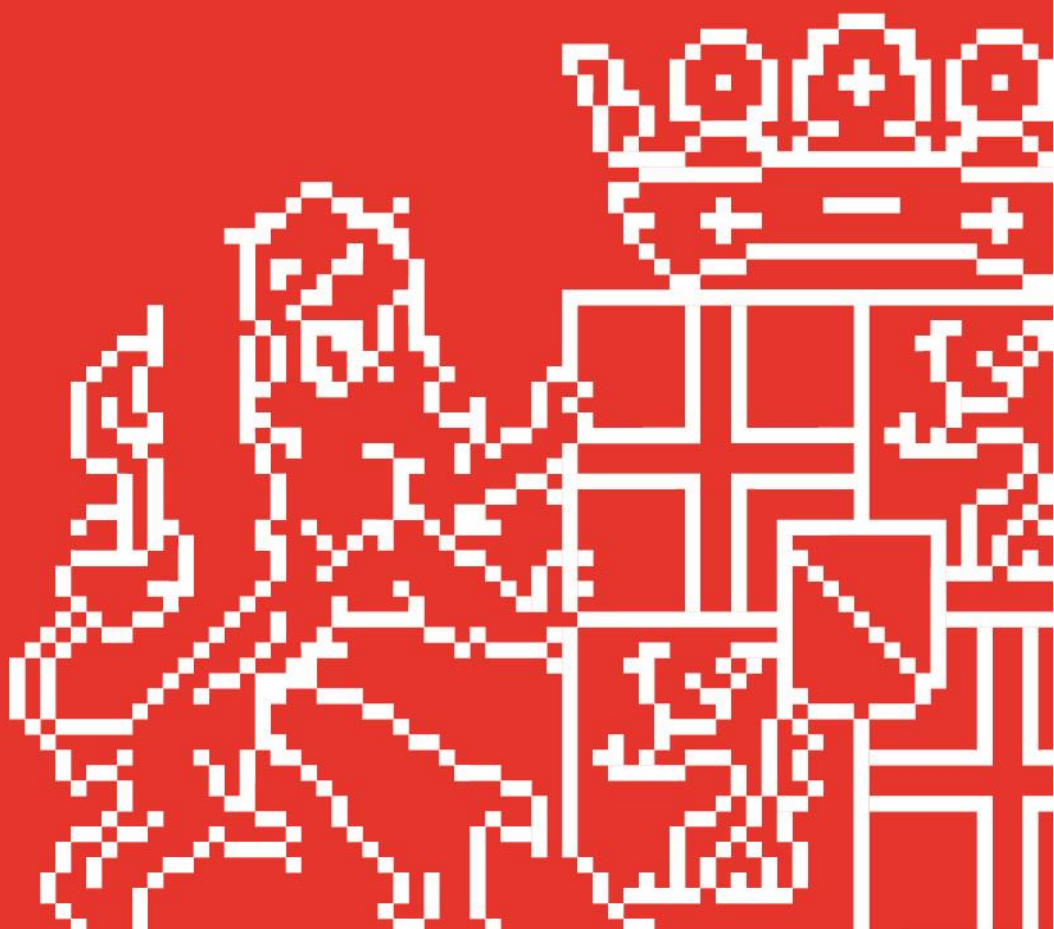




Inpassingsplan "Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen"

Publicatiedatum 18 juni 2020
Status Concept
Referentienummer 820B5A76



Reactienota

Voorontwerpinpassingsplan 'Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen'

Behorend bij het ontwerpinpassingsplan 'Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen' vastgesteld door het College van Gedeputeerde Staten van Provincie Utrecht d.d. 9 juni 2020.

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Inleiding.....	4
Hoofdstuk 2	Terinzagelegging voorontwerpinpassingsplan	5
Hoofdstuk 3	Ontvankelijke reacties.....	6
Hoofdstuk 4	Behandeling reacties en ambtelijke wijzigingen	7

Hoofdstuk 1 Inleiding

De onderhavige reactienota maakt onderdeel uit van het besluit van het college van Gedeputeerde Staten d.d. 9 juni 2020 tot de vaststelling van het ontwerpinpassingsplan 'Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen'.

De huidige spoorovergang is vaak gesloten en belemmert een snelle doorgang. De verkeersveiligheid, de doorstroming en de leefbaarheid in Maarsbergen zijn hierdoor in het geding. Door het aanleggen van twee ongelijkvloerse kruisingen wordt de doorstroming op de N226 van en naar de A12 verbeterd. Door de aanleg van de ongelijkvloerse kruisingen wordt het risico voor filevorming op de N226 verlaagd, maar ook de verkeersveiligheid verbeterd. Hierdoor kan niet alleen winst in de reistijd van het woon-werkverkeer naar de Regio Utrecht worden gerealiseerd, maar kan ook de leefbaarheid in Maarsbergen verbeterd worden. Het doel van het voorliggende inpassingsplan is het planologisch-juridisch kader te bieden om de voorgenomen ruimtelijke ingrepen die verband houden met realisatie van de gekozen 'west-variant met gesloten Tuindorppweg' te kunnen uitvoeren.

Hoofdstuk 2 Terinzagelegging voorontwerpinpassingsplan

Het voorontwerpinpassingsplan met de daarop betrekking hebbende stukken is conform artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening naar de overlegpartners gezonden en heeft met ingang van 20 december 2019 gedurende zes weken, tot en met 31 januari 2020, voor eenieder ter inzage gelegen.

Tijdens de termijn van terinzagelegging zijn door verschillende overlegpartners en inwoners, maatschappelijke organisatie en bedrijven reacties ingediend. Deze reacties worden in hoofdstuk 4 behandeld. In verband met de bescherming van privacy zijn de reacties geanonimiseerd. Per inspraakreactie is een nummer toegekend.

Hoofdstuk 3 Ingekomen reacties

Naar analogie van het bepaalde in artikel 6:9 van de Algemene wet bestuursrecht is een reactie tijdig ingediend als deze voor het einde van de termijn is ontvangen. Bij verzending per post bepaalt het tweede lid van dit artikel dat sprake is van tijdige indiening als de reactie voor het einde van de termijn per post is bezorgd (verzendtheorie), mits deze niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen. Alle ingediende reacties zijn tijdig ingediend en worden in het navolgende hoofdstuk behandeld. Vooropgesteld dient te worden dat wij de betreffende reacties of onderdelen daarvan die hierna niet letterlijk zijn weergegeven wel degelijk bij onze besluitvorming hebben betrokken.

Hoofdstuk 4 Behandeling reacties en ambtelijke wijzigingen

Wettelijk vooroverleg

Het plan is, in het kader van het wettelijk vooroverleg, voor advies toegezonden aan diverse overlegpartners. De volgende overlegpartners hebben gereageerd, zijn in het onderstaande overzicht opgenomen, en voorzien van een reactie.

- Gemeente Woudenberg (nr. 15)
- VRU (nr. 21)
- Waterschap Vallei en Veluwe (nr. 22)
- Gemeenteraad Utrechtse Heuvelrug (nr. 23)
- Tennet (nr. 24)
- Rijkswaterstaat (nr. 26)

Het nummer achter de instantie correspondeert met de inspraakreactie in onderstaande tabel:

Het plan is tevens toegezonden naar het Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie, het Ministerie van Defensie en ProRail. Deze organisaties hebben geen reactie kenbaar gemaakt.

Inspraakreacties

Verder hebben diverse inwoners, maatschappelijke organisaties en bedrijven een inspraakreactie ingediend. De ingediende (inspraak)reacties worden hieronder behandeld.

Nr.	Inspraakreactie (samengevat)	Reactie van het college	Leidt de reactie tot aanpassing van het plan?
1	1.1 Indiener betoogt dat de algehele verkeersafwikkeling van de N226 en N227 in aansluiting op A12 al decennialang onvoldoende zijn. De gekozen oplossingen getuigen van beperkt inzicht in de ontwikkeling en/of sturing van de verkeersstromen. De functies van de A12 en A28 met steun van de A27 en A30 met de tussengelegen radialen zoals de N226 en N227 worden schromelijk onderschat. Het gevolg is dat alle oplossingen inferieur van kwaliteit zijn. Zolang de aansluiting van de N227 geen op- en afritten heeft in zowel	Met het voorliggende plan wordt een oplossing geboden voor de huidige problematische verkeerssituatie van de spoorovergang in Maarsbergen. Door een spooronderdoorgang aan te leggen, verbetert de verkeersdoorstroming, de verkeersveiligheid en leefbaarheid in Maarsbergen. De provincie werkt daarnaast continu aan verbetering van de verkeersafwikkeling van de N226 en N227. Met de	Nee

	oostelijke als westelijke richting, zal de aansluiting van de N226 op de A12 en tussenliggende infrastructuur onnodig worden belast (dat geldt voor het hele gebied zuid van de gemeente Utrechtse Heuvelrug en het gebied tussen de A28 en A15 tussen de radialen N226 en N227 en aanpalende regio's – effectief de 4 hoek Zeist-Oost – Leusden – Scherpenzeel – Elst-Amerongen-Wijk bij Duurstede – Doorn - Austerlitz; het afsluiten van de Tuindorppweg voor doorgaand verkeer zal daarin een katalyserend effect hebben.	beoogde spooronderdoorgang wordt hier een belangrijke bijdrage aan geleverd.	
	1.2 De turborotondes bij Maarsbergen, in de wandelgangen de “hondenklui” zijn van begin af aan een regelrecht drama; bij een gering verkeersaanbod functioneren ze, maar dat zou een enkelvoudige rotonde ook hebben kunnen doen; bij een groter verkeersaanbod raken beiden rotondes meteen verstopt. Met de vinger wordt gewezen naar de spoorwegovergang, echter dat is te eenvoudig – het is het resultaat van de optelsom van de verschillende potentiële blokkades – en die verdwijnen niet met de Spooronderdoorgang en zeker niet met de gekozen oplossing.	Uit het verkeersonderzoek naar de doorstroming blijkt dat het verkeerskundig ontwerp zorgt voor een vertragsvrije verkeersafwikkeling voor het grootste gedeelte van de dag tot in het planjaar 2031. Alleen in de avondspits ontstaan wachtrijen op de Bosweg voor de noordelijke rotonde. De kluirotonde bij de A12 wordt maximaal belast, omdat een vrije doorstroming richting deze rotonde gecreëerd is. Er is geen sprake meer van de aanwezigheid van een verkeersregelinstallatie die een doserende werking heeft. Op het drukste moment in de ochtendspits wordt hierdoor bij de kluirotonde lichte vertraging waargenomen, maar de kluirotonde kan het verkeer goed verwerken. Na realisatie van de ongelijkvloerse kruising worden de verkeersdoorstroming en de ontwikkeling van de intensiteiten gemonitord. Op basis hiervan kan ingeschat worden of en wanneer vertraging zou ontstaan op de Bosweg waardoor de verkeersveiligheid in het geding kan komen. Op deze wijze kunnen er tijdig beheersmaatregelen genomen worden, zoals het plaatsen van een rotonde-	Nee

		doseerinstallatie. Gezien het voorgaande is er sprake van een goede verkeersafwikkeling na realisatie van het project en is er sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie.	
	1.3 De gekozen oplossing leidt tot een vrijwel constante congestie. Een rotonde met een kleine draaicirkel noordelijk van de A12, met 4 volstrekt onevenwichtige aansluitingen (vergelijkbaar met de rotonde bij de Mof), een tracé onder een helling, in een bocht met een zeer krappe straat geflankeerd door relatief steil talud en een scherpe draai naar de noordelijke turborotonde, maken dat de snelheid uit de afwikkeling wordt gehaald (zie Bilthoven). Daar bovenop het relatief grote aanbod van in het algemeen grotere vrachtauto's maakt dat er zeer langzaam gereden wordt.	Uit het verkeersonderzoek is gebleken dat de gekozen oplossing de huidige mate van congestie sterk verminderd en niet leidt tot vrijwel een constante congestie. De snelheid van de afwikkeling past bij de maximale snelheid van 30 km per uur ter hoogte van de aansluiting met de dorpskerk en 60 km per uur van omliggende wegen te Maarsbergen en de relatief lage snelheden die worden gereden op de kluirotonde.	Nee
	1.4 Indiener adviseert om het project terug te pakken en (1) N227 – nu een oostelijke op- en afrit aanleggen; (2) N-226 verdiept aanleggen van hondenkluis – brandstofpompen en een ongelijkvloerse kruising Tuindorppweg-Haarweg/N226 (3) rotonde ter hoogte van brandstofpompen; (4) verleggen brandstofpompen naar “Tango locatie”. Wordt het project ongewijzigd gerealiseerd, dan zadelen wij onze kinderen en kleinkinderen willens en wetens op met een probleem, dat minstens 20 - 30 jaar zo blijft liggen.	Zoals hiervoor onder 1.1 en 1.2 aangegeven heeft het project een robuust oplossend vermogen conform de doelstellingen om de veiligheid te vergroten, de doorstroming te verbeteren en de leefbaarheid in Maarsbergen te verbeteren voor de komende jaren.	Nee
2	Mijn vraag is: in hoeverre is het ontwerp toekomstbestendig om een eventueel 3e spoor te kunnen inpassen op de tunnel. Gezien de ambitie van Het Rijk om het spoorvervoer te stimuleren, lijkt het me verstandig hierop te anticiperen.	ProRail heeft als belangrijkste kerntaak om (de groei van) treinverkeer mogelijk te maken. Op dit moment zijn er nog geen concrete plannen over de toekomst van het spoor tussen Utrecht en Arnhem. Met het inpassingsplan Spooronderdoorgang Maarsbergen wordt daarom geen rekening gehouden met een eventueel 3 ^e (of 4 ^e) spoor tussen Utrecht en Arnhem.	Nee

		Uiteraard is bij het opstellen van het plan rekening gehouden met de nu bekende ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op het voorliggende project.	
3	3.1 Bewoners van de Tuindorppweg zijn onvoldoende betrokken in het proces.	Er zijn diverse participatiemomenten georganiseerd voor alle inwoners van Maarsbergen (inclusief de bewoners van de Tuindorppweg). Voor alle participatiemomenten zijn zij uitgenodigd. Er is veel ruimte geboden om mee te denken en inbreng te leveren.	Nee
	3.2 De Tuindorppweg wordt qua geluidsoverlast zwaar getroffen. Verzoek is aan de stuurgroep en politiek om hiermee rekening te houden.	Op verzoek van de bewoners van de Tuindorppweg zijn begin 2020, net als aan de Engweg, ook feitelijke metingen uitgevoerd voor de geluidssituatie aan de Tuindorppweg. Uit het conceptrapport blijkt dat de resultaten overeenkomen met het akoestisch (rekenkundig) onderzoek. De geluidsuitstraling van het project is een belangrijk gevolg waar in het project rekening mee wordt gehouden. Dat gaat ook op voor de geluidssituatie aan de Tuindorppweg. Er zal wandabsorptie in de onderdoorgang en stil asfalt op het wegdek aangebracht worden, waardoor de geluidsbelasting wordt teruggebracht. De keuze om deze maatregelen toe te passen, wordt niet alleen ingegeven door de geluidsbelasting, maar betreft een integrale afweging, waarbij de wettelijke geluidwaarden, de kosten en landschappelijke inpassing een rol hebben gespeeld. Omdat de geluidsbelasting binnen de wettelijk maximaal toelaatbare waarden vallen, zal er voor meerdere woningen aan de Tuindorppweg een hogere grenswaarde worden	Nee

		vastgesteld. In de toelichting van het ontwerpinpassingsplan wordt dit uitgebreider beschreven en het ontwerpbesluit hogere grenswaarden is als bijlage bij het ontwerpinpassingsplan gevoegd.	
	3.3 Geluidsonderzoek is op 2 punten gedaan: Woudenbergseweg en de Engweg. Indienen vragen een meting en prognose te doen op en rond de Tuindorppweg 5 en 5A.	Er is een rekenkundig geluidsonderzoek uitgevoerd voor het hele projectgebied en de directe omgeving. Alleen met een rekenkundig geluidsonderzoek kan bepaald worden wat na realisatie van het project naar verwachting de geluidsbelasting zal zijn. Zoals onder 3.2 aangegeven hebben we op verzoek van de bewoners aan de Engweg ook feitelijke geluidmetingen laten uitvoeren en hebben we dat onlangs ook gedaan op verzoek van de bewoners aan de Tuindorppweg. De resultaten hiervan zijn met de bewoners van de Tuindorppweg gedeeld.	Nee
	3.4 Kunnen er aanvullende maatregelen genomen worden bij het spoor (geluidsscherm of wal) en ten noorden van de Tuindorppweg (langs het tracé).	Uit het nalevingsverslag van de geluidproductieplafonds, dat jaarlijks door ProRail wordt opgesteld, blijkt dat de geluidproductie jaarlijks zo'n 6 dB onder het geldende plafond blijft. Het spoor maakt dus veel minder lawaai dan op grond van de geluidproductieplafonds is toegestaan. Om die reden wordt geen geluidsscherm of wal langs het spoor aangebracht.	Nee
	3.5 Het budget van 2,8 mln. euro voor inpassingsmaatregelen zijn door de stuurgroep al gealloceerd. Terwijl nu de onderzoeken voor de bewoners pas bekend zijn en blijkt dat met name op het gebied van geluidsoverlast de Tuindorppweg het zwaarst getroffen wordt. In het advies van M+P die het die het geluidsonderzoek gedaan hebben staan 3 maatregelen met een budget van ongeveer 850.000 euro die cumulatief veel effect hebben,	Zoals onder 3.2 is aangegeven wordt er wandabsorptie in de onderdoorgang en stil asfalt op het wegdek toegepast. In financiële zin zijn deze en andere geluidsreducerende maatregelen niet doelmatig. Dit wil zeggen dat ze meer kosten dan ze opleveren aan effect. Desondanks worden wandabsorptie en stil asfalt	Nee

	meer dan een overkapping. Wij vragen u deze te honoreren en verder uit te werken in overleg met de Tuindorppweg en andere betrokkenen als de Engweg en de Woudenbergseweg. Daarnaast kan het zijn dat uit nieuwe onderzoek uit bovenstaande punt 1 nog meer mogelijk is tegen relatief geringe kosten (geluidswal bijv.)	toegepast. Andere geluidsreducerende maatregelen, zoals een geluidsscherm, worden vanuit kostenooqpunt en landschappelijke inpassing niet toegepast. De nadere uitwerking en inpassing van de beoogde situatie wordt nog opgenomen in een Esthetisch Programma van Eisen (EPvE). Hierbij kan gedacht worden aan hoe diverse voorzieningen en maatregelen eruit gaan zien en waar ze terecht gaan komen. Dit EPvE wordt met betrokkenheid van de omgeving en de onafhankelijk adviseur ruimtelijke kwaliteit opgesteld.	
	3.6 Wij vragen u, met name de politiek, in de toekomst niet naar de luidst roepende te luisteren, maar naar de feiten en prognoses te kijken en met ons als bewoners meer proactief het contact te zoeken en oplossingen aan te dragen.	De feiten en prognoses zijn uitgangspunt voor de afwegingen die er worden gemaakt. Daarnaast is betrokkenheid vanuit de omgeving heel belangrijk. Dit project heeft grote gevolgen voor de huidige woon- en leefomgeving van de inwoners van Maarsbergen. Op veel manieren en over veel aspecten zijn bijeenkomsten met de omgeving georganiseerd. Er is dan ook veel ruimte geboden om mee te denken en inbreng te leveren. Dat blijven we organiseren, bijvoorbeeld bij het opstellen van het EPvE.	Nee
4	Als Dorpskerk in Maarsbergen willen we heel graag meedenken bij de herinrichting van het kruispunt. De Dorpskerk is mede het historisch centrum van ons kleine dorp, samen met de oude school en Bloemheuvel (nu een bouwval). Graag willen we betrokken blijven en meedenken aan een mooi plein of ruimte rondom de kerk.	Het openbaar gebied ter plaatse van de huidige kruising van de N226 met de Tuindorppweg/Haarweg zal, na herinrichting, volledig functioneel worden opgeleverd. Dit betreft de aanleg van wegen, fietspaden en de groenstructuur. Hoe die ruimte verder wordt ingericht, behoort niet tot dit project, maar wordt op termijn door de gemeente opgepakt. Bij dat proces wordt met de inwoners van Maarsbergen breder gekeken naar de	Nee

		toekomstige kansen en mogelijkheden voor de dorpskern van Maarsbergen.	
5	Zou ervoor willen pleiten om bij de nieuwe bushaltes een fatsoenlijke oplossing voor fietsenstalling te creëren. Momenteel is het echt een rommeltje en worden de fietsen ergens neergekwakt, er is geen enkele voorziening.	Er is een fietsenstalling voorzien ter hoogte van de bushaltes, nabij de doorsteek van het voetpad naar de parallelweg. Deze stalling biedt voldoende capaciteit voor de busreizigers. De exacte vormgeving van deze stalling volgt in een latere fase.	Nee
6	Het kleine stukje parallelweg (roze) voor de kleurenwaaier, wordt erg druk. Ook met meelwagen van Bakkerij Bos. Laat de Woudenbergseweg open!	Het is niet de verwachting dat de parallelweg van de Woudenbergseweg wezenlijk gaat toenemen in intensiteit. De grootste verkeersstroom betreft namelijk het doorgaande verkeer dat gebruik maakt van de Haarweg en de hoofdas van de Woudenbergseweg van en naar de noordelijke rotonde. Dat verkeer komt niet op de parallelweg terecht. Verkeer dat van de Tuindorpweg komt zal ook gebruik maken van de hoofdas van de Woudenbergseweg, richting de noordelijke rotonde, dan wel rechtdoor oversteken naar de Haarweg. Het bevoorraden van bedrijven die gevestigd zijn langs de parallelweg, vindt wel plaats vanaf de parallelweg. De draaicirkels en rijlijnen van bochten zijn in het technisch ontwerp afgestemd op dergelijke grote voertuigen. Wij voorzien dan ook geen wezenlijk toenemende drukte op de parallelweg. Ook is in het ontwerp rekening gehouden met verkeer ten behoeve van de gevestigde functies aan de parallelweg.	Nee
7	1. aanpassing rotonde bij Woudenberg 2. Aanpassing Maarsbergen. 1&2 beide grote turborotondes.	Uit de inspraakreactie wordt opgemaakt dat reclamant een aanpassing voorstaat van de rotonde bij	Nee

