

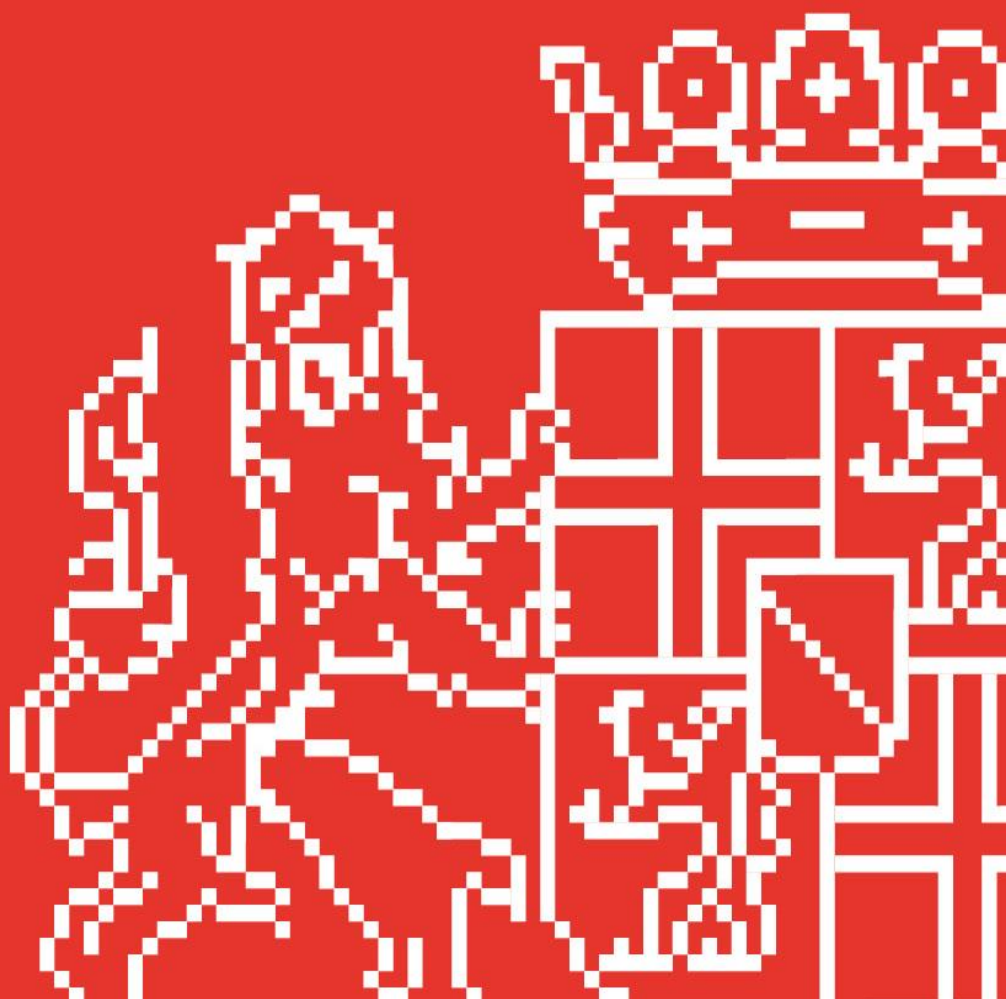


Inpassingsplan “Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen”

Publicatiedatum: 18 december 2020

Status: definitief

Referentienummer



Zienswijzennota

Ontwerpinpassingsplan 'Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen'

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Inleiding.....	4
Hoofdstuk 2	Terinzagelegging ontwerpinpassingsplan	5
Hoofdstuk 3	Ingekomen zienswijzen	6
Hoofdstuk 4	Behandeling zienswijzen en ambtelijke wijzigingen	7
	Ambtelijke wijzigingen	89
Bijlage 1	Reactie gemeenteraad Utrechtse Heuvelrug op ontwerpbestemmingsplan	91
Bijlage 2	Verslag hoorzitting 1 juli 2020	93
Bijlage 3	Besluit Hogere grenswaarden (incl. beantwoording zienswijzen)	99

Hoofdstuk 1 Inleiding

Deze zienswijzennota maakt deel uit van het besluit van Provinciale Staten d.d. 9 december 2020 tot vaststelling van het inpassingsplan '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 op 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 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 'Westvariant met gesloten Tuindorppweg', te kunnen uitvoeren.

Hoofdstuk 2 Terinzagelegging ontwerp inpassingsplan

Het ontwerp inpassingsplan met de daarop betrekking hebbende stukken is conform artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening ter inzage gelegd en heeft met ingang van 19 juni 2020 gedurende zes weken, tot en met 30 juli 2020, voor eenieder ter inzage gelegen.

Tijdens deze termijn zijn zienswijzen ingediend. Ook heeft de Statencommissie Ruimte, Groen en Water op 1 juli 2020 een hoorzitting gehouden waarvoor de gemeenteraad van Utrecht Heuvelrug en omwonenden zijn uitgenodigd. De gemeenteraad heeft besloten geen gebruik te maken van de mogelijkheid om gehoord te worden door de Statencommissie Ruimte, Groen en Water (zie bijlage bij deze zienswijzennota). Een aantal omwonenden, belanghebbenden en belangenorganisaties heeft hier wel gebruik van gemaakt. De schriftelijk toegezonden insprekteksten zijn eveneens aangemerkt als zienswijze. Een verslag van de hoorzitting is eveneens als bijlage bij deze zienswijzennota toegevoegd. De zienswijzen worden in hoofdstuk 4 behandeld. In verband met de bescherming van privacy zijn de zienswijzen geanonimiseerd. Per zienswijze is een nummer toegekend.

Uit de ingekomen zienswijzen blijkt dat omwonenden, belanghebbenden en belangenorganisaties zich nauw betrokken voelen bij de gevolgen voor de leefbaarheid in Maarsbergen. Wij stellen deze inbreng zeer op prijs en hebben met de beantwoording van de ingebrachte zienswijzen getracht deze zorgvuldig en inhoudelijk te behandelen.

Hoofdstuk 3 Ingekomen zienswijzen

Naar analogie van het bepaalde in artikel 6:9 van de Algemene wet bestuursrecht is een zienswijze 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 zienswijze 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 zienswijzen zijn tijdig ingediend en worden in het navolgende hoofdstuk behandeld.

Zienswijzen welke gericht waren tegen het, bij dit inpassingsplan behorende, Besluit Hogere waarden zijn beoordeeld door de Regionale Uitvoeringsdienst Utrecht (RUD). In de bijlage bij deze zienswijzennota treft u de beoordeling van de hiertegen ingediende zienswijzen aan.

Hoofdstuk 4 Behandeling zienswijzen en ambtelijke wijzigingen

Gedurende de periode van terinzagelegging (19 juni – 30 juli 2020) zijn de navolgende zienswijzen ontvangen. Iedere zienswijze is voorzien van een reactie, waarbij is aangegeven of de zienswijze leidt tot aanpassing van het plan.

De weergegeven teksten in onderstaand overzicht betreffen de integraal overgenomen hoofdteksten van de ingediende zienswijzen. Meegezonden bijlagen zijn niet integraal overgenomen in dit overzicht, maar wel betrokken bij de besluitvorming over deze zienswijzen.

Nr.	Zienswijze	Reactie van het college	Leidt de reactie tot aanpassing van het plan?
1	1.0 Geacht college van Gedeputeerde Staten Provincie Utrecht, Hierbij maak ik namens de Dorpsraad Maarsbergen mijn zienswijze kenbaar met betrekking tot het hierboven genoemde ontwerpbesluit. Zoals eerder reeds aan u, de Staten en gemeenteraad Utrechtse Heuvelrug gecommuniceerd, zijn wij overwegend blij met het ontwerp PIP. De reacties op het voorontwerp van ons en andere inwoners met name met betrekking tot geluidsoverlast zijn opgenomen en verwerkt. Zaak is nu, om vaart te zetten en het proces niet langer uit te stellen. Ondanks sommige berichten dat bewoners anders willen zijn wij ervan overtuigd dat een zeer grote meerderheid dit een goed plan vindt en dat nu vaart gemaakt wordt. Zeker als zij weten dat een ander besluit weer jaren vertraging betekent en miljoenen extra gaat kosten. Wat bepaalde organisaties willen maar niet zeggen tegen de inwoners van de gemeente.	Wij danken u voor het belichten van het ‘andere geluid’ in Maarsbergen e.o. en uw betrokkenheid bij de plannen. Ook wij streven naar een snelle oplossing voor de verkeersonveilige situatie in Maarsbergen. Samen met de inwoners van Maarsbergen en omgeving hopen wij met dit plan tot een gedragen oplossing te zijn gekomen.	nee
	1.1 Wij verzoeken wel dringend het volgende. Wij hadden al gewaarschuwd dat wij verwachtten dat naast de Engweg met name de Tuindorppweg zwaar getroffen zou worden	Wij zijn ons bewust van de effecten van geluidhinder voor de leefbaarheid. Wij hebben de gevolgen voor geluidsoverlast onderzocht.	nee

	qua geluidsoverlast, alsmede de Woudenbergseweg. Voor de Tuindorppweg is het extra zuur daar zij nu geen provinciale weg naast hun deur hebben. De berekeningen hebben laten zien dat de voorkeurswaarden qua geluid niet gehaald worden. Wij vragen dan ook dringend om naast de voorgestelde maatregelen te kijken naar potentiële aanvullende maatregelen voor de aanwonenden. Denk aan gevel-en muur isolatie, een geluidswal naast het spoor, of iets betere geluidsschermen langs de ondertunneling. En wij verzoeken u om met name met de aanwonenden en inwoners in gesprek te blijven tijdens het proces. Ik ga ervan uit dat u ons van het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt, veel succes!	Uit het uitgevoerde onderzoek blijkt dat bij verschillende woningen niet aan de voorkeursgrenswaarde wordt voldaan. Zo ook bij woningen aan de Tuindorppweg, de Woudenbergseweg en de Engweg. Tevens blijkt uit het geluidsonderzoek dat geen van de onderzochte geluidsreducerende maatregelen financieel doelmatig is. Dit houdt in dat de kosten van geluidsreducerende maatregelen niet opwegen tegen het effect ervan. Toch willen we iets doen en worden geluidsreducerende maatregelen toegepast. Buiten de woningen gaat het dan om het toepassen van wandabsorptie in de onderdoorgang en stil asfalt op het wegdek. Dit levert een lagere geluidsbelasting op. De keuze om maatregelen al dan niet toe te passen, wordt niet alleen ingegeven door de geluidsbelasting, maar betreft een integrale afweging, waarbij ook de kosten en landschappelijke inpassing een rol spelen. Een geluidsscherm is vanuit kosten oogpunt niet effectief. Bovendien is het doel om de infrastructurele aanpassingen zo min mogelijk te laten opvallen en het landschap zo min mogelijk te verstoren. Daarom worden er, overeenkomstig het advies van het Q-team, geen hoge wallen of schermen aangebracht.	
--	--	---	--

		Voor wat betreft het spoorweggeluid blijkt uit het nalevingsverslag van de geluidproductieplafonds, dat jaarlijks door ProRail wordt opgesteld, dat de geluidproductie vanwege het spoor zo'n 6 dB onder het geldende plafond blijft. De wettelijk voorgeschreven maximaal toelaatbare waarde wordt niet overschreden. Voor de aan de orde zijnde woningen is een hogere grenswaarde verleend. Na het onherroepelijk worden van dit besluit zal er voor de desbetreffende woningen een gevelonderzoek plaatsvinden. Dan wordt op het niveau van iedere woning afzonderlijk en feitelijk onderzocht wat de technische staat van de woning is en wordt bekeken of maatregelen aan de gevel genomen kunnen worden om de geluidsbelasting binnen de woningen verder terug te brengen. Wij zijn ons ervan bewust dat voor een aantal woningen de geluidsoverlast toeneemt, maar zullen dat met bovengenoemde maatregelen zowel buiten als binnen de woning proberen zoveel mogelijk te beperken. Wij blijven de omwonenden betrekken bij het verdere verloop van het project.	
--	--	--	--

2	2.0 Geachte leden Provinciale Staten, U wilt met het Provinciaal Inpassingsplan “Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen” de verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid in Maarsbergen en omgeving verbeteren.		
	2.1 Namens de Engweg vragen wij u nogmaals het overkluizen van de zuidelijke toerit van de N226 op te nemen in uw Provinciaal Inpassingsplan “Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen”. Onderstaande afbeeldingen zeggen genoeg. Zoals het nu in het plan is opgenomen:  Zoals het zou moeten zijn:	Wij zijn ons ervan bewust dat de spooronderdoorgang nabij de Engweg en elders in het plangebied een grote ingreep op de directe leefomgeving betekent. Daarom hebben wij ons in het ontwerpproces laten adviseren door het zgn. Q-team waarin een aantal landschapsarchitecten samen met bewoners in gesprek zijn gegaan om de ruimtelijke kwaliteit te verhogen. Eén van de adviezen van het Q-team was het realiseren van een overkapping. Wij hebben ervoor gekozen een overkapping in de vorm van een zgn. noord- en zuidkap niet te realiseren. De kosten hiervan wegen, mede in vergelijking met andere geluidsreducerende maatregelen, niet op tegen het geluidsreducerend effect dat dit zou opleveren. Het projectbudget is ook niet toereikend om een (wel maakbare) overkapping te realiseren. De voorkeur is gegeven aan negen ruimtelijke kwaliteitsmaatregelen uit het advies van het Q-team. Gebleken is dat deze ruimtelijke kwaliteitsmaatregelen van grotere meerwaarde zijn dan de overkapping. Naast de negen	nee



Door de zuidelijke toerit (zie onderstaande afbeelding) te overkluizen kan een fraaie vegetatie worden aangelegd, die bijdraagt aan een goede waterhuishouding, vergroting van de biodiversiteit, continuïteit spoorwegbermen en jaarrond grote belevingswaarde!



ruimtelijke kwaliteitsmaatregelen resteert een bedrag van €600.000, dat betrokken wordt bij de nadere uitwerking van het Esthetisch Programma van Eisen, dat met betrokkenheid van omwonenden zal worden opgesteld. In het kader van dit Programma van Eisen wordt op dit moment gekeken naar alternatieve maatregelen die wel passen binnen het beschikbare budget, die de ruimtelijke kwaliteit nabij de Engweg verbeteren en de negatieve effecten van de spoorwegonderdoorgang beperken. Eén van de opties daarbij is een alternatieve smalle dan wel iets bredere overkapping met vegetatie tussen de fietsbrug en het (nieuwe) spoorwegviaduct. Over deze plannen zijn wij thans in gesprek met de omgeving. Opgemerkt wordt dat binnen het huidige ruimtelijke plan de bovengenoemde vormen van overkapping wel juridisch mogelijk zijn.

2.2	De Engweg (zie onderstaande afbeelding rode cirkel) raakt met de komst van de N226 ingesloten tussen spoor, A12 en de N226.  We zijn al sinds 2016 nauw betrokken bij het project. Bij elk besluit dat voor de Westvariant is genomen in de Klankbordgroep, gemeente Utrechtse Heuvelrug en Provincie is ons steeds ter oren gekomen: 'de Engweg moet maximaal worden gecompenseerd, zij worden het hardst getroffen'. - Zie het verslag van de klankbordgroep 1 februari 2016. In de eisenlijst die hoort bij de Westvariant is opgenomen 'maximale compensatie voor de Engweg'. - Motie Hart voor Maarsbergen zie PS2017MME02 - Commissieadvies PS2018MME23 19-11-2018 "De commissie ziet de gemaakte keuze, Westvariant met afgesloten Tuindorppweg, als niet meer ter discussie staand. Vragen zijn er over de meerkosten, de aanhoudende klachten over de manier waarop participatie wordt vormgegeven, het beschikbaar houden van de € 2,8 miljoen voor compenserende maatregelen bij de Engweg en de plek van het busstation." "De € 2,8 miljoen blijft beschikbaar voor compenserende maatregelen."	Wij zijn ons bewust van de effecten van geluidhinder voor de leefbaarheid. Wij hebben de gevolgen voor geluidsoverlast onderzocht. De wijze waarop de geluidsbelasting is afgewogen, is in overeenstemming met de wettelijke eisen. Uit het geluidsonderzoek blijkt dat niet voldaan kan worden aan de voorkeursgrenswaarden (ondergrens), maar wel aan de maximale ontheffingswaarde (bovengrens). Hierbij speelt het provinciale doelmatigheidscriterium een belangrijke rol. Verschillende geluidsbeperkende maatregelen zijn beoordeeld en uit die beoordeling blijkt dat geen van de maatregelen doelmatig is. Toch willen we iets doen en worden geluidsreducerende maatregelen toegepast. Buiten de woningen gaat het dan om het toepassen van wandabsorptie in de onderdoorgang en stil asfalt op het wegdek. In de realisatie van een overkapping aan de noord- en zuidzijde van de onderdoorgang is niet voorzien. De kosten hiervan wegen, mede in vergelijking tot andere geluidsreducerende maatregelen, niet op tegen het geluidsreducerend effect dat dit zou opleveren. Wel wordt momenteel in het kader van het Esthetisch Programma van Eisen onderzocht of een alternatieve smalle dan wel iets bredere overkapping met vegetatie tussen de fietsbrug	nee
------------	---	---	------------

Maar nu lijkt het erop dat de Engweg met lege handen komt te staan. Met stil asfalt en bekleden van de wanden van de tunnelbak compenseer je de Engweg niet. Daarom het financiële plaatje voor de overkluizing nog eens op een rijtje. Want door te zeggen dat dit niet binnen het projectbudget valt is klare onzin! Voor bovenwettelijke maatregelen is een budget van Eur 2,8 miljoen. De voorstellen die door de Stuurgroep van het Q team zijn overgenomen worden geraamd op Eur 2,2 miljoen. In het memorandum van 14-05-2020 van Arne Schaddelee aan Staten Commissie Milieu en Mobiliteit staat dat de Stuurgroep in september 2019 is aangegeven dat zij zich in grote lijnen kan vinden in het advies van het Q-team. De stuurgroep heeft een aantal voorstellen in het Ruimtelijk Kader gehonoreerd. Het voorstel voor een overkapping is niet gehonoreerd met de volgende toelichting: ‘de overkapping zoals het Q-team in het ruimtelijk kader is gepresenteerd is qua geluidsreductie waarschijnlijk (men zegt dus zelf ook al dat dit eigenlijk helemaal niet zeker is!) ook niet nodig, zeker niet wanneer de tunnelwanden bekleed worden met geluidsabsorberend materiaal. Verder is aangegeven dat het projectbudget niet toereikend is om een overkapping te realiseren’. Het is te belachelijk voor woorden te lezen dat uit akoestisch onderzoek blijkt dat het noodzakelijk is hogere geluidwaarden vast te stellen. En dat hiervoor een ontwerpbesluit Hogere Waarden Wet geluidhinder voor dit project is opgenomen. De Engweg heeft te maken met geluidsoverlast, het kan toch niet zo zijn dat we dan in Nederland zeggen... ach... we gooien de toelaatbare normen gewoon een beetje omhoog?? Bij het rijtje kosten voor bovenwettelijke maatregelen staat: ‘het creëren van een geluidsabsorberende wand in de spooronderdoorgang en stil asfalt zonder een verbreding van de onderdoorgang voor Eur 1.035.000,- ‘. Dit is géén bovenwettelijke maatregel! Als je een ontwerpbesluit Hogere Waarden Wet geluidhinder voor het project moet opnemen. Dan hoort het creëren van een geluidsabsorberende wand en stil asfalt tot maatregelen die genomen moeten worden binnen het project. Er blijft dus Eur 1.035.000,- over voor een overkluizing!	en het (nieuwe) spoorwegviaduct haalbaar is. Over deze plannen zijn wij thans in gesprek met de omgeving. De fietsbruggen over de onderdoorgang van het wegverkeer ter hoogte van de Tuindorppweg en de Engweg maken onderdeel uit van het project. De gehonoreerde maatregel van het Q-team als onderdeel van de bovenwettelijke maatregelen bestaat uit een verfraaiing van deze beide fietsbruggen, door het uiterlijk van de fietsbruggen een zwevende uitvoering te geven. De fietsbrug over de nieuwe fietsonderdoorgang, op de locatie van de huidige spoorwegovergang, betreft ook een gehonoreerde maatregel zoals door het Q-team voorgesteld. De aanduiding “bovenwettelijk” geeft aan dat een maatregel niet voortvloeit uit wet- of regelgeving. Met andere woorden: er is geen verplichting om deze uit te voeren. Gelet op de doelstelling om ook de leefbaarheid te verbeteren of zo goed mogelijk te behouden worden er ook diverse “onverplichte” aanvullende maatregelen getroffen. In het plan is wat betreft geluidsvoorziening zoals hierboven aangegeven voorzien in het	
---	--	--

Wat ook geschrapt kan worden is de bovenwettelijke maatregel voor een zwevende uitvoering van de fietsbrug ter hoogte van de Tuindorppweg en Engweg. Je moet toch ook op de fiets van A naar B kunnen komen??? Dus dan is het toch een wettelijk gevolg dat er een fietsbrug moet komen??? Nog eens Eur 540.000,- dat overblijft om te besteden aan een overkluizing. En dan te beginnen over de bovenwettelijke maatregel “De fietsstructuur tussen de Engweg en de Kluifrotonde, inclusief een fietsbrug over en veilig fietspad langs de onderdoorgang nabij LaPlace”. Veiligheid is toch geen bovenwettelijke maatregel? U wilt met de komst van nieuwe infrastructuur toch geen onveilige situatie creëren??? Dus nog eens Eur 220.000,- dat kan worden toegevoegd aan een overkluizing. Volgt u het nog? We houden door nog eens kritisch te kijken naar het verhaal bovenwettelijke maatregelen of wettelijke maatregelen geld over! <table><tr><td>Geluidsabsorberende wanden + stil asfalt</td><td>€ 1.035.000</td></tr><tr><td>3 fietsbruggen-verbindingen.</td><td>€ 760.000</td></tr><tr><td></td><td>€ 600.000</td></tr><tr><td></td><td>-----</td></tr><tr><td>Geld wat over is van het budget.</td><td>€ 2.395.000</td></tr><tr><td>Totaalbedrag</td><td></td></tr></table> Dit bedrag is over van de 2,8 miljoen die voor bovenwettelijke inpassing gereserveerd staat, daar kan de Engweg maximaal van gecompenseerd worden met een overkluizing! Wat verwachten wij van u: 1. dat u een overkluizing aan de zuidzijde van de N226 zult opnemen in het Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan. 2. dat u niet akkoord gaat met het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder. Heeft u naar aanleiding van bovenstaande nog vragen dan zijn wij uiteraard bereikbaar om deze te beantwoorden.	Geluidsabsorberende wanden + stil asfalt	€ 1.035.000	3 fietsbruggen-verbindingen.	€ 760.000		€ 600.000		-----	Geld wat over is van het budget.	€ 2.395.000	Totaalbedrag		toepassen van wandabsorptie in de onderdoorgang en stil asfalt op het wegdek. In de realisatie van een overkapping/overkluizing van de onderdoorgang in de vorm van een noord- en zuidkap 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 negen ruimtelijke kwaliteitsmaatregelen uit het advies van het Q-team. Gebleken is dat deze ruimtelijke kwaliteitsmaatregelen van grotere meerwaarde zijn dan de overkapping. Naast de negen ruimtelijke kwaliteitsmaatregelen resteert een bedrag van €600.000, dat betrokken wordt bij de nadere uitwerking van het Esthetisch Programma van Eisen, dat met betrokkenheid van omwonenden zal worden opgesteld. In het kader van dit Programma van Eisen wordt op dit moment gekeken naar alternatieve maatregelen die wel passen binnen het beschikbare budget, die de ruimtelijke kwaliteit nabij de Engweg verbeteren en de negatieve effecten van de spoorwegonderdoorgang beperken. Eén van de
Geluidsabsorberende wanden + stil asfalt	€ 1.035.000												
3 fietsbruggen-verbindingen.	€ 760.000												
	€ 600.000												

