



Vereniging 'Maarn Maarsbergen Natuurlijk'

Vereniging Maarn Maarsbergen Natuurlijk

Van Beuningenlaan 34-B

3953 BS Maarsbergen

secretaris: B.E. Musegaas

t: 06 43264661

e: secretaris@mmnatuurlijk.nl

Provinciale Staten van Utrecht
t.a.v. de Griffier van de Commissie RGW

Inspraakreactie Voorontwerp Inpassingsplan Spooronderdoorgang Maarsbergen

Maarn/Maarsbergen, 30 januari 2020

Geachte mevrouw / heer,

Op de volgende bladzijden treft u de Inspraakreactie van de Vereniging Maarn Maarsbergen Natuurlijk (MMN) aan op het Voorontwerp Inpassingsplan Spooronderdoorgang Maarsbergen.

Na onze reactie over het plan als geheel (paragraaf 1), geven wij in de daarop volgende paragrafen ook specifiek over een aantal onderdelen van het plan een reactie (zoals over de uitgevoerde conditionerende onderzoeken).

Hoogachtend,
Namens de Vereniging Maarn Maarsbergen Natuurlijk (MMN),

Richard Zweekhorst
voorzitter MMN

Berend Musegaas
secretaris MMN

Inspraakreactie Voorontwerp Inpassingsplan Spooronderdoorgang Maarsbergen

- 1 Reactie op het plan als geheel**
- 2 Natuur, landschap en cultuurhistorie**
- 3 Verkeersdoorstroming**
- 4 Verkeersveiligheid**
- 5 Gedeeltelijke overkapping**
- 6 Geluid**
- 7 Luchtkwaliteit**
- 8 Lichthinder**

1. Reactie op het plan als geheel

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.

Ook in de onderhavige inspraakreactie proberen wij een bijdrage te leveren die verwezenlijking van onze doelstellingen bevordert.

Verbetering mogelijk

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. Deze verbetering van de Westvariant biedt daarnaast ook een oplossing voor een flink deel van de problemen zoals die naar voren komen uit het rapport over de verkeersdoorstroming en het rapport over de verkeersveiligheid.