		Woudenberg en van de hondenkluifrotonde bij de A12 in Maarsbergen. De aanpassing van de rotonde bij Woudenberg wordt afgestemd op dit project zodat de bereikbaarheid gegarandeerd blijft. Voor wat betreft de aanpassing van de hondenkluifrotonde bij de A12 blijkt uit het verkeersonderzoek naar de doorstroming dat het verkeerskundig ontwerp zorgt voor een vertragingvrije verkeersafwikkeling voor het grootste gedeelte van de dag in het planjaar 2031. De kluirotonde wordt maximaal belast, omdat een vrije doorstroming richting deze rotonde gecreëerd is. Er is geen sprake meer van de aanwezigheid van een verkeersregelininstallatie die een doserende werking heeft. Op het drukste moment in de ochtendspits wordt hierdoor bij de kluirotonde lichte vertraging waargenomen. Na realisatie van de ongelijkvloerse kruising worden de verkeersdoorstroming en de ontwikkeling van de intensiteiten gemonitord. Op deze wijze kunnen er tijdig beheersmaatregelen genomen worden. Gezien het voorgaande is er sprake van een goede verkeersafwikkeling na realisatie van het project en is er sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie.	
8	8.1. Geluidshinder: Ik denk, en wellicht meerdere bewoners van de Van Beuningenlaan, dat een geluidswal (of iets dergelijks) geplaatst tussen de nieuwe rotonde en de Woudenbergseweg voor een verbetering zal zorgen van de leefbaarheid in onze straat.	Het al dan niet treffen van geluidsreducerende maatregelen voor de woningen aan de Van Beuningenlaan is beoordeeld. In de huidige situatie ligt er al stil asfalt (SMA-NL8 G+ deklaag) ter hoogte van	Nee

		deze woningen. Een stillere deklaag die even duurzaam is als een SMA-NL8 G+ is op deze locatie niet mogelijk. Daarnaast is beschouwd of er een scherm gerealiseerd kan worden. Gezien het wegprofiel zijn schermen niet passend en daarmee niet wenselijk. Uit akoestisch onderzoek blijkt dat bij een aantal woningen aan de Van Beuningenlaan de ondergrens uit de Wet geluidhinder, de zogenaamde voorkeursgrenswaarde, overschreden worden door het wegverkeer. Wel blijft de waarde onder de bovengrens uit de Wet geluidhinder, de maximaal toelaatbare geluidsbelasting. Daarom is het noodzakelijk hogere geluidwaarden vast te stellen. Conform artikel 110a van de Wet geluidhinder is door de Regionale Uitvoeringsdienst (RUD) een ontwerpbesluit Hogere Waarden Wet geluidhinder voor dit project genomen. Dit besluit zal gelijktijdig met het ontwerp inpassingsplan ter inzage liggen. Voor de woningen waarvoor een hogere grenswaarde wordt verleend, wordt na verlening ervan een gevelonderzoek uitgevoerd om te bepalen of maatregelen aan de gevel een bijdrage kunnen leveren aan het verder verlagen van de geluidsbelasting in de woning.	
	8.2. Ik verwacht dat het voor mij tijdens de ochtendspits lastig zal worden de rotonde op te komen vanuit Maarsbergen. Medebewoners delen deze	Uit het verkeersonderzoek naar de doorstroming blijkt dat het verkeerskundig ontwerp zorgt voor een vertragsvrije verkeersafwikkeling voor het grootste	Nee

	zorg. Misschien dat een doseerlicht bij de rotonde een oplossing kan bieden. Verder is het een mooi plan!	gedeelte van de dag tot in het planjaar 2031. Alleen in de avondspits ontstaan wachtrijen op de Bosweg voor de noordelijke rotonde. De kluifrotonde bij de A12 wordt maximaal belast, omdat een vrije doorstroming richting deze rotonde gecreëerd is. Er is geen sprake meer van de aanwezigheid van een verkeersregelininstallatie die een doserende werking heeft. Op het drukste moment in de ochtendspits wordt hierdoor bij de kluifrotonde lichte vertraging waargenomen, maar de kluifrotonde kan het verkeer goed verwerken. Na realisatie van de ongelijkvloerse kruising worden de verkeersdoorstroming en de ontwikkeling van de intensiteiten gemonitord. Op basis hiervan kan ingeschat worden of en wanneer vertraging zou ontstaan op de Bosweg waardoor de verkeersveiligheid in het geding kan komen. Op deze wijze kunnen er tijdig beheersmaatregelen genomen worden, zoals het plaatsen van een rotonde-doseerinstallatie. Gezien het voorgaande is er sprake van een goede verkeersafwikkeling na realisatie van het project en is er sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie.	
9	De inrit van het tankstation is in de huidige situatie zo aangelegd dat ruimte is gewaarborgd voor de tankwagen en klanten het tankstation ook nog veilig kunnen bereiken. De chauffeur van de tankwagen kan de vulpunten veilig benaderen en de tankwagen evenwijdig aan de rijbaan opstellen. Bij de ontwikkeling van het voorliggende plan is onvoldoende rekening gehouden met de ruimte voor de tankwagen. De aansluiting van de noordelijke rotonde op de N226 (Woudenbergseweg) is in het plan	In het voorliggend voorontwerp bereikt de tankwagen het TinQ station, door via de noordelijke rotonde aan te rijden en vervolgens op de hoofdrijbaan van de N226 uit te voegen naar het benzineverkooppunt. Door vervolgens op het benzinestation achteruit te steken, bereikt de tankwagen het TinQ-vulpunt. Dit wordt uit oogpunt van verkeersveiligheid acceptabel geacht,	Nee

	geprojecteerd ter plaatse van de inrit van het tankstation precies ter hoogte van de locatie van de vulpunten. De tankwagen kan in de geplande uitvoering niet meer (veilig) het tankstation benaderen en bevoorraden. Wij verzoeken u het plan hierop aan te passen, zodat voldoende ruimte voor de tankwagen is en blijft gewaarborgd en het tankstation (veilig) kan worden bevoorraad.	omdat de snelheid van het verkeer dat afrijdt vanaf de rotonde, nabij het vulpunt nog laag is. Bovendien is het vullen van het tankstation geen frequente actie. Om voor voldoende manoeuvreerruimte voor de tankwagen te zorgen zal een stukje grond, nu ingericht als groenstrook, worden verhard. Deze groenstrook ligt buiten het plangebied van het voorliggende inpassingsplan, maar heeft binnen het vigerende bestemmingsplan de bestemming 'verkeer'. Deze aanpassing is hierbinnen planologisch mogelijk en zal tijdens de realisatiefase van het project worden meegenomen.	
10	Over het algemeen een goed plan en werkwijze. 10.1 Geluid: Wij missen: overname adviezen in PIP vanuit de onderzoeksbureaus: denk met name aan het bureau M+P t.a.v. het geluid. Hier worden 3 cumulatieve maatregelen voorgesteld die de geluidsoverlast flink beperken. Zie: 5.3.5 en 5.4 en 6, alsmede tabel 6 voor kostenplaatje. Hieruit blijkt dat tegen relatief geringe kosten veel effect wordt gesorteerd. Wij wensen dat dit in de PIP wordt opgenomen en gebudgetteerd wordt.	Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat het project leidt tot overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde. Daarom is ook onderzocht of en op welke wijze de geluidsbelasting kan worden gereduceerd. Beschouwd zijn wandabsorptie in de onderdoorgang, een stil wegdek (SMA-NL8 G+), een scherm van 2 meter, een overkapping van de onderdoorgang en een combinatie van deze maatregelen. Uit de resultaten blijkt dat geen van de maatregelen alle overschrijdingen wegneemt. Geen van de maatregelen is doelmatig. Dit wil zeggen dat ze meer kosten dan ze opleveren aan effect. Omdat de maatregelen financieel niet doelmatig zijn, hoeven er wettelijk gezien geen maatregelen getroffen te worden. Desondanks is er toch voor gekozen om wandabsorptie in de onderdoorgang in combinatie met een stil wegdek toe te passen, waardoor de geluidsbelasting wordt	Nee

		teruggebracht. De keuze om deze maatregelen toe te passen, wordt niet alleen ingegeven door de geluidsbelasting, maar betreft een integrale afweging, waarbij de wettelijke geluidwaarden, de kosten en landschappelijke inpassing een rol hebben gespeeld. Omdat de geluidsbelasting binnen de wettelijk maximaal toelaatbare waarden vallen, zal er voor verschillende woningen een hogere grenswaarde worden vastgesteld. In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt dit uitgebreider beschreven en het ontwerpbesluit hogere grenswaarden is als bijlage bij het ontwerp inpassingsplan gevoegd.	
	10.2 Tevens wensen wij een geluidsscherm aan het spoor; dit wordt ook aangegeven als belangrijke oorzaak, tevens komt veel geluid vanuit het zuiden over het spoor van de nieuwe N-weg naar de Tuindorpweg. Bovendien is al meermalen een geluidsscherm beloofd aan de bewoners van de Tuindorpweg!! Aan de Engweg is het wel gebeurd. Geluidsschermen wel graag op een mooie wijze en in overleg ontwerpen en toepassen.	Uit het naleavingsverslag van de geluidproductieplafonds, dat jaarlijks door ProRail wordt opgesteld, blijkt dat de geluidproductie jaarlijks zo'n 6 dB onder het geldende plafond blijft. Het spoor maakt dus veel minder lawaai dan op grond van de geluidproductieplafonds is toegestaan. Om die reden wordt geen geluidsscherm of wal langs het spoor aangebracht.	Nee
	10.3 Het bureau M+P heeft gezegd dat het goed zou zijn om ook een nulmeting uit tevoren aan de Tuindorpweg 5A. Dat is niet gebeurd vanuit politieke druk is de Engweg gekozen. Nu duidelijk is dat de Tuindorpweg het zwaarste wordt getroffen qua geluid, het verzoek om hier ook een nulmeting te doen en de adviezen indien nodig aan te passen of toe te voegen.	Op verzoek van de bewoners aan de Engweg zijn er eerder feitelijke geluidmetingen uitgevoerd en hebben we dat onlangs ook gedaan op verzoek van de bewoners aan de Tuindorpweg. De resultaten hiervan zijn met alle bewoners van de Tuindorpweg gedeeld en opgenomen in een aparte rapportage, die met de bewoners is gedeeld.	Nee
	10.4 Budget algemeen en budget voor inpassingsmaatregelen: Het is vreemd dat het budget van 2,8 miljoen voor inpassingsmaatregelen	Dat eerder besloten is om inpassingsmaatregelen uit het advies van het Q-team over te nemen, neemt niet weg	Nee

	door het Q-team al is uitgegeven terwijl de onderzoeken zoals m.b.t. Geluid etc. pas daarna klaar waren met adviezen. Provincie; als Q-team adviezen gehonoreerd worden, moeten ook de verdere adviezen financieel gehonoreerd worden, of de allocatie van het Q-team moet opnieuw worden gedaan. Het is een vreemde gang van zaken.	dat resultaten uit onderzoeken aanleiding kunnen zijn tot het treffen van maatregelen, waar eerder nog geen rekening mee is gehouden. Dat zou dan ook kunnen leiden tot wijzigingen van de voorgenomen uitgaven binnen het projectbudget. De resultaten van de onderzoeken kunnen worden uitgevoerd binnen het projectbudget en geven ook geen aanleiding tot een wezenlijk andere aanwending van het projectbudget.	
	10.5 Overige adviezen: De overige adviezen uit de onderzoeken ondersteunen wij en zien dat graag in het PIP ingebed. Een gedeeltelijke overkapping aan de Tuindorpweg en de Engweg zien wij graag als de andere adviezen met meer effect zijn overgenomen en er nog financiële ruimte is. Maar in GEEN geval willen wij een open Tuindorpweg, dat wil niemand. Dat is het enige positieve dat de Tuindorpweg terugkrijgt voor een N weg naast de deur die wij niet hadden gewild.	Veel aanbevelingen die in de onderzoeken zijn gedaan, zijn overgenomen. In de toelichting van het ontwerp-inpassingsplan wordt op de resultaten van de onderzoeken ingegaan en wordt aangegeven hoe met de aanbevelingen is omgegaan. Verder wordt opgemerkt dat de nadere uitwerking en inpassing van de beoogde situatie wordt opgenomen in een Esthetisch Programma van Eisen (EPvE). Hierbij kan gedacht worden aan hoe diverse voorzieningen en maatregelen eruit gaan zien en waar ze terecht gaan komen. Dit EPvE wordt met betrokkenheid van de omgeving en de onafhankelijk adviseur ruimtelijke kwaliteit opgesteld. Een overkapping van de onderdoorgang is niet voorzien binnen het project. De kosten hiervan wegen, mede in vergelijking tot andere geluidsreducerende maatregelen, niet op tegen het geluidsreducerend effect dat dit zou opleveren. De voorkeur is gegeven aan 9 ruimtelijke kwaliteitsmaatregelen uit het advies van het Q-team. Gebleken is dat deze ruimtelijke kwaliteitsmaatregelen	Nee

		van grotere meerwaarde zijn dan de overkapping. Naast de 9 ruimtelijke kwaliteitsmaatregelen resteert een bedrag van €600.000, dat betrokken wordt bij de nadere uitwerking van het Esthetisch Programma van Eisen samen met omwonenden. Het ontwerp gaat onverminderd uit van een gesloten Tuindorpweg.	
	10.6 Verder graag goed overleg met ALLE bewoners, niet alleen achteraf, en moet de politiek niet naar de hardst roepende luisteren maar eerste naar de bewoners aan het tracé, dan naar de inwoners van het dorp (zoals dorpsraad), en dan pas naar verenigingen en bewoners van de gemeente die helemaal niet in Maarsbergen wonen.	Betrokkenheid vanuit de omgeving is heel belangrijk vanwege de grote gevolgen die dit project heeft voor de woon- en leefomgeving van de inwoners van Maarsbergen. Op veel manieren en over veel aspecten zijn bijeenkomsten met de omgeving georganiseerd. Er is dan ook veel ruimte geboden om mee te denken en inbreng te leveren. Dat blijven we organiseren, bijvoorbeeld bij het opstellen van het EPvE. Dit neemt niet weg dat er verschillende belangen aan de orde zijn, waardoor niet iedereen op dezelfde wijze tegenover het project staat en het project voor bepaalde inwoners grotere gevolgen heeft dan voor andere inwoners. Deze verschillende belangen nemen Provinciale Staten mee bij haar besluitvorming over de vaststelling van het inpassingsplan.	Nee
11	11. 1 We zijn voor het plan tot ondertunneling met betrekking tot de gekozen variant met gesloten Tuindorpweg zonder verdere vertraging. Wel pleiten wij voor zo goed mogelijke inpassingsmaatregelen in overleg met de omwonenden en bewoners.	De nadere uitwerking en inpassing van de beoogde situatie wordt nog opgenomen in een Esthetisch Programma van Eisen (EPvE) . Hierbij kan gedacht worden aan hoe diverse voorzieningen en maatregelen eruit gaan zien en waar ze terecht gaan komen. Dit EPvE wordt met betrokkenheid van de omgeving en de onafhankelijk adviseur ruimtelijke kwaliteit opgesteld.	Nee

	11.2 Budget algemeen en budget voor inpassingsmaatregelen: Het is vreemd dat het budget van 2,8 miljoen voor inpassingsmaatregelen door het Q-team al is uitgegeven terwijl de onderzoeken zoals m.b.t. geluid etc. pas daarna klaar waren met bijbehorende adviezen. Provincie; als Q-team adviezen gehonoreerd worden, moeten ook de verdere adviezen financieel gehonoreerd worden, of deallocatie van het Q-team moet opnieuw worden gedaan. Het is een beetje vreemde gang van zaken. Er is overigens niks mis met de adviezen uit het Q-team. Ons standpunt is dat eerste de maatregelen en adviezen moeten worden begroot en ingepast die het meeste opleveren voor de meeste omwonenden en het minste kosten. Dan stap voor stap andere maatregelen toepassen met als sluitstuk eventueel maatregelen als een gedeeltelijke overkapping van de Engweg en Tuindorpweg, of een geluidsscherm langs het spoor aan de Tuindorpweg kant. Wij kunnen overigens goed leven met de overige adviezen zoals m.b.t. tot licht en verkeersdosering, bij de Woudenbergseweg en andere locaties.	Dat eerder besloten is om inpassingsmaatregelen uit het advies van het Q-team over te nemen, neemt niet weg dat resultaten uit onderzoeken aanleiding kunnen zijn tot het treffen van maatregelen, waar eerder nog geen rekening mee is gehouden. Dat zou dan ook kunnen leiden tot wijzigingen van de voorgenomen uitgaven binnen het projectbudget. De resultaten van de onderzoeken kunnen worden uitgevoerd binnen het projectbudget en geven ook geen aanleiding tot een wezenlijk andere aanwending van het projectbudget.	Nee
	11.3 Wat betreft het huidige kruispunt Woudenbergseweg/Tuindorpweg/Haarweg: wij weten dat de gemeente verantwoordelijk is voor de inrichting van het centrum: maar graag goed overleg met de gemeente en bewoners om deze zo goed mogelijk achter te laten voor deze plannen, zou mooi zijn als deze naadloos in elkaar overlopen.	Het openbaar gebied ter plaatse van de huidige kruising van de N226 met de Tuindorpweg/Haarweg wordt, na herinrichting, volledig functioneel opgeleverd. Dit betreft de aanleg van wegen, fietspaden en de groenstructuur. Hoe die ruimte verder wordt ingericht, behoort niet tot dit project, maar wordt op termijn door de gemeente opgepakt. Bij dat proces wordt met de inwoners van Maarsbergen breder gekeken naar de toekomstige kansen en mogelijkheden voor de dorpskern van Maarsbergen.	Nee
	11.4 Verder graag goed overleg met alle bewoners en aanwonenden, niet alleen achteraf, en moet de politiek niet naar de hardst roepende luisteren maar eerst naar de bewoners aan het tracé, dan naar de	Betrokkenheid vanuit de omgeving is heel belangrijk vanwege de grote gevolgen die dit project heeft voor de woon- en leefomgeving van de inwoners van	Nee