Geld wat over is van het budget.	€ 2.395.000												
Totaalbedrag													

		opties daarbij is een alternatieve smalle dan wel iets bredere overkapping met vegetatie tussen de fietsbrug en het (nieuwe) spoorwegviaduct. Over deze plannen zijn wij thans in gesprek met de omgeving. De RUD Utrecht heeft een besluit hogere waarden voorbereid, op basis van de uitkomsten van het uitgevoerde geluidsonderzoek. Dit besluit is voorgelegd aan het college van Gedeputeerden Staten. GS heeft het besluit vastgesteld voorafgaand aan de vaststelling van het inpassingsplan. Overigens hoeven er voor de woningen waar reclamanten wonen geen hogere waarde verleend te worden. De geluidsbelasting aldaar blijft onder de voorkeursgrenswaarde.	
3	3.0 Geachte voorzitter en leden van de provinciale staten van de provincie Utrecht, Graag maken wij gebruik van de mogelijkheid ons standpunt te verwoorden, betreffende het voorliggende PIP inzake de onderdoorgang Maarsbergen. Graag lichten wij onze verbetervoorstellen toe, die wij aan bewoners hebben voorgelegd en waarvoor wij veel adhesie gekregen hebben. Tussen het voorlopige PIP en het thans voorliggende PIP hebben wij onze kritiek op het plan, zoals het in het voorlopige PIP werd gepresenteerd, vertaald in concrete verbeteringen en deze via een huis aan huis verspreide enquête voorgelegd aan de bewoners van Maarsbergen. Bijgevoegd vindt u deze enquête en de uitslag. Het mag		

	duidelijk zijn dat onze verbeterplannen op een groot draagvlak kunnen rekenen binnen Maarsbergen. Ook onze leden in Maarn reageerden positief.		
3.1	Verbeterplannen Zoals u ongetwijfeld heeft geconstateerd, sluiten onze plannen nauw aan bij de conclusies van de rapporten, die u heeft laten uitvoeren. In dit kader bevreemdt het ons dat de provincie zo weinig aandacht heeft besteed aan deze rapporten. Het lijkt erop dat zij door u terzijde gelegd zijn. In ieder geval is er nauwelijks aandacht aan besteed. De basis voor onze verbeterplannen is de “Westvariant”, zoals die thans voorligt.	Alle gedane onderzoeken en gemaakte rapportages zijn gebruikt bij de keuze tot en de uitwerking van de voorliggende Westvariant met afgesloten Tuindorppweg. De belangrijkste bevindingen uit de onderzoeken zijn in de toelichting opgenomen en in de desbetreffende paragrafen wordt verwezen naar de onderzoeken, die integraal als bijlage bij de toelichting zijn opgenomen. Met de uitkomsten van de onderzoeken is dan ook serieus en zorgvuldig omgegaan.	nee
3.1.1	• Veiligheid In het ons bekende rapport van DTV wordt ernstige kritiek geleverd op het voorliggende voorstel. Het betreft o.a. de twee rijstroken richting Woudenberg, de snelheid en de krappe boogstraal van de ondertunneling. Wij benadrukken dat wij in deze onoverzichtelijke onderdoorgang extra gevaar zien door invoegend en uitvoegend verkeer richting de geplande rotonde. Slecht zicht en onnodige verkeersbewegingen zijn uiterst gevaarlijk. De conclusie zou moeten zijn dat er teruggegaan moet worden naar één rijbaan richting Woudenberg. De complexe rotonde lijkt een moderne oplossing voor lokale aansluitingen op de N226, maar levert onnodige verkeersbewegingen op. Daarbij komt dat deze dure rotonde volstrekt overbodig is. Tenslotte maken wij ons zorgen over de situering van de TING-benzinepomp. Deze ligt direct aansluitend aan de rotonde en het vulpunt bijna op de rotonde. Dit alles in de bijna haakse bocht, die het (vracht)verkeer moet maken richting Woudenberg. Dit punt wordt ook nadrukkelijk genoemd in het DTV-rapport.	Bij de opstelling van het verkeerstechnisch ontwerp vormt verkeersveiligheid een belangrijke leidraad en wij waarderen het dat u op dit dossier kritisch hebt meegekeken. Het was duidelijk dat het ontwerp op bepaalde onderdelen helaas niet kan voldoen aan de richtlijnen, met name vanwege het beperkte ruimtebeslag. De externe verkeersveiligheidsaudit heeft dit bevestigd. In deze audit zijn concrete aanbevelingen opgenomen, onder andere over de door reclamant aangedragen aspecten. Vanaf de kluifrotonde zijn er twee rijstroken naar de onderdoorgang toe en vervolgens zijn er bij de noordelijke rotonde twee	nee

		opstelstroken nodig. Voor het invoegen van twee naar één rijstrook is lengte nodig (ca. 160-195) en vervolgens zou er weer lengte nodig zijn voor het uitvoegen (ca. 85 meter). Deze lengtes zijn zo lang dat het stuk wat in principe uit één rijstrook kan bestaan dusdanig kort is (ca. 230 meter), dat dit niet logisch is en eerder tot verkeersonveiligheid zal leiden. De vormgeving met twee rijstroken richting het noorden en één richting het zuiden is dus primair vanuit verkeersveiligheid ingestoken. De rotonde is noodzakelijk om de verschillende wegen veilig op elkaar te laten aansluiten. Er is helaas onvoldoende ruimte voor grotere boogstralen. De bocht zal goed worden ingeleid, zodat het zicht goed is en het risico op ongevallen beperkt is. De boogstraal in de onderdoorgang in combinatie met een verkanting van 5% is gebaseerd op stopzicht van 60 – 64 meter behorend bij de ontwerpsnelheid van 60 km/u conform de richtlijnen. Verder zal in het definitieve ontwerp de belijning, de bewegwijzering en een haag worden opgenomen. Dat zal bijdragen aan een verkeersveilige situatie. In de 'Reactienota op verkeersveiligheidsaudit' (bijlage 4 van de toelichting) wordt op iedere	
--	--	--	--

		aanbeveling uit de verkeersveiligheidsaudit ingegaan. Hieruit blijkt dat veel aanbevelingen zullen worden overgenomen en meegenomen worden bij het nog verder uit te werken inrichtingsontwerp. Een enkele aanbeveling kan niet worden overgenomen vanwege de beperkt beschikbare ruimte. Daarmee is niet gezegd dat er bij ingebruikname van de nieuwe infrastructuur sprake is van een onaanvaardbare verkeersveilige situatie. Het project leidt juist tot een verbetering van de verkeersveiligheid nu de huidige situatie van de gelijkvloerse kruising met het spoor een hoog verkeersveiligheidsrisico oplevert. In de nieuwe situatie 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, omdat de snelheid van het verkeer dat afrijdt vanaf de rotonde, nabij het vulpunt nog laag is. Bovendien is het vullen van het tankstation door de tankwagen 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. Daarnaast zijn wij in gesprek met de exploitant om de situatie nog verder te verbeteren, bijvoorbeeld door het verplaatsen van het vulpunt.	
	3.1.2 Doorstroom Iedere verkeersdeskundige zal u kunnen vertellen dat het scheiden van lokaal en regionaal verkeer de doorstroom enorm zal bevorderen. Het is ons in dit kader volstrekt onduidelijk waarom is gekozen voor het afsluiten van de Tuindorppweg, vanouds de lokale verbinding tussen Maarsbergen en Maarn. Bij het openhouden van de Tuindorppweg kan de aansluiting op de N226 van uit Maarsbergen eenvoudig plaatsvinden via deze weg en de Bosweg. Ondanks dit zal de Tuindorppweg een stuk rustiger worden, omdat het verkeer uit Maarn en Doorn richting N226 via de Bosweg buiten de Tuindorppweg om gaat. De vierde aansluiting vanuit Maarsbergen op de rotonde kan derhalve komen te vervallen. Een uit dit alles voortvloeiende voordeel is dat de rotonde eigenlijk helemaal niet aangelegd hoeft te worden, omdat de aansluiting Maarsbergen- N226 via de Bosweg plaatsvindt en derhalve ontstaat een enkelvoudige T-kruising met stoplichten. Dit komt ook de veiligheid ten goede van de fietsers en de rust op het aan te leggen Dorpsplein.	U geeft hierbij een beschrijving van de door u eerder ingediende "Verbeterde Westvariant". Wij waarderen uw inzet om te komen tot een ontwerp dat recht doet aan zowel doorstroming, veiligheid en leefbaarheid. Wij hebben uw variant nog eens naast de thans gekozen variant gelegd en hebben uw variant niet overgenomen om de volgende redenen: De verbinding tussen de Haarweg en Tuindorppweg krijgt een doorgaand karakter en wordt in deze variant zelfs de centrale ontsluiting van Maarsbergen. De huizen staan hier vrij dicht op de weg, maar in het voorliggende plan 'Westvariant met gesloten Tuindorppweg' wordt de Tuindorppweg een doodlopende weg en	nee

		de huidige N226 tussen Haarweg/Tuindorpweg en de noordelijk te realiseren rotonde de doorgaande route, waarbij de afstand daar tussen de woningen en de weg wezenlijk groter is. b. De fietsverbinding tussen Maarn en Maarsbergen moet worden uitgebreid met een verbinding voor gemotoriseerd verkeer (alle categorieën). In het huidige ontwerp is de fietsverbinding wat hoger aangelegd, zodat de daaronder kruisende onderdoorgang eerder naar het maaiveld kan worden gebracht, waardoor de onderdoorgang niet duurder is geworden voor deze fietsverbinding. Wanneer de onderdoorgang ter plaatse van deze verbinding hiervoor dieper zou moeten worden aangelegd, is er meer lengte nodig om op maaiveldhoogte te komen en wordt de onderdoorgang langer en dus duurder. Dat zou ook met de verbinding voor gemotoriseerd verkeer moeten gebeuren. In dat geval wordt feitelijk de hele "Tuindorpweg" hoger aangelegd. Om dit hoogteverschil te	
--	--	--	--

		kunnen overbruggen zijn dan weer langere hellingen noodzakelijk. Aan de oostzijde van de onderdoorgang ontstaan dan problemen met de ontsluitingen van minimaal twee woningen (Tuindorpweg 5a en 5b). Deze woningen kunnen in dat geval niet langer meer direct op de weg worden ontsloten. Ruimte voor een parallelstructuur ter ontsluiting van die twee woningen ontbreekt. c. De doorgaande Tuindorpweg richting Maarn over de onderdoorgang heen zal duurder uitvallen dan de fietsverbinding: het kunstwerk over de onderdoorgang wordt veel breder en moet ook zwaarder worden uitgevoerd, omdat gemotoriseerd verkeer (categorieën) ook van deze verbinding gebruik gaat maken. Daarnaast zal ook de kruising Tuindorpweg/Haarweg in een grotere omvang gereconstrueerd moeten worden. Ook de weg tussen deze kruising en de noordelijk gelegen rotonde zal gereconstrueerd moeten worden. Deze aspecten brengen hoge extra kosten met zich mee.	
--	--	--	--

		d. De introductie van een nieuwe/geoptimaliseerde variant betekent een scopewijziging. Dit zou betekenen dat wezenlijke delen van de doorlopen participatie en ontwerp uitwerkingen weer opnieuw moeten plaatsvinden. Naar verwachting zal dit minimaal één jaar vertraging inhouden, waarbij ook de kosten in verhouding toenemen. Wij begrijpen uw wens om uit oogpunt van leefbaarheid de ruimtelijke impact ter plaatse van de geplande nieuwe rotonde te beperken. Helaas zijn bij een geregelde T-aansluiting in plaats van de noordelijke rotonde de te verwachten verkeersstromen op deze T-kruising van dien aard dat er een extra opstelvak op de Bosweg nodig is om met name de wachtrij op het wegvak komende vanuit de onderdoorgang niet onnodig lang te maken. Dit zou anders onveilige situaties opleveren voor verkeer dat de onderdoorgang uitrijdt. Door dit benodigde opstelvak is er op de Bosweg meer ruimte benodigd dan in het geval van een rotonde. Verder heeft een kruispunt met verkeerslichten een zogenaamd detectieveld van lussen nodig die verstoord zou worden door in- en uitrijdend verkeer van en naar de bestaande	
--	--	---	--

		benzinestations, waardoor deze stations dan niet gehandhaafd kunnen blijven en wat weer kostenverhogend is. Als laatste zal bij een T-aansluiting de N226 meer gestrekt moeten worden, wat extra ten koste gaat van bestaand bos, de cultuurhistorische wal en de bestaande benzinestations. Kortom, de ruimtelijke impact van een verkeersveilige T-kruising is eveneens groot.	
	3.1.3. Leefbaarheid en Milieu In het nu ter visie liggende inpassingsplan is de geluidsnorm naar boven aangepast in verband met nu optredende hogere geluidsbelasting. Hoewel het ongetwijfeld tot uw mogelijkheden zal behoren, vinden wij dit getuigen van minachting voor met name de bewoners van de Engweg en de Tuindorppweg. De voorgestelde verhoging ligt hiermee nog verder verwijderd van de Europese normen op dit gebied. Wij doen daarom een klemmend beroep op u hierin niet mee te gaan en aan te dringen op uitbreiding van geluidsabsorberend asfalt in de bebouwde kom van Maarsbergen, alsmede een overkapping van de onderdoorgang aan beide zijden van de spoorlijn. Hoe dan ook, het aanzien van het westelijk deel van Maarsbergen zal ingrijpend veranderen. Veel bomen worden gekapt en veel asfalt komt ervoor in de plaats. Het is voor Maarsbergen van groot belang dat daar tegenover komt te staan dat er een mooi nieuw dorpshart kan worden ontwikkeld en een serieus herbeplantingsplan wordt opgesteld. Het nieuwe dorpshart krijgt niet alleen een functie voor de bewoners van Maarsbergen, maar komt ook aan een aantal belangrijke fietsroutes te liggen van en naar de Utrechtse Heuvelrug.	Wij zijn ons bewust van de effecten van geluidhinder voor de leefbaarheid. Wij hebben de gevolgen voor geluidsoverlast onderzocht. De wijze waarop de geluidsbelasting is afgewogen, is in overeenstemming met de wettelijke eisen. Uit het geluidsonderzoek blijkt dat niet voldaan kan worden aan de voorkeursgrenswaarden (ondergrens), maar wel aan de maximale ontheffingswaarde (bovengrens). Hierbij speelt het provinciale doelmatigheidscriterium een belangrijke rol. Verschillende geluidsbeperkende maatregelen zijn beoordeeld en uit die beoordeling blijkt dat geen van de maatregelen doelmatig is. Toch willen we iets doen en worden geluidsreducerende maatregelen toegepast. Buiten de woningen gaat het dan om het toepassen van wandabsorptie in de onderdoorgang en stil asfalt op het wegdek. Dit levert een lagere geluidsbelasting op.	nee

		In de realisatie van een overkapping van de onderdoorgang in de vorm van een noord- en zuidkap is niet voorzien. De kosten hiervan wegen, mede in vergelijking tot andere geluidsreducerende maatregelen, niet op tegen het geluidsreducerend effect dat dit zou opleveren. De nadere uitwerking en inpassing van de beoogde nieuwe situatie wordt opgenomen in een Esthetisch Programma van Eisen (EPvE). Ook de beplanting maakt hier onderdeel van uit. Dit EPvE wordt met betrokkenheid van de omgeving en de onafhankelijk adviseur ruimtelijke kwaliteit opgesteld. In het kader van dit Programma van Eisen wordt op dit moment gekeken naar alternatieve maatregelen die wel passen binnen het beschikbare budget, die de ruimtelijke kwaliteit verbeteren en de negatieve effecten van de spoorwegonderdoorgang beperken. Eén van de opties daarbij is een alternatieve smalle dan wel iets bredere overkapping met vegetatie tussen de fietsbrug en het (nieuwe) spoorwegviaduct. Over deze plannen zijn wij thans in gesprek met de omgeving. Opgemerkt wordt dat binnen het huidige ruimtelijke plan de bovengenoemde vormen van overkapping wel juridisch mogelijk zijn.	
--	--	---	--

		Het openbaar gebied ter plaatse van de huidige kruising van de N226 met de Tuindorpweg/Haarweg wordt volledig functioneel opgeleverd. Dit betreft de aanleg van wegen, fietspaden en de groenstructuur. Ter hoogte van de kerk wordt een fietsoversteekplaats met een VRI voorzien, waarmee de Haarweg kan worden overgestoken. Hoe die ruimte en het dorpshart zelf verder worden ingericht, behoort niet tot dit project, maar wordt vanuit 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.	
	3.2 Tenslotte Wij realiseren ons dat wij aanpassingen vragen, die enerzijds geld kosten, maar anderzijds ook geld opleveren. In een bijgesloten financieel plaatje geven wij aan dat de versoering van het ontwerp voldoende middelen vrijmaakt om de extra uitgaven te dekken. Tevens realiseren wij ons dat wat wij vragen enige vertraging in de uitvoering kan opleveren. Wij denken dat die vertraging erg mee zal vallen omdat ook wij uitgaan van de “Westvariant” binnen de grenzen van het project. Het klaarblijkelijk negeren van het veiligheidsrapport van DTV zou minimaal moeten leiden tot een “second opinion” inzake de veiligheid. Wij hopen en verwachten dat u de politieke moed zult hebben de verbeteringen in het ontwerp aan te brengen. Voor ons dorp is leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid van cruciaal belang.	Wij waarderen uw betrokkenheid en dat u ook aandacht besteed aan de gevolgen van uw voorstellen voor de planning en financiën. Wat betreft de verkeersaudit geldt dat wij zorgvuldig met de aanbevelingen zijn omgegaan. Uit de audit blijkt dat op een aantal punten niet aan de richtlijnen wordt voldaan. In de ‘Reactienota verkeersveiligheidsaudit’ (bijlage 4 bij de toelichting) en in paragraaf 5.7 van de toelichting is onderbouwd waarom wij deze afwijkingen aanvaardbaar vinden. Er is vanuit verkeersveiligheidsoogpunt dan ook geen sprake van een onaanvaardbare situatie.	nee

		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. Wij zijn ons ervan bewust dat het project voor bepaalde inwoners grotere gevolgen heeft dan voor andere inwoners. Naar onze stellige overtuiging levert de beoogde spooronderdoorgang een grote verbetering op ten opzichte van de huidige situatie voor wat betreft de leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid.	
	3.3.0 Geachte statenleden en college, In lijn met onze vorige reactie en de inhoud van diverse insprekbeurten tijdens verschillende commissievergaderingen van Provinciale Staten, vatten wij hierbij onze punten inzake het voorliggende inpassingsplan samen.		
	3.3.1 Algemene thema's Rapporten De reactie op de rapporten van deskundigen (of liever het uitblijven daarvan) heeft ons hogelijk verbaast. De in uw opdracht en voor uw kosten uitgevoerde onderzoeken worden niet of nauwelijks in het voorliggende PIP verwerkt. Dit is voor ons onbegrijpelijk. Zeker de inhoud van het veiligheidsrapport van DTV geeft alle aanleiding tot aanpassingen en verbeteringen van het plan voor de onderdoorgang. Financiën/Projectbegroting	Alle uitgevoerde onderzoeken zijn verwerkt in de toelichting van het inpassingsplan. De belangrijkste bevindingen uit de onderzoeken zijn in de toelichting opgenomen en in de desbetreffende paragrafen wordt verwezen naar de onderzoeken, die integraal als bijlage bij de toelichting zijn opgenomen. Met de aanbevelingen uit de verkeersveiligheidsaudit is serieus omgegaan. Uit de 'Reactienota verkeersveiligheidsaudit' (bijlage 4 bij de toelichting) blijkt dat veel aanbevelingen kunnen worden overgenomen en meegenomen	nee

	Uit de stukken die nu op tafel liggen en onze contacten met medewerkers van de Provincie doemt een verontrustend beeld op over de correctheid en de transparantie van de projectbegroting. Een onvoldoende zicht op de kosten van het project maakt het bijna onmogelijk om tot goede, weloverwogen beoordeling te komen van het voorliggende inpassingsplan. Het lijkt erop dat u blind vaart op de voorliggende incomplete financiële informatie. Dit betekent dat eventuele voorgestelde verbeteringen van het plan “in de lucht blijven hangen” door de door u gecreëerde financiële mist.	worden bij het nog verder uit te werken inrichtingsontwerp. Een aantal aanbevelingen kan helaas niet worden overgenomen vanwege de beperkt beschikbare ruimte. In de ‘Reactienota verkeersveiligheidsaudit’ is onderbouwd waarom deze afwijkingen aanvaardbaar worden gevonden. In het memo “N226 Spooronderdoorgang Maarsbergen – Overkapping, kostennota & vervolgproces, zoals op 14 mei is toegezonden aan de Statencommissie Milieu en Mobiliteit, staat opgenomen dat eind april 2020 de kostenraming voor het project beschikbaar is gekomen, waarin de gehonoreerde bovenwettelijke maatregelen van de stuurgroep zijn opgenomen. Aanvullend zijn de resultaten van de actualisatie van het geluidsonderzoek en de onderzoeken in de deze gewijzigde kostenraming meegenomen. 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. De kostenraming is opgesteld conform de SSK-systematiek en geeft daarmee een compleet en voldoende beeld op de kosten van het project.	
--	---	---	--

	3.3.2 Voorgestelde verbeteringen van het PIP vanuit onze vereniging Wij vatten hieronder onze verbeteringsvoorstellen van het inpassingsplan samen en gaan daarbij uit van de thans voorliggende “Westvariant”. 1. Terugbrengen van het aantal rijbanen richting Woudenberg en het instellen van een maximumsnelheid van 50 km/u over het gehele traject. Motivatie: Dit voorkomt onnodig in- en uitvoegende verkeersbewegingen in de onoverzichtelijke onderdoorgang. Een lagere maximale snelheid beperkt de gevaren van deze onderdoorgang met een te krappe boogstraal. 2. Openhouden van de Tuindorppweg Motivatie: Hiermee wordt het onnodig kruisen van lokaal en regionaal verkeer voorkomen, hetgeen de doorstroming van het verkeer bevordert. Tevens behouden de bewoners van Maarsbergen hun directe verbinding met Maarn, waar zich vele voorzieningen bevinden, zoals het medisch centrum, sportverenigingen, winkels etc. 3. Vereenvoudigen van de complexe en ruimte vergende rotonde. Motivatie: De nu geplande rotonde leidt tot een onnodige kaalslag en doet derhalve een grote aanslag op de omgeving. Een kleinere rotonde, of liever een T-kruising van N226 en Bosweg, levert een milieuvriendelijker en kosten efficiëntere oplossing op. De T-kruising wordt mogelijk bij het openhouden van de Tuindorppweg, zodat de bewoners van Maarsbergen de N226 kunnen bereiken via de Bosweg. 4. Betere bescherming van het fietsverkeer Motivatie: Door de geforceerde ontsluiting van Maarsbergen via de rotonde kruist het autoverkeer te vaak en geheel onnodig de geplande fietspaden. Dit	Wij waarderen uw voorstellen voor verbetering van het PIP en hebben deze per voorstel als volgt afgewogen. 1. Vanaf de kluifrotonde zijn er twee rijstroken naar de onderdoorgang toe en vervolgens zijn er bij de noordelijke rotonde twee opstelstroken nodig. Voor het invoegen van twee naar één rijstrook is lengte nodig (ca. 160-195) en vervolgens zou er weer lengte nodig zijn voor het uitvoegen (ca. 85 meter). Deze lengtes zijn zo lang dat het stuk, wat in principe uit één rijstrook kan bestaan, dusdanig kort is (ca. 230 meter), dat dit niet logisch is en eerder tot verkeersonveiligheid zal leiden. De vormgeving van twee rijstroken richting het noorden en één richting het zuiden is dus primair vanuit verkeersveiligheid ingestoken. 2. U geeft hierbij een beschrijving van de door u eerder ingediende “Verbeterde Westvariant” Deze variant is niet overgenomen om de volgende redenen: a. De verbinding tussen de Haarweg en Tuindorppweg krijgt een doorgaand karakter en wordt in deze variant zelfs de centrale ontsluiting van Maarsbergen. De huizen staan hier vrij dicht op de weg, maar in het voorliggende plan 'Westvariant met	nee
--	--	--	------------

	wordt t.z.t. alleen maar erger wanneer het gebied rond de Tuindorppweg wordt ontwikkeld en de Tuindorppweg wordt afgesloten. 5. Verwijdering Tinq-benzinestation Motivatie: Vlak bij dit tankstation maakt de N226 een 90-graden bocht richting Woudenberg. Dit kan tot gevaarlijke situaties leiden. E.e.a. wordt versterkt door het feit dat het vulpunt voor dit tankstation bijna in deze bocht ligt. Hoewel het Shell-tankstation ook niet gunstig ligt, lijken de problemen daar kleiner. 6. Verbetering voorzieningen t.b.v. bewoners Engweg en Tuindorppweg Motivatie: Het verleggen van de N226 in de richting van deze woningen vraagt om adequate maatregelen. Het simpel verhogen van de geluidsnormen getuigt van minachting voor de betreffende bewoners. Naast reeds genoemde verbeteringen pleiten wij voor een overkapping aan beide zijden van het spoor. Aan de kant van de Tuindorppweg kan dit eenvoudig gecombineerd worden met het openhouden van deze weg richting Maarn. 7. Meer prioriteit voor de creatie van een aantrekkelijk dorpshart. Motivatie: In de huidige plannen is niet substantieel rekening gehouden met de inrichting van een aantrekkelijk dorpshart. Zowel de Provincie als de Gemeente schuiven dit voor zich uit. Gebrek aan geld zou weleens een zeer sober dorpshart kunnen opleveren. In onze plannen komt daar geld voor vrij. 8. Weren van Landbouwverkeer op de Parallelweg Motivatie: Ter bescherming van het fietsverkeer (o.a. schooljeugd) moet landbouwverkeer over de Parallelweg worden verboden. De N226 zou vanaf de Griftdijk opengesteld moeten worden voor landbouwvoertuigen.	gesloten Tuindorppweg' wordt de Tuindorppweg een doodlopende weg en de huidige N226 tussen Haarweg/Tuindorppweg en de noordelijk te realiseren rotonde de doorgaande route, waarbij de afstand daar tussen de woningen en de weg wezenlijk groter is. b. De fietsverbinding tussen Maarn en Maarsbergen moet worden uitgebreid met een verbinding voor gemotoriseerd verkeer (alle categorieën). In het huidige ontwerp is de fietsverbinding wat hoger aangelegd, zodat de daaronder kruisende onderdoorgang eerder naar het maaiveld kan worden gebracht, waardoor de onderdoorgang niet duurder is geworden voor deze fietsverbinding. Wanneer de onderdoorgang ter plaatse van deze verbinding hiervoor dieper zou moeten worden aangelegd, is er meer lengte nodig om op maaiveldhoogte te komen en wordt de onderdoorgang langer en dus duurder. Dat zou ook met de verbinding voor gemotoriseerd verkeer moeten gebeuren. In dat geval wordt feitelijk	
--	---	---	--

	Zoals u ongetwijfeld bekend is kunnen deze voorstellen op een groot draagvlak rekenen binnen Maarsbergen.	de hele “Tuindorppweg” hoger aangelegd. Om dit hoogteverschil te kunnen overbruggen zijn dan weer langere hellingen noodzakelijk. Aan de oostzijde van de onderdoorgang ontstaan dan problemen met de ontsluitingen van minimaal twee woningen (Tuindorppweg 5a en 5b). Deze woningen kunnen in dat geval niet langer meer direct op de weg worden ontsloten. Ruimte voor een parallelstructuur ter ontsluiting van die twee woningen ontbreekt. c. De doorgaande Tuindorppweg richting Maarn over de onderdoorgang heen zal duurder uitvallen dan de fietsverbinding: het kunstwerk over de onderdoorgang wordt veel breder en moet ook zwaarder worden uitgevoerd, omdat gemotoriseerd verkeer (categorieën) ook van deze verbinding gebruik gaat maken. Daarnaast zal ook de kruising Tuindorppweg/Haarweg in een grotere omvang gereconstrueerd moeten worden. Ook de weg tussen deze kruising en de noordelijk gelegen rotonde zal gereconstrueerd moeten	
--	--	--	--

		worden. Deze aspecten brengen hoge extra kosten met zich mee. d. De introductie van een nieuwe/geoptimaliseerde variant betekent een scopewijziging. Dit zou betekenen dat wezenlijke delen van de doorlopen participatie en ontwerp uitwerkingen weer opnieuw moeten plaatsvinden. Naar verwachting zal dit minimaal één jaar vertraging inhouden, waarbij ook de kosten in verhouding toenemen. 3. De geplande rotonde is nodig voor een goede verkeersafwikkeling. Wij begrijpen uit oogpunt van leefbaarheid uw zorg over de ruimtelijke impact van een nieuwe rotonde, maar een kleinere rotonde biedt helaas onvoldoende capaciteit. Daarnaast zal een eventuele T-aansluiting geregeld moeten worden met verkeerslichten en zijn de te verwachten verkeersstromen op deze T-kruising van dien aard dat er een extra opstelvak op de Bosweg nodig is om met name de wachtrij op het wegvak komende vanuit de onderdoorgang niet onnodig lang te maken. Dit zou anders onveilige situaties opleveren voor verkeer dat de onderdoorgang uitrijdt. Door dit benodigde opstelvak is er op de Bosweg meer ruimte	
--	--	--	--

		benodigd dan in het geval van een rotonde. Verder heeft een kruispunt met verkeerslichten een zogenaamd detectieveld van lussen nodig die verstoord zou worden door in- en uitrijdend verkeer van en naar de bestaande benzinestations, waardoor deze stations dan niet gehandhaafd kunnen blijven en wat weer kostenverhogend is. Als laatste zal bij een T-aansluiting de N226 meer gestrekt moeten worden, wat extra ten koste gaat van bestaand bos, de cultuurhistorische wal en de bestaande benzinestations. Kortom, de ruimtelijke impact van een verkeersveilige T-kruising is groot. 4. Door de omlegging van de provinciale weg en de ligging in de onderdoorgang kruist het (brom- en) fietsverkeer het autoverkeer op de provinciale weg ongelijkvloers. De gelijkvloerse kruising van (brom- en) fietsverkeer en autoverkeer in het dorp gebeurt bij een hierbij passende snelheid van 30km/u. Ter hoogte van de kerk wordt een fietsoversteekplaats met een VRI voorzien, waarmee de Haarweg kan worden overgestoken. 5. Vanuit de verkeersveiligheid in de meest brede zin van het woord kunnen beide stations gehandhaafd blijven. Met u zijn wij van mening dat de exploitatie en bevoorrading in de nieuwe	
--	--	--	--

		situatie veilig moet kunnen plaatsvinden. Dat is goed mogelijk. Ten aanzien van de TinQ is daarbij het volgende overwogen: In de nieuwe situatie 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, omdat de snelheid van het verkeer dat afrijdt vanaf de rotonde, nabij het vulpunt nog laag is. Bovendien is het vullen van het tankstation door de tankwagen 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. Daarnaast zijn wij in gesprek met de exploitant om de situatie nog verder te	
--	--	---	--

		verbeteren, bijvoorbeeld door het verplaatsen van het vulpunt. Voor wat betreft het Shell-station: In 2020 is een fysieke rijstrookscheiding aangebracht om links afslaand verkeer naar de benzinestations, en daarmee stilstaande voertuigen op de hoofdrijbaan, te voorkomen. Dit wordt ook overgenomen in de verdere uitwerking in het UO. 6. De wijze waarop de geluidsbelasting is afgewogen, is in overeenstemming met de wettelijke eisen. Uit het geluidsonderzoek blijkt dat niet voldaan kan worden aan de voorkeursgrenswaarden (ondergrens), maar wel aan de maximale ontheffingswaarde (bovengrens). Hierbij speelt het provinciale doelmatigheidscriterium een belangrijke rol. Verschillende geluidsbeperkende maatregelen zijn beoordeeld en uit die beoordeling blijkt dat geen van de maatregelen doelmatig is. Toch willen we iets doen en worden geluidsreducerende maatregelen toegepast. Buiten de woningen gaat het dan om het toepassen van wandabsorptie in de onderdoorgang en stil asfalt op het wegdek. Dit levert een lagere geluidsbelasting op.	
--	--	---	--

