

Ontwerpfase A12 in volle gang

Op woensdag 10 juli jl. organiseerde het projectteam van Rijkswaterstaat een informatie-avond in Dorpshuis De Twee Marken in Maarn. Op de maandag in diezelfde week werd ook zo'n avond gehouden in Driebergen. Daar ging de informatie over het deel Bunnik - Driebergen van de A12 en in Maarn was het deel Driebergen - Maarsbergen aan de beurt. Grote trajecttekeningen waren opgehangen met daarop de huidige stand van het ontwerp. In het kader van dit artikel willen we u, onze leden, graag doorgeven wat we hebben gezien.



Veel uit te leggen over de nieuwe situatie.

Allereerst kan worden vastgesteld dat het gehele traject van de A12 door onze gemeente wordt uitgebreid tot 2 maal 3 rijstroken in de bestaande corridor, die midden door onze dorpen loopt. De weg wordt daarbij dus breder in die smalle ruimte. De extra rijstroken ten opzichte van de huidige situatie worden aan de kant van de middenberm toegevoegd. Per rijrichting ontstaat dan het volgende beeld, gezien vanuit de berm naar de vangrails in het midden: eerst de vluchstrook, dan twee normale brede rijstroken en dan een iets smallere rijstrook, alleen bestemd voor personenauto's en dan nog alleen tijdens de spits. Met

deze zogenoemde plusstroken erbij krijgt de weg in de spitsuren een iets andere indeling dan de snelwegen in Nederland waar een spitsstrook wordt gebruikt, want normaal is zo'n spitsstrook in rustiger uren gewoon de vluchstrook. De snelweg wordt dus breder, voor het gemak kunnen we stellen zo'n 10 meter. In de corridor die door onze gemeente loopt moet die ruimte dus worden gevonden.

Daarvoor heeft Rijkswaterstaat de volgende oplossing bedacht. Tussen snelweg en spoorlijn zit nog een strook grond, die de vereiste ruimte biedt. Door het bij de weg trekken van die strook,

Wat is de volgende stap?

De ontwerpen zullen worden afgerond en daarna aan de Minister van Verkeer en Waterstaat voorgelegd. Volgens plan zal in januari 2003 de inspraakprocedure worden gehouden over de onderhavige ontwerpen. Er komt dus nog een gelegenheid om hierover officieel uw zegje te doen.

Als we spreken over uitvoering van de werkzaamheden, dan zegt de planning dat er in 2006 zal worden begonnen, mits de benodigde gelden dan ter beschikking staan. Ook hiervan houden we u op de hoogte.

kan de snelweg dus worden verbreed. De as van de snelweg verschuift dan een klein beetje naar het noorden. Op een enkele plek wordt het dan wel erg krap, maar volgens de ontwerpers moet het allemaal kunnen. Met name ter plaatse van het station in Maarn, daar waar je de trap afgaat naar beneden als je uit Utrecht komt, zal heel weinig ruimte overblijven voor diezelfde trap. Volgens de ontwerptekeningen zal de bestaande trap onder de snelweg verdwijnen en tussen een op te richten damwand in de spoordijk en de nieuwe snelweg blijft dan nog net 1 meter over voor die nieuwe trap naar beneden. Wij vinden het wel een beetje smal en we zullen de ontwerpers hierbij dan ook op de voet volgen. Dat is dan nog maar één voorbeeld. Ter plaatse van de bocht in de snelweg bij de Plattenberg, ongeveer ter hoogte van de Vossenlaan, zal de verbreding niet aan de noordkant worden aangelegd, maar aan de zuidkant, om de bestaande bocht wat af te flauwen. Dat zal betekenen dat de weg daar ongeveer 15 meter naar het zuiden zal opschuiven, ten koste dus van het stukje bos ter plaatse. Ook bij de aansluiting op de snelweg aan de Amersfoortseweg zal e.e.a. veranderen. De ruimte tussen spoor en snelweg wordt kleiner, het viaduct wordt breder en de op- en afrit zullen iets worden verplaatst.



Boven: Decibellen uit de computer.
Rechts: "Hoe moet dit nou worden?"