	inwoners van het dorp en dan pas naar verenigingen en bewoners van de gemeente die niet in Maarsbergen wonen.	Maarsbergen. Op veel manieren en over veel aspecten zijn bijeenkomsten met de omgeving georganiseerd. Er is dan ook veel ruimte geboden om mee te denken en inbreng te leveren. Dat blijven we organiseren, bijvoorbeeld bij het opstellen van het EPvE. Dit kan niet wegnemen dat er verschillende belangen aan de orde zijn, waardoor niet iedereen op dezelfde wijze tegenover het project staat en het project voor bepaalde inwoners grotere gevolgen heeft dan voor andere inwoners. Deze verschillende belangen nemen Provinciale Staten mee bij haar besluitvorming over de vaststelling van het inpassingsplan.	
	11.5 Geluid. Wij missen: overname adviezen in PIP vanuit de onderzoeksbureaus: denk met name aan het bureau M+P t.a.v. het geluid. Hier worden 3 cumulatieve maatregelen voorgesteld die de geluidsoverlast flink beperken. Zie: 5.3.5 en 5.4 en 6, alsmede tabel 6 voor kostenplaatje. Hieruit blijkt dat tegen relatief geringe kosten veel effect wordt gesorteerd. Wij wensen dat dit in de PIP wordt opgenomen en gebudgetteerd wordt.	Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat het project leidt tot overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde. Daarom is ook onderzocht of en op welke wijze de geluidsbelasting kan worden gereduceerd. Beschouwd zijn wandabsorptie in de onderdoorgang, een stil wegdek (SMA-NL8 G+), een scherm van 2 meter, een overkapping van de onderdoorgang en een combinatie van deze maatregelen. Uit de resultaten blijkt dat geen van de maatregelen alle overschrijdingen wegneemt. Geen van de maatregelen is doelmatig. Dit wil zeggen dat ze meer kosten dan ze opleveren aan effect. Omdat de maatregelen financieel niet doelmatig zijn, hoeven er wettelijk gezien geen maatregelen getroffen te worden. Desondanks is er toch voor gekozen om wandabsorptie in de onderdoorgang in combinatie met een stil wegdek toe te passen, waardoor de geluidsbelasting wordt	Nee

		teruggebracht. De keuze om deze maatregelen toe te passen, wordt niet alleen ingegeven door de geluidsbelasting, maar betreft een integrale afweging, waarbij de wettelijke geluidwaarden, de kosten en landschappelijke inpassing een rol hebben gespeeld. Omdat de geluidsbelasting binnen de wettelijk maximaal toelaatbare waarden vallen, zal er voor verschillende woningen een hogere grenswaarde worden vastgesteld. In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt dit uitgebreider beschreven en het ontwerpbesluit hogere grenswaarden is als bijlage bij het ontwerp inpassingsplan gevoegd.	
	11.6 Tevens wensen wij een geluidsscherm aan het spoor aan de kant van de Tuindorppweg; dit wordt ook aangegeven als belangrijke oorzaak van overlast, tevens komt veel geluid vanuit het zuiden over het spoor van de nieuwe N-weg naar de Tuindorppweg. Aan de Engweg is het wel gebeurd, en wij pleiten altijd voor gelijke monniken en gelijke kappen. Geluidsschermen wel graag op een mooie wijze en in overleg ontwerpen en toepassen.	Uit het nalevingsverslag van de geluidproductieplafonds, dat jaarlijks door ProRail wordt opgesteld, blijkt dat de geluidproductie jaarlijks zo'n 6 dB onder het geldende plafond blijft. Het spoor maakt dus veel minder lawaai dan op grond van de geluidproductieplafonds is toegestaan. Om die reden wordt geen geluidsscherm of wal langs het spoor aangebracht.	Nee
	11.7 Het bureau M+P heeft gezegd dat het goed zou zijn om ook een nulmeting uit te voeren aan de Tuindorppweg 5A. Dat is niet gebeurd en vanuit politieke druk is de Engweg gekozen. Nu duidelijk is dat de Tuindorppweg het zwaarste wordt getroffen qua geluid, het verzoek om hier ook een nulmeting te doen en de adviezen indien nodig aan te passen of toe te voegen.	Er is een rekenkundig geluidsonderzoek uitgevoerd voor het hele projectgebied en de directe omgeving. Alleen met een rekenkundig geluidsonderzoek kan bepaald worden wat na realisatie van het project naar verwachting de geluidsbelasting zal zijn. Zoals onder 3.1 aangegeven hebben we op verzoek van de bewoners aan de Engweg ook feitelijke geluidmetingen laten uitvoeren en hebben we dat onlangs ook gedaan op verzoek van de bewoners aan de Tuindorppweg. De	Nee

		resultaten hiervan zijn met alle bewoners van de Tuindorppweg gedeeld.	
	11.8 Verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid: Over het algemeen zien we het met vertrouwen tegemoet. In een drukke regio als Maarsbergen kan het altijd zijn dat op spitsuren er geringe vertraging is. Wij hebben vertrouwen dat de experts met de adviezen en nader onderzoek met goede oplossingen zullen komen (zoals eenduidige snelheid en bij aanpassing de doormeting van prognoses) komende weken rond bovenstaande punten. Veiligheid in de tunnel, op de rotonde en in het dorpscentrum zijn natuurlijk belangrijk. Ook is het belangrijk dat de inwoners wel op drukke tijdstippen via de rotonde het dorp uit kunnen komen. Wat gebeurt er met de Andersteinseweg? Blijft deze open? Zaak van gemeente, maar ook zaak van bewoners.	Uit het verkeersonderzoek naar de doorstroming blijkt dat het verkeerskundig ontwerp zorgt voor een vertragsvrije verkeersafwikkeling voor het grootste gedeelte van de dag tot in het planjaar 2031. Uit de verkeersveiligheidsaudit blijkt dat op een aantal aspecten niet aan de richtlijnen wordt voldaan. In de 'reactienota op verkeersveiligheidsaudit' (bijlage 4 van de toelichting) en in paragraaf 5.7 van de toelichting is onderbouwd waarom deze afwijkingen aanvaardbaar worden bevonden. De verkeersveiligheid kan dan ook voldoende gewaarborgd worden. In het verleden is het al dan niet afsluiten van de Andersteinweg voor doorgaand verkeer vaker aan de orde geweest. Dit onderwerp is in het verleden ook door de gemeenteraad van Utrechtse Heuvelrug besproken, waarbij destijds is besloten de Andersteinweg niet af te sluiten. De Andersteinweg is in het VRU-model opgenomen als een 'fietsroute'. Het wel of niet afsluiten van de Andersteinweg zal in het model dan ook geen effect hebben op de verkeersstromen op de N226. Dat dit in werkelijkheid wel enigszins het geval is onderkennen we. Echter is de beslissing hieromtrent nauwelijks van invloed op de toekomstige doorstroming van de noordelijke rotonde. Het verkeer op de Andersteinseweg met als bestemming de A12 kiest in de toekomstige situatie - waarbij de N226 beter	Nee

		doorstroomt - mogelijk de N226 in plaats van de Andersteinseweg. Het conflict op de rotonde waardoor op de Bosweg enige vertraging ontstaat verandert hierdoor echter niet. We verwachten hierdoor geen noemenswaardige veranderingen in de te verwachten verkeersafwikkeling in het plangebied.	
	11.9 Bushalte. We hebben nog wel moeite met de plaats van de bushalte en vragen om nader overleg en onderzoek. Nu er meer huizen en kinderen komen te wonen aan de Marezhof en omgeving kan wellicht de bushalte ergens aan de Haarweg geplaatst worden, bijvoorbeeld. Zijn de nieuwe ontwikkelingen wel opgenomen in de prognoses m.b.t. vervoersbehoefte? Andere mogelijkheid: Op de locatie in het voorontwerp is de bushalte op het drukste punt van de N226 gelokaliseerd weliswaar met een tussenstrook, wij verzoeken met vanuit de veiligheid en de mobiliteit van onze dorpsbewoners deze in het verkeersluwe deel te plaatsen, aan de rotonde richting kerk of Haarweg. Voorstel op de Rtonde is een uitvoegstrook voor het stoppen van de bus ter hoogte van de oude Brandweerkazerne. Wij pleiten voor één in/en uitstap Deze locatie is goed te bereiken voor ouderen en jonge gezinnen. De bus komende vanuit Woudenberg maakt een extra rondje!	Het huidige gebruik van de bushalte in Maarsbergen is zeer laag (ca. 49 instappers per dag). Ondanks dat de ontwikkeling van de Marezhof aan de gang is, ligt het niet in de lijn der verwachting dat hierdoor het aantal instappers voor deze bushaltelocatie wezenlijk zal toenemen waardoor een andere route, of locatie anders dan direct langs de N226, rendabel zal zijn. De voorgestelde bushalte direct aan de noordelijke rotonde is niet veilig inpasbaar en kan daarom niet in overweging genomen worden.	Nee
	11.10 Korte feedback vanuit de Dorpsraad ontvangen reacties: We hebben afgelopen jaar, maar ook afgelopen weken meermalen onze leden gevraagd om hun mening, in gesprek gegaan, reacties ontvangen, een enquêteformulier naar alle bewoners gestuurd, onze website gebruikt als vraagbaken. We zijn dus in gesprek gegaan met zowel onze leden en de andere bewoners van Maarsbergen. Wat blijkt hieruit? Verreweg de overgrote meerderheid van de bewoners is het eens met de huidige variant en de plannen en wenst wel zo goed en	Wij danken u voor uw betrokkenheid bij dit project en voor het delen van het signaal van de voorstanders van dit plan. Wij hebben begrip voor de zorgen die spelen bij dit plan en de wens om te komen tot een oplossing van dit verkeerskundig probleem wat verder reikt dan de kern Maarsbergen.	Nee

	mooi mogelijke inpassingsmaatregelen. Het geluid tegen is van slechts enkele inwoners (en meer van bewoners buiten het dorp) die al jaren bezwaar maken en telkens uitstel willen. Wij wensen wel een ruimhartig financieel beleid vanuit de provincie!! Waarom? Omdat zoals blijkt uit de verkeersonderzoeken verreweg het grootste deel van het verkeer uit de omliggende gemeenten komt; we zijn het afvoerputje van de regio (ook omdat in de wijde omtrek verkeer alleen hier op de A12 kan komen, bij Maarn is afslag maar 1-zijdig bv)	Voor een reactie m.b.t. tot de inpassingsmaatregelen verwijzen wij u naar de reactie onder 11.1	
12	12.1 Inrichting van de gronden. Het plangebied ligt deels binnen het Natuur Netwerk Nederland (NNN). Door het project wordt de NNN aangetast. Deze aantasting zal worden gecompenseerd, maar hoe??? De precieze inrichting van de gronden voor de compensatie is nog gaande. De Engweg dient hierbij graag betrokken te worden aangezien het onze leefomgeving in het bijzonder aantast.	Binnen het project moet 4 ha natuur (NNN) worden gecompenseerd. Onder andere hiervoor heeft de provincie gronden verworven die grenzen aan de landgoederen Kombos en Maarsbergen. Mogelijk dat er in Maarsbergen zelf nog gronden worden ingezet voor de NNN-compensatie. Voor de vaststelling van het inpassingsplan wordt de exacte locatie bepaald over waar de NNN-compensatie gaat plaatsvinden. Er wordt geen separaat participatietraject gehouden over de exacte inrichting van deze NNN-compensatie. In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt uitvoeriger beschreven hoe deze eruit gaat zien.	Nee
	12.2 Bestemmingsplan. Het plangebied gaat deels over de Engweg en geheel over het fietspad. Op het moment dat u een andere bestemming aan de Engweg en het fietspad wilt gaan geven, zouden wij graag als bewoners eerst met u in gesprek gaan.	Binnen de grenzen van het provinciaal inpassingsplan wordt de huidige bestemming aangepast aan de toekomstige functies. Op de verbeelding van het voorontwerp is aangegeven dat ter plaatse van de nieuw aan te leggen onderdoorgang voor de wegen en de fietspaden de bestemming "Verkeer" is aangegeven. Ook zijn de groen en natuurfuncties op de verbeelding van het voorontwerp aangeduid. De aanpassing van de huidige bestemmingen naar de toekomstige functies is	Ja

		noodzakelijk om de realisatie van het project mogelijk te maken. Alle gronden die niet (van bestemming) wijzigen komen niet meer terug in de verbeelding die bij het ontwerp inpassingsplan hoort.	
	12.3 Lichtvervuiling. Met de komst van de N226 verwachten wij lichtvervuiling. Immers voor een veilige doorstroming dient de onderdoorgang behoorlijk verlicht te worden. Er dient een oplossing te worden opgenomen voor lichtvervuiling in het definitief ontwerp. Wij zijn van mening dat licht (denk aan uitstekende lantaarnpalen of lichtbalken langs het tracé niet op maaiveld zichtbaar mogen zijn. Met een overkapping kan (deels) worden voorkomen dat de Engweg te maken krijgt met lichtvervuiling. Wilt u ons meenemen in de besluiten die u hieromtrent neemt?	Bij het plaatsen van de openbare verlichting, waaronder de verlichting in de onderdoorgang, wordt voldaan aan de daarvoor geldende regelgeving. Daardoor is er geen sprake van een onaanvaardbare lichthinder.	Nee
	12.4 Afwatering. We hebben vernomen dat hemelwater vanuit de tunnelbak zal worden opgevangen in een waterkelder. De vervuiling (roetdeeltjes, asfalt, bandenslijtage) in de tunnelbak mag niet in de omgeving terecht komen. Hiervoor zou een filter toegevoegd moeten worden aan de waterkelder zodat het water uit de tunnelbak eerst gefilterd kan worden voordat dit zal worden teruggebracht naar de natuur. In het definitief ontwerp zou opgenomen kunnen worden dat het hemelwater NIET op het riool mag worden gebracht aangezien het huidige rioolstelsel al overbelast is en extra belasting dus niet aan kan.	In het voorliggende plan wordt geen hemelwater geloosd op het riool. In het aanbestedingsdossier worden eisen opgenomen voor het hemelwaterafvoersysteem (inclusief de te nemen zuiveringsmaatregelen). De wegbeheerder zal hiertoe de eisen aanleveren aan het project.	Nee
	12.5 Grondwater. Een aantal bewoners aan de Engweg ervaren in de huidige situatie grondwateroverlast. Wat voor een maatregelen zijn er getroffen met betrekking tot de grondwaterstand tijdens en na de bouw? De vrees is dat de grondwaterstand (laag/hoog) op enig moment mogelijk schade aan onze woning kan opleveren.	Voor het plan is een onderzoek uitgevoerd naar de huidige waterhuishoudkundige situatie en de gevolgen van het project hierop. De resultaten daarvan zijn vermeld in het rapport 'Waterhuishoudkundig plan onderdoorgang Maarsbergen' (Royal Haskoning DHV, 7 december 2018). Aanvullend zijn de effecten van de grondwaterstand beschreven in de notitie 'berekening	Nee

		opstuwing grondwater' (Royal Haskoning DHV, 19 april 2019). Beide rapporten zijn als bijlage bij het inpassingsplan opgenomen. Uit deze onderzoeken blijkt dat voor de westelijke variant met afgesloten Tuindorppweg een opstuwing van maximaal 0,02 m (2 cm) wordt verwacht. Dit is geclassificeerd als verwaarloosbaar. Ook de wijzigingen in de grondwaterstanden te Maarsbergen, als gevolg van dit project, zijn te classificeren als verwaarloosbaar. De grondwaterstand ter plaatse van de beuken wijzigt niet of nauwelijks. De verwachting is dat dit project niet leidt tot een dusdanige verandering van de grondwaterstand en geen schade aan de omliggende woningen zal opleveren.	
	12.6 Inpassing definitief en dan? Hoe worden bewoners verder betrokken bij de daadwerkelijke inpassing van het plan? Hoe bereiken wij lopend, met de fiets en met de auto onze woning tijdens de bouw? Hoe worden wij meegenomen in tijdelijke routes, opslag van materieel en grond? En wat is de inspraak voor ons als bewoners in deze?	Hinderbeperking is een belangrijk onderwerp bij de daadwerkelijke realisatie van het plan. De uitvoering van het project gebeurt onder leiding van ProRail. ProRail neemt in het aanbestedingsdossier voor de aannemer eisen op ten aanzien van de bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie. De gecontracteerde aannemer bepaalt uiteindelijk binnen de kaders van het contract hoe hij definitief te werk gaat. Er zal hierover afstemming plaatsvinden met de omgeving.	Nee
13	13.1 Overkapping. De getekende spooronderdoorgang N226 levert een heel massieve infrastructuur op die niet past bij de maat van Maarsbergen en de Utrechtse Heuvelrug. De Engweg raakt een groot deel van zijn charme kwijt aan de bomenkap, zie Bomen Effect Analyse gemaakt door Copijn d.d. 17 september 2019, die nodig is om deze enorme	Alle feiten, omstandigheden en belangen zijn betrokken bij de keuze van de beoogde spooronderdoorgang. Door de verschillende belangen staat niet iedereen op dezelfde wijze tegenover het project. Het project heeft voor bepaalde inwoners grotere gevolgen dan voor	Nee

	spooronderdoorgang te realiseren. Wij vragen u zorg te dragen voor een inpassing die past bij de Utrechtse Heuvelrug en die ervoor zorgt dat de Engweg leefbaar blijft.	andere inwoners. Per saldo levert de beoogde spooronderdoorgang een verbetering op ten opzichte van de huidige situatie. De nadere uitwerking en inpassing van de beoogde situatie wordt nog opgenomen in een Esthetisch Programma van Eisen (EPvE). Hierbij kan gedacht worden aan hoe diverse voorzieningen en maatregelen eruit gaan zien en waar ze terecht gaan komen. Dit EPvE wordt met betrokkenheid van de omgeving en de onafhankelijk adviseur ruimtelijke kwaliteit opgesteld.	
	13.2 Provinciale Staten, gemeente Utrechtse Heuvelrug en ProRail hebben met het besluit door te gaan met de West-variant 13 maart 2017 (zie ook Motie Hart voor Maarsbergen) toegezegd aan de bewoners van de Engweg dat zij maximaal dienen te worden gecompenseerd. De samenstelling van het Q-team is ingevuld aan de hand van de belangrijkste thema's die spelen in Maarsbergen, waaronder ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid! De Engweg vraagt u een overkapping toe te passen, met groen bekleed, voor een groene ecologische uitstraling die past op de Heuvelrug en die ervoor zorgt de Engweg leefbaar te houden. Wij wensen niet te worden ingesloten tussen spoor, A12 en N226.	Een overkapping van de onderdoorgang is niet voorzien binnen het project. De kosten hiervan wegen, mede in vergelijking tot andere geluidsreducerende maatregelen, niet op tegen het geluidsreducerend effect dat dit zou opleveren. De voorkeur is gegeven aan 9 ruimtelijke kwaliteitsmaatregelen uit het advies van het Q-team. Gebleken is dat deze ruimtelijke kwaliteitsmaatregelen van grotere meerwaarde zijn dan de overkapping. Naast de 9 ruimtelijke kwaliteitsmaatregelen resteert een bedrag van €600.000, dat betrokken wordt bij de nadere uitwerking van het Esthetisch Programma van Eisen samen met omwonenden.	Nee
	13.3 Voor ons als bewoners van de Engweg is het niet te begrijpen dat er nu wordt gesuggereerd dat de overkapping niet maakbaar is. Immers RHDHV is het gehele traject van de 3 dorpsgesprekken tussen het Q-team en de bewonersgroeperingen in Maarsbergen nauw betrokken geweest bij alle ontwikkelingen en heeft zoals in het document Q-team (concept	De Stuurgroep heeft in 2019 besloten dat zij in grote lijnen kan vinden in het advies van het Q-team. De Stuurgroep heeft de belangrijkste voorstellen gehonoreerd, zij het met enkele technisch-inhoudelijke kanttekeningen en onder voorbehoud dat het	Nee