		In de realisatie van een overkapping van de onderdoorgang is niet voorzien. De kosten hiervan wegen, mede in vergelijking tot andere geluidsreducerende maatregelen, niet op tegen het geluidsreducerend effect dat dit zou opleveren. Het project heeft grote gevolgen voor de huidige woon- en leefomgeving van de inwoners van Maarsbergen, in het bijzonder voor de direct aanwonenden van de Engweg, Tuindorppweg en Woudenbergseweg. Om de nadelige gevolgen voor de woon- en leefomgeving redelijkerwijs tot een minimum te beperken, heeft het Q-team advies uitgebracht over mogelijk te treffen kwaliteitsmaatregelen. Naar aanleiding van dit advies is de voorkeur gegeven aan negen ruimtelijke kwaliteitsmaatregelen. Gebleken is dat deze ruimtelijke kwaliteitsmaatregelen van grotere meerwaarde zijn dan een mogelijke overkapping. Naast de negen ruimtelijke kwaliteitsmaatregelen resteert een bedrag van €600.000, dat betrokken wordt bij de nadere uitwerking van het Esthetisch Programma van Eisen, dat met betrokkenheid van omwonenden zal worden opgesteld. In het kader van dit Programma van Eisen wordt op dit moment gekeken naar	
--	--	---	--

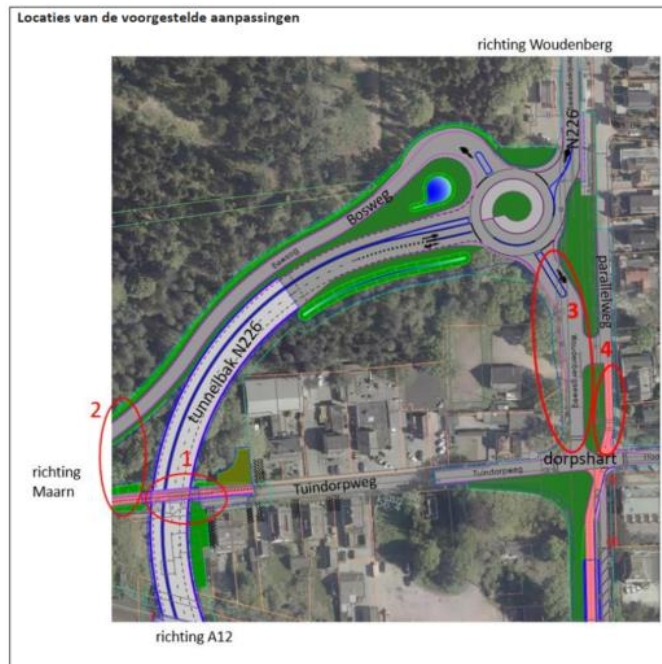
		alternatieve maatregelen die wel passen binnen het beschikbare budget, die de ruimtelijke kwaliteit nabij de Engweg verbeteren en de negatieve effecten van de spoorwegonderdoorgang beperken. Eén van de opties daarbij is een alternatieve smalle dan wel iets bredere overkapping met vegetatie tussen de fietsbrug en het (nieuwe) spoorwegviaduct. Over deze plannen zijn wij thans in gesprek met de omgeving. Opgemerkt wordt dat binnen het huidige ruimtelijke plan de bovengenoemde vormen van overkapping wel juridisch mogelijk zijn. 7. Het openbaar gebied ter plaatse van de huidige kruising van de N226 met de Tuindorppweg/Haarweg wordt volledig functioneel opgeleverd. Dit betreft de aanleg van wegen, fietspaden en de groenstructuur. Hoe die ruimte en het dorpshart zelf verder worden ingericht, behoort niet tot dit project, maar wordt vanuit 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. 8. Het landbouwverkeer maakt gebruik van de bestaande parallelweg tussen	
--	--	---	--

		Woudenberg/N224 en de nieuw aan te leggen rotonde nabij de Haarweg via de doorsteek ten zuiden voor de rotonde. Daardoor rijdt het landbouwverkeer niet langer langs de kerk aan de Woudenbergseweg. Via deze rotonde komt het landbouwverkeer op de hoofdrijbaan en vervolgt via de spooronderdoorgang voor het snelverkeer zijn weg in zuidelijke richting. Daarmee is dit geheel in lijn met het provinciale beleid landbouwverkeer, vastgelegd in “Afwegingskader 2017 Landbouwverkeer” van de provincie, waarbij de verkeersveiligheid een belangrijke rol speelt.	
	3.3.3 Tenslotte De door ons naar voren gebrachte verbeteringen hebben wij vergezeld doen gaan van een globale kostenberekening, waaruit blijkt dat de verbeteringen samen met een aantal versoeringen kostenneutraal kunnen worden uitgevoerd. Met name de bevindingen van DTV in het veiligheidsrapport verontrusten ons zeer. Het kan niet zo zijn dat u dit rapport zonder meer terzijde schuift. Indien het College meent dit wel te kunnen doen is het uitvoeren van een second opinion betreffende de veiligheidsaspecten van het thans voorliggende plan wel het minste dat verwacht mag worden. Voor de volledigheid verwijzen wij naar de eerder toegezonden stukken nr 3.0 - 3.2 en nr 8 welke reeds als (deel)zienswijze door u zij gecategoriseerd. Deze laatste bijdrage gelieve u te beschouwen als een onlosmakelijk deel daarvan.	In onze beantwoording onder 3.3.2 hebben wij aangegeven waarom de ingebrachte variant niet overgenomen is. Wij waarderen uw betrokkenheid en dat u ook aandacht besteed aan de gevolgen van uw voorstellen voor de planning en financiën. Wat betreft de verkeersaudit geldt dat wij zorgvuldig met de aanbevelingen zijn omgegaan. Uit de audit blijkt dat op een aantal punten niet aan de richtlijnen wordt voldaan. Uit de ‘Reactienota verkeersveiligheidsaudit’ (bijlage 4 bij de toelichting) blijkt dat veel aanbevelingen kunnen worden overgenomen en meegenomen worden bij het nog verder uit	nee

	Wij verwachten dat u bij de besluitvorming de belangen en de mening van de bewoners van ons dorp zwaar laat wegen.	te werken inrichtingsontwerp. Een aantal aanbevelingen kan helaas niet worden overgenomen vanwege de beperkt beschikbare ruimte. In genoemde reactienota is onderbouwd waarom deze afwijkingen aanvaardbaar worden gevonden. Er is vanuit verkeersveiligheidsoogpunt geen sprake van een onaanvaardbare situatie. Een second opinion is dan ook niet nodig.	
4.	4.0 De Vereniging Maarn Maarsbergen Natuurlijk (MMN) staat voor natuur, cultuurhistorie, duurzaamheid en milieu. Vanuit deze doelstelling hebben wij de afgelopen jaren op meerdere wijzen een inhoudelijke bijdrage geleverd aan de planvorming rond de spooronderdoorgang in Maarsbergen. Eén van onze doelstellingen ziet met name op ruimtelijke ontwikkelingen: Het behoud dan wel herstel van de natuurlijke en cultuurhistorische omgeving van Maarn en Maarsbergen en het scheppen van voorwaarden voor een zo natuurlijk mogelijke samenhang van/tussen de bebouwde kommen van Maarn en Maarsbergen en met het omliggende landelijke gebied.		
	4.1 MMN heeft eind januari 2020 een schriftelijke inspraakreactie ingediend op het voorontwerp Provinciaal Inpassingsplan (inspraaknummer 16). Het belangrijkste onderdeel van onze inspraakreactie van januari betreft een aanpassingsvoorstel voor de Westvariant. Dit voorstel geeft ons inziens een flinke plus aan de leefbaarheid, de eigenheid van de dorpskern en de daar aanwezige cultuurhistorische elementen. MMN is zeer ontevreden en teleurgesteld over de wijze waarop in de 'Reactienota Inspraak' gereageerd is op onze inspraakreactie. Ons voorstel is beoordeeld als de westelijke variant met open Tuindorppweg zonder	Wij vinden het jammer dat u ontevreden en teleurgesteld bent over onze beantwoording van uw inspraakreactie. Met de onderstaande reactie vertrouwen wij erop een afgewogen, inhoudelijke reactie te geven op uw voorstellen, en gaan wij er bij uw voorstel vanuit -zoals u in uw zienswijze ook aangeeft- dat zowel de Bosweg als een open Tuindorppweg worden gerealiseerd.	nee

	Bosweg waarover een aantal jaren geleden al is gerapporteerd dat die variant geen goede verkeersdoorstroming geeft. Echter, ons verbetervoorstel gaat nu juist uit van een open Tuindorppweg maar met een Bosweg. Sweco heeft laten zien dat dan juist wel een goede verkeersdoorstroming wordt bereikt. Onze inspraakreactie is dus slecht gelezen en daardoor geheel verkeerd beoordeeld. Wij herhalen daarom hieronder nogmaals ons aanpassingsvoorstel en wij gaan er van uit dat deze nu wel goed wordt gelezen en op een juiste wijze wordt beoordeeld. Vanuit onze doelstellingen zien wij grote voordelen in een verbetering van de Westvariant die een flinke plus kan geven aan de leefbaarheid, de eigenheid van de dorpskern en de daar aanwezige cultuurhistorische elementen en waardoor de dorpskernen van Maarn en Maarsbergen optimaal met elkaar verbonden kunnen blijven. De locaties in de Westvariant waar MMN graag aanpassingen doorgevoerd zou zien, worden weergegeven in de onderstaande uitsnede van het nu voorliggende ontwerp	U geeft hierbij een beschrijving van de door u eerder ingediende “Verbeterde Westvariant” Uw variant is zorgvuldig onderzocht en afwogen, en wordt door ons niet overgenomen om de volgende redenen: - De verbinding tussen de Haarweg en Tuindorppweg krijgt een doorgaand karakter en wordt in deze variant zelfs de centrale ontsluiting van Maarsbergen. De huizen staan hier vrij dicht op de weg, maar in het voorliggende plan 'Westvariant met gesloten Tuindorppweg' wordt de Tuindorppweg een doodlopende weg en de huidige N226 tussen Haarweg/Tuindorppweg en de noordelijk te realiseren rotonde de doorgaande route, waarbij de afstand daar tussen de woningen en de weg wezenlijk groter is. - De fietsverbinding tussen Maarn en Maarsbergen moet worden uitgebreid met een verbinding voor gemotoriseerd verkeer (alle categorieën). In het huidige ontwerp is de fietsverbinding wat hoger aangelegd, zodat de daaronder kruisende onderdoorgang eerder naar het maaiveld kan worden gebracht,	
--	--	--	--

Westvariant met gesloten Tuindorppweg:



Voorgestelde wijzigingen op de aangegeven locaties in bovenstaande uitsnede:

- 1) Laat de Tuindorppweg voor alle verkeer (dus niet alleen voor fietsers) doorlopen over de tunnelbak. Bij cirkel 1 in bovenstaande uitsnede.
- 2) Deze doorgetrokken Tuindorppweg en de Bosweg kunnen dan ten westen van de tunnelbak met elkaar verbonden worden (bij cirkel 2). Lokaal verkeer tussen Maarn en Maarsbergen hoeft dan niet meer over de rotonde maar kan rechtstreeks via de Tuindorppweg. Het verkeer met bestemming A12 of richting Woudenberg kan dan zowel vanuit het dorp als vanuit westelijke richting over de Bosweg naar de nieuwe rotonde rijden en vervolgens daar de N226 nemen.
- 3) Hierdoor kan het weggedeelte vervallen dat vanuit het dorpshart aansluiting geeft op

waardoor de onderdoorgang niet duurder is geworden voor deze fietsverbinding. Wanneer de onderdoorgang ter plaatse van deze verbinding hiervoor dieper zou moeten worden aangelegd, is er meer lengte nodig om op maaiveldhoogte te komen en wordt de onderdoorgang langer en dus duurder.

Dat zou ook met de verbinding voor gemotoriseerd verkeer moeten gebeuren. In dat geval wordt feitelijk de hele "Tuindorppweg" hoger aangelegd. Om dit hoogteverschil te kunnen overbruggen zijn dan weer langere hellingen noodzakelijk. Aan de oostzijde van de onderdoorgang ontstaan dan problemen met de ontsluitingen van minimaal twee woningen (Tuindorppweg 5a en 5b). Deze woningen kunnen in dat geval niet langer meer direct op de weg worden ontsloten. Ruimte voor een parallelstructuur ter ontsluiting van die twee woningen ontbreekt.

- c. De doorgaande Tuindorppweg richting Maarn over de onderdoorgang heen zal duurder uitvallen dan de fietsverbinding: het kunstwerk over de

de rotonde, inclusief de doorsteek vanuit dit weggedeelte naar de parallelweg (bij cirkel 3). Dit scheelt een flink stuk asfalt in het dorps hart dat benut kan worden voor in stijl passende woningen en/of een meer groene invulling. 4) Houd het laatste stukje van de parallelweg (voor de oude school en het 'Meestershuis') toegankelijk voor alle verkeer, dus niet alleen voor fietsers (bij cirkel 4). Voordelen van deze voorgestelde aanpassingen Indien de rechtstreekse verbinding Maarn – Maarsbergen via de Tuindorpsweg 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 zodat het dorps hart een 'gemoedelijker' uitstraling zal krijgen. 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 'dorpse karakter' en het 'historisch ensemble' in het dorps hart (kerk, oude school, Meestershuis en Grote Bloemheuvel) veel beter tot z'n recht komen. Het zou het dorps karakter ten goede komen. De parallelweg zou ter hoogte van het dorps hart een 'gewone' dorpsstraat kunnen worden met mogelijk ook aan de westzijde een aantal in stijl passende woningen. Met het open houden van de Tuindorpsweg zou de historische as Maarn-Maarsbergen als onderdeel van de historische lanenstructuur behouden blijven. Uit het door Sweco uitgevoerde onderzoek over de verkeersdoorstroming en ook uit rechtstreekse contacten met Sweco, blijkt dat de verkeersinfrastructuur rond de nieuw aan te leggen rotonde in de huidige plannen in de spits zwaar belast zal worden en tegen de verzadiging aan zal gaan lopen. Voor het verkrijgen van een robuuste verkeerskundige oplossing wordt dan ook nu al door Sweco aangeraden een aantal extra maatregelen te treffen. Door het wel openhouden van de Tuindorpsweg, zoals door MMN voorgesteld, wordt het lokale verkeer gescheiden van het regionale verkeer en gaat er minder verkeer over de rotonde die daardoor ontlast zal worden. Dit kan een gunstige uitwerking hebben op de	onderdoorgang wordt veel breder en moet ook zwaarder worden uitgevoerd, omdat gemotoriseerd verkeer (categorieën) ook van deze verbinding gebruik gaat maken. Daarnaast zal ook de kruising Tuindorpsweg/Haarweg in een grotere omvang gereconstrueerd moeten worden. Ook de weg tussen deze kruising en de noordelijk gelegen rotonde zal gereconstrueerd moeten worden. Deze aspecten brengen hoge kosten met zich mee. d. De introductie van een nieuwe/geoptimaliseerde variant betekent een scopewijziging. Dit zou betekenen dat wezenlijke delen van de doorlopen participatie en ontwerp uitwerkingen weer opnieuw moeten plaatsvinden. Naar verwachting zal dit minimaal één jaar vertraging inhouden, waarbij ook de kosten in verhouding toenemen.	
---	---	--

	afwikkeling van het verkeer bij de rotonde. Door een niet onderbroken Tuindorppweg blijft er (zoals ook in de huidige bestaande situatie) een rechtstreekse verbinding Maarn – Maarsbergen en is er voor het verkeer tussen beide dorpen geen afhankelijkheid van de rotonde met in de spitsuren wachtrijen. Dit lokale verkeer tussen de dorpen hoeft zich op de rotonde niet te mengen met het N226-verkeer. De samenhang tussen deze twee dorpskernen van onze gemeente zou dan optimaal gewaarborgd blijven. De in het verkeersveiligheidsrapport van DTV genoemde veiligheidsaspecten ten aanzien van de situatie rond de kruising in het dorps hart en de doorsteek tussen Woudenbergseweg (zuidelijke tak van de rotonde) en parallelweg, zouden met de voorgestelde aanpassing ook grotendeels worden opgelost. Immers, in het dorps hart ontstaat met de voorgestelde verbetering een ‘gewone’ T-kruising zonder enige complexiteit (Parallelweg – Tuindorppweg/Haarweg). Mogelijke bezwaren tegen de door MMN voorgestelde aanpassingen Uiteraard zal er over de Tuindorppweg meer verkeer gaan rijden dan in de situatie met afgesloten Tuindorppweg, maar het zal daar wel rustiger worden dan in de huidige bestaande situatie. Het zal alleen gaan om dorpsverkeer dat het dorp in of uit gaat. Het verkeer vanuit westelijke richting naar de A12 of Woudenberg (en v.v.) dat in de huidige situatie nog over de Tuindorppweg rijdt, zal wegvallen en via Bosweg en de nieuwe rotonde rijden. Het zal extra geld kosten om de Tuindorppweg open te laten voor alle verkeer omdat de tunnelbak iets langer verdiept moet blijven en omdat (naast het fietsverkeer) ook het gemotoriseerde verkeer ook er over moet kunnen. Daar staat tegenover dat er door het vrijkomende asfalt in de dorps kern ruimte ontstaat voor de mogelijkheid om een aantal in stijl passende woningen te realiseren. Op de kosten kan ook bespaard worden als het advies uit de verkeersveiligheidsaudit wordt overgenomen om in de onderdoorgang te kiezen voor 1 rijbaan naar het noorden (i.p.v. 2) waardoor tevens de overgangen over de tunnelbak aanzienlijk goedkoper		
--	---	--	--

	worden. Ook zal de uitwerking van de aanpassing extra tijd gaan kosten. De ligging van het tracé wijzigt echter niet, waardoor veel hetzelfde blijft. Bovendien: beter een goede oplossing later, dan later spijt. Nadelen moeten worden afgewogen tegen de voordelen.		
	4.2 In de bijlage bij de planregels is opgenomen waar de 4,0 ha compensatie-opgave Natuur Netwerk Nederland (NNN) gerealiseerd dient te worden. De compensatie-opgave houtopstanden (boscompensatie) ontbreekt echter in deze bijlage. MMN pleit ervoor om ook de 5,15 ha compensatie-opgave houtopstanden op te nemen in deze bijlage bij de planregels.	Wij waarderen uw zorg om de compensatie-opgave goed te borgen in de plannen. Het compenseren van de aan te tasten NNN is echter niet gewaarborgd via wet- en regelgeving. Om de compensatie toch deugdelijk te borgen is in de planregels middels een zogenaamde voorwaardelijke verplichting zeker gesteld dat die compensatie wel wordt uitgevoerd. Het compenseren van de te kappen houtopstanden is wel gewaarborgd via wet- en regelgeving. Via het kader van de Wet Natuurbescherming is geregeld dat de te kappen houtopstanden gecompenseerd moeten worden. Uit de NNN-toets (bijlage 11 bij de toelichting van het inpassingsplan) en de Bomeneffectanalyse (bijlage 12 bij de toelichting van het inpassingsplan) blijkt dat aan de wettelijke compensatieplicht kan worden voldaan. Hiermee is voldoende duidelijk dat hiervoor de benodigde publiekrechtelijke toestemming kan worden verleend en de compensatie van de houtopstanden daarmee uitvoerbaar is. Om die reden hoeft de	nee

		compensatie van de houtopstanden niet in de planregels te worden opgenomen.	
	4.3 Uit de akoestische rapporten blijkt dat de gekozen maximum snelheid in de tunnelbak van 60 km/uur, voor veel meer woningen (ongeveer 20) een besluit 'Hogere grenswaarden geluidhinder' noodzakelijk maakt dan wanneer gekozen wordt voor een maximum snelheid van 50 km/uur. MMN vindt dat dit niet past bij het uitgangspunt dat de leefbaarheid in het dorp zou moeten toenemen. Provincie en gemeente bepalen zelf waar de grens van de bebouwde kom gelegd wordt. Dus waarom niet kiezen voor 50 km/uur als dat leefbaarder is qua geluid? Ook uit de audit over de verkeersveiligheid blijkt dat die veiligheid minder problemen zou opleveren bij een maximum snelheid van 50 km/uur; met name voor wat betreft rij- en stopzicht.	Het akoestisch onderzoek dat bij het voorontwerpinpassingsplan zat, is geactualiseerd en als aangepaste rapportage bij het ontwerpinpassingsplan gevoegd. Dit naar aanleiding van het actualiseren van de verkeerscijfers. Die actualisatie van de verkeerscijfers heeft niet alleen betrekking op de maximumsnelheid van 60 km/uur in de onderdoorgang, maar ook op andere verkeersdata. De aangepaste verkeerscijfers zijn bij iedere milieu gerelateerde onderzoeksrapportage als bijlage opgenomen, zo ook bij de akoestische rapportage (bijlage 22). De verschillen in de geluidsbelasting tussen de twee akoestische rapportages is dus niet alleen het gevolg van een andere maximumsnelheid in de onderdoorgang. Op basis van een deskundigheidsoordeel heeft M+P als akoestisch bureau aangegeven dat een wijziging van 60 naar 50 km/u in de onderdoorgang circa 1,5 dB aan geluidsafname oplevert bij de woningen gelegen nabij de spoorwegonderdoorgang. De boogstraal in de onderdoorgang in combinatie met een verkanting van 5% is gebaseerd op stopzicht van 60 – 64 meter	nee

		behorend bij de ontwerpsnelheid van 60 km/u conform de richtlijnen. Verder zal in het definitieve ontwerp de belijning, de bewegwijzering en een haag worden opgenomen. Dat zal bijdragen aan een verkeersveilige situatie. Hierbij komt dat de maximumsnelheid van 60 km/u in de onderdoorgang aansluit bij de notitie 'Snelheidsregimes op provinciale wegen' van 24 januari 2017 en het Mobiliteitsprogramma 2019-2023. De spooronderdoorgang krijgt het karakter van een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom, waarbij volgens genoemde notitie (blz. 4, par. 2.4) en het mobiliteitsprogramma (blz. 14) dan uitgegaan wordt van een maximumsnelheid van 60 km/u. Dit om zo min mogelijk verschillende snelheidsregimes toe te passen, gelet op onder andere de overzichtelijkheid voor de weggebruiker. Met verzoeken tot het verschuiven van een bestaande komgrens wordt met grote terughoudendheid omgegaan omwille van de geloofwaardigheid van het geldende snelheidsregime. Om een weggebruiker daadwerkelijk het gevoel te geven dat hij/zij zich in een bebouwde kom bevindt dient er sprake te zijn van een zekere	
--	--	---	--

		bebouwingsdichtheid. Het profiel van vrije ruimte (weg met directe omgeving) moet door de bebouwing dusdanig worden vernauwd dat de weggebruiker automatisch zijn/haar gedrag en snelheid aanpast (blz. 11, par. 4.4 notitie 'Snelheidsregimes op provinciale wegen'). Gelet daarop wordt de grens van de bebouwde kom niet verlegd. Met de gemeente Utrechtse Heuvelrug heeft overleg plaatsgevonden over het terugbrengen van de snelheidslimiet tot 50 km/u. In de stuurgroep Maarsbergen is om procedurele redenen afgesproken de snelheidslimiet tijdens de PIP-procedure niet terug te brengen. De gemeente zal, nadat het PIP onherroepelijk is geworden, een afwijkingsverzoek indienen op provinciaal beleid. Hiermee kan het project zonder vertraging worden vervolgd. De provincie staat welwillend tegenover zo'n afwijkingsverzoek van de gemeente. Het verlagen van de maximumsnelheid op provinciale wegen is onderdeel het nieuwe integraal afwegingskader dat op korte termijn wordt vastgesteld in navolging op het coalitieakkoord 'Nieuwe energie voor Utrecht'.	
--	--	---	--

		In de praktijk wordt de snelheidsverlaging in de spooronderdoorgang dan doorgevoerd via een verkeersbesluit en het aanpassen van de bebording in de spooronderdoorgang.	
4.4	In de verkeersveiligheidsaudit wordt geadviseerd om in de onderdoorgang te kiezen voor 1 rijbaan naar het noorden (i.p.v. 2). Wij hebben in onze inspraakreactie aangegeven dat ons dit zeer aanspreekt en dat volgens rapportages van RHDHV uit 2013 en 2017 blijkt dat voor de verkeersdoorstroming 1 rijbaan naar het noorden volstaat (hetgeen ook in kosten veel zou schelen). Echter, in de reactienota op de inspraakreacties wordt gesteld dat 'Het verkeersonderzoek laat zien dat twee rijstroken in de noordelijke richting noodzakelijk zijn voor de gewenste doorstroming op de kluifrotonde/A12'. Wij kunnen dit echter niet opmaken uit het verkeersonderzoek. Immers, in het verkeersonderzoek is weliswaar uitgegaan van 2 rijbanen, maar dat is wat anders dan dat het ook noodzakelijk is. Ook wordt in de reactienota voorbij gegaan aan de door ons aangehaalde rapporten van RHDHV uit 2013 en 2017 waaruit blijkt dat 2 rijbanen naar het noorden niet noodzakelijk zijn voor de goede doorstroming van het verkeer. Ook dit getuigt dus niet van een zorgvuldige beoordeling van onze inspraakreactie.	Uw opmerking valt te begrijpen voor zover het alleen de passage onder het spoor betreft. In onze afweging hebben wij echter naar het gehele tracé tussen de kluifrotonde in het zuiden en de nieuwe rotonde in het noorden, waarbij ook verkeersveiligheid is meegewogen. Vanaf de kluifrotonde zijn er twee rijstroken naar de onderdoorgang toe en vervolgens zijn er bij de noordelijke rotonde twee opstelstroken nodig. Voor het invoegen van twee naar één rijstrook is lengte nodig (ca. 160-195) en vervolgens zou er weer lengte nodig zijn voor het uitvoegen (ca. 85 meter). Deze lengtes zijn zo lang dat het stuk wat in principe uit één rijstrook kan bestaan dusdanig kort is (ca. 230 meter), dat dit niet logisch is en eerder tot verkeersonveiligheid zal leiden. De configuratie van twee rijstroken richting het noorden en één richting het zuiden is dus primair vanuit verkeersveiligheid ingestoken.	nee
4.5	Nu de gedeeltelijke overkapping bij de Engweg van de baan lijkt, 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 dat nu al is ingeklemd tussen A12 en spoorlijn, terwijl deze compensatie in de afgelopen jaren wel steeds als een	Wij zijn ons ervan bewust dat het project grote gevolgen heeft voor de huidige woon- en leefomgeving van de inwoners van Maarsbergen, in het bijzonder voor de direct aanwonenden van de Engweg, Tuindorppweg en	nee

	prioriteit is benoemd. Het gebied kent, door het aanwezige bosgebiedje, in de bestaande situatie nog een 'groene' entree. Door de aan te leggen tunnelbak zal dit grotendeels verdwijnen en slechts voor een zeer klein deel vervangen worden door nieuwe aanplant. MMN vindt dat in het plan op dit moment onvoldoende maatregelen zitten om de achteruitgang van de leefbaarheid in dit gebied te compenseren.	Woudenbergseweg. Om de nadelige gevolgen voor de woon- en leefomgeving redelijkerwijs tot een minimum te beperken, heeft het Q-team advies uitgebracht over mogelijk te treffen kwaliteitsmaatregelen. Naar aanleiding van dit advies is de voorkeur gegeven aan negen ruimtelijke kwaliteitsmaatregelen. Gebleken is dat deze ruimtelijke kwaliteitsmaatregelen van grotere meerwaarde zijn dan een mogelijke overkapping. Naast de negen ruimtelijke kwaliteitsmaatregelen resteert een bedrag van €600.000, dat betrokken wordt bij de nadere uitwerking van het Esthetisch Programma van Eisen, dat met betrokkenheid van omwonenden zal worden opgesteld. In het kader van dit Programma van Eisen wordt op dit moment gekeken naar alternatieve maatregelen die wel passen binnen het beschikbare budget, die de ruimtelijke kwaliteit nabij de Engweg verbeteren en de negatieve effecten van de spoorwegonderdoorgang beperken. Eén van de opties daarbij is een alternatieve smalle dan wel iets bredere overkapping met vegetatie tussen de fietsbrug en het (nieuwe) spoorwegviaduct. Over deze plannen zijn wij thans in gesprek met de omgeving.	
--	--	---	--