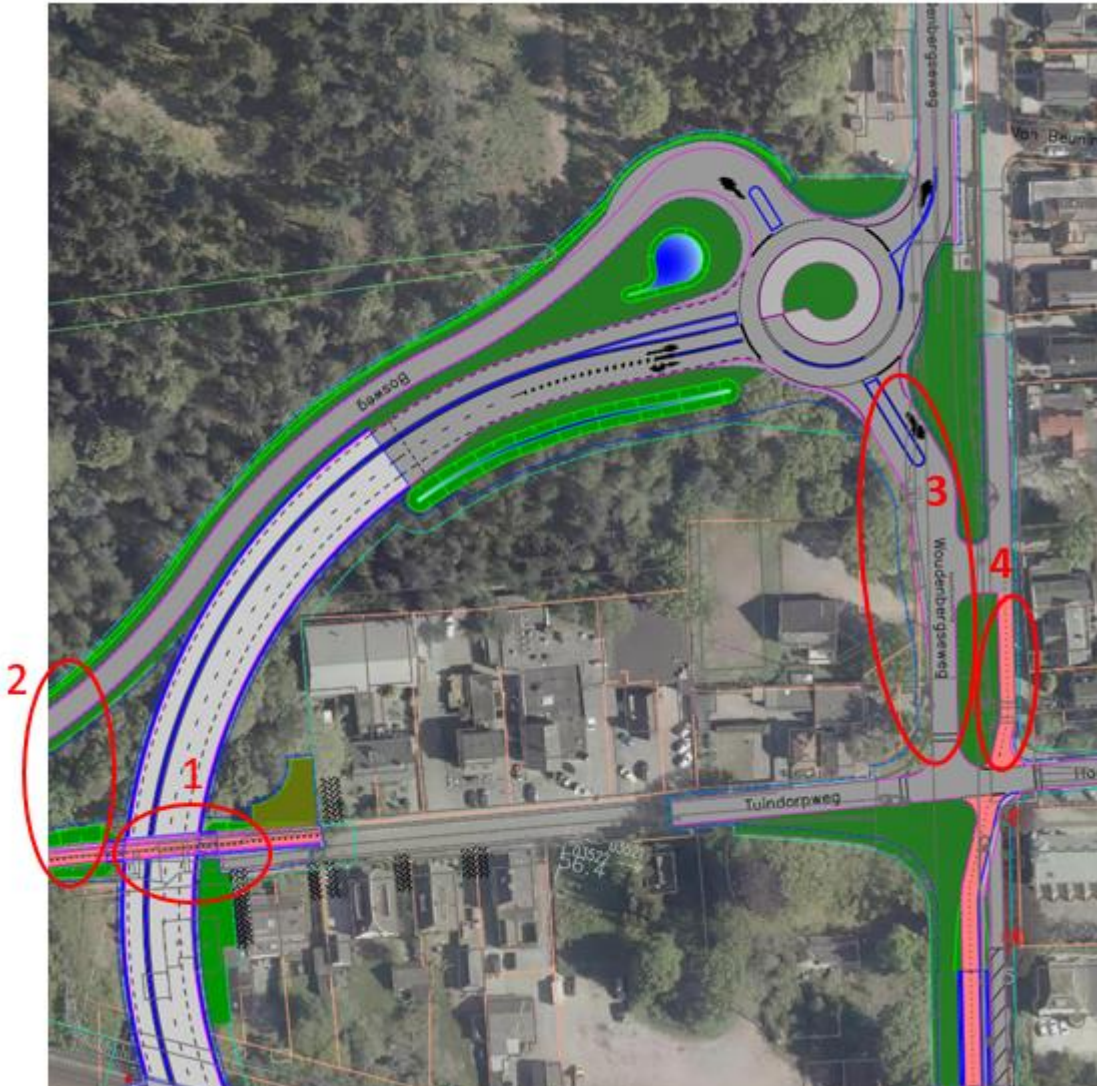
Uit het rapport over de verkeersdoorstroming blijkt dat de geplande infrastructuur in Maarsbergen niet robuust en toekomstbestendig is op het punt van de verkeersdoorstroming bij de rotonde (zie voor toelichting hierna in paragraaf 3.). Dit is niet alleen ongewenst voor het regionale verkeer, maar zeker ook voor het lokale dorpsverkeer tussen Maarn en Maarsbergen (en v.v.). Dit verkeer is, in het nu voorliggende ontwerp, namelijk verplicht om via de nieuw aan te leggen rotonde te rijden.

In het rapport over de verkeersveiligheid worden, naast problemen in de tunnelbak op het gebied van onvoldoende rijzicht, onvoldoende stopzicht, te krappe bochten en verkanting, ook op te lossen veiligheidsaspecten genoemd ten aanzien van de situatie rond de kruising in het dorpshart en de doorsteek tussen Woudenbergseweg en parallelweg. (zie voor meer details hierna in paragraaf 4.)

De verbetering in de Westvariant die MMN graag doorgevoerd zou zien, is de volgende:

- 1) Laat de Tuindorpsweg voor alle verkeer doorlopen over de tunnelbak. Zie cirkel 1 in onderstaande uitsnede van het voorliggende ontwerp Westvariant.

- 2) Sluit de Bosweg ten westen van de tunnelbak aan op de Tuindorpweg. Zie cirkel 2 in de uitsnede.
- 3) Hierdoor kan het weggedeelte vervallen dat vanuit het dorpshart aansluiting geeft op de rotonde, inclusief de doorsteek vanuit dit weggedeelte naar de parallelweg. Zie cirkel 3 in de uitsnede.
- 4) Houd het laatste stukje van de parallelweg (voor de oude school en het 'Meestershuis') toegankelijk voor alle verkeer. Zie cirkel 4 in de uitsnede.