	ruimtelijk kader 4 juni 2019) te lezen is ook alle visualisaties en tekeningen gemaakt. M.b.v. deze presentatie is op de 3e bewonersavond met het Q-team op 4 juni 2019 notabene het door 2 RHDHV-medewerkers opgestelde Ruimtelijk Kader voor de spoorwegonderdoorgang in Maarsbergen toegelicht. Wat wij niet begrijpen en ons dus zeer verbaasd heeft dat het RHDHV is geweest die in een latere fase naar de Project- en Stuurgroep heeft aangegeven dat de gepresenteerde overkapping, zoals zij zelf eerst presenteerden op 4 juni 2019, niet maakbaar is. De kosten voor de overkapping zijn veel te hoog geraamd. Ons is eerder vertelt tijdens een bijeenkomst in de Twee Marken in Maarn door de heer Rhebergen van ProRail dat de overkapping bij de Engweg was uitgerekend op € 1,8 miljoen. ProRail bouwt aan de lopende band onderdoorgangen in heel Nederland en dat bedrag zal dus redelijk in de buurt liggen van de werkelijkheid. Het budget van 2,8 miljoen is dus zeker wel toereikend om een overkluizing voor de Engweg te realiseren. Er blijft zelfs 1 miljoen over!	projectbudget toereikend is voor het uitvoeren van de adviezen van het Q-team. Bij het nemen van dit besluit is rekening gehouden met een door RHDHV uitgevoerd onderzoek naar de maakbaarheid van de voorstellen in het Ruimtelijk kader en de door dat bureau geschatte consequenties van het advies van het Q-team. RHDHV concludeert dat de overkapping zoals het Q-team die presenteerde niet maakbaar is. Een overkapping van de onderdoorgang is vanuit geluidsoogpunt ook niet nodig. Bovendien is het projectbudget niet toereikend om een (wel maakbare) overkapping te realiseren. Het budget van €2,8 miljoen is o.a. bedoeld voor alle maatregelen die door het Q-team zijn voorgesteld en door de Stuurgroep zijn gehonoreerd. Dit budget is niet alleen bedoeld geweest voor de overkapping maar voor alle inpassingsmaatregelen/ bovenwettelijke maatregelen. Behalve de overkapping en de kwaliteitsimpuls van het dorpsplein (boven op de geplande functionele inrichting) zijn alle andere maatregelen overgenomen Gebleken is dat de overige ruimtelijke kwaliteitsmaatregelen van grotere meerwaarde zijn dan de overkapping, deze zullen daarom meegenomen worden. Het resterende bedrag van €600.000 wordt	
--	---	--	--

		betrokken bij de nadere uitwerking van het Esthetisch Programma van Eisen welke, samen met omwonenden, nader wordt uitgewerkt.	
	13.4 Duurzaamheid is bij de realisatie van dit project een belangrijk aandachtspunt. Provincie Utrecht, ProRail en de gemeente Utrechtse Heuvelrug hanteren de Aanpak Duurzaam GWW. Door betreffende partijen zijn de meest kansrijke maatregelen aangewezen, te weten: - bevorderen biodiversiteit - toepassen natuurvriendelijke verlichting van de weg - toepassen beplanting voor afvangen fijnstof en het verbeteren van de luchtkwaliteit - toepassen innovatieve oplossingen om geluidshinder te verminderen. Met betrekking tot deze kansrijke maatregelen is nog geen definitieve keuze gemaakt. Denkt u bij het maken van deze keuze nog eens aan de inmiddels al zo vaak herhaalde oproep van de Engweg om een overkluizing te realiseren. Op de overkluizing kunnen bloemen en planten, goed voor insecten en kleine dieren. Pas beplanting toe voor het afvangen van fijnstof en het verbeteren van de luchtkwaliteit voor de Engweg maar ook de gebruikers van fiets en wandelroutes langs de N226. Een overkluizing zou een innovatieve oplossing kunnen zijn om geluidshinder te verminderen.	Voor wat betreft de voorgestelde duurzaamheidsmaatregelen delen wij uw mening dat dit een belangrijk aandachtspunt is. Bij de nadere uitwerking van het plan, en dan met name bij het opstellen van het EPvE, kan dit thema centraal staan. Al deze 'bovenwettelijke maatregelen' dienen bekostigd te worden met het gereserveerde budget van 2,8 miljoen. Verwezen wordt verder naar 13.2 en 13.3, waar aangegeven is waarom geen overkapping gerealiseerd wordt.	Nee
14	14.1. In het gedeelte over de historie wordt weliswaar aangegeven dat in december 2019 PS besloten heeft om de ondertunneling en het verwijderen van de tankstations te beschouwen als 2 aparte projecten. Dit omdat bureau Hosper had aangegeven dat het voor het ontwerp niet nodig was. Als bewoner was ik het daarmee eens om niet het risico van verdere vertraging te lopen. In het voorontwerp wordt aangegeven dat er voor de ondertunneling een nieuw budget werd vastgesteld. Ik zou graag toegevoegd willen zien dat er tegelijkertijd ook in een motie budget door	In december 2018 heeft PS besloten tot een voorkeursvariant en bij die gelegenheid ook een nieuw budget vastgesteld. Er wordt op dit moment niet voorzien dat voor de spoorwegonderdoorgang een nieuw budget wordt vastgesteld. Het al dan niet verplaatsen van de tankstations maakt geen onderdeel uit van dit project.	Nee

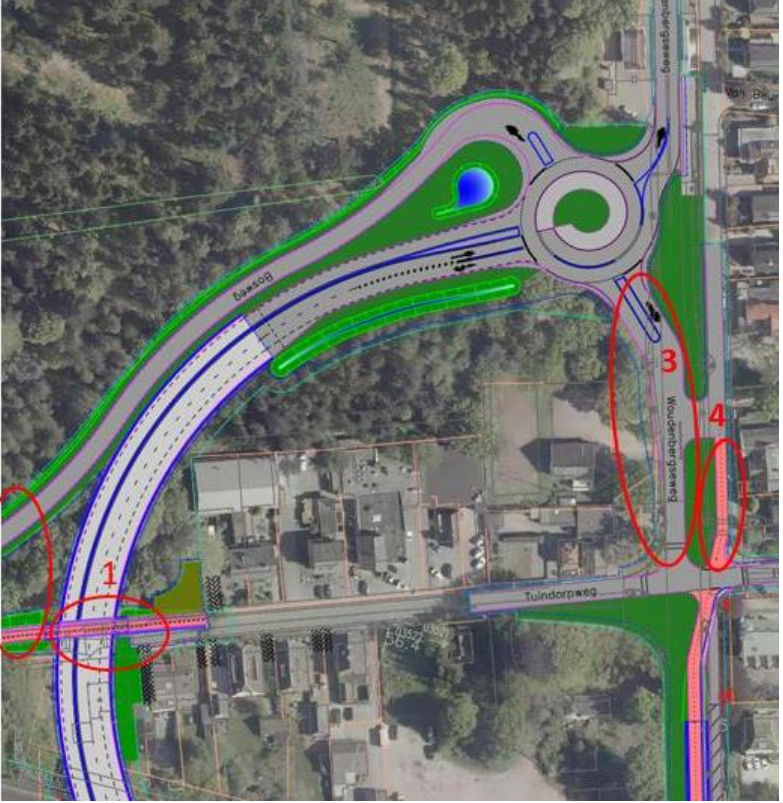
	PS werd vastgesteld van € 2,5 mio voor verplaatsing c.q. verwijdering van de tankstations en nog eens € 25.000, - voor een gedetailleerde kostenraming. Dit om te voorkomen dat dit tweede project in de vergetelheid raakt. Wij als bewoners gaan in een later stadium hiermee nog zeker aan de slag.	Ter informatie geven wij u aan dat de gemeente Utrechtse Heuvelrug heeft aangegeven definitief geen geld en capaciteit vrij te maken voor uitvoering van het plan van aanpak voor de verplaatsing van de tankstations. Om die reden hebben de provincie en de gemeente gezamenlijk besloten geen gevolg te geven van de uitwerking van het plan van aanpak voor de verplaatsing van de tankstations.	
	14.2. De bushalte wordt in het ontwerp gesitueerd aan de rand van Maarsbergen. Dit zou de veiligste oplossing zijn. Openbaar vervoer in Maarsbergen is op zijn zachtst gezegd beroerd geregeld. Er rijdt in het hele weekend geen bus naar Maarn station of Woudenberg. Syntus geeft aan dat er geen aanbod van passagiers is. Vraag is of dit misschien komt omdat de dichtstbevolkte wijk van Maarsbergen aan de Ridder Fulcolaan en de nieuwe Marezhof nu al 1,2 km verwijderd is van de bushalte. Jonge gezinnen of ouderen lopen die afstand niet. In de nieuwe situatie wordt het maar liefst 1,6 km lopen. Goed openbaar vervoer is ook onderdeel van een duurzame leefomgeving. In PS is o.a. door 50Plus hier al eerder aandacht voor gevraagd. Graag zou ik zien dat de plaats van de bushalte heroverwogen wordt en dat in overleg met de gemeente UH in gesprek wordt gegaan met Syntus om te komen tot een nieuwe rijroute, langs de Haarweg en over de Griftdijk. Het is om, maar het aanbod van passagiers zal zeker toenemen. Mocht dit te ver gaan, dan zou ik kiezen voor een plek niet ver verwijderd van de huidige bushalte; daar is het verkeersluw.	Het aantal instappers is zoals u zelf ook aangeeft laag. Dit heeft niet alleen met de ligging van de huidige halte te maken maar ook met het feit dat Maarsbergen een kleine kern betreft die dientengevolge een laag aantal potentiële reizigers genereert. Hierdoor is een aparte route via de Haarweg en Griftdijk financieel niet dekkend te krijgen. Het door u aangegeven verkeersluwe deel impliceert dat de bus binnen dit deel ook zou moeten keren. Dit is ruimtelijk gezien niet inpasbaar.	Nee
	14.3. Als laatste wil ik mijn dank uitspreken voor de wijze waarop bewoners betrokken zijn geweest en meegenomen in de stappen voor realisatie van de gekozen variant. Tijd noch moeite werden gespaard, Ik vertrouw erop dat de te nemen maatregelen om de hinder (geluid, licht) ook in overleg met de meest betrokkenen genomen zullen worden en	Dank voor uw aanmoediging. De nadere uitwerking en inpassing van de beoogde situatie wordt nog opgenomen in een Esthetisch Programma van Eisen (EPvE). Hierbij kan gedacht worden aan hoe diverse voorzieningen en maatregelen eruit gaan zien en waar	Nee

	wens u veel succes met het concept inpassingsplan. Wat mij betreft, mag de schop z.s.m. in de grond.	ze terecht gaan komen. Dit EPvE wordt met betrokkenheid van de omgeving en de onafhankelijk adviseur ruimtelijke kwaliteit opgesteld.	
15	Wij willen echter wel onze zorgen kenbaar maken dat in het onderliggende verkeersrapport alleen de scope van de locatie is onderzocht en niet wat de mogelijke verkeersgevolgen zijn voor de aansluitende provinciale wegen en dan in het bijzonder het tracé N226, tussen de aansluiting met de A12 en A28. Door de realisatie van de spooronderdoorgang Maarsbergen zal er sprake zijn van een nagenoeg continue verkeersstroom richting Woudenberg. Dit zal tot gevolg hebben dat de al aanwezige vertraging ten zuiden van de rotonde N224-N226 significant zal toenemen. Wij gaan er daarom vanuit dat de werkzaamheden aan de rotonde N224- N226 in het kader van het project VERDER voor oplevering van de spooronderdoorgang Maarsbergen voltooid zullen zijn om eerdergenoemde vertraging tot een minimum te beperken. Daarnaast neemt door de spooronderdoorgang de aantrekkelijkheid van de route N226, tussen Amersfoort en de A12, toe. Doordat de aantrekkelijkheid van de route toeneemt is de kans groot dat hierdoor tevens de verkeersintensiteit toeneemt. Om dit risico op toename te verminderen is het wenselijk om de route N226-N224-N227 aantrekkelijker te maken: de in het verleden aangeduide bajonet verbinding. Door een relatief kleine aanpassing aan het kruispunt N224-N227 is het mogelijk om onderhavige route aantrekkelijker te maken voor bestuurders. Deze aanpassing bestaat uit het realiseren van een rechtsaf strook op de bestaande rechtdoor/rechtsaf strook op de oostelijke kruispunttak. Tot slot gaan wij ervan uit dat de provincie Utrecht, indien de intensiteit op de N226, tussen de N224 en Nico Bergsteijnweg, verder toeneemt (meer dan de autonome groei) aanvullende maatregelen gaat treffen.	Het verkeersonderzoek is uitgevoerd om te laten zien wat de gevolgen voor de verkeersdoorstroming zijn op de locatie van de beoogde ongelijkvloerse kruising en de direct aansluitende wegen. Dit laat inderdaad zien dat de verkeersdoorstroming verbetert. De provincie is verder continu bezig om de verkeersdoorstroming op haar wegen te monitoren en waar nodig maatregelen te treffen om deze te verbeteren. Zo ook op het kruispunt N224/N227 nabij de viersprong als hier aanleiding voor is. Door de aanpassing van de rotonde N224/N226 te Woudenberg zal de doorstroming aanzienlijk verbeteren en het aantal voertuigverliesuren hier verminderen. De projecten 'rotonde N224/N226' en 'spooronderdoorgang Maarsbergen' worden op elkaar afgestemd, zodat de doorstroming niet zal stagneren.	Nee

16	16.1 Uit het rapport over de verkeersdoorstroming blijkt dat de geplande infrastructuur in Maarsbergen niet robuust en toekomstbestendig is op het punt van de verkeersdoorstroming bij de rotonde (zie voor toelichting hierna in paragraaf 3.). Dit is niet alleen ongewenst voor het regionale verkeer, maar zeker ook voor het lokale dorpsverkeer tussen Maarn en Maarsbergen (en v.v.). Dit verkeer is, in het nu voorliggende ontwerp, namelijk verplicht om via de nieuw aan te leggen rotonde te rijden.	Uit het verkeersonderzoek naar de doorstroming blijkt dat het verkeerskundig ontwerp zorgt voor een vertragsvrije verkeersafwikkeling voor het grootste gedeelte van de dag tot in het planjaar 2031. Alleen in de avondspits ontstaan wachtrijen op de Bosweg voor de noordelijke rotonde. De kluirotonde bij de A12 wordt maximaal belast, omdat een vrije doorstroming richting deze rotonde gecreëerd is. Er is geen sprake meer van de aanwezigheid van een verkeersregelinstantie die een doserende werking heeft. Op het drukste moment in de ochtendspits wordt hierdoor bij de kluirotonde lichte vertraging waargenomen, maar de kluirotonde kan het verkeer goed verwerken. Na realisatie van de ongelijkvloerse kruising worden de verkeersdoorstroming en de ontwikkeling van de intensiteiten gemonitord. Op basis hiervan kan ingeschat worden of en wanneer vertraging zou ontstaan op de Bosweg waardoor de verkeersveiligheid in het geding kan komen. Op deze wijze kunnen er tijdig beheersmaatregelen genomen worden, zoals het plaatsen van een rotonde-doseerinstallatie. Gezien het voorgaande is er sprake van een goede verkeersafwikkeling na realisatie van het project en is er sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie.	Nee
	16.2 In het rapport over de verkeersveiligheid worden, naast problemen in de tunnelbak op het gebied van onvoldoende rijzicht, onvoldoende stopzicht, te krappe bochten en verkanting, ook op te lossen veiligheidsaspecten genoemd ten aanzien van de situatie rond de kruising	De verkeersveiligheidsaudit is uitgevoerd om een extern bureau te laten beoordelen in hoeverre het verkeerskundig ontwerp voldoet aan de richtlijnen die hiervoor worden gehanteerd. Uit de audit blijkt dat op	Nee

	in het dorpshart en de doorsteek tussen Woudenbergseweg en parallelweg.	een aantal punten niet aan de richtlijnen wordt voldaan. In de geactualiseerde 'reactienota op verkeersveiligheidsaudit' en in paragraaf 5.7 van de toelichting is onderbouwd waarom deze afwijkingen aanvaardbaar worden bevonden. Er is vanuit verkeersveiligheidsoogpunt dan ook geen sprake van een onaanvaardbare situatie.	
	16. 3 De verbetering in de West-variant die MMN graag doorgevoerd zou zien, is de volgende: 1) Laat de Tuindorppweg voor alle verkeer doorlopen over de tunnelbak. Zie cirkel 1 in onderstaande uitsnede van het voorliggende ontwerp West-variant 2) Sluit de Bosweg ten westen van de tunnelbak aan op de Tuindorppweg. Zie cirkel 2 in de uitsnede. 3) Hierdoor kan het weggedeelte vervallen dat vanuit het dorpshart aansluiting geeft op de rotonde, inclusief de doorsteek vanuit dit weggedeelte naar de parallelweg. Zie cirkel 3 in de uitsnede. 4) Houd het laatste stukje van de parallelweg (voor de oude school en het 'Meestershuis') toegankelijk voor alle verkeer. Zie cirkel 4 in de uitsnede. Voordelen van deze verbetering: Door een niet onderbroken Tuindorppweg blijft er (zoals ook in de huidige situatie) een rechtstreekse verbinding Maarn – Maarsbergen en is er geen afhankelijkheid van de rotonde. De samenhang tussen deze twee dorpskernen van onze gemeente zou dan optimaal gewaarborgd blijven. Met het openhouden van de Tuindorppweg zou ook de historische as Maarn-Maarsbergen als onderdeel van de historische lanenstructuur behouden blijven. Ook betekent het dat het lokale verkeer wordt gescheiden van het regionale verkeer en er minder verkeer over de rotonde gaat. Dit kan een	Uw verzoek betreft een viertal verbetervoorstellen. Bij de variantafweging is de westelijke variant met een open Tuindorppweg afgewogen. De 4 verbetervoorstellen die worden genoemd, maken onderdeel uit van deze westelijke variant met open Tuindorppweg. Bij de afweging door PS is onder meer geconstateerd dat • een open Tuindorppweg en de afwezigheid van de Bosweg tot een slechte verkeersafwikkeling leidt bij de noordelijke rotonde voor verkeer vanuit Maarsbergen/Maarn (zuidtak van de rotonde). De rotonde heeft onvoldoende capaciteit om de verkeersstromen vertragsvrij af te wikkelen. Een structurele wachtrij met name in de avondspits die het kruispunt Tuindorppweg/ Haarweg blokkeert is het gevolg. • Deze variant mogelijkheden biedt voor de ontwikkeling van een ruimtelijke eenheid in de kern van Maarsbergen.	Nee

gunstige uitwerking hebben op de doorstroming van het verkeer bij de rotonde. Indien de rechtstreekse verbinding Maarn – Maarsbergen via de Tuindorppweg gehandhaafd blijft en de Bosweg daarop wordt aangesloten, kan het weggedeelte vervallen dat vanuit het dorps hart aansluiting geeft op de rotonde. Dat scheelt een flink stuk asfalt in het dorps hart. Pagina 4 van 8 Dit vrijkomende asfalt biedt ruimte voor een aantal in stijl passende woningen in het dorps hart en/of een meer 'groene' invulling. Zonder dat stuk asfalt kan het 'dorps karakter' en het 'historisch ensemble' in het dorps hart (kerk, oude school, Meestershuis en Grote Bloemheuvel) veel beter tot z'n recht komen. En het zou het dorps karakter ten goede komen. De in het verkeersveiligheidsrapport genoemde veiligheidsaspecten ten aanzien van de situatie rond de kruising in het dorps hart en de doorsteek tussen Woudenbergseweg en parallelweg zouden daarmee ook worden opgelost. Immers, in het dorps hart ontstaat met de voorgestelde verbetering een 'gewone' T-kruising zonder enige complexiteit (Parallelweg – Tuindorppweg/Haarweg). Uiteraard zal er over de Tuindorppweg meer verkeer gaan rijden dan in de situatie met afgesloten Tuindorppweg, maar veel minder dan in de huidige situatie. Het zal alleen gaan om dorpsverkeer dat het dorp in- of uitgaat. Het verkeer vanuit richting Maarn naar de A12 of Woudenberg (en v.v.) dat in de huidige situatie nog over de Tuindorppweg rijdt, zal wegvallen en via de nieuwe rotonde rijden. Indien het vrijkomende weggedeelte benut wordt voor een aantal woningen dan zal dat geld gaan opleveren om andere kosten te dekken.	• De monumentale bomen langs de N226 en de beuken bij de kerk kunnen behouden blijven. • Voor de realisatie geen omleidingsroute nodig is en deze oplossing kan solitair worden gebouwd, het verkeer kan de bestaande route blijven gebruiken. Mede op basis van voorgaande redenen heeft Provinciale Staten gekozen voor de Westelijke variant met gesloten Tuindorppweg, waarvan dit plan de uitwerking is. V.w.b. de doorsteek is er vooralsnog geen enkele aanleiding om te verwachten dat de doorsteek tussen de Woudenbergseweg en parallelweg niet zou kunnen functioneren. De hoeveelheden verkeer zijn beperkt en daardoor is er sprake van een lage conflictkans. Het is vanuit dit gegeven daarom niet relevant om na te denken over een afsluiting van deze doorsteek.	
---	--	--

