

Advies Klankbordgroep

Variantenafweging Spookruising Maarsbergen



Toen het nog rustig was

Maarsbergen
15 februari 2016

Inhoudsopgave

| | | |
|------|---|----|
| I. | Samenvatting Advies Klankbordgroep | 3 |
| II. | Gevraagd advies | 5 |
| III. | De problematiek in breder perspectief | 6 |
| IV. | Opbouw van het advies | 7 |
| V. | Wat is de voorkeursvariant ?..... | 8 |
| V.1 | Mening van de meerderheid van de klankbordgroep..... | 8 |
| V.2 | Mening van de minderheid van de klankbordgroep | 10 |
| V.3 | Is er een compromis mogelijk?..... | 13 |
| V.4 | Eindconclusie van de klankbordgroep..... | 13 |
| VI. | Ontwerp- en inrichtingseisen bij de Westvariant | 14 |
| VII. | Tenslotte..... | 14 |

I. Samenvatting Advies Klankbordgroep

De klankbordgroep is gevraagd zo mogelijk te komen met een eensluidend advies welke van de drie maakbare oplossingen voor de ondertunneling in Maarsbergen de voorkeur krijgt: het Dorpsplan, Westvariant 1 met gesloten Tuindorpweg of Westvariant 2 met open Tuindorpweg (zie de bijlagen voor een tekening van de varianten).

De klankbordgroep bestaat uit tweeëntwintig betrokken burgers, waaronder ook vertegenwoordigers van belangenorganisaties (MMN en VBMM) en een vertegenwoordiger vanuit de kerk. De groep was in eerste instantie gevraagd het projectteam te adviseren bij de uitwerking van het Dorpsplan. Het is een intensief traject geworden, mede omdat gaandeweg het idee ontstond dat andere varianten 'om de West' wel eens een betere optie voor het dorp zouden kunnen zijn. Bewonersbijeenkomsten werden gehouden met als uitkomst dat toch alle drie de varianten opnieuw op hun merites bekeken moesten worden en dus alle pro's en contra's in beeld gebracht.

Dit heeft geresulteerd in 2 rapporten; het ene met als voorkeur uitvoering van het Dorpsplan; het andere met als voorkeur één van de Westvarianten. Beide rapporten zijn in de klankbordgroep uitgebreid besproken.

Uiteindelijk heeft een peiling onder de klankbordgroep het volgende opgeleverd:

Een flinke meerderheid van de klankbordgroep (circa 70%), is van mening dat uiteindelijk gekozen moet worden voor een Westvariant. Volgens deze meerderheid levert dit de beste eindsituatie op voor het dorp.

Een minderheid van de klankbordgroep (circa 23%) is van mening dat gekozen moet worden voor uitvoering van het Dorpsplan en nog eens een paar mensen (circa 7%) onthoudt zich in de peiling of wil geen keuze maken.

Samenvatting standpunt meerderheid

De keuze van de meerderheid voor een Westvariant is gebaseerd op de volgende argumenten:

- Beide plannen (Dorpsplan en Westvariant 1) hebben gemeen dat het een robuuste oplossing brengt t.a.v. de doorstroming.
- Beide plannen (Dorpsplan en Westvariant 2) hebben gemeen dat lokaal en regionaal verkeer gescheiden blijven.
- De Westvariant biedt de beste mogelijkheid om de dorpskern weer in zijn oude, cultuurhistorische glorie te herstellen en de beuken voor de kerk te behouden. In het Dorpsplan is sprake van een massieve bakconstructie door de kern van het dorp heen; De kans dat de beuken het overleven is geen 100%.
- Het geeft de minste overlast tijdens de bouw; er hoeven geen tijdelijke, langdurige omleidingsroutes gecreëerd te worden; het gewone dorpsleven kan tijdens de aanleg gewoon doorgaan. In het Dorpsplan zijn er tijdelijke omleidingsroutes nodig, die naast de Tuindorpweg-bewoners, ook de bewoners van de Griftdijk en Rottegatsteeg gedurende langere tijd (1 à 2 jaar) zullen treffen in hun woongenot. Laatstgenoemde bewoners ondervinden in de nabije toekomst al extra verkeersoverlast door de knip in de Haarweg.
- Deze oplossing is goedkoper en sneller te realiseren dan het Dorpsplan, waardoor er meer geld overblijft voor mitigerende maatregelen (zoals compensatie van getroffen bewoners, extra groen, bypass e.d.) én om het verplaatsen van de benzinepompen (iets wat door alle bewoners belangrijk gevonden wordt) mogelijk te maken en onderdeel te laten worden van het project. Bij realisatie van het Dorpsplan blijft er waarschijnlijk geen geld over om deze wens en mogelijk andere wensen tot optimalisering (verlenging van de tunnelbak) te vervullen. Vanwege de omleidingsroutes is dit het duurste plan.

Samenvatting standpunt minderheid

De keuze van de minderheid voor het Dorpsplan is gebaseerd op de volgende argumenten: Het Dorpsplan geeft de beste eindsituatie omdat:

- de doorstroming en bereikbaarheid beter zijn;
- het verkeersbeeld op de kruising bij de kerk rustiger en overzichtelijker wordt;
- de verkeersveiligheid is het best gegarandeerd, met name voor het langzame verkeer (Westvariant 1 scoort ook hoog op dit aspect);
- er alleen nog lokaal verkeer over de Tuindorpweg gaat;
- de milieu- en gezondheidseffecten kleiner zijn;
- er geen impact op Engweggebied is;
- dorpsontwikkeling in het Tuindorpweggebied beter mogelijk is (geen N226-impact);
- de aantasting van natuur en landschap het minste is;
- het realiseren van een dorps-/kerkplein goed mogelijk blijft.