Voordelen van deze verbetering

Door een niet onderbroken Tuindorpweg blijft er (zoals ook in de huidige situatie) een rechtstreekse verbinding Maarn – Maarsbergen en is er geen afhankelijkheid van de rotonde. De samenhang tussen deze twee dorpskernen van onze gemeente zou dan optimaal gewaarborgd blijven.

Met het open houden van de Tuindorpweg zou ook de historische as Maarn-Maarsbergen als onderdeel van de historische lanenstructuur behouden blijven.

Ook betekent het dat het lokale verkeer wordt gescheiden van het regionale verkeer en er minder verkeer over de rotonde gaat. Dit kan een gunstige uitwerking hebben op de doorstroming van het verkeer bij de rotonde.

Indien de rechtstreekse verbinding Maarn – Maarsbergen via de Tuindorpweg gehandhaafd blijft en de Bosweg daarop wordt aangesloten, kan het weggedeelte vervallen dat vanuit het dorpshart aansluiting geeft op de rotonde. Dat scheelt een flink stuk asfalt in het dorpshart.

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. En het zou het dorpskarakter ten goede komen.

De in het verkeersveiligheidsrapport genoemde veiligheidsaspecten ten aanzien van de situatie rond de kruising in het dorps hart en de doorsteek tussen Woudenbergs eweg en parallelweg zouden daarmee ook worden opgelost. Immers, in het dorps hart ontstaat met de voorgestelde verbetering een 'gewone' T-kruising zonder enige complexiteit (Parallelweg – Tuindorps weg/Haarweg).

Uiteraard zal er over de Tuindorps weg meer verkeer gaan rijden dan in de situatie met afgesloten Tuindorps weg, maar veel minder dan in de huidige situatie. Het zal alleen gaan om dorpsverkeer dat het dorp in of uit gaat. Het verkeer vanuit richting Maarn naar de A12 of Woudeberg (en v.v.) dat in de huidige situatie nog over de Tuindorps weg rijdt, zal wegvallen en via de nieuwe rotonde rijden.

Indien het vrijkomende weggedeelte benut wordt voor een aantal woningen dan zal dat geld gaan opleveren om andere kosten te dekken.

2. Natuur, landschap en cultuurhistorie

Al in een eerder stadium (voorjaar 2019) heeft MMN gereageerd op de conceptversies van de rapporten Natuurtoets/beschermde soorten, NNN-toets/houtopstanden, Bomeneffectanalyse en de Landschappelijke en cultuurhistorische beoordeling.

In de versies van de genoemde rapporten die nu bij het voorontwerp Inpassingsplan zijn gevoegd, zien wij dat onze opmerkingen zijn verwerkt. Dank daarvoor.

Er blijft nog wel een punt van aandacht over:

In het rapport NNN-toets/houtopstanden wordt in paragraaf 4.2.6 aandacht besteed aan mogelijke bovenwettelijke mitigerende maatregelen. In onze eerdere reactie (voorjaar 2019) hebben wij gevraagd in hoeverre deze bovenwettelijke maatregelen uitvoerbaar zijn en in hoeverre daarvoor geld is gereserveerd. In de reactie van Arcadis (opsteller van het rapport) wordt aangegeven dat in de toelichting bij het Inpassingsplan hierover meer duidelijkheid gegeven zal worden. In de toelichting bij het nu voorliggende voorontwerp Inpassingsplan missen wij echter die duidelijkheid. Graag dus alsnog duidelijkheid over dit aspect.

3. Verkeersdoorstroming

Algemeen

Uit het rapport over de verkeersdoorstroming blijkt dat volgens de simulaties al binnen enkele jaren na aanleg van de onderdoorgang er problemen (wachtrijen) ontstaan bij de rotonde (met name op de Bosweg). Dit is volgens het rapport over de verkeersdoorstroming op te lossen met een extra 'bypass' op de rotonde of een rotonde doseerinstallatie (RDI).

