische aankleding krijgen. Denk daarbij aan de vormgeving van viaducten en geluidsschermen.

Voor elk type landschap rond de A12 komt dan een bijpassende reeks ontwerpen voor de aankleding. In de stedelijke omgeving bijvoorbeeld vooral glas in de geluidswering en in het bos begroeide schermen. Maar, daarnaast moest er een nieuwe naam komen. Kennelijk is het niet alom bekend dat de A12, zeker het deel van Utrecht naar Arnhem, in de volksmond al heel lang het Hazenpad heet. Of deze oude naam heeft meegedaan in de prijsvraag is ons niet bekend. Wel weten we dat de nieuwe naam voor de A12 de **Regenboogroute** is. De gedachte daarachter zou zijn, dat je van Den Haag naar Arnhem (en verder naar het oosten) door een reeks verschillende landschappen rijdt, die een regenbooggevoel oproepen. Je moet er maar opkomen...



Actie of reactie?

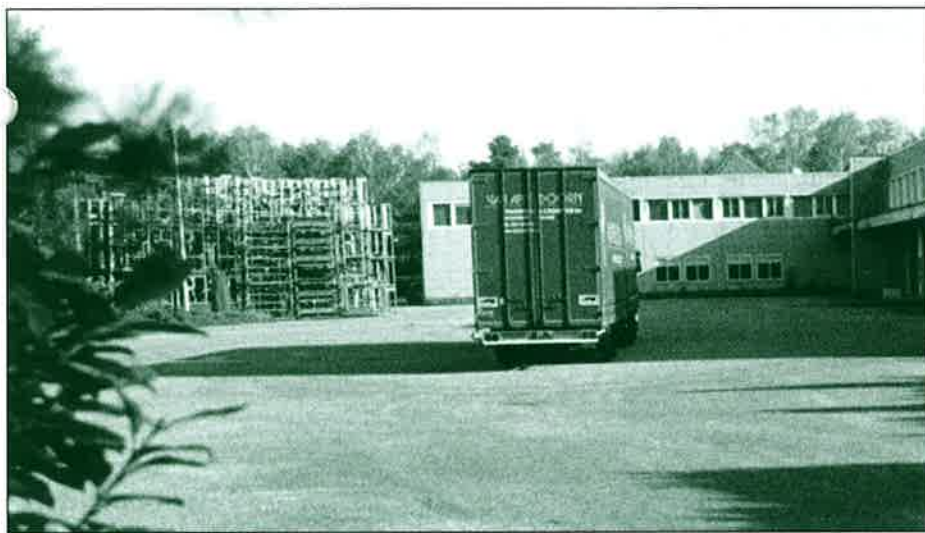
De Commissie Duivesteyn deed onderzoek naar de financiering van grote infrastructurele projecten. Een stoet van topambtenaren, adviseurs en deskundigen trok voorbij. Ook de vier verantwoordelijke dames ex-minister kregen van de commissie volop gelegenheid hun verbale kunsten te vertonen. Zij verklaarden hun werk naar behoren te hebben gedaan. Mogelijke fouten bij de besluitvorming rondom Betuweroute en Hogesnelheidslijn waren gemaakt door anderen... Niemand stond onder ede en dat maakte de verhoren een stuk eenvoudiger en ongeloofwaardiger. Inmiddels laten vermoedens van bouwfraude bij deze infrastructuur de burger in verbijstering achter. Manipuleren met cijfers die niet deugen, informatie die wordt achtergehouden, een slechte verhouding met de pers, meer zorg voor het eigen imago dan feitelijke voorlichting: zo gaat dat blijkbaar bij de overheid. De burger raakt ongeïnteresseerd en wordt cynisch. Een bedreiging van onze democratie. Sinds de overheid 'bedrijfsmatig' is gaan werken, neemt de overheidsvoorlichting een centrale plaats in bij de beleidsvorming, gericht op het zo ongehinderd mogelijk realiseren van de eigen plannen. In Nederland zijn 15.000 voorlichters en communicatiemensen actief naast 13.000 journalisten.