Verplaatsing van de rotonde naar het noorden kan wellicht financiële ruimte opleveren om de verplaatsing van de benzinepompen die daarvoor nodig is, te bekostigen.

De realisatie van het Dorpsplan zal veel meer tijdelijke overlast met zich meebrengen, omdat een ingrijpende tijdelijke omleidingroute noodzakelijk is (voor het verkeer van en naar het dorp zijn wat dit betreft wel optimalisaties denkbaar). De infrastructuur wordt echter voor een lange periode aangelegd. De nadelen van de overgangssituatie wegen niet op tegen de voordelen van de eindsituatie.

Daarom is het Dorpsplan de beste keuze.

Onderbouwing van de standpunten

In hoofdstuk V worden zowel de argumenten van het meerderheidsstandpunt als van het minderheidsstandpunt besproken aan de hand van een aantal vooraf gestelde criteria, zoals bereikbaarheid, doorstroming, leefbaarheid, enz.

Ontwerp en inrichtingseisen

Het advies eindigt (hoofdstuk VI) met een aantal belangrijke ontwerp- en inrichtingseisen waaraan het uiteindelijke ontwerp van een Westvariant zou moeten voldoen om een maximaal resultaat te realiseren voor Maarsbergen. Er wordt vooralsnog dus geen keuze gemaakt voor een Westvariant 1 of 2, maar gekozen wordt voor **de variant om de West**.

De volgende ontwerp- en inrichtingseisen zijn geformuleerd:

- Verplaatsing van de benzinepompen;(staat bewust bovenaan)
- Goede bereikbaarheid Maarn-Maarsbergen;
- Zo goed mogelijke doorstroming;
- Zo rustig mogelijke Tuindorpweg;
- Maximale compensatie Engweg/Tuindorpweg;
- Extra mitigerende maatregelen zoals bv een dekconstructie Spoor-Tuindorpweg, groenvoorziening, extra tunnel t.b.v. de Engweg; geluidwerende maatregelen;
- Maximale inzet op veilige fietsroute door het dorp.

Beste van drie werelden mogelijk?

De klankbordgroep adviseert om ook nog tijd te nemen een compromis te onderzoeken dat mogelijk het beste van de drie voorliggende varianten in zich heeft (par. V.3).

Tenslotte

Tot slot wil de klankbordgroep het belang van de bewoners van Maarsbergen benadrukken om tot een goede oplossing te komen om de leefbaarheid in de toekomst te waarborgen. Vanuit dit belang vragen wij u als bestuurder om te zorgen dat het verkeer in Maarsbergen niet ongebreideld toeneemt en een uiterste inspanning om de door ons gestelde ontwerp- en inrichtingseisen te realiseren.

II. Gevraagd advies

De huidige kruising van de N226 met de spoorlijn Utrecht-Arnhem in Maarsbergen dient ongelijkvloers te worden gemaakt in verband met de toenemende intensiteiten van het verkeer op de provinciale weg en het spoor. Ook de kruising van de N226 met de Haarweg - Tuindorpweg blijkt met de verdere groei van het verkeer een knelpunt.

Het ongelijkvloers kruisen van de N226 met de spoorlijn Utrecht-Arnhem heeft een lange historie. Het knelpunt werd onder andere al in een concept van de gemeentelijke structuurvisie in 2008 benoemd. In 2013 is een voorontwerpbestemmingsplan gemaakt met als oplossing een korte spoorwegonderdoorgang. Uit de inspraakreacties over het voorontwerpbestemmingsplan bleek dat veel inwoners van Maarsbergen deze oplossing niet als optimaal zagen. Een aantal bewoners heeft de uitdaging aangepakt om met een alternatief plan te komen. Dat plan is gepresenteerd als het Dorpsplan (bekend als het “Plan Hartvelt/Huysen”). Maar dat Dorpsplan was wel fors duurder. Betrokken partijen hebben gezocht naar financiering en die uiteindelijk met goedkeuring van de achterbannen bij elkaar kunnen brengen.

Op 9 maart 2015 zijn samenwerkingsovereenkomsten gesloten tussen de projectpartners Provincie Utrecht, ProRail en de gemeente Utrechtse Heuvelrug over het Dorpsplan. In de overeenkomsten is aangegeven dat de betrokken partijen zich maximaal inspannen om de leefbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming te verbeteren. Dit alles binnen maatschappelijk verantwoorde kosten.

In de eerste publieksbijeenkomst in mei 2015 is de bevolking uitgenodigd om in een klankbordgroep mee te denken in het vervolgproces. Het doel van de klankbordgroep is om gezamenlijk te komen tot het best mogelijke resultaat, zowel in termen van inhoud als proces, op korte én op lange termijn, voor toekomstvastheid en draagvlak. De klankbordgroep vergadert onder voorzitterschap van een onafhankelijk voorzitter.

In de periode juni – november 2015 zijn bij de verdere uitwerking van het ontwerp nieuwe mogelijkheden verkend en nieuwe inzichten verkregen. Dit heeft uiteindelijk geleid tot een drietal maakbare varianten.