	4.6 Hoewel wij liever een meer substantiële gedeeltelijke overkapping hadden gezien, zijn wij positief dat er volgens het memo van de gedeputeerde van 14 mei 2020 wel aandacht is voor een 'soort light variant' van de overkapping met mogelijkheden voor vegetatie waarmee een ecologische verbinding in de lengterichting van het spoor wordt gerealiseerd. MMN pleit er echter voor om dit niet pas uit te werken in het esthetisch programma van eisen, maar op te nemen in het Provinciaal Inpassingsplan.	De planregels staan niet in de weg aan het (gedeeltelijk) overkappen van de onderdoorgang (artikel 5). Het inpassingsplan maakt een overkapping dan ook niet onmogelijk. Dat heeft te maken met de systematiek van de bouwregels waarin is opgenomen dat er ten behoeve van de verkeersbestemming bouwwerken, geen gebouwen zijnde, tot een bepaalde hoogte mogen worden gebouwd. Omdat een overkapping een bouwwerk- geen gebouw zijnde is, maakt het inpassingsplan een overkapping planologisch mogelijk. Dit wil echter niet zeggen dat er dan ook een overkapping gebouwd zal worden. Zoals eerder aangegeven, is bij de realisatie van dit project niet voorzien in een overkapping van de onderdoorgang. 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. De keuze voor de 9 maatregelen door de stuurgroep betreft een integrale afweging, waarbij onder andere de wettelijke	nee
--	---	--	------------

		geluidwaarden, de kosten en landschappelijke inpassing een rol hebben gespeeld. In het memo 'N226 Spooronderdoorgang Maarsbergen – Overkapping, kostennota & vervolgproces', zoals op 14 mei toegezonden is aan de Statencommissie Milieu en Mobiliteit, staat opgenomen dat naast de 9 ruimtelijke kwaliteitsmaatregelen een bedrag van €600.000 resteert, dat betrokken wordt bij de nadere uitwerking van het Esthetisch Programma van Eisen samen met omwonenden. Onderdeel van het esthetisch programma van eisen is om het restende budget voor de bovenwettelijke maatregelen van € 600.000,- zo optimaal mogelijk in te zetten ten bate van de kwalitatieve impuls in Maarsbergen. In het kader van dit Programma van Eisen wordt op dit moment gekeken naar alternatieve maatregelen die wel passen binnen het beschikbare budget, die de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren en de negatieve effecten van de spoorwegonderdoorgang beperken. Eén van de opties daarbij is een alternatieve smalle dan wel iets bredere overkapping met vegetatie tussen de fietsbrug en het (nieuwe) spoorwegviaduct. Dit is een zgn. "light variant" die weliswaar niet	
--	--	---	--

		gelijk te stellen valt met de oorspronkelijke voorstellen van het Q-team, maar hier wel op aansluit, waarbij een en ander binnen het vastgestelde budget moet passen. Over deze plannen zijn wij thans in gesprek met de omgeving.	
5	5 Beste Statenleden en Gedeputeerde Wij Engwegbewoners willen U laten zien hoe wij nu wonen en genieten op de Engweg in ons nu nog mooie Engweggebied!!! We laten U zo zien in een filmpje hoe onze leefomgeving DRASTISCH gaat veranderen. Nu nog vieren de konijntjes bij ons op de laan hun eigen feestje, vliegt er een bosuil rond, nestelt de familie Buizerd in een boom en met schemer komen de vleermuizen tevoorschijn zo kan ik eigenlijk wel even doorgaan met wat er bij ons allemaal leeft op de Engweg waar wij zeer van genieten, maar dat gaat voorgoed verdwijnen!!! Wij mogen al jaren in verschrikkelijke onzekerheid meedenken, maar er wordt maar weinig mee gedaan. We willen er op kunnen vertrouwen dat U als Staten wel voor duurzaamheid en een leefbare leefomgeving gaat. Want zoals het er nu uitziet en dan verwijs ik naar het Memo van Gedeputeerde Schaddelee krijgen wij er alleen maar BETON en ASFALT voor terug!! Door de aanleg van de N226 raken wij ingesloten tussen 3 grote infrastructuren, alles wat wij vragen doe ons dit niet aan! Compenseer ons met een mooie groene overkluizing zodat wij minder geraakt worden in onze leefomgeving. Dit is het moment voor U als staten om hier een beslissing over te nemen, zodat ook wij nu dit ENORME pijnpunt af kunnen sluiten.	Wij zijn ons ervan bewust dat dit project grote gevolgen heeft voor de huidige woon- en leefomgeving van de inwoners van Maarsbergen, in het bijzonder voor de direct aanwonenden, waaronder de bewoners van de Engweg. Vanuit integraal oogpunt en op het niveau van de kern Maarsbergen levert de beoogde spooronderdoorgang een verbetering op ten opzichte van de huidige situatie. Er wordt een oplossing geboden voor de huidige problematische verkeerssituatie van de spoorovergang. Door een spooronderdoorgang aan te leggen, verbetert de verkeersdoorstroming, de verkeersveiligheid en leefbaarheid in Maarsbergen. In de realisatie van een overkapping van de onderdoorgang is niet voorzien. De kosten hiervan wegen, mede in vergelijking met andere geluidsreducerende maatregelen, niet op tegen het geluidsreducerend effect dat dit zou opleveren. Het projectbudget is ook niet toereikend om een (wel maakbare)	nee

		overkapping te realiseren. De voorkeur is gegeven aan negen ruimtelijke kwaliteitsmaatregelen uit het advies van het Q-team. Gebleken is dat deze ruimtelijke kwaliteitsmaatregelen van grotere meerwaarde zijn dan de overkapping. Naast de negen ruimtelijke kwaliteitsmaatregelen resteert een bedrag van €600.000, dat betrokken wordt bij de nadere uitwerking van het Esthetisch Programma van Eisen, dat met betrokkenheid van omwonenden zal worden opgesteld. In het kader van dit Programma van Eisen wordt op dit moment gekeken naar alternatieve maatregelen die wel passen binnen het beschikbare budget, die de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren en de negatieve effecten van de spoorwegonderdoorgang beperken. Eén van de opties daarbij is een alternatieve smalle dan wel iets bredere overkapping met vegetatie tussen de fietsbrug en het (nieuwe) spoorwegviaduct. Daarnaast zijn er voorstellen opgenomen om de nieuwe spoorwegonderdoorgang zoveel mogelijk uit het zicht te houden. Over deze plannen zijn wij thans in gesprek met de omgeving. Opgemerkt wordt dat binnen het huidige ruimtelijke plan de bovengenoemde vormen van overkapping wel juridisch mogelijk zijn.	
6	6.0		

	Geachte statenleden ik ben een bewoner van de Engweg in Maarsbergen. Een bewoner met zorgen en dat zijn verreweg de meeste bij ons op de laan. Zorgen betreft de ondertunneling. Want u moet weten dat we al ruim 5 jaar vergaderen over een onderdoorgang in Maarsbergen die begon met een Dorpsvariant. Later werd dit omgetoverd naar een Westvariant. Deze variant is democratisch besloten en daar moesten we mee zien te dealen! Maar laat het nog even HEEL duidelijk zijn, wij zijn; toen niet, vandaag niet en nooit niet een voorstander van deze variant geweest. Er werd voor ons besloten.		
6.1	U moet weten dat doet pijn want de mega infra komt hiermee ineens 300 meter naar ons toe, ja zoals (net) zo vaak aangehaald: in de voortuin van de bewoners te liggen of er zelfs doorheen (daarom is nummer 1 door de provincie opgekocht om letterlijk door de tuin heen te gaan) Kunt u onze pijn en frustratie inleven statenleden??? Kunt u zich inleven dat we naast ons een trein en een snelweg hebben lopen, nu ook voor ons een afsluiter krijgen als CADEAU van beleidsmakers die voor ons onze toekomst invullen en dan wel deze: INGESLOTEN AAN ALLE KANTEN DOOR INFRA Zou u ook niet boos zijn?!	Wij zijn ons ervan bewust dat dit project grote gevolgen heeft voor de huidige woon- en leefomgeving van de inwoners van Maarsbergen, in het bijzonder voor de direct aanwonenden van de Engweg, Tuindorppweg en Woudenbergseweg. Wij kunnen ons goed voorstellen dat u hier geen voorstander van bent. Dit neemt echter niet weg dat alle feiten, omstandigheden en belangen bij de planvorming betrokken zijn. Om de nadelige gevolgen voor de woon- en leefomgeving redelijkerwijs tot een minimum te beperken, heeft het Q-team advies uitgebracht over mogelijk te treffen kwaliteitsmaatregelen. Op basis van dat advies zullen een aantal kwaliteitsmaatregelen getroffen worden.	nee
6.2	Dan worden we ook nog eens opgezadeld met een Westvariant die NIET aan de normen kan voldoen bij aanvang??? De geluidsnorm voor een aantal bewoners (1^e laan op de Engweg) is gewoon TE HOOG.	Wij zijn ons ervan bewust dat dit project grote gevolgen heeft voor de huidige leefomgeving van de bewoners van de Engweg. De wijze waarop de geluidsbelasting is afgewogen, is in overeenstemming met de Wet geluidhinder. Uit	nee

	Ach weet je daar hebben de ontwerpers wat op gevonden lezen we dan: ze verhogen de norm gewoon zodat dit probleem keurig getackeld wordt. Dat is toch ONGELOFELIJK beste bestuurders! Is dat recht doen aan de bewoners, is dat deugdelijk beleid voeren en verantwoording nemen voor uw burgers? Zou het niet normaal zijn dat we bij zo'n project starten met de minimale eis dat ALLE normen ruimschoots gehaald worden bij aanvang om zo de toekomst, met natuurlijk groeiende infra, de baas te kunnen zijn? Dit moet geen vraag zijn beste statenleden, maar een EIS!	het geluidsonderzoek blijkt dat niet voldaan kan worden aan de voorkeursgrenswaarden (ondergrens), maar wel aan de maximale ontheffingswaarde (bovengrens). Hierbij speelt het provinciale doelmatigheidscriterium een belangrijke rol. Verschillende geluidsbeperkende maatregelen zijn beoordeeld en uit die beoordeling blijkt dat geen van de maatregelen doelmatig is. Toch willen we iets doen en worden geluidsreducerende maatregelen toegepast. Buiten de woningen gaat het dan om het toepassen van wandabsorptie in de onderdoorgang en stil asfalt op het wegdek.	
	6.3 Dan komen we bij de verbazingwekkende verdeling van de pot bovenwettelijke maatregelen. Wat heet er in dit project ineens ongelooflijk veel bovenwettelijk??? Is de definitie BOVENWETTELIJK niet; dat het dan gaat om zaken die buiten het project om aandacht krijgen? Dit zijn dus GEEN kosten die gewoon al in het project horen om deze variant naar norm en eis uit te voeren! Wat schetst de verbazing??? De fietsbruggen en geluids- absorptie horen toch gewoon in het project te zitten? Of wordt er alleen maar een oplossing aangedragen voor de auto en de rest is niet in de opdracht verwerkt? Bestuurders wij maken ons zorgen over deze besteding! Er is een pot van 2,8 miljoen opgenomen als post bovenwettelijke maatregelen. Laat deze post dan ook DAARVOOR gebruikt worden en niet om allerlei projectfinancieringen te vullen met deze gelden.	De aanduiding "bovenwettelijk" geeft aan dat een maatregel niet voortvloeit uit wet- of regelgeving. Met andere woorden: er is geen verplichting om deze uit te voeren. Gelet op de doelstelling om ook de leefbaarheid te verbeteren dan wel deze zo goed mogelijk te behouden worden er ook diverse "onverplichte" aanvullende maatregelen getroffen. 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	nee

		bovenwettelijke maatregelen. De keuze voor de 9 maatregelen door de stuurgroep betreft een integrale afweging, waarbij onder andere de wettelijke geluidwaarden, de kosten en landschappelijke inpassing een rol hebben gespeeld. In het memo 'N226 Spooronderdoorgang Maarsbergen – Overkapping, kostennota & vervolgproces', zoals op 14 mei toegezonden is aan de Statencommissie Milieu en Mobiliteit, staat opgenomen dat naast de 9 ruimtelijke kwaliteitsmaatregelen een bedrag van €600.000 resteert, dat betrokken wordt bij de nadere uitwerking van het Esthetisch Programma van Eisen samen met omwonenden. Verschillende geluidsbeperkende maatregelen zijn beoordeeld en uit die beoordeling blijkt dat geen van de maatregelen doelmatig is. Toch willen we iets doen en worden geluidsreducerende maatregelen toegepast. Buiten de woningen gaat het dan om het toepassen van wandabsorptie in de onderdoorgang en stil asfalt op het wegdek. De fietsbruggen over de onderdoorgang van het wegverkeer ter hoogte van de Tuindorppweg en de Engweg maken onderdeel uit van het	
--	--	--	--

		project. De gehonoreerde maatregel van het Q-team als onderdeel van de bovenwettelijke maatregelen bestaat uit een verfraaiing van deze beide fietsbruggen, door het uiterlijk van de fietsbruggen een zwevende uitvoering te geven. De fietsbrug over de nieuwe fietsonderdoorgang, op de locatie van de huidige spoorwegovergang, betreft ook een gehonoreerde bovenwettelijke maatregel zoals door het Q-team voorgesteld.	
	6.4 Als laatste wil ik uw aandacht voor ons als Engwegbewoners meenemen naar de visuele impact die deze mega betonnen bak voor ons inhoud. Een ruim 4 banen brede wegenparket met een open betonnen-bak als gezichtspakker voor ons als we uit het raam kijken! Een bak die je je leven lang aangaapt met alle lichten, geluiden en een foeilelijke betonnen kleurenpalet. Een bak die ons bos heeft opgeslokt, een bak die ons als laatste onderstreept en bepaald dat we ingesloten zitten tussen 3 grote infra's.	Wij zijn ons ervan bewust dat dit project grote gevolgen heeft voor de huidige leefomgeving van de bewoners van de Engweg. Wij kunnen ons voorstellen dat u hier geen voorstander van bent. Dit neemt echter niet weg dat alle feiten, omstandigheden en belangen bij de planvorming betrokken zijn. Om de nadelige gevolgen voor de woon- en leefomgeving redelijkerwijs tot een minimum te beperken, heeft het Q-team advies uitgebracht over mogelijk te treffen kwaliteitsmaatregelen. Op basis van dat advies zullen een aantal kwaliteitsmaatregelen getroffen worden, die - mede- gericht zijn op een goede ruimtelijke inpassing.	nee

	6.5 U weet als geen ander dat we geen fictie verkopen en dat we hier al jaren ons hart voor maken. Denk aan ONS op de Engweg en sluit ons niet op! Kunt u onze pijn verzachten en laten zien dat u er ook voor ons bent? Wat vragen we van U als deugdelijk bestuurders: - neem een overkluizing mee in u ontwerp Provinciaal Inpassingplan - en dat u NIET akkoord gaat met een hogere waarde voor de Wet geluidshinder in uw ontwerpbesluit Of moeten we later concluderen: Uw PIP is onze DIP?	Wij delen uw zorgen over uw directe leefomgeving. Door het behouden en waar mogelijk verbeteren van de huidige weg en fietspad blijft uw ontsluiting gehandhaafd. De spoorwegonderdoorgang zullen wij zorgvuldig ruimtelijk inpassen, maar in de realisatie van een overkapping van de onderdoorgang is niet voorzien. De kosten hiervan wegen, mede in vergelijking tot andere geluidsreducerende maatregelen, niet op tegen het geluidsreducerend effect dat dit zou opleveren. Het projectbudget is ook niet toereikend om een (wel maakbare) overkapping te realiseren. De voorkeur is gegeven aan negen ruimtelijke kwaliteitsmaatregelen uit het advies van het Q-team. Gebleken is dat deze ruimtelijke kwaliteitsmaatregelen van grotere meerwaarde zijn dan de overkapping. Naast de negen ruimtelijke kwaliteitsmaatregelen resteert een bedrag van €600.000, dat betrokken wordt bij de nadere uitwerking van het Esthetisch Programma van Eisen, dat met betrokkenheid van omwonenden zal worden opgesteld. De RUD Utrecht heeft een besluit hogere waarden voorbereid, op basis van de uitkomsten van het uitgevoerde geluidsonderzoek. Dit besluit is voorgelegd aan het college van Gedeputeerden Staten. GS	nee
--	---	---	------------

		heeft het besluit vastgesteld voorafgaand aan de vaststelling van het inpassingsplan. Overigens hoeft er voor de woning van deze reclamant (Engweg 9b) geen hogere waarde te worden vastgesteld. De geluidsbelasting bij deze woning voldoet aan de voorkeursgrenswaarde.	
7	7.0 Graag wil ik mijn zienswijze geven op het Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan (PIP) voor de spooronderdoorgang Maarsbergen. Het aanleggen van de onderdoorgang heeft consequenties voor Maarsbergen. Maarsbergen lijdt al jaren onder de druk van de A12, spoorlijn en N226. Het verkeer zal in de komende jaren alleen nog maar toenemen, dus de druk wordt alleen maar groter. Er zal meer regionaal verkeer door het dorp gaan, maar dat mag er niet toe leiden dat het lokale verkeer hierdoor wordt belemmerd en dient de leefbaarheid in het dorp niet aan kwaliteit in te boeten. Daarom hoop ik, als inwoner, op een duurzame en veilige oplossing die ook in de toekomst standhoudt en de leefbaarheid in het dorp structureel verbetert. Hierbij dient de horizon niet te liggen bij de eerste 10 jaar, maar ook vele jaren daarna.	De beoogde spooronderdoorgang zorgt voor een verbetering van de verkeersdoorstroming, de verkeersveiligheid en leefbaarheid in Maarsbergen voor de langere termijn. Hierna wordt ingegaan op de concreet door u aangedragen aspecten.	nee
	7.1.1 Problemen en nadelen in het voorliggende ontwerp Uit het rapport over de verkeersdoorstroming blijkt dat de geplande infrastructuur in Maarsbergen niet toekomstbestendig is op het punt van de verkeersdoorstroming bij de rotonde. Verwacht wordt dat de wegeninfrastructuur bij de nieuwe rotonde al snel tegen haar maximum verwerkingscapaciteit zal aanlopen. Het rapport beveelt daarom nu al extra maatregelen aan om dit op te vangen. De voorgestelde rotonde doseerinstallatie om het verkeer vanaf de Bosweg te faciliteren, komt echter wel over als een noodverband. Uit het eerste en tweede rapport over de verkeersdoorstroming (bij voorontwerp en	Wij stellen uw kritische opmerkingen zeer op prijs en hebben daarom uitgebreid en zorgvuldig gekeken naar de gevolgen voor het verkeer en verkeersstromen van het plan. Naast het bepalen van de huidige verkeersintensiteiten is de verkeersgroei afgeleid met behulp van het VRU-model versie 3.4. Het VRU-model is specifiek voor het verkeersonderzoek naar de doorstroming geactualiseerd om een zo accuraat mogelijke	nee

	ontwerp) blijkt dat er door een gewijzigde modellering kleine verschillen in de verwachte verkeersintensiteiten ontstaan (bijv. avondspits Bosweg: 731 resp. 680 motorvoertuigen). Dit leidt al tot een flink verschil in wachttijden (75 sec vs. 40 sec). Met andere woorden: zo'n model voor de verkeersdoorstroming is erg gevoelig voor modelinstellingen die weer kunnen leiden tot kleine verschillen in de verwachte verkeersintensiteiten die op hun beurt weer kunnen leiden tot substantiële verschillen in de einduitkomsten. De verschillende gemodelleerde toekomstige werkelijkheden kunnen dus daarom flink afwijken van de echte toekomstige werkelijkheid (daar is er namelijk maar één van). De werkelijkheid kan dus meevallen, maar ook erg tegenvallen (uitspraak van de provinciaal projectleider op voorlichtingsavond voor bewoners). Voor het verkeer dat vanuit de zuidelijke tak (dus vanuit de dorpskern) de rotonde op wil rijden (naar de A12 of naar Maarn) wordt het in de spits lastig. Bij een continue stroom vanuit de tunnelbak die voorrang heeft, moet men proberen in te voegen op de binnenbaan van de nieuw aan te leggen rotonde. Bij de Bosweg kan nog een noodverband (doseerinstallatie) worden aangelegd, maar dat kan niet zo makkelijk bij de zuidelijke tak van de rotonde. Dan zou het N226-verkeer vanuit het zuiden in de tunnelbak moeten wachten wat tot gevaarlijke situaties kan leiden en ook consequenties kan hebben voor de kluifrotonde. De onzekerheid over de voorspoedige verkeersafwikkeling rond de nieuw aan te leggen rotonde 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.	input te hebben van de verkeersgroei. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat het verkeerskundig ontwerp zorgt voor een vertragingvrije 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 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 verkeersregelinstallatie 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. De mogelijk toe te passen rotonde-doseerinstallatie dient ervoor te zorgen dat er voldoende ruimte op de rotonde komt om vanaf de Bosweg de rotonde op te rijden. Deze	
--	--	--	--

		ruimte wordt verkregen door verkeer uit de richting Woudenberg op de N226 even te doseren. Het verkeer vanuit de onderdoorgang vormt geen conflict met het oprijdend verkeer vanaf de Bosweg. 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.	
	7.1.2 Daarnaast maak ik mij al vele jaren zorgen over het gebrek aan aandacht voor het langzame verkeer. Zo is de huidige situatie bij de zogenaamde kluifrotonde in Maarsbergen bij de A12 onoverzichtelijk voor fietsers en daarom niet veilig. 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. Ook bij de spooronderdoorgang Maarsbergen maak ik mij zorgen voor het langzame verkeer. Dit spitst zich met name toe op de situatie bij het kruispunt in het dorps hart en de zogenaamde doorsteek naar de parallelweg waar de situatie mijns inziens niet gunstig is voor het langzame verkeer. Ook in bijeenkomsten van het Q-team is hier regelmatig aandacht voor gevraagd. Ook in de verkeersveiligheidsaudit zijn hierover opmerkingen gemaakt. In mijn inspraakreactie op het voorontwerp PIP heb ik hier wederom aandacht voor gevraagd. Ik vind het dan ook zeer teleurstellend dat nu in de reactienota op de verkeersveiligheidsaudit gesteld wordt dat dit buiten de scope van het project valt en dat verwezen wordt naar de nog door de gemeente op te stellen Dorpsvisie. Het kan toch niet zo zijn dat de verkeersveiligheid van de kwetsbare verkeersdeelnemers steeds maar weer vooruitgeschoven wordt? De nu voorgestelde Westvariant biedt geen gunstige uitgangspositie voor een veilige	De kluifrotonde ligt buiten de project- en plangrens en is een gegeven voor dit plan. Niettemin hebben wij naar aanleiding van uw opmerking nogmaals de situatie beoordeeld. Wij concluderen dat er redenen zijn om de situatie aldaar aan te passen, omdat deze qua veiligheid goed functioneert. Het omleggen van de provinciale weg maakt het mogelijk dat het kruisen van (brom-)fietsers en gemotoriseerd verkeer in het centrum van Maarsbergen kan plaatsvinden bij een lage, veilige snelheid. Ter hoogte van de kerk wordt een fietsoversteekplaats met een VRI voorzien, waarmee de Haarweg kan worden overgestoken. De inrichting vanuit dit project voor het (kruispunt bij het) dorps hart is sober en doelmatig en biedt alle ruimte voor een nog op te stellen gemeentelijke visie voor het dorps hart.	nee

	situatie voor het langzame verkeer, zolang we te maken hebben met een doorsteek en de zuidelijke tak naar de rotonde voor een onoverzichtelijke complexe situatie in het dorpshart zorgt.	Ook is er vooralsnog geen enkele aanleiding om te verwachten dat de doorsteek tussen de Woudenbergseweg en de parallelweg niet veilig zou kunnen functioneren. De hoeveelheden verkeer zijn beperkt en daardoor is er sprake van een lage conflictkans. Bovendien wordt deze doorsteek uitgewerkt met een voorrangsregeling. Er is dan ook voldoende rekening gehouden met het langzaam verkeer.	
7.2	Voorstel voor aanpassing: Evenals de Vereniging Bewonersbelangen Maarn Maarsbergen (VBMM), Maarn Maarsbergen Natuurlijk (MMN) en Heuvelrug in Goede Banen, heb ook ik in mijn inspraakreactie op het voorontwerp gepleit voor een aanpassing van de Westvariant waarbij de Tuindorpsweg open wordt gelaten en wordt verbonden met de Bosweg. In de bijlage op bladzijden 5 t/m 8 vindt u meer informatie (voordelen, schematische tekeningen, kostenaspecten) over de door mij voorgestelde aanpassing van de Westvariant. Deze aanpassing op de voorgestelde Westvariant 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. Er ontstaat dan immers een gewone overzichtelijke T-kruising in het dorpshart. Ook komt er dan op de plek van de vervallen zuidelijk tak naar de rotonde extra ruimte voor woningbouw, zodat de parallelweg een dorpsweg wordt. Het historisch ensemble (kerk, pastorie, Grote Bloemheuvel, oude school) komt dan ook beter tot z'n recht. Zonder de zuidelijke tak naar de rotonde (minder asfalt) krijgt de kruising bij de kerk een veel	U geeft hierbij een beschrijving van de door u eerder ingediende "Verbeterde Westvariant". Los van de aangedragen argumentatie inzake verkeersveiligheid, ruimtegebruik en historische wegenstructuur, is deze variant niet overgenomen om de volgende redenen: De verbinding tussen de Haarweg en Tuindorpsweg krijgt een doorgaand karakter en wordt in deze variant zelfs de centrale ontsluiting van Maarsbergen. De huizen staan hier vrij dicht op de weg, maar in het voorliggende plan 'Westvariant met gesloten Tuindorpsweg' wordt de Tuindorpsweg een doodlopende weg en de huidige N226 tussen Haarweg/Tuindorpsweg en de noordelijk te realiseren rotonde de	nee

	gemoedelijker uitstraling die beter bij het dorp past. Ook blijft de historische wegenstructuur beter behouden. Het lokale en regionale verkeer wordt optimaal gescheiden waardoor de rotonde wordt ontlast. Tevens is het dorpsverkeer tussen Maarn en Maarsbergen niet meer afhankelijk van de nieuwe rotonde. Een niet afgesloten Tuindorpweg zal dus zorgen voor een probleemloze verbinding tussen Maarsbergen en Maarn zonder dat de rotonde een obstakel vormt. Indien in de toekomst de verkeersstromen toch meer gaan toenemen dan nu verwacht of wanneer de werking van de infrastructuur tegenvalt, dan heeft het verkeer tussen de beide dorpen er geen last van. 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. Uit het oogpunt van duurzaamheid is het belangrijk dat de Tuindorpweg open blijft. Als later blijkt dat die toch open gemaakt moet worden, dan gaat dat heel veel meer geld kosten en veel overlast veroorzaken. Deze voorgestelde aanpassingen zijn in 2018 door Sweco beoordeeld op de verkeersdoorstroming. Dit bleek goed te functioneren.	doorgaande route, waarbij de afstand daar tussen de woningen en de weg wezenlijk groter is. b. De fietsverbinding tussen Maarn en Maarsbergen moet worden uitgebreid met een verbinding voor gemotoriseerd verkeer (alle categorieën). In het huidige ontwerp is de fietsverbinding wat hoger aangelegd, zodat de daaronder kruisende onderdoorgang eerder naar het maaiveld kan worden gebracht, waardoor de onderdoorgang niet duurder is geworden voor deze fietsverbinding. Wanneer de onderdoorgang ter plaatse van deze verbinding hiervoor dieper zou moeten worden aangelegd, is er meer lengte nodig om op maaiveldhoogte te komen en wordt de onderdoorgang langer en dus duurder. Dat zou ook met de verbinding voor gemotoriseerd verkeer moeten gebeuren. In dat geval wordt feitelijk de hele "Tuindorpweg" hoger aangelegd. Om dit hoogteverschil te kunnen overbruggen zijn dan weer langere hellingen noodzakelijk. Aan de oostzijde van de onderdoorgang	
--	---	---	--

		ontstaan dan problemen met de ontsluitingen van minimaal twee woningen (Tuindorpweg 5a en 5b). Deze woningen kunnen in dat geval niet langer meer direct op de weg worden ontsloten. Ruimte voor een parallelstructuur ter ontsluiting van die twee woningen ontbreekt. c. De doorgaande Tuindorpweg richting Maarn over de onderdoorgang heen zal duurder uitvallen dan de fietsverbinding: het kunstwerk over de onderdoorgang wordt veel breder en moet ook zwaarder worden uitgevoerd, omdat gemotoriseerd verkeer (categorieën) ook van deze verbinding gebruik gaat maken. Daarnaast zal ook de kruising Tuindorpweg/Haarweg in een grotere omvang gereconstrueerd moeten worden. Ook de weg tussen deze kruising en de noordelijk gelegen rotonde zal gereconstrueerd moeten worden. Deze aspecten brengen hoge extra kosten met zich mee. d. De introductie van een nieuwe/geoptimaliseerde variant betekent een scopewijziging. Dit zou betekenen dat wezenlijke delen van de	
--	--	---	--

		doorlopen participatie en ontwerp uitwerkingen weer opnieuw moeten plaatsvinden. Naar verwachting zal dit minimaal één jaar vertraging inhouden, waarbij ook de kosten in verhouding toenemen. Daarnaast zijn bij een geregelde T-aansluiting in plaats van de noordelijke rotonde de te verwachten verkeersstromen op deze T-kruising van dien aard dat er een extra opstelvak op de Bosweg nodig is om met name de wachtrij op het wegvak komende vanuit de onderdoorgang niet onnodig lang te maken. Dit zou anders onveilige situaties opleveren voor verkeer dat de onderdoorgang uitrijdt. Door dit benodigde opstelvak is er op de Bosweg meer ruimte benodigd dan in het geval van een rotonde. Verder heeft een kruispunt met verkeerslichten een zogenaamd detectieveld van lussen nodig die verstoord zou worden door in- en uitrijdend verkeer van en naar de bestaande benzinestations, waardoor deze stations dan niet gehandhaafd kunnen blijven en wat weer kostenverhogend is. Als laatste zal bij een T-aansluiting de N226 meer gestrekt moeten worden, wat extra ten koste gaat van bestaand bos, de cultuurhistorische wal en de bestaande benzinestations.	
--	--	--	--