Zo'n bypass is het meest structureel, maar die vindt de stuurgroep niet acceptabel vanwege de extra ruimte en de extra kosten die ermee gemoeid zijn. Men kiest dus voor de RDI.

Zo'n RDI lijkt echter een soort 'lapmiddel' dat er vooral toe dient om 'risiconemend' gedrag tegen te gaan maar de wachtrijen zelf niet echt aanpakt.

Als men bovendien bedenkt dat de provinciaal projectleider tijdens de bewonersbijeenkomst op 26 november verklaarde dat de uitkomsten van het onderzoek naar de verkeersdoorstroming in de praktijk ook

nog wel eens tegen zouden kunnen vallen (m.a.w. in de praktijk langere wachtrijen dan nu al voorspeld) en als men vóór de realisatie al weet dat er extra maatregelen nodig zullen zijn om het verkeer bij de rotonde op een verantwoorde manier af te wikkelen, dan is de in het plan voorgestelde infrastructuur niet 'robuust' en toekomstbestendig te noemen op het punt van de verkeersdoorstroming. Wat gaat er gebeuren als de werkelijkheid nog minder goed is dan de simulaties voorspellen of als de verkeersstromen in de toekomst toch nog meer toenemen dan nu verwacht?

Met andere woorden: de voorgestelde infrastructuur lijkt geen intrinsieke garantie te bieden voor een goede verkeersdoorstroming in de toekomst.

Dat is niet alleen ongewenst voor het regionale verkeer, maar zeker ook voor het lokale dorpsverkeer tussen Maarn en Maarsbergen (en v.v.). Dit verkeer is namelijk verplicht om via de nieuw aan te leggen rotonde te rijden.

Volgens MMN hebben de dorpen Maarn en Maarsbergen recht op een verbinding waarmee de samenhang tussen de bebouwde kommen van de dorpen gewaarborgd blijft. De in paragraaf 1. geschetste verbetering zou hiervoor een waarborg bieden.

Specifieke opmerkingen over het rapport verkeersdoorstroming

a

Het is onduidelijk met welke maximum snelheden gerekend moet worden op het verlegde deel van de N226 (de onderdoorgang) en op de Bosweg. In de notitie van Sweco met referentienummer SWNL0238657 (6 februari 2019) wordt aangegeven dat gerekend is met een maximum snelheid van 50 km/uur.

Waarom is er niet gerekend met een maximum snelheid van 60 km/uur? Het traject van de onderdoorgang is immers ontworpen op een snelheid van 60 km/uur.

MMN zou het overigens prima vinden indien op het traject 50 km/uur als maximum wordt aangehouden, maar als voor 60 km/uur wordt gekozen dan moeten de verkeerssimulaties ook wel van die snelheid uitgaan.

b

In het rapport over de luchtkwaliteit worden in de bijlage verkeersintensiteiten per etmaal getoond voor 2026 in de referentiesituatie en in de plansituatie (resp. figuur B2.1 en B2.2). Deze intensiteiten zijn afkomstig uit het verkeersmodel dat door Sweco is gehanteerd.

Het is vreemd dat in de plansituatie de intensiteitscijfers op de N226 ten noorden van de nieuw aan te leggen rotonde substantieel lager zijn dan in de referentiesituatie (resp. ongeveer 17.000 en 19.000).

Het is niet logisch dat deze intensiteiten (op een plaats buiten het plangebied) in de plansituatie substantieel lager zijn dan in de referentiesituatie.

c

Tijdens de bijeenkomsten met het Q-team is een aantal malen de situatie bij de geplande doorsteek tussen Woudenbergseweg en parallelweg aan de orde geweest. Hier gaat autoverkeer kruisen met fietsverkeer. Naast de aspecten van verkeersveiligheid, is in de bijeenkomsten met het Q-team ook aan de orde geweest of hier een gevaar voor stagnatie (wachtrij) aan de orde kan zijn, zowel op de weg vanuit het dorpshart naar de rotonde als op de parallelweg. Met name in de spitsperioden zal dit aan de orde kunnen zijn. In die spitsperioden is er veel fietsverkeer van schoolgaande kinderen (ook uit de regio naar Valkenheide) en zullen ook veel kinderen naar de lokale basisschool (die ook als regionale basisschool functioneert) gebracht worden via de doorsteek, waarna de ouders wederom via de doorsteek naar de rotonde zullen gaan. De deskundigen van RHDHV die bij de sessies met het Q-team aanwezig waren, gaven aan dat het verstandig zou zijn om in het doorstromingsonderzoek naar dit mogelijke gevaar voor stagnatie bij de doorsteek te kijken.