De drie varianten zijn:

- Het Dorpsplan met ‘Bosweg’ (het Dorpsplan);
- Westelijke omlegging N226 met afgesloten Tuindorpweg (Westvariant 1);
- Westelijke omlegging N226 met open Tuindorpweg (Westvariant 2).

Over de keuze tussen deze varianten is in de afgelopen maanden een levendige discussie ontstaan, zowel onder de bevolking als in de politiek.

Aan de klankbordgroep is gevraagd om advies uit te brengen over deze variantkeuze. Dit advies wordt verwoord in het vervolg van deze rapportage.

III. De problematiek in breder perspectief

Alvorens in te zoomen op Maarsbergen is het goed om de afwikkeling van het verkeer op de N226 te plaatsen in regionale ontwikkelingen.

In de regio om Maarsbergen zijn ontwikkelingen gaande die het verkeersaanbod op de N226 beïnvloeden. Met name de plannen voor woningbouw en ontwikkeling van bedrijventerrein in Woudenberg, Scherpenzeel en Renswoude zijn hierbij van belang.

De provinciale en gemeentelijke overheden hebben ervoor gekozen dat een belangrijk deel van het noord-zuid verkeer aan de oostzijde van de Provincie Utrecht via de N226, en dus Maarsbergen, afgehandeld wordt. De verwachting is dat dit verkeer in de toekomst flink zal toenemen. **Het is daarom logisch – en wij roepen de Provincie Utrecht daartoe ook op – de verantwoordelijkheid te nemen om de verkeerstoename voor Maarbergen binnen de perken te houden en de gevolgen voor haar bewoners acceptabel te maken.**

In dit kader baart het ons echter wel enige zorg dat de modelstudie naar de verkeersafwikkeling bij de drie varianten aangeeft dat de recent aangelegde hondenkluis in de nabije toekomst maximaal belast lijkt te gaan worden. Het is de verwachting dat bij alle varianten in de spitsperioden (lichte) vertragingen te verwachten zijn.

Op de schaal van het dorp Maarsbergen is de ondertunneling van het spoor een groot en ingrijpend project. Naast dit ondertunnelingproject speelt er in Maarsbergen nog een ander groot en ingrijpend project: de beoogde uitbreiding van het bedrijventerrein in Maarsbergen Oost. Beide projecten hebben gemeen dat bij de ruimtelijke inpassing een aantal lastige problemen opgelost moeten worden. De problemen van beide projecten hebben raakvlakken met elkaar.

De dorpsbewoners kiezen ervoor om in Maarsbergen te wonen en niet ergens anders. Dat komt omdat het kleinschalige karakter van het dorp en de groene landelijke omgeving algemeen gewaardeerd worden door de bevolking. Dit betekent dat we bij ruimtelijke ontwikkelingen beide zo goed mogelijk moeten bewaren.

Wanneer we met een helikopterblik de grote ruimtelijke ontwikkelingen in Maarsbergen in samenhang bekijken dan dringt zich een aantal overwegingen en uitgangspunten op.

Om het rustige en kleinschalige karakter zoveel mogelijk te bewaren en het dorp aantrekkelijk te houden ook voor toekomstige bewoners, is het wenselijk om het dorp zoveel mogelijk te ontlasten van het doorgaande regionale verkeer. De route voor deze verkeersstroom zou zover mogelijk om het dorp heen moeten gaan of er zoveel mogelijk onderdoor.

De plannen voor de uitbreidingslocatie in Maarsbergen Oost - buiten de bebouwde kom in de overgang naar het landelijke gebied - zijn niet ideaal omdat het landelijk karakter gedeeltelijk verdwijnt.

Veel bedrijven, zeker de bedrijven die veel verkeersbewegingen genereren, zijn gebaat bij een gunstige ligging ten opzichte van de snelweg. Ook vanuit dit gezichtspunt is de ligging van het bedrijventerrein in Maarsbergen Oost niet ideaal. Ontsluiting kan immers alleen plaatsvinden via het landelijk gebied ten oosten en noorden van Maarsbergen en/of via de dorpskern. Daarnaast veroorzaakt het bedrijfsverkeer ook een extra druk op de N226 in het dorp.

Het Engweg-gebied is één van oudste delen van Maarsbergen. Vele generaties hebben er, tot op de dag van vandaag, met veel plezier gewoond. Door de intensieve ontwikkeling van het wegverkeer (A12) en het railverkeer in de laatste decennia, is echter een gebied

ontstaan dat geïsoleerd is geraakt van het dorp en waar de kwaliteit van het leefmilieu onder druk is komen te staan. Dit gebied heeft ingeboet aan aantrekkelijkheid voor bewoning maar heeft in potentie een grote waarde als ontwikkelingslocatie voor bedrijvigheid. Het ligt immers gunstig ten opzichte van de snelweg en is ook als 'zichtlocatie' aantrekkelijk.

Bij het streven om het kleinschalige karakter van het dorp in de landelijke groene omgeving zo goed mogelijk te bewaren zijn we aan de maatschappij verplicht om de beschikbaar gestelde middelen zo optimaal mogelijk te laten renderen. De beschikbare middelen zijn niet onbeperkt waardoor we keuzen moeten maken.