			
	16.4 Natuur, landschap en cultuurhistorie: Al in een eerder stadium (voorjaar 2019) heeft MMN gereageerd op de conceptversies van de rapporten Natuurtoets/beschermde soorten, NNN-toets/houtopstanden, Bomen-effectanalyse en de Landschappelijke en cultuurhistorische beoordeling. In de versies van de genoemde rapporten die nu bij het voorontwerp	Genoemde bovenwettelijke maatregelen worden meegenomen in de nadere uitwerking en inpassing van de beoogde situatie via een Esthetisch Programma van Eisen (EPvE). Dit EPvE wordt met betrokkenheid van de omgeving en de onafhankelijk adviseur ruimtelijke kwaliteit opgesteld.	Nee

	Inpassingsplan zijn gevoegd, zien wij dat onze opmerkingen zijn verwerkt. Dank daarvoor. Er blijft nog wel een punt van aandacht over: In het rapport NNN-toets/houtopstanden wordt in paragraaf 4.2.6 aandacht besteed aan mogelijke bovenwettelijke mitigerende maatregelen. In onze eerdere reactie (voorjaar 2019) hebben wij gevraagd in hoeverre deze bovenwettelijke maatregelen uitvoerbaar zijn en in hoeverre daarvoor geld is gereserveerd. In de reactie van Arcadis (opsteller van het rapport) wordt aangegeven dat in de toelichting bij het In de toelichting bij het nu voorliggende voorontwerp Inpassingsplan missen wij echter die duidelijkheid. Graag dus alsnog duidelijkheid over dit aspect.		
	16.5 Verkeersdoorstroming. Algemeen: Uit het rapport over de verkeersdoorstroming blijkt dat volgens de simulaties al binnen enkele jaren na aanleg van de onderdoorgang er problemen (wachtrijen) ontstaan bij de rotonde (met name op de Bosweg). Dit is volgens het rapport over de verkeersdoorstroming op te lossen met een extra 'bypass' op de rotonde of een rotonde doseerinstallatie (RDI). Zo'n bypass is het meest structureel, maar die vindt de stuurgroep niet acceptabel vanwege de extra ruimte en de extra kosten die ermee gemoeid zijn. Men kiest dus voor de RDI. Zo'n RDI lijkt echter een soort 'lapmiddel' dat er vooral toe dient om 'risico nemend' gedrag tegen te gaan maar de wachtrijen zelf niet echt aanpakt. Als men bovendien bedenkt dat de provinciaal projectleider tijdens de bewonersbijeenkomst op 26 november verklaarde dat de uitkomsten van het onderzoek naar de verkeersdoorstroming in de praktijk ook nog wel eens tegen zouden kunnen vallen (m.a.w. in de praktijk langere wachtrijen dan nu al voorspeld) en als men vóór de realisatie al weet dat er extra maatregelen nodig zullen zijn om het verkeer bij de rotonde op een	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 16.1	Nee

verantwoorde manier af te wikkelen, dan is de in het plan voorgestelde infrastructuur niet 'robuust' en toekomstbestendig te noemen op het punt van de verkeersdoorstroming. Wat gaat er gebeuren als de werkelijkheid nog minder goed is dan de simulaties voorspellen of als de verkeersstromen in de toekomst toch nog meer toenemen dan nu verwacht? Met andere woorden: de voorgestelde infrastructuur lijkt geen intrinsieke garantie te bieden voor een goede verkeersdoorstroming in de toekomst. Dat is niet alleen ongewenst voor het regionale verkeer, maar zeker ook voor het lokale dorpsverkeer tussen Maarn en Maarsbergen (en v.v.). Dit verkeer is namelijk verplicht om via de nieuw aan te leggen rotonde te rijden. Volgens MMN hebben de dorpen Maarn en Maarsbergen recht op een verbinding waarmee de samenhang tussen de bebouwde kommen van de dorpen gewaarborgd blijft. De in paragraaf 1. Geschetste verbetering zou hiervoor een waarborg bieden.		
16.6 Specifieke opmerkingen over het rapport verkeersdoorstroming. Het is onduidelijk met welke maximumsnelheden gerekend moet worden op het verlegde deel van de N226 (de onderdoorgang) en op de Bosweg. In de notitie van Sweco met referentienummer SWNL0238657 (6 februari 2019) wordt aangegeven dat gerekend is met een maximumsnelheid van 50 km/uur. Waarom is er niet gerekend met een maximumsnelheid van 60 km/uur? Het traject van de onderdoorgang is immers ontworpen op een snelheid van 60 km/uur. MMN zou het overigens prima vinden indien op het traject 50 km/uur als maximum wordt aangehouden, maar als voor 60 km/uur wordt gekozen dan moeten de verkeerssimulaties ook wel van die snelheid uitgaan.	Het vorige verkeerskundig onderzoek ging niet uit van de juiste maximumsnelheden. Dat is aangepast door het verkeerskundig onderzoek hierop te actualiseren. Deze is als bijlage bij de toelichting van het ontwerpinpassingsplan gevoegd.	Ja

	16.7 In het rapport over de luchtkwaliteit worden in de bijlage verkeersintensiteiten per etmaal getoond voor 2026 in de referentiesituatie en in de plansituatie (resp. figuur B2.1 en B2.2). Deze intensiteiten zijn afkomstig uit het verkeersmodel dat door Sweco is gehanteerd. Het is vreemd dat in de plansituatie de intensiteitscijfers op de N226 ten noorden van de nieuw aan te leggen rotonde substantieel lager zijn dan in de referentiesituatie (resp. ongeveer 17.000 en 19.000). Het is niet logisch dat deze intensiteiten (op een plaats buiten het plangebied) in de plansituatie substantieel lager zijn dan in de referentiesituatie.	In reactie op 16.6 is aangegeven dat in het verkeerskundig onderzoek niet is uitgegaan van de juiste maximumsnelheid. Dat geldt ook voor het luchtkwaliteitsonderzoek. Om die reden is het luchtkwaliteitsonderzoek geactualiseerd. Deze is als bijlage bij de toelichting van het ontwerp inpasingsplan gevoegd.	
	16.8 Tijdens de bijeenkomsten met het Q-team is een aantal malen de situatie bij de geplande doorsteek tussen Woudenbergseweg en parallelweg aan de orde geweest. Hier gaat autoverkeer kruisen met fietsverkeer. Naast de aspecten van verkeersveiligheid, is in de bijeenkomsten met het Q-team ook aan de orde geweest of hier een gevaar voor stagnatie (wachtrij) aan de orde kan zijn, zowel op de weg vanuit het dorpshart naar de rotonde als op de parallelweg. Met name in de spitsperiodes zal dit aan de orde kunnen zijn. In die spitsperiodes is er veel fietsverkeer van schoolgaande kinderen (ook uit de regio naar Valkenheide) en zullen ook veel kinderen naar de lokale basisschool (die ook als regionale basisschool functioneert) gebracht worden via de doorsteek, waarna de ouders wederom via de doorsteek naar de rotonde zullen gaan. De deskundigen van RHDHV die bij de sessies met het Q-team aanwezig waren, gaven aan dat het verstandig zou zijn om in het doorstromingsonderzoek naar dit mogelijke gevaar voor stagnatie bij de doorsteek te kijken. Echter, voor zover wij hebben kunnen zien, is de situatie bij deze doorsteek niet gemodelleerd in het verkeersmodel. Kan er nog worden voorzien in deze ommissie? Dit is ook van belang voor de toekomst. Als de verkeersstromen gaan toenemen, is	Vooralsnog is er geen enkele aanleiding om te verwachten dat de doorsteek tussen de Woudenbergseweg en parallelweg niet zou kunnen functioneren. De hoeveelheden verkeer zijn beperkt en daardoor is er sprake van een lage conflictkans. Het is vanuit dit gegeven daarom niet nodig om na te denken over een afsluiting van deze doorsteek.	Nee

	de nu gekozen oplossing met de weg vanuit het dorpshart naar de rotonde en de doorsteek tussen Woudenbergseweg en parallelweg dan toekomst vast? Zo niet, hoe kan dit dan in de toekomst nog worden opgelost?		
	16.9 Het onderzoek heeft geen rekening gehouden met een toekomstige afsluiting van de Andersteinweg. Diverse bezoekers van de informatieavond in de Weistaar wezen erop dat het de bedoeling is dat de Andersteinweg zal worden afgesloten zodra de spooronderdoorgang in Maarsbergen gereed is. Helemaal duidelijk is het niet hoe de afspraken/besluiten hierover nu precies luiden. Maar dit zou wel duidelijk moeten zijn bij het uitvoeren van het verkeersonderzoek doorstroming. Het zal immers consequenties hebben voor de verkeersintensiteiten op de bosweg/rotonde.	In het verleden is het al dan niet afsluiten van de Andersteinweg voor doorgaand verkeer vaker aan de orde geweest. Dit onderwerp is in het verleden ook door de gemeenteraad van Utrechtse Heuvelrug besproken, waarbij destijds is besloten de Andersteinweg niet af te sluiten. De Andersteinweg is in het VRU-model opgenomen als alleen een 'fietsroute'. Het wel of niet afsluiten van de Andersteinweg zal in het model dan ook geen effect hebben op de verkeersstromen op de N226. Dat dit in werkelijkheid wel enigszins het geval is onderkennen we. Echter is de beslissing hieromtrent nauwelijks van invloed op de toekomstige doorstroming van de noordelijke rotonde. Het verkeer op de Andersteinseweg met als bestemming de A12 kiest in de toekomstige situatie - waarbij de N226 beter doorstroomt - mogelijk de N226 in plaats van de Andersteinseweg. Het conflict op de rotonde waardoor op de Bosweg enige vertraging ontstaat verandert hierdoor echter niet. We verwachten hierdoor geen noemenswaardige veranderingen in de te verwachten verkeersafwikkeling in het plangebied.	Nee
	16.10 Verkeersveiligheid: Het rapport over de verkeersveiligheid bevat geen overall conclusie. Bij de lezer blijft het beeld hangen dat er nog veel zaken op het gebied	Het rapport over de verkeersveiligheid is een audit, uitgevoerd door een onafhankelijk deskundig bureau. In een dergelijke audit wordt het verkeerskundig ontwerp	Nee

van verkeersveiligheid geregeld en opgelost moeten worden. Dit heeft onder andere betrekking op belangrijke zaken als onvoldoende rij- en stopzicht, te krappe bochten, verkanting en zichtafscherming tussen bosweg en spooronderdoorgang. Ook bij het ontwerpen van een veilige situatie op het kruispunt bij de kerk en bij de 'doorsteek' tussen Woudenbergseweg en parallelweg worden in het rapport vraagtekens gezet. De door MMN voorgestelde verbetering, zoals beschreven in paragraaf 1., geeft in ieder geval een oplossing voor de situatie op het kruispunt bij de kerk en de doorsteek tussen Woudenbergseweg en parallelweg. Door die verbetering zou daar immers een 'gewone' T-kruising zonder enige complexiteit ontstaan (Parallelweg – Tuindorpsweg/Haarweg). De reactienota van de provincie op de verkeersveiligheidsaudit (die overigens niet bij de officiële stukken voor het voorontwerp PIP is gevoegd) geeft te weinig vertrouwen dat alle gesignaleerde problemen adequaat kunnen worden opgelost bij handhaving van het voorgestelde ontwerp. Uit de verkeersveiligheidsaudit blijkt dat veel problemen kunnen worden opgelost door de maximum snelheid te verlagen naar 50 km/uur en in de onderdoorgang te kiezen voor 1 rijbaan naar het noorden (i.p.v. 2). Dit spreekt MMN zeer aan: Geef de automobilist het gevoel dat men in een dorp rijdt en de snelheid moet aanpassen. Zorg dat de verlegde N226 (de onderdoorgang) binnen de bebouwde kom blijft vallen en houd de nieuwe bosweg ook binnen de bebouwde kom. Een goed gekozen inrichting met hagen en bomen kan dit versterken. Onduidelijk blijft waarom hier niet voor wordt gekozen in de reactienota. Het argument dat 2 rijbanen naar het noorden noodzakelijk zijn voor de doorstroming, wordt tegengesproken door rapportages van RHDHV uit 2013 en 2017.	naast de richtlijnen gelegd, wordt per aspect aangegeven of het voldoet aan de richtlijnen en geen overall conclusie gegeven. Voor wat betreft de inhoudelijke beantwoording verwijzen wij naar onze beantwoording onder 16.2 en 16.3. De geactualiseerde 'reactienota op verkeersveiligheidsaudit' d.d. 22-04-20220 is nu als bijlage bij de toelichting van het ontwerp inpassingsplan gevoegd. De spooronderdoorgang krijgt het karakter van een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom; normaliter heeft zo'n weg volgens de richtlijnen een maximumsnelheid van 80 km/uur. In dit geval wordt conform de voorkeurskeursvariant hier vanwege de specifieke omstandigheden van afgeweken door een maximumsnelheid aan te houden van 60 km/uur. Verlaging naar 50 km/uur is op dit moment niet aan de orde en maakt geen onderdeel uit van dit inpassingsplan. Het verkeersonderzoek laat zien dat twee rijstroken in de noordelijke richting noodzakelijk zijn voor de gewenste doorstroming op de kluifrotonde/A12.	
---	---	--

	Last but not least: Het bouwen van een tunnelbak met 1 in plaats van 2 rijbanen naar het noorden zal minder kostbaar zijn, evenals de 'kunstwerken' die eroverheen gebouwd moeten worden.		
	16.11 Gedeeltelijke overkapping. De stuurgroep heeft besloten om niet alle voorstellen van het Q-team over te nemen. Met name valt op dat de voorgestelde gedeeltelijke overkapping bij Engweg en Tuindorpweg niet wordt overgenomen. Hierdoor kan men zich afvragen op welke wijze de bewoners van de Engweg nu eigenlijk worden gecompenseerd voor het nog verder opdringen van de verkeersinfrastructuur in hun leefgebied. In de afgelopen jaren is dit echter wel steeds als een prioriteit benoemd in diverse Staten- en Raadsvergaderingen. Voor MMN is het echter ook van belang om erop te wijzen dat die overkapping ook in ecologische zin een functie heeft. In het rapport van Arcadis over de NNN-toets wordt de functie van ecologische verbinding naar voren gebracht. Men ziet door de aan te leggen tunnelbak een dreigende verdere versnippering van de toch al versnipperde NNN-gebieden in de omgeving. Een ecologische verbinding via de gedeeltelijke overkapping kan deze dreiging voor een deel wegnemen. Ook het Q-team noemt in haar advies deze (neven)functie van de gedeeltelijke overkapping. Ook wijst het Q-team op de mogelijkheid van begroeiing op de overkapping waardoor de biodiversiteit kan worden bevorderd.	Een overkapping van de onderdoorgang is niet voorzien binnen het project. De kosten hiervan wegen, mede in vergelijking tot andere geluidsreducerende maatregelen, niet op tegen het geluidsreducerend effect dat dit zou opleveren. De voorkeur is gegeven aan 9 ruimtelijke kwaliteitsmaatregelen uit het advies van het Q-team. Gebleken is dat deze ruimtelijke kwaliteitsmaatregelen van grotere meerwaarde zijn dan de overkapping. Naast de 9 ruimtelijke kwaliteitsmaatregelen resteert een bedrag van €600.000, dat betrokken wordt bij de nadere uitwerking van het Esthetisch Programma van Eisen samen met omwonenden.	Nee
	16.12 Geluid. Algemeen: In het akoestisch rapport wordt geen vergelijking gemaakt tussen de huidige totale (gecumuleerde) geluidsbelasting en de toekomstige te verwachten totale geluidsbelasting (zonder en met geluidwerende maatregelen). Dit is echter juist wat bewoners willen weten ('Hoeveel meer geluid krijg ik in de toekomst ten opzichte van de situatie nu?'). Met name geldt dit voor bewoners op de adressen met de meeste geluidshinder (voornamelijk gelegen aan de Tuindorpweg en Engweg). Kan zo'n vergelijking worden opgenomen in het rapport?	Een dergelijk vergelijk heeft geen juridische basis. Aangezien de Rijksweg en het spoor in het gebied hoge geluidsbelastingen veroorzaken is de bijdrage van de N226 op de gecumuleerde geluidsbelasting beperkt, zeker in de situatie met maatregelen. De cumulatie in het eindbeeld wordt wel bij de besluitvorming over de hogere grenswaarden betrokken.	Ja

De stuurgroep heeft ervoor gekozen om de ‘combinatiemaatregel’ zoals die in het akoestisch rapport wordt aanbevolen, niet geheel door te voeren. De geluidsschermen worden weggelaten. Zoals uit het akoestisch rapport blijkt, zijn de schermen echter het meest effectief om de geluidsoverlast te reduceren. Nu is MMN niet persé voorstander van geluidsschermen omdat ze het dorpsbeeld kunnen ontsieren, maar het zou wel goed zijn dat duidelijk wordt wat het weglaten van die schermen betekent voor de geluidsbelasting voor aanwonenden. Specifieke opmerkingen over het akoestisch rapport a) Tabel I en figuur 2, blz. 10 en 12: In de toekomstige situatie bij de N226, ten zuidwesten van de nieuwe komgrens, staan 4 rijbanen genoteerd en een maximumsnelheid van 50 km/uur. Er komen daar volgens de plannen echter 3 rijbanen en er wordt voorgesteld dit deel buiten de bebouwde kom te laten vallen. De maximumsnelheid zou dan hoger zijn dan 50 km/uur. Blz. 11: Waarom is er verschil in de uitgangspunten voor de rijsnelheden tussen het akoestisch rapport en de door Sweco opgeleverde datasets? b) Tabellen IV en V, blz. 25 en 26: - De kop in de tabellen is niet duidelijk. Wordt hier bedoeld dat alle maatregelen inclusief absorptie van de tunnelwand zijn én inclusief scherm? Dat zou dus betekenen dat bij de maatregel ‘overkappingen’ er ook schermen worden geplaatst, maar dan is het niet logisch dat de maatregel ‘overkappingen’ minder geluidsreductie geeft dan de maatregel ‘scherm’. Kortom, hoe moet die kop nu gelezen worden? - Hebben wij goed begrepen dat er geen kolom in deze tabellen is waarin alleen het effect van de overkapping op zichzelf wordt weergegeven? Zo ja, hoe kan dan geconcludeerd worden dat de overkapping alleen weinig effect heeft? En geldt dat dan voor alle adressen? c) Een deel van de huidige wal tussen spoor en Engweg moet worden	In het akoestisch onderzoek zijn geluidsreducerende maatregelen beschouwd. Beschouwd zijn wandabsorptie in de onderdoorgang, een stil wegdek (SMA-NL8 G+), een scherm van 2 meter, een overkapping van de onderdoorgang en een combinatie van deze maatregelen. Uit de resultaten blijkt dat geen van de maatregelen alle overschrijdingen wegneemt. Geen van de maatregelen is doelmatig. Dit wil zeggen dat ze meer kosten dan ze opleveren aan effect. Omdat de maatregelen financieel niet doelmatig zijn, hoeven er wettelijk gezien geen maatregelen getroffen te worden. Desondanks is er toch voor gekozen om geluidsabsorptie in combinatie met een stil wegdek toe te passen als onderdeel van het bovenwettelijk pakket van maatregelen. A) en B) Het akoestisch onderzoek is geactualiseerd. Er is nu uitgegaan van een maximumsnelheid van 60 km/uur. Bij het aangepaste akoestisch en verkeerskundig onderzoek is nu uitgegaan van dezelfde rijsnelheden. Ook de tabellen zijn aangepast. C) De wal wordt vervangen door een voor het spoorweggeluid gelijkwaardige maatregel. Daar is dan ook mee gerekend. D) Het rapport moet wel uitgaan van Lden. Pieken zijn niet relevant volgens de wettelijk voorgeschreven reken- en meetvoorschriften.	
---	---	--

	verwijderd t.b.v. de onderdoorgang. Welke invloed heeft dit op de geluidsbelasting voor de Engweg? Wordt in plaats hiervan een scherm gezet? Hoe is hier mee gerekend in het akoestisch onderzoek? d) Het gehele rapport gaat over de Lden. Dit betekent dat het geluid in de piekperioden wordt 'uitgesmeerd' over het daggemiddelde. Voor bewoners zou het ook goed zijn indien duidelijk wordt wat de geluidsbelasting in de spitsuren is. Met name weer van belang voor bewoners op de adressen met de meeste geluidshinder (Tuindorppweg en Engweg).		
	16.13 Luchtkwaliteit. Algemeen: Uit het rapport over de luchtkwaliteit blijkt dat de luchtkwaliteit in de situatie van de nieuwe infrastructuur voor het dorp als geheel niet wezenlijk anders is dan dat die luchtkwaliteit geweest zou zijn zonder de nieuwe infrastructuur. Op plaatsen waar de luchtkwaliteit verslechtert (Tuindorppweg en Engweg) betreft dit (gelukkig) een slechts zeer beperkte verslechtering. Ook blijft de luchtkwaliteit binnen de (strengere) WHO-normen. Specifieke opmerkingen over het rapport luchtkwaliteit a Bij paragraaf 5.2.2 en figuur B2.6: Waarom wordt er gerekend met zulke lage snelheden? Bijvoorbeeld: Op de 'boog' van de verlegde N226 wordt gerekend met 37 km/uur. Deze boog is toch ontworpen met een ontwerpsnelheid van 60 km/uur? Dezelfde vraag voor de nieuwe Bosweg en het deel van de N226 richting Woudenberg. Vlak ten noorden van de nieuwe rotonde wordt zelfs gerekend met 22 km/uur. MMN kan deze lage snelheden ook niet rijmen met de opmerking in paragraaf 5.2.2: 'Voor snelwegen en wegen buiten de bebouwde kom verwacht het rekenmodel de maximale snelheid'. b	a. Er is van uit gegaan dat het verkeer zich hier gedraagt als verkeer binnen de bebouwde kom. In dat geval wordt in een luchtkwaliteitsonderzoek gerekend met een standaard gemiddelde snelheid van "doorstromend stadsverkeer" van 37 km/uur of van "normaal stadsverkeer" met 22 km/uur. De emissies van het wegverkeer zijn daarmee hoger dan bij een snelheid van 60 km/uur. Er is dus "worstcase" gerekend. De geactualiseerde eindversie van het rapport is hierop aangepast. b. Het verkeersmodel van Sweco vormt de input voor het luchtkwaliteitsonderzoek. De verkeerscijfers zijn echter geactualiseerd, waardoor ook dit luchtkwaliteitsonderzoek is geactualiseerd.	Ja