Echter, voor zover wij hebben kunnen zien, is de situatie bij deze doorsteek niet gemodelleerd in het verkeersmodel. Kan er nog worden voorzien in deze omissie?

Dit is ook van belang voor de toekomst. Als de verkeersstromen gaan toenemen, is de nu gekozen oplossing met de weg vanuit het dorpshart naar de rotonde en de doorsteek tussen Woudenbergseweg en parallelweg dan toekomstvast? Zo niet, hoe kan dit dan in de toekomst nog worden opgelost?

d

Het onderzoek heeft geen rekening gehouden met een toekomstige afsluiting van de Andersteinweg. Diverse bezoekers van de informatieavond in de Weistaar wezen er op dat het de bedoeling is dat de Andersteinweg zal worden afgesloten zodra de spooronderdoorgang in Maarsbergen gereed is. Helemaal duidelijk is het niet hoe de afspraken/besluiten hierover nu precies luiden. Maar dit zou wel duidelijk moeten zijn bij het uitvoeren van het verkeersonderzoek doorstroming. Het zal immers consequenties hebben voor de verkeersintensiteiten op de bosweg/rotonde.

4. Verkeersveiligheid

Het rapport over de verkeersveiligheid bevat geen overall conclusie.

Bij de lezer blijft het beeld hangen dat er nog veel zaken op het gebied van verkeersveiligheid geregeld en opgelost moeten worden. Dit heeft onder andere betrekking op belangrijke zaken als onvoldoende rij- en stopzicht, te krappe bochten, verkanting en zichtafscherming tussen bosweg en spooronderdoorgang. Ook bij het ontwerpen van een veilige situatie op het kruispunt bij de kerk en bij de 'doorsteek' tussen Woudenbergseweg en parallelweg worden in het rapport vraagtekens gezet.

De door MMN voorgestelde verbetering, zoals beschreven in paragraaf 1., geeft in ieder geval een oplossing voor de situatie op het kruispunt bij de kerk en de doorsteek tussen Woudenbergseweg en parallelweg. Door die verbetering zou daar immers een 'gewone' T-kruising zonder enige complexiteit ontstaan (Parallelweg – Tuindorpweg/Haarweg).

De reactienota van de provincie op de verkeersveiligheidsaudit (die overigens niet bij de officiële stukken voor het voorontwerp PIP is gevoegd) geeft te weinig vertrouwen dat alle gesignaleerde problemen adequaat kunnen worden opgelost bij handhaving van het voorgestelde ontwerp.

Uit de verkeersveiligheidsaudit blijkt dat veel problemen kunnen worden opgelost door de maximum snelheid te verlagen naar 50 km/uur en in de onderdoorgang te kiezen voor 1 rijbaan naar het noorden (i.p.v. 2).

Dit spreekt MMN zeer aan:

Geef de automobilist het gevoel dat men in een dorp rijdt en de snelheid moet aanpassen. Zorg dat de verlegde N226 (de onderdoorgang) binnen de bebouwde kom blijft vallen en houd de nieuwe bosweg ook binnen de bebouwde kom. Een goed gekozen inrichting met hagen en bomen kan dit versterken. Onduidelijk blijft waarom hier niet voor wordt gekozen in de reactienota. Het argument dat 2 rijbanen naar het noorden noodzakelijk zijn voor de doorstroming, wordt tegengesproken door rapportages van RHDHV uit 2013 en 2017.

