



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

---

## Hoorzitting Provinciale Staten Utrecht 'Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen' 1 juli 2020

Geachte Statenleden,

### 1

Het belangrijkste onderdeel van de inspraakreactie (nr.16) van de Vereniging Maarn Maarsbergen Natuurlijk op het voorontwerp PIP betreft een aanpassingsvoorstel voor de Westvariant. Dit voorstel geeft een flinke plus aan de leefbaarheid, de eigenheid van de dorpskern en de daar aanwezige cultuurhistorische elementen.

Het bespaart een groot stuk asfalt in het dorpshart dat ingeruild kan worden voor passende woningen of een groenere invulling en waarbij ook een overzichtelijker verkeerssituatie ontstaat. Zonder dat stuk asfalt kan het 'dorpse karakter' en het 'historisch ensemble' in het dorpshart (kerk, oude school, Meestershuis en Grote Bloemheuvel) veel beter tot z'n recht komen.

Het lokale verkeer tussen Maarn en Maarsbergen hoeft zich op de rotonde niet te mengen met het N226-verkeer waardoor de dorpen optimaal met elkaar verbonden blijven in dit voorstel. Tevens wordt de rotonde ontlast.

Zie de bijlage voor meer details van dit aanpassingsvoorstel.

Nu mag men uiteraard van alles denken en vinden van zo'n voorstel, maar het is wel heel erg zuur dat in de reactienota ons voorstel wordt beoordeeld als de westelijke variant met open Tuindorppweg zonder Bosweg waarvan een aantal jaren geleden al is aangetoond dat die variant geen goede verkeersdoorstroming geeft. Echter, ons voorstel 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 geheel verkeerd beoordeeld.

Van dit aanpassingsvoorstel zijn nog nooit alle voors- en tegens zorgvuldig tegen elkaar afgewogen. Natuurlijk wordt de Tuindorppweg drukker, maar wel rustiger dan in de huidige situatie. En natuurlijk kost het extra geld om de Tuindorppweg open te laten voor alle verkeer omdat de tunnelbak langer verdiept moet blijven en omdat het gemotoriseerde verkeer ook er over moet kunnen. Daar staat tegenover dat het vrijkomende asfalt in de dorpskern geld kan opleveren.

Ook gaat de uitwerking van de aanpassing extra tijd 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.

Op de kosten kan overigens bespaard worden als de suggestie 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. Uit rapportages van RHDHV uit 2013 en 2017 blijkt dat voor de verkeersdoorstroming 1 rijbaan naar het noorden volstaat.

**2**

Uit de akoestische rapporten blijkt dat bij de gekozen maximum snelheid van 60 km/uur voor veel meer woningen (ongeveer 20) een besluit 'Hogere grenswaarden geluidhinder' genomen moet worden dan bij 50 km/uur. Hoe past dit 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 veiliger is en leefbaarder qua geluid?

**3**

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, terwijl dit in de afgelopen jaren wel steeds als een prioriteit is benoemd.

**4**

In het nieuwe verkeerskundig rapport wordt een minder lange wachtrij op de Bosweg verwacht dan in het rapport uit voorontwerpfase. Maar, hoe kan het dat men minder weggebruikers in de spitsperiodes verwacht op de Bosweg en ook op de Haarweg, terwijl de uitgangspunten over het verkeersaanbod hetzelfde zijn als in de voorontwerpfase? Dit vraagt om een duidelijke uitleg.