		Ter hoogte van de kerk wordt een fietsoversteekplaats met een VRI voorzien, waarmee de Haarweg kan worden overgestoken.	
	7.3 Beoordeling van de voorgestelde aanpassing: Ik ben zeer teleurgesteld dat dit aanpassingsvoorstel in de reactienota op de inspraakreacties wordt beoordeeld als de Westvariant met open Tuindorppweg en zonder bosweg, terwijl het juist gaat om een aanpassing met bosweg. Het is bekend dat een ontwerp zonder bosweg inderdaad geen goede doorstroming biedt, maar een ontwerp met bosweg juist wel. En dit is niet de eerste keer dat deze voorgestelde aanpassing op oneigenlijke gronden wordt afgedaan. Toen mevrouw Verbeek nog gedeputeerde was, heb ik in de periode van de eerste variantenafweging met haar al gesproken over deze aanpassing van de Westvariant. Haar reactie was toen: 'Dat kan altijd later nog wel'. In 2018 heb ik dit idee wederom opgepakt en ook besproken met RHDV, wethouder Boonzaaijer en de gemeentelijk vertegenwoordiger in de projectgroep. Deze zagen de positieve potenties van de aanpassing. De projectgroep heeft er toen naar gekeken en kwam echter met de mededeling dat de verkeersdoorstroming niet goed zou zijn. Daarom wilde men deze oplossing niet verder onderzoeken. Dit is ook meegedeeld aan de gemeenteraad naar aanleiding van schriftelijke vragen hierover. Later, eind 2018, bleek echter uit een rapport van Sweco dat deze aangepaste Westvariant wel een goede verkeersdoorstroming laat zien. Toen was het echter twee voor twaalf omdat Provinciale Staten in december 2018 moesten beslissen over de budgetverlening. De toenmalige gedeputeerde, de heer Straat, kwam toen tijdens de vergadering met een aantal andere redenen waarom deze aanpassing niet zou kunnen. Deze nieuwe redenen waren echter duidelijk discutabel, maar PS konden deze redenen op dat laatste moment niet beoordelen	Wij vinden het jammer dat u ontevreden en teleurgesteld bent over onze beantwoording van uw inspraakreactie. Met de onderstaande reactie vertrouwen wij erop een afgewogen, inhoudelijke reactie te geven op uw voorstellen, en gaan wij er bij uw voorstel vanuit -zoals u in uw zienswijze ook aangeeft- dat zowel de Bosweg als een open Tuindorppweg worden gerealiseerd. In 2018 heeft de stuurgroep, na een zorgvuldige afweging op basis van de bij 7.2 genoemde argumenten, besloten om de scope niet te wijzingen voor verdere uitwerking van het Voorlopig Ontwerp. Onder 7.2 gaan wij in op uw verbetervoorstellen voor de Westvariant met open Tuindorppweg in combinatie met de Bosweg en waarom deze niet zijn meegenomen. Wij zijn daarom van mening dat wij uw aanpassingsvoorstel wel degelijk zorgvuldig op inhoud hebben beoordeeld, en dat het huidige ontwerp de voorkeur heeft.	nee

	en men wilde een besluit nemen. Overigens deden de statenfracties van D66 en Christenunie al in maart 2017 ook een poging om deze oplossingsrichting onder de aandacht te brengen. Ook toen was er door tijdsdruk echter geen motivatie bij de andere statenfracties om hierover na te denken. Door het indienen van een inspraakreactie op het voorontwerp PIP was er in januari 2020 een nieuwe gelegenheid om de aandacht op deze aanpassing van de Westvariant te vestigen. Dat heb ik, evenals anderen, dus gedaan. Het is dan wel zeer teleurstellend en frustrerend dat nu in de reactienota op de inspraakreacties dit aanpassingsvoorstel wederom met een duidelijk ondeugdelijk argument wordt afgewezen. Dit aanpassingsvoorstel is nooit zorgvuldig beoordeeld, terwijl het meerdere malen vanaf het allereerste begin naar voren is gebracht. Het zou dus niet terecht zijn als nu zou worden tegengeworpen dat het bekijken van deze aanpassingen tijd gaat kosten. Bovendien: rotonde, Bosweg en N226-tracé blijven op dezelfde plaats als in het nu voorliggende ontwerp. En ook: liever een beter ontwerp, dan een zo snel mogelijk gerealiseerd ontwerp.		
7.4	Overige punten Uit de geluidsonderzoeken is gebleken dat bij een maximumsnelheid van 60 km/uur voor veel meer huizen een ontheffing voor de voorkeurswaarde geluidsbelasting moet worden afgegeven dan bij een maximumsnelheid van 50 km/uur. Als men kiest voor verbetering van de leefbaarheid dan is het dus beter om 50 km/uur als maximumsnelheid te hanteren. Temeer omdat het gaat om een paar honderd meter tunnelbak die ligt tussen twee rotonden waar men toch niet veel harder dan 30 km/uur kan halen. Bovendien zou dit ook de verkeersveiligheid ten goede komen (zie ook verkeersveiligheidsaudit). Nu er voor een Westvariant gekozen is, moet er ook een substantiële compensatie gevonden worden voor de bewoners van de Engweg. Daar was volgens mij iedereen het mee eens. Dit gebied zit al opgesloten tussen A12 en spoorlijn. Daar komt dan nu ook de	Het akoestisch onderzoek dat bij het voorontwerpinpassingsplan zat, is geactualiseerd en als aangepaste rapportage bij het ontwerpinpassingsplan gevoegd. Dit naar aanleiding van het actualiseren van de verkeerscijfers. Die actualisatie van de verkeerscijfers heeft niet alleen betrekking op de maximumsnelheid van 60 km/uur in de onderdoorgang, maar ook op andere verkeersdata. De aangepaste verkeerscijfers zijn bij iedere milieu gerelateerde onderzoeksrapportage als bijlage opgenomen,	nee

	tunnelbak N226 bij. Ook gaat er daardoor veel groen verloren omdat het bosje ter plekke grotendeels verloren gaat. Het is mij niet duidelijk welke compensatie er eigenlijk geboden wordt aan de Engweg-bewoners, een gedeeltelijke overkapping is immers ook al van de baan.	zo ook bij de akoestische rapportage (bijlage J). De verschillen in de geluidsbelasting tussen de twee akoestische rapportages kan dus niet alleen toegerekend worden aan de maximumsnelheid in de onderdoorgang. Op basis van een deskundigheidsoordeel heeft M+P als akoestisch bureau aangegeven dat een wijziging van 60 naar 50 km/u in de onderdoorgang circa 1,5 dB aan geluidsafname oplevert bij de woningen gelegen binnen de invloed van de snelheidswijziging. Het akoestisch effect van een dergelijke snelheidsverlaging is daarmee niet groot. De boogstraal in de onderdoorgang in combinatie met een verkanting van 5% is gebaseerd op stopzicht van 60 – 64 meter behorend bij de ontwerpsnelheid van 60 km/u conform de richtlijnen. Verder zal in het definitieve ontwerp de belijning, de bewegwijzering en een haag worden opgenomen. Dat zal bijdragen aan een verkeersveilige situatie. Hierbij komt dat de maximumsnelheid van 60 km/u in de onderdoorgang aansluit bij de notitie ‘Snelheidsregimes op provinciale wegen’ van 24 januari 2017 en het Mobiliteitsprogramma 2019-2023. De spooronderdoorgang krijgt het karakter van een	
--	--	---	--

		gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom, waarbij volgens genoemde notitie (blz. 4, par. 2.4) en het mobiliteitsprogramma (blz. 14) dan uitgegaan wordt van een maximumsnelheid van 60 km/u. Dit om zo min mogelijk verschillende snelheidsregimes toe te passen, gelet op onder andere de overzichtelijkheid voor de weggebruiker. Met verzoeken tot het verschuiven van een bestaande komgrens wordt met grote terughoudendheid omgegaan omwille van de geloofwaardigheid van het geldende snelheidsregime. Om een weggebruiker daadwerkelijk het gevoel te geven dat hij/zij zich in een bebouwde kom bevindt dient er sprake te zijn van een zekere bebouwingsdichtheid. Het profiel van vrije ruimte (weg met directe omgeving) moet door de bebouwing dusdanig worden vernauwd dat de weggebruiker automatisch zijn/haar gedrag en snelheid aanpast (blz. 11, par. 4.4 notitie 'Snelheidsregimes op provinciale wegen'). Gelet daarop wordt de grens van de bebouwde kom niet verlegd. Met de gemeente Utrechtse Heuvelrug heeft overleg plaatsgevonden over het terugbrengen van de snelheidslimiet tot 50 km/u.	
--	--	--	--

		In de stuurgroep Maarsbergen is om procedurele redenen afgesproken de snelheidslimiet tijdens de PIP-procedure niet terug te brengen. De gemeente zal, nadat het PIP onherroepelijk is geworden, een afwijkingsverzoek indienen op provinciaal beleid. Hiermee kan het project zonder vertraging worden vervolgd. De provincie staat welwillend tegenover zo'n afwijkingsverzoek van de gemeente. Het verlagen van de maximumsnelheid op provinciale wegen is onderdeel het nieuwe integraal afwegingskader dat op korte termijn wordt vastgesteld in navolging op het coalitieakkoord 'Nieuwe energie voor Utrecht'. In de praktijk wordt de snelheidsverlaging in de spooronderdoorgang dan doorgevoerd via een verkeersbesluit en het aanpassen van de bebording in de spooronderdoorgang.	
8	8.1 Geachte voorzitter en leden van de provinciale staten van de provincie Utrecht, Graag maak ik van deze gelegenheid gebruik om de recent door de VBMM georganiseerde enquête onder uw aandacht te brengen. Zoals u wellicht bekend heeft de VBMM een verbeterplan opgesteld, op de huidig gekozen variant, nav de uitkomsten/ aanbevelingen van de, door op uw verzoek uitgevoerde onderzoeken betreffende geluid, trilling, luchtkwaliteit, doorstroming en verkeersveiligheid (audit) als ook gewoon gezond boerenverstand.	Wij waarderen uw betrokkenheid bij de plannen en uw inzet om de plannen te verbeteren. In de beantwoording onder 8.2 wordt op de voorgestelde variant ingegaan.	nee

	Met name de uitkomsten en aanbevelingen genoemd in rapport betreffende de verkeersveiligheid audit alsook de verschillende reactie op het voorontwerpinpassingsplan hebben ons gesterkt in het tot stand komen van ons verbeterplan. Deze enquête is opgezet om: - de door de VBMM voorgestelde verbeterplannen voor te leggen aan en te toetsen onder de inwoners van Maarsbergen waarbij iedereen puntsgewijs eventuele opmerkingen kon maken. - de vaak in eerdere overleggen/vergaderingen en andere vormen van communicatie vormen aangehaalde verdeeldheid in Maarsbergen te toetsen. Deze verdeeldheid is overigens begrijpelijk te noemen vanwege de verschillende belangen van individuen. Elk voorgesteld plan (om de West) zal nimmer een unaniem accoord krijgen van de bewoners omdat de impact voor iedereen verschillend zal zijn. Een mogelijk betere oplossing had een variant om de Oost kunnen zijn geweest, echter is deze in dit stadium niet meer relevant.		
	8.2 De voornaamste aanpassingen in het verbetervoorstel van de VBMM zijn: - totaal slechts 2 rijstroken in de tunnelbak waardoor deze ook smaller kan worden. - Ruimere gedeeltelijke overkapping van de tunnelbak t.b.v. leefbaarheid voor bewoners van de Tuindorppweg en Engweg - Het scheiden van lokaal en regionaal verkeer voor de verbinding tussen Maarsbergen en Maarn. Echter wel met behoud van de Bosweg - Vereenvoudiging van de (Turbo)rotonde - Verwijdering van het TINQ tankstation, vanwege de ongunstige ligging en gevaarlijke positionering van het vulpunt.	U geeft hierbij een beschrijving van de door u eerder ingediende “Verbeterde Westvariant” Uw variant is zorgvuldig onderzocht en afwogen, en wordt door ons niet overgenomen om de volgende redenen: - De verbinding tussen de Haarweg en Tuindorppweg krijgt een doorgaand karakter en wordt in deze variant zelfs de centrale ontsluiting van Maarsbergen. De huizen staan hier vrij dicht op de weg, maar in het voorliggende plan 'Westvariant met gesloten Tuindorppweg' wordt de Tuindorppweg een doodlopende weg en	nee

		de huidige N226 tussen Haarweg/Tuindorpweg en de noordelijk te realiseren rotonde de doorgaande route, waarbij de afstand daar tussen de woningen en de weg wezenlijk groter is. - De fietsverbinding tussen Maarn en Maarsbergen moet worden uitgebreid met een verbinding voor gemotoriseerd verkeer (alle categorieën). In het huidige ontwerp is de fietsverbinding wat hoger aangelegd, zodat de daaronder kruisende onderdoorgang eerder naar het maaiveld kan worden gebracht, waardoor de onderdoorgang niet duurder is geworden voor deze fietsverbinding. Wanneer de onderdoorgang ter plaatse van deze verbinding hiervoor dieper zou moeten worden aangelegd, is er meer lengte nodig om op maaiveldhoogte te komen en wordt de onderdoorgang langer en dus duurder. Dat zou ook met de verbinding voor gemotoriseerd verkeer moeten gebeuren. In dat geval wordt feitelijk de hele "Tuindorpweg" hoger aangelegd. Om dit hoogteverschil te	
--	--	--	--

		kunnen overbruggen zijn dan weer langere hellingen noodzakelijk. Aan de oostzijde van de onderdoorgang ontstaan dan problemen met de ontsluitingen van minimaal twee woningen (Tuindorpweg 5a en 5b). Deze woningen kunnen in dat geval niet langer meer direct op de weg worden ontsloten. Ruimte voor een parallelstructuur ter ontsluiting van die twee woningen ontbreekt. - De doorgaande Tuindorpweg richting Maarn over de onderdoorgang heen zal duurder uitvallen dan de fietsverbinding: het kunstwerk over de onderdoorgang wordt veel breder en moet ook zwaarder worden uitgevoerd, omdat gemotoriseerd verkeer (categorieën) ook van deze verbinding gebruik gaat maken. Daarnaast zal ook de kruising Tuindorpweg/Haarweg in een grotere omvang gereconstrueerd moeten worden. Ook de weg tussen deze kruising en de noordelijk gelegen rotonde zal gereconstrueerd moeten worden. Deze aspecten brengen hoge extra kosten met zich mee.	
--	--	--	--

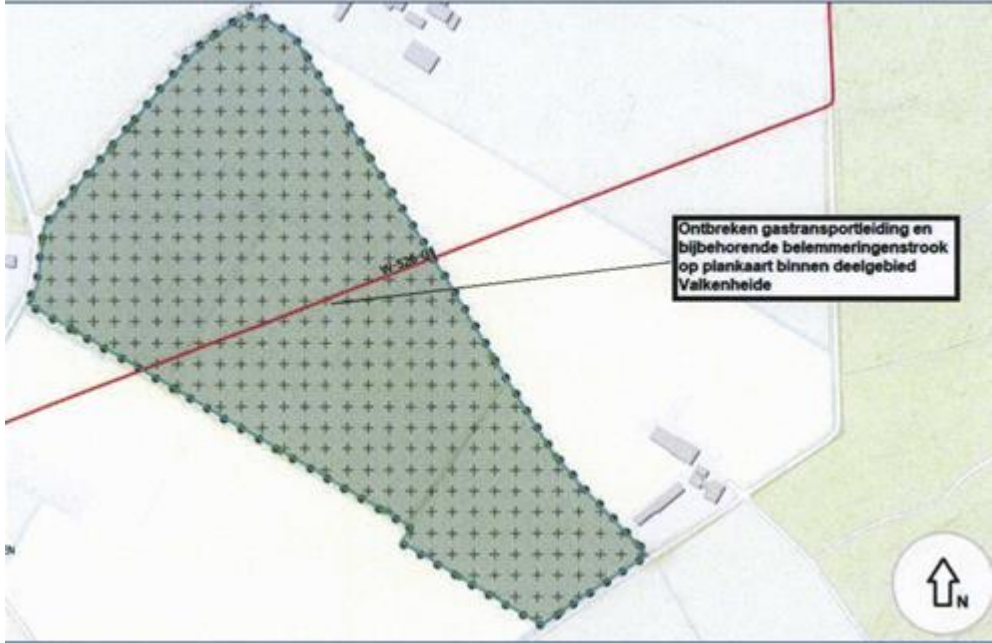
		- De introductie van een nieuwe/geoptimaliseerde variant betekent een scopewijziging. Dit zou betekenen dat wezenlijke delen van de doorlopen participatie en ontwerp uitwerkingen weer opnieuw moeten plaatsvinden. Naar verwachting zal dit minimaal één jaar vertraging inhouden, waarbij ook de kosten in verhouding toenemen. - Eén van de adviezen van het Q-team was het realiseren van een overkapping. Wij hebben ervoor gekozen een overkapping in de vorm van een zgn. noord- en zuidkap niet te realiseren. De kosten hiervan wegen, mede in vergelijking met andere geluidsreducerende maatregelen, niet op tegen het geluidsreducerend effect dat dit zou opleveren. Het projectbudget is ook niet toereikend om een (wel maakbare) overkapping te realiseren. De voorkeur is gegeven aan negen ruimtelijke kwaliteitsmaatregelen uit het advies van het Q-team. Gebleken is dat deze ruimtelijke kwaliteitsmaatregelen van grotere meerwaarde zijn dan de overkapping. Naast de negen	
--	--	---	--

		ruimtelijke kwaliteitsmaatregelen resteert een bedrag van €600.000, dat betrokken wordt bij de nadere uitwerking van het Esthetisch Programma van Eisen, dat met betrokkenheid van omwonenden zal worden opgesteld. In het kader van dit Programma van Eisen wordt op dit moment gekeken naar alternatieve maatregelen die wel passen binnen het beschikbare budget, die de ruimtelijke kwaliteit nabij de Engweg verbeteren en de negatieve effecten van de spoorwegonderdoorgang beperken. Eén van de opties daarbij is een alternatieve smalle dan wel iets bredere overkapping met vegetatie tussen de fietsbrug en het (nieuwe) spoorwegviaduct. Over deze plannen zijn wij thans in gesprek met de omgeving. Opgemerkt wordt dat binnen het huidige ruimtelijke plan de bovengenoemde vormen van overkapping wel juridisch mogelijk zijn. - In de nieuwe situatie 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, omdat de snelheid van het verkeer dat afrijdt vanaf de rotonde, nabij het vulpunt nog laag is. Bovendien is het vullen van het tankstation door de tankwagen 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. Daarnaast zijn wij in gesprek om de situatie nog verder te verbeteren, bijvoorbeeld door het verplaatsen van het vulpunt.	
	8.3	Het feit dat u middels een enquête reacties hebt verzameld over het door u voorgestelde	nee

	De enquête, inclusief het bijbehorend verbeterplan, is huis aan huis verspreid onder de inwoners van Maarsbergen en was tevens ook terug te vinden op de website van de VBMM. Een ieder is hierbij de kans geboden deze in te vullen en daar waar nodig van commentaar te voorzien. Conclusies van de enquête: - Totaal 143 enquêtes ingevuld - o 95 Maarsbergen - o 48 Maarn - o 0 Elders - 73% beoordeelt de plannen van de vereniging in zijn geheel positief. - Over de leefbaarheid en veiligheid geeft 70% aan dat deze onvoldoende gewaarborgd is in het huidige plan van de Provincie. - Uit de enquête blijkt dat men veel meer vertrouwen heeft in de uitvoering van de plannen na het door de vereniging voorgestelde verbeterplan. Eventuele vertraging door aanpassingen aan het huidige ontwerp worden door meerderheid (70%) niet als problematisch ervaren wanneer tot structurele verbeteringen en grotere veiligheid leid. Immer zal elke aanpassing of verbetering na oplevering resulteren in additionele kosten alsook tijdelijke verkeersaanpassingen en dus overlast voor zowel weggebruikers maar vooral ook bewoners van Maarsbergen.	plan is aanleiding geweest om nogmaals zorgvuldig te kijken naar de huidige plannen. Voor wat betreft onze reactie op het door u voorgestelde plan wordt verwezen naar onze beantwoording onder 8.2. Voor wat betreft de veiligheid blijkt uit de 'Reactienota op verkeersveiligheidsaudit' (bijlage 4 van de toelichting) dat veel aanbevelingen kunnen worden overgenomen en meegenomen worden bij het nog verder uit te werken inrichtingsontwerp. Een enkele aanbeveling kan helaas niet worden overgenomen vanwege de beperkt beschikbare ruimte. Daarmee is niet gezegd dat er bij ingebruikname van de nieuwe infrastructuur sprake is van een verkeersonveilige situatie. Het project leidt juist tot een verbetering van de verkeersveiligheid nu de huidige situatie van de gelijkvloerse kruising met het spoor een hoog verkeersveiligheidsrisico oplevert. 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 andere inwoners. Per saldo levert de beoogde	
--	--	--	--

		spooronderdoorgang een verbetering op ten opzichte van de huidige situatie voor wat betreft de leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid.	
9	9.1 Ligging aardgastransportleiding niet weergegeven De in het plangebied (deelgebied Valkenheide) aanwezige gastransportleiding W-526-04 is niet bestemd (zie afbeelding 1 op de volgende pagina). Wij verzoeken u de ontbrekende gastransportleiding alsnog in het plan op te nemen (verbeelding en regels). Voor de planregels kunt u gebruik maken van het tekstvoorstel in de bijlagen van deze zienswijze. Wij verzoeken u daarnaast om een contactpersoon door te geven waar wij de digitale (leiding) gegevens naar toe kunnen mailen. U kunt de digitale gegevens ook zelf aanvragen	De gastransportleiding worden zowel op de verbeelding als in de regels opgenomen. De gastransportleiding is nu voorzien van de dubbelbestemming 'Leiding - Gas'. Hiervoor is gebruik gemaakt van uw (digitale) gegevens.	ja
	9.2 Natuurontwikkeling boven gastransportleiding Uit de verbeelding blijkt dat, in deelgebied Valkenheide, de nieuwe bestemming 'Natuur over de aardgastransportleiding is geprojecteerd. De bestemming 'Natuur' verdraagt zich slecht met de aanwezigheid van de aardgastransportleiding. Wij verzoeken u om over de mogelijke consequenties van de voorgestelde ontwikkeling en eventueel te treffen maatregelen in overleg te gaan met onze tracébeheerder. Tot uit dit overleg het tegendeel blijkt, kan Gasunie niet instemmen met deze ontwikkeling boven de	In de dubbelbestemming 'Leiding - Gas' is opgenomen dat er uitsluitend bouwwerken mogen worden gebouwd die ten dienste staan van de gasleiding. Afwijking hiervan is alleen mogelijk als hierdoor de veiligheid van de leiding niet wordt geschaad, geen kwetsbare objecten worden opgericht en hierover schriftelijk advies wordt ingewonnen bij de leidingbeheerder. Aanlegwerkzaamheden binnen deze bestemming, zoals het planten van bomen of het graven ten behoeve van natuurinrichting, zijn aan een omgevingsvergunningplicht gebonden. Hierbij dient te worden beoordeeld of er geen blijvende onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de belangen van en de veiligheidssituatie rond de betreffende leiding en dient hierover	ja

	gastransportleiding 	advies van de leidingbeheerder te worden ingewonnen. Voor deze planregeling is aangesloten bij de planregeling van het bestemmingsplan “Buitengebied Overberg, Maarn, Maarsbergen, Amerongen”, die grenst aan het plangebied van dit inpassingsplan en waar de gasleiding verder in doorloopt. Hiermee is het belang van gastransportleiding vooropgesteld en is gewaarborgd dat er alleen (bouw)werkzaamheden kunnen worden toegestaan die het belang van de gastransportleiding niet schaden. Overigens biedt het perceel voldoende ruimte voor het planten van bomen, zodat de strook van de gastransportleiding zoveel mogelijk ongemoeid kan blijven.	
	9.3 Samenvallen gastransportleiding met dubbelbestemming archeologie De gastransportleiding valt op diverse locaties in het bestemmingsplan samen met de dubbelbestemming Archeologie. Omdat bij de aanleg van de leiding de grond reeds geroerd is, verzoeken wij u om artikel 10.3.2 zodanig aan te passen dat het verbod niet van toepassing is, indien: • het gaat om onderhouds- en vervangingswerkzaamheden van bestaande bestratingen en beplantingen en werkzaamheden binnen bestaande tracés van kabels • en leidingen waarbij niet dieper gegraven wordt dan de reeds uitgegraven diepte.	Voor de regeling van de dubbelbestemming ‘Waarde – Archeologie 4’ is aangesloten bij de dubbelbestemming die hiervoor is opgenomen in het aangrenzende bestemmingsplan “Buitengebied Overberg, Maarn, Maarsbergen, Amerongen”. De uitzonderingen op de omgevingsvergunningplicht voor aanlegwerkzaamheden uit deze dubbelbestemming van dit inpassingsplan zijn daarmee exact hetzelfde als die van dezelfde dubbelbestemming uit het aangrenzende	nee

		bestemmingsplan “Buitengebied Overberg, Maarn, Maarsbergen, Amerongen”. De door u genoemde onderhouds- en vervangingswerkzaamheden vallen onder het normale onderhoud en/of gebruik (onderdeel a van de uitzonderingen). Een verdere aanpassing van deze regeling is dan ook niet nodig.	
	9.4 Geen aandacht besteed aan externe veiligheid In de toelichting (hoofdstuk 5.10) is geen aandacht besteed aan de externe veiligheidsaspecten van de aardgastransportleiding. Op grond van de artikelen 11 en 12 Bevb bent u hiertoe wettelijk verplicht. Wij adviseren u om hier aandacht aan te besteden. Met behulp van het rekenpakket 'CAROLA kunt u zelf de externe veiligheidsrisico's van ondergrondse (hoge druk) aardgastransportleidingen berekenen. U dient de voor CAROLA benodigde leidingdata aan te vragen bij carola@gasunie.nl. Voor vragen omtrent CAROLA kunt u terecht bij de CAROLA-helpdesk van het RIVM1.	Het besluit externe veiligheid buisleidingen (bevb) beschrijft in artikel 11 dat bij de aanleg van een buisleiding, de realisatie van een gebouw (kwetsbaar of beperkt kwetsbaar) of een risico verhogend object als bijvoorbeeld een windturbine, rekening dient te worden gehouden met de norm- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico. Het betreft in het voorliggende geval de bestemming 'Groen'. Er is daarom geen reden om aan het voorgenoemde te toetsen. Artikel 12 beschrijft dat bij de aanleg van een buisleiding, of in het geval van een bestemmingsplan waarin de bouw van objecten (kwetsbaar of beperkt kwetsbaar) mogelijk wordt gemaakt, het groepsrisico dient te worden verantwoord waarbij o.a. dient in te worden gegaan op beperking, bestrijding en voorkoming van een ramp en de hoogte van het groepsrisico.	ja