Wat voor het ene deel van de bevolking een goede keuze is, kan juist de belangen van een ander deel van de bevolking schaden. Bij de keuzen die gemaakt moeten worden dient een goed evenwicht gevonden te worden tussen de verschillende belangen. Het kan niet zo zijn dat per saldo de belangen van een minderheid ondergesneeuwd raken ten gerieve van de belangen van de meerderheid.

Het is goed om bovenstaande overwegingen te betrekken bij de discussie over de gewenste variant voor de ondertunneling van het spoor.

IV. Opbouw van het advies

Voorkeursvariant

In hoofdstuk V wordt de vraag beantwoord wat de voorkeursvariant zou moeten zijn. Hierbij worden zowel de argumenten van het meerderheidsstandpunt van de klankbordgroep verwoord (paragraaf V.1) als ook de argumenten van de minderheid van de klankbordgroep weergegeven (paragraaf V.2).

Is het beste van drie werelden mogelijk?

In paragraaf V.3 wordt de vraag gesteld of er een compromis mogelijk is dat het beste van de drie mogelijke varianten in zich heeft.

Eindconclusie

In paragraaf V.4 wordt de eindconclusie van de klankbordgroep weergegeven.

Eisen bij de voorkeursvariant

In hoofdstuk VI wordt aangegeven welke zaken voor de bevolking van Maarsbergen belangrijk zijn bij de realisatie van de voorkeursvariant.

V. Wat is de voorkeursvariant ?

De klankbordgroep bestaat uit tweeëntwintig betrokken burgers, waaronder ook vertegenwoordigers van belangenorganisaties (MMN en VBMM) en een vertegenwoordiger vanuit de kerk. De klankbordgroep is geen representatieve vertegenwoordiging van de meningen of voorkeur die onder de inwoners van Maarsbergen leven. Sommige 'straten' zijn meer vertegenwoordigd dan andere, sommige 'straten' zijn zelfs niet vertegenwoordigd. Toch heeft de klankbordgroep getracht in de discussie het belang van het hele dorp voor ogen te houden. Het neemt niet weg, dat hierdoor individuele belangen soms wijken voor het algemeen belang. In een traject zoals wij nu lopen, kan nooit iedereen 100% tevreden gesteld worden. Het gaat om afwegingen die gemaakt worden en moeten worden.

Een peiling onder de klankbordgroep heeft het volgende opgeleverd:

Een flinke meerderheid van de klankbordgroep (circa 70%), is van mening dat uiteindelijk gekozen moet worden voor een Westvariant. Een minderheid van de klankbordgroep (circa 23%) is van mening dat gekozen moet worden voor het Dorpsplan en nog eens een paar mensen (circa 7%) onthoudt zich in de peiling of wil geen keuze maken.

In de twee volgende paragrafen worden beide meningen toegelicht, mede omdat het Dorpsplan in aanvang de goedkeuring kreeg van 'alle' bewoners van Maarsbergen en het dus uitgelegd dient te worden dat door voortschrijdend inzicht het Dorpsplan door de meerderheid van de klankbordgroep niet langer als de beste keus wordt ervaren.

V.1 Mening van de meerderheid van de klankbordgroep

Alle drie de plannen zijn tegen het licht gehouden, gewogen aan de hand van belangrijke criteria, bediscussieerd en becommentarieerd en uiteindelijk concludeert de meerderheid van de klankbordgroep dat **een Westvariant de beste eindsituatie oplevert voor de bevolking van Maarsbergen.**

Hoe komen wij tot deze conclusie ?

Om te komen tot de keuze voor de beste eindsituatie zijn de volgende criteria gehanteerd:

1. Doorstroming van het verkeer;
2. Bereikbaarheid;
3. Leefbaarheid (dorpskarakter, dorpsontwikkeling);
4. Milieu- en gezondheidsaspecten (geluid, fijnstof, NOx);
5. Landschap en natuur;
6. Zo min mogelijk bewoners moeten er op achteruit gaan
7. Veiligheid voor het langzame verkeer.

Het gehele project is bedoeld om de N226 en het spoor van elkaar onafhankelijk te maken. Een aandachtspunt hierbij is dat enerzijds (1^e) **de doorstroming** op de N226 gewaarborgd dient te blijven en dat anderzijds (2^e) **de oplossing robuust** moet zijn.

Bij realisatie van het uitgangspunt (een goede doorstroming op de N226) dient het dorp Maarsbergen (3^e) **leefbaar** te blijven en tegelijkertijd (4^e) **bereikbaar**.

De realisatie dient te geschieden binnen kaders, deze zijn:

A – Het ontwerp dient te voldoen aan de huidige **wet- en regelgeving**.

B – Het **projectbudget** (€ 38 miljoen) is een gegeven, waarbinnen het geheel gerealiseerd dient te worden.

1^e – Doorstroming

Volgens het rapport van Grontmij “Spoorkruising N226 Maarsbergen – onderzoek naar doorstroming”, is de *doorstroming op de N226* bij alle drie de varianten voldoende gewaarborgd. Een aandachtspunt hierbij is, dat in de avondspits geen congestie mag ontstaan op het lokale weggedeelte bij één van de Westvarianten. De aanleg van een bypass kan mogelijk uitkomst bieden.

2^e – Robuustheid van de oplossing

De beide Westvarianten hebben een minder steile hellingshoek en er is meer ‘bufferruimte’ op de weg aanwezig. De kans dat het verkeer bij deze varianten vast komt te staan op een rotonde is het kleinst. Dus, hoewel ze allemaal voldoen, zijn de Westvarianten uiteindelijk robuuster dan de Dorpsvariant.

