

**Statencommissie MME 13 februari 2017 - Ongelijkvloerse spoor kruising Maarsbergen**  
Inspraak Berend Musegaas (één van de initiatiefnemers Bos/Beek-variant)

Geachte Statenleden,

Toen ik mij bijna twee jaar geleden aanmeldde als lid van een klankbordgroep om mee te denken met de concrete invulling van het plan Hartvelt/Huyser, kon ik niet vermoeden welke enorme discussies, emoties en verdeeldheid in het dorp zouden gaan ontstaan.

Terwijl kort ervoor in de dorpskerk nog werd gemeld dat alle seinen op groen stonden voor het Dorpsplan en vrijwel iedereen stond te juichen, werden al meteen bij de start van de klankbordgroep problemen met de omleidingsroute gemeld en werd voorgesteld de ondertunneling volgens de Westvariant uit te voeren. Hiermee kwamen we echter van de regen in de drup.

Immers, de Westvariant betekent een veel langere en massievere constructie aan de westzijde van het dorp met als gevolg dat:

- de Engweg in een ruimtelijk isolement raakt,
- een deel van de Tuindorpsweg afgehakt moet worden,
- er een geluidswal nodig is die voor een ruimtelijke barrière zal zorgen,
- zowel lokaal als regionaal verkeer over dezelfde rotonde moet,
- er een onoverzichtelijk dorpskruispunt ontstaat,
- er door het bos een N-weg gaat lopen in plaats van een bosweg en
- de uitstoot van geluid en schadelijke stoffen toeneemt.

Het was dan ook niet voor niets dat in het voorjaar van 2016 de klankbordgroep adviseerde om de Bos/Beek-variant nader uit te werken omdat deze variant tegemoet kan komen aan de bezwaren die aan de andere varianten kleven. Toen wij daar serieus mee aan de gang gingen, rekenden wij er op dat vanuit de stuurgroep en projectgroep met ons meegedacht zou worden om problemen op te lossen.

Men bleek echter vastbesloten om geen koerswijziging meer te gaan maken en wij moesten ervaren dat vooral werd meegedacht in problemen in plaats van in mogelijkheden, dat richtlijnen tot wet/keurslijf werden verheven en dat alle beeldvorming ten nadele van de Bos/Beek-variant werd ingestoken.

Immers:

- Hoe kan het dat steeds maar wordt gezegd dat de Westvariant de beste ontwikkelingsmogelijkheden voor het dorpshart heeft, terwijl ieder kan zien dat in de Bos/Beek-variant de meeste provinciale gronden vrijkomen omdat de Bos/Beek-variant de enige variant is waarbij er geen weg loopt van het dorpskruispunt naar de rotonde.
- Hoe kan het dat steeds maar wordt gezegd dat 2 rijbanen naar het noorden noodzakelijk zijn voor de vlotte afstroom van de kluifrotonde terwijl al in 2013 was aangetoond dat 2 rijbanen daaraan geen bijdrage leveren.
- Hoe kan het dat er niet te praten viel over een kortere boogstraal dan 150 meter in de Bos/Beek-variant terwijl in de Westvariant wel een boogstraal van 125 meter wordt gecombineerd met een ongebruikelijk forse verkanting van 5%, kennelijk onder het motto "*Als het niet kan zoals het moet, dan moet het maar zoals het kan*".
- Hoe kan het dat gezegd wordt dat voor de aansluiting van de Bos/Beek-variant op de kluifrotonde de N226 drie maanden moet worden afgesloten vanwege een klein puntje benodigde verdieping op het bestaande tracé, terwijl wij van verschillende kanten uit de wegenbouwwereld de term '*nonsens*' hierover horen.
- Hoe kan het dat men niet met ons wilde praten over de door ons voorgestelde maatwerk

optimalisaties en de relatie tussen veiligheid, aantal rijbanen en lagere ontwerpsnelheid.  
- Hoe kan het dat niet is ingegaan op ons aanbod om mee te denken met het oplossen van mogelijke financiële knelpunten in het Bos/Beek-ontwerp.

Omdat de Bos/Beek-variant de beste oplossing is om de leefbaarheid voor het totale dorp structureel te verbeteren, zijn er vrijwel geen inwoners van Maarsbergen meer die de Westvariant verkiezen boven de Bos/Beek-variant.

Nu zijn we dan op een punt gekomen dat de kosten blijkbaar doorslaggevend worden. Hierbij heeft men een torenhoog kostenplaatje voor de Bos/Beek-variant neergelegd waarbij ook de kosten van verplaatsing van de benzinepompen is meegerekend en waarbij het risicopercentage flink is opgeschroefd. De verplaatsing van de benzinepompen is echter in alle varianten een dringende wens vanuit bewoners die wordt ondersteund door moties vanuit PS en gemeenteraad.

Dat men blijkbaar na een half jaar nog geen duidelijkheid kan geven over de medewerking van de pomphouders en dat men het vermeende hoge risico flink had kunnen beperken door op tijd (voor 1 januari 2017) het contract met Tinq op te zeggen, is blijkbaar reden geweest om in de kostenafweging appels met peren te vergelijken.

De Bos/Beek-variant is qua structuur een Dorpsplan met een verlegde en meer overkluisde N226 en een apart fietspad. Van het Dorpsplan kennen wij de begroting en de gehanteerde tarieven in detail. Als wij de kosten vanuit de Dorpsplan-begroting extrapoleren naar de Bos/Beek en daarbij rekening houden met optimalisaties en dat geen dure tijdelijke route nodig is, dan wordt deze variant misschien wel wat duurder dan het Dorpsplan, maar lang niet zoveel als wordt voorgespiegeld.

**Voor weinig meerkosten boeken we dan een winst van vele miljoenen euro's aan duurzame leefbaarheid in het dorp voor de komende 50 tot 100 jaar!**

Zie voor onze visie op de kostenparagraaf ook de brief die u afgelopen donderdag 9 februari van een aantal groeperingen in Maarsbergen ontving en waarin wij u vroegen om geen besluit te nemen totdat er inzake de Bos/Beek-variant een contra-expertise heeft plaatsgevonden.

Dank voor uw aandacht.