Om de geluidsoverlast te bestrijden moeten er volgens de bestaande wetgeving een aantal maatregelen worden getroffen. Rijkswaterstaat gaat hierbij uit van een geluidsmuur van 8 meter hoog aan de zuidzijde van de weg. De bestaande schutting van 4 meter hoog achterin de tuinen van de Kapelweg wordt dus veel hoger. Aan de noordkant van de snelweg, dus tussen de snelweg en het talud van de spoorlijn komt ook een geluidsmuur. Deze zal een hoogte van 5 meter gaan krijgen, en wel over de hele lengte van het dorp Maarn, dus van het viaduct Amersfoortseweg tot aan de Wiltonbar. Vanaf de Tuindorppweg zal deze muur waarschijnlijk niet erg zichtbaar zijn, want het spoor ligt hier verhoogd op de spoordijk. Dan natuurlijk de situatie in Maarsber-



gen. Omdat dit een heel moeilijk punt is in de totale ontwerpfase, hebben we een foto gemaakt van de huidige stand van het ontwerp. Deze plek is al vaker onder-

Hout- en andere wallen

Wat een paar jaar geleden nog ondenkbaar leek, gaat nu gebeuren: de autoweg door Maarn wordt 6-baans. Na de keuze voor de benuttingsvariant was het gevecht tussen de lokale krijgsheren van Waterstaat en Infra-beheer om de loopgraaf tussen A12 en spoorbaan snel beslist. De verbrede A12 gaat tegen de spoorbaan aanschurken en daarmee wordt de bundel infrastructuur door ons dorp zozegegd in beton gegoten.

Op de informatie-avond in juli in De Twee Marken doen voorlichters en projectmanagers hun vriendelijke best uit te leggen hoe fraai het allemaal wordt. Met grote vanzelfsprekendheid wordt op tekeningen, zó van de technische tekeningtafel nog onderweg naar professioneel voorlichtingsmateriaal, de toekomstige situatie aangeduid en o ja, er zijn nog een paar onzekerheden. Aan ons voorstellingsvermogen worden hoge eisen gesteld als de computer desgevraagd de aanstormende decibellen laat horen, passend bij ieders postgecodeerd huisje, boompje, beestje. De bezoekers laten het over zich heen komen, murw geworden door jarenlange voorlichting met tegengestelde heilsboodschappen. Spoorlijn en autoweg, gebundeld door ons dorp, veroorzaken enorme geluidsproblemen. In de plannen zijn geluidsschermen opgenomen van verschillende hoogte, variërend van 8 meter en 5 meter tot de bestaande 1 meter op de spoorbaan. In publieksreacties op de Trajectnota werden bezwaren ingebracht tegen grootschalige plaatsing van geluidsschermen omdat die het uitzicht belemmeren. Een visie met gevaarlijke kanten. De wegbeheerders spelen hier gretig op in met 'stillere treinen' en 'geluidsarme rails' in 2007. En de lawaaimakende goederentreinen gaan in dat jaar naar de nieuwe Betuwelijn. Een zeer rooskleurige voorstelling van zaken. De Betuwelijn is in 2007 niet klaar. Stille treinen bestaan inderdaad - de ICE is daar een voorbeeld van - maar het is hoogst twijfelachtig of de bestaande treinen, die nog jaren mee moeten, technisch en financieel stiller gemaakt kunnen worden. Proeven met geluidsarme rails staan nog in de kinderschoenen en noodzaken in ieder geval tot een geheel nieuwe aanleg en constructie van het spoor (kassa!). Daarom blijven geluidsschermen nog jarenlang een reële optie. Vele voorbeelden, ook in het buitenland, van uitstekende oplossingen, technisch en esthetisch, zouden ook onze gemeente tot voorbeeld moeten dienen. De kosten voor zo'n belangrijke voorziening mogen nooit een sluitpost zijn. De gemeente wil bewoners buiten de bebouwde kom subsidiëren bij herstel, aanleg en onderhoud van houtwallen en kikkerpoelen. Men kan zich afvragen hoe de beleidsvoornemens ten aanzien van houtwallen buiten en geluidswallen binnen de bebouwde kom zich verhouden tussen de oren van mensen. Het zou van karakter getuigen als ons gemeentebestuur door een actieve opstelling ook hier een voorbeeldfunctie vervult!

Ad Viseur

Is dit een goed plan?

Wat is het oordeel van het bestuur van de Vereniging Bewonersbelangen? Het verbreden van de snelweg A12 van Utrecht naar Arnhem is ongetwijfeld noodzakelijk. Moet zo'n verbreding midden in het dorp Maarn plaatsvinden? Nee, wij vinden niet dat zo'n snelweg in deze tijd midden in zo'n dorp thuishoort. Ons standpunt in deze is niet nieuw. Eigenlijk zou deze hele snelweg zuidelijk om het dorp moeten worden geleid, volgens de plannen die daarvoor in samenwerking met iedereen door de gemeente zijn gemaakt.

