

Benuttingsvariant. Wat nu?

Het kabinet nam in juni een principebesluit over het spoor Utrecht-Arnhem-Duitse grens. Alle treinen, ook de hogesnelheidstrein, zullen rijden op bestaand spoor met hier en daar een aanpassing: de benuttingsvariant. De media besteedden er uitgebreid aandacht aan. Wat zijn de feiten en hoe gaat onze vereniging hier mee om?

staan. Binnen twee maanden nam ons kabinet een besluit om verder weinig te doen. Tien jaar discussie, informeren, inspreken en deelnemen aan klankbord-groepen werd hiermee buitenspel gezet. Voor onze vereniging is dit een grote teleurstelling. Niet alleen zijn wij in Maarn verontwaardigd over dit merkwaardige overheidsbeleid, ook in tal van andere plaatsen langs de spoorlijn is grote woede ontstaan over het plotseling afbreken van een als goed gewaardeerd proces.

In het plan Rail 21 gaven NS al in 1988 aan dat uitbreiding van spoorcapaciteit tussen Utrecht en Arnhem op korte termijn noodzakelijk was. Onlangs nog bleek dat die inzichten niet zijn veranderd. Recent pleitte NS in het bedrijfsblad *De Koppeling* voor het fasegewijs invoeren van viersporigheid tussen Utrecht en De Haar. De komst van Randstadspoor betekent zes treinen per uur tussen Utrecht en Driebergen-Zeist. De baanvakbezetting ligt nu al 20 procent boven de Europese norm. Een feit is dat een Eurocity tussen Utrecht en Arnhem er in 2000 vijf minuten langer over doet dan in 1995. Hoezo vooruitgang? Regelmatige treinreizigers ervaren dat de inzet van dubbeldekstreinen het capaciteitsprobleem en de kwetsbaarheid van het systeem niet oplossen. Integendeel, de voorspelling van NS dat er meer staanplaatsen in de spits zullen komen, voorspelt weinig goeds.

De benuttingsvariant suggereert weinig wijzigingen. Maar in de concept-Trajectnota/MER staan wel degelijk grote veranderingen voor Maarn en Maarsbergen genoteerd. Het station Maarn zal hierbij vanuit het midden van het dorp ongeveer 300 meter opschuiven naar het westen. Daarbij wil men sneltreinen de mogelijkheid geven om de stoptrein, die bij het station stilstaat, voorbij te rijden. Daartoe is een verbreding van het spoor nodig naar vier sporen over een lengte van minimaal 2,5 kilometer. Hiervoor is, zoals we weten, in het dorp weinig of geen ruimte. Dat betekent dan ook dat de snelweg iets naar het zuiden zal moeten opschuiven. En dan spreken we nog

Geluidsscherm Tuindorppweg Maarn

Studies en plannen van Rijkswaterstaat en NS leidden ruim 10 jaar geleden tot het besluit zowel spoor als autoweg vanaf Utrecht naar het oosten in fasen te verbreden. De provincies Utrecht en Gelderland werden ingeschakeld, de betrokken gemeenten werkten mee en maakten goed doortimmerde plannen om de ideeën van de rijksoverheid te steunen. Ook plaatselijke groeperingen werkten van harte mee. Deze werkwijze werd gekozen om een nieuw inspraak-

debaat zoals bij de Betuwelijn te voorkomen. Het wachten was inmiddels op de Trajectnota/MER-studie die in september 2000 gereed zou zijn, gevolgd door informatie- en hoorzittingen in het najaar.

Midden in dit proces, kwamen er in mei 2000 zogeheten 'nieuwe inzichten'. Eén trein per uur naar Duitsland is nu voldoende voor de internationale capaciteitsvraag. Daarmee kwam kennelijk het totale project op losse schroeven te

niet eens over eventuele uitbreiding van de snelweg. In ons dorp moeten we daarbij rekening houden met geluidsschermen van zes meter en hoger! Dat in Maarsbergen de overweg verdwijnt is een goede zaak. Wel is de vraag hoe dat verantwoord kan gebeuren. De op- en afritten van de snelweg, de toegang naar het motel en naar de Engweg en aan de andere kant de kruising met de Haarweg zullen veel creativiteit vragen.

Kortom, wij als verenigingsbestuur denken dat er ook in de plannen voor een benuttingsvariant heel veel in onze dorpen staat te gebeuren. Wij willen de vooruitgang niet tegenhouden, maar wij vinden wel dat de kansen die er zijn, benut moeten worden. Eén van de uitgangspunten van onze vereniging is altijd geweest dat de barrière van spoorlijn en snelweg uit het dorp moet verdwijnen. De plannen die er lagen kwamen aan deze eis tegemoet. Nu we, ook met de benuttingsvariant, heel veel geld gaan uitgeven aan infrastructuur in onze omgeving, kunnen we toch niet anders dan bepleiten dat dit geld ook verstandig wordt uitgegeven. Nu is er de kans om de infrastructuurbundel om Maarn en Maarsbergen heen te leggen, de plannen zijn gemaakt, lokaal en regionaal was en is er overeenstemming over bereikt. Dus nu moet die kans worden aangepakt.