Last but not least: Het bouwen van een tunnelbak met 1 in plaats van 2 rijbanen naar het noorden zal minder kostbaar zijn, evenals de 'kunstwerken' die eroverheen gebouwd moeten worden.

5. Gedeeltelijke overkapping

De stuurgroep heeft besloten om niet alle voorstellen van het Q-team over te nemen.

Met name valt op dat de voorgestelde gedeeltelijke overkapping bij Engweg en Tuindorpweg niet wordt overgenomen. Hierdoor kan men zich afvragen op welke wijze de bewoners van de Engweg nu eigenlijk worden gecompenseerd voor het nog verder opdringen van de verkeersinfrastructuur in hun leefgebied. In de afgelopen jaren is dit echter wel steeds als een prioriteit benoemd in diverse Staten- en Raadsvergaderingen.

Voor MMN is het echter ook van belang om er op te wijzen dat die overkapping ook in ecologische zin een functie heeft. In het rapport van Arcadis over de NNN-toets wordt de functie van ecologische verbinding naar voren gebracht. Men ziet door de aan te leggen tunnelbak een dreigende verdere versnippering van de toch al versnipperde NNN-gebieden in de omgeving. Een ecologische verbinding via de gedeeltelijke overkapping kan deze dreiging voor een deel wegnemen.

Ook het Q-team noemt in haar advies deze (neven)functie van de gedeeltelijke overkapping. Ook wijst het Q-team op de mogelijkheid van begroeiing op de overkapping waardoor de biodiversiteit kan worden bevorderd.

6. Geluid

Algemeen

In het akoestisch rapport wordt geen vergelijking gemaakt tussen de huidige totale (gecumuleerde) geluidsbelasting en de toekomstige te verwachten totale geluidsbelasting (zonder en met geluidwerende maatregelen). Dit is echter juist wat bewoners willen weten ('*Hoeveel meer geluid krijg ik in de toekomst ten opzichte van de situatie nu?*'). Met name geldt dit voor bewoners op de adressen met de meeste geluidshinder (voornamelijk gelegen aan de Tuindorppweg en Engweg). Kan zo'n vergelijking worden opgenomen in het rapport?

De stuurgroep heeft er voor gekozen om de 'combinatiemaatregel' zoals die in het akoestisch rapport wordt aanbevolen, niet geheel door te voeren. De geluidsschermen worden weggelaten. Zoals uit het akoestisch rapport blijkt, zijn de schermen echter het meest effectief om de geluidsoverlast te reduceren.

Nu is MMN niet persé voorstander van geluidsschermen omdat ze het dorpsbeeld kunnen ontsieren, maar het zou wel goed zijn dat duidelijk wordt wat het weglaten van die schermen betekent voor de geluidsbelasting voor aanwonenden.

Specifieke opmerkingen over het akoestisch rapport

a

Tabel I en figuur 2, blz. 10 en 12: In de toekomstige situatie bij de N226, ten zuidwesten van de nieuwe komgrens, staan 4 rijbanen genoteerd en een maximum snelheid van 50 km/uur. Er komen daar volgens de plannen echter 3 rijbanen en er wordt voorgesteld dit deel buiten de bebouwde kom te laten vallen. De maximum snelheid zou dan hoger zijn dan 50 km/uur.

Blz. 11: Waarom is er verschil in de uitgangspunten voor de rijksnelheden tussen het akoestisch rapport en de door Sweco opgeleverde datasets?

b

Tabellen IV en V, blz. 25 en 26:

- De kop in de tabellen is niet duidelijk. Wordt hier bedoeld dat alle maatregelen inclusief absorptie van de tunnelwand zijn **en** inclusief scherm? Dat zou dus betekenen dat bij de maatregel 'overkappingen' er ook schermen worden geplaatst, maar dan is het niet logisch dat de maatregel 'overkappingen' minder geluidsreductie geeft dan de maatregel 'scherm'. Kortom, hoe moet die kop nu gelezen worden?