3^e – Leefbaarheid

De noodzakelijke aanpassing van de N226 bij Maarsbergen zal linksom of rechtsom een grote impact hebben op het dorp. Er wordt dan ook door de klankbordgroep ingezet op een toekomstbestendige oplossing. Dit heeft ertoe geleid dat de verplaatsing van de benzinepompen, hoewel vooralsnog niet in het project meegenomen, door alle inwoners van het dorp als een enorme verhoging van de leefbaarheid ervaren wordt.

Bij de Dorpsvariant zal het hart van het dorp bepaald worden door een zeer grote massieve betonconstructie midden in het dorp. Daarnaast wordt de Tuindorpweg verhoogd aangelegd, met als gevolg dat de massaliteit van de bakconstructie extra wordt geaccentueerd. De leefbaarheid in het hart van het dorp wordt bij deze variant ernstig en permanent aangetast.

De Westvarianten als gezegd gesitueerd aan de westzijde van Maarsbergen zullen de leefbaarheid van het dorp juist vergroten: Het centrum rondom de kerk als cultuurhistorisch hart kan in ere worden hersteld, de beuken blijven gespaard en de N226 komt verder van de kom van Maarsbergen te liggen.

Eerlijk is eerlijk, de Engweg en het westelijk gedeelte van de Tuindorpweg komen bij de West varianten meer in de verdrukking. Toch weegt hier het dorpsbelang zwaarder, is de mening van een ruime meerderheid van de klankbordgroep. De getroffen bewoners zullen wel zo optimaal mogelijk gecompenseerd moeten worden.

Bij de Dorpsvariant is de aantasting van de EHS het kleinst, direct gevolgd door de Westvariant met open Tuindorpweg. Op macroniveau blijft de situatie echter hetzelfde, omdat elke aantasting – groot of klein – van EHS gecompenseerd dient te worden.

Eén van de grotere, bijkomende pluspunten van de Westvarianten is dat er geen tijdelijke infrastructuur (omleidingsroute) nodig is gedurende een lange periode en gaat het in feite om één project. Het totale projectrisico wordt hierdoor verkleind, de doorlooptijd van de bouwfase wordt verkort en derhalve blijft budget beschikbaar voor *extra* mitigerende maatregelen, die de leefbaarheid van het dorp extra zullen vergroten.

4^e – Bereikbaarheid

Bij alle drie de varianten gaan wij er thans nog vanuit dat – in verband met het project Maarsbergen Oost – de Haarweg aan de oostzijde van de kom zal worden dichtgezet (de zogenaamde knip in de Haarweg).

Bij de Dorpsvariant en de Westvariant met open Tuindorpweg zal het regionale- en lokale verkeer van elkaar gescheiden blijven. Bij deze varianten vormt de nieuwe rotonde aan de noordzijde van het spoor niet de enige toegang tot Maarbergen. Dat is niet alleen belangrijk bij onverhoopte calamiteiten maar zeker ook omdat daardoor het verkeer tussen Maarn en

Maarsbergen altijd onbelemmerd mogelijk blijft. Er is buitengewoon veel sociale (sport) en maatschappelijke (o.a. de Twee Marken, gezondheidscentrum) interactie tussen de beide dorpen.

Eerste conclusie:

De projectorganisatie heeft bij herhaling verklaard dat alle drie de varianten vanuit hun optiek maakbaar en derhalve haalbaar zijn te ontwikkelen. Bij alle drie de varianten zijn m.b.t. de doorstroming en robuustheid plussen en minnen aan te wijzen. Het grote verschil bij de varianten is dat bij het criterium 'Leefbaarheid' de Westvarianten beduidend beter scoren dan de Dorpsvariant vanwege het behoud en de mogelijkheden tot herstel van de oude kern. Populair gezegd: Het dorp Maarsbergen behoudt haar hart.

Realisatie van de Dorpsvariant is bovendien ook de duurste oplossing van de drie (Westvariant 1 is circa 3 en Westvariant 2 is circa 1½ miljoen goedkoper), waardoor waarschijnlijk geen budget meer over is om de benzinepompen te verplaatsen en andere mitigerende maatregelen zijn te nemen. Bij de Westvarianten wordt vanaf aanvang gebouwd op het definitieve tracé, wat veel tijd & kosten bespaart. Een peiling onder de 22 leden van de klankbordgroep leverde op dat **een Westvariant** de voorkeur heeft bij een ruime meerderheid van de klankbordgroep.

Het oordeel is nog verder versterkt door het feit dat - hoewel het geen criterium is bij het bepalen van de beste eindsituatie- de overlast, die de tijdelijke (1½ à 2 jaar) omleiding geeft met name voor de bewoners van de Engweg, Tuindorpweg, Griftdijk en Rottegatsteeg, heeft de klankbordgroep nadrukkelijk meegewogen in het eindoordeel. dat het Dorpsplan een mindere oplossing voor Maarsbergen is dan de Westvarianten.

Vervolgconclusie:

De Westvariant met open Tuindorpweg scoort bij het criterium 'Bereikbaarheid' beter dan de Westvariant met gesloten Tuindorpweg. Ook de EHS wordt meer gespaard. Op het criterium 'Doorstroming' scoort de Westvariant met gesloten Tuindorpweg aanzienlijk beter dan de Westvariant met open Tuindorpweg . Daarnaast scoort Westvariant met gesloten Tuindorpweg beter op het gebied van de 'Leefbaarheid', omdat er een autoluwe Tuindorpweg ontstaat. Voor beide varianten is wat te zeggen.