	Bij de figuren B2.1 en B2.2: In deze figuren staan verkeersintensiteiten in de referentiesituatie en in de plansituatie (resp. figuur B2.1 en B2.2) voor het jaar 2026. Deze intensiteiten zijn afkomstig van Sweco. Wij begrijpen niet dat in de plansituatie de cijfers op de N226 ten noorden van de nieuwe rotonde substantieel lager zijn dan in de referentiesituatie (resp. ongeveer 17.000 en 19.000). Uit contact met de auteur van het rapport over de luchtkwaliteit hebben wij begrepen dat hij dat ook niet logisch vindt, maar dat hij deze intensiteiten nu eenmaal zo heeft gekregen van Sweco. Ook hebben wij van de auteur begrepen dat indien in de plansituatie gerekend zou worden met intensiteiten die vergelijkbaar zijn met de referentiesituatie, dan de conclusies (blz. 21 van het rapport) voor wat betreft de N226 ten noorden van de nieuwe rotonde en voor het oostelijke en noordelijke deel van Maarsbergen waarschijnlijk moeten worden aangepast. Wat MMN betreft zou het dus goed zijn als het rapport over de luchtkwaliteit gecorrigeerd zou worden voor de juiste verkeersintensiteiten.		
	16.14 Lichthinder. In het onderzoek naar de lichthinder is alleen gekeken naar de lichthinder op woningen. MMN pleit ervoor om ook te onderzoeken of er lichthinder zal ontstaan in de natuur die grenst aan de nieuwe infrastructuur. Met name geldt dit voor het bosgebied ten westen en ten noorden van de Bosweg.	Het lichthinderonderzoek is uitgevoerd om vast te stellen wat de gevolgen zijn van de lichtverstrooiing vanwege de koplampen op de omliggende woningen. In de natuurtoets die door Arcadis is uitgevoerd is onderzocht wat de gevolgen van het project zijn voor het projectgebied en de directe omgeving. Het onderzoeksgebied is dus ruimer dan het gebied waar de nieuwe infrastructuur komt te liggen, onder andere vanwege uitstralingseffecten als geluid en licht. In het onderzoeksgebied is vastgelegd welke beschermde soorten er voorkomen en voor welke soorten, rekening	Nee

		houdend met de uitstralingseffecten, er ontheffing benodigd is.	
17	Constateernde dat a. De MIT (Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport) overeenkomst van 22 juni 2006 in artikel 1 onder 1b het volgende vastlegt: “het opheffen van de overweg in de N226 door de aanleg van een onderdoorgang. Dit als gevolg van een toegenomen veiligheidsrisico door de geplande frequentieverhoging op het baanvak. Hierna te noemen: Maarsbergen”. b. Genoemde MIT-overeenkomst strikt tot doel heeft de gelijkvloerse kruising te doen veranderen in een ongelijkvloerse kruising door middel van een onderdoorgang uitgaande van een niet nader omschreven basisfunctionaliteit c. In genoemde MIT-overeenkomst wordt omschreven dat de eventuele kosten van extra's bovenop de “basisfunctionaliteit” aan de vragende partij wordt doorberekend. d. Tussen de MIT afspraken van 22 juni 2006 en de uiteindelijke keuze voor de West-variant met gesloten Tuindorppweg op 9 maart 2017 er diverse varianten zijn onderzocht e. de uitwerking en opgemaakte VO 's steeds de ongelijkvloerse kruising met het spoor als “basisfunctionaliteit” heeft. f. Door het ontbreken van een dubbelzijdige aansluiting in Maarn, Maarsbergen bovendien wordt belast met de regionale opvang van het verkeer richting Arnhem via de A 12 g. Maatschappelijke ontwikkelingen er voor zorgen dat een dergelijke ingreep zeker niet ten kosten van het leefklimaat en daarin met name de verkeersveiligheid, de geluidsbelasting en luchtkwaliteit mag gaan h. Opgemaakte rapporten m.b.t. verkeerdoorstroming, geluid en	Met betrekking tot uw voorstel: Ad a) Verwijzen wij naar de geactualiseerde ‘reactienota op verkeersveiligheidsaudit’ d.d. 22-04-20220 op de verkeersveiligheidsaudit Ad b en c) Uw verbetervoorstellen zijn bij de variantafweging is de westelijke variant met een open Tuindorppweg afgewogen. De verbetervoorstellen die worden genoemd maken onderdeel uit van deze westelijke variant met open Tuindorppweg. Bij de afweging door PS is onder meer geconstateerd dat • een open Tuindorppweg en de afwezigheid van de Bosweg tot een slechte verkeersafwikkeling leidt bij de noordelijke rotonde voor verkeer vanuit Maarsbergen/Maarn (zuidtak van de rotonde). De rotonde heeft onvoldoende capaciteit om de verkeersstromen vertragsvrij af te wikkelen. Een structurele wachtrij met name in de avondspits die het kruispunt Tuindorppweg/ Haarweg blokkeert is het gevolg. • Deze variant mogelijkheden biedt voor de ontwikkeling van een ruimtelijke eenheid in de kern van Maarsbergen.	Ja

luchtkwaliteit gebaseerd zijn op een maximale snelheid van 50 km/u in plaats van de in de varianteselectie als zeer zwaar wegend opgenomen ontwerpsnelheid van 60 km/u. Inmiddels zou opdracht gegeven zijn deze rapporten op basis van de juiste gegevens opnieuw uit te brengen i. Hierbij achteraf is gebleken dat de ontwerpsnelheid van 60 km/u slechts haalbaar was door toepassing van kortere boogstralen en sterke verkanting. Deze aanpassing is destijds alleen toegepast bij de gekozen variant en is niet opengesteld voor de andere varianten en is daarmee wellicht ook van invloed geweest op de keuze. In de presentatie van 9 januari 2017 zijn randvoorwaarden vastgelegd welke gelden voor alle onderhanden zijnde ontwerpen. Bij de acceptatie door de Staten op 13 maart 2017 worden de Randvoorwaarden bevestigd. Randvoorwaarden bij ontwerp • Alle ontwerpen gaan uit van een verkeersveilige vormgeving conform provinciaal Mobiliteitsbeleid en de landelijke (CROW) richtlijnen voor het ontwerpen van wegen; • de ontwerpsnelheid is 60 km/uur; • de inrichting van de weg moet zodanig zijn dat de verkeersprognose van 2030 onbelemmerd moet kunnen worden afgewikkeld: dat betekent twee rijstroken van zuid naar noord en één van noord naar zuid; • om die reden wordt de rotonde dubbelstrooks uitgevoerd; • alle verkeer kruist het spoor ongelijkvloers, conform de voorschriften van ProRail. j. de op 9 oktober 2019 uitgebrachte Audit van DTV m.b.t. verkeersveiligheid wijst nu op vele tekortkomingen en verkeersonveilige situaties welke deels veroorzaakt worden door het vasthouden aan	• De monumentale bomen langs de N226 en de beuken bij de kerk kunnen behouden blijven. • Voor de realisatie geen omleidingsroute nodig is en deze oplossing kan solitair worden gebouwd, het verkeer kan de bestaande route blijven gebruiken. Ad d) In de reactie van de Stuurgroep Maarsbergen op het advies van het Q-team van september 2019 is aangegeven voor welke bovenwettelijke maatregelen wordt voorzien binnen het budget van 2,8 miljoen. Daarin is aangegeven dat de overkapping leidt tot een overschrijding van het budget voor de bovenwettelijke maatregelen en dat binnen het taakstellend budget geluidsreducerende maatregelen worden getroffen door gebruik te maken van stil asfalt in de onderdoorgang, op de wegen binnen het projectgebied en het toepassen van wandabsorptie in de onderdoorgang. Naast de 9 ruimtelijke kwaliteitsmaatregelen resteert een bedrag van €600.000, dat betrokken wordt bij de nadere uitwerking van het Esthetisch Programma van Eisen samen met omwonenden.	
---	---	--

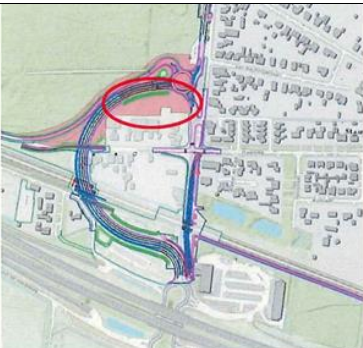
waarschijnlijk deels politieke randvoorwaarden en een hieraan aangepaste andere uitleg van de CROW voorschriften. Eerdere gesuggereerde aanpassingen, deels verband houdend met voorgaande zaken, zijn, tot nu vergeefs, ingebracht door burgerparticipanten en zonder nadere onderbouwing afgewezen. k. Al op 18 oktober 2019 door de Provincie werd gereageerd op de onder punt j genoemde audit. Hierbij luidt onder andere het antwoord “in verband met de berekende capaciteit is het niet mogelijk om vanaf de kluifrotonde terug te gaan naar 1 rijstrook”. Nadere onderbouwing van dit essentiële punt ontbreekt daar waar eerder in rapporten van RHDHV in 2013 en bevestigd op 9 januari 2017, wordt meegedeeld dat 1 rijbaan naar het Noorden geen nadelig effect heeft op de verkeersdoorstroming. l. Het rapport van Sweco van 18 oktober 2019 over de verkeersdoorstroming geen toekomst vast beeld laat zien. Enige jaren na realisatie moeten immers al extra maatregelen worden ingezet om de gevolgen van de slechte doorstroming bij de noordelijke rotonde op te vangen. Dit is niet alleen ongewenst voor het regionale verkeer, maar zeker ook voor het lokale dorpsverkeer. De effecten voor de doorstroming bij een eventuele afsluiting van de Andersteinweg, welke nu nog als sluiproute wordt genomen, zijn nog niet in genoemd rapport meegenomen. Overwegende dat 1. Er oorspronkelijk een bedrag ad € 25 miljoen beschikbaar is gesteld door het Ministerie van Infrastructuur 2. Dit bedrag door prijsontwikkeling heeft geleid tot een extra bijdrage door MI voor een bedrag ad € 3.5 miljoen 3. De Gemeente Utrechtse Heuvelrug een bijdrage levert van € 2.5 miljoen, incidenteel een bedrag van € 205.000, - en de te maken		
---	--	--

apparaatskosten. GUH heeft te kennen gegeven dat verdere bijdragen financieel niet haalbaar zijn 4. De provincie de overige € 20.6 miljoen voor haar rekening neemt. 5. De provincie blijkens uitlatingen van de stuurgroep op 5 september 2019 onvoldoende mogelijkheden ziet binnen de gelabelde € 2.8 miljoen alle aanbevelingen van het Q-team te honoreren. 6. De provincie blijkens uitlatingen van de stuurgroep op 17 oktober 2019 zelf benoemt: “bovendien staat dat budget nu al onder druk vanwege de door het Q-team voorgestelde aanpassingen die in de stuurgroep zijn gehonoreerd. Dat betekent zeer waarschijnlijk dat extra budget zal moeten worden gevraagd aan Provinciale Staten. Dat geeft een reëel risico op een nieuwe politieke discussie over de spooronderdoorgang Maarsbergen” 7. Naast de zorgen omtrent de geringe aandacht voor de verkeersveiligheid, de toegenomen zorgen omtrent de nu al blijkende tekortkomingen in het ontwerp, ligt door de onjuiste rapporten en de geldzorgen nu ook het vertrouwen in het verbeteren van het leefklimaat onder vuur. 8. de door de commissie MM gevraagde kostenopstelling een aantal financiële zaken duidelijk zal maken, waaronder een grote gereserveerde maar niet meer in de kosten terugkomende post” geluidschermen” en de benoeming van de onderscheiden posten m.b.t. wettelijke en bovenwettelijke uitgaven Stelt voor: Het verkeersveiligheid rapport serieus ter harte te nemen en te laten leiden tot een transparante berekening van de besparing, indien wordt overgegaan tot 1 rijstrook naar het Noorden en een enkel strook Noordelijke rotonde.		
---	--	--

	De hiermee verkregen besparing, tezamen met de post geluidsschermen ad ong. € 0.87 miljoen en de gelabelde € 2.8 miljoen (alle bedragen nog te verhogen met diverse opslagen zie begroting) te gebruiken om: a. de overige in het verkeersveiligheid rapport genoemde zaken nader te bezien en op te lossen b. de historische dorpsverbinding via de Tuindorpweg met Maarn voor het lokale verkeer te handhaven middels een aangepaste overgang over de (smallere) N 226, wat ook als voordeel zou hebben dat het weggedeelte dat het dorpshart met de rotonde verbindt, achterwege kan blijven. c. Vanuit verkeerskundig perspectief expliciet te zoeken naar een gedegen oplossing voor het (school)fietsverkeer op de Parallelweg in combinatie met lokaal verkeer en schoolbezoek aan de van Beuningenlaan in het bijzonder. d. en volledig tegemoet te komen aan de conclusies van het rapport van het Q team inclusief een (deel)overkapping samen met combinatiemaatregelen geluid (ook voor de Tuindorpweg) van de dan smallere N 226.		
18	18.1 Blijkens de toelichting op het bestemmingsplan is de CHW op het plan van toepassing; dit blijkt niet uit de publicatie	Het klopt dat het plan onder de Crisis- en herstel wet valt. In de fase van het voorontwerp is het wettelijk niet verplicht om dit in de publicatie op te nemen. Dit doen we wel bij publicatie van de volgende fase.	Ja
	18.2. Begrenzing tankstation. Met betrekking tot de begrenzing van het plangebied ter plaatse van het bestaande Shellstation wenst NV Landgoed Anderstein op te merken dat de nieuwe plangrens van het Inpassingsplan over de bestaande plangrens van de vigerende beheersverordening heen gaat. Gevolg is dat het bestemmingsvlak van de benzinepomp wordt verkleind (zie onderstaande afbeelding I); dit is echter niet wenselijk en ook niet de bedoeling. U wordt daarom verzocht beide plangrenzen zonder overlap op elkaar aan te laten sluiten	Uw constatering is correct: Het bestemmingsvlak van het (Shell)benzineverkooppunt wordt verkleind en dat is niet de bedoeling. De verbeeldingskaart van het PIP wordt zodanig aangepast dat beide plangrenzen op elkaar aansluiten en er geen sprake meer is van overlap.	Ja

	 <i>Afbeelding 1: uitsnede VOPIP Spooronderdoorgang Maarsbergen ter plaatse van Shell bezinepomp, de overlappende begrenzing is rood omcirkeld</i>		
18.3 Bosperceel. Een deel van het nieuwe tracé is geprojecteerd over de gronden van landgoed Anderstein. Na aanleg van de weg wordt het bosgebied, dat tussen de nieuwe rondweg en de woningen langs de Tuindorppweg ligt, fysiek afgescheiden van de rest van het landgoed. Dit bosgebied maakt deel uit van het NNN. Een deel van de bomen in dit bosgebied moet worden gekapt ten behoeve van de aanleg van de nieuwe weg. Het bos bestaat uit beuk, zomereik, (ruwe) berk en grove den en is in de Ambitiekaart natuur 2019 aangeduid als bestaande natuur, waarbij omvorming naar beheertype met hogere prioriteit mogelijk is. Ruim de helft van de oppervlakte bestaat uit niet - inheemse boomsoorten. De bomen variëren in leeftijd tussen 20 en 80 jaar. In de huidige situatie is sprake van verstoring door geluid en licht van de Tuindorppweg en verstoring van de randzone van de N226. Daarnaast wordt het bosgebied gebruikt door recreanten en als uitlaatgebied voor honden. De aanleg van	In dit inpassingsplan worden gronden aangewezen als natuur. Zodra het inpassingsplan onherroepelijk is geworden, wordt de begrenzing van het NNN, zoals aangewezen via de Provinciale Ruimtelijke Verordening, aangepast. De gronden die in dit inpassingsplan zijn aangewezen als natuur worden dan toegevoegd aan het NNN. De NNN die aangetast wordt als gevolg van dit project, worden uit het NNN gehaald. De voorgestelde aanpassing vindt dan ook plaats na het onherroepelijk worden van het inpassingsplan.	Nee	

de weg leidt tot een directe aantasting van 2ha bos N15.02 Dennen-, eiken en beukenbos. Naast oppervlakteverlies is er sprake van een kwaliteitsafname van het te behouden bos en is er sprake van versnippering (zie onderstaande afbeelding 2). Om dit oppervlakteverlies te compenseren, wordt - rekening houdend met een toeslag ter behoud van de kwaliteit en kwantiteit van het NNN - in totaal 4ha nieuwe NNN gerealiseerd. Hierbij wordt het resterende bos tussen de nieuwe weg en de Tuindorppweg volledig gecompenseerd. Vanwege het feit dat het daadwerkelijke effect op bomen niet wordt bepaald door de grens van het plangebied maar door de reikwijdte van het effect, is in de BomenEffectAnalyse dit perceel tevens volledig meegerekend in het kader van de te realiseren oppervlakte aan boscompensatie. In verband met de invulling van de boscompensatie staat in paragraaf 3.2 van de toelichting dat de precieze inrichting van de gronden voor compensatie nog gaande is, maar dat in eerste instantie gedacht wordt aan een invulling op de landgoederen Kombos en Maarsbergen. Nu Landgoed Anderstein door rechtstreeks wordt geraakt door de aanleg van de rondweg en het landgoed voldoende mogelijkheden heeft om de compensatie zowel kwalitatief als kwantitatief in te vullen, is Landgoed Anderstein van mening dat ook deze mogelijkheid onderzocht dient te worden. Een en ander conform uw Beleidskader Wet Natuurbescherming. Tegen deze achtergrond (verstoring, kwaliteitsafname, versnippering en compensatie) verzoekt Landgoed Anderstein u de begrenzing van het NNN aan te passen zodanig dat het losse bosperceel niet langer wordt aangemerkt als deel van het NNN, maar als onderdeel van het stedelijk gebied. Gelet op de hoge mate van verstoring en de versnippering, verzoekt het landgoed u tevens het gebied niet aan te merken als 'gebied met kansen om groen te versterken en te behouden'.		
--	--	--