Hoe ook op lagere niveaus wordt gemanipuleerd met informatie, kunt u lezen in het 'Woord vooraf' van de bundel "Inspraakreacties op het ontwerp wegbesluit en MER Plusstroken en extra rijstroken A12 Utrecht-Maarsbergen en bijbehorende aanvragen voor uitvoeringsbesluiten" (ja, het gaat over ons!), uitgegeven door het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, juni 2004. Er werden **518 bezwaarschriften door de Maarn/Maarsbergse bevolking ingestuurd**. In de bundel van V&W worden in het 'Woord vooraf' echter genoemd: **"93 inhoudelijk verschillende reacties..."**. Dit roept het beeld op dat er niet meer dan honderd reacties zijn ontvangen. Maar nu komt het (citaat): "Daarvan zijn 5 reacties als 'actie' aangemerkt, omdat in deze gevallen meer mensen – al dan niet met behulp van voorbedrukte formulieren – geheel gelijke reacties hebben ingestuurd." Je moet maar durven, alleen de 93 inhoudelijk verschillende reacties tellen; niet het totaal aantal mensen (ruim 500 uit Maarn) dat er achter staat! Hebt u een voorbedrukt bezwaarschrift ingediend, dan bent u voortaan dus als 'actievoerder' gekwalificeerd. Voorwaar een andere status dan de brave burger die beschaafd zijn stem verheft tegen een slecht plan van de overheid. Zo wordt door het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat bij mevrouw de Minister het beeld opgeroepen dat het met die bezwaren uit de gemeente Maarn wel meevalt. Onze voorzitter Jan van Dijk schreef er een pittige brief over naar het Inspraakpunt. Hij kreeg geen antwoord.

Woningen op het Wijers-terrein

De gemeente heeft plannen om op het Wijers-terrein in Maarsbergen woningbouw mogelijk te maken. Op zichzelf kan dat best een goed plan zijn. Maar een dergelijk plan (dat wel 100 woningen kan bevatten met minstens even zoveel auto's en meer fietsen) heeft natuurlijk verkeerskundige gevolgen. Het ligt voor de hand dat die nieuwe bewoners (gemiddeld zo'n 350) ook Maarsbergen in

en uit willen. En uiteraard moet dat op een veilige manier. Zij rijden over de Haarweg en zij passeren de kruising met de Woudenbergseweg. Dit is een extra aanleiding om (vòòr het realiseren van dit woningbouwplan) de verkeerssituatie in Maarsbergen aan te pakken: zowel de kruising Haarweg / Woudenbergseweg als de spoorwegovergang (met file-uitstraling op de kruising).



Het voormalige Wijers-terrein met de bedrijfsgebouwen wordt nu gebruikt voor opslag, ondermeer van auto-onderdelen.

Het is – ook met het oog op deze woningbouwplannen – een goede oplossing als de aansluiting Maarsbergen op de A12 naar het oosten wordt verplaatst en er vanaf dat punt een weg rond het dorp Maarsbergen komt richting Woudenberg. Daarom brengt de VBMM dit plan Maarsbergen Oost opnieuw onder de aandacht van de huidige bewoners, de gemeente, provincie en Rijkswaterstaat. Naar onze mening is er alleen op deze manier een veilige verkeerssituatie voor alle inwoners van Maarsbergen te realiseren.

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 Drøge (adviseur), tel. 43 18 72

INTERNET:

www.vbmm.nl

FOTO'S:

Binnen de bebouwde kom:
Bert Boer, Maarn
Buiten de bebouwde kom/tekeningen:
Rijkswaterstaat en dESIGN-UC

GRAFISCHE PRODUCTIE:

Pre Press Buro Booij, Maarsbergen

Aanmelding als lid van de Vereniging Bewonersbelangen Maarn-Maarsbergen

Ja,

ook ik wil dat mijn belangen worden behartigd 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 ouder dan 64 jaar).
- Ik word contribuant voor € 5,- per jaar (ik heb geen stemrecht).

VBMM
vereniging bewonersbelangen
maarn-maarsbergen

Naam:

Adres:

Postcode/Woonplaats:

E-mail adres:

Telefoonnummer: Bank/Gironummer:

Handtekening:

Gaarne opsturen in een gefrankeerde envelop naar het secretariaat van VBMM: Postbus 158, 3950 AD Maarn.
Inleveren kan ook: Sportlaan 4, 3951 CG Maarn of: Van Beuningenlaan 20, 3953 BR Maarsbergen.