**5**

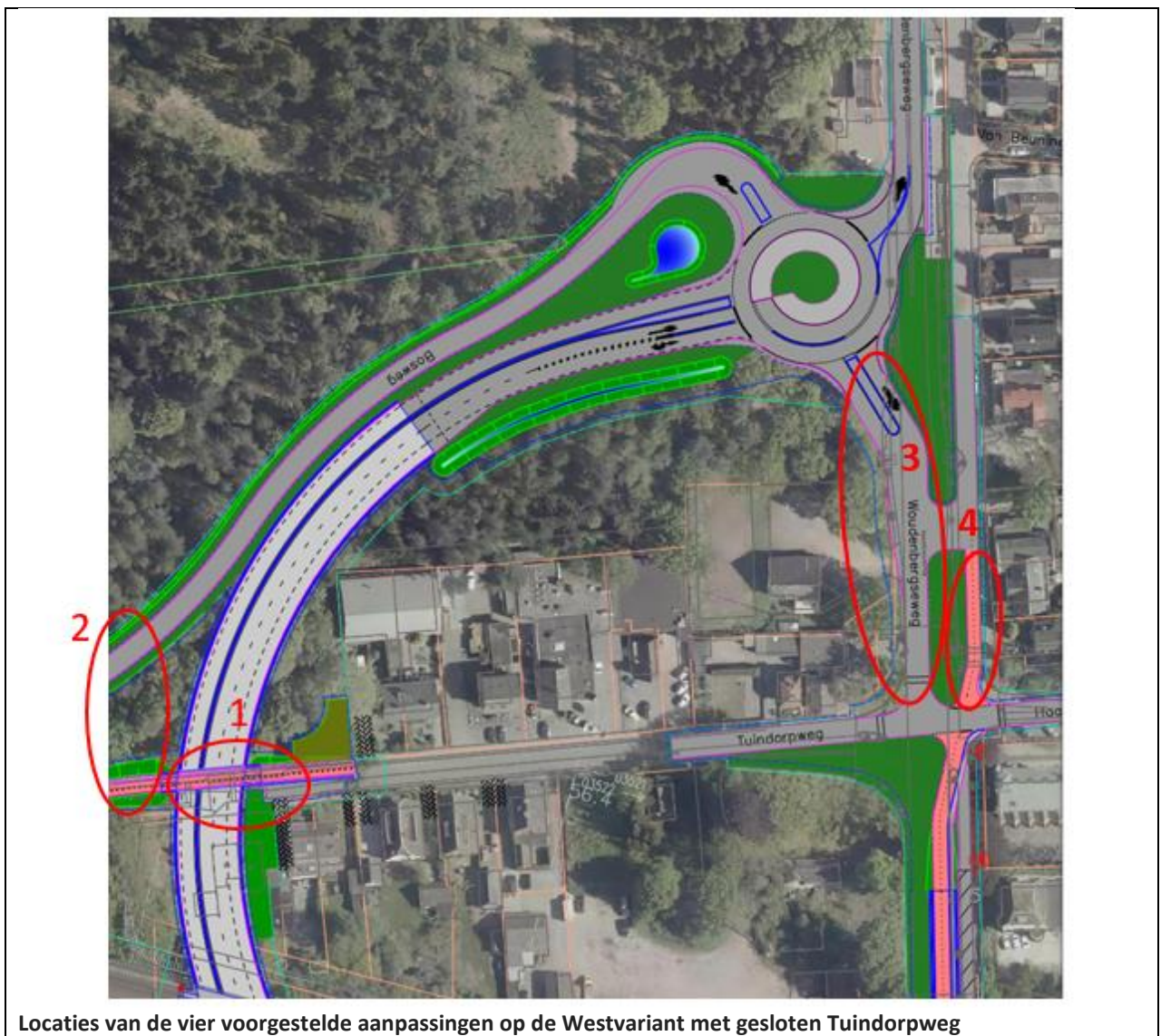
Tot slot zijn wij wel positief dat er volgens het memo van de gedeputeerde van 14 mei aandacht is voor de ecologische verbindingen in de lengterichting van het spoor. Wij zijn benieuwd naar de uitwerking hiervan.

Berend Musegaas, secretaris Maarn Maarsbergen Natuurlijk

## Bijlage.

De aanpassing in de Westvariant die Maarn Maarsbergen Natuurlijk graag doorgevoerd zou zien, is de volgende:

- 1) Laat de Tuindorppweg voor alle verkeer doorlopen over de tunnelbak. Zie cirkel 1 in onderstaande uitsnede van het voorliggende ontwerp Westvariant met gesloten Tuindorppweg.
- 2) Sluit de Bosweg ten westen van de tunnelbak aan op de doorgetrokken Tuindorppweg. Zie cirkel 2 in de uitsnede.
- 3) Hierdoor kan het weggedeelte vervallen dat vanuit het dorpshart aansluiting geeft op de rotonde, inclusief de doorsteek vanuit dit weggedeelte naar de parallelweg. Zie cirkel 3 in de uitsnede.
- 4) Houd het laatste stukje van de parallelweg (voor de oude school en het 'Meestershuis') toegankelijk voor alle verkeer. Zie cirkel 4 in de uitsnede.



### *Voordelen van deze aanpassingen*

Indien de rechtstreekse verbinding Maarn – Maarsbergen via de Tuindorppweg 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 dorps hart.

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 dorpskarakter ten goede komen.

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.

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

Uiteraard zal er over de Tuindorpweg meer verkeer gaan rijden dan in de situatie met afgesloten Tuindorpweg, 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 Woudenberg (en v.v.) dat in de huidige situatie nog over de Tuindorpweg rijdt, zal wegvallen en via Bosweg en 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.