	 <i>Afbeelding 2: ruimtebeslag NNN, rode omlijning geeft het betreffende bosperceel aan Bron: Toetsing Natuur Netwerk Nederland en Houtopstanden, Onderzoek effecten en compensatieopgave spoorwegonderdoorgang N2226 Maarsbergen, Arcadis, 18 september 2019, p. 15</i>		
	18.4 Historische houtwal. In paragraaf 5.2.2 van de toelichting is aangegeven dat het van belang is om de historische houtwal op landgoed Anderstein (in onderstaande afbeelding 3 aangeduid als bruine lijn). In de verbeelding is vermoedelijk om die reden aan die gronden de dubbelbestemming 'Waarde - cultuurhistorie' toegekend (zie afbeelding 4). Beter zou zijn om deze houtwal buiten de plangrenzen van het inpassingsplan te houden, zodat vaststaat dat deze niet kunnen worden geraakt door het plan. Landgoed Anderstein verzoekt u op dit punt de plangrens aan te passen.	Uitgangspunt bij het plan is om de houtwal te beschermen en geen onderdeel te laten uitmaken van het plan. De plangrens/verbeelding wordt daartoe aangepast.	Ja



Afbeelding 3: Bouwstenenkaart zoals opgenomen in par. 5.2.2 toelichting Inpassingsplan en p. 52 van de Effectanalyse Landschap & Cultuurhistorie van Arcadis d.d. 2 augustus 2019 die als bijlage 5 deel uitmaakt van de toelichting op het Inpassingsplan
Bron: www.ruimtelijkeplannen.nl

	 Dubbelbestemming Waarde - Cultuurhistorie Afbeelding 4: uitsnede verbeelding VOIP Spoorwegonderdoorgang N226 Maarsbergen (rood omlijnd en met de rode pin de betreffende houtwal met de dubbelbestemming Bron: www.ruimtelijkeplannen.nl		
	18.5 Gevolgen grondwaterstand. Uit de toelichting op het Voorontwerpinpassingsplan en het bijbehorende Waterhuishoudkundig plan, dat als bijlage 10 deel uitmaakt van het Inpassingsplan, blijkt dat als gevolg van de aanleg van de nieuwe weg en de tunnelbak om de onderdoorgang mogelijk te maken de grondwaterstand ter plaatse moet worden verlaagd. Aan de zuidzijde van de onderdoorgangen (fietsonderdoorgang en onderdoorgang wegverkeer) wordt drainage aangelegd die de grondwaterstand verlaagd tot minimaal 6,7mNAP. Om	Er is onderzoek gedaan naar de gevolgen voor de grondwaterstand (Bijlage 11: Notitie opstuwing, 19 april 2019, RHDHV). Uit dit onderzoek blijkt dat er sprake is van een effect van maximaal 0,02 m1 ter plaatse van de onderdoorgang. Op 50 m1 afstand van de onderdoorgang is het effect teruggebracht tot 0,01 m1. De gevolgen voor de grondwaterstanden door realisatie	Nee

	het geconstateerde knelpunt met het tunnelontwerp en het leidingentracé op te lossen dient het wegsysteem te worden verkort. Een direct gevolg van deze aanpassing is dat de grondwaterstand aan de noordzijde van het spoor moet worden verlaagd tot 6,3mNAP. Daarnaast blijkt uit het Waterhuishoudkundig plan (bijlage 10 bij de toelichting) en de Notitie berekening opstuwing grondwater (bijlage 11 bij de toelichting) dat de tunnelbak ook gevolgen heeft voor een opstuwing van het grondwater aan de westzijde van de tunnel omdat door de aanleg van de tunnelbak de grondwaterstroming in het eerste en gedeeltelijk in het tweede watervoerend pakket gehinderd wordt. Hoewel de mate van opstuwing nog niet is onderzocht, wordt op basis van oude studies verwacht dat de effecten op de grondwaterstand beperkt zullen zijn. Onduidelijk blijft echter wat de mogelijke effecten kunnen zijn van de forse verlaging van de grondwaterstand voor de bomen en de overige natuur op het landgoed en de daar aanwezige golfbaan. Niet uitgesloten moet worden dat de voorgestelde substantiële verlaging grote gevolgen kan hebben voor onder meer de bomen en de overige natuur op het landgoed; daarbij moet onder meer worden gedacht aan met grootschalige sterfte en dientengevolge noodzakelijke kap van oude bomen en overige wezenlijke droogteschade. Om hier duidelijkheid over te krijgen, dient dit aspect nader te worden onderzocht. Niet alleen in relatie tot de civieltechnische uitdagingen en oplossingen die het project mee brengt maar ook in relatie tot bomen en natuurwaarden. Daarbij dient te worden geborgd dat - voor zover nodig - maatregelen worden genomen om schade aan de natuur en houtopstanden zoveel mogelijk te voorkomen.	van de onderdoorgang zijn naar verwachting dan ook verwaarloosbaar.	
	18.6 Geluidbelasting op (de woonbebouwing op) het landgoed. De Tuindorppweg krijgt als onderdeel van het plan een nieuwe aansluiting met de N226 middels een rotonde ter hoogte van de Van Beuningenlaan. Uit	In het akoestisch onderzoek is, zoals te doen gebruikelijk, uitgegaan van de zones die vanuit de Wet geluidhinder moeten worden onderzocht. Deze woning	Nee

	het akoestisch onderzoek blijkt dat bij de tunnelbak sprake zal zijn van 'opslingering'; het geluidsniveau in de nabijheid van de tunnelbak kan hoger zijn dan bij een weg op maaiveldhoogte. Het effect ter hoogte van het diepste punt van de tunnelbak levert circa 5dB extra geluidbelasting op en ter hoogte van het midden van de tunnelbak circa 2dB. Deze effecten zijn meegenomen in de berekening van de geluidbelasting op de gevels (par. 2.3 Akoestisch onderzoek). De woonbebouwing op Landgoed Anderstein ligt op 200m en daarmee op de rand van de geluidzone van deze nieuwe weg en op 290m van de nieuw te realiseren tunnelbak. Ondanks het feit dat de woonbebouwing van Anderstein zich op de rand van de geluidzone van de nieuwe weg bevindt, is deze niet meegenomen in de geluidberekeningen. Landgoed Anderstein verzoekt u alsnog een berekening uit te voeren van de te verwachten geluidbelasting op de gevel van de aanwezige woning op het landgoed (Woudenbergseweg 13).	ligt niet in de zone die wettelijk gezien onderzocht moet worden. Ook voor andere omliggende woningen is hiervan uitgegaan. Vastgehouden wordt aan de wettelijk vastgelegde onderzoek zones. Om die reden wordt geen (extra) geluidsberekening uitgevoerd voor de aanwezige woning op het landgoed.	
	18.7 Beperking lichthinder. In de toelichting wordt in paragraaf 5.14 gesproken over het aanbrengen van aarden wallen zodat lichthinder wordt beperkt. Voorziening 'd' uit figuur 7 is daarbij geprojecteerd op grond die eigendom is van het landgoed (zie afbeelding 5). Hierover is echter niet gesproken met het landgoed, laat staan dat hierover overeenstemming is bereikt. Bovendien ligt deze voorziening (deels) buiten de grenzen van het Inpassingsplan, zodat alleen daarom al de uitvoering van deze voorziening niet mogelijk is.	Voorziening 'd' van figuur 7 uit het lichtonderzoek, welke illustratief is ingetekend, ligt op de bestemming 'groen' van de verbeelding voor zover deze voorziening valt binnen de plangrens van het inpassingsplan. Het overige deel van de lichthinderbeperkende voorziening valt buiten de plangrens. Echter, er zijn ook andere mogelijkheden dan een aarden wal om lichtinval te beperken. Deze mogelijkheden worden verkend, waarbij het uitgangspunt is om deze voorziening te realiseren binnen de plangrens, zoals die is opgenomen in het voorontwerp inpassingsplan.	Nee

 Figuur 7 Oplossingen (boven: noordzijde en onder: zuidzijde) Afbeelding 5: afbeelding 5.9 / figuur 7 uit de toelichting op het Inpassingsplan (par. 5.14.2), voorziening 'd' is rood omcirkeld Bron: www.ruimtelijkeplannen.nl		
18.8 Strook met bestemming Natuur. Aan de noordzijde van de nieuw aan te leggen weg (Bosweg) is een strook met de bestemming 'Natuur' (zie afbeelding 6) en de dubbelbestemming 'Waarde-Archeologie 4'. De huidige bestemming is eveneens 'Natuur' met daarnaast dubbelbestemmingen. Deze gronden zijn eigendom van NV Landgoed Anderstein en houden hun huidige bestemming. Aangezien binnen de bestemming 'Natuur' geen voorzieningen, bouwwerken	De betreffende gronden maken in het ontwerp deel uit van de berm van de weg en zijn noodzakelijk om het benodigde beheer en onderhoud van de weg uit te kunnen voeren. Deze gronden zullen om die reden verworven worden.	Nee

	of andere werken zijn toegestaan ten behoeve van de spooronderdoorgang en/ of de nieuwe weg, is er geen reden om deze gronden op te nemen in het Inpassingsplan. Gelet op het voorgaande is er evenmin reden om deze gronden te (willen) verwerven.  Afbeelding 6: uitsnede verbeelding Inpassingsplan Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen bestemming 'Natuur' Bron: www.ruimtelijkeplannen.nl		
	18.9 Voorts gaat Landgoed Anderstein graag op korte termijn met u in gesprek over de gevolgen en een nadere uitwerking van het plan in relatie tot het landgoed. Tevens wil Landgoed Anderstein daarbij graag met u in gesprek over de wens om de Andersteinweg af te sluiten voor doorgaand verkeer, de invulling van de boscompensatie en de inpassingsmogelijkheden van bijvoorbeeld zonnepanelen in de omgeving van de nieuwe spooronderdoorgang/ rondweg. Graag verneem ik wie daarvoor het beste kan worden benaderd.	Wij blijven met u in gesprek over de gevolgen die het project voor landgoed Anderstein heeft. Het al dan niet afsluiten van de Andersteinweg voor doorgaand verkeer behoort echter niet tot dit project.	Nee
19	19.1 Allereerst wil ik u mededelen dat wij als HiGB de inspraakreacties van de Vereniging 'Maarn Maarsbergen Natuurlijk' (gedateerd 30 januari 2020) en van de Vereniging Bewonersbelangen Maarn-Maarsbergen	Verwezen wordt naar onze beantwoording onder 16 en 17.	Nee

	(gedateerd 30 januari 2020) kunnen onderschrijven. Meer specifiek wil ik namens HiGB nog erop wijzen dat:		
	19.2 Wij als HiGB de kwaliteit van het verkeersdoorstromingsonderzoek, alsmede de voorgeprogrammeerde stellingen en ingevoerde variabelen niet kunnen beoordelen, omdat hierin onvoldoende transparantie is geboden;	In hoofdstuk 2 van het verkeersonderzoek zijn de uitgangspunten van het onderzoek opgenomen. Reclamant geeft verder niet concreet aan op welke uitgangspunten onvoldoende transparantie is geboden, zodat hier ook niet concreet op ingegaan kan worden.	Nee
	19.3 HiGB van mening is dat berekeningen en metingen op aspecten die meegewogen (hadden) moeten worden in de besluitvorming over varianten van ondertunneling, niet na besluitvorming hadden behoren plaats te vinden. Hierdoor heeft de besluitvorming op 9 maart 2017 niet op volledige informatie kunnen plaatsvinden.	Doel van de variantenstudie was te onderzoeken in hoeverre er een variant mogelijk is die binnen de kaders te realiseren is met behoud van de doelstelling van het project. Daarvoor was het niet nodig om alle varianten gedetailleerd te laten doorrekenen op alle mogelijke effecten. De besluitvorming over de voorkeursvariant op 9 maart 2017 heeft plaatsgevonden op basis van de daarvoor benodigde informatie.	Nee
	19.4 HiGB van mening is dat het, om te komen tot een zo goed mogelijk herstel van het doorlopen proces en de uitkomst van dit proces, noodzakelijk is dat de Provincie Utrecht maatregelen treft om de schade te beperken en te compenseren door maatregelen als: 1. verkleining ruimtebeslag o.a. door de onderdoorgang van drie rijstroken terug te brengen naar twee rijstroken (minder asfalt, minder milieuschade); 2. het op de rondweg/ onderdoorgang hanteren van een maximumsnelheid van 50 km/uur (veiligheid); 3. het aanbrengen van afdoende geluidswerende maatregelen zoals een overkapping aan de zijde van de Engweg en Tuindorppweg (minder geluidsoverlast); 4. het vervangen van de west-variant zoals beschreven in het voorontwerp door de verbeterde west-variant met een open	Ad1) Ten behoeve van een voldoende verkeersafwikkeling op de noordelijke rotonde bij de aansluiting A12, zijn op de onderdoorgang in noordelijke rijrichting 2 rijstroken nodig. Het verkeersonderzoek laat zien dat 2 rijstroken in de noordelijke richting noodzakelijk zijn voor de gewenste doorstroming op de kluifrotonde/A12. Samen met 1 rijstrook in zuidelijke rijrichting maakt dat in totaal 3 rijstroken nodig zijn. Het ontwerp terugbrengen naar totaal 2 rijstroken is geen optie, aangezien daarmee de gewenste doorstroming op de kluifrotonde niet behaald wordt. Ad2)	Nee

	Tuindorpweg (o.a. betere doorstroming en verhoging veiligheid en behouden directe verbinding tussen de dorpen Maarsbergen en Maarn). Immers de west-variant met open Tuindorpweg lost een groot aantal probleempunten op die - zoals naar voren is gekomen uit het veiligheidsonderzoeksrapport, verkeersdoorstromingsrapport en andere onderzoeksrapporten - verbonden zijn aan de west-variant uit het voorontwerp.	De spooronderdoorgang krijgt het karakter van een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom; normaliter heeft volgens de richtlijnen zo'n weg een maximumsnelheid van 80 km/uur. In dit geval wordt hier vanwege de specifieke omstandigheden van afgeweken en is de weg ontworpen met een maximumsnelheid van 60 km/uur. Verlaging naar 50 km/uur is op dit moment niet aan de orde. Ad3) Er zal wandabsorptie in de onderdoorgang en stil asfalt op het wegdek aangebracht worden, waardoor de geluidsbelasting wordt teruggebracht. De keuze om deze maatregelen toe te passen, wordt niet alleen ingegeven door de geluidsbelasting, maar betreft een integrale afweging, waarbij de wettelijke geluidwaarden, de kosten en landschappelijke inpassing een rol hebben gespeeld. Een gedeeltelijke overkapping van de onderdoorgang is niet in voorzien. De kosten hiervan wegen, mede in vergelijking tot andere geluidsreducerende maatregelen, niet op tegen het geluidsreducerend effect dat dit zou opleveren. De overige 9 ruimtelijke kwaliteitsmaatregelen uit het advies van het Q-team zijn cumulatief van grotere meerwaarde dan alleen de overkapping en zullen daarom meegenomen worden. Het resterende bedrag van €600.000 wordt betrokken bij de nadere uitwerking van het Esthetisch Programma van Eisen welke, samen met omwonenden, nader wordt uitgewerkt.	
--	--	--	--

		Ad4) Een open Tuindorppweg en de afwezigheid van de Bosweg leidt tot een slechte verkeersafwikkeling bij de noordelijke rotonde voor verkeer vanuit Maarsbergen/Maarn (zuidtak van de rotonde). De rotonde heeft onvoldoende capaciteit om de verkeersstromen vertragsvrij af te wikkelen. Een structurele wachtrij met name in de avondspits die het kruispunt Tuindorppweg/ Haarweg blokkeert is dan het gevolg.	
	19.5 Tevens blijft binnen de verbeterde west-variant met open Tuindorppweg de historische lanenstructuur van de historische buitenplaats Maarsbergen veel beter behouden, zoals ook door de Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit (ARK) is aangegeven in zijn 2e advies ongelijkvloerse kruising Maarsbergen van 1 februari 2017. Voor de verdere inhoudelijke onderbouwing van de onder ad.3) genoemde aspecten wordt kortheidshalve verwezen naar de inspraakreacties van de Vereniging 'Maarn Maarsbergen Natuurlijk' d.d. 30 januari 2020 en van de Vereniging Bewonersbelangen Maarn-Maarsbergen d.d. 30 januari 2020.	Verwezen wordt naar onze beantwoording onder 19.4	
	19.6 Wij vragen u om de maatregelen die nodig zijn om de Spooronderdoorgang Maarsbergen te realiseren, vanuit een breder en integraal perspectief te bezien, dan alleen het lokale plangebied. Daarvoor verzoeken wij u een relatie te leggen met de visie van Heuvelrug in Goede Banen (bijlage 1). Deze visie wijst op maatregelen zoals de alzijdige aansluiting van de N227 op de A12 bij Maarn, die ook vanuit een meer optimale inpassing van de Spooronderdoorgang in Maarsbergen bepleit worden. Heuvelrug in Goede Banen ziet dat de te realiseren Spooronderdoorgang een groot ruimtebeslag legt op Maarsbergen en voor de inwoners een grote,	Met het voorliggende plan wordt een oplossing geboden voor de huidige problematische verkeerssituatie van de spoorovergang in Maarsbergen. Door een spooronderdoorgang aan te leggen, verbetert de verkeersdoorstroming, de verkeersveiligheid en leefbaarheid in Maarsbergen. De provincie werkt daarnaast continu aan verbetering van de verkeersafwikkeling van de N226 en N227. Met de beoogde spooronderdoorgang wordt hier een belangrijke bijdrage aan geleverd.	Nee

	negatieve impact heeft. Daarom is het van groot belang dat de Provincie Utrecht, naast de maatregelen behorende tot het project van realisatie van de Spooronderdoorgang, een kwaliteitsimpuls voor het landschap, de bossen en de natuur in de directe nabijheid van het dorp Maarsbergen geeft. Het is wenselijk dat deze kwaliteitsimpuls leidt tot daadwerkelijke compensatie voor Maarsbergen met een minimaal even grote impact als de Spooronderdoorgang, maar dan in positieve zin.	Alle ruimtelijk relevante gevolgen zijn onderzocht. De daaruit voortvloeiende wettelijk vereiste mitigerende en compenserende maatregelen worden getroffen. Mogelijk te treffen bovenwettelijke maatregelen worden betrokken bij de nadere uitwerking en inpassing van de beoogde situatie die via het Esthetisch Programma van Eisen (EPvE) vorm krijgt. Dit EPvE wordt met betrokkenheid van de omgeving en de onafhankelijk adviseur ruimtelijke kwaliteit opgesteld.	
20	20.1 De verkeersveiligheid: - Hoe kunnen kopstaart-botsingen in de tunnelbak als gevolg van onvoldoende rij-/stopzicht voorkomen worden? - Hoe kunnen botsingen als gevolg van inhalen in de tunnelbak voorkomen worden? - Hoe veilig wordt het voor fietsers bij de doorsteek tussen Woudenbergseweg en parallelweg? - Hoe veilig wordt het voor fietsers op het kruispunt bij de kerk (bijv. bij afslaan vanuit de parallelweg richting Maarn of vanuit de fietstunnel richting Maarn)? Iedereen lijkt er vanuit te gaan dat het erg rustig wordt op het kruispunt bij de kerk, maar in de spits zal het er druk zijn! Het is vreemd (en het baart mij zorgen) dat deze West-variant al jaren geleden gekozen is, maar dat men nog steeds geen definitief plaatje voor de verkeersveiligheid heeft kunnen maken voor het kruispunt. In de audit over de verkeersveiligheid worden nog steeds vraagtekens geplaatst bij de situatie op het dorpskruispunt en bij de doorsteek tussen Woudenbergseweg en parallelweg.	Het stopzicht in het ontwerp voldoet aan de ontwerprichtlijnen die zijn opgesteld voor dit type weg. Vooralsnog is er geen enkele aanleiding om te verwachten dat de doorsteek tussen de Woudenbergseweg en parallelweg niet veilig zou kunnen functioneren. De hoeveelheden verkeer zijn beperkt en daardoor is er sprake van een lage conflictkans. Deze doorsteek wordt later uitgewerkt met een voorrangsregeling. Een verkeersveiligheidsaudit is uitgevoerd om een extern bureau te laten beoordelen in hoeverre het verkeerskundig ontwerp voldoet aan de richtlijnen die hiervoor worden gehanteerd. Uit de audit blijkt dat op een aantal punten niet aan de normen wordt voldaan. In de geactualiseerde 'reactienota op verkeersveiligheidsaudit' en in paragraaf 5.7 van de toelichting is onderbouwd waarom deze afwijkingen aanvaardbaar worden bevonden. Er is vanuit	Nee