		Omdat op deze locatie geen sprake is van de bouw van objecten, is er geen verplichting op hierop in te gaan.	
10	In reactie op het voorontwerp-inpassingsplan heb ik reeds aangegeven dat de aansluiting van de noordelijke rotonde op de N226 (Woudenbergseweg) in het plan zodanig is geprojecteerd ter plaatse van de inrit van het tankstation dat het in de geplande situatie voor de tankwagen onmogelijk is om het vulpunt van het tankstation voorwaarts en dus veilig te kunnen benaderen. Het vulpunt ligt namelijk in de huidige situatie bij het begin van de uitvoegstrook naar de inrit van het tankstation; bovendien is de indeling van de N226 op deze plaats zodanig dat de tankwagen al van te voren via de bestaande ruimte die de N226 biedt, het vulpunt van het tankstation voorwaarts kan benaderen. In de geplande situatie is er geen uitvoegstrook naar de inrit van het tankstation (meer) voorzien. Voertuigen moeten in de geplande situatie direct vanaf de hoofdrijbaan de inrit van het tankstation opdraaien. De tankwagen kan dus in de geplande situatie niet voorwaarts het vulpunt benaderen, zodat deze eerst direct vanaf de hoofdrijbaan en de geplande rotonde de inrit van het tankstation moet oprijden en deels het tankstation op om vanaf daar volgens de plannen achterwaarts te manoeuvreren richting het vulpunt. Daarbij is het niet ondenkbaar dat de tankwagen moet wachten op tankende klanten van het tankstation, omdat die anders de beoogde manoeuvre niet kan uitvoeren. De achterzijde van de tankwagen zal dan onvermijdelijk de rijbaan al dan niet deels kunnen blokkeren, zodat achterop komend verkeer hierop moet wachten. Het is daarbij tevens reëel dat een achterop komend voertuig juist gebruik wil gaan maken van het tankstation en zodanig achter de tankwagen positioneert dat deze de manoeuvre achterwaarts (ook) niet kan maken. Bovendien bestaat de reële mogelijkheid dat hierdoor de rotonde wordt geblokkeerd door overig verkeer dat op de tankwagen moet wachten, terwijl deze plannen er juist in moeten voorzien dat opstoppen worden voorkomen dan wel zoveel mogelijk worden beperkt.	In de nieuwe situatie 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, omdat de snelheid van het verkeer dat afrijdt vanaf de rotonde, nabij het vulpunt nog laag is. Bovendien is het vullen van het tankstation door de tankwagen 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. Daarnaast zijn wij in gesprek om de situatie nog verder te verbeteren, bijvoorbeeld door het verplaatsen van het vulpunt.	nee

	Wij vragen u daarom om deze beoogde plannen opnieuw te bezien en ons voorstel om de rotonde anders vorm te geven te overwegen. Voor zover wij kunnen beoordelen kan vanaf de geplande rotonde een (extra) afrit worden gerealiseerd die alleen is bestemd voor bevoorrading van het tankstation en die aansluit op de huidige, bestaande verharding van de N226, zodat de tankwagen via deze afrit wel voorwaarts het vulpunt kan benaderen. Gezien de richting vanwaar de tankwagen normaal gesproken het tankstation benadert, kan deze in de voorgestelde situatie dan via de (extra) afrit de draai naar het vulpunt maken en hoeft niet de manoeuvreer beweging achterwaarts te maken. Graag zie ik uw positieve reactie op dit voorstel in de definitieve plannen verwerkt.		
11	11.1 Bijgaand ontvangt u van Heuvelrug in Goede Banen (HiGB) onze zienswijze op het ontwerp inpassingsplan Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen. Vooraf: HiGB heeft op 31 januari 2020 een schriftelijke reactie ingediend op het voorontwerp Provinciaal Inpassingsplan Spoorwegondergang N226 Maarsbergen. Het belangrijkste onderdeel van onze inspraakreactie van januari jl. betrof het ondersteunen van een aanpassingsvoorstel voor de Westvariant, zoals verwoord in de gelijktijdig uitgebrachte inspraakreacties van de Vereniging Maarn Maarsbergen Natuurlijk (MMN) en de Vereniging Bewonersbelangen Maarn Maarsbergen (VBMM). Dit aanpassingsvoorstel zal volgens ons in hoge mate bijdragen aan de verbetering van de leefbaarheid, de authenticiteit van de dorpskern en de daar aanwezige cultuurhistorische elementen! HiGB is erg ontevreden en teleurgesteld over de manier waarop in de 'Reactienota Inspraak' gereageerd is op onze inspraakreactie (inspraaknummer 19) en in het bijzonder op het door ons ondersteunde aanpassingsvoorstel van de in het voorontwerp voorliggende westvariant. Ons voorstel is beoordeeld als de westelijke variant met open Tuindorppweg zonder Bosweg. Daarover is echter al jaren geleden gerapporteerd dat die variant geen goede verkeersdoorstroming zou geven. Ons ondersteunde verbetervoorstel gaat nu juist uit van een open Tuindorppweg maar met een Bosweg. Onderzoeksbureau Sweco heeft laten zien dat er dan juist wel een goede verkeersdoorstroming wordt	Wij begrijpen uw teleurstelling bij de beantwoording van uw inspraakreactie. Wij hebben dat destijds niet goed weergegeven. In 2018 heeft de stuurgroep, na een zorgvuldige afweging op basis van de hieronder genoemde argumenten, besloten om de scope niet te wijzingen voor verdere uitwerking van het Voorlopig Ontwerp; a. De verbinding tussen de Haarweg en Tuindorppweg krijgt een doorgaand karakter en wordt in deze variant zelfs de centrale ontsluiting van Maarsbergen. De huizen staan hier vrij dicht op de weg, maar in het voorliggende plan 'Westvariant met gesloten Tuindorppweg' wordt de Tuindorppweg een doodlopende weg en de huidige N226 tussen Haarweg/Tuindorppweg en de	nee

	bereikt. Onze inspraakreactie is dus slecht gelezen en daardoor geheel verkeerd beoordeeld. Om die reden ziet HiGB zich genoodzaakt een aantal reeds eerder genoemde aspecten uit onze inspraakreactie van 31 januari jl. opnieuw aan u voor te leggen. Ik ga er vanuit dat onze zienswijze nu wel goed wordt gelezen en op een juiste wijze wordt beoordeeld. Allereerst wil ik u mededelen dat wij als HiGB de ingediende zienswijzen kunnen onderschrijven van de Vereniging Maarn Maarsbergen Natuurlijk (gedateerd 28 juli 2020), van de Vereniging Bewoners Belangen Maarn Maarsbergen (gedateerd 30 juli 2020) alsmede de ingediende zienswijze nr 7 (gedateerd 27 juli 2020). Meer specifiek wil ik namens HiGB nog erop wijzen dat:	noordelijk te realiseren rotonde de doorgaande route, waarbij de afstand daar tussen de woningen en de weg wezenlijk groter is. b. De fietsverbinding tussen Maarn en Maarsbergen moet worden uitgebreid met een verbinding voor gemotoriseerd verkeer (alle categorieën). In het huidige ontwerp is de fietsverbinding wat hoger aangelegd, zodat de daaronder kruisende onderdoorgang eerder naar het maaiveld kan worden gebracht, waardoor de onderdoorgang niet duurder is geworden voor deze fietsverbinding. Wanneer de onderdoorgang ter plaatse van deze verbinding hiervoor dieper zou moeten worden aangelegd, is er meer lengte nodig om op maaiveldhoogte te komen en wordt de onderdoorgang langer en dus duurder. Dat zou ook met de verbinding voor gemotoriseerd verkeer moeten gebeuren. In dat geval wordt feitelijk de hele "Tuindorppweg" hoger aangelegd. Om dit hoogteverschil te kunnen overbruggen zijn dan weer langere hellingen noodzakelijk. Aan de	
--	--	---	--

		oostzijde van de onderdoorgang ontstaan dan problemen met de ontsluitingen van minimaal twee woningen (Tuindorpweg 5a en 5b). Deze woningen kunnen in dat geval niet langer meer direct op de weg worden ontsloten. Ruimte voor een parallelstructuur ter ontsluiting van die twee woningen ontbreekt. c. De doorgaande Tuindorpweg richting Maarn over de onderdoorgang heen zal duurder uitvallen dan de fietsverbinding: het kunstwerk over de onderdoorgang wordt veel breder en moet ook zwaarder worden uitgevoerd, omdat gemotoriseerd verkeer (categorieën) ook van deze verbinding gebruik gaat maken. Daarnaast zal ook de kruising Tuindorpweg/Haarweg in een grotere omvang gereconstrueerd moeten worden. Ook de weg tussen deze kruising en de noordelijk gelegen rotonde zal gereconstrueerd moeten worden. Deze aspecten brengen hoge extra kosten met zich mee. De introductie van een nieuwe/geoptimaliseerde variant betekent een scopewijziging. Dit zou betekenen dat	
--	--	---	--

		wezenlijke delen van de doorlopen participatie en ontwerp uitwerkingen weer opnieuw moeten plaatsvinden. Naar verwachting zal dit minimaal één jaar vertraging inhouden, waarbij ook de kosten in verhouding toenemen.	
	<i>11.2.1.</i> Wij als HiGB blijven van mening dat we 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 en bijlage 1 bij het verkeersonderzoek is uitgebreid uiteengezet wat de uitgangspunten van het onderzoek zijn geweest en welke verkeersgegevens zijn gehanteerd. Alle informatie is toegankelijk en beschikbaar gesteld. Nu in de zienswijze niet concreet wordt aangegeven op welke uitgangspunten onvoldoende transparantie is geboden, kan hier helaas ook niet concreet op ingegaan worden.	nee
	<i>11.2.2.</i> 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 voldoende en daarvoor benodigde informatie.	nee
	<i>11.2.3.</i> 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:	Wij zijn ons ervan bewust dat de spooronderdoorgang in het plangebied een grote ingreep op de directe leefomgeving betekent. Verkleining van het ruimtebeslag ter	nee

- verkleining ruimtebeslag o.a. door de onderdoorgang van drie rijstroken terug te brengen naar twee rijstroken (minder asfalt, minder milieuschade), waarvoor ook veiligheidsonderzoeksrapporten pleiten (zie ook toelichting onder punt 4 uit zienswijze MMN); - het op de rondweg / onderdoorgang hanteren van een maximum snelheid van 50 km/uur vanwege de veiligheid van het verkeer en ter voorkoming van verhogen niet noodzakelijke geluidsoverlast voor omwonenden zoals bij 60 km/uur (zie ook aanvullende motivering onder punt 3 uit zienswijze MMN van 28 juli 2030 en onder punt 1 uit zienswijze VBMM van 30 juli 2020); - het aanbrengen van afdoende geluidswerende maatregelen zoals een overkapping aan de zijde van de Engweg en Tuindorppweg (minder geluidsoverlast). Mocht de Provincie Utrecht blijven volharden in de afwijzing van de gevraagde overkapping, wijzen wij bijzondere aandacht te geven aan de punten 5 en 6 uit de zienswijze van MMN van 28 juli 2020, alsmede onder punt 6 uit zienswijze VBMM van 30 juli 2020; - het vervangen van de westvariant zoals beschreven in het voorontwerp door de verbeterde westvariant met een open Tuindorppweg met de Bosweg (o.a. betere doorstroming en verhoging veiligheid en behouden directe verbinding tussen de dorpen Maarsbergen en Maarn). Immers de westvariant met open Tuindorppweg met de Bosweg lost een groot aantal probleempunten op die - zoals naar voren is gekomen uit het veiligheidsonderzoeksrapport, verkeersdoorstromingsrapport en andere onderzoeksrapporten - verbonden zijn aan de westvariant uit het voorontwerp. Tevens blijft binnen de verbeterde westvariant met open Tuindorppweg met de Bosweg 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) door ons genoemde aspecten wordt korthedshalve verwezen naar de ingediende zienswijzen van de Vereniging Maarn Maarsbergen Natuurlijk d.d. 28 juli 2020 (punt 1) en van de Vereniging Bewoners-belangen Maarn-Maarsbergen d.d. 30 juli 2020 (punt 2).	hoogte van de onderdoorgang zou echter te veel ten koste gaan van de verkeersveiligheid. Vanaf de kluirotonde zijn er twee rijstroken naar de onderdoorgang toe en vervolgens zijn er bij de noordelijke rotonde twee opstelstroken nodig. Voor het invoegen van twee naar een rijstrook is lengte nodig (ca. 160-195) en vervolgens zou er weer lengte nodig zijn voor het uitvoegen (ca. 85 meter). Deze lengtes zijn zo lang dat het stuk wat in principe uit een rijstrook kan bestaan dusdanig kort is (ca. 230 meter), dat dit niet logisch is en eerder tot verkeersonveiligheid zal leiden. De configuratie van twee rijstroken richting het noorden en een rijstrook richting het zuiden is dus primair vanuit verkeersveiligheid ingestoken. De maximumsnelheid van 60 km/u in de onderdoorgang sluit aan bij de notitie 'Snelheidsregimes op provinciale wegen' van 24 januari 2017 en het Mobiliteitsprogramma 2019-2023. De spooronderdoorgang krijgt het karakter van een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom, waarbij volgens genoemde notitie (blz. 4, par. 2.4) en het mobiliteitsprogramma (blz. 14) dan uitgegaan wordt van een maximumsnelheid van 60 km/u. Dit om zo min mogelijk verschillende snelheidsregimes toe te passen, gelet op onder	
---	---	--

		andere de overzichtelijkheid voor de weggebruiker. Hierbij komt dat het akoestisch effect van een dergelijke snelheidsverlaging niet groot is. Op basis van een deskundigheidsoordeel heeft M+P als akoestisch bureau aangegeven dat een wijziging van 60 naar 50 km/u in de onderdoorgang circa 1,5 dB aan geluidsafname oplevert bij de woningen gelegen binnen de invloed van de snelheidswijziging. Uit het geluidsonderzoek blijkt dat geen van de onderzochte geluidsreducerende maatregelen financieel doelmatig is. Dit houdt in dat de kosten van geluidsreducerende maatregelen niet opwegen tegen het effect ervan. Toch willen we iets doen en worden geluidsreducerende maatregelen toegepast. Buiten de woningen gaat het dan om het toepassen van wandabsorptie in de onderdoorgang en stil asfalt op het wegdek. In de realisatie van een overkapping van de onderdoorgang is niet voorzien. De kosten hiervan wegen, mede in vergelijking met andere geluidsreducerende maatregelen, niet op tegen het geluidsreducerend effect dat dit zou opleveren. Het projectbudget is ook niet toereikend om een (wel maakbare) overkapping te realiseren.	
--	--	---	--

		In het kader van dit Programma van Eisen wordt op dit moment gekeken naar alternatieve maatregelen die wel passen binnen het beschikbare budget, die de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren en de negatieve effecten van de spoorwegonderdoorgang beperken. Eén van de opties daarbij is een alternatieve smalle dan wel iets bredere overkapping met vegetatie tussen de fietsbrug en het (nieuwe) spoorwegviaduct. Daarnaast zijn er voorstellen opgenomen om de nieuwe spoorwegonderdoorgang zoveel mogelijk uit het zicht te houden. Over deze plannen zijn wij thans in gesprek met de omgeving. Opgemerkt wordt dat binnen het huidige ruimtelijke plan de bovengenoemde vormen van overkapping wel juridisch mogelijk zijn. De voorgestelde variant is afgefallen op basis van andere dan verkeerskundige argumenten	
	<i>11.2.4.</i> De grote waarde van de ingediende zienswijze nr 7 d.d. 27 juli 2020 is erin gelegen dat duidelijk wordt gemaakt dat het overgaan tot de voorgestelde aanpassingen van de nu voorliggende Westvariant tot een Westvariant met open Tuindorppweg met de Bosweg een veel veiliger kruispunt creëert in Maarsbergen. Daarnaast wordt in die zienswijze zichtbaar gemaakt en onderbouwd hoe de leefbaarheid binnen het dorp Maarsbergen een grote positieve impuls kan krijgen binnen deze aangepaste wetsvariant met open Tuindorppweg en met de Bosweg, door dat voor het lokale verkeer naar Maarsbergen de aantakking van de N226 boven de kruising in het dorps hart achterwege gelaten kan worden, waardoor mede verschillende nieuwe	De beantwoording van de zienswijze waarnaar wordt verwezen, is opgenomen onder 7. 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	nee

	ontwikkelkansen voor dit dorpshart ontstaan (zie met name de bladzijden 7 en 8 van deze zienswijze!). Wij vragen u om de maatregelen die nodig zijn om de Spooronderdoorgang Maarsbergen te realiseren, vanuit een breder en integraler 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, 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.	werkt daarnaast continu aan verbetering van de verkeersafwikkeling van de N226 en N227. Met de beoogde spooronderdoorgang wordt hier een belangrijke bijdrage aan geleverd. Alle ruimtelijk relevante gevolgen zijn onderzocht. De daaruit voortvloeiende wettelijk vereiste mitigerende en compenserende maatregelen worden getroffen. Er worden onder andere nieuwe natuur en houtopstanden gerealiseerd bij landgoed Anderstein en buurtschap Valkenheide. Daarnaast bestaat het voornemen om maatregelen te treffen die wettelijk niet vereist zijn. Dat wordt nader uitgewerkt in het op te stellen Esthetisch Programma van Eisen (EPvE), met betrokkenheid van de omgeving en de onafhankelijk adviseur ruimtelijke kwaliteit.	
--	---	---	--

Ambtelijke wijzigingen

Nummer	Ambtelijke wijzigingen
	Plankaart
1.	Kleine wijziging van het plangebied ter hoogte van de inrit Tuindorpweg 8a/b met bestemming groen, ten behoeve van de keerlus voor verkeer.
2.	Kleine grenswijziging bij Laplace bij de reclamezuil.
3.	Op de plankaart 3 Valkenheide is de dubbelbestemming Leiding-Gas is opgenomen.
4.	Bestemming archeologie ten noorden van de spoorlijn aangepast op kaartblad 1. Op kaartbladen 2 en 3 blijven we de dubbelbestemmingen uit het oorspronkelijke plan OMMA aanhouden.
	Toelichting
5.	Aanpassen van de afbeeldingen 1.2 t/m 1.5 en 2.1 conform de gewijzigde plankaart
6.	1.3 participatiemomenten aangevuld
7.	1.6 Par. Toevoeging tekst CHW
8.	3.2 aanpassen teksten in verband met de definitieve keuze voor de locatie van de natuurcompensatie
9.	3.2 aanpassen teksten aan de definitieve rapportage 'Quick scan beschermde soorten Anderstein en Valkenheide'.
10.	5.1, 5.5 teksten aangepast aan de definitieve onderzoeken: • Definitieve rapportage archeologisch onderzoek Anderstein en Valkenheide. • Definitieve rapport QuickScan beschermde soorten natuurcompensatielocaties Anderstein en Valkenheide. • Definitieve rapportage bodemonderzoek locatie Anderstein.
11.	5. 1 de dubbelbestemmingen op kaartblad 1 zijn samengevoegd tot 1 dubbelbestemming Waarde-Archeologie
12.	5.3.3 teksten aangepast naar aanleiding van definitieve compensatielocatie
13.	5.3.3.2 afb. 5.7 en 5.8 aangepast.
14.	5.8.2 Tekst aangevuld met concept definitief besluit hogere waarden geluid. Paragraaf 5.8 aangepast, nieuwe par.5.8.3 opgenomen.
15.	5.10 Tekst externe veiligheidsrapportage Valkenheide toegevoegd. Toegevoegd dat er een dubbelbestemming is opgenomen voor de gasleiding. Tevens par. 5.8 aangevuld met de aanwezigheid van de gasleiding.

16.	6.3 artikel 3 Groen: verwijderen tekst omgevingsvergunning ter bescherming natuurwaarden en landschappelijke waarden
17.	7.2 Participatiemomenten aangevuld conform paragraaf 1.3
	Regels
18.	Aanpassing art. 9: Voor kaartblad 1 zijn de dubbelbestemmingen samengevoegd tot Waarde-Archeologie en er zijn geen uitzonderingen in oppervlakte/diepte opgenomen. Voor kaartblad 2 (WR-A1, WR-A3 en WR-A5) en kaartblad 3 (WR-A4) blijven de gemeentelijke dubbelbestemmingen gelden.
19.	Dubbelbestemming Leiding-Gas is opgenomen.
	Bijlagen toegevoegd /gewijzigd:
20.	Bijlage 1 bij de regels: titel Natuurcompensatie gewijzigd in NNN-compensatie
21.	Bijlage 1 bij de regels: Toelichtende tekst bij Bijlage 1 verwijderd, deze tekst staat al in Toelichting.
22.	Bijlage 1 bij de regels: Opgenomen voorwaardelijke verplichting voor Valkenheide + afbeelding
23.	Definitieve rapportage archeologisch onderzoek Anderstein en Valkenheide bijlage 6.
24.	Definitieve rapport QuickScan beschermde soorten natuurcompensatielocaties Anderstein en Valkenheide
25.	Definitieve rapportage bodemonderzoek locatie Anderstein
26.	Concept definitief besluit hogere waarden geluid
27.	Zienswijzennota toegevoegd

Bijlage 1.

Reactie gemeenteraad Utrechtse Heuvelrug op ontwerpinpassingsplan



Afzender Gemeenteraad Utrechtse
Heuvelrug
Datum 25 juni 2020
Onderwerp Reactie op het ontwerp
Provinciaal inpassingsplan
"Spooronderdoorgang N226
Maarsbergen"
Bijlage(n) n.v.t.

Het college van Gedeputeerde Staten van de
provincie Utrecht
Postbus 80300
3508 TH Utrecht

Geacht college,

Wij hebben kennis genomen van het besluit tot vaststelling van het ontwerp provinciaal inpassingsplan 'Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen' dat u op 9 juni 2020 heeft genomen en de daaropvolgende terinzagelegging van 19 juni t/m 30 juli 2020. Tevens hebben wij uw uitnodiging ontvangen voor de hoorzitting die u op 1 juli organiseert over het door u vastgestelde ontwerp provinciaal inpassingsplan 'Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen'. Met deze brief geven wij een reactie op het ontwerp inpassingsplan.

Wij stellen vast dat het ontwerp provinciaal inpassingsplan 'Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen' voldoet aan de uitgangspunten, zoals door Provinciale Staten en onze raad in 2017 zijn vastgesteld, waarbij de west-variant met afgesloten Tuindorppweg als voorkeursvariant is aangemerkt.

Wij zien dat u, ondanks de lastige periode waarin wij ons nu vanwege de coronacrisis bevinden, vast hebt kunnen houden aan de eind 2019 opgestelde planning voor het provinciaal inpassingsplan. Hier hebben wij veel waardering voor, omdat we het vanuit oogpunt van de veiligheid en leefbaarheid in Maarsbergen belangrijk vinden dat we zo spoedig mogelijk kunnen starten met de uitvoering van de spooronderdoorgang.

Participatie en communicatie

De gezamenlijk uitgesproken focus in dit project ligt, naast het behalen van de projectdoelstellingen, bij een zorgvuldig proces waarbinnen nadrukkelijk aandacht is voor de belangen van inwoners en andere belanghebbenden en er wordt aangestuurd op tijdige en volledige informatievoorziening. Wij hebben vernomen dat u vanwege de coronacrisis extra aandacht geeft aan de informatievoorziening richting de inwoners en overige belanghebbenden, zodat zij betrokken blijven bij de verdere uitwerking van de plannen. Indien het voor inwoners of belanghebbenden niet mogelijk is zelfstandig deel te nemen aan digitaal georganiseerde bijeenkomsten, dan wordt gezocht naar alternatieve oplossingen en voorzien in maatwerk. Dat is ook het geval voor de digitale hoorzitting die u op 1 juli organiseert over het ontwerp provinciaal inpassingsplan. Wij vertrouwen erop dat u de komende periode extra aandacht blijft geven aan de communicatie. Zo kunnen onze inwoners en overige belanghebbenden zo optimaal mogelijk betrokken en aangehaakt blijven bij het vervolgproces.

Wij hebben er ook kennis van genomen dat er wordt gewerkt aan vervolgstappen om de uitgangspunten uit het 'Ruimtelijk Kader', dat het Q-Team samen met de inwoners heeft opgesteld,

verder uit te werken. Hierbij gaat u gebruik maken van een gespecialiseerd bureau dat in samenspraak met de voorzitter van het Q-team en het projectteam de uitgangspunten uit het 'Ruimtelijk Kader' nader zal uitwerken in een op te stellen 'esthetisch programma van eisen' en een 'beplantingsplan'. De inwoners en overige belanghebbenden worden betrokken bij dit vervolgproces. Wij onderschrijven het belang van het betrekken van onze inwoners en overige belanghebbenden bij dit proces.

Inspiraakreacties voorontwerp PIP

In uw reactienota 'inpassingsplan Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen' gaat uw college in op de ingediende inspraakreacties van inwoners en belanghebbenden op het voorontwerp inpassingsplan 'Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen'. Zo ook op de reactie van onze gemeenteraad, zoals per brief van 30 januari aan uw college verzonden.

Tijdens de behandeling van uw ontwerp PIP "Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen" in onze Raad is door verschillende participanten en insprekers aangegeven dat bij hen nog verschillende vragen leven, zowel wat betreft de ruimtelijke inpassing, als het ontwerp en ook qua uitvoering van het project leven er nog vragen. Zoals bijvoorbeeld rondom een eenduidig snelheidsregime. Wij verzoeken u, zowel Provinciale Staten, als Gedeputeerde Staten, om hiervan goede nota te willen nemen, en voor zover dat mogelijk is rekening te houden met de wensen, de meningen en de zienswijzen van de inwoners van Maarsbergen. Daarbij is het belangrijk om de inwoners in en in de directe nabijheid van, de kern Maarsbergen tijdig en adequaat te blijven informeren, met hen in gesprek te gaan en te blijven gedurende de gehele voorbereidende-, uitvoerende- en afwerkingsfase.

Wij constateren dat de inspraakreacties op een aantal onderdelen hebben geleid tot aanpassing van het plan. Wat betreft de onderwerpen die door onze raad in de brief van 30 januari zijn ingebracht concluderen wij dat het ontwerp provinciaal inpassingsplan voldoet aan de genoemde uitgangspunten op het gebied van de participatie, beleidsuitgangspunten en de geldende wet en regelgeving waaronder verkeersveiligheid, milieu en duurzaamheid.

