

Vragen m.b.t. SB Ontwerp PIP Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen RGW 9 september 2020

Partij	Nr.	Vraag / Input	Antwoord / Reactie
SGP	1	<ul style="list-style-type: none">- Waarom neemt het college geen aanvullende maatregelen om geluid terug te dringen tot onder de voorkeurswaarde? Of is in Maarsbergen Healthy Urban Living niet weggelegd voor de inwoners? Begrijpt u dat het voor inwoners lastig te verstouwen is dat grenswaarden omhoog zijn bijgesteld?	<p>Wij zetten ons vanzelfsprekend ook in voor een gezonde leefomgeving in Maarsbergen. Daarom is er onderzoek verricht naar geluidsreducerende maatregelen. Daaruit blijkt dat geen van de onderzochte maatregelen de geluidsbelasting tot onder de voorkeurswaarde kan terugbrengen. Uit het onderzoek is ook gebleken dat de onderzochte maatregelen financieel niet doelmatig zijn. Ondanks dat de kosten van de maatregelen daarmee niet opwegen tegen het effect ervan, zijn toch geluidsreducerende maatregelen voorzien. Het betreft wandabsorptie in de onderdoorgang en stil asfalt op het wegdek.</p> <p>Wij begrijpen dat een deel van de inwoners van Maarsbergen de toename van de geluidsbelasting die met de voorziene spooronderdoorgang gepaard gaat moeilijk kan verteren. De wijze waarop de geluidsbelasting wordt afgewogen, is echter in overeenstemming met de wettelijke eisen. In deze specifieke situatie kan niet voorkomen worden dat niet voldaan kan worden aan de voorkeursgrenswaarden. Er kan echter wel voldaan worden aan de wettelijk vastgelegde maximale ontheffingswaarde.</p>
	2	<ul style="list-style-type: none">- Een van de beste punten vonden wij een opmerking uit inspraakreactie 12 betreffende de communicatie en werkwijze tijdens de aanleg. Cruciaal dat dit goed verloopt. Jammer dat de provincie dit afschuift op ProRail en de aannemer. Juist hier heeft de provincie een rol als middenbestuur richting haar inwoners; pak die rol juist nu er al zo veel is misgegaan in het voorproces.	<p>Wij schuiven dit niet af, echter hinderbeperking is een belangrijk onderwerp bij de daadwerkelijke realisatie van het plan en de uitvoering van het project gebeurt onder leiding van ProRail. ProRail neemt in het aanbestedingsdossier voor de aannemer eisen op ten aanzien van de bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie. De gecontracteerde aannemer bepaalt uiteindelijk binnen de kaders van het contract hoe hij definitief te werk gaat.</p> <p>De communicatie richting omgeving zal door de verantwoordelijke partijen ongewijzigd worden voortgezet waarbij er zorgvuldig zal</p>

			worden afgestemd tussen de aannemer, ProRail en provincie zodat de omgeving goed en tijdig wordt geïnformeerd tijdens de aanleg.
3	- Kunt u toelichten waarom u de snelheid pas na vaststelling van het PIP wilt verlagen naar 50 km/uur. Waarom kan dit niet in de huidige procedure worden meegenomen?		<p>Voor de beoogde vaststelling van het PIP is aangesloten bij de notitie 'Snelheidsregimes op provinciale wegen' zoals vastgesteld op 24 januari 2017. De spooronderdoorgang krijgt het karakter van een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom, waarbij volgens genoemde notitie dan uitgegaan wordt van een maximumsnelheid van 60 km/u. Alle milieu en verkeersgerelateerde onderzoeken zijn hier op afgestemd. Wijziging van dit uitgangspunt zou betekenen dat deze onderzoeken aangepast zouden moeten worden en het project vertraagd wordt met minimaal zes maanden. In overleg met de gemeente Utrechtse Heuvelrug is afgezien van een dergelijke wijziging tijdens de PIP-procedure. In de stuurgroep Maarsbergen hebben de gemeente en provincie afgesproken dat de gemeente Utrechtse Heuvelrug te zijner tijd een afwijkingsverzoek kan indienen om de maximumsnelheid terug te brengen tot 50 km/u en dat de provincie welwillend staat ten aanzien van het indienen het afwijkingsverzoek.</p> <p>In het geval dat het ontwerp aangepast wordt aan de gewijzigde maximum snelheid, wordt de verwachte vertraging geschat op mogelijk anderhalf tot twee jaar. Een dergelijk aanpassing in dit stadium van het project zal ook kostenverhogend zijn.</p>
4	- Wat hebt u gedaan met de opmerking dat er wellicht geanticipeerd kan worden op een extra spoorlijn naast de huidige?		<p>Op dit moment wordt geen toekomstig extra spoorlijn voorzien, naast de huidige spoorlijn. Om die reden wordt daar ook niet op geanticipeerd.</p> <p>Een eventuele extra spoorlijn naast de bestaande spoorlijnen blijft overigens altijd mogelijk. Rekening houdend met de doorrijhoogte in de onderdoorgang, moet de spoorlijn dan wellicht wat hoger gelegd worden.</p>