V. 2 Mening van de minderheid van de klankbordgroep

Een minderheid van de klankbordgroep is van mening dat het Dorpsplan als voorkeursvariant gehanteerd zou moeten worden.

Criteria eindsituatie

Bij de beoordeling van de eindsituaties zijn dezelfde criteria gehanteerd als in de vorige paragraaf: doorstroming van het verkeer; bereikbaarheid; leefbaarheid (dorpskarakter, dorpsontwikkeling); milieu- en gezondheidsaspecten (geluid, fijnstof, NOx); landschap en natuur; zo min mogelijk bewoners moeten er op achteruit gaan; veiligheid.

Doorstroming van het verkeer en bereikbaarheid

Het Dorpsplan scoort op deze beide criteria het hoogst. Westvariant 1 (gesloten Tuindorpweg) scoort op bereikbaarheid minder, Westvariant 2 (open Tuindorpweg) levert problemen op bij de doorstroming.

Doorstroming verkeer

De Grontmij heeft over de doorstroming van het verkeer een rapport uitgebracht: *“Spoorkruising N226 Maarsbergen – Onderzoek naar doorstroming met*

microsimulatiemodel, 20 januari 2016".

Uit dit rapport blijkt dat met het Dorpsplan en Westvariant 1 een robuust netwerk gecreëerd wordt (overgrote deel van de dag vertragingvrij).

Bij Westvariant 2 wordt door de Grontmij echter een structurele wachtrij verwacht die het kruispunt Tuindorppweg/Haarweg blokkeert, zowel in de ochtendspits maar vooral in de avondspits. Rijttijdenanalyse laat zien dat de gemiddelde vertraging dan ongeveer 10 minuten is. De Grontmij meldt dat een bypass van zuid naar noord mogelijk uitkomst kan bieden, maar dat de effectiviteit hiervan eerst onderzocht moet worden.

Ook meldt de Grontmij dat bij alle varianten er in de ochtendspits wachtrijen voor de kluifrotonde ontstaan. Daar de Westvarianten meer buffercapaciteit hebben, is het risico op fileterugslag naar de nieuwe rotonde in het Dorpsplan het grootst. De simulaties laten echter zien dat dit niet zorgt voor een blokkade op deze rotonde.

Bereikbaarheid

Een pluspunt van het Dorpsplan en Westvariant 1 is dat het regionale verkeer dat vanuit het westen naar de A12 wil (en v.v.) buiten het centrum van het dorp blijft en via de Bosweg rechtstreeks naar de rotonde gaat. Bij Westvariant 2 gaat dit verkeer door het centrum. In het Dorpsplan is de nieuwe rotonde niet de enige toegang tot Maarbergen. Dit geldt ook voor Westvariant 2. In Westvariant 2 wordt de bereikbaarheid echter negatief beïnvloed door de eerder genoemde verwachte structurele wachtrij die het kruispunt blokkeert. In Westvariant 1 is de nieuwe rotonde wel de enige toegang tot Maarsbergen en wordt in de spijstijden een lichte vertraging op de 'Bosweg' verwacht.

Het Dorpsplan scoort dus het beste op het aspect bereikbaarheid.

Een goede bereikbaarheid is belangrijk omdat er vele sociale en maatschappelijke interacties tussen Maarn en Maarsbergen bestaan en ook in geval van calamiteiten.

Milieu- en gezondheidsaspecten

In de Westvarianten zal het N226-deel tussen 'hondenklui' en de nieuwe rotonde bij de benzinstations, ongeveer 300 meter, vervangen worden door een vlak langs de zuidwestelijke rand van het dorp gelegen halfcirkelvormig tracé, dat 2,3 keer zo lang is. Dit verhoogt navenant de geluids-, fijnstof- en NOx-belasting die het dorp van de N226 zal ondervinden. In het Dorpsplan blijft deze belasting gelijk met de huidige situatie.

Leefbaarheid (dorpskarakter, dorpsontwikkeling)

De Westvarianten hebben het voordeel dat de N226 in het hart van het dorp volledig verdwijnt (naar het westen verplaatst). In het Dorpsplan kan de tunnelbak echter voor een flink deel overdekt worden zodat het realiseren van een dorps-/kerkplein ten zuiden van de Haarweg/Tuindorppweg zeker ook mogelijk is.

De tunnelbak heeft in het Dorpsplan met name invloed op het stuk van Tuindorppweg / Haarweg tot de nieuw aan te leggen rotonde. In de Westvarianten is dit deel ook niet verkeerssluw, met name bij Westvariant 2 gaat er hier nog een substantiële stroom regionaal verkeer overheen die volgens het rapport van de Grontmij voor een structurele wachtrij in de spits zal zorgen, het kruispunt blokkeert en daardoor de leefbaarheid negatief beïnvloedt. Pluspunt van het Dorpsplan en Westvariant 1 voor de leefbaarheid in het 'kerkgebied' is, dat het verkeersbeeld veel rustiger wordt doordat er slechts lokaal verkeer passeert.