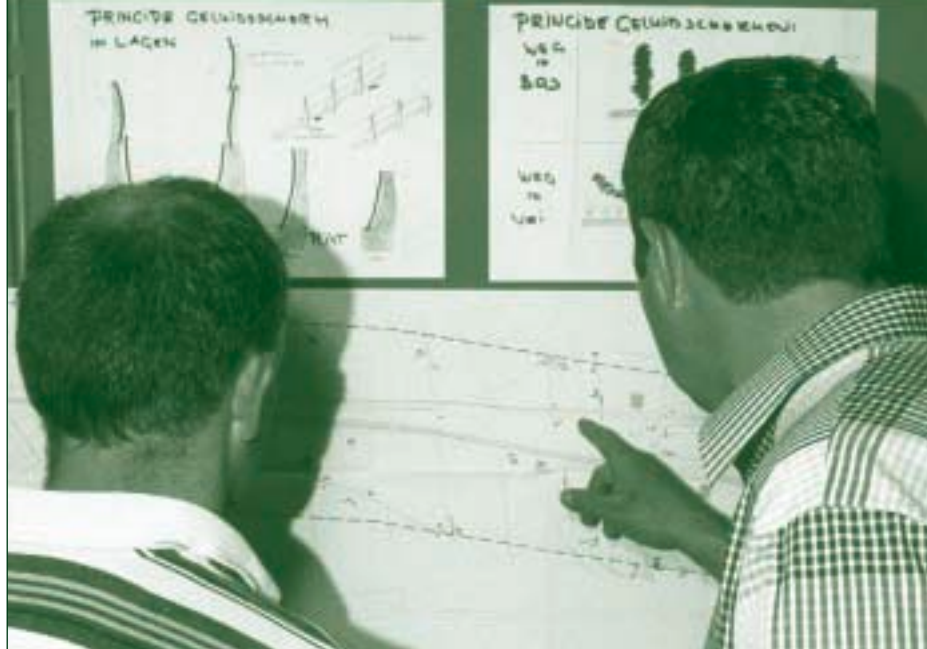
Het huidige uitbreidingsontwerp legt het tracé van de snelweg weer voor tientallen jaren vast. Daarbij is het een vaststaand feit, dat er na deze uitbreiding midden in het dorp geen enkele uitbreiding van de infrastructuurbundel meer zal kunnen plaatsvinden zonder grote delen van het dorp af te breken. Noch voor uitbreiding van de spoorlijn, noch voor verandering van de snelweg is ruimte, als deze uitbreiding in de komende jaren zijn beslag zal hebben gekregen. Dit lijkt ons geen goede zaak, maar het is wel de keuze die de politiek in 2001 heeft gemaakt.

Situatie in Maarsbergen

Deze moeilijke kruising blijft een heikel punt. De drukte in Maarsbergen zelf zal zeker niet afnemen. Zoals we in onze Nieuwsbrief van april 2002 hebben toegezegd, lijkt het ons veel beter om nu te kiezen voor een 'rondweg' om Maarsbergen heen. De situatie wordt daarmee aanzienlijk eenvoudiger, en voorkomt de zeer complexe aanleg. Wij blijven, samen met anderen (zoals de Vereniging Maarn Maarsbergen Natuurlijk), hameren op dit punt, teneinde hier een goede oplossing te krijgen.

werp geweest van een nieuwe plan-schets, het staat voor ons nog helemaal niet vast dat het in Maarn getoonde ontwerp ook inderdaad zal worden aangelegd.

De snelweg zal hier iets naar het zuiden moeten worden opgeschoven, om voldoende ruimte te krijgen om de Woudenbergseweg onder het spoor door te kunnen laten gaan. De spoorlijn zal hier verhoogd worden aangelegd, om voldoende ruimte te maken voor die onderdoorgang. Dan nog is de afstand tussen de kruising van de Woudenbergseweg met de Tuindorpsweg vrij kort voor de aan te leggen helling ter plaatse. Zoals u op de foto op de achterpagina



"Hier moet het zijn."

kunt zien, heeft men een waar ontwerp-kunststuk geleverd om alle wegen aan te sluiten. Het is hier dan ook niet eenvoudig met een dubbele op- en afrit, de Woudenbergseweg, de weg naar Overberg, de Hof ter Heideweg, de Engweg en de aansluiting van het motel. Dit nieuwe verkeersknooppunt zal volgens zeggen twintig jaar mee moeten gaan. Deze doelstelling lijkt ons vrijwel onhaalbaar.

Misschien hebben we hier niet alle ontwerpdetails behandeld. Sommige dingen zijn ook nog niet helemaal duidelijk. Wel duidelijk is dat wij in deze fase zullen proberen steeds goed op de hoogte te blijven en u, onze leden, daarvan regelmatig verslag te doen.