5	<ul style="list-style-type: none"> - Een terechte zorg is wat ons betreft de bevoorrading van het tankstation (inspraakreactie 9). Wij hebben hier nog wel wat meer duiding van de situatie voor nodig dan nu in de reactie is gegeven. 	<p>In het voorliggend voorontwerp bereikt de tankwagen het TinQ station, door via de noordelijke rotonde aan te rijden en vervolgens op de hoofdrijbaan van de N226 uit te voegen naar het benzineverkooppunt. Door vervolgens op het benzinestation achteruit te steken, bereikt de tankwagen het TinQ-vulpunt.</p> <p>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 geen frequente actie. Om voor voldoende manoeuvreerruimte voor de tankwagens te zorgen zal mogelijk 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 verder worden uitgewerkt.</p>
6	<ul style="list-style-type: none"> - Wij willen een precieze duiding van de voortdurend benoemde presentatie waarin een haalbare overkapping werd gepresenteerd (zie bijvoorbeeld reactie 13). Wat is hier gebeurd? 	<p>In 2018 heeft een speciaal daarvoor opgezet kwaliteitsteam (hierna: Q-team) onderzocht of het verplaatsen van de noordelijke rotonde naar de locatie van de huidige benzinestations een verbetering oplevert van de kwaliteit van de leefomgeving in Maarsbergen. Bewoners hebben in dit onderzoek van begin tot eind actief geparticipeerd, waarvan de presentatie deel heeft uitgemaakt.</p> <p>Aansluitend heeft het Q-team in 2019 samen met inwoners van Maarsbergen een voorstel voor inpassing gemaakt, verbeeld in een rapport getiteld ‘Ruimtelijk Kader’ en voorzien van enkele (deel)adviezen. In haar reactie op dit advies heeft de stuurgroep Maarsbergen aangegeven zich in grote lijnen te kunnen vinden in het advies van het Q-team en voorgesteld om de belangrijkste voorstellen in het Ruimtelijk Kader te honoreren, zij het met enkele technisch-inhoudelijke kanttekeningen en onder voorbehoud dat de kostenraming die binnenkort wordt opgesteld uitwijst dat het</p>

			<p>projectbudget toereikend is voor het uitvoeren van de adviezen van het Q-team. Twee voorstellen worden niet gehonoreerd, namelijk de inrichting van het Dorpshart van Maarsbergen en de overkapping.</p> <p>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 na oplevering van het project verder worden ingericht, 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.</p> <p>De overkapping zoals in het ruimtelijk kader is geschetst, met zowel een noordkap van circa 40 meter als een zuidkap van circa 65 meter inclusief een visueel aantrekkelijke toegang van de onderdoorgang aan de zuidzijde van 15 meter, is in 2019 geraamd op circa € 3.200.000,-.</p> <p>Een overkapping van de onderdoorgang is dan ook niet voorzien binnen het project. De voorkeur is gegeven aan 9 ruimtelijke kwaliteitsmaatregelen uit het advies van het Q-team. Gebleken is dat deze ruimtelijke kwaliteitsmaatregelen van grotere meerwaarde zijn voor de kwaliteit van de leefomgeving dan de overkapping. Naast de 9 ruimtelijke kwaliteitsmaatregelen resteert een bedrag van € 600.000, dat betrokken wordt bij de nadere uitwerking van het Esthetisch Programma van Eisen samen met omwonenden.</p>
	7	<ul style="list-style-type: none"> - Tijdens de inspraakavond is geregeld gesproken over de dubbele rijbaan. Kunt u voor ons gedetailleerd aangeven welke studies de noodzaak van deze dubbele rijbaan volgens u onbetwist hebben aangetoond? 	<p>Het verkeersonderzoek laat zien dat twee rijstroken in de noordelijke richting noodzakelijk zijn voor de gewenste doorstroming op de kluifrotonde/A12.</p> <p>Vanaf de kluifrotonde komen net als in de huidige situatie twee rijstroken en bij de noordelijke rotonde hebben alle verkeerskundige</p>

			<p>studies (modellen) uitgewezen dat twee opstelstroken noodzakelijk zijn. Vervolgens is voor het invoegen van twee naar één rijstrook lengte nodig (ca. 160-195 meter) 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 mogelijk tot verkeersonveiligheid kan leiden.</p>
--	--	--	--