Het Maarnse centrum in oktober 2002 (toen nog met Postkantoor) en de situatie in oktober 2004 (in de recente nieuwbouw op de begane grond vestigingen van RABO bank en ABN AMRO).

Centrumplan Maarn

Sinds begin 2003 zijn twee bestuursleden van VBMM betrokken bij de commissie die de gemeente heeft ingesteld rond het Centrumplan Maarn. Voor onze vereniging zijn (gelet op onze doelstellingen) met name de verkeerskundige aspecten van belang. De bouwkundige invulling van het centrum is naar ons oordeel bovenal de verantwoordelijkheid van het gemeentebestuur zelf (dat vooraf duidelijke randvoorwaarden moet stellen). Hiermee bedoelen we met name een visie over de hoogte van mogelijke nieuwe gebouwen en vooral ook het aantal bouwlagen. Het dorpse karakter mag niet worden aangetast.

In aansluiting op dergelijke randvoorwaarden kan een projectontwikkelaar aan de gang, de ondernemers kunnen worden gehoord, evenals de inwoners van onze gemeente via voorlichting en inspraak.

Over de verkeerskundige aspecten van het Maarnse centrum hebben wij al eerder onze mening bekend gemaakt.

Puntsgewijs:

- De Tuindorppweg moet geen voetgangersgebied worden; doorstroming van het verkeer blijft noodzakelijk.
- Sluipverkeer moet worden tegengegaan. Dat heeft alles te maken met een goede doorstroming van het verkeer op de A12 en daarop afgestemde provinciale wegen.

- De Raadhuistunnel moet goed bereikbaar zijn, ook voor bewoners uit de Driesprong en Maarsbergen.
- De nieuwe oostelijke fiets- en voetgangerstunnel onder de A12 moet goed worden ingepast in het plaatselijke verkeer. Kinderen moeten veilig naar school kunnen.
- Een snelheid van 30 km per uur in het centrum moet worden afgedwongen door aanpassing van het wegprofiel.

Deelname aan de Centrumplan-commissie heeft naar onze mening tot op heden niet veel opgeleverd. De gemeente talmt met het maken van een beleidskader. De plannen voor verkeerskundige maatregelen zijn weinig concreet.

De VBMM blijft de ontwikkelingen volgen. Zodra daar aanleiding voor is, zullen we daarover met onze leden overleggen.

Bestuur Bewonersbelangen vernieuwd

In de Twee Marken vond op 6 oktober jl. een Algemene Ledenvergadering plaats van onze Vereniging Bewonersbelangen Maarn-Maarsbergen. De bijeenkomst was voornamelijk bedoeld om (overeenkomstig de regels uit de statuten) drie nieuwe bestuursleden te benoemen. Dat was nodig omdat we – na hun brede en langdurige inzet, waarvoor veel dank - afscheid moesten nemen van Cootje van den Engel, Bartho Dröge en Jan van Noort. Op voordracht van het bestuur zijn Aafke Zwart, Fred Fiechter en Jan Maarten Schraagen benoemd. Zo zijn we weer op volle sterkte.

Van links naar rechts:

- Geert Kappe, Aardbolhof 14, 3951 EB Maarn, (t) 44 31 07.
- Aafke Zwart, Van Beuningelaan 20, 3953 BR Maarsbergen (penningmeester).
- Jan van Dijk, Sportlaan 4, 3951 CG Maarn, (t) 44 29 10 (voorzitter).
- Ria Stolp-Serno, Tromplaan 5, 3951 CL Maarn, (t) 44 15 30 (secretaris).
- Jan Waldmann, Raadhuislaan 17, 3951 CH Maarn, (t) 44 20 74.
- Fred Fiechter, Maarnse Grindweg 20-B, 3951 LK Maarn, (t) 44 27 16 (publiciteit).
- Jan Maarten Schraagen, Haarweg 36, 3953 BH Maarsbergen, (t) 43 11 39 (niet op de foto).