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

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 of contribuant van de Vereniging Bewonersbelangen Maarn Maarsbergen. Dat is een goede zaak, want met meer leden kun je meer invloed uitoefenen. Misschien is nog niet iedereen op de hoogte van het bestaan van de vereniging. Misschien wilt u nieuwe bewoners in uw straat, burens of kennissen, attent maken op het bestaan van 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.

Ja,

ook ik wil mijn belangen behartigd zien 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 65 jaar of ouder.
- Ik word contribuant voor € 5,- per jaar.

VBMM
vereniging bewonersbelangen
maarn-maarsbergen

Naam:

Adres:

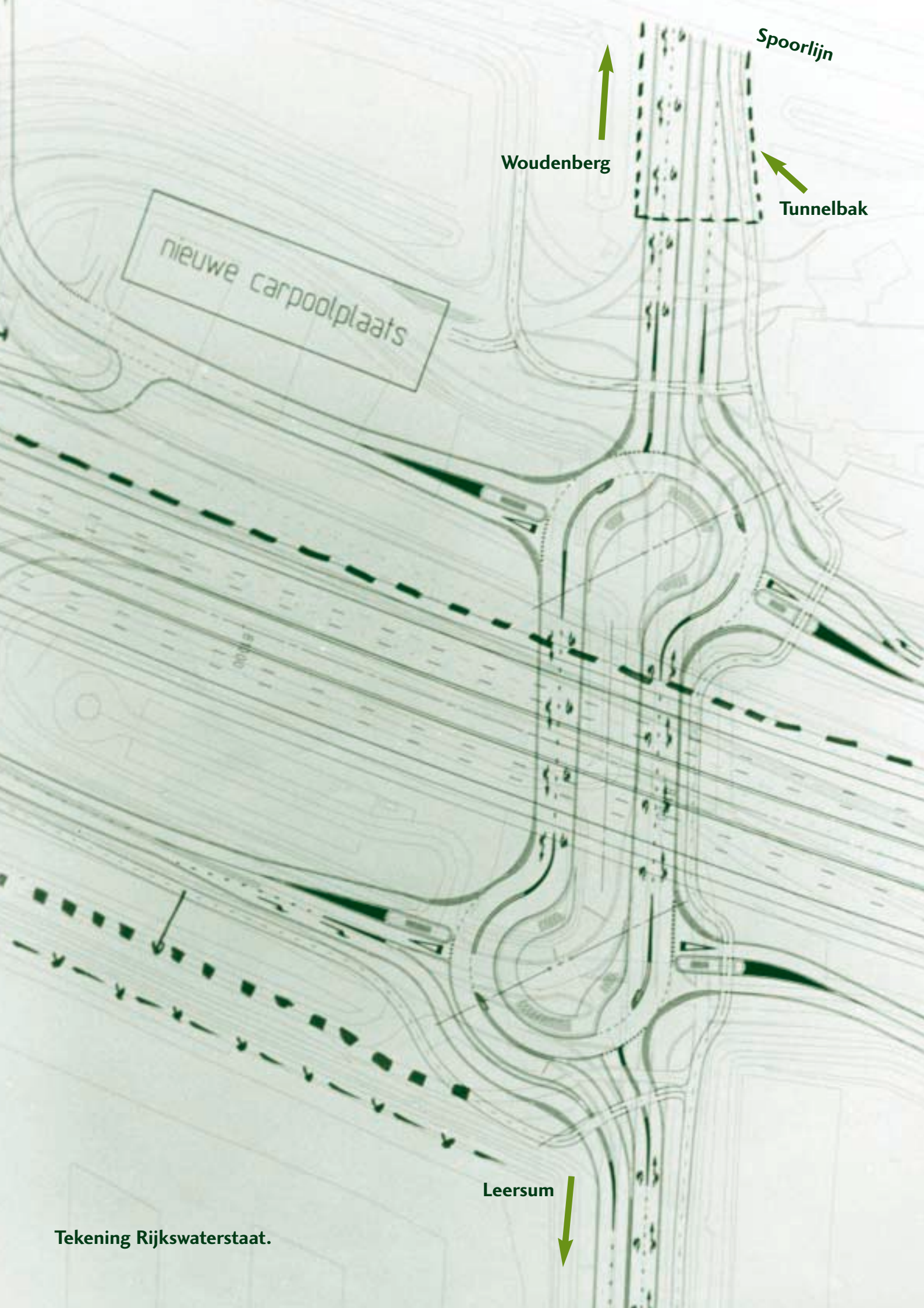
Postcode/Woonplaats:

Telefoonnummer:

Bank/Gironummer:

Handtekening:

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



Woudenberg

Spoorlijn

Tunnelbak

nieuwe carpoolplaats

Leersum

Tekening Rijkswaterstaat.