Als onder de paraplu van de benuttingsvariant de uitbreiding van spoor- en autoweg op de huidige plaats zal worden gerealiseerd, dan kunnen we Onderlangs wel vergeten. Daarom: nu of nooit meer! Wij zijn bang dat de generatie na ons de volgende slagzin zal moeten hanteren: **Van benuttings-sprookje tot eeuwige barrière!** Wij zullen er alles aan doen om dat te voorkomen.

Jan van Dijk, voorzitter

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

PLANNING EN AGENDA

Ontleend aan Nieuwsbrief projectorganisatie HSL-Oost/A12

- Trajectnota/MER HSL-Oost > verschijnt oktober 2000
- Op diverse plaatsen informatie-avonden en hoorzittingen. In Maarn > informatie-avond 8 november 2000 > hoorzitting 22 november 2000

Op 22 november kan officieel worden gesproken.

- Minister neemt tracébesluit > voorjaar 2001
- Realisering plannen > vóór 2010
- Trajectnota MER/A12 > verschijnt oktober 2000

Informatie en officiële inspraak eveneens op resp. 8 en 22 november 2000.

- Tracébesluit minister Utrecht-Veenendaal > vóór 2002
- Realisering plannen > na 2010

Het niet gelijktijdig uitvoeren van beide projecten, met elk een bouwtijd van 5 tot 7 jaar, is voor onze vereniging een belangrijk punt van zorg. Het ná elkaar uitvoeren van beide projecten zou zo'n 15 jaar lang grote hinder betekenen in ons dorp. Dat is wat ons betreft onaanvaardbaar.

Hogesnelheidslogica

Zakelijke feiten, rationele argumenten en zorgvuldige afweging worden geacht de dienst bij belangrijke beleidsbeslissingen uit te maken. Geen emoties, dus niet zeuren over Onderlangs, de feiten zijn anders, alles kan over bestaand spoor. Laten we nog eens wat 'zakelijkheid' op een rijtje zetten.

In Nederland zijn momenteel drie grote railprojecten aan de orde. De Betuwelijn is in aanbouw. De Algemene Rekenkamer sprak onlangs een vernietigend oordeel uit over de cijfers, waarop de goedkeuring van het project werd gebaseerd. Prestige-overwegingen - pure emoties - zullen de bouw niet doen stoppen.

De hogesnelheidslijn zuid wordt aanbesteed. Het traject Rotterdam-Schiphol, een afstand van nauwelijks 50 kilometer, moet zo nodig voor 300 km/h worden aangelegd met als gevolg onder andere een monstrueus viaduct van drie kilometer lang en 10 meter hoog bij Hoogmade in het Groene Hart. Deze keuze was uitsluitend het resultaat van een politiek compromis. Emotie dus.

Het derde project, onze 'eigen' hogesnelheidslijn oost valt ten offer aan de 'nieuwe economie' op het spoor. Weinig logica valt te ontdekken in het feit dat alle argumenten van de tegenstanders van de HSL-oost, een paar jaar geleden, nu door de minister worden gebruikt ter verdediging van de benuttingsvariant. Zo wordt oude ratio door nieuwe ontbonden. Op die rationale onderbouw groeit inmiddels de emotionele bovenbouw. De protesten worden luider. Want het is niet meer van deze tijd dat het intensieve treinverkeer tussen Utrecht en Arnhem op één 'rijstroom' wordt afgewikkeld. Bij de minste of geringste (ver)storing staat het machtige raderwerk stil. Het gaat om de logische doortrekking van de viersporigheid Amsterdam-Utrecht. NS verwacht de komende jaren een forse groei en sprak onlangs haar bezorgdheid uit over het capaciteitsgebrek tussen Utrecht en Arnhem. NS gaat nu voor een gefaseerde spooruitbreiding op het traject Utrecht-Arnhem-Duitse grens, vooral voor binnenlands vervoer, te beginnen met in 2005 vier sporen tussen Utrecht en Driebergen en daarna capaciteitsuitbreidingen tussen Driebergen en De Haar. En dan is Maarn weer helemaal in beeld en zijn we terug bij af. Onze vereniging voorspelde al dat we met de benuttingsvariant binnen 10 jaar weer voor dezelfde problemen staan. Dat moet men zich in Maarn en Maarsbergen goed realiseren. Het beleid van deze minister van Verkeer en Waterstaat kenmerkt zich tot dusverre vooral door gebrek aan visie en durf en door politiek opportunisme. De schrik van het Betuwelijn-echec zit er blijkbaar goed in. Het kabinet lijkt geen meter rail meer vooruit te willen zien. Ondernemers zijn vaak succesvol gebleken door visie, intuïtie, niet door gegoochel met cijfers. Dat zou ook politieke bestuurders van de trein niet misstaan.

Ad Viseur