- Hebben wij goed begrepen dat er geen kolom in deze tabellen is waarin alleen het effect van de overkapping op zichzelf wordt weergegeven? Zo ja, hoe kan dan geconcludeerd worden dat de overkapping alleen weinig effect heeft? En geldt dat dan voor alle adressen?

c

Een deel van de huidige wal tussen spoor en Engweg moet worden verwijderd t.b.v. de onderdoorgang. Welke invloed heeft dit op de geluidsbelasting voor de Engweg? Wordt in plaats hiervan een scherm gezet? Hoe is hier mee gerekend in het akoestisch onderzoek?

d

Het gehele rapport gaat over de L_{den} . Dit betekent dat het geluid in de piekperioden wordt 'uitgesmeerd'

over het daggemiddelde. Voor bewoners zou het ook goed zijn indien duidelijk wordt wat de geluidsbelasting in de spitsuren is. Met name weer van belang voor bewoners op de adressen met de meeste geluidshinder (Tuindorppweg en Engweg).

7. Luchtkwaliteit

Algemeen

Uit het rapport over de luchtkwaliteit blijkt dat de luchtkwaliteit in de situatie van de nieuwe infrastructuur voor het dorp als geheel niet wezenlijk anders is dan dat die luchtkwaliteit geweest zou zijn zonder de nieuwe infrastructuur.

Op plaatsen waar de luchtkwaliteit verslechtert (Tuindorppweg en Engweg) betreft dit (gelukkig) een slechts zeer beperkte verslechtering. Ook blijft de luchtkwaliteit binnen de (strengere) WHO-normen.

Specifieke opmerkingen over het rapport luchtkwaliteit

a

Bij paragraaf 5.2.2 en figuur B2.6:

Waarom wordt er gerekend met zulke lage snelheden? Bijvoorbeeld: Op de 'boog' van de verlegde N226 wordt gerekend met 37 km/uur. Deze boog is toch ontworpen met een ontwerpsnelheid van 60 km/uur? Dezelfde vraag voor de nieuwe Bosweg en het deel van de N226 richting Woudenberg. Vlak ten noorden van de nieuwe rotonde wordt zelfs gerekend met 22 km/uur.

MMN kan deze lage snelheden ook niet rijmen met de opmerking in paragraaf 5.2.2: 'Voor snelwegen en wegen buiten de bebouwde kom verwacht het rekenmodel de maximale snelheid'.

b

Bij de figuren B2.1 en B2.2:

In deze figuren staan verkeersintensiteiten in de referentiesituatie en in de plansituatie (resp. figuur B2.1 en B2.2) voor het jaar 2026. Deze intensiteiten zijn afkomstig van Sweco.

Wij begrijpen niet dat in de plansituatie de cijfers op de N226 ten noorden van de nieuwe rotonde substantieel lager zijn dan in de referentiesituatie (resp. ongeveer 17.000 en 19.000).

Uit contact met de auteur van het rapport over de luchtkwaliteit hebben wij begrepen dat hij dat ook niet logisch vindt, maar dat hij deze intensiteiten nu eenmaal zo heeft gekregen van Sweco. Ook hebben wij van de auteur begrepen dat indien in de plansituatie gerekend zou worden met intensiteiten die vergelijkbaar zijn met de referentiesituatie, dan de conclusies (blz. 21 van het rapport) voor wat betreft de N226 ten noorden van de nieuwe rotonde en voor het oostelijke en noordelijke deel van Maarsbergen waarschijnlijk moeten worden aangepast.

Wat MMN betreft zou het dus goed zijn als het rapport over de luchtkwaliteit gecorrigeerd zou worden voor de juiste verkeersintensiteiten.

8. Lichthinder

In het onderzoek naar de lichthinder is alleen gekeken naar de lichthinder op woningen. MMN pleit ervoor om ook te onderzoeken of er lichthinder zal ontstaan in de natuur die grenst aan de nieuwe infrastructuur. Met name geldt dit voor het bosgebied ten westen en ten noorden van de Bosweg.