		verkeersveiligheidsoogpunt dan ook geen sprake van een onaanvaardbare situatie.	
	20.2 Hoe breed wordt de vluchtheuvel in de middenberm voor voetgangers naar de bushalte en het landgoed Anderstein? In één keer oversteken zal zeker in de spits niet lukken. De voetganger zal dan op die vluchtheuvel in de middenberm moeten wachten. Hoe comfortabel en veilig is het daar? Is dit een verhoogde vluchtheuvel en hoe breed is die? Men moet zich voorstellen dat de voetganger daar staat terwijl voor en achter de voetganger auto's en vrachtverkeer/bussen (2,5 meter hoog en ?? meter lang) voorbijrazen. Ervaar het aan den lijve! In de huidige situatie is er een stoplicht waarbij veilig kan worden overgestoken. Hoe veilig wordt het in de nieuwe situatie? Is er ook gelet op het zicht dat de voetganger heeft bij het oversteken? Het gebouwtje bij de TinQ-benzinepompen blokkeert het zicht waardoor de voetganger niet kan zien of er auto's bij deze benzinepompen weggrijden. Ruim 40% van alle dodelijke slachtoffers in het verkeer in Nederland zijn fietsers en voetgangers. De vraag kan gesteld worden of het voorliggende plan voldoende rekening houdt met deze kwetsbare verkeersdeelnemers.	De vluchtheuvel in de oversteek van de bushalte naar landgoed Anderstein is verhoogd en heeft een breedte van 3 m. Er is voldoende zicht voor een veilige oversteek in relatie tot de (lage) snelheid waarmee een voertuig het benzineverkooppunt verlaat.	Nee
	20.3 Een aanpassing op de voorgestelde West-variant waarbij de Tuindorppweg niet wordt afgesloten en de Bosweg wordt aangesloten op de Tuindorppweg, maakt de weg vanaf de kerk naar de rotonde en de doorsteek tussen Woudenbergseweg en parallelweg overbodig. Daardoor ontstaat er bij de kruising bij de kerk een eenvoudiger en overzichtelijker wegenstructuur die de verkeersveiligheid zeer ten goede zou komen. Ander voordeel van deze aanpassing Daarnaast zorgt een niet afgesloten Tuindorppweg ervoor dat het lokale verkeer Maarn-Maarsbergen niet van de rotonde gebruik hoeft te maken wat ook minder druk op die rotonde geeft. Dat zou wenselijk zijn omdat in het rapport over de verkeersdoorstroming wordt beschreven dat er vertraging is te	Verwezen wordt naar onze beantwoording onder 16.3	Nee

	verwachten in de doorstroming van het verkeer bij de rotonde. Een niet afgesloten Tuindorppweg zal dus zorgen voor een probleemloze verbinding tussen Maarsbergen en Maarn zonder dat de rotonde een obstakel vormt. Maarn en Maarsbergen zijn een historische eenheid. Mensen uit Maarsbergen gaan in Maarn naar het gezondheidscentrum, fysiopraktijk, tandarts, sportvereniging, activiteiten in het dorpshuis, kinderopvang, winkels, school, treinstation en voor vele sociale contacten.		
	20.4 Is het waarschijnlijk dat er in de komende 20 jaar niets gaat veranderen in het dorp Maarsbergen? Dat er in de nabije regio niets gaat veranderen? Daarom de volgende vragen: Tot welk aantal verkeersbewegingen in de spits kunnen de inwoners vanuit de dorpskern nog zonder problemen de rotonde nemen? Tot welk aantal verkeersbewegingen in de spits zal de doorsteek tussen Woudenbergseweg en parallelweg nog goed en veilig blijven functioneren? Tot welk aantal verkeersbewegingen in de spits is de verkeersveiligheid op het kruispunt bij de kerk gewaarborgd? Indien er op deze punten in de toekomst problemen gaan ontstaan, hoe zijn deze dan nog op te lossen? Zal de provincie dan de kosten voor noodzakelijke aanpassingen voor haar rekening nemen? Dat is logisch omdat de provincie kiest voor dit ontwerp van de West-variant.	Verwezen wordt naar onze beantwoording onder 1.2 en 16.2.	Nee
	20.5 Regelmatig komt in de publiciteit dat de treinverbinding Amsterdam-Berlijn sneller moet. Daarbij wordt ook genoemd dat de route wellicht over Arnhem zal gaan in plaats van over Almelo, omdat via Arnhem sneller op het hogesnelheidsnet van Duitsland kan worden aangesloten. Als dat zo is, dan zou hier ook een verdubbeling van de spoorbaan moeten komen. Is daar rekening mee gehouden in het plan voor de nieuwe infrastructuur in Maarsbergen?	Verwezen wordt naar onze beantwoording onder 2	Nee

	20.6 Veranderde lokale wegenstructuur: De implementatie van de West-variant met afgesloten Tuindorppweg heeft impact op de lokale wegenstructuur: - De eeuwenoude rechtstreekse verbinding Maarn – Maarsbergen via de Tuindorppweg wordt afgesloten voor auto's. - Er komt geen echte rondweg! De invloed van de N226 op het dorp blijft nog steeds groot. Alleen voor enkele bewoners in het hart van het dorp wordt de invloed van de N226 minder. Maar voor bewoners aan de Engweg en Tuindorppweg neemt de invloed van de N226 toe. - De verbinding van het zuidelijk deel van Maarsbergen via de Haarweg, kruispunt en doorsteek Woudenbergseweg/parallelweg naar het noordelijk deel van Maarsbergen, wordt een merkwaardig 'slingerparcours' waarop ook nog fietsers en autoverkeer elkaar moeten kruisen. Het gaat hier over een route die in de spits frequent gebruikt zal moeten worden door verkeer van en naar de basisschool en de school in Valkenheide. Dat roept de volgende vraag op: Als de doorsteek tussen Woudenbergseweg en parallelweg op den duur niet blijkt te functioneren, welke mogelijkheden zijn er dan om dit op te lossen? Wordt de doorsteek dan afgesloten? Maar welke gevolgen zou dat dan hebben voor de verbinding tussen parallelweg en Haarweg?	Vooralsnog is er geen enkele aanleiding om te verwachten dat de doorsteek tussen de Woudenbergseweg en parallelweg niet zou kunnen functioneren. De hoeveelheden verkeer zijn beperkt en daardoor is er sprake van een lage conflictkans.	Nee
	20.7 Het gebied van het huidige kruispunt, stukje Haarweg, stukje Tuindorppweg en stukje N226 tot de huidige spoorwegovergang dat vrijkomt, ligt binnen het plangebied. Er schijnt onzekerheid te zijn over wie de inrichting van dit gebied moet gaan betalen. Kan benoemd worden welke onderdelen van de inrichting binnen het projectbudget vallen en welke onderdelen op een andere wijze gefinancierd moeten worden?	Hiervoor wordt verwezen naar onze beantwoording onder 4.	Nee

21	Voor de onderdoorgang is vooroverleg geweest met onze afdeling Ondersteuning Repressie betreffende bereikbaarheid van de omgeving en bruikbaarheid van de onderdoorgang door de brandweer. Hieruit resteren geen verdere opmerkingen of vragen. Het rapport Externe Veiligheid van de RUD geeft ons ook geen reden voor verdere opmerkingen.	Wij danken u voor uw beoordeling van het plan en de gegeven reactie.	Nee
22	22.1 In Paragraaf 5.4.2.3 van de toelichting staat het volgende in de 2e alinea: In het Voorlopig Ontwerp van het wegontwerp worden de toeritten van de onderdoorgangen aan de zuidzijde doorgezet tot een niveau van 7,2 m NAP. Als eis voor de tunnelbak geldt dat deze moet worden doorgezet tot 0,5 m boven de GHG. Dit betekent dat bij het ontwerp de bak in theorie moet doorlopen tot 7,7 m NAP. Het huidige maaiveld ligt echter op 7,2 m NAP waardoor alleen aan de eis kan worden voldaan als de grondwaterstand ter plaatse wordt verlaagd. Aan de zuidzijde van de onderdoorgangen (fietsonderdoorgang en onderdoorgang wegverkeer) wordt drainage aangelegd die de grondwaterstand verlaagd tot minimaal 6,7 m NAP. Deze drainage loost op watergang WL-18620 omdat het peil in deze watergang maximaal 5,9 m NAP (stuwpeil zonder inbegrip van plaatselijke opstuwing) is en daardoor vrije lozing mogelijk is. Wij willen u vragen om een nadere onderbouwing door bijvoorbeeld bodemhoogtes (profiel) aan te geven van WL_18620 ter hoogte van het lozingspunt van de drainage. De conclusie dat vrije lozing mogelijk is omdat het stuwpeil in deze watergang 5,9 m NAP is vraagt om een betere onderbouwing vanwege het verhang in de watergang. De waterbodem t.h.v. het lozingspunt van de drainage is waarschijnlijk vanwege het	Drainage verlaagt de grondwaterstand tot 6,7 m NAP in verband met droogleggingseisen. De drains liggen op 5,90 m NAP. De drainage loost op WL_18620. De NAP-hoogte van de ontvangende watergang WL_18620 komt neer op 7,70 m NAP. Hiermee is vrije lozing niet mogelijk, hetgeen nader wordt uitgewerkt.	Nee

	verhang in de watergang hoger. Wij vragen u om inzichtelijk te maken of vrije lozing mogelijk is.		
	22.2 In deze paragraaf wordt uitgegaan van een stuwpeil van water WL_18620 van 5.9m NAP en in het waterhuishoudkundig plan op pagina 16 van 5.49m NAP. Graag nagaan wat de juiste peilen zijn en motiveren van de geschiktheid van WL_18620 als afvoersloot van de lozing.	Het waterhuiskundig plan gaat uit van een maximaal peil in watergang WL_18620 van 5.9 m NAP. Het geohydrologisch onderzoek, dat als bijlage bij het waterhuishoudkundige plan is gevoegd, gaat uit van een streefpeil van 5.49 m NAP, zoals gehanteerd door het waterschap. Bij de NAP-hoogtes behoren dus verschillende definities. Zoals hiervoor aangegeven, is vrije lozing niet mogelijk en wordt dit nader uitgewerkt.	Nee
	22.3 Op het Waterhuishoudkundig plan zie bijlage 10 staat op elke pagina vertrouwelijk en op de rapporten alleen voor intern gebruik en verderop staat er weer vertrouwelijk op. Graag een check of de juiste documenten zijn vrijgegeven voor de ter inzagelegging.	Het gaat hier om het geohydrologisch onderzoek, dat een eerste opzet vormde over de geohydrologie. Dat onderzoek is nu als bijlage in het waterhuiskundig plan opgenomen, zodat het daarmee voor iedereen raadpleegbaar is.	Ja
23	23.1 Wij vertrouwen erop dat de nog door te voeren technische wijzigingen van het ontwerp leiden tot een plan dat voldoet aan de gestelde verkeersveiligheid, milieu en duurzaamheid eisen en dat hierover richting de nadere uitwerking van het ontwerp met de inwoners en overige belanghebbenden wordt gecommuniceerd.	Wij danken u voor het gestelde vertrouwen en zullen blijven borgen dat het project bij oplevering aan de daaraan gestelde eisen, waaronder verkeersveiligheid, milieu en duurzaamheid, zal voldoen. Gedurende de nadere uitwerking van het ontwerp wordt met de betrokken inwoners en belanghebbenden gecommuniceerd.	Nee
	23.2 Wel vragen wij aandacht voor de nadere uitwerking van het voorstel van het Q-Team richting de ontwerpfasen. Wij stellen voor om het door het Q-Team opgeleverde "Ruimtelijk Kader" samen met de inwoners en overige belanghebbenden uit te werken en de definitieve uitgangspunten ter borging op te nemen in een op te stellen beeldkwaliteitsplan. De landschappelijke inpassing zou dan vormgegeven en geborgd kunnen worden door middel van een op te stellen beplantingsplan. Het met onze	De nadere uitwerking en inpassing van de beoogde situatie wordt nog opgenomen in een Esthetisch Programma van Eisen (EPvE). Hierbij kan gedacht worden aan hoe diverse voorzieningen en maatregelen eruit gaan zien en waar ze terecht gaan komen. Dit EPvE wordt met betrokkenheid van de omgeving en de onafhankelijk adviseur ruimtelijke kwaliteit opgesteld.	Nee

	inwoners verder uitwerken van het "Ruimtelijk Kader" biedt onzes inziens ook de mogelijkheid nog eens met belanghebbenden de inpassingsmogelijkheden rondom de tunnelbak te bespreken. Naast aandacht voor de ruimtelijke inpassing geven wij de suggestie mee te onderzoeken of een eenduidig snelheidsregime op de N226 langs het centrum van Maarsbergen, de noordelijke rotonde en de tunnelbak tot de mogelijkheden behoort. Wij denken dat hiervoor wellicht aanknopingspunten te vinden zijn in de uitgevoerde verkeersveiligheidsaudit en de onderzoeken op het gebied van geluid en luchtkwaliteit.	Dit project gaat niet uit van een eenduidig snelheidsregime, zoals wordt voorgesteld. Het gehanteerde snelheidsregime op de N226 wordt gehandhaafd en bedraagt, conform het beleidsuitgangspunt, 60km/u.	
	23.3 Gezien de huidige situatie in Maarsbergen waar de verkeersveiligheid en leefbaarheid langs de N226 op dit moment sterk te wensen overlaten, onderschrijven wij het belang van een spoedige en zorgvuldige voortgang van het proces en zien wij de nadere uitwerking in het ontwerp inpassingsplan "Spooronderdoorgang Maarsbergen" met belangstelling en vertrouwen tegemoet.	Wij onderschrijven het belang van een spoedige en zorgvuldige voortgang van het proces. Wij doen er alles aan om het project zorgvuldig, en ook zo spoedig mogelijk uit te werken en te realiseren. Via de gebruikelijke kanalen wordt u op de hoogte gehouden van de voortgang van het project.	Nee
24	Binnen de grenzen van dit plan heeft TenneT (na een eerste beoordeling) noch bovengrondse-, noch ondergrondse hoogspanningsverbindingen in beheer. Wij hebben dan ook geen opmerkingen op genoemd plan en wensen u veel succes bij de verdere uitwerking hiervan.	Wij danken u voor uw beoordeling van het plan en de gegeven reactie.	Nee
25	Geachte werkers en besluitvormers die betrokken zijn bij tunnel Maarsbergen. Alle voertuigen uit Doorn en verder naar Amersfoort moeten eerst over Leersum naar Maarsbergen: +/- 12 km. Waarom niet bij Maarn een op- en afrit naar de A12, dat is 3 á 4 km. Bij Maarsbergen moet alle verkeer door het dorp. Bij Maarn is het buiten het dorp.	Hiervoor wordt verwezen naar onze beantwoording onder 19.6. Omdat er bij deze inspraakreactie contactgegevens ontbraken, kan deze reactienota niet aan deze reclamant toegezonden worden.	Nee
26	Rijkswaterstaat geeft aan dat zij geen opmerkingen heeft op het toegezonden plan.	Wij danken u hartelijk voor de beoordeling van het plan en de gegeven reactie.	Nee

Ambtelijk wijzigingen

Nummer	Wijzigingen t.a.v. de toelichting
1.	1.3 Aanvullen participatiemomenten en met o.a. PIP-voorlichtingsavond.
2.	1.1 en 3.1 Aanpassen tekst Toelichting
3.	3.5 'Met betrekking tot de kansrijke maatregelen is nog geen definitieve keuze gemaakt'. Toevoegen: Dit vindt plaats in het kader van het Esthetisch Programma van Eisen.
4.	5.2.2 Pag. 35 typefout in fietspad 4x
5.	5.2.5 Datum besluit provincie opnemen: 5-11-2019
6.	5.3.2 Nieuwe tekst Natura 2000/stikstofdepositie
7.	5.3.2 Nieuwe tekst over compensatie NNN
8.	5.4 Nieuwe tekst Waterhuishouding (5.4.2.1 t/m 5.4.2.7 vervallen)
9.	5.5 Nieuwe tekst Verkennend Bodemonderzoek incl. Pfas
10.	5.6 Nieuwe tekst Verkeerskundig onderzoek
11.	5.7 Nieuwe tekst Verkeersveiligheid
12.	5.8 Nieuwe tekst Geluid + tekst hogere waarden wet Geluidshinder
13.	5.9 Nieuwe tekst Luchtkwaliteit
14.	5.13 Nieuwe tekst Trillingen
15.	5.10 Nieuwe tekst Externe veiligheid
16.	5.14.3 Nieuwe tekst Lichthinder
17.	5.15 Nieuwe tekst MER-beoordelingsbesluit
18.	7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid, aanvulling communicatiemomenten
19.	6.3/ artikel 14 en in paragraaf 7.2.1 staan nog enkele groene markeringen van de auteur-> verwijderen
20.	In gehele Toelichting 'tunnel' vervangen door 'onderdoorgang'.
	Wijzigingen t.a.v. de regels
21.	Artikel 5.1 a regels. aangeven dat het gaat om Max. 3 rijstroken
22.	Artikel 5.3 opgenomen voorwaardelijke verplichting natuurcompensatie
23.	Artikel 16.2 regels: tekst aangepast (regel blijft gelijk)

24.	“overkappingen” schrappen uit de bestemmingen “Verkeer-Railverkeer” en “Natuur”
25.	Woord ‘tunnel’ vervangen door ‘onderdoorgang’.
	Wijzigingen t.a.v. de verbeelding
26.	Definitieve begrenzing natuurcompensatie opnemen op plankaart
27.	De noordelijke rand met bestemming Natuur moet bestemming Groen worden.
28.	Archeologische dubbelbestemming op plankaart aanpassen
29.	Toevoegen langzaam verkeer brug. Ten zuiden van de fietsonderdoorgang aan de Woudenbergseweg.
30.	De olieleiding door laten lopen op plankaart
31.	Woord ‘tunnel’ vervangen door ‘onderdoorgang’.
	Wijzigingen t.a.v. het Bijlagenboek
32.	Opnemen ontwerp besluit hogere waarden wet Geluidshinder toevoegen, bijlage 17
33.	Archeologisch onderzoek toevoegen, bijlage 5
34.	Nieuwe versie Verkeerskundig onderzoek, bijlage 2
35.	Nieuwe versie Natura 2000/stikstofdepositie, bijlage 8 en bijlage 9
36.	Nieuwe versie Geluidsonderzoek, bijlage 16
37.	Nieuwe versie Luchtkwaliteitsonderzoek, bijlage 18
38.	Nieuwe versie Trillingsonderzoek, bijlage 21
39.	Nieuwe versie onderzoek Externe veiligheid, bijlage 19
40.	Nieuwe versie onderzoek Verkeersveiligheid + audit-rapportage, bijlage 3 en bijlage 4
41.	Nieuwe versie onderzoek Lichthinder, bijlage 22
42.	Nieuwe versie Verkennend bodemonderzoek, bijlage 15
43.	Waterhuiskundig plan toevoegen (inhoud niet gewijzigd. Termen als ‘vertrouwelijk’ en ‘alleen voor intern gebruik’ verwijderd), bijlage 13
44.	Toevoegen Ruimtelijke Kader en reactie op 2 ^e advies Q-team aan bijlage 7