In de beide Westvarianten is de impact op het Engweggebied groot. De gehele Engweg voelt zich "opgesloten" bij realisatie van een Westvariant. De wigvormige opsluiting waarin men nu al zit, krijgt er aan het (nu nog) open einde van de wig een barrière bij. Ook het Engwegbosje verdwijnt. Tevens is een nog grotere milieubelasting door een Westvariant in dit gebied niet gewenst.

Dorpsontwikkeling in het Tuindorpgebied is aantrekkelijker in de eindsituatie van het Dorpsplan. Het is immers aantrekkelijker om nieuwbouw te realiseren in de buurt van de 'Bosweg' dan in de buurt van de N226 in de Westvarianten. Daarnaast zal bij Westvariant 2 de huidige verkeersstroom vanuit het westen naar de A12 over de Tuindorpweg niet minder worden (met een verwachte structurele wachtrij).

Landschap en natuur

Het Dorpsplan heeft de minste impact op natuur- en landschapswaarden (minder bomenkap, minder aantasting EHS en minder geluids- en visuele vervuiling voor het aangrenzend bosgebied). Wel is er meer risico voor de twee monumentale beuken bij de kerk. Bij de Westvarianten is in de eindsituatie veel meer asfalt aangelegd. Het tracé is niet alleen veel langer, maar moet in verband met vereiste zichtlijnen ook breder worden dan in het Dorpsplan; de tunnelbak wordt massiever.

Zo min mogelijk bewoners moeten er op achteruit gaan.

In alle varianten ondervinden bewoners nadeel. Afhankelijk van de variantkeuze geldt dit voor het Tuindorpweggebied en/of het Engweggebied. Belangrijk is dat de nadelen maximaal gecompenseerd worden.

Veiligheid (met name voor het langzame verkeer)

In het Dorpsplan en Westvariant 1 behoeven de fietsers geen regionale verkeersstroom, die van en naar de N226 gaat, meer te kruisen. Het Dorpsplan heeft daarnaast het voordeel dat er op het kruispunt geen afslaand verkeer meer richting de rotonde gaat.

Het Dorpsplan is daarom qua structuur op het kruispunt de veiligste variant voor het fietsverkeer; uitermate belangrijk voor kinderen die naar sport e.d. gaan en voor de scholieren. Ook voor het autoverkeer zorgen deze punten in het Dorpsplan voor een veiliger en overzichtelijker verkeersbeeld.

Westvariant 1 heeft wel als voordeel dat fietsers richting Maarn alleen een zeer autoluwe Tuindorpweg hoeven over te steken om op het fietspad te komen.

Het N226-tracé is voor het autoverkeer in het Dorpsplan veel minder bochtig en de aansluiting op de hondenkluis logischer, zodat ook daar een veiliger situatie resulteert.

Conclusie eindsituatie

De Dorpsvariant geeft de beste eindsituatie omdat:

- de doorstroming en bereikbaarheid beter zijn;
- het verkeersbeeld op de kruising bij de kerk rustiger en overzichtelijker wordt;
- de verkeersveiligheid is het best gegarandeerd, met name voor het langzame verkeer (ook Westvariant 1 scoort hoog op dit aspect);
- er alleen nog lokaal verkeer over de Tuindorpweg gaat;
- de milieu- en gezondheidseffecten kleiner zijn;
- er geen impact op Engweggebied is;
- dorpsontwikkeling in het Tuindorpweggebied beter mogelijk is (geen N226-invloed);
- de aantasting van natuur en landschap het minste is;
- het realiseren van een dorps-/kerkplein goed mogelijk blijft.

Overgangssituatie

De realisatie van het Dorpsplan zal veel meer tijdelijke overlast met zich meebrengen, omdat een ingrijpende tijdelijke omleidingroute noodzakelijk is.

Voor het verkeer van en naar het dorp zijn wat dit betreft optimalisaties denkbaar.

Afweging voorkeursvariant

De infrastructuur wordt voor een lange periode aangelegd. De nadelen van de overgangssituatie wegen niet op tegen de voordelen van de eindsituatie.

Daarom is het Dorpsplan de beste keuze.

Hierbij wordt er van uitgegaan dat bewoners die ernstig nadeel ondervinden door de tijdelijke omleidingsroute adequaat gecompenseerd worden; bijvoorbeeld door opkopen van de huizen en later weer ter verkoop aanbieden.

Verplaatsing van de tankstations maakt het mogelijk de rotonde iets noordelijker aan te leggen waardoor deze op maaiveld kan komen en ook de Tuindorpweg/Haarweg niet verhoogd hoeft te worden aangelegd. Dit bespaart kosten waarmee de verplaatsing van deze tankstations (deels) gefinancierd kan worden. Daarnaast zal verplaatsing van de rotonde naar het noorden ervoor zorgen dat de gehele infrastructuur naar het noorden schuift. Daardoor ontstaat meer ruimte voor ontwikkeling waardoor ook financiële ruimte kan ontstaan.

V.3 Is er een compromis mogelijk?

Bij het maken van de afwegingen is binnen de klankbordgroep de vraag naar boven gekomen of er een compromis mogelijk is dat het beste van de drie voorliggende varianten in zich verenigt.

Als voorbeeld is de suggestie gedaan om het Dorpsplan zodanig te wijzigen dat het tracé van de N226 tussen spoor en rotonde naar het westen wordt verlegd, ongeveer over het terrein van bakker Bos en Pieter van Beek.