Onze suggestie om voor het gehele gebied over te gaan naar een eenduidig snelheidsregime heeft u niet over genomen. Dit met name om geen extra juridische risico's en vertraging rondom de PIP procedure te lopen, maar ook omdat dit in strijd is met uw beleid. Wij begrijpen uw keuze op dit moment, maar zouden dit onderwerp graag op een later moment nog eens bespreekbaar maken.

Conclusie

Het ontwerp inpassingsplan voldoet aan de genoemde uitgangspunten zoals Provinciale Staten en onze gemeenteraad in 2017 hebben vastgesteld. De opmerkingen en aandachtspunten uit de voorontwerpfase heeft u gewogen en waar mogelijk verwerkt in het ontwerp inpassingsplan. De projectgroep (met daarin de ambtelijk vertegenwoordigers van provincie, ProRail en onze gemeente), de stuurgroep en uw college zien op dit moment geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp inpassingsplan. Wij sluiten ons hier bij aan en zien geen reden voor het indienen van een formele zienswijze op het ontwerp inpassingsplan 'Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen'. Daarnaast zien wij op dit moment ook geen noodzaak in te spreken over de planvorming op de door u op 1 juli georganiseerde hoorzitting over het inpassingsplan.

De raad van de gemeente Utrechtse Heuvelrug,
de griffier, de voorzitter,

ValidSigned door Walter Hooghiemstra
op 25-06-2020

ValidSigned door Gert-Jan van den Brink
op 25-06-2020

W. Hooghiemstra

G.J. van den Brink

Bijlage 2.

Verslag hoorzitting 1 juli 2020

VERSLAG van de digitale vergadering van de Statencommissie Ruimte, Groen en Water
op 1 juli 2020

Voorzitter:

H. Chidi

Aanwezig:

J.J. Bart (GroenLinks), S.A. Berlijn (FvD), H. van Déun (PVV), ing. L.C. van den Dikkenberg (SGP), F. Hazeleger (SGP), drs. K. de Heer (ChristenUnie), drs. J.P. d'Hondt (PvdA), drs. B.C. de Jager (VVD), M. de Jong (GroenLinks), drs. E.A. Kamp (D66), H.J. Keller (PvdD), N.A. Krijgsman (PvdA), O. de Man (VVD), ing. D.A. Oude Wesselink (GroenLinks), N.J.F. Pouw MSc (FvD), T. Schipper (SP), H.O. Suna (PvdA), C. Westerlaken (CDA), ir. M. de Widt (D66), J. C. van Wijk (FvD), W. Wijntjes (CDA)

Van ambtelijke zijde aanwezig:

M.L. Engelsman (griffier) en W. Voorneman-Rikkers (verslag)

1. Opening en Algemeen

De voorzitter opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom in het bijzonder de sprekers (9) en overige betrokkenen uit Maarsbergen; een bijzondere vergadering omdat het de eerste hoorzitting is in deze digitale setting.

2. Hoorzitting Provinciaal Inpassingsplan Spooronderdoorgang Maarsbergen.

De voorzitter zet uiteen dat de commissie hedenavond de sprekers hoort ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen.

Dit plan is op 9 juni 2020 door GS vastgesteld. Het ontwerp ligt van 19 juni tot en met 31 juli 2020 voor eenieder ter inzage met de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen.

De Statenbrief staat ter informatie op de agenda van de vergadering van 9 september a.s.

De vaststelling van het inpassingsplan staat gepland voor de Statenvergadering van 9 december 2020.

Er is aan de gemeenteraad de mogelijkheid geboden om in te spreken. De raad heeft besloten af te zien van deze mogelijkheid.

Naast de aanwezige sprekers en toehoorders zijn de leden van de commissie aanwezig alsmede de betrokken gedeputeerde, de heer Van Essen, en zijn ambtenaren evenals de betrokken wethouder, de heer Boonzaaijer. Zij zijn slechts toehoorder en hebben geen rol in deze hoorzitting, die voorbehouden is aan de commissie.

Aan de sprekers wordt de gelegenheid geboden om een toelichting te geven op hun zienswijze, waarna de commissieleden de gelegenheid krijgen hierover verhelderende vragen te stellen.

Van de hoorzitting wordt een verslag gemaakt dat bij het vast te stellen plan wordt gevoegd.

Nadat spreekster heeft vastgesteld dat de werkwijze voor eenieder duidelijk is, geeft zij de eerste spreker het woord.

De bijdrage van de heer Van der Horst, namens de vereniging Bewonersbelangen MaarnMaarsbergen (VBMM), is als bijlage bij het verslag gevoegd. Korte tijdshalve zij verwezen naar de inhoud.

De heer Oude Wesselink informeert wat precies wordt bedoeld met de file ten aanzien van de afrit A12.

De heer Kamp informeert of de boogstraal zo wie zo te krap is of dat de daar geadviseerde snelheid nog verschil uitmaakt.

De heer Hazeleger memoreert dat het nu met name gaat om de ruimtelijke inpassing van de onderdoorgang. Geïnformeerd wordt of de VBMM tevreden is met de ruimtelijke kwaliteit van het voorliggende inpassingsplan.

Aangegeven wordt dat de onderdoorgang enkelbaans zou moeten worden. Geïnformeerd wordt wat dat voor de doorstroming betekent.

De heer De Jager informeert of hij goed heeft begrepen dat als alternatief wordt voorgesteld om de aan de Tuindorppweg grenzende rotonde te vervangen door een T-splitsing met stoplichten. Als dat zo is, wordt geïnformeerd hoe het effect van die stoplichten wordt gezien op de beoogde doorstroming. Aangegeven wordt dat de voorkeur uitgaat het aantal rijbanen terug te brengen van drie naar twee. Geïnformeerd wordt of bekend is of er een vangrail zit tussen beide verkeerrichtingen.

De heer Van der Horst zet uiteen dat bekend is dat op dit moment op de afrit vanuit Veenendaal in spijtoortijd als gevolg van de spoorwegovergang af en toe files ontstaan. Als het gedeelte aan de zuidkant van de spoorlijn wordt verbeterd dan stroomt het verkeer tot de rotonde beter door. Bij de rotonde vindt echter een vermenging plaats van het lokale- met het regionale verkeer met een stagnatie voor de rotonde tot gevolg. Daarmee ontstaat de mogelijkheid van een zeer onoverzichtelijke filevorming in de onderdoorgang.

De boogstraal is krap waardoor het zicht in de onderdoorgang beperkt is. De VBMM is op grond daarvan van mening dat de snelheid 50 km/u zou moeten zijn en het in- en uitvoegend verkeer tot een minimum zou moeten worden beperkt.

De VBMM is niet in alle opzichten gelukkig met de kwaliteit van het inpassingsplan. Er zijn keuzes gemaakt die voor de VBMM niet geheel duidelijk zijn o.a. ten aanzien van het lokale- en regionale verkeer waarop spreker is ingegaan.

In de visie van de VBMM wordt de doorstroom beter met een rijstrook minder. Als er een uitvoegstrook komt op de plek van de rotonde voor het verkeer richting de Bosweg dan is de rijrichting voor automobilisten die vanaf de A12 komen eenduidig. Het invoegen zou voor de onderdoorgang moeten plaatsvinden. De VBMM vreest voor in- en uitvoegend verkeer op de verkeerde plek.

De VBMM is van mening dat als de Tuindorppweg open kan blijven en het lokale verkeer gebruik kan blijven maken van de verbinding Maarn-Maarsbergen de gedrongen aansluiting direct vanuit Maarsbergen kan worden gerealiseerd via de Tuindorppweg en de Bosweg. Dat betekent dat er een T-kruising ontstaat waarbij in de visie van de VBMM een stoplicht met een drietal fasen toereikend zou kunnen zijn.

Nadat de voorzitter heeft vastgesteld dat er vanuit de commissie geen vragen meer zijn geeft zij de tweede spreker het woord.

De bijdrage van de heer Hartvelt (VBMM plus zwartboek) is als bijlage bij het verslag gevoegd. Korthedshalve zij verwezen naar de inhoud.

De heer De Jager memoreert dat aangegeven wordt dat besparingen mogelijk zijn waarbij wordt verwezen naar eerdere begrotingen die door een aantal bureaus is gemaakt. Geïnformeerd wordt of ook bij de bureaus is nagegaan of die interpretatie klopt.

De heer Kamp informeert of de voorgestelde veranderingen een verandering van het ontwerp

betreft of aanpassingen daarin waarbij het ontwerp op hoofdlijnen overeind kan blijven. In de toegezonden brief wordt een opmerking gemaakt over de naar boven aangepaste geluidsnorm. Geïnformeerd wordt naar suggesties om de hoge geluidsbelasting te voorkomen. De vraag is of daarbij wordt gedacht aan het terugbrengen van de snelheid of bv. aan besteding van de genoemde besparing aan een overkapping.

De heer Hazeleger informeert of de heer Hartvelt tevreden is met de ruimtelijke kwaliteit van het voorliggende inpassingsplan.

Voorts wordt verzocht de belangrijkste conclusies van het Veiligheidsrapport met de commissie te delen.

Mevrouw d'Hondt begrijpt dat de voorkeur ernaar uitgaat de Tuindorppweg weer te openen. Spreekster memoreert dat in het verleden zeer uitvoerig is vergaderd over de drie varianten waarvan een met een open en een met een gesloten Tuindorppweg. De vraag is derhalve of nu wordt teruggekomen op het democratisch genomen besluit waarop het voorliggende inpassingsplan is gebaseerd.

Onder verwijzing naar de toegezonden stukken (blz. 4/5) zet de heer Hartvelt uiteen dat de cijfers afkomstig zijn van de provincie. De overtuiging leeft dat die memo's deel uitmaken van de Begroting zoals die uiteindelijk in november 2018 is gepresenteerd.

Met de door de VBMM aangedragen oplossingen wordt feitelijk binnen het project gebleven. De enige uitzondering indien gewenst is wellicht de verbinding Maarn-Maarsbergen. Nu is gekozen voor alleen een fietsoversteek. Gesteld wordt dat als met die ruimte (4 m) efficiënter wordt omgegaan er eveneens een overgang voor personenauto's kan komen waarmee een groot deel van het momentverkeer wordt afgevangen.

Destijds is gesproken over de gesloten Tuindorppweg in combinatie met de Bosweg. De open Tuindorppweg was zonder de Bosweg. Daar zit het grote verschil. In de voorgestelde oplossing door de VBMM wordt het lokale- en regionale verkeer gesplitst.

Met betrekking tot de vraag over de ruimtelijke kwaliteit van het inpassingsplan sluit spreker zich aan bij het antwoord van de heer Van der Horst. In aanvulling daarop geeft hij aan dat het probleem is dat nu wordt getracht een grote oplossing weg te stoppen in een kleine mogelijkheid; dit ondanks de uitkomsten van het onderzoek door DTV (kans op kop-staartbotsingen, slecht zicht, onoverzichtelijk). Het is de VBMM) volkomen onduidelijk waarom het veiligheidsrapport van DTV door de provincie wordt genegeerd. De oplossing die de VBMM in deze aandraagt is terug te gaan naar twee rijstroken en de snelheid terug te brengen naar 50 km/u.

Met betrekking tot de geluidsoverlast wordt gedacht aan een overkapping, hetgeen past binnen de door de VBMM voorgestelde oplossing.

Nadat de voorzitter heeft vastgesteld dat er vanuit de commissie geen vragen meer zijn geeft zij de derde inspreker het woord.

De bijdrage van de heer Musegaas, namens Maarn-Maarsbergen Natuurlijk, is als bijlage bij het verslag gevoegd. Korte tijdshalve zij verwezen naar de inhoud.

De heer Kamp informeert of de heer Musegaas nu feitelijk hetzelfde voorstelt als de heren Van der Horst en Hartvelt.

De heer Musegaas antwoordt dat dit qua verkeersstructuur in grote lijnen klopt met uitzondering van het element van de T-splitsing. Daarmee wil hij niet zeggen dat de T-splitsing wellicht een zinnige oplossing kan zijn. Maarn-Maarsbergen Natuurlijk ziet overigens nog wat andere voordelen die meer op het cultuurhistorische vlak liggen en op een meer groene invulling van het Dorpshart.

Nadat de voorzitter heeft vastgesteld dat er vanuit de commissie geen vragen meer zijn geeft zij de vierde en vijfde sprekers het woord.

De bijdragen van mevrouw Van Brummelen en mevrouw Van Vliet zijn als bijlagen bij het verslag gevoegd. Kortheidshalve zij verwezen naar de inhoud.

De heer Hazeleger merkt op dat hem in de plaatjes in de film opvalt dat alle bomen weg zijn.

Geïnformeerd wordt of dit alleen op de plaatjes is of straks ook het geval zal zijn.

In de zienswijze wordt ervan uitgegaan dat er nog geschoven kan worden tussen wettelijke- en bovenwettelijke maatregelen. Daarnaar zal moeten worden gekeken.

Als blijkt dat de wettelijke- en bovenwettelijke verdeling klopt is de vraag hoe de bewoners van de Engweg wat tegemoet zouden kunnen worden gekomen met het relatief kleine bedrag dat dan resteert.

Mevrouw Van Vliet verwijst met betrekking tot de bomen naar het rapport van Copijn, waarin de benodigde bomenkap duidelijk staat aangegeven.

Voor de Engweg zijn alle bomen rood gemarkeerd; voorts worden er bomen in het Van Beuningen bos gekapt. Er verdwijnt derhalve veel groen. In herplanting hebben de bewoners weinig vertrouwen. Ter illustratie wijst spreker op de herplanting naar aanleiding van de verbreding van de A12. Een aantal bomen haalt het eind van de zomer niet en voor de overige bomen geldt dat het nog jaren zal duren voordat deze een beetje groen zullen zijn.

Spreker begrijpt niet dat een dergelijke betonnen bak wordt aangelegd in een groene omgeving zoals de Utrechtse Heuvelrug. Op grond daarvan wordt voorgesteld te kijken naar wat nog meer mogelijk is. Een overkluizing in het groen zou echt een mogelijke oplossing kunnen zijn.

Met het geringe restantbedrag kan feitelijk slechts een paar boompjes en plantjes ter compensatie worden aangeboden. Dat is voor de bewoners van de Engweg absoluut niet voldoende. Vandaar hun voorstel nog een goed te kijken naar het hele project in de zin of er toch niet iets anders mogelijk is.

Nadat de voorzitter heeft vastgesteld dat er vanuit de commissie geen vragen meer zijn geeft zij de zesde spreker het woord.

De bijdrage van de heer Van As is als bijlage bij het verslag gevoegd. Kortheidshalve zij verwezen naar de inhoud.

Nadat de voorzitter heeft geconstateerd dat de commissieleden geen vragen heeft geeft zij de zevende spreker het woord.

De bijdrage van mevrouw Pater is als bijlage bij het verslag gevoegd. Kortheidshalve zij verwezen naar de inhoud.

Nadat de voorzitter heeft geconstateerd dat de commissieleden geen vragen heeft geeft zij de achtste spreker het woord.

De heer Heemskerk hecht eraan voorafgaande aan zijn bijdrage op te merken dat hij het, luisterend naar de voorgaande sprekers, met de heer Kamp eens is dat er toch wel veel overeenstemming blijkt te zijn in Maarsbergen; dat stemt hem gerust.

De bijdrage van de heer Heemskerk is als bijlage bij het verslag gevoegd. Kortheidshalve zij verwezen naar de inhoud.

De heer Kamp informeert naar een alternatief om het landbouwverkeer niet te laten vermengen met de fietsende scholieren op de Parallelweg.

De heer Hazeleger herkent zich in de opmerking van de heer Heemskerk voorafgaande aan zijn bijdrage. Uit een eerdere inbreng heeft spreker begrepen dat de heer Heemskerk voor drie rijstroken is terwijl voorgaande sprekers voor twee rijstroken opteren. Geïnformeerd wordt of de heer Heemskerk in deze van mening is veranderd.

De heer Heemskerk geeft ter overweging mee het landbouwverkeer via de Griftdijk af te wikkelen. Daar is een bypass gemaakt voor het verkeer vanuit het nieuwe industrieterrein. Als spreker de indruk heeft gewekt dat hij een voorstander is van twee rijbanen dan heeft hij de plank volledig misgeslagen; daar is hij absoluut geen voorstander van.

Nadat de voorzitter heeft geconstateerd dat er geen vragen meer zijn geeft zij de laatste spreker het woord.

De heer Wisse, bestuurslid Vereniging Bewonersbelangen Maarn-Maarsbergen, vestigt met name de aandacht op de enquête die de VBMM heeft georganiseerd en de uitkomsten daarvan. Deze stukken zijn als bijlage bij het verslag gevoegd. Korthedshalve zij verwezen naar de inhoud.

De heer Hazeleger informeert of in de enquête de maatregelen zijn voorgelegd als pakket of ook afzonderlijk. Spreker is bv. benieuwd hoe het terugbrengen naar twee rijstroken en het verwijderen van de tankstations is beoordeeld. De vraag is of de ene maatregel breder wordt gesteund dan de andere maatregel.

De heer Oude Wesselink vraagt zich af of met het uitzetten van de enquête niet juist verdeeldheid is gecreëerd omdat de enquête over eerder genomen beslissingen gaat en ook specifiek mensen buiten Maarsbergen worden opgeroepen om de enquête in te vullen. Er zijn ook bewoners die nu m.n. snelheid willen in de uitvoering en wellicht van mening zijn dat het bij de Maarsbergenaren moet blijven.

De heer Wisse zet uiteen dat in de enquête de maatregelen als pakket zijn voorgelegd maar de gelegenheid is geboden apart commentaar te geven op de verschillende punten. Spreker is niet van mening dat er met het uitzetten van de enquête verdeeldheid is gecreëerd. Uit de enquête blijkt dat 70% positief reageert op de verbetervoorstellen.

Nadat de voorzitter heeft vastgesteld dat er geen vragen meer zijn bedankt zij de sprekers voor hun inbreng en rondt zij de hoorzitting af.

3. Sluiting

Niets meer aan de orde zijnde sluit de voorzitter de vergadering onder dankzegging van ieders aanwezigheid en inbreng.

Bijlage 3.

Besluit hogere grenswaarden (incl. beantwoording zienswijzen)



Provincie Utrecht
t.a.v. mevrouw A. Heinhuis en
de heer R. van Duinkerken
Archimedeslaan 6
3584 BA Utrecht

Datum 10 november 2020
Zaakkenmerk Z-VERG-2019-6671
Briefnummer Z/19/669674-816256
Uw nummer -
Onderwerp Besluit hogere waarden
Wet geluidhinder

Contactpersoon Mevr. C. de Jong
Telefoonnummer 06-55498013
E-mailadres c.dejong@rudutrecht.nl
Bijlage(n) 2
Pagina 1 van 11

BESLUIT HOGERE WAARDEN WET GELUIDHINDER

Onderwerp

Naar aanleiding van een voorgenomen wijziging en aanleg van verkeerswegen in verband met de ontwikkeling van een spooronderdoorgang ten behoeve van de Woudenbergseweg (N226) in Maarsbergen zijn er hogere waarden nodig voor 40 woningen.

Besluit

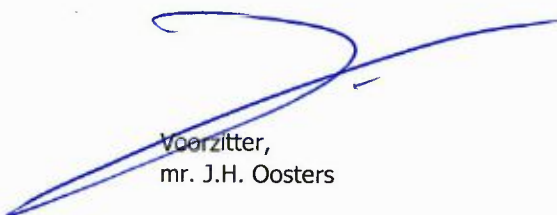
Wij besluiten, gelet op de overwegingen die zijn opgenomen in dit besluit en gelet op:

- artikel 110a van de Wet geluidhinder;
- dat de Wet geluidhinder het college van Gedeputeerde Staten de bevoegdheid geeft om binnen de grenzen van de provincie Utrecht een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting vast te stellen;
- dat het vaststellen van hogere waarden in overeenstemming is met het gemeentelijk (geluid)beleid; hogere waarden vast te stellen voor 40 woningen. De vastgestelde hogere grenswaarden zijn in de bijlage bij dit besluit opgenomen.

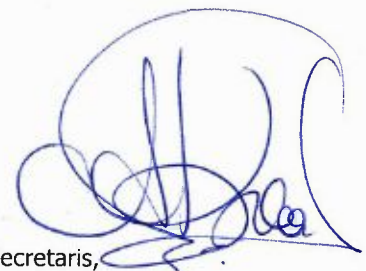
De bij dit besluit behorende overwegingen en bijlage 1 en 2 maken deel uit van het besluit

Ondertekening

Gedeputeerde Staten van Utrecht,



Voorzitter,
mr. J.H. Oosters



Secretaris,
mr. drs. A.G. Knol van Leeuwen

Rechtsbescherming indienen zienswijzen

Het ontwerp van dit besluit en alle op het besluit betrekking hebbende stukken hebben met ingang van 19 juni 2020, 6 weken ter inzage gelegen bij

- het provinciehuis van Utrecht, Archimedeslaan 6 te Utrecht;
- het gemeentehuis van Utrechtse Heuvelrug, Kerkplein 2 te Doorn.

Gedurende deze inzagetermijn zijn er drie zienswijzen ingediend. De zienswijzen op het ontwerpbesluit hogere grenswaarden Wet geluidhinder Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen (zaaknummer Z-AD-2019-6671), zijn onderzocht en geven geen reden om de hogere waarden voor 40 woningen te weigeren/wijzigen (zie bijlage 2). Eén van de zienswijzen is ongegrond verklaard. De andere twee zienswijzen moeten buiten behandeling worden gelaten vanwege het ontbreken van belanghebbendheid. Desalniettemin is inhoudelijk op deze zienswijzen ingegaan. Het ontwerp hogere grenswaarden is inhoudelijk dan ook niet aangepast. Het ontwerpbesluit zal inhoudelijk ongewijzigd als definitief besluit Hogere waarden worden vastgesteld. Wel heeft de tekst enige redactionele aanpassingen ondergaan.

Beroep aantekenen

Indien u zich niet kunt verenigen met deze beschikking, kunt u een beroepsschrift indienen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag. De termijn voor het indienen van een beroepsschrift bedraagt 6 weken en vangt aan na de dag waarop het besluit ter inzage is gelegd. Een beroepsschrift kan ook digitaal ingediend worden bij 'het digitale loket rechtspraak'. Voor het indienen van een beroepsschrift dient u griffierecht te betalen.

Het beroep kan overeenkomstig het bepaalde in artikel 8:1 juncto artikel 7:1 van de Awb worden ingesteld door belanghebbenden die tijdig hun zienswijze over het ontwerpbesluit naar voren hebben gebracht of door belanghebbenden die geen zienswijze naar voren hebben gebracht maar hen dat redelijkerwijs niet kan worden verweten of door belanghebbenden die zich niet kunnen vinden in de wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbesluit.

Het beroepsschrift moet ondertekend zijn en ten minste bevatten:

- de naam en het adres van de indiener;
- de dagtekening;
- een omschrijving van het besluit waartegen het beroep is gericht;
- de gronden van het beroep (de motivering).

Op dit plan is de Crisis- en herstelwet (Chw) van toepassing. Deze wet bevat bijzondere procedurele bepalingen voor de beroepsprocedure (artikel 11, lid 2 onder a, b en c van het Besluit uitvoering Chw).

Dit heeft tot gevolg dat (a) de beroepsgronden in het beroepsschrift moeten worden opgenomen, (b) het beroep niet-ontvankelijk wordt verklaard indien binnen de beroepstermijn geen gronden zijn ingediend en (c) dat het beroep na afloop van de beroepstermijn niet meer kan worden aangevuld".

Voorlopige voorziening/schorsing

De beschikking treedt in werking nadat de termijn voor het indienen van een beroepsschrift is verstreken. Het instellen van beroep schorst de werking van de beschikking niet. Indien onverwijld spoed dit vereist, kunt u naast het instellen van beroep een verzoek om een voorlopige voorziening indienen bij de Voorzieningenrechter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag, o.v.v. voorlopige voorzieningen. In dat geval treedt de beschikking niet in werking voordat op het verzoek is beslist. Een verzoek om voorlopige voorziening kan ook digitaal ingediend worden bij 'het digitale loket rechtspraak'. Aan een verzoek om een voorlopige voorziening zijn afzonderlijke kosten verbonden

Inhoudsopgave

INHOUDELIJKE OVERWEGINGEN.....	5
1 TOETSINGSKADER	5
1.1 Inleiding.....	5
1.2 Achtergrond	5
1.3 Situatie	7
1.4 Bron- en overdrachtsmaatregelen.....	7
1.5 Cummulatie.....	9
BIJLAGE: VASTGESTELDE HOGERE WAARDEN	10



INHOUDELIJKE OVERWEGINGEN

1 TOETSINGSKADER

1.1 Inleiding

Voor het implementeren van de onderdoorgang ten behoeve van de Woudenbergseweg (N226) te Maarsbergen wordt het huidige verloop van de N226 gewijzigd en wordt er een nieuwe weg (Bosweg) aangelegd. De Bosweg wordt aangelegd vanwege de afsluiting van de Tuindorpsweg voor autoverkeer. Het wijzigen en aanleggen van wegen heeft invloed op de mate van verkeerslawaaï en dit heeft weer gevolgen voor de geluidbelasting op de gevels van de bestaande woningen. Voor deze wegwijzigingen is een aanpassing van het bestemmingsplan nodig. In dat kader dienen de wijzigingen in geluidbelasting op de bestaande woningen inzichtelijk te worden gemaakt en te worden getoetst aan de Wet geluidhinder.

Door M+P raadgevende ingenieurs is onderzoek gedaan naar de effecten van het verkeerslawaaï als gevolg van de bovengenoemde wegwijzigingen (Rapport "Akoestisch onderzoek naar spoorwegviaduct N226 te Maarsbergen", nr. M+P.PUT.19.01.3A met datum 20 april 2020). Uit dit onderzoek is naar voren gekomen dat ingevolge de Wet geluidhinder voor 40 woningen een ontheffing nodig is vanwege het overschrijden van de voorkeursgrenswaarde vanwege de aanleg van een nieuwe weg en er sprake is van een toename van 1,5 dB of meer van het verkeersgeluid vanwege de wijziging van de bestaande weg. Een dergelijke ontheffing kan worden verleend in de vorm van hogere waarden.

1.2 Achtergrond

De Wet geluidhinder

De Wet geluidhinder heeft tot doel het voorkomen of ten minste beperken van geluidhinder.

In de Wet geluidhinder wordt het begrip zone gebruikt. Een zone vormt een buffer tussen de geluidbron enerzijds en de te beschermen ruimte anderzijds. Bepaalde verkeerswegen krijgen vanuit de Wet geluidhinder een wettelijke zone.

Wanneer wijzigingen plaatsvinden met betrekking tot deze wettelijke zone, doordat

- er overwogen wordt om geluidgevoelige gebouwen te realiseren binnen deze wettelijke zone of
- door wijzigingen of aanleg van een weg waardoor een zone anders komt te liggen of nieuw wordt gerealiseerd (mogelijk met gevolgen voor de geluidbelasting op bestaande woningen),

dienen ingevolge de Wet geluidhinder geldende grenswaarden in acht te worden genomen.

Voor verschillende typen geluidbelastingen (o.a. wegverkeer/railverkeer) worden in de Wet geluidhinder grenswaarden aangegeven waarbij een ondergrens (voorkeursgrenswaarde) en een bovengrens (de maximaal toelaatbare geluidbelasting) gelden. In principe moet er voor wegverkeerslawaaï altijd naar worden gestreefd de voorkeursgrenswaarde van 48 dB aan te houden. Afwijken van de voorkeursgrenswaarde is mogelijk zolang de wettelijke maximale grenswaarde niet wordt overschreden en de bron- en overdrachtsmaatregelen om de gevelbelasting te verlagen onvoldoende doeltreffend zijn dan wel stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële bezwaren hebben.

De maximale grenswaarde bij het aanleggen van een nieuwe weg is in beginsel voor stedelijke situaties maximaal 63 dB en voor buitenstedelijke situaties maximaal 58 dB.

De overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarden dienen in een besluit (Besluit hogere waarden) te worden vastgelegd.

Een wijziging van een weg kan zorgen voor een toename van de hoeveelheid geluid.

De Wet geluidhinder is bij wijzigingen aan bestaande verkeerswegen onder twee voorwaarden van toepassing:

- als het gaat om een fysieke wijziging aan de weg en
- er door de wijziging in het toekomstig maatgevende jaar (10 jaar na realisatie wijziging) zonder het treffen



van maatregelen een significante toename is van de geluidsbelasting (1,5 dB of meer toename). Deze laatste voorwaarde geldt per geluidsgevoelige bestemming binnen de zone van de beoordeelde weg.

Als voldaan wordt aan deze voorwaarden is er sprake van een **reconstructie** in het kader van de Wet geluidhinder. De geluidbelasting op de woningen moet dan getoetst worden aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder.

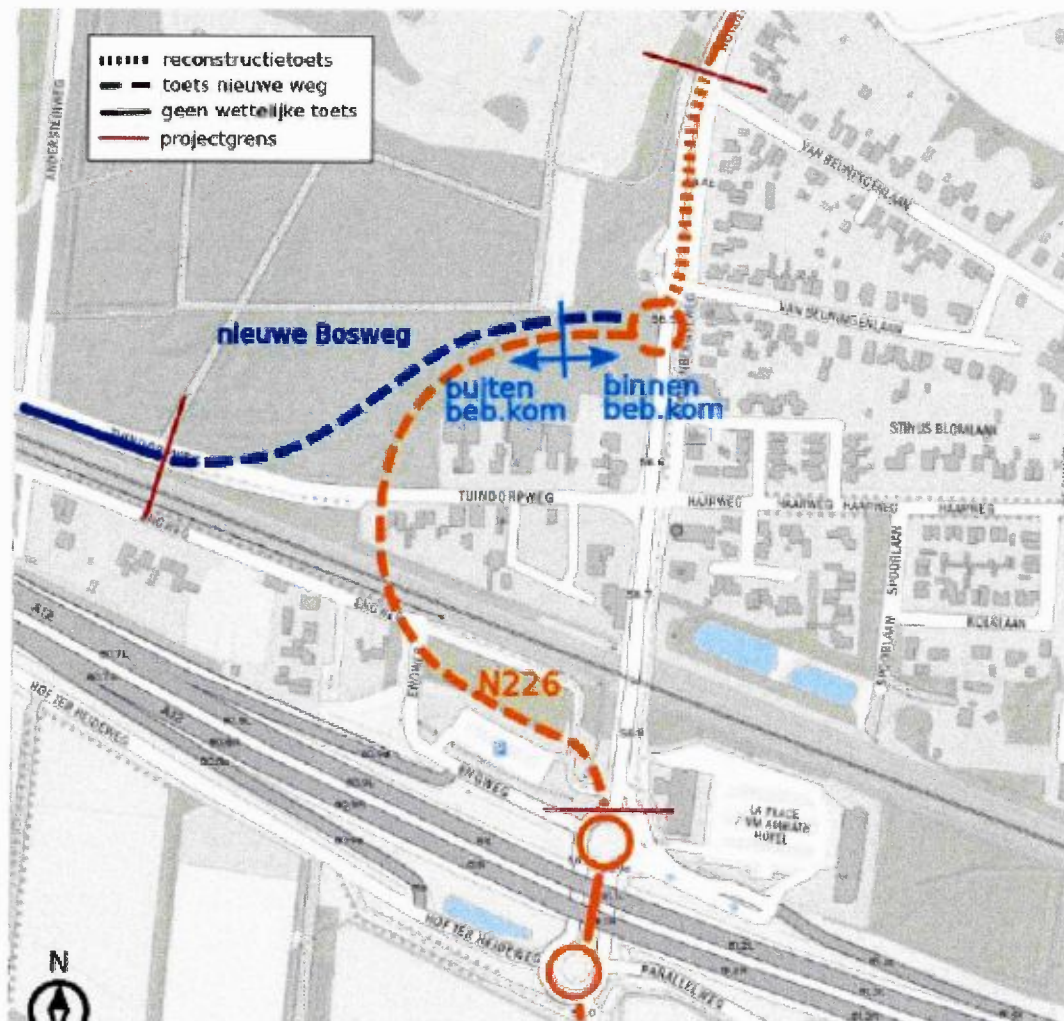
Als vuistregel geldt dat de geluidbelasting niet meer dan 5 dB mag toenemen op een geluidsgevoelig object door een reconstructie van een weg. Onder voorwaarden kan een grotere stijging van de geluidbelasting acceptabel zijn.

Bij reconstructie wordt voor het bepalen van de toename van de geluidbelasting op bestaande woningen (afhankelijk van de leeftijd van de woning) als uitgangspunt de heersende geluidbelasting genomen. Dit geldt voor locaties die op 1 januari 2017 een woonbestemming hebben met een ondergrens van 48 dB Lden. Voor woningen van na 1 januari 2017 geldt 48 dB of een eerder vastgestelde hogere grenswaarde. De laagste waarde is het uitgangspunt. De waarden van de geluidbelasting zijn inclusief aftrek op grond van artikel 110g van de Wet geluidhinder.

Hogere waarden

De hogere waarden hebben betrekking op het wijzigen van het verloop van de N226 via een omleiding waardoor een nieuw stuk weg wordt aangelegd. Het uitgevoerde akoestisch onderzoek geeft daarom zowel de resultaten van een reconstructietoets N226 als een toets nieuwe weg N226.

Daarnaast is een nieuwe aansluiting op de N226 gepland via de aanleg van de Bosweg. Hiervoor zijn hogere waarden nodig die gebaseerd zijn op een, in het akoestisch onderzoek, uitgevoerde toets nieuwe weg.



Figuur 1 Toekomstige situatie N226 en aanleg Bosweg

Beleidsregels hogere waarden

In de beleidsregel hogere waarden Wgh, gemeente Utrechtse Heuvelrug zijn voorwaarden opgenomen voor woningen waarbij hogere waarden worden opgelegd. Hoofdstuk 4 van de beleidsregel heeft betrekking op de aanleg of reconstructie van een weg. In dit hoofdstuk wordt via hoofdstuk 3 verwezen naar bijlage 4 van de betreffende beleidsregel. In bijlage 4 staat aangegeven dat voor bestaande woningen het stellen van voorwaarden aan de woning niet meer mogelijk is.

1.3 Situatie

Met een planologische procedure Wet ruimtelijke ordening in de vorm van een inpassingsplan wordt realisatie van de spooronderdoorgang van de N226 in Maarsbergen mogelijk gemaakt. Door de aanleg van de spooronderdoorgang vinden wijzigingen aan de N226 plaats en wordt de Bosweg aangelegd waardoor geluidzones van verkeerswegen anders komen te liggen of nieuw worden gerealiseerd. Dit heeft gevolgen voor de geluidbelasting op een aantal bestaande woningen aan de Tuindorpweg, N226 (Woudenbergseweg) en Engweg. Deze woningen liggen in de geluidzone van de N226 en deels in geluidzone van de Bosweg. Zeven woningen aan de Woudenbergseweg (huisnummers 66, 68, 70, 72, 74, 74a en 76) liggen niet binnen de zone van de nieuwe wegdelen N226. Hetzelfde geldt voor de 14 woningen aan de Van Beuningenlaan en de twee woningen aan de Stinus Blomlaan. Deze woningen zijn gelegen binnen de zone van de gewijzigde N226 en is reconstructie het enige toetsingskader.



Vanwege de overschrijdingen van de grenswaarden bij de betreffende woningen is besloten om voor de betreffende overschrijdingen een hogere waarde procedure op te starten.

In de nabije omgeving van de voorgenomen spooronderdoorgang liggen verschillende woningen waarvoor in het verleden een hogere waarde is vastgesteld. Deze zijn van belang voor de toetsing. Uit het akoestisch onderzoek van M+P blijkt dat alleen de hogere waarde die is vastgesteld voor de woning aan de Stinus Blomeweg 11 van belang is voor toetsing en deze dus ook als zodanig is meegenomen in de toetsing. Ook is er nabij de voorgenomen spooronderdoorgang sprake van één woning die op de saneringslijst staat (Woudenbergseweg 62a). Bij deze woning is echter geen sprake van reconstructie en daarom vervalt de wettelijke plicht om sanering van deze woning voor verkeerslawaaï van N226 af te ronden.

1.4 Bron- en overdrachtsmaatregelen

Afwijken van de voorkeursgrenswaarde is mogelijk zolang de maximaal toelaatbare grenswaarde niet wordt overschreden en de bron- en overdrachtsmaatregelen om de geluidbelasting op de gevel te verlagen onvoldoende doeltreffend zijn dan wel stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële bezwaren in zich hebben.

Om inzicht te krijgen in de relatieve bijdrage van verschillende wegdelen op de geluidsbelasting bij de woningen is door M+P een maatregelenstudie uitgevoerd.

De volgende maatregelvarianten zijn onderzocht: absorptie van de wand in de spooronderdoorgang, stil wegdek (SMA-NL8 G+), een scherm van 2 meter, overkappingen mond onderdoorgang en een combinatie van vermelde maatregelen). Tevens is beoordeeld of de geluidsreducerende maatregelen doelmatig zijn. Dat wil zeggen of de geluidreductie die het oplevert in verhouding staat tot de kosten. Provincie Utrecht hanteert een eigen doelmatigheidscriterium (DMC). Dit DMC is gehanteerd in de uitgevoerde maatregelenstudie.

Uit de maatregelenstudie blijkt dat geen van de maatregelen alle overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde wegneemt. Ook blijken geen van de maatregelen doelmatig te zijn. Met een combinatie van geluidsabsorptie en stil wegdek (SMA-NL8 G+) zijn belangrijke reducties van de toegenomen geluidbelastingen te realiseren en wordt voldaan aan de maximale ontheffingswaarde. Ondanks dat deze combinatie van maatregelen niet doelmatig is, is er toch voor gekozen om combinatie van geluidsabsorptie en stil wegdek (SMA-NL8 G+) toe te passen. Het SMA-NL8 G+ wordt niet toegepast op de rotondes die gepland zijn in het projectgebied. Het SMA-NL8 G+ begint pas ca. 30 à 40 meter vanaf de rotonde. Dichtbij en op de rotonde zou door wringend en optrekkend/afremmend verkeer het wegdek al snel kunnen beschadigen. Op de rotondes komt dicht asfaltbeton (DAB) of vergelijkbaar wegdek.

In de onderstaande tabel zijn de resultaten van het akoestisch onderzoek van M+P samengevat.



tabel 1 Samenvatting resultaten akoestisch onderzoek M+P, nr. M+P.PUT.19.01.3A , 20 april 2020

adres	Woudenbergweg (N226)					Bosweg	
	Reconstructie		Nieuwe wegdelen	Afname door maatregelen in dB (absorptie + SMA -NL8G+)	HW	nieuwe weg	HW
	Toename geluidbelasting in dB (voor en na fysieke wijziging N226)	Toekomstige geluidbelasting in dB zonder aftrek art 110 g Wgh	Toekomstige geluidbelasting na aftrek art 110 g Wgh (zie bijlage D *)	(zie bijlage F *)	dB	Toekomstige geluidbelasting in dB na aftrek art 110 g Wgh (zie bijlage D *)	dB
Engweg 1	8,33	61,33	56	5	51		
Engweg 3	2,07	55,07	50	3			
Engweg 5	2,30	55,30	50	3			
Engweg 7	4,55	57,55	53	3	50		
Engweg 7a	3,19	56,19	51	3			
Engweg 7b	3,32	56,32	51	3			
Engweg 7c	5,17	58,17	53	3	50		
Tuindorpweg 1	2,36	57,42	53	2	51		
Tuindorpweg 1 b	5,99	58,99	54	3	51		
Tuindorpweg 2	4,87	57,87	53	1	52		
Tuindorpweg 3	6,66	59,66	55	4	51		
Tuindorpweg 4	6,51	59,51	55	2	53		
Tuindorpweg 5	9,89	62,89	58	5	53		
Tuindorpweg 5a	11,56	64,56	60	5	55	49	49
Tuindorpweg 5b	16,85	69,85	65	4	61	49	49
Tuindorpweg 6	8,22	61,22	56	1	55		
Tuindorpweg 8	10,77	63,77	59	3	56		
Tuindorpweg 8a	8,23	61,23	56	4	52		
Tuindorpweg 8b	12,75	65,75	61	4	57	49	49
Van Beuningenlaan 1	2,6	56,42		Geen maatregelen	51		

Van Beuningenlaan 1a	3,97	61,56		Geen maatregelen	57		
Van Beuningenlaan 1b	3,98	58,49		Geen maatregelen	53		
Van Beuningenlaan 2	3,26	59,43		Geen maatregelen	54		
Van Beuningenlaan 3	3,11	56,32		Geen maatregelen	51		
Van Beuningenlaan 4	3,05	56,05		Geen maatregelen	51		
Van Beuningenlaan 6	3,32	56,32		Geen maatregelen	51		
Van Beuningenlaan 8	2,91	55,91		Geen maatregelen	51		
Van Beuningenlaan 39	1,82	54,88		Geen maatregelen	50		
Van Beuningenlaan 41	2,09	55,51		Geen maatregelen	51		
Van Beuningenlaan 43	2,85	56,67		Geen maatregelen	55		
Van Beuningenlaan 56	2,00	56,71		Geen maatregelen	52		
Van Beuningenlaan 58	2,05	57,78		Geen maatregelen	53		
Van Beuningenlaan 58a	1,89	60,44		Geen maatregelen	55		
Stinus Blomlaan 11	2,32	57,10		Geen maatregelen	52		
Stinus Blomlaan 21	2,19	55,19		Geen maatregelen	50		
Woudenbergseweg 3	3,62	56,62	52	3	49		
Woudenbergseweg 5a			53	1	52		
Woudenbergseweg 66	2,37	67,29		Geen maatregelen	62		
Woudenbergseweg 68	2,54	66,34		Geen maatregelen	61		
Woudenbergseweg 70	2,35	65,17		Geen maatregelen	60		
Woudenbergseweg 72	2,07	64,80		Geen maatregelen	60		
Woudenbergseweg 74	1,85	64,84		Geen maatregelen	60		
Woudenbergseweg 74a	2,06	64,99		Geen maatregelen	60		
Woudenbergseweg 76	1,85	65,11		Geen maatregelen	60		

* Het gaat om een bijlage uit het rapport M+P.PUT.19.01.3, Akoestisch onderzoek naar spoorwegviaduct N226 te Maarsbergen van 20 april 2020



Uit de bovenstaande tabel blijkt dat toename van geluidbelasting als gevolg van de reconstructie een aantal keren de 5 dB overschrijdt. Door het toepassen van geluidsabsorptie en stil wegdek (SMA-NL8 G+) liggen de geluidbelastingen van de betreffende woningen 1 dB of meer lager dan de wettelijke maximale grenswaarde (=maximaal toelaatbare geluidbelasting van 63 dB).

1.5 Cumulatie

Bij de vaststelling van hogere waarden wordt elke geluidsbron apart beschouwd. Bij een samenloop van verschillende geluidsbronnen wordt de gecumuleerde geluidbelasting bepaald. Beoordeeld is of de gecumuleerde geluidbelasting niet zal leiden tot een onaanvaardbaar niveau.

In bijlage g van rapport G M+P.PUT.19.01.3 zijn de resultaten van de cumulatie opgenomen. Uit de resultaten blijkt dat met name het spoor een relevante bedrage levert aan de gecumuleerde niveaus bij woningen aan de Tuindorpweg en niet de geluidbijdrage van het verkeer van de Woudenbergseweg.



BIJLAGE 1: VASTGESTELDE HOGERE WAARDEN

Wij hebben besloten, in overweging nemende dat,

- bij 40 woningen (3 woningen aan de Engweg, 12 woningen aan Tuindorppweg, 14 woningen aan de Van Beuningenlaan, 2 woningen aan de Stinus Blomlaan en 9 woningen aan de Woudenbergseweg) in Maarsbergen de in de Wet geluidhinder vermelde voorkeursgrenswaarde van 48 dB ten gevolge van wegverkeer wordt overschreden;
- door het aanbrengen van geluidsabsorptie aan de wanden van de onderdoorgang en stil wegdek (SMA-NL8 G+) op het nieuwe gedeelte van de N226 geluidreducerende maatregelen worden toegepast;
- het toepassen van overige bron- en overdrachtsmaatregelen onvoldoende doeltreffend zijn;
- geen van de maatregelen alle overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde wegneemt;
- door het toepassen van geluidsabsorptie aan de wanden van de onderdoorgang en stil wegdek (SMA-NL8 G+) op de nieuwe weg bij woningen, waar de toename van de geluidbelasting als gevolg van de reconstructie meer dan 5 dB is, de geluidbelastingen met 1 dB of meer lager liggen dan de wettelijke maximale grenswaarde;
- de Wet geluidhinder het college van Gedeputeerde Staten de bevoegdheid geeft om binnen de grenzen van provincie Utrecht een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting vast te stellen;
- het vaststellen van hogere waarden voor de woningen in overeenstemming is met het gemeentelijk (geluids)beleid;

en gelet op het bepaalde in de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder, om:

1. Op basis van artikel 110a van de Wet geluidhinder de volgende hogere waarden, overeenkomstig de resultaten uit het akoestisch onderzoek naar spoorwegviaduct N226 te Maarsbergen van 20 april 2020, rapportnummer M+P.PUT.19.01.3., vast te stellen:

Adres woning in Maarsbergen	Maximaal te verlenen hogere waarden (dB) t.g.v. N226 (Woudenbergseweg)	Maximaal te verlenen hogere waarden (dB) t.g.v. Bosweg
Engweg 1	51	
Engweg 7	50	
Engweg 7c	50	
Tuindorppweg 1	51	
Tuindorppweg 1 b	51	
Tuindorppweg 2	52	
Tuindorppweg 3	51	
Tuindorppweg 4	53	
Tuindorppweg 5	53	
Tuindorppweg 5a	55	49
Tuindorppweg 5b	61	49
Tuindorppweg 6	55	
Tuindorppweg 8	56	
Tuindorppweg 8a	52	
Tuindorppweg 8b	57	49
Van Beuningenlaan 1	51	
Van Beuningenlaan 1a	57	
Van Beuningenlaan 1b	53	



Van Beuningenlaan 2	54	
Van Beuningenlaan 3	51	
Van Beuningenlaan 4	51	
Van Beuningenlaan 6	51	
Van Beuningenlaan 8	51	
Van Beuningenlaan 39	50	
Van Beuningenlaan 41	51	
Van Beuningenlaan 43	55	
Van Beuningenlaan 56	52	
Van Beuningenlaan 58	53	
Van Beuningenlaan 58a	55	
Stinus Blomlaan 11	52	
Stinus Blomlaan 21	50	
Woudenbergseweg 3	49	
Woudenbergseweg 5a	52	
Woudenbergseweg 66	62	
Woudenbergseweg 68	61	
Woudenbergseweg 70	60	
Woudenbergseweg 72	60	
Woudenbergseweg 74	60	
Woudenbergseweg 74a	60	
Woudenbergseweg 76	60	

2. Het in lid 1 bedoelde besluit, zodra dit onherroepelijk is geworden, conform artikel 110i van de Wet geluidhinder zo spoedig mogelijk in te laten schrijven in de openbare registers van het Kadaster. Deze registratieplicht komt overeen met de registratieplicht die voortvloeit uit de Wet Kenbaarheid Publiekrechtelijke beperkingen (WKPB).



Bijlage 2. Reactie zienswijzen ontwerpbesluit hogere grenswaarden Wet geluidhinder

Hieronder zijn de zienswijzen behandeld die betrekking hebben op het ontwerpbesluit hogere grenswaarden Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen. Over het ontwerpbesluit zijn drie zienswijzen ingediend. De zienswijzen zijn tijdig ontvangen. De zienswijzen zijn hierna per samenhangend onderdeel samengevat en beantwoord.

Ingediende zienswijze

Zienswijze van 29 juni 2020 ingediend namens de Dorpsraad.

Betreft: Ontwerp Hogere Grenswaarden "Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen".

Wij verzoeken wel dringend het volgende. Wij hadden al gewaarschuwd dat wij verwachtten dat naast de Engweg met name de Tuindorppweg zwaar getroffen zou worden qua geluidsoverlast, alsmede de Woudenbergseweg. Voor de Tuindorppweg is het extra zuur daar zij nu geen provinciale weg naast hun deur hebben. De berekeningen hebben laten zien dat de voorkeurswaarden qua geluid niet gehaald worden. Wij vragen dan ook dringend om naast de voorgestelde maatregelen te kijken naar potentiële aanvullende maatregelen voor de aanwonenden. Denk aan gevel-en muur isolatie, een geluidswal naast het spoor, of iets betere geluidsschermen langs de ondertunneling. En wij verzoeken u om met name met de aanwonenden en inwoners in gesprek te blijven tijdens het proces.

Zienswijze 30 juni 2020

Betreft: Ontwerpbesluit hogere waarden geluidshinder "Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen".

Het is te belachelijk voor woorden te lezen dat uit akoestisch onderzoek blijkt dat het noodzakelijk is hogere geluidwaarden vast te stellen. En dat hiervoor een ontwerpbesluit Hogere Waarden Wet geluidhinder voor dit project is opgenomen. De Engweg heeft te maken met geluidsoverlast, het kan toch niet zo zijn dat we dan in Nederland zeggen... ach... we gooien de toelaatbare normen gewoon een beetje omhoog??

*Bij het rijtje kosten voor bovenwettelijke maatregelen staat:
'het creëren van een geluidsabsorberende wand in de spooronderdoorgang en stil asfalt zonder een verbreding van de onderdoorgang voor Eur 1.035.000,- '.*

Dit is géén bovenwettelijke maatregel!

Als je een ontwerpbesluit Hogere Waarden Wet geluidhinder voor het project moet opnemen. Dan hoort het creëren van een geluidsabsorberende wand en stil asfalt tot maatregelen die genomen moeten worden binnen het project.

Wat verwachten wij van u:

- 1. dat u niet akkoord gaat met het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder.*

Vragen(zienswijze) Inspraak 1 juli 2020

Betreft: Vragen inspraak document (Ontwerpbesluit hogere waarden)



Dan worden we ook nog eens opgezadeld met een Westvariant die NIET aan de normen kan voldoen bij aanvang??? De geluidsnorm voor een aantal bewoners (1e laan op de Engweg) is gewoon TE HOOG.

Ach weet je daar hebben de ontwerpers wat op gevonden lezen we dan: ze verhogen de norm gewoon zodat dit probleem keurig getackeld wordt.

Dat is toch ONGELOFELIJK beste bestuurders! Is dat recht doen aan de bewoners, is dat deugdelijk beleid voeren en verantwoording nemen voor uw burgers?

Is dat het begin van een 'toekomstproef' gemaakte stoere ondertunneling waar 'iedereen' blij van wordt de komende 50 – 100 jaar?

Zou het niet normaal zijn dat we bij zo'n project starten met de minimale eis dat ALLE normen ruimschoots gehaald worden bij aanvang om zo de toekomst, met natuurlijk groeiende infra, de baas te kunnen zijn? Dit moet geen vraag zijn beste statenleden, maar een EIS!

Wat vragen we van U als deugdelijk bestuurders:

1. dat u NIET akkoord gaat met een hogere waarde voor de Wet geluidshinder in uw ontwerpbesluit.

Onze reactie op zienswijze 29 juni 2020

Ontvankelijkheid

Om de ontvankelijkheid van deze zienswijze te beoordelen zijn de statuten van vereniging de Dorpsraad Maarsbergen opgevraagd. Gelet op de belangenbehartiging, verenigingsactiviteiten en vertegenwoordigingsbevoegdheid van de voorzitter achten wij de zienswijze ontvankelijk.

De ingediende zienswijze heeft zowel geen betrekking op de inhoud van het ontwerpbesluit Hogere waarden als op de procedure dat er Hogere waarden worden vastgesteld. In de zienswijze wordt verzocht om aanvullende maatregelen nader te onderzoeken.

Het nader onderzoeken van aanvullende maatregelen zou zeker zinvol zijn als er nog mogelijkheden zijn om doelmatig geluidreductie te bewerkstelligen. Er is echter al een uitgebreide maatregelen-studie uitgevoerd en daaruit is gebleken dat geen van de onderzochte maatregelen de overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde kunnen wegnemen. Ook blijken alle onderzochte maatregelen niet doelmatig te zijn.

Ingevolgde de wetgeving is het niet verplicht om maatregelen toe te passen die niet doelmatig zijn. Toch is ervoor gekozen om geluidsabsorptie en stil wegdek (SMA-NL8 G+) toe te gaan passen, om zo zinvolle geluidreducties op de betreffende woningen aan de Engweg en de Tuindorppweg te realiseren.

Voorgaande houdt in dat de eerder uitgevoerde (bron)maatregelenstudie voldoende inzicht heeft gegeven waardoor nader onderzoek naar de mogelijkheden van aanvullende geluid reducerende maatregelen niet noodzakelijk is.

Wel zal er, na het onherroepelijk worden van dit besluit voor de woningen waarvoor een hogere grenswaarde is afgegeven, een bouwkundig/akoestisch onderzoek verricht worden. Uit dit onderzoek zal blijken of het nodig is om extra gevelisolatie bij de desbetreffende woningen toe te passen om te waarborgen dat de geluidbelasting in de woning niet hoger wordt dan de wettelijke norm van 33 dB (artikel 111b, lid 2 Wgh, artikel 112 onder a Wgh). Indien niet voldaan kan worden aan de norm van 33 dB zal de provincie Utrecht komen met een voorstel voor mogelijke gevelmaatregelen die in opdracht van de provincie Utrecht uitgevoerd kunnen worden.



De zienswijze op het ontwerpbesluit hogere grenswaarden Wet geluidhinder Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen/ zaakkenmerk Z-AD-2019-6671 is onderzocht en geeft geen reden om de hogere waarden voor 40 woningen te weigeren/wijzigen. Het ontwerpbesluit hogere grenswaarden is naar aanleiding van deze zienswijze inhoudelijk niet aangepast.

Onze reactie op zienswijzen 30 juni 2020 en inspraak document 1 juli 2020

Ontvankelijkheid

Deze zienswijzen moeten buiten behandeling worden gelaten. Reden hiervan is dat het (ontwerp) besluit geen betrekking heeft op de woningen van de indieners en zij daarmee geen belanghebbende zijn voor dit besluit.

Overigens kunnen we het volgende aangeven over deze zienswijzen.

De ingekomen zienswijze van 30 juni is een afgeleide van de inspraak van 1 juli 2020. De twee vragen in deze zienswijzen zijn identiek.

De betreffende zienswijzen geven aan om niet akkoord te gaan met het ontwerpbesluit hogere waarden. Het verzoek om niet akkoord te gaan met het ontwerpbesluit Hogere waarden heeft geen betrekking op mogelijke onjuistheden in het ontwerpbesluit en/of de gevoerde procedure.

De essentie van de zienswijzen is namelijk dat men bezwaar maakt tegen de gekozen aanlegvariant ten aanzien van de spooronderdoorgang. Het niet eens zijn met de gekozen aanlegvariant is een zienswijze die betrekking heeft op het inpassingsplan om zo mogelijk te maken dat de spooronderdoorgang kan plaatsvinden volgens de gekozen aanlegvariant. Het vaststellen van het inpassingsplan is een planologisch besluit.

Gegeven het bovenstaande worden deze zienswijzen behandeld in het kader van het vaststellen van het planologische besluit met betrekking tot het inpassingsplan.

De zienswijzen op het ontwerpbesluit hogere grenswaarden Wet geluidhinder Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen (zaakkenmerk Z-AD-2019-6671) moeten buiten behandeling worden gelaten. Het ontwerpbesluit hogere grenswaarden is naar aanleiding van deze zienswijze inhoudelijk niet aangepast.

Resumerend: Voor de 40 woningen is het ontwerpbesluit hogere grenswaarden Wet geluidhinder Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen omgezet in een definitief besluit hogere grenswaarden.