Voordeel van zo'n tracé zou uiteraard zijn dat er geen tijdelijke omleidingsroute noodzakelijk is, dat het 'historisch ensemble' in de dorpskern (kerk, beuken, Grote Bloemheuvel) nog beter tot z'n recht komt en dat het Engweggebied veel minder geraakt wordt.

Indien een substantieel deel van de tunnelbak van een dek wordt voorzien, zal de leefbaarheid op de Tuindorpweg er op vooruit gaan en dorpsontwikkeling in dat gebied goed mogelijk zijn.

Tevens moeten er natuurlijk gronden worden verworven, maar aan de andere kant worden de kosten gedrukt omdat de tunnelbak korter wordt.

Omdat een dergelijke optimalisatie buiten de afweging van de drie varianten valt, heeft de klankbordgroep een oordeel hierover niet in dit advies opgenomen.

De klankbordgroep adviseert wel om nog een beperkte tijd te nemen om te onderzoeken in hoeverre optimalisaties te bedenken zijn die het beste van de drie varianten in zich verenigen.

Hierbij dienen dan uiteraard de volgende aspecten aan de orde te komen:

- Welke zijn de voor- en nadelen ten opzichte van de Dorpsvariant/Westvarianten?
- Is de variant vanuit bouwtechnische en verkeerskundige optiek te realiseren?
- Welke consequenties zijn er ten aanzien van ruimtebeslag en grondverwerving?
- Welke nadelen brengt de optimalisatie voor bewoners met zich mee?
- Kan de optimalisatie rekenen op voldoende draagvlak onder de bevolking?

V.4 Eindconclusie van de klankbordgroep

Alle drie de varianten zijn door de klankbordgroep bediscussieerd en vele pro's en contra's zijn voor het voetlicht gebracht. Uiteindelijk heeft de klankbordgroep zich tijdens een recente peiling voor een richting uitgesproken.

EINDCONCLUSIE:

Alles overziende is een ruime meerderheid van de klankbordgroep tot de conclusie gekomen dat **een Westvariant** de beste keuze is. De klankbordgroep doet nu nog geen uitspraak over welke van de twee Westvarianten – of toch nog deels een combinatie van deze twee Westvarianten – het zou moeten worden, maar zal zich beperken tot een aantal

kenmerken/inrichtingseisen, waaraan de Westvariant moet voldoen. Uiteraard is de verplaatsing van de pompen en daarmee een veel minder kolossale omgang rond de west, doorslaggevend. Deze voorwaarde en aanvullende zijn te vinden in het volgende hoofdstuk.

Nadere studie en mogelijkheden (ook financieel) tot optimalisatie zullen in het vervolgtraject uiteindelijk de doorslag moeten geven hoe het definitieve ontwerp 'om de West' er uit komt te zien.

Daarnaast adviseert de klankbordgroep de tijd te nemen om te onderzoeken in hoeverre het in paragraaf V.3 beschreven 'compromis' tot een nieuwe vierde variant zou kunnen leiden die het beste van de drie onderzochte varianten combineert.

VI. Ontwerp- en inrichtingseisen bij de Westvariant

In de eindconclusie in hoofdstuk V.4 is aangegeven dat door een ruime meerderheid van de klankbordgroep voor een Westvariant gekozen wordt, die wat de klankbordgroep betreft, een zo optimaal mogelijk resultaat geeft voor het dorp en zijn inwoners. Dit wordt dan **DE** Westvariant.

De klankbordgroep benoemt wel een aantal inrichtingseisen waaraan voldaan moet worden. Het betreft de volgende ontwerp- en inrichtingseisen:

- Verplaatsing van de benzinepompen; (staat bewust bovenaan)
- Goede bereikbaarheid Maarn-Maarsbergen;
- Zo goed mogelijke doorstroming;
- Zo rustig mogelijke Tuindorppweg;
- Maximale compensatie Engweg/Tuindorppweg;
- Extra mitigerende maatregelen zoals bv een dekconstructie Spoor-Tuindorppweg, groenvoorziening, extra tunnel t.b.v. de Engweg; geluidwerende maatregelen e.d.;
- Maximale inzet op veilige fietsroute door het dorp.

Daarnaast wil de klankbordgroep aandacht vragen voor de mogelijkheid om de woonlocatie Engweggebied uit te ruilen met bedrijventerrein in Maarsbergen Oost in het kader van een visie op de toekomst van Maarsbergen. Het zou een nog mooiere toekomst betekenen voor het dorp op de lange termijn.

VII. Tenslotte

De klankbordgroep stelt het erg op prijs bij de planvorming te worden betrokken door ProRail, de provincie Utrecht en de gemeente Utrechtse Heuvelrug.

De belangen van onze inwoners zijn zeer groot en daarom zijn we allen graag actief binnen de Klankbordgroep. Wij ervaren een grote betrokkenheid van alle inwoners van Maarsbergen.

Want ook als de verkeerssituatie verbetert, blijft er in Maarsbergen altijd nog overlast van het verkeer.

Vanuit dat belang van de inwoners van Maarsbergen vragen wij u als bestuurder om te zorgen dat het verkeer in Maarsbergen niet ongebreideld toeneemt en een uiterste inspanning om de door ons gestelde ontwerp- en inrichtingseisen te realiseren. Maarsbergen heeft daar volgens ons recht op.

Wij willen ons graag inzetten bij de verdere planvorming en hopen op een goede besluitvorming van